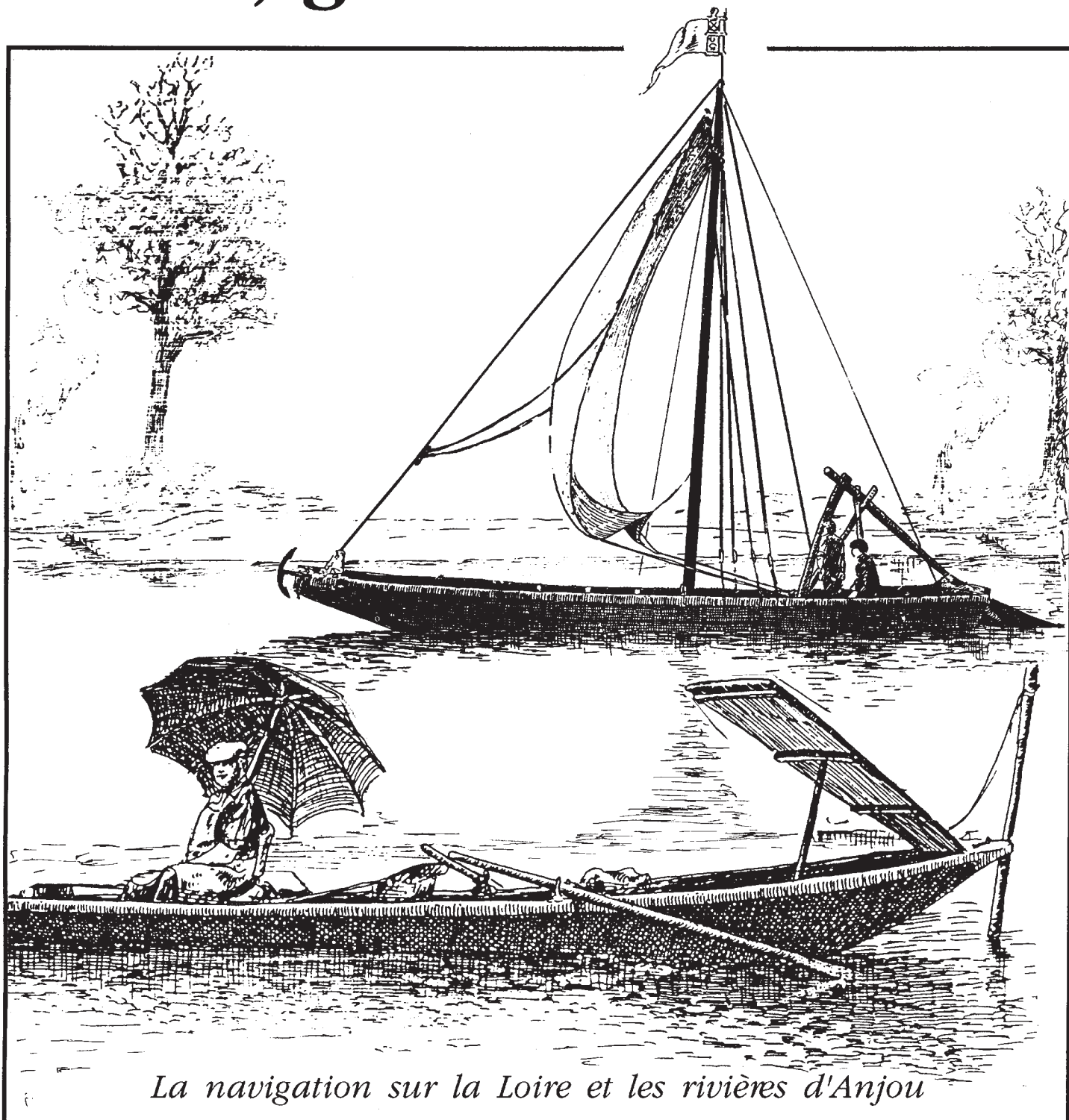


Toues, gabares et fûtreaux



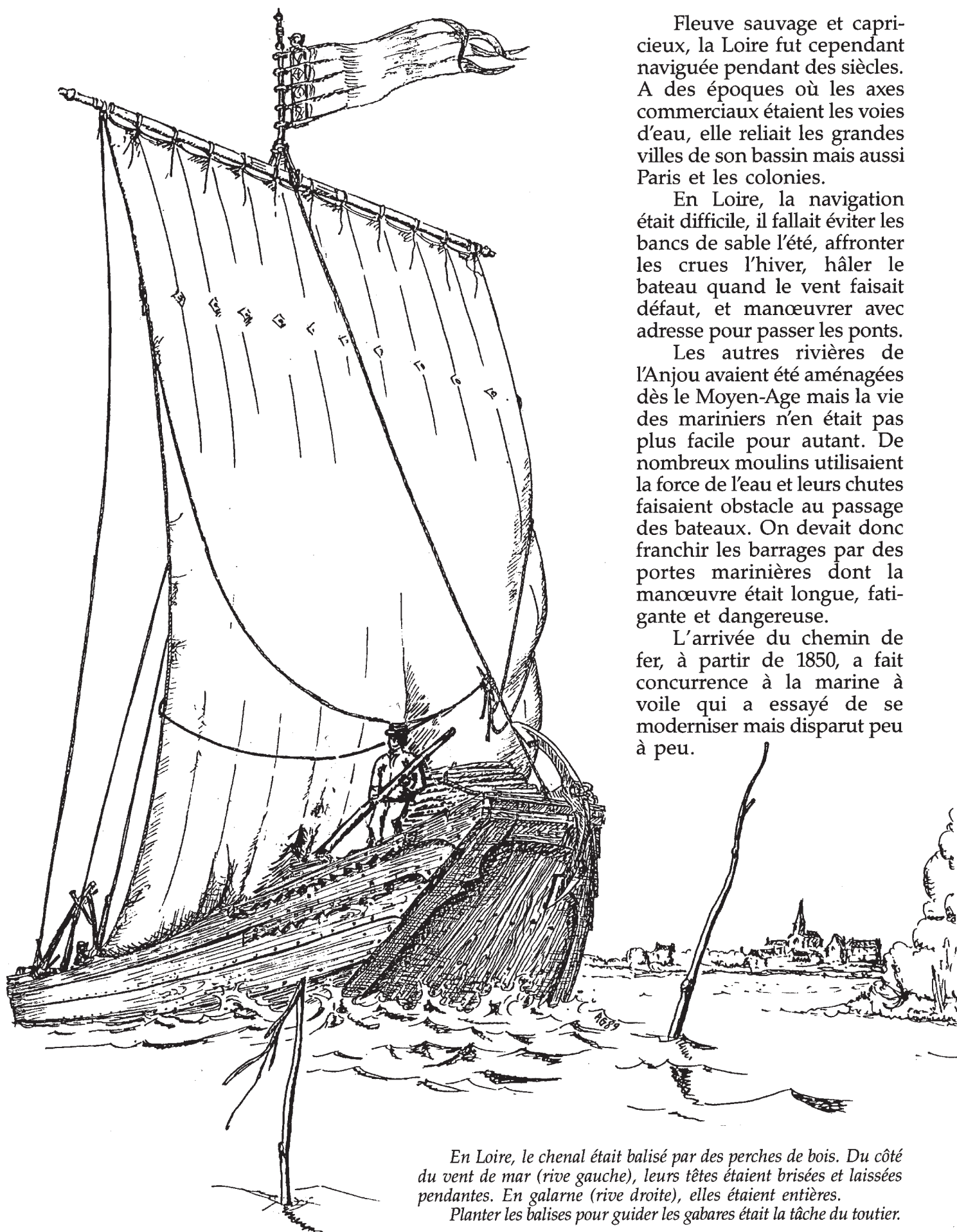
La navigation sur la Loire et les rivières d'Anjou

