

Le bateau dans la maison

par François Beaudouin

Pour qui s'intéresse de près aux bateaux de Loire, il est de petits ouvrages qui font références en la matière : "les Cahiers du Musée de la batellerie" de Conflans-Sainte-Honorine (78). le N° 12 «la marine de Loire et son chaland» est consacré au chaland de Loire "classique", le N° 13 étudie le chaland de basse-Loire, le gabarôt de Mayenne et le chaland nantais. Citons également le N° 21 «Batellerie et canal du Berry» et une réflexion sur «Le

bateau» dans le N° 24. Ces études nous sont précieuses et d'un prix très abordable (environ 40 francs). Leur auteur ? François Beaudouin, créateur et conservateur jusqu'en 1995 du Musée de Conflans. Aujourd'hui, François vient d'acheter en Anjou une superbe maison en bord de Loire. Il nous fait part ici d'une de ses trouvailles qui éclaire d'un jour nouveau un aspect de la navigation en Loire.

Le déchirage.

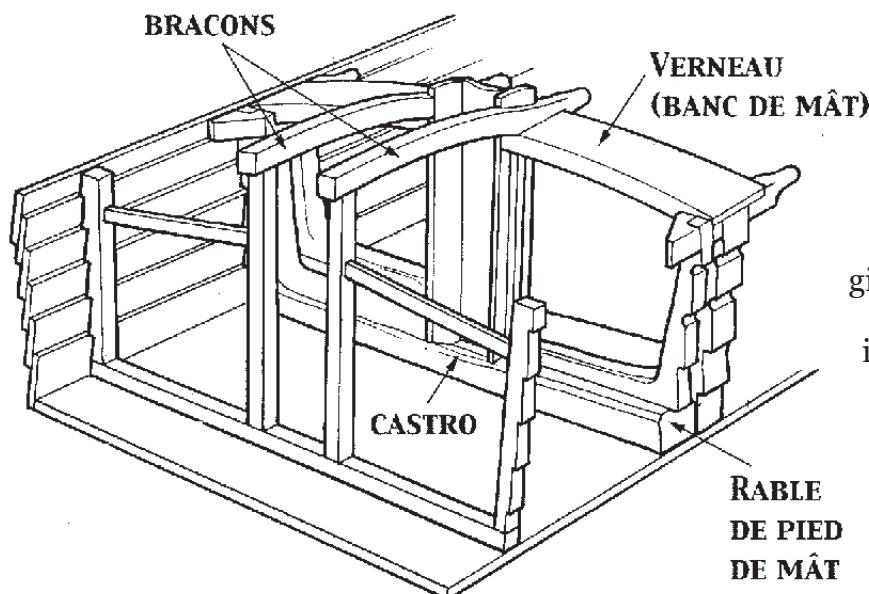
Ce mot avait autrefois un sens beaucoup plus étendu que de nos jours, à peu près l'équivalent actuel de démolition. Il a gardé son sens ancien dans la batellerie jusqu'à nos jours : l'Etat a appliqué, il n'y a guère, un «plan de déchirage» pour diminuer le volume de cale de la navigation intérieure avec compensation financière aux propriétaires. Ce déchirage a été effectué par des déchireurs spécialisés.

Il s'agissait autrefois d'une activité très importante que le mode de construction de bateaux fluviaux en bois rendait à la fois aisée et rentable. En effet, ces bateaux étaient principalement constitués de pièces rectilignes : planches et plateaux de grande longueur pour le fond et les côtés, pièces équarries de longueur déterminée pour les rables et le fond qu'il était aisé de réemployer dans les constructions terrestres.

Par ailleurs, l'assemblage de ces pièces par chevilles de bois que l'on peut couper d'un seul coup d'herminette et qui de ce fait restent prisonnières des pièces, rendait le déchirage aisé et fournissait des pièces propres, sans trou.

