

Découverte d'une ancienne barque de l'Isère

Alain Schrambach

Citer ce document / Cite this document :

Schrambach Alain. Découverte d'une ancienne barque de l'Isère. In: Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie, n°4/2001. pp. 81-84;

doi : <https://doi.org/10.3406/mar.2001.1749>

https://www.persee.fr/doc/mar_0758-4431_2001_num_29_4_1749

Fichier pdf généré le 04/04/2018

Découverte d'une ancienne barque de l'Isère

Alain Schrambach

Durant l'été 2000, j'ai pu découvrir dans un grenier, sur la commune de Tullins, une barque de l'Isère. Avec la collaboration d'Alain Truchet, j'en ai fait une description détaillée⁽¹⁾.

Cette barque – un *barquot* –, utilisée fréquemment sur l'Isère et le Haut-Rhône durant la seconde moitié du XIX^e siècle, n'est pas de très grande taille puisqu'elle ne fait que 4,90 mètres de long. Son intérêt réside dans sa structure et son mode de construction qui nous ramènent à de nombreux siècles en arrière.

LA COQUE

La coque, comme dans la majorité des barques fluviales du domaine continental européen – et ceci depuis les premières épaves du premier siècle ap. J.-C. –, est construite sur *sole*. Cette structure qui ne fait pas appel à une quille est constituée par cinq planches monoxyles (très épaisses sur les premières épaves) qui constituent une plateforme mécaniquement résistante. La forme plate est bien adaptée aux rivières peu profondes.

Les *murailles* (c'est-à-dire les côtés de la coque), monoxyles également, sont constituées chacune d'une planche unique. Elles sont planes et inclinées.

La *proue* (l'avant) est en galoche et non en étrave. Elle remonte au dessus de l'eau qu'elle «écrase» lorsque la barque avance. Elle est constituée d'une pièce assemblée, la plus complexe du bateau. Une amorce de pontage subsiste et permet de comprendre la structure des vrais ponts d'autrefois.

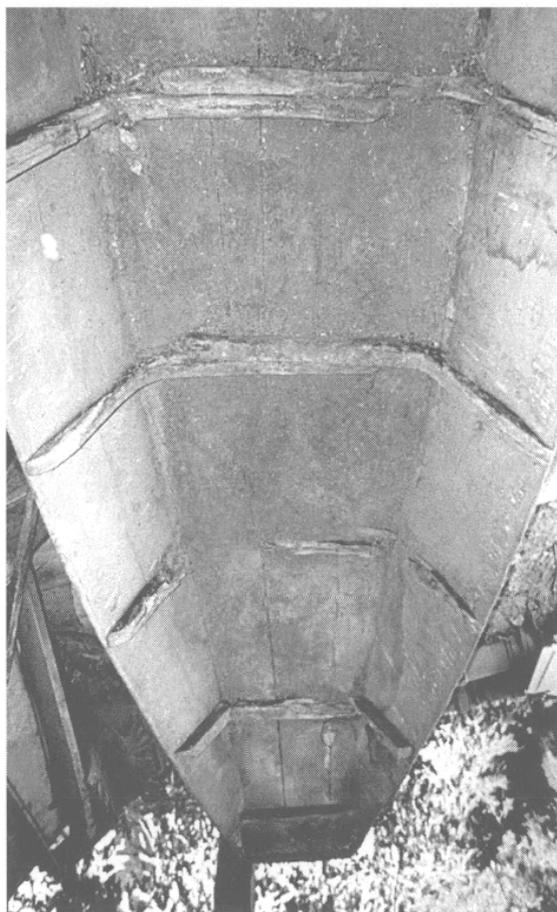
La *poupe* (l'arrière) est un tableau légèrement incliné. Il est construit avec quatre *vi-rures* (planches) de forme très irrégulière. Il n'y a pas de pont. Le plat bord en portion de cercle est un rappel des vieilles barques (de qui dérive le *barquot*) dont le pontage arrière était en dos d'âne pour éviter la stagnation de l'eau, là où le nautonnier se tenait debout.

Toutes ces pièces sont en sapin.