Hier la Loire et les rivières d'Anjou connaissaient un trafic intense. Les toues à voile carrée y cotoyaient les petits bachots et les gabares à piautres et guindas.

Des grands bateaux de bois, seules subsistent quelques toues utilisées par les pêcheurs de saumons... Mais pour combien de temps ?

Aujourd'hui il existe encore des hommes capables de construire et de faire naviguer de tels bateaux et des passionnés bien décidés à ne pas laisser ce savoir-faire tomber dans l'oubli.

LA NAVIGATION AU TEMPS DES GABARES



Fleuve sauvage et capricieux, la Loire fut cependant naviguée pendant des siècles. A des époques où les axes commerciaux étaient les voies d'eau, elle reliait les grandes villes de son bassin mais aussi Paris et les colonies.

En Loire, la navigation était difficile, il fallait éviter les bancs de sable l'été, affronter les crues l'hiver, hâler le bateau quand le vent faisait défaut, et manœuvrer avec adresse pour passer les ponts.

Les autres rivières de l'Anjou avaient été aménagées dès le Moyen-Age mais la vie des marins n'en était pas plus facile pour autant. De nombreux moulins utilisaient la force de l'eau et leurs chutes faisaient obstacle au passage des bateaux. On devait donc franchir les barrages par des portes marinières dont la manœuvre était longue, fatigante et dangereuse.

L'arrivée du chemin de fer, à partir de 1850, a fait concurrence à la marine à voile qui a essayé de se moderniser mais disparut peu à peu.

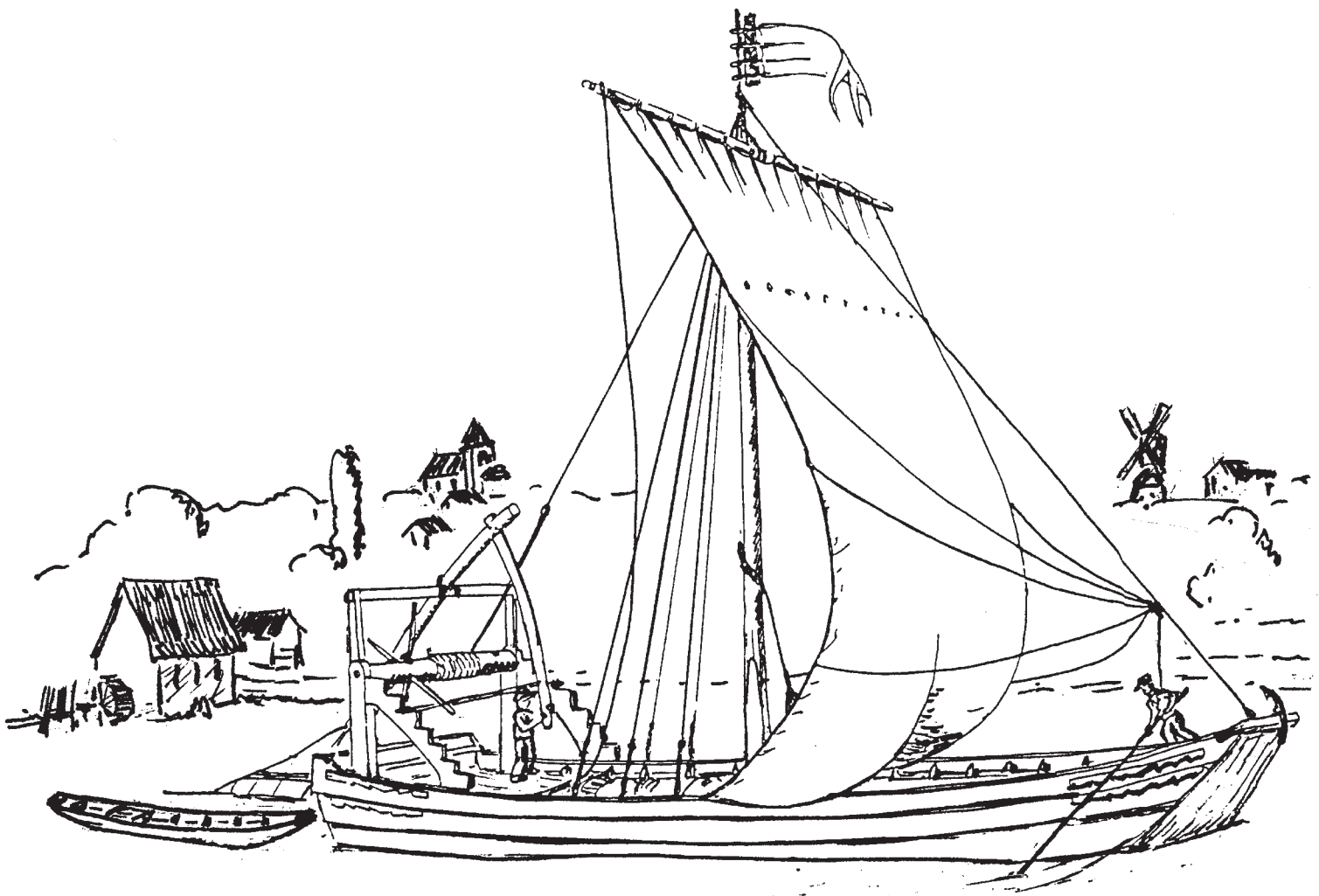
En Loire, le chenal était balisé par des perches de bois. Du côté du vent de mar (rive gauche), leurs têtes étaient brisées et laissées pendantes. En galarne (rive droite), elles étaient entières.