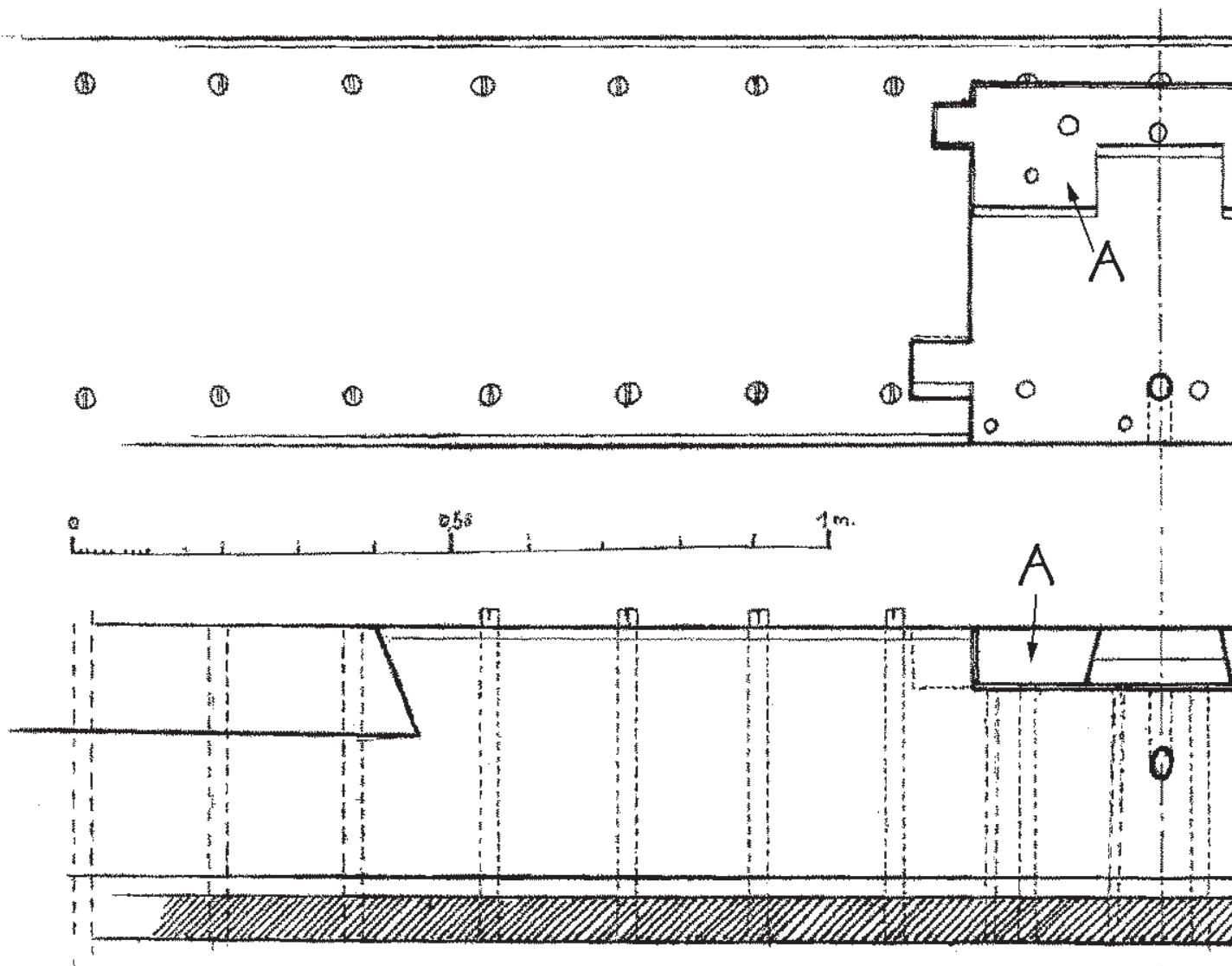
La vente de ces pièces, rares et coûteuses sur les marchés urbains des bois de construction, éloignés des zones forestières, assurait un ultime retour du capital investi dans le bateau, au-delà de son exploitation nautique proprement dite.

La Loire d'autrefois, avec ses bateaux innombrables, alimentait deux marchés de déchirage-récupération, celui des pièces de bois nobles, le chêne de ses chalands, et celui de sapin des sapines de la haute Loire, recherché pour son prix bas et pour des constructions rustiques, hangars, granges ou pour les logements urbains populaires.



Les maisons anciennes des bords de Loire renferment un extraordinaire gisement d'archéologie nautique constitué de pièces détachées innombrables et en parfait état.

*Dispositif du pied de mat de la maguette de chaland du musée de Saumur, 1872.
dessin de l'auteur.*

