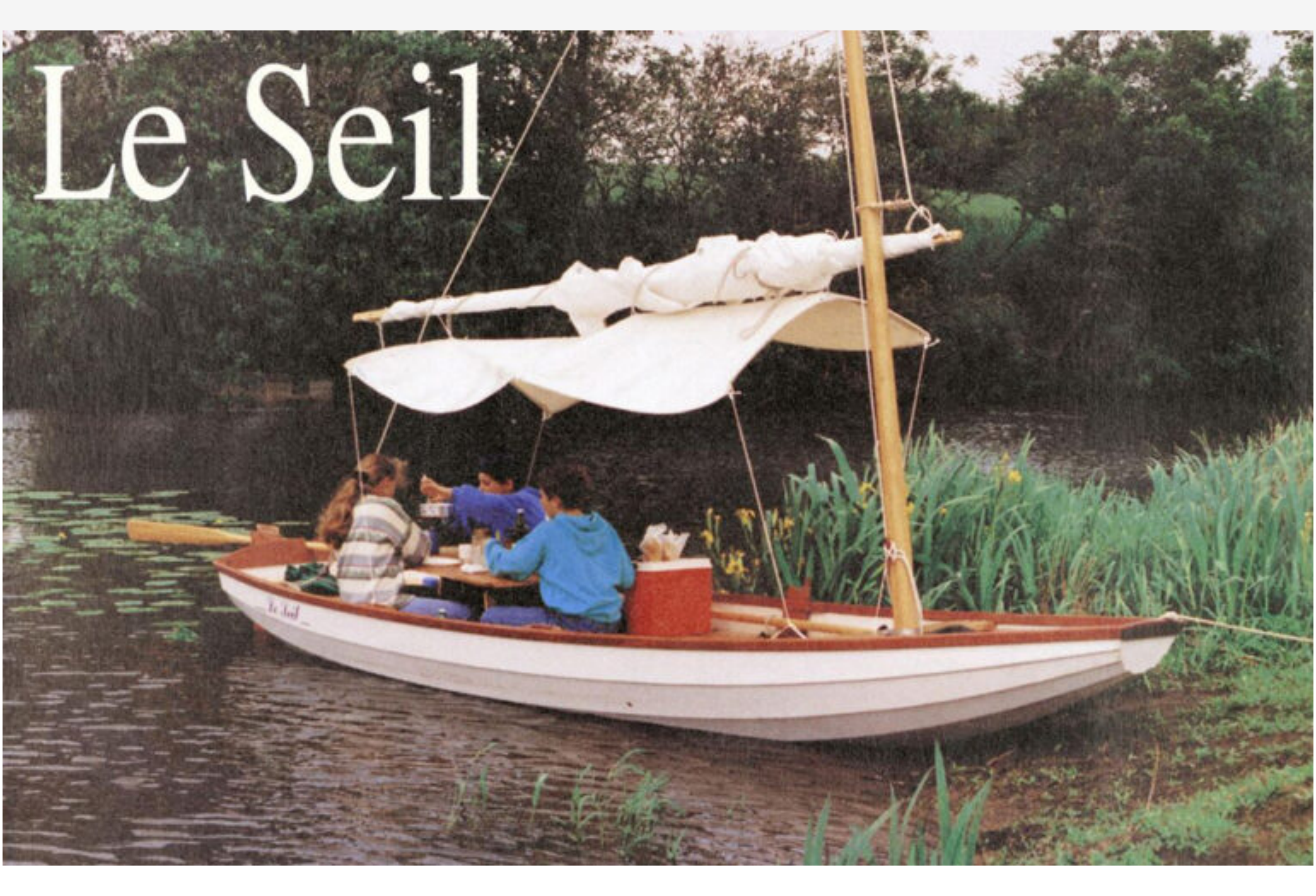
En lecture libre

UNE PRAME NORVÉGIENNE DE RANDONNÉE : LE SEIL

Publié le 02 décembre 1995 N° 094 Temps de lecture : 10 min



BATEAU TRADITIONNEL ÉTRANGER NAVIRES

Juste en face de Nantes, le long de l'ancienne île Chevalier séparée jusqu'en 1960 de la rive gauche du fleuve par un petit bras de la Loire appelé le Seil, on rencontre d'amont en aval quatre villages d'importance inégale : Haute-Ile, Basse-Ile, Norkiouse et Trentemoult, le plus grand, berceau de générations de pêcheurs et de capitaines au long cours. Au fil des ans, par la force des choses, les marins à la retraite se raréfient. A partir des années soixante-dix, la population se modifie progressivement avec l'arrivée de nouveaux habitants attirés par le caractère du site. A Trentemoult, on les appelle les « survenus ». Et moquerie mise à part, ce sont eux qui, regroupés dans différentes associations de quartier, chercheront à renouer des liens entre ces lieux et la Loire, toujours fleuve et déjà estuaire.

Au printemps 87, ils organisent à Trentemoult le festival « Chants et dits de marins », centré sur le patrimoine maritime local, riche mais méconnu. Les membres du club nautique de Trentemoult, ceux du Syndicat d'initiative et les « survenus » de « Vivre à Trentemoult », pour la plupart des mordus de navigation, ne ménagent pas leur peine.

En plus de la musique, du rosé de pays et de l'anguille, la fête offrira une exposition sur le canot basse-indrais, ainsi qu'une rencontre de bateaux voile-aviron rassemblant plusieurs dizaines d'unités venues des quatre coins de Bretagne et mises à l'eau au Pellerin pour une jolie remontée de la Loire. Beaucoup voulaient y voir un premier pas vers la renaissance des régates trentemousines dont la dernière édition remonte alors à six ans. Ce sera aussi l'occasion de réflexions et d'échanges fructueux au cours d'un débat sur le thème « Quel bateau pour naviguer en Loire et sur l'estuaire ? », auquel participent notamment le constructeur Claude Bézier, alors encore en activité dans son chantier de Norkiouse, et l'architecte naval François Vivier.

A bord d'une norvégienne, à l'ombre d'un tendelet, quelques spectateurs de régates sur l'Erdre, à la fin du XIXe siècle. Importé à l'origine de Scandinavie par les caboteurs nordiques, ce type d'embarcation de service, très élégante, avait alors conquis nombre de plans d'eau français. © coll M. Bertheloot