Planter les balises pour guider les gabares était la tâche du toutier.

LE FÛTREAU

Le fûtreau est une forme ancienne de barque. Pouvant atteindre 10 mètres, c'était un bateau de travail, véritable outil du passeur, du pêcheur, du tireur de sable et même du marinier qui l'utilisait pour diverses manœuvres (aller mouiller une ancre, planter les balises...). On le retrouvait donc aux côtés des grandes gabares qui transportaient des dizaines de tonnes de marchandises entre les ports de la Loire et des rivières d'Anjou.

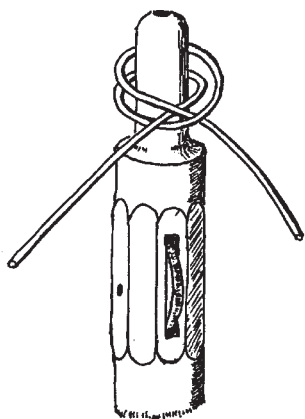
"Port-Ligny – Angers" a été construit en 1988 par Guy Brémard, charpentier en bateaux à Saint-Germain-sur-Vienne, près de Chinon. Il mesure 8 mètres de long, 1,50 mètre au plus large. Il est gréé d'un mât de 6 mètres et d'une voile de 16 mètres carrés. A l'arrière, un curieux gouvernail : la piautre.



NŒUD DE CAPELAGE

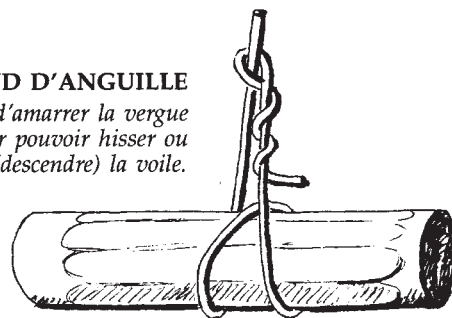
Le mât est maintenu à l'avant par l'étai, et de chaque côté par les haubans.

Le nœud de capelage, appelé aussi nœud de cabestan, est employé pour tenir les haubans en tête de mât.



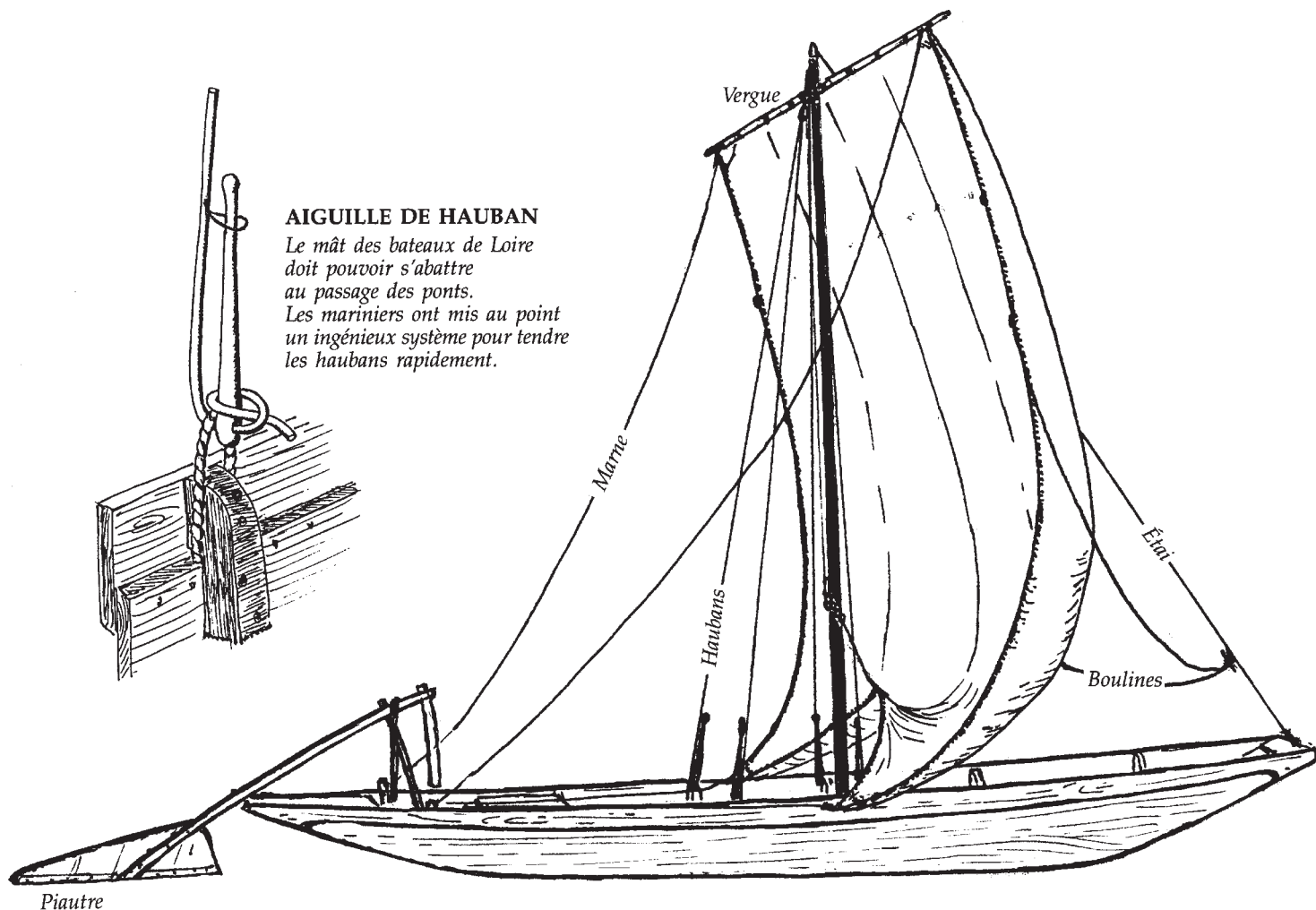
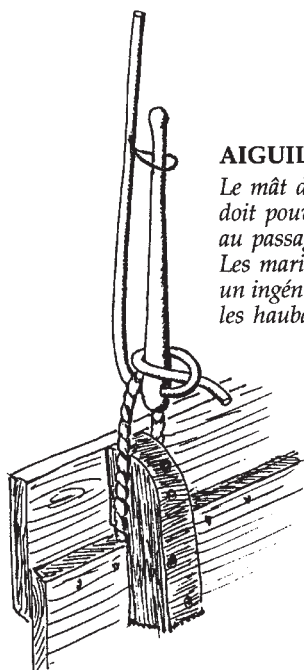
NŒUD D'ANGUILLE

