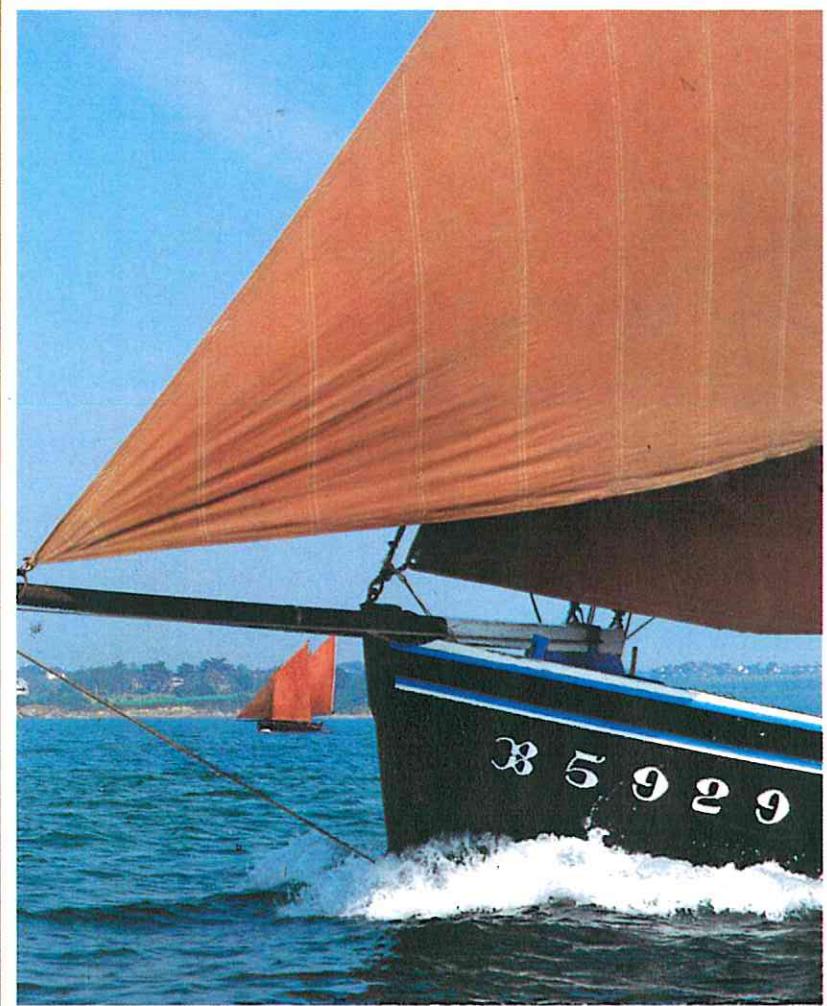


BREST 92



BATEAUX
DES COTES
DE FRANCE

le marin

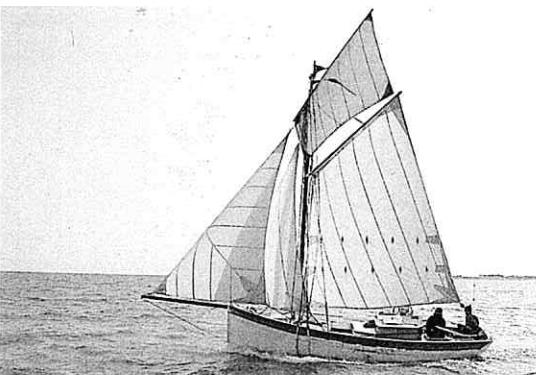
Sloup ostréicole des pertuis charentais Les qualités du « Laissez-les dire »

À la fin du siècle, pour atteindre leurs parcs, les ostréiculteurs de Marennes-Oléron ne peuvent qu'utiliser des bateaux facilement échouables et à faible tirant d'eau. Large et très bas sur l'eau, ils sont adaptés au lavage des mannes d'huîtres et sillonnent les parcs par les chemins avec beaucoup de facilité.

Le *Laissez-les dire*, construit en 1930 à la Tremblade pour le compte de Roger Gaurier, a toutes les qualités d'un bon bateau ostréicole. Grand voile, trinquette et petit foc sur bout-dehors, il a également l'énorme avantage d'être propulsé par un Castelnau de 7,5 ch, une marque de moteur arcachonnaise.