UN CANOT SUR MESURE

« Nous étions très attirés par le fleuve, et si ce n'était son grand poids, la plate de Loire nous aurait semblé le meilleur bateau pour y naviguer », rappelle Jean Couturier, installé à Haute-Ile depuis 1986. La fête finie, ce dernier va, avec François Lelièvre, autre nouveau Trentemousin, et François Vivier, tenter de définir le cahier des charges du bateau idéal recherché. Celui-ci doit être grand, à fond plat, élancé avec une levée pour faciliter l'accostage des berges et les transbordements. Il doit marcher aussi bien à l'aviron qu'à la voile, être doté d'un gréement rustique facile à amener, être très stable, pouvoir embarquer au moins cinq personnes, mais ester manœuvrable à deux. Susceptible de naviguer en toute sécurité, avec ou sans moteur, il doit aussi être très évolutif et d'un poids modéré pour faciliter les manutentions. Enfin, sa conception doit lui permettre d'être construit par des amateurs ou dans un cadre associatif...

A cette série de vœux définissant de manière quasi parfaite le mouton à cinq pattes, François Vivier se sent néanmoins en mesure d'apporter des réponses positives. « Il m'a semblé que le bateau recherché pourrait s'inspirer de la prame norvégienne, confie l'architecte. J'avais vu ces types d'embarcations dans un article du *Petit Perroquet*, et dans un ouvrage d'Herreshoff. J'avais d'ailleurs déjà dessiné une petite prame qui fut réalisée en contre-plaqué par Simon Berner charpentier du chantier du Guip et entrepris d'en construire une plus grande, à clins, pour notre usage familial; baptisée *Laura*, ce sera le prototype de la série des Laïta (dont le plan est diffusé par *Le Chasse-Marée*). Aussi ai je proposé de dessiner une *Laura* plus grande. »

L'idée enthousiasme nos « survenus », en particulier Jean Couturier qui, sans barguigner, commande et paie le plan à François Vivier, en vue de construire le bateau le plus vite possible et de le faire participer au rassemblement de *Douarnenez 88*. En janvier 88, le plan est prêt : la construction du Seil ainsi que l'a baptisé Jean Couturier en souvenir du cours d'eau disparu peut alors commencer.