(1) Celle-ci sera publiée dans une livraison 2002 du *Chasse Marée*. Un article sur la navigation sur l'Isère y est également prévu.

1. Vue de l'intérieur de la barque vers le tableau de poupe.

2. Vue de l'intérieur vers la proue.
Photos de A. Schrambach.



L'ASSEMBLAGE DES DIVERSES PIÈCES DE LA BARQUE

Les éléments du bateau sont assemblés de diverses manières. La *sole* et les *murailles* sont maintenues par six *membrures* (pièces de bois de faible section positionnées perpendiculairement à l'axe de la coque). Elles sont posées par couple, un à droite et un à gauche. Chacun comprend une partie horizontale liée à la sole (*varangue*) et une partie subverticale liée aux *murailles* (membrures de *murailles*). L'originalité est que ce sont des *bois tors*. Ce sont des bois coupés dans une fourche d'arbre, choisis pour leur longueur et surtout pour l'angle de la fourche afin qu'il s'adapte à celui formé par la *sole* et la *muraille*. Au cas où cet angle est trop ouvert, le départ de la deuxième branche de la fourche d'origine, est conservé et vient buter contre le bord de la coque. Ces *membrures*, en chêne, sont clouées.

Les planches du tableau de poupe sont assemblées par de petits clous, jouant le rôle de chevilles, fichés dans l'épaisseur de la *virure*. Le tableau est fixé aux *murailles* par deux pièces de bois subverticales clouées. Il n'y a pas, semble-t-il, de liaison avec la *sole* (en fait la liaison est cachée par des *feuillards*).

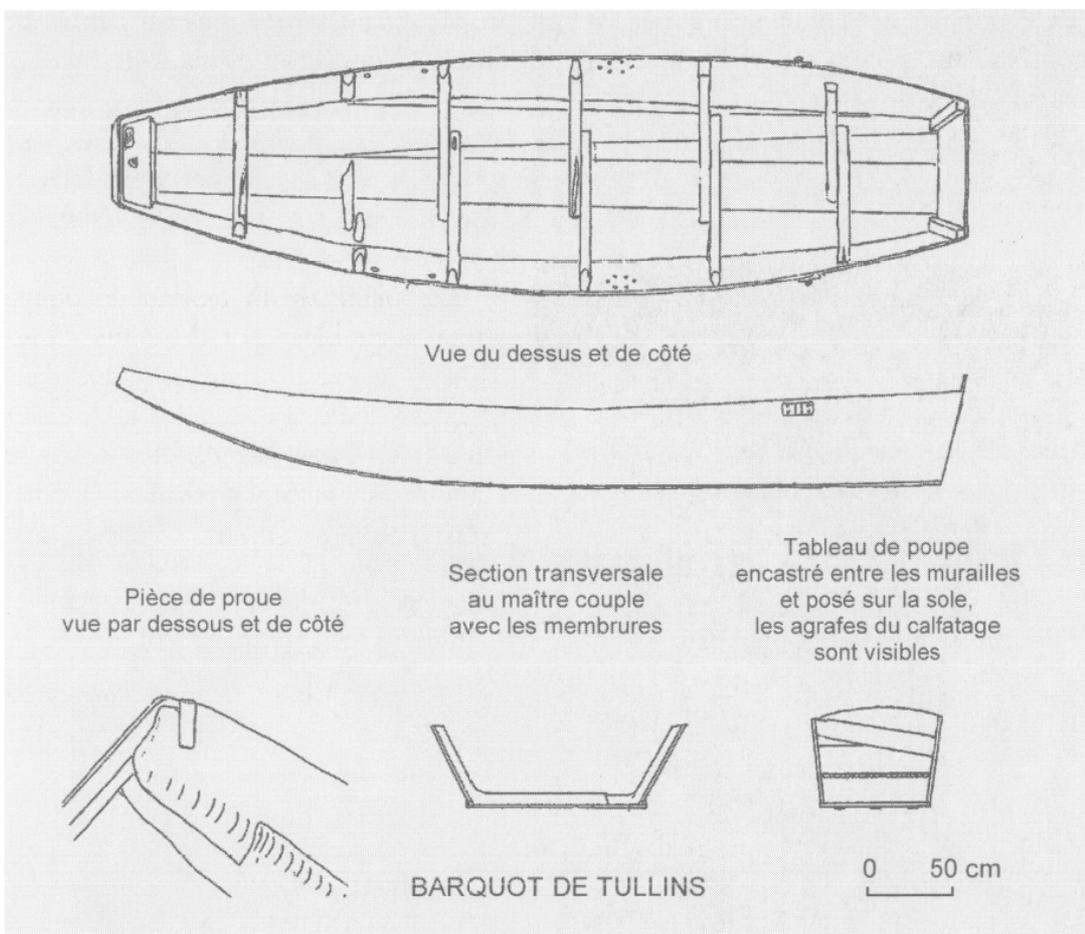
La pièce complexe de proue qui assure le raccord *sole-muraille-proue* comprend un assemblage partiellement cloué.