Étrave droite, coque très effilée à l'avant se terminant par une demi-voute arrière, le *Laissez-les dire* est un bateau ponté, doté d'une petite cale prévue pour le transport des huîtres. Sa voile lui confère suffisamment de puissance pour prendre en remorque les petites embarcations (*lasses* et *yoles*) occupées par les ouvriers ostréicoles.

Avant que la marée ne soit complètement descendue, le convoi s'éparpille. Chaque homme a pour tâche de s'occuper d'une partie du parc. Une fois les embarcations échouées, les ostréiculteurs s'activent à retourner les huîtres à grands coups de fourche ou à charger celles qui sont enfin commercialisables.



Le « *Laissez-les dire* », un pied de nez aux règles de conjugaison.

DR

Le *Laissez-les dire* a effectué ces trajets incessants de la Seudre aux parcs à huîtres pendant cinquante-cinq ans. Il a subi au long de sa longue carrière quelques modifications. Remotorisé en 1960, son tout nouveau 30 ch prend énormément de place. La cale à huîtres disparaît, ainsi que le gréement. Les huîtres sont désormais chargées en ponté.

En 1985, ce bateau est dépassé.

Depuis fort longtemps, les grandes barges ostréicoles ont remplacé les autres embarcations sur les parcs. Le *Laissez-les dire* est mis en vente. Racheté par Jean-Marie Chauvet (un membre de l'association La Flotte en Ré), l'ancien sloup est confié à Jean-Claude Paraveau, charpentier de marine à Marennes. Restauré à l'identique, le *Laissez-les dire* a retrouvé son rouf d'origine et navigue actuellement sous voile.

L'« Argo », sloup de l'île d'Oléron Une certaine aversion pour l'eau douce

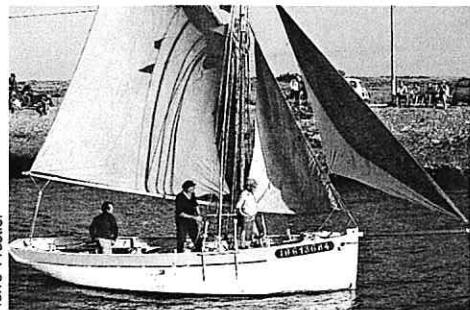
Juste avant la Première Guerre mondiale, la construction navale sur l'île d'Oléron bat son plein. Ostréiculteurs et marins-pêcheurs renouvellent leur flottille et font construire à tour de bras de nouvelles unités. Forts de leur savoir-faire et attirés par l'appât du gain, de nombreux charpentiers arcachonnais transportent sur l'île leurs pénates et leur savoir-faire.

Parmi eux, le charpentier Larrieu, installé au Château d'Oléron, qui vient de procéder au lancement de l'*Argo*, un bateau de 7,50 m de longueur de coque pour 2,47 m de large. Calant un mètre, les bordes de ce sloup sont en chêne pour les œuvres vives et en sapin pour les œuvres mortes.

Nous sommes en 1910 et l'*Argo* s'en va rejoindre les autres bateaux de l'île, armés au chalut à perche durant l'hiver et au casier pendant l'été. Construit pour Ernest Papineau, un pêcheur de La Cotinière, l'*Argo* est un bateau entièrement creux. Le premier pontage apparaît dans les années vingt pour protéger le moteur que son propriétaire vient de faire installer.

À cette époque, tout le monde veut un moteur. Mais peu de bateaux ont été conçus dans cette optique. S'en suivent des rafistolages très empiriques. Sur l'*Argo*, pour lancer la machine située très en avant, Ernest Papineau est contraint de passer une manivelle au travers du pied de mât. On se débrouille comme on peut.

Le pêcheur de La Cotinière se sépare de son sloup en 1924. Racheté par Nicolas Belbeoch, l'*Argo*



Pierre Frustier

est armé à la sardine jusqu'en 1928, date à laquelle il est échangé contre le Jeune Henri à un pêcheur d'huîtres. On le retrouve alors trainant ses dragues dans le coureau d'Oléron. Avant-guerre, cette activité périlleuse. L'ancien chalutier caseyeur dragueur rejoint la flottille de plaisance avec à sa barre un certain M. Abelin. En 1982, il est racheté par la famille Pelletier, des passionnés de patrimoine maritime qui envisagent de le restaurer. Ces derniers – Jean-Claude, Alain et leur père Raoul – n'en sont pas à leur coup d'essai puisqu'en 1975, ils ont remis

sur quille un cotre breton de 6 m de long, le L'Bléta.