permet d'amarrer la vergue pour pouvoir hisser ou amener (descendre) la voile.



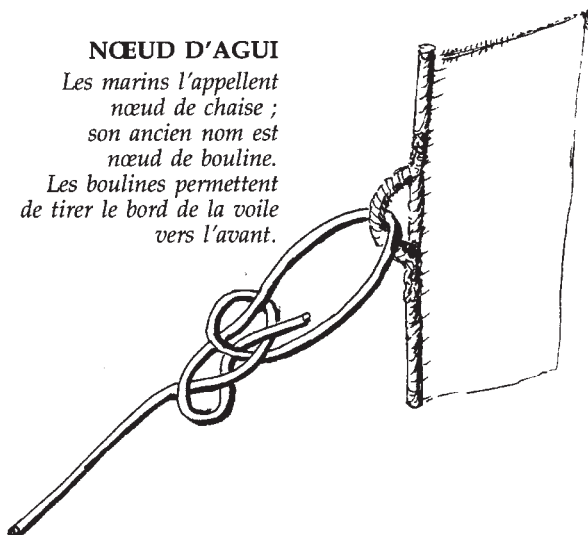
AIGUILLE DE HAUBAN

Le mât des bateaux de Loire doit pouvoir s'abattre au passage des ponts. Les marins ont mis au point un ingénieux système pour tendre les haubans rapidement.



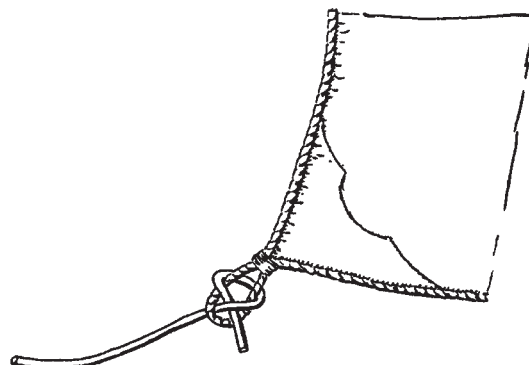
NŒUD D'AGUI

Les marins l'appellent nœud de chaise ; son ancien nom est nœud de bouline. Les boulines permettent de tirer le bord de la voile vers l'avant.



NŒUD D'ÉCOUTE

Les écoute sont fixées aux angles du bas de la voile. Quand on les tire, la voile se gonfle.



LA TOUE CABANEE

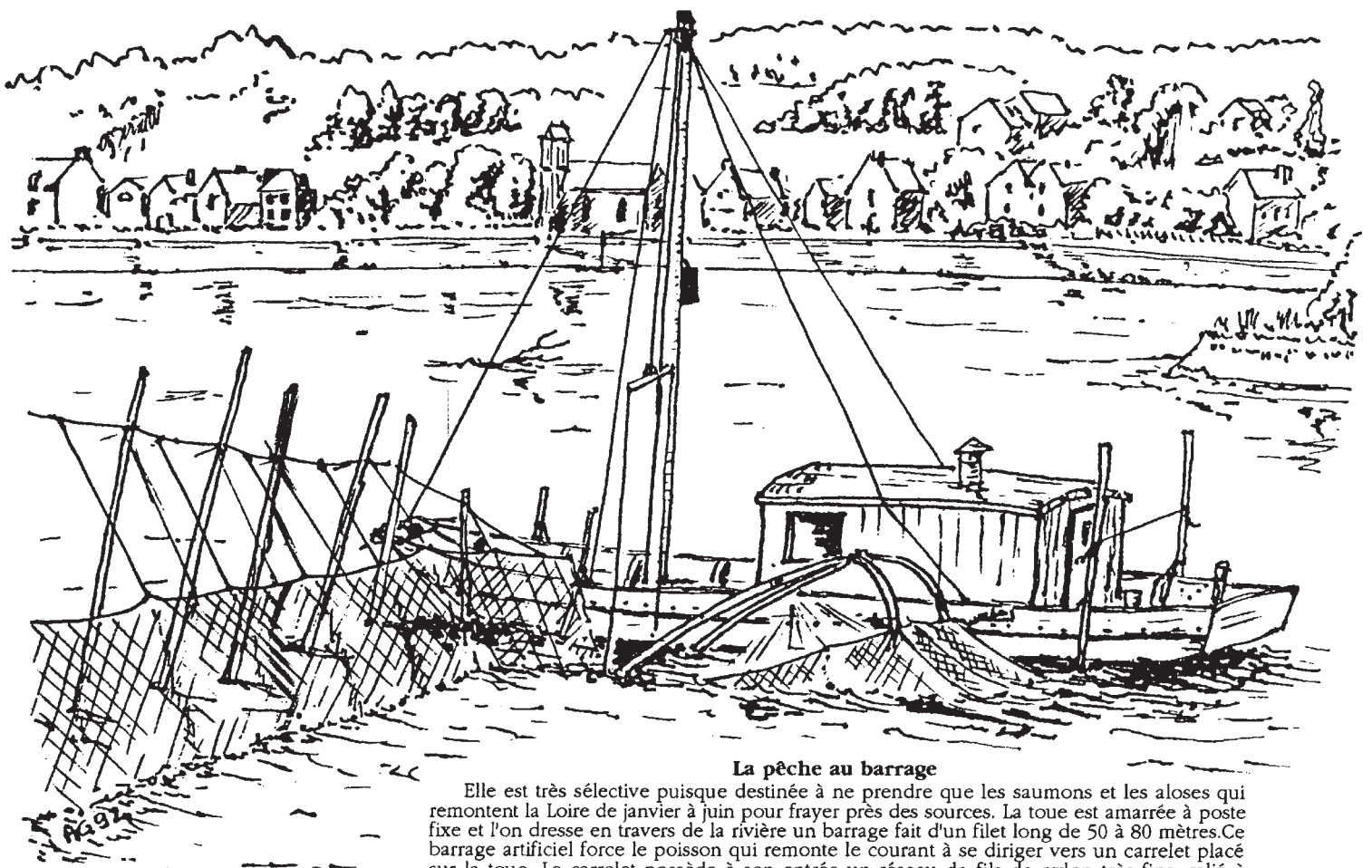
le dernier bateau traditionnel au travail