« Pour ma femme Liliane et moi, se souvient Jean, ce fut une période créative et enthousiaste. Le chantier était installé dans notre garage. Nous avons travaillé comme des fous, et à nous deux, la coque a été achevée en un mois ! Le contre-plaqué utilisé était du 9 mm pour les fonds et du 6 mm pour les hauts, les clins étant collés à la PPU et fixés avec des pointes de cuivre retournées. Nous n'avons pas rencontré de gros problèmes, ni pour le traçage et le débit des clins et autres pièces, ni pour la pose des bordés, facilitée par les lignes très tendues du bateau. Pour le premier gréement, une voile en coton récupérée a fait notre affaire. Et il a fallu fabriquer une remorque, d'où un autre mois de travail. Nous avons baptisé notre bateau la *Boulite*, ce qui en patois de Niort désigne une galipette champêtre, ou une trouée dans un champ par laquelle les bêtes s'échappent... Et comme prévu, nous nous en sommes donné à coeur joie à Douarnenez ! »

Dès ses premières sorties, le bateau se révèle à la hauteur des espérances de ses propriétaires et de l'architecte. Si bien que dans la foulée, deux autres unités sont bientôt mises en chantier au sein du Club nautique de Trentemoult, par quelques convaincus. Ces nouveaux bateaux sont destinés à naviguer dans un cadre associatif. Construits en contre-plaqué de 9 mm, *Norkiouse* et *Trentemoult* participeront avec la Boulite au premier rassemblement voile-aviron de Cancale, en 1989.

Quelques mois plus tard, ces deux Seils sont rachetés par la ville de Rezé, pour être mis à la disposition des associations qui le désireront. L'une d'elles est le Centre nautique Sèvre et Loire, nouvellement créé par des personnes désireuses de s'affranchir de structures déjà existantes mais leur convenant mal. Dès 1990, ce club relancera les fameuses régates de Trentemoult, et créera des manifestations originales pour les canots voile-aviron, tels le Tour des îles de Nantes au printemps, ou la Route du vin nouveau, magnifique remontée automnale de la Sèvre nantaise.

Depuis leur lancement, *Norkiouse et Trentemoult* font découvrir la voile et l'aviron à des équipiers de plus en plus nombreux, et la Boulite comble de satisfaction ses propriétaires, comme l'affirme Jean Couturier : « On sort la *Boulite* un weekend sur trois, à longueur d'année, sauf l'été où nous naviguons plutôt en croisière sur notre autre bateau, un Gin-Fizz. C'est si facile de mettre à l'eau le Seil ! Avec lui, nous avons fait *Douarnenez.88* et *Brest 92*, la descente de la Loire entre Chinon et Nantes, des randonnées dans le golfe du Morbihan, dans l'archipel de Bréhat, avec notre tente de camping, car nous ne cabanons pas le bateau. Et bien sûr, nous ne comptons plus les sorties en Vilaine, sur l'Erdre, la Sèvre nantaise et la niortaise, l'Acheneau et le Tenu, dans le Pays de Retz. »

Par un vent de force 4 à 5 créant un beau clapot déferlant, un ris pris dans la voile, le Seil remonte au près avec aisance, escaladant les vagues sans vraiment taper, comme le font souvent les bateaux à large marotte. L'avant protégé des embruns grâce au pontage amovible en toile, le Seil mené par des équipiers confirmés se comporte presque en dériveur sportif, le barreur exerçant un rappel encore plus efficace si la barre est prolongée d'un stick. © André Linard

BOIS ET POLYESTER

L'aventure du Seil aurait pu en rester là, quand, s'étant brusquement retrouvé sans emploi, François Lelièvre architecte urbaniste de formation et durant treize ans animateur et délégué d'une organisation professionnelle d'artisans du bâtiment , décide de créer sa propre entreprise. « J'avais activement participé à l'aventure du Seil, rappelle-t-il, notamment en construisant en partie les deux bateaux de club. Ayant pris conscience du formidable potentiel que représente le réseau de voies navigables en France pour les canots voile-aviron, j'envisageais de diffuser le Seil par la voie associative, mais mes espoirs furent vite déçus. Alors j'ai choisi de créer ma propre société, que j'ai appelée « Canotage de France », pour construire et vendre le Seil au meilleur prix possible, et le faire naviguer.