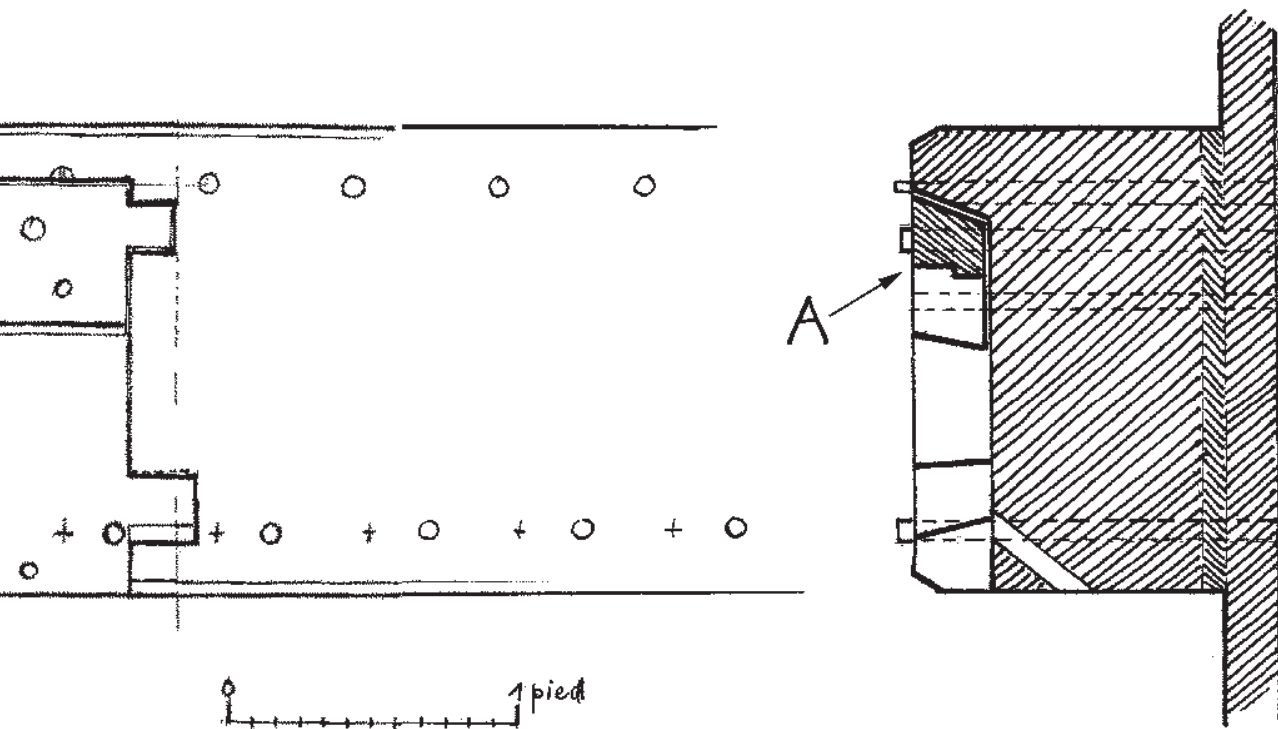


Le maître rable dans la maison du maître marinier.

En 1836, un maître marinier du Fresne-Ingrandes se construit une belle maison sur le quai d'accostage de son chaland. Comme poutre maîtresse du solivage de son étage noble il utilise l'énorme rable de mât de son chaland, 55 cm de largeur et 33 cm d'épaisseur. Il dispose l'encastrement du pied de mât, le Castro, comme linteau de porte dans le mur de refend principal.

Le rable est comme neuf et porte encore des traces du goudron de houille qui le protégeait.

