Gabares de Gironde

Exposition conçue et réalisée par Guy Landry & Michel Vignau - Conservatoire de l'estuaire de la Gironde

Bibliographie

Pierre Siré, *Le fleuve impassible*, L'horizon chimérique

Jean-René Clergeau, *Les petits caboteurs à voiles de l'estuaire de la Gironde*, Le petit perroquet n° 22, Édition des 4 seigneurs,

François Beaudouin, *Bateaux des côtes de France*, Édition des 4 seigneurs

François Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*, Édition de l'estran

Jean-Paul Videau, *L'enfant des gabares*, Édition Marvid

Revue Chasse-Marée

Gabare vous avez dit gabare ?

Trait d'union entre l'arrière-pays et les navires au long cours.

Des gabares, on en connaît en maints endroits, et depuis le XVIe siècle ; mais, selon les lieux et les époques, il s'agit de bateaux très divers. Bâtiments de transports civils ou militaires dont certains étaient armés de plusieurs canons, ils étaient employés sur les fleuves, en rade, dans certains ports pour le chargement ou déchargement d'unités plus grandes affectées au long cours ou au grand cabotage.

Sur la Rance, la Loire ou la Charente, naviguaient ainsi des gabares différentes qui n'avaient en commun que leur fonction de bateau de charge...

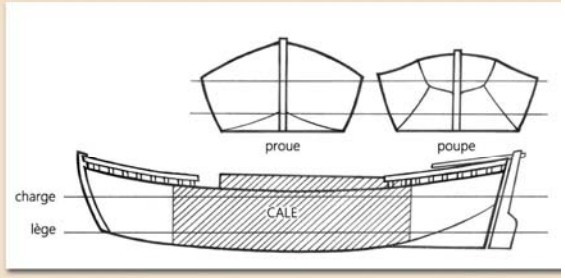
Gabares en activité sur les quais bordelais.

Celles de basse Garonne, Dordogne et Gironde acquièrent, à la fin du XIXe siècle, des caractéristiques communes qui les font confondre par les profanes : des formes généreuses, un grand mât très à l'avant, l'accès à leur cale par une large écoutille que ferment des panneaux. Nos petits caboteurs se différencient cependant par leur origine, leur morphologie et leur zone d'activité.

À la période faste de leur activité, on peut ainsi distinguer les coureaux (ou courreaux, courauds...) et les sloups.

Gabare de Bordeaux d'après un manuscrit de 1679.

Dans la famille gabare...



Les coureaux

Issus des bateaux de rivière du haut-pays, les coureaux en ont gardé le fond plat. Ce faible tirant d'eau leur permet de remonter la Garonne ou la Dordogne jusqu'à une centaine de kilomètres en amont du Bec d'Ambès, mais les rend difficiles à manœuvrer à vide. Ainsi ne naviguent-ils sur l'estuaire que chargés ou lestés.
Adaptés à la navigation sur des cours d'eau non canalisés, aux fonds et courants très irréguliers, leurs dimensions varient d'une dizaine de mètres à plus de 25 mètres. Ils se différencient également des gabares sloups par leur poupe à tableau.

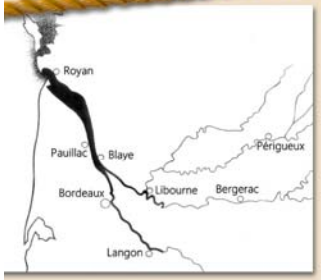
Les coureaux de l'Isle

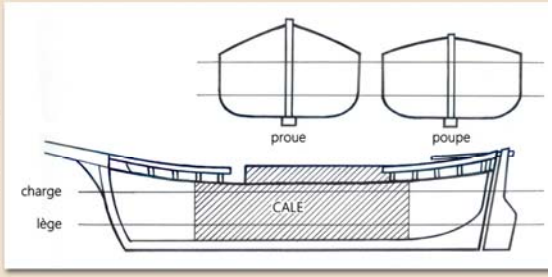
Très présents autour de Libourne, ils sont de construction très robuste et adaptés aux dimensions de leur rivière canalisée jusqu'à Périgueux. On les trouve néanmoins sur la Gironde, jusqu'à Blaye. Ces coureaux de l'Isle ont conservé une grande voile au tiers avec un mât incliné, Ils portent complètement à l'arrière, une petite voile dite "tapecul" et à l'étrave une petite misaine ou "tapenez" pour compenser.