« J'aime beaucoup les bateaux en bois, mais l'expérience que j'ai du travail de ce matériau me faisait craindre un temps de main-d'oeuvre trop important qui aurait entraîné un coût un peu élevé. J'ai alors pensé à construire les coques en polyester, rapides à produire, tout en me réservant de faire les emménagements en bois. Puis je suis allé exposer mon projet à François Vivier, qui avait plus que son mot à dire ! »

Si François Vivier porte un grand attachement au bois et à ses dérivés, en particulier pour les bateaux qu'il dessine et construit à titre personnel, le projet de l'autre François ne l'effraie pas pour autant : « Il y a de nombreux précédents de bateaux conçus à l'origine pour le contre-plaqué, qui ont ensuite été réalisés en polyester. On peut même dire qu'un bateau en bois très réussi finit toujours en polyester ! Le clin de contre-plaqué est un très bon matériau pour la construction amateur, mais il ne faut pas compter son temps. C'est pourquoi la majorité des canots voile-aviron rencontrés dans les rassemblements ont vu le jour grâce à des gens qui ont eu les loisirs pour les construire eux-mêmes, ou les moyens financiers de les faire faire. Pour les autres, la solution la moins onéreuse passe par le polyester. Aussi le projet de François Lelièvre m'a-t-il paru intéressant. »

La stratification des futures coques en polyester devait se faire dans un moule réalisé en prenant comme contre-moule une coque de Seil la plus parfaite possible. La chance a voulu qu'un particulier, Daniel Pisseire, désire justement construire son propre Seil, le quatrième de la série. L'occasion était trop belle pour ne pas en profiter. Après que l'architecte ait apporté quelques modifications au plan d'origine la plus notable étant une augmentation du franc-bord de 3 cm , ce nouveau bateau servira donc de moule. La construction des coques en polyester commence sans tarder au chantier de L'Esclain, voisin de l'atelier de François Lelièvre situé au fond de son propre jardin, où se font les emménagements.

Le temps des finitions, dans l'atelier de François Lelièvre, à Norkiouse. © André Linard

L'idée maîtresse de notre nouveau constructeur est alors de développer l'usage du Seil en tant que bateau de randonnée et de bivouac. Pour un tel programme, l'embarcation doit pouvoir accueillir le matériel nécessaire bien l'équipage doit aussi pouvoir dormir à bord confortablement, sous la protection d'un taud clos et étanche, facile à monter. Et plutôt que de prévoir l'embarquement et l'arrimage plus ou moins efficace de sacs étanches ou de bidons de plastique inesthétiques, François Lelièvre choisit d'équiper ses bateaux de caissons intégrés dans la structure faisant office de charpente.

Car contrairement à la technique traditionnelle de la construction à clins, où le raidissage de la coque est assuré après coup par la pose de varangues et de membrures en bois massif, la coque en polyester, d'un seul tenant, est raidie par plusieurs cloisons transversales et longitudinales en contre-plaqué. Ce cloisonnement, fixé par stratification, crée plusieurs équipets latéraux, deux grands coffres de rangement (à l'arrière et au tiers avant), et les volumes des réserves de flottabilité (162 litres de mousse polyuréthanne répartis sur chaque bord).

Pour François Vivier, ces emménagements qui diffèrent de ceux des premiers Seils ne sont pas choquants : « Autant je trouverais dommage de ne pas mettre en valeur l'intérieur d'un bateau en bois en le masquant au regard, autant l'intérieur d'une coque en plastique supporte le cloisonnement, surtout si on utilise le bois massif pour la finition. » Et il est vrai que les nouveaux Seils sont chaudement habillés, grâce à une utilisation généreuse du bois de pin. Le fond du bateau est même recouvert d'un plancher amovible qui, une fois posé sur le bord des bancs latéraux, transforme en un clin d'œil l'intérieur du bateau en un plan de couchage pour quatre adultes.