L'*Argo* est mis au sec en décembre 1989. L'eau douce a fait des ravages. Les membrures de la moitié arrière de la coque sont à changer. Même constat pour l'allonge de voûte, le talon de la quille et le gouvernail. La liste est longue, mais pour autant les Pelletier ne baissent pas les bras et en juillet 1991, l'*Argo* retrouve son élément. Avec ses 34 m² de surface de voile et son cul de poule, c'est un des derniers survivants des bateaux de pêche traditionnels d'Oléron.

■ Les Pelletier sont bricoleurs et ils s'en vantent. Et c'est grâce à cette qualité qu'ils ont pu contourner bien des difficultés sur le chantier de l'*Argo*. Par exemple, le chêne nécessaire à la restauration de la coque provient de poutres récupérées sur des vieilles cuves à eau-de-vie. Même cas de figure en ce qui concerne la pompe à eau : une culasse d'obus fait office de corps de pompe et ressemble à s'y méprendre à l'original.

L'« Amphitrite » Insensible aux années

L'*Amphitrite* est un sloup des pertuis construit en 1927 aux chantiers Bernard, de La Tremblade. Avec ses 7 m de long pour 2,80 m de large, il a la particularité d'être relativement large avec un tirant d'eau modéré (1,10 m). Des formes étudiées pour naviguer aisément entre l'île d'Oléron et le continent, un bras de mer peu profond où de vastes plats vaseux émergent à marée basse où les parcs à huîtres abondent sur l'estran.

L'*Amphitrite* a surtout navigué à la pêche, pratiquant de temps en temps l'ostréiculture. Le dernier propriétaire l'ayant utilisé comme outil de travail, Édouard Marc, l'armait au chalut dans les pertuis. Travailant avec son père au début, il a continué cette activité sans homme d'équipage. Le bateau, propulsé par un par un 38 ch diesel, chalutait au moteur. En été, l'*Amphitrite* traquait la crevette au chalut à perche. L'hiver, il embarquait son chalut à panneau pour le poisson (soles, céteaux et maigres).

De ces longues années de la berge, le sloup a conservé son gréement, des voiles qui étaient hissées régulièrement par Édouard Marc.

Désarmé en 1987, l'*Amphitrite* est repêché par l'association Flottille en pertuis. Elle lui trouve un propriétaire en la personne de Roger Touton qui le restaure entièrement. A l'état de neuvage, l'*Amphitrite* navigue aujourd'hui comme au jour de son lancement.

L'« Excalibur » Les boucholeurs s'adaptent

A l'origine, les boucholeurs du pertuis breton ne sont pas de véritables marins. Pour atteindre les sites de production, ils embarquent sur des yolets ou des acons (petites embarcations à fond plat propulsées à l'aviron). Mais en 1860, suite à l'envasement de la baie de l'Alguiton, les mytiliculteurs sont contraints de planter leurs bouchots plus au large et d'investir dans des embarcations plus fortes et capables de marcher à la voile.

Deux types de bateaux adaptés à ces nouveaux besoins font alors leur apparition : des bateaux plats à dérive et des canots construits par les chantiers Durand, à Marennes, dont les premiers modèles atteignent 5 ou 6 m de long.

1930 marque le déclin de l'utilisation de la voile dans le pertuis breton. Les moteurs supplacent ce mode de propulsion.

L'*Excalibur* est un des derniers rescapés de ce type de voiliers de travail. Construit en 1949 par Benjamin Durand pour le compte d'Auguste Fumoleau, il porte le nom de Général Leclerc lors de son lancement. Ce bateau a été restauré par Jean-Claude Bouaud, un membre de l'association Flottille en pertuis. René Durand, le fils de Benjamin Durand, a réalisé le plan de voilure.

Le « Pie Révoli

Le bac à voile d'a pas né en France m côté de l'Atlantique, s des États-Unis, dans la sapeake exactement. pays de l'oncle Sam à siège par quelques p mal d'originalité, le « bac à fond plat et à d s'avère parfaitement conditions de navigati d'Arcachon.

Extrêmement porteur porteur un très faible type de bateau va v monde professionnel e la navigation arcachonais ostréiculteurs vor sur leur pinasse ou le Les pontons de trav jusqu'aux parcs seron matériel qui ne répond gences des ostréicultu quête d'économie de mand'oœuvre.

Construit à l

Auguste Bert, cons Teste, sent le vent tou premier temps, il conç tiné au transport et à place des corps-mort. Coup d'essai réussi. L'cidive avec d'autres m cette fois pour les D'autres chantiers lui pas et le bac à fond progressivement tout le