En Loire, il existe encore des pêcheurs professionnels qui utilisent pour la pêche au saumon un bateau particulier : la toue cabanée.

Longue de 10 à 15 mètres et large de 2,50 à 3 mètres, la toue est donc plus grande qu'une barque de pêcheur habituelle. Son fond est plat pour pouvoir naviguer entre les bancs de sable dans très peu d'eau ; parfois 30 cm seulement.

La cabane sert d'abri au pêcheur, l'ameublement en est assez sommaire : une couchette, une table, quelques sièges, des cordages, un petit poêle dont la cheminée émerge à l'extérieur, voilà le décor. L'essentiel est le poste de pêche constitué d'un siège placé près d'une petite fenêtre qui donne du côté du filet. Le pêcheur peut y rester des heures à attendre que le poisson se manifeste.

Autrefois la cabane servait d'habitation une partie de l'année quand on pêchait sans interruption nuit et jour. Maintenant on ne passe plus la nuit à bord.



La pêche au barrage

Elle est très sélective puisque destinée à ne prendre que les saumons et les aloses qui remontent la Loire de janvier à juin pour frayer près des sources. La toue est amarrée à poste fixe et l'on dresse en travers de la rivière un barrage fait d'un filet long de 50 à 80 mètres. Ce barrage artificiel force le poisson qui remonte le courant à se diriger vers un carrelet placé sur la toue. Le carrelet possède à son entrée un réseau de fils de nylon très fins, relié à l'intérieur de la cabane à une poignée, la "billette". A la moindre touche, le pêcheur tire sur la billette, déclenchant la remontée du carrelet par l'intermédiaire d'un contrepoids fixé à l'extrémité d'un mât. Avec sa toue cabanée, le pêcheur se déplace uniquement dans les limites de son lot de pêche.

LA TOUE DES SABLIERES



Un ancien du bord de Loire témoigne de son travail

"Pour tirer le sable, c'était pas compliqué, fallait avoir des muscles, c'est tout ! On tirait avec une drague à main qu'on appelait "la queue de singe" et qui contenait 30 à 40 kg de sable. Moi, quand j'ai commencé à 13 ans, j'avais une drague plus petite.

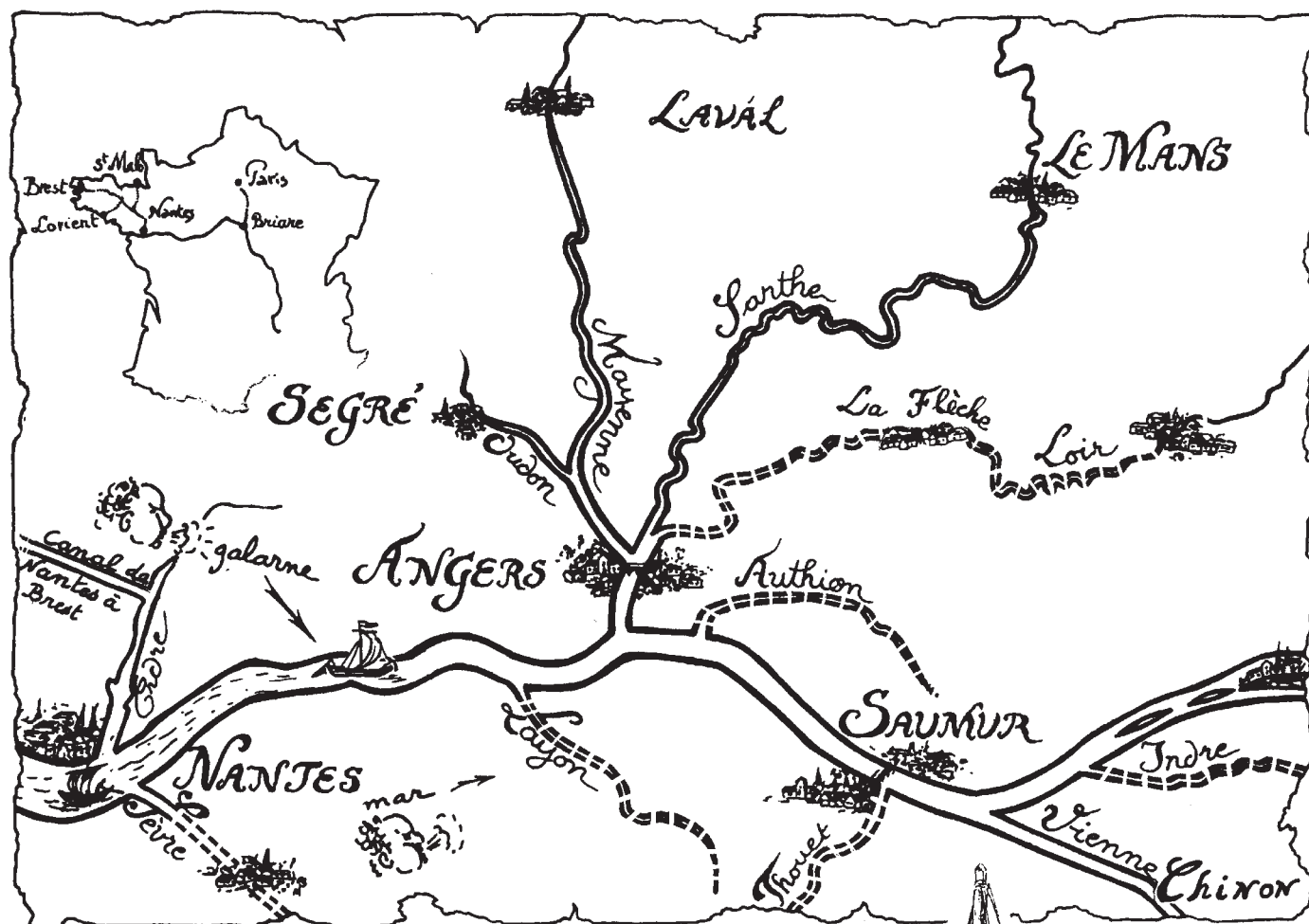
La drague, il fallait l'envoyer assez loin au large et, quand elle était rendue au fond, la faire rentrer dans le sable. Il fallait s'appuyer sur ce grand manche, la queue de singe si vous voulez, bien souquer dessus, c'est pour ça qu'on avait un cuir sur l'épaule. Quand elle était bien rentrée dans le fond, on la hâlait à la main. Ce qui était dur, c'était de l'embarquer ; tant qu'elle était dans l'eau, c'était moins lourd. C'est pour ça qu'on chargeait le bateau le plus possible sur un bord pour l'enfoncer.