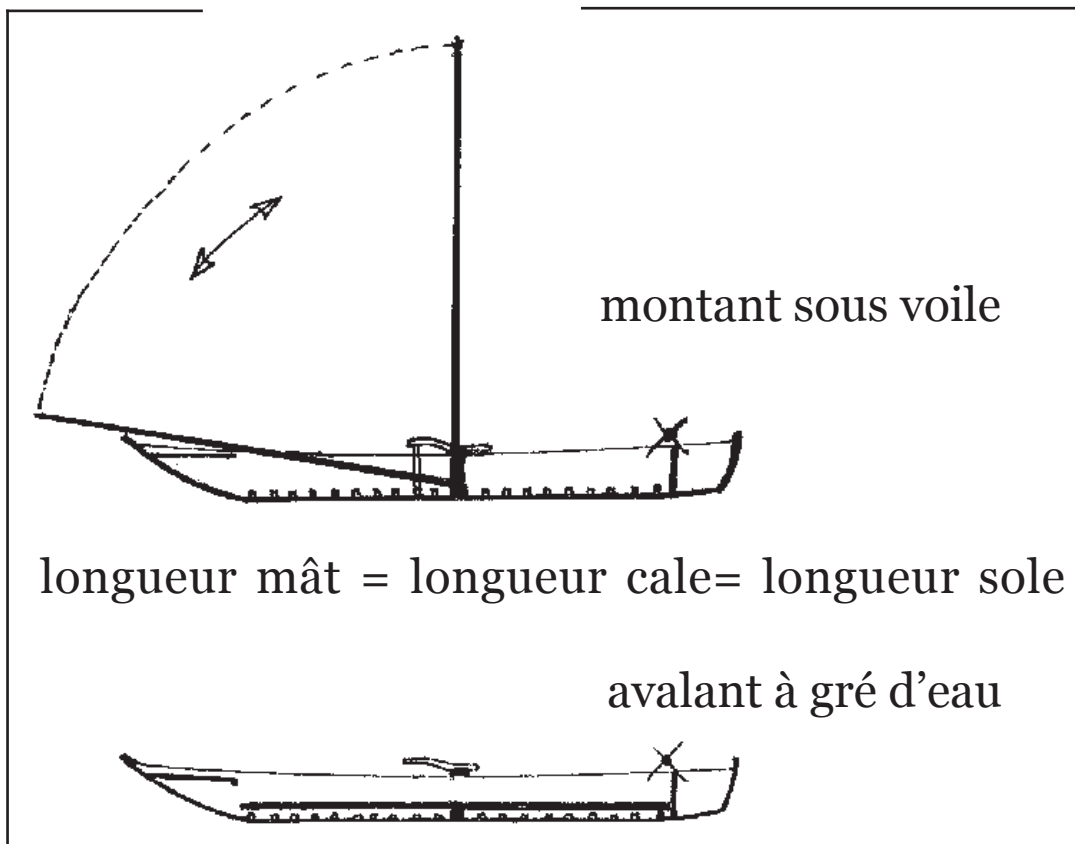
Nous ne connaissons de cette partie essentielle du chaland de Loire que ce que nous en montre la grande maquette conservée au Musée de Saumur, document à partir duquel, en 1989, nous avons réalisé les plans du chaland de Loire publié dans le "Cahier du Musée de la batellerie" N°12, puis conçu les plans de la Montjeannaise.



"Castro" de rable de mat de
chaland de Loire (1836). Relevé et
plan François Beaudouin. Nov. 2000.
La pièce rapportée (A) est une réparation
elle n'est pas démontable. ©



Manœuvre de mât sur la Montjeannaise. Photo : Jean Moreau



La structure de guidage du pied de mât était démontable.

Il est aisé de comprendre les raisons de cette démontabilité, nous en voyons deux : l'une de technique nautique et l'autre d'exploitation commerciale.

La navigation sur les chalands à voile de la Loire se présentait selon des modalités radicalement différentes selon qu'elle était montante ou avalante.

La montée se faisait à la voile à charge réduite, en train de plusieurs unités dont les bateaux portaient des voilures de taille décroissante. Au passage des ponts, il fallait démâter rapidement puis remâter aussitôt au guinda. Pendant cette manœuvre, le mât reposait sur le seuil avant de la levée où il pesait de tout son poids et encombrait le pont avant avec ses haubans, gênant ainsi les manœuvres.

La descize se faisait bateau par bateau, à charge forte, voire maxima, et au bâton de marine, "à gré d'eau", c'est à dire avec le courant. Cette descize impliquait le démontage complet du gréement afin de supprimer toute prise au vent, le vent de secteur Ouest, de mar en galarne, qui avait permis la remonte mais gênait la descize.

Il ne suffisait pas alors d'abattre le mât et le ranger : en cale, lui et son énorme gréement, soit 3

à 4 tonnes de matériel sur un grand chaland. Or, le dispositif d'articulation et de guidage complexe que nous connaissons : castro, caisse de mât, verneau, bracons, épontilles et étais, occupe une place importante au milieu du bateau, une dizaine de mètres cubes sur un grand chaland, et forme obstacle à la continuité, et donc la gestion efficace du volume de cale, notamment pour les frets de densité moyenne ou faible. Sa démontabilité était une nécessité de navigation pour la decize, mais aussi pour l'exploitation commerciale du bateau.

Comment cette démontabilité était-elle réalisée ? C'est ce que nous suggère l'encastrement complexe de notre pied de mât, il ne comporte aucune trace de fixation par trou ou cheville, par contre, le détail de la forme des assemblages, que nous ignorions, prennent en compte les efforts mécaniques intenses subtilement décomposés et répartis auxquels le dispositif peut être soumis au mâtage et au démâtage et sont conçus pour être aisément démontables.

Nous avons là un beau sujet de réflexion à mener sur plan et par modèles réduits expérimentaux... en attendant de trouver dans d'autres maisons des bords de Loire : banc de mât (verneau), bracons, épontilles, étais etc... à suivre.