Grand coureau.

Coureaux de l'Isle.

Dans la famille gabare...





Les sloups

Les sloups sont aussi des bateaux adaptés aux lourdes charges. Leurs formes (coque ronde, étrave haute, étambot plus bas) et leur construction robuste leur permettent de s'échouer dans les petits ports peu aménagés de l'estuaire. Ils se distinguent des coureaux par leur arrière arrondi et surtout par leur quille saillant de 20 ou 30 centimètres sur toute la longueur de leur coque. Cette dernière fait que les sloups sont des voiliers stables, à l'aise dans toute la Gironde, les pertuis charentais, et qu'ils s'aventurent jusqu'en Bretagne. En revanche, leur tirant d'eau plus important leur interdit la remontée au-delà de Castillon, sur la Dordogne et de Castets, sur la Garonne. De taille variable (entre 18 et 25 mètres de long), les sloups sont généralement considérés comme plus solides que les coureaux.

Les coureaux-sloups

Ces bateaux "hybrides" combinent la coque des coureaux au gréement classique des sloups : une grand-voile à corne et un foc.

Sloups au mouillage à Vitrezay.

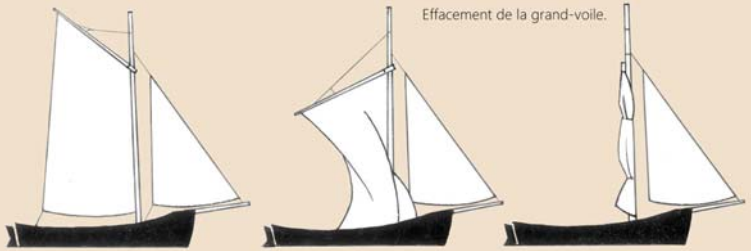
Sloup (à gauche) et coureau (à droite) sur le port de Blaye.

Trucs et astuces

Gabare basculant son mât pour passer sous le pont de chemin de fer de Bordeaux.

Voile de sloop carguée le long du mât.

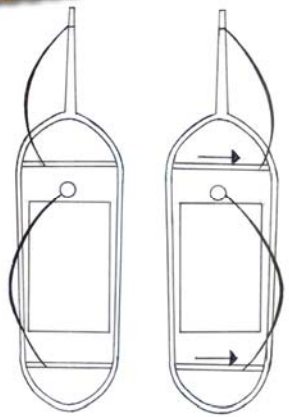
Coureaux et sloups partagent quelques particularités qui sont autant d'adaptations à leur fonction et leur milieu commun.
Leurs mâts, très longs et leurs grand-voiles hissées au plus haut leur permettent de profiter des risées passant au-dessus de la végétation des rives. Ces mêmes mats basculent pour passer sous les ponts de la Garonne et de la Dordogne. Tenus à leur base entre deux hautes jumelles, ils pivotent vers l'arrière au moyen d'un treuil actionnant un palan à chaîne. L'opération est rapide (une dizaine de minutes) et facilement exécutable.
Les voiles sont à bordure libre, c'est-à-dire sans bôme qui gênerait le chargement dans la cale et empêcherait l'arrimage de marchandises sur le pont. Grâce à cette disposition, on peut aussi abattre la corne contre le mât et l'y serrer, avec la toile, à l'aide d'une drisse, une manœuvre aisée et fréquente, que le bateau soit en chargement ou au mouillage, dans l'attente de la renverse de la marée.



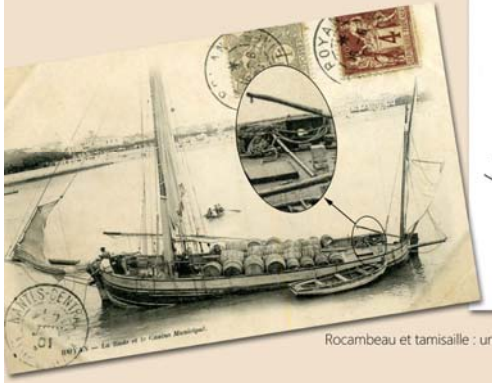
Effacement de la grand-voile.