On avait une toue qui avait très peu de bordé, 80 cm c'est tout, pas trop haut parce que c'aurait été trop pénible. On la chargeait pour qu'elle vienne le

bord au ras de l'eau. Y'avait un coup de main à attraper, c'était dur.

Quand j'ai débuté, en 1923, je sortais de l'école fin juin et le 1^{er} ou le 2 juillet, on était au boulot. Les vacances c'était comme ça à l'époque. Mon père m'avait donné le bateau, une drague, une brouette et une pelle, et puis, ben dame, "Tu te débrouilles, tu remplis le bateau, tu mets ce que tu peux dedans". Au début, je ne l'ai pas rempli, hein ; je mettais peut-être deux, trois tonnes dans la matinée, puis quatre, cinq, et au bout d'un mois, j'arrivais pratiquement à le remplir, à mettre mes huit ou neuf tonnes dedans le matin et je le vidais l'après-midi à la brouette. Il fallait donc remuer entre quinze et dix-huit tonnes par jour, à treize ans et demi, c'était ça le travail. J'étais rendu, pas toutes les semaines mais presque, chez le rebouteux parce que je me faisais glisser une côte ou parce que j'avais un poignet démanché."

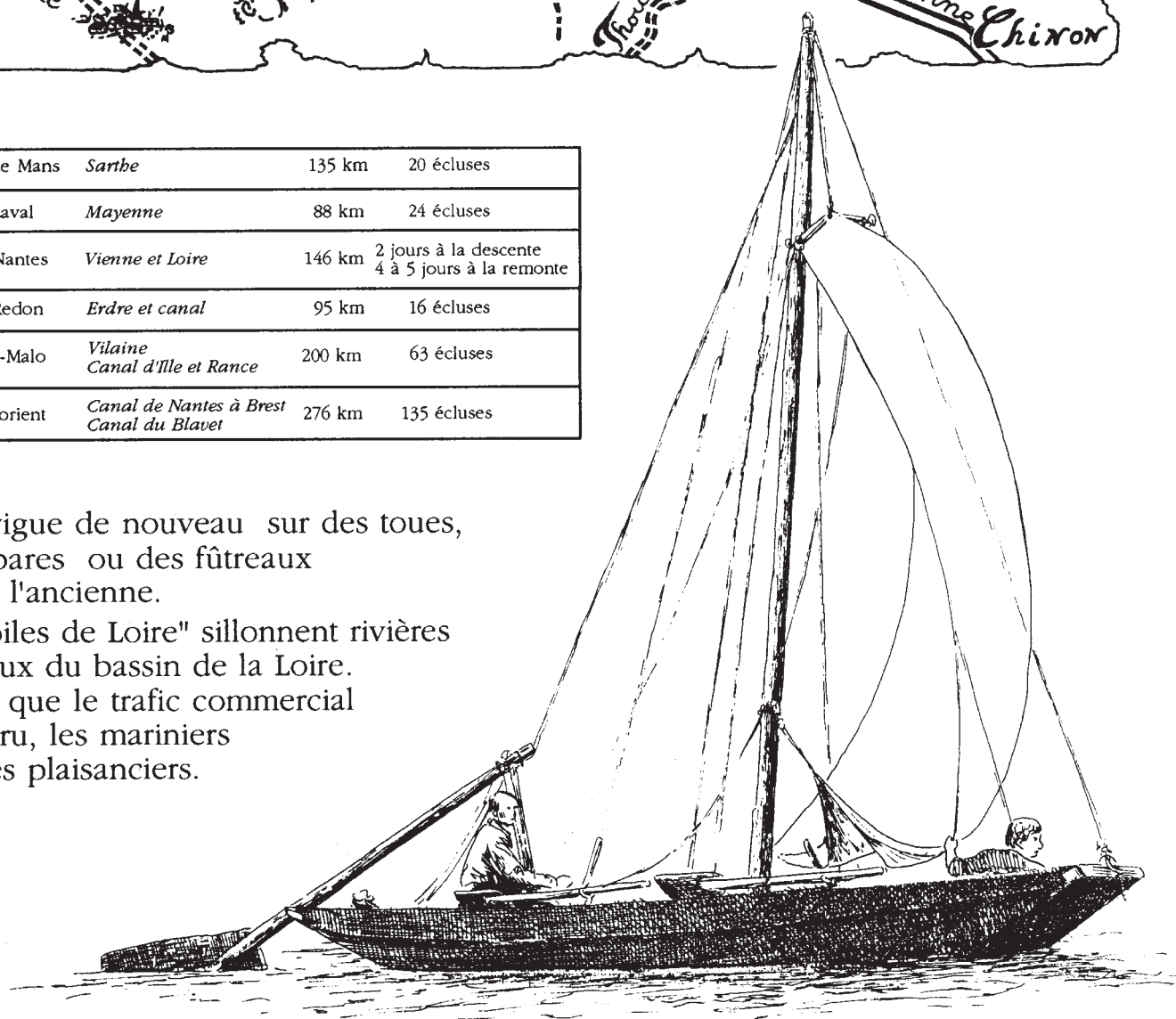
Souvenirs de Maurice Fardeau, sablier à Saumur.

