

LA PINASSE ET LES BATEAUX TRADITIONNELS

La plaisance sur le Bassin d'Arcachon était une notion presque inconnue avant le début du XIX^e siècle. Seules le sillonnaient les professionnels avec chaloupes, tilloles, pinasses, bacs et autres embarcations au service de la pêche ou de l'ostréiculture. Avec l'avènement du tourisme et l'arrivée d'étrangers possesseurs de villas ou résidents fortunés, une autre histoire commença. Les marins locaux y virent rapidement une nouvelle source de revenus. Difficile de dire combien de types de bateaux sont sortis des chantiers locaux, combien ont navigué, fait escale et fini leur vie dans le « Havre d'Arcanson », combien ont porté les couleurs des sociétés locales un peu partout sur la planète. Pour ces raisons, nous avons préféré nous attacher à la construction de la pinasse, bateau typique du Bassin d'Arcachon, connue depuis l'époque de l'occupation anglaise au XII^e siècle, ainsi qu'aux constructeurs maritimes. Comme le disait si bien Jacques Bernard « Les navires du passé ne seraient que des objets de collection et non des objets de l'Histoire s'ils ne permettaient en définitive de remonter jusqu'aux hommes qui les construisaient, les armaient et les faisaient naviguer ».



La réputation des constructions navales Gujanaises attirait de nombreux charpentiers de marine qui venaient exercer leurs talents dans les 10 chantiers navals que comportait la commune : Fourton, Dubourdieu, Pradère, Lapeyre, Deycard, Lurie, Cristal, Dupret, Brune et Carrere. Il y régnait une intense activité, surtout pendant la période de l'entre deux guerres où toutes sortes de bateaux sortirent des chantiers : pinasses ostréicoles, sardinières et de plaisance, pinassots, cotres, maquereautiers, canots sardiniers, chalutiers, thoniers, chaloupes pour la Royale, ainsi que des bateaux à la carène doublée de cuivre pour les colonies.

Divers métiers intervenaient dans le processus des constructions navales en commençant par les exploitants forestiers, bûcherons, muletiers pour acheminer le bois, forgerons et voiliers.

La pinasse, aussi appelée tillole, parfaitement adaptée à son milieu, est l'embarcation commune à toutes les pêches du Bassin. Le pin, bien sûr, est employé pour sa construction, mais la diversité de la forêt permet de travailler d'autres essences dont le chêne et l'acacia. Le chêne, est le plus solide des bois du pays utilisé pour l'étrave et la quille tandis que l'acacia, dont on fait les membrures, a de longues fibres et se ploie bien sous l'effet de la chaleur. Reste le couple, qui est une pièce de pin massif chantourné.

La petite tillole, au départ, est un bateau à fond plat sans dérive pour faciliter les échouages, membrée à canon et bordée à clin, de forme effilée pour fendre les vagues, d'une longueur de 5,50 à 7 mètres, pour une largeur maximum de 1,50 mètres. Les bordées sont fixées par des chevilles en bois. L'équipage est généralement formé de 2 pêcheurs, manœuvrant tour à tour ou bien simultanément la voile au tiers, par vent arrière, et les avirons. La voile est une voile au tiers d'une vingtaine de m² de surface, en coton, les avirons sont en bois, tenus au bateau par une estrope « éstraoue » passée autour d'une cheville « éscàoume », le mât est formé d'un tronc de jeune sapin, c'est un mât mobile que l'on incline en fonction de la direction du vent.

La grande tillole ressemble à sa petite sœur dans sa conception, par contre elle avoisine les 8.50 mètres de longueur. Par la suite, les tilloles seront équipées de dérives sabres et les bordées seront fixées par des pointes. De part leurs formes effilées, elles seront comparées au XIX^e aux « embarcations des Canadiens et autres sauvages de l'Amérique... ».