SUR L'EAU

Aujourd'hui, les Seils sont de plus en plus nombreux. Ils naviguent sur les plans d'eau intérieurs du pays Nantais on peut même en louer à Nantes, sur l'Erdre près de l'île de Versailles , mais aussi en mer. Car, comme nous l'avons constaté nous-mêmes, ce petit bateau a de sacrées possibilités !

Rendez-vous était pris à Pornic, un matin ensoleillé d'octobre dernier. Le vent, de secteur Sud, soufflait entre 15 et 20 noeuds, levant une mer moutonnante au large et un fort clapot au niveau des jetées du nouveau port. Pour naviguer confortablement, après la pose du mât et de la vergue, le premier ris a été pris dans la voile qui en comporte trois avant l'appareillage. La mise à l'eau s'est bien passée, malgré un fort ressac sur la cale.

Deux des trois équipiers arment leurs avirons, afin de gagner un espace dégagé propice à la mise en place du gouvernail et de la dérive et à l'établissement de la voile. Quelques secondes plus tard, fonçant dans le clapot à plus de quatre noeuds, le Seil escalade les vagues sans vraiment les heurter, vraisemblablement grâce à sa carène très ronde, le plat de la marotte restant bien au-dessus de l'eau. Bien sûr, ça mouille quand même, mais on embarque assez peu par l'avant, bien protégé par un pontage amovible en toile. Les virements de bord se font comme sur un dériveur, le barreur devant néanmoins changer de bord le point de tire de l'écoute, une poulie sur estrope qu'on capelle sur un demi-taquet en « gueule de raie ». Après quelques bords, on laisse porter et le Seil bondit, glissant très vite à la limite du surf. Au vent arrière, les équipiers convenablement répartis, le bateau reste bien à plat sur l'eau et stable sur sa route. Debout, l'écoute à la main, le barreur se prépare à empanner, manoeuvre moins délicate qu'avec un mât haubané, car si cela va mal, il suffit de filer l'écoute pour que la voile se mette en drapeau. Ce bateau de randonnée possède à l'évidence de réelles qualités sportives. Pour les besoins de la photo, le carrousel se poursuivra avec deux équipiers seulement, qui ne bouderont pas leur plaisir ! Mais l'équipage aurait pu être étoffé, car le Seil est grand et très porteur il est homologué pour sept personnes en 5e catégorie.

© André Linard

© André Linard

© André Linard

© André Linard

Jolie brise. Après un virement lof pour lof, le bateau file grand largue bien à plat sur l'eau. Pivotant dans une ferrure fixée sur le banc d'étambrai, le mât en lamellé-collé se pose sans effort, son maintien dans l'emplanture étant assuré par un simple axe goupillé. Pour la nage, les avirons « à cil » s'appuient sur des tolets simples mais solides 1 Détail de la dérive pivotante à échancrure posée sur un axe, qui s'enfile dans le puits comme une dérive « sabre ». Liliane et Jean Couturier à bord de leur propre Seil, la *Boulite*, construit en contre-plaqué. Aux avirons, la stabilité de route s'améliore quand on navigue barre amarrée. © Gilles Millot

Au retour, les avirons à nouveau bordés, la voile est amenée et le mât abaissé, opération grandement facilitée par le fait que l'espar pivote autour d'un axe sans risque de glisser. La dérive pivotante en tôle de 8 mm littéralement éjectée de son puits, le bateau rejoint une cale mieux abritée pour être sorti de l'eau.

Profitant de la fin de l'après-midi, nous rejoindrons ensuite l'Acheneau, un cours d'eau méconnu, plein de charme et de mystère; cet émissaire des eaux du lac de Grand-Lieu, aujourd'hui abandonné par la navigation, était jadis emprunté comme le Tenu, l'autre cours d'eau ignoré du Pays de Retz, par de grands chalands à voile. Là, la brise est faible, mais nous pourrons, à bord d'un Seil en bois et d'un second en polyester, tirer quelques bords sur ce parcours sinueux. Le plan d'eau est parfait pour tester les avirons : le Seil glisse bien, sa stabilité de route étant meilleure quand on a pris soin d'amarrer le gouvernail dans l'axe. Les avirons portent sur des tolets de forte section, le ou les hommes de nage disposant de cale-pieds réglables. Nous n'avions pas prévu de bivouaquer, néanmoins, pour la beauté du geste, le taud est vite monté. Taillée pour le Seil, rapidement mise en place, cette véritable tente protège réellement ceux qu'elle est censée abriter. Et François Lelièvre de rapporter l'intérêt suscité par son système de couchage lors de la descente du Danube effectuée au cours de l'été 95 : 300 kilomètres en cinq jours entre Passau et Vienne, en compagnie d'autres mordus de la randonnée, à bord d'un fûtreau de Loire, d'un weidling du Rhin, d'une zille du Danube et d'un canot du Léman...