Trucs et astuces

Un autre système ingénieux : les écoutes des grand-voiles et des focs des gabares sont liées à des rocambeaux, des anneaux métalliques coulissant librement sur les tamisailles, des barres cylindriques de bois ou de métal traversant leurs ponts dans toute leur largeur. Ainsi, les voiles se mettent automatiquement en position de prendre le vent lors des virements de bord, et les bateaux peuvent louvoyer avec un seul homme à la barre.



Changement de bord automatique.



Rocambeau et tamisaille : un dispositif ingénieux.

Les treuils facilitent le pilotage des bateaux et la manutention des cargaisons par des équipages réduits.
La "mécanique" utilisée pour abattre le mât sert aussi à la manœuvre du mât de charge.
Un treuil de dimension plus modeste est employé au relevage de l'ancre.

"camions" de Dordogne et de Garonne

Chargement de vin à Langoiran.

Gabare chargée de foin dans le port de Bordeaux.

Historiquement, le gabarage est très lié à la viticulture. C'est par les voies d'eau que les vins de l'Entre-Deux-mers, du Médoc, du Blayais-Bourgeais, gagnent les chais des négociants bordelais et que ceux du Bergeracois rejoignent Libourne. C'est également par bateau que parviennent aux vignerons les piquets, les futailles ou le jonc, nécessaires à leur activité. D'autres productions agricoles, blés et farines, fourrage, bois de chauffage circulent au long de la Garonne et de la Dordogne ou convergent à Bordeaux, le grand marché de consommation local.
Les gabares assurent aussi le transport des matériaux de construction traditionnels : tuiles, chaux, sable et surtout moellons et pierres de taille. L'exploitation des carrières du Bourgeais, du Cubzaguais ou du Fronsadais ne pourrait se passer de leurs services.

Chargement de bois à Bordeaux.

"camions" de Dordogne et de Garonne

Enseigne de minoterie.

Gabare chargeant du pétrole à Blaye.

Avec le développement industriel de la fin du XIXe siècle, les gabares trouvent de nouveaux frets : elles acheminent les matières premières débarquées dans l'estuaire ou à Bordeaux vers les usines de l'amont. Ainsi amènent-elles du pétrole brut aux raffineries de Bègles ou de Saint-Loubès, des arachides à l'huilerie de Laubardemont, près de Coutras, du charbon partout.
En retour, elles participent à la diffusion des nouveaux produits issus de ces établissements : ciment, farine des minoteries saintongeaises, engrais et traitements fabriqués par l'industrie chimique bordelaise.

Gabares et charbon à Mortagne.

Par ailleurs, certains gabariers effectuent une sorte de service de messagerie, livrant dans les ports successifs les marchandises les plus diverses. On en trouve quelques-uns proposant la traversée de l'estuaire ou, plus rarement – leurs bateaux se prêtant mal à cette activité – des promenades aux estivants.

Charger, décharger

Déchargement de paille à Bordeaux.

Le trafic gabarier s'accommode d'installations rustiques. Les plus petits ports fluviaux et de l'estuaire n'offrent qu'un espace d'échouage et un terre-plein pour le stockage des marchandises. Les plus nombreux ont été équipés de quais verticaux ou de "peyrats" (rampes maçonnées) aux alentours de 1860 ; mais il n'est possible d'y accoster qu'à marée haute.
Peu d'engins de levage : on ne trouve de grues que sur quelques appontements industriels. Ailleurs, même si les bateaux en attente sont nombreux – comme au quai de la Douane, à Bordeaux – chargement et déchargement se font "à la planche". Les cargaisons sont montées ou descendues sur une ou deux longues et étroites passerelles disposées entre les gabares et la rive.
Enfin, quelques ports (Bordeaux, Blaye, Pauillac, Mortagne), desservis par le chemin de fer permettent un transbordement aisé des gabares aux wagons.