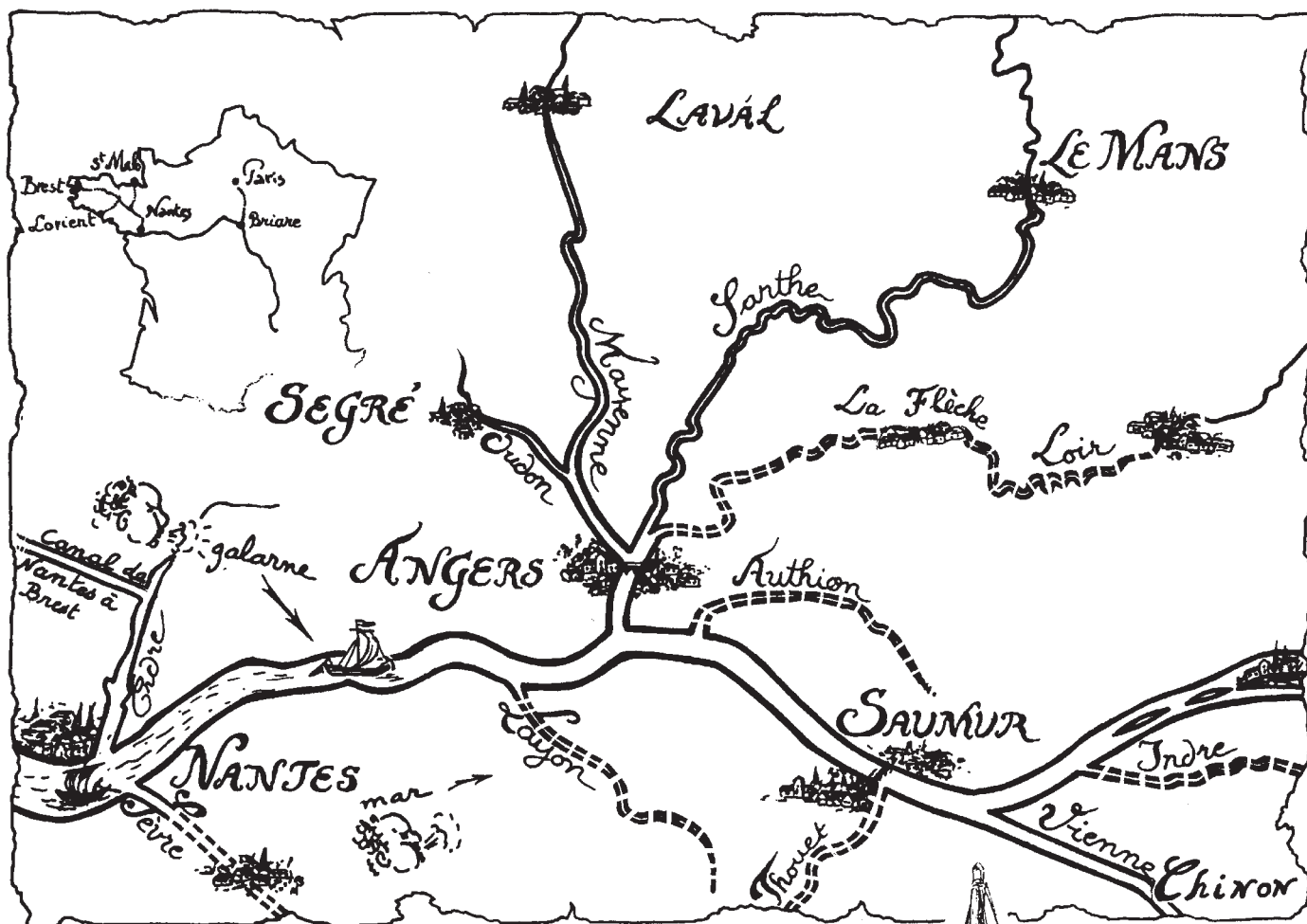


Angers - Le Mans	<i>Sarthe</i>	135 km	20 écluses
Angers - Laval	<i>Mayenne</i>	88 km	24 écluses
Chinon - Nantes	<i>Vienne et Loire</i>	146 km	2 jours à la descente 4 à 5 jours à la remonte
Nantes - Redon	<i>Erdre et canal</i>	95 km	16 écluses
Redon - St-Malo	<i>Vilaine Canal d'Ille et Rance</i>	200 km	63 écluses
Nantes - Lorient	<i>Canal de Nantes à Brest Canal du Blavet</i>	276 km	135 écluses

On navigue de nouveau sur des toues, des gabares ou des fûtreaux grées à l'ancienne.

Les "Voiles de Loire" sillonnent rivières et canaux du bassin de la Loire. Depuis que le trafic commercial a disparu, les mariniers sont des plaisanciers.