L'évolution des techniques de propulsion permettra en 1905 de construire des tilloles automobiles dites « pétroleuse ». Equipée d'un moteur monocylindre à pétrole avec marche avant, la « pétroleuse » va considérablement améliorer les conditions de travail des pêcheurs. Avec de semblables bateaux, munis de moteurs sûrs, les marins ne craignent plus de suivre les bancs de poissons jusqu'à La Rochelle ou Saint-Jean-de-Luz selon la saison. Cependant, il faut savoir qu'avant l'apparition des moteurs, les pêcheurs n'hésitaient pas à se rendre à la rame loin de leur port d'attache. Il fait état d'une livraison par des marins d'une tillole Gujanaise, à son propriétaire de l'île d'Oléron, rien qu'à la force du poignet !



Exemple d'un devis original de 1908 pour la construction d'une tillole automobile des chantiers Dubourdieu et fils (Généreusement prêté par Jean-Pierre Dubourdieu)

Longueur de tête en tête 10 mètres
 Largeur au milieu 1,34
 Hauteur au maître centre (maître bau) 0,86

Quille en chêne, quille d'angle en chêne dans laquelle les bordages viendront s'encaster, les varangues et les genoux seront tous en chêne et espacés de 0,25 d'axe en axe. Etrave, étambot en chêne, 2 vaigras passavants avec un grain d'orge, cingles bancs de nage, arrès, etc... Les bordages seront rabotés en dedans et en dehors ajustés en feuillure et rivés entre les mailles avec des pointes de cuivre, les genoux seront arrondis.

Cette tillole est livrée avec un gouvernail à safran relevable en tôle et la barre en chêne, mastiquée, avec deux couches de peinture, la caisse pour abriter le moteur, la chèvre pour orienter le taud, et les tillacs rabotés en dessus pour le prix de sept cent quarante francs et avec

3 paires d'avirons, le capot, une ancre crapaud, câble, mât, et 2 canots d'une longueur de 3 mètres et s'emboîtant l'un dans l'autre pour le prix de mille cent quatre vingt francs.



Fait à Gujan-Mestras le 18 juin 1908
 Dubourdieu Emile
 Constructeur Maritime

Il sera aussi construit au début du siècle des tilloles à vapeur puis vers 1911 on parle de pinasses à moteurs, car ces derniers fonctionnent désormais à l'essence ; ces embarcations étant des bateaux sardiniers. Ces pinasses ont une longueur comprise entre 14 mètres et plus dans lesquelles on pouvait entreposer 7 canots. Pour faire la distinction, entre pinasses à moteur et pinasses à voile, l'administration, pour simplifier les choses, va donner à ces dernières l'appellation de « pinassottes ». A ne pas confondre avec « le pinassot » qui est une embarcation identique par sa structure à la pinassotte, mais plus petite et qui ne servait qu'à la pêche à l'intérieur du Bassin.

En 1915 les pinasses seront réquisitionnées pour la guerre des Dardanelles.

En 1932, les moteurs se voient dotés de la marche arrière qui est un progrès non négligeable dans l'exécution des différentes manœuvres.

En 1938, la Marine Nationale lance un appel d'offres pour la construction de bateaux pouvant transporter des passagers. Le projet, du chantier Dubourdieu qui propose ses pinasses, sera adopté en 1940 par l'armée, afin de permettre le débarquement des marins des bateaux de guerre jusqu'à la rade, les ports n'étant pas tous équipés pour accueillir les gros navires. Pendant la seconde guerre mondiale, on verra réapparaître les voiles sur les pinasses, qu'il faudra corriger pour les faire naviguer, faute de ravitaillement en essence.

Qu'elle vogue toutes voiles déployées, qu'elle soit aménagée pour la plaisance, par des particuliers et professionnels qui en ont fait de véritables bijoux, ou qu'elle accompagne encore les marins-parqueurs modernes, la pinasse presque indestructible, reine mythique du Bassin, a su garder de nos jours, sa ligne svelte et cambrée et son charme si particulier.

Depuis 1897, les bateaux ont évolué au gré des techniques de construction sur les moteurs marins, les matériaux composites, les dessins de carène, la fluidité des lignes... La haute technologie du XXI^e siècle côtoie toujours sur les ports d'autres chantiers navals, virtuoses de la construction traditionnelle, survivants d'une fantastique épopée maritime, qui redonnent vie aux pinasses et autres embarcations en bois usées par le temps.