Accostage d'une gabare à un peyrat à Pauillac.

Déchargement d'une gabare à la planche.

Le quotidien des gabariers

Gabariers à la manœuvre (Mortagne).

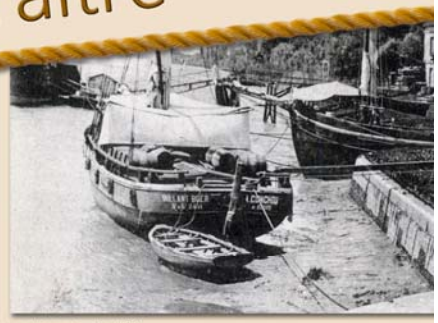
Les Monards : en attendant le départ ?

L'armement des gabares est une affaire artisanale. À l'exception de quelques unités attachées à des gros domaines viticoles ou à des usines, elles sont exploitées directement et conduites par leurs propriétaires. L'équipage est limité à un matelot, parfois un mousse ; la femme ou un fils du patron pouvant tenir l'un ou l'autre rôle. Les noms de gabares – *Les deux frères*, *Les deux sœurs*, ou deux prénoms associés illustrent bien le caractère familial de l'activité.

La vie à bord est évidemment rythmée par les prises de cargaisons, les navigations, les mouillages. Elle a pour cœur la tille, la petite cabine placée sous le gaillard d'avant, équipée de couchettes, d'une table, de bancs, d'un réchaud : c'est le domaine de "la patronne". Il existe d'ailleurs des familles de gabariers qui vivent en permanence sur leur bateau.

Famille de gabariers en escale à Blaye.

Être et paraître



Des bateaux – et des propriétaires – nettement identifiés.

Les gabariers ont la fierté de leur bateau et le tiennent pimpant, autant que c'est possible pour un navire de travail. Les plats-bords sont peints de couleurs vives, les flèches de mâts ou les "moustaches" des coureaux de l'Isle et de la Dordogne sont en blanc. Les bateaux pavoisent en de nombreuses occasions : fête de famille, fête nationale, foire riveraine. Outre la recherche d'embellissement, on peut voir là un souci publicitaire : il faut se faire remarquer des clients potentiels et se distinguer de la masse des concurrents. Pour la même raison, nombre de gabares portent à leur poupe, et en grosses lettres, le nom du propriétaire en plus du port d'attache.
Sans négliger le plaisir de la compétition, il faut reconnaître que les régates au cours desquelles les gabares s'affrontent régulièrement (à Blaye, Pauillac, Asques) répondent aussi à cette volonté promotionnelle

Gabares en régate

Là où naissent les gabares

Chantier naval à Marmisson, commune de Gauriac.

Chantier de construction navale à Libourne.

Des bateaux si particuliers, adaptés aux besoins précis de chaque commanditaire ne peuvent être conçus, réalisés et entretenus que localement. La construction d'une gabare nécessite en moyenne 2 200 heures de travail. La matière première en est évidemment le bois (chêne pour les membrures, sapin pour les bordés, les planchers, les mâts) à quoi s'ajoutent les différentes ferrures, le coton ou le lin des voiles et le chanvre des cordages.
Les chantiers navals sont nombreux mais sommaires (ce qui explique le peu de traces qu'ils ont laissé) ; les constructions se font en plein air ou sous un hangar léger, en-haut d'une rampe de mise à l'eau ; l'outillage est presque exclusivement manuel. Parmi les plus connues de ces installations artisanales disséminées au long de la Gironde, de la Dordogne et de la Garonne, on peut citer les chantiers Tramasset au Tourne, Léglise à Bayon, ou Clerfort à Pauillac.

Chantier naval au Rigalet, sur la commune de Gauriac.

Gabares et trafics

Une cargaison
de vin, tentation constante.