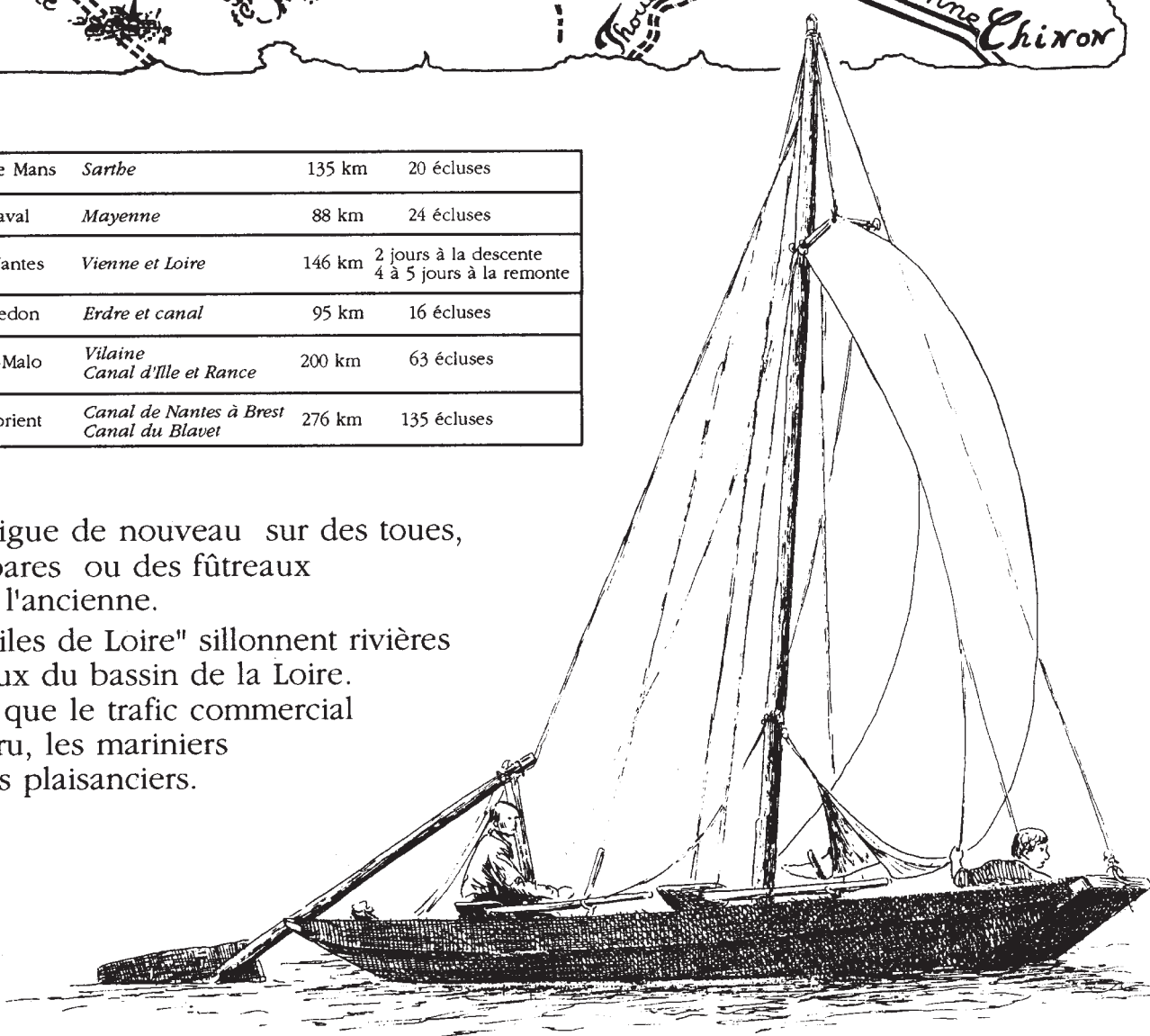




Angers - Le Mans	<i>Sarthe</i>	135 km	20 écluses
Angers - Laval	<i>Mayenne</i>	88 km	24 écluses
Chinon - Nantes	<i>Vienne et Loire</i>	146 km	2 jours à la descente 4 à 5 jours à la remonte
Nantes - Redon	<i>Erdre et canal</i>	95 km	16 écluses
Redon - St-Malo	<i>Vilaine Canal d'Ille et Rance</i>	200 km	63 écluses
Nantes - Lorient	<i>Canal de Nantes à Brest Canal du Blavet</i>	276 km	135 écluses

On navigue de nouveau sur des toues, des gabares ou des fûtreaux grésés à l'ancienne.

Les "Voiles de Loire" sillonnent rivières et canaux du bassin de la Loire. Depuis que le trafic commercial a disparu, les marins sont des plaisanciers.



CONNAIS-TU BIEN LA MARINE DE LOIRE ?

1/ "Les gabares chargées à plein bord, des marchandises de nos ports..."

a) dans quels ports de l'Anjou chargeait-on

- du tuffeau
- de l'ardoise
- de la chaux

b) Peux-tu citer quelques produits des colonies que l'on chargeait à Nantes ?

2/ Quelles sont les dimensions des bateaux suivants :

- un fûtreau
- une toue
- une gabare

3/ Quelle était la durée du voyage Nantes-Orléans (300 km) au temps de la marine à voile ?

- à la remonte
- à la descente

4/ "La toue à la bourne en avant, les balises vont nous dirigeant...", dit la chanson.

Complète ces deux phrases :

- la balise de
indique la rive
- la balise de
indique la rive

5/ Quelles étaient les étapes principales pour aller de Nantes à Paris en bateau ?

6/ Connais-tu l'origine des vinaigrieres d'Orléans ?

REPONSES

- 1/ a) Le tuffeau est extrait dans la région de Saumur ; l'ardoise de Trélazé était chargée sur les quais d'Angers ; le village de Montjean était le principal fournisseur de chaux. A Nantes, on trouvait en provenance des colonies : du sucre, du rhum, des épices, de la soie... Par ailleurs, on y chargeait aussi du sel de Bretagne.
- 2/ Un fûtreau mesure de 8 à 10 mètres, une toue de 10 à 15 mètres, une gabare de 25 à 30 mètres.
- 3/ Nantes - Orléans : 15 jours à trois semaines à la remonte, 8 à 15 jours à la descente.
- 4/ La balise de galarne (tête droite) indique la rive droite. La balise de mar (tête pendante) indique la rive gauche.
- 5/ Nantes, Saumur, Tours, Orléans et Briare où l'on prenait le canal pour Paris.
- 6/ Le vin, remonté par les marins, qui s'était piqué à cause d'un trop long voyage, ne pouvait être acheminé à Paris pour y être vendu. Il était donc déchargé à Orléans, d'où... les vinaigrieres.

Cette pochette a été réalisée pour les associations Ellébore et Gens de Rivières
par Christine Breton, André Grazélie, Jean-Luc Hiettre, Jean-Marc Lebreton, Jean-Loïc Le Quellec, Denis Le Vraux.

© Ellébore - 6bis, rue Saint-Evrout, 49100 Angers. Tél. 02.41.88.48.04

- Réédition 2004 -