Le Seil cabané. Très bien conçu et simple à monter, le taud, fixé sur la vergue, procure un véritable abri aux randonneurs nautiques.

Dix-huit mois après l’achèvement du premier bateau au début de 1994, le treizième Sel en polyester vient de sortir du chantier de François Lelièvre, qui a travaillé seul dans les premiers temps, mais est aidé depuis octobre dernier par une jeune apprentie. Les bateaux peuvent être livrés prêts à naviguer, avec mât, vergue, voile au tiers de 11 m2 à trois bandes de ris et avirons. Mais on peut aussi, pour un prix bien inférieur, acheter le bateau inachevé et le finir soi-même, tous les éléments d’emménagements étant alors livrés à l’intérieur de la coque nue, recouverte d’un solide taud de protection*. Cette dernière formule a déjà été choisie quatre fois, deux unités ayant notamment été acquises par des associations locales, de Nantes et de Bouguenais, et finies par des jeunes qui naviguent désormais à leur bord. Des fonctions plus insolites conviennent aussi aux Seils; ainsi l’un d’eux, équipé à l’arrière d’un *trinquet*, a-t-il brillamment participé aux demi-finales du championnat de France de joutes nautiques, à Accolay, dans l’Yonne… Il semble bien, en l’occurrence, qu’il s’agisse d’un vrai bateau à tout faire.

Au cours de l’été 95, François Lelièvre et trois amis ont, en cinq jours, descendu le Danube sur 300 km à bord d’un Seil, grand périple au coeur de l’Eu-rope qui a rassemblé une vingtaine de passionnés embarqués sur d’autres bateaux de randonnée fluviale. Un privilège des bateaux voile-aviron !

LA SUITE DE CET ARTICLE EST RÉSERVÉE AUX ABONNÉS

Vous êtes abonné(e) ?

Nous vous en remercions et vous invitons à vous connecter pour lire nos articles et accéder à vos avantages.

SE CONNECTER

Vous n'êtes pas abonné(e) ?

Soutenez le journalisme au long cours et choisissez votre formule d'abonnement.

S'ABONNER

ABONNEZ-VOUS

NUMÉRIQUE
Tous les contenus numériques
à partir de 8,90€
S'ABONNER

INTÉGRALE
La revue livrée chez vous et tout le numérique
69,90€/an
S'ABONNER

SOUTIEN
Soutenez le Chasse-Marée
à partir de 90€/an
S'ABONNER

CHASSE MARÉE
Qui sommes-nous ?

FIDÉLITÉ
Programme et parrainage

LIVRAISON OFFERTE
Dès 99€ d'achat

SATISFAIT OU REMBOURSÉ
Retour gratuit

NOUS APPELER
02 98 92 66 33

PAIEMENT SÉCURISÉ
CB, Paypal, Mastercard

le chasse-marée
LA REVUE DU MONDE MARITIME

45 boulevard Camille Réaud
Le Port Rhu
29177 Douarnenez Cedex
Tél : 02 98 92 66 33

contact@chasse-maree.fr

Lettre d'informations

Inscrivez-vous à la newsletter et recevez toutes les offres & exclusivités

Avis client

4,63
Très bien
Protection acheteur

Paiement

À Propos

Les Éditions Chasse-marée
La Revue
Petites annonces

La boutique

Librairie
Décoration
Loisirs
Mode marine
Gastronomie
La Revue

Ma commande

Moyens de paiement
Livraison
Remboursement
Nos engagements
Guide des tailles
Programme de fidélité et parrainage

Infos légales

CGV
Mentions légales
Contact
Politique de protection des données
Politique de cookies
Droit de rétractation

OFFRE SPÉCIALE JOURNÉE DE LA MER
Abonnez-vous au Chasse-Marée

JE M'ABONNE