Espace frontière, l'estuaire offre à ses habitués l'occasion de multiples profits illicites. On peut se procurer, à bon compte, du tabac, de l'alcool et autres denrées auprès des marins des long-courriers au mouillage, mais il existe des contrebandes plus organisées. Ainsi, en 1877, une cargaison de café clandestine entrée dans l'estuaire avec la goélette Louise-Marie et repérée par la douane est-elle transférée sur la gabare Saint-Nicolas qui la décharge à Mortagne.
On prétend que quelques gabariers auraient pu prélever une petite part des marchandises qui leur sont confiées. La chose est facile lorsqu'il s'agit de vins : une barrique est mise en perce discrètement avec un fosset et allégée de quelques litres de son contenant. Si, généralement, les vins soustraits à la cargaison sont consommés par l'équipage, on connaît au moins un exemple où des gabariers troquaient avec des pêcheurs le vin prélevé contre quelques prises..

Les douaniers de Blaye à bord de leur cotre.

Les naufrages

Le brouillard, les coups de vents, les grands froids peuvent rapidement compliquer la navigation fluvio-estuarienne, habituellement plutôt aisée. Un échouage, sans conséquence par beau temps, peut entraîner la dislocation d'une gabare, sous fort clapot.
De même, une surcharge ou un arrimage de cargaison négligé risque de provoquer une catastrophe dès que les conditions de navigation s'aggravent. La cargaison peut être dangereuse par nature ; sans doute est-ce une sous-estimation des risques qui provoque la perte, devant Blaye, de la *Vaillant-et-Rosalie* et de la *Victor-Germaine*, chargées en pétrole.
Les gabares partagent la voie d'eau avec des bateaux de tous tonnages et ont à craindre des plus gros d'entre eux, vapeurs à passagers, cargos, paquebots. Les risques d'abordage sont redoutés la nuit, par temps couvert ou sur les sites aussi fréquentés que la rade de Bordeaux.

Explosion du « Petrolea » sur la Gironde

Ci-dessus et en bas :
l'explosion du *Petrolea* (Blaye,1892)
cause la perte des cinq gabares
qui le ravitaillaient en charbon.

Gabare échouée sur la plage.

Le crépuscule des gabares

Épave de gabare, île de Patiras.

Gabare reconvertie pour le dragage des sables et graviers.

Sloups et coureaux s'effacent en quelques décennies. La concurrence du rail, et surtout celle de la route, finit par leur être fatale. Les circuits commerciaux qu'ils desservaient disparaissent ; ainsi Bordeaux cesse de s'approvisionner dans son environnement immédiat en matériaux et denrées diverses.
La création, en 1920, d'un "Syndicat des armateurs de gabares" n'y change rien. La motorisation des bateaux, souvent maladroite, non plus. En 1950, il ne reste qu'une trentaine de gabares en activité. La plupart, amputées de leur gréement finissent leur carrière au dragage ou au transport des sables et graviers. Quelques autres, converties, avec plus ou moins de succès en bateaux de plaisance, sont dispersées de la Manche à la Méditerranée.
À la fin du siècle, lorsqu'on s'intéressera au patrimoine fluviomaritime, on ne trouvera qu'un survivant de la flotte gabarière : les *Deux frères*, un petit sloup daté de 1892. Il sera pratiquement reconstruit pour pouvoir évoquer cette histoire rapidement oubliée.

Le sloop *Deux frères* naviguant sur l'estuaire.

Le Conservatoire de l'estuaire de la Gironde

Information, sensibilisation, échanges

Depuis sa fondation en 1987, le Conservatoire de l'estuaire de la Gironde s'est fixé un grand objectif : faire connaître l'estuaire de la Gironde, son milieu naturel, son histoire maritime et fluviale, son patrimoine culturel et ses traditions.

En citadelle de Blaye, dans le cadre de son Centre d'interprétation (musée ouvert d'avril à octobre), le Conservatoire propose les clés de compréhension de l'estuaire de la Gironde.
Un an sur deux, un colloque est organisé à Blaye ; il alterne avec des "Rencontres estuariennes" qui regroupent de nombreux organismes et associations partenaires,en différents lieux de l'estuaire.
Par ailleurs, des sorties sur le terrain et animations sont proposées.

Le Conservatoire de l'estuaire publie également des ouvrages (sur support papier ou numérique). Depuis 1999, un site Internet (estuairegironde.net) est accessible à tous, ainsi qu'une page *Facebook* depuis 2015.