LES FORMES ET LES DIMENSIONS

Longue de 4,90 m, la barque au maître couple (section la plus large observée à la quatrième *membrure* à partir de la *proue*) a une largeur de 1,32 m au plat bord et de 0,90 m à la *sole*.



3. La barque telle qu'elle est conservée par le propriétaire, au dessus d'un appentis sous une toiture. En cas de crue on la sortait de son abri. Photo de A. Schrambach.



4. Plan dressé à partir des relevés détaillés de la barque, longue de 4,9 m. La structure sur sole apparaît ainsi que les membrures en bois tor. Le tableau arrière est dissymétrique. La pièce de proue est constituée par la jonction sole, murailles et petit pontage. La voussure longitudinale de la coque est bien marquée entre la proue et le maître couple. Dessin de A. Schrambach.

Au même emplacement la profondeur intérieure est de 0,44 m. La *proue* a une largeur de 0,48 m et le tableau arrière de 0,79 m au plat bord et de 0,62 m à la *sole*.

Afin d'accroître la rigidité mécanique de l'ensemble, une *voussure* (cambrure) selon le plan vertical, existe de la *proue* à la *poupe*. De même la largeur plus grande au maître couple entraîne une *voussure* selon le plan horizontal.

LE CALFATAGE

Le calfatage, opération destinée à assurer l'étanchéité de la coque, est original et nous ramène aux plus vieilles épaves fluviales, telles les barques de Bevaix et d'Yverdon en Suisse (début du premier millénaire ap. J.-C.). Aux raccords des *virures* du tableau et des planche de la *sole*, un biseutage est pratiqué et il abrite un gros cordon de mousse naturelle (sur la Saône et le Haut-Rhône il s'agissait de mousse de buis). Ce dernier est maintenu par une fine languette en sapin, elle-même bloquée par de grosses agrafes métalliques (*happes*) fichées dans le bois, non jointives et à tête ovale. Sous la coque ce dispositif est partiellement protégé des chocs par des lattes en bois clouées sur les raccords de planches.

Le long des raccords tableau-*murailles-sole*, les agrafes sont remplacées par un *feuillard* métallique continu et cloué.

Une couche légère de goudron est visible aux raccords de planches.

*

* *

Ce *barquot* de Tullins, dont nous avons pu observer de près tous les détails de construction, pourra servir de guide lors des futures découvertes d'épaves de bateaux dans la vallée de l'Isère.

Alain SCHRAMBACH
Grenoble

Bibliographie

PEYRONEL A., « Les moulins-bateaux. Des bateliers immobiles sur les fleuves d'Europe », *Le Chasse Marée*, n° 11.

SCHRAMBACH A., COUEGNAS P., « Images de la batellerie de l'Isère », *Le Monde alpin et Rhodanien*, n° 1-3, 1999, pp. 79-104.

SCHRAMBACH A., *Archéologie des bateaux en Europe des origines au XVI^e siècle* Grenoble Seconde édition 540 pages, 1998 (consultable au Musée Dauphinois, à la Bibliothèque Municipale de Grenoble et au Musée de la Marine à Paris).