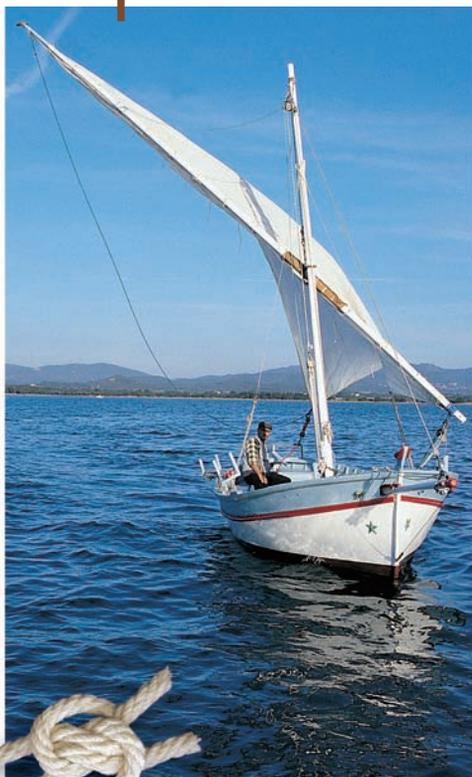


Le pointu





Directeur de publication
Régis Rostein, directeur de la communication

Rédaction
Gabriel Jauffret

Coordination et suivi de fabrication
Direction de la communication

Photographies
Léopold Trouillas

Conception/réalisation graphique
Studio Arfi

Illustrations
Rémy Kerfridin (pages: 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15)
Studio Arfi (pages: 9, 10, 16, 17, 19)

Photogravure
Graphic Azur

Impression
10 000 exemplaires sur papier recyclé ♻️
Imprimerie Hémisud - Octobre 2007 - ISSN en cours

Site web
www.var.fr



Sommaire

Édito	page 3
Le pointu, un bateau à francs bords sur membrures sciées	page 4
Des bois provençaux	page 6
La mise en forme	page 8
L'âge d'or des pointus	page 10
Des nouveaux galbes venus du sud	page 11
La voile latine	page 12
La motorisation	page 13
Une vie bien rude !	page 14
La fraternité des gens de la mer	page 18
Le pointu toulonnais	page 20
La motorisation	page 21
Lexique	page 22
Bibliographie	page 23
«Les sauveteurs du pointu»	page 24



é dito



*Horace Lanfranchi
Président du Conseil général du Var*

Avec leurs formes galbées, leurs couleurs vives, les pointus participent à l'animation des ports varois où le démaillage des sardines ou des poissons de bouillabaisse draine toujours une foule de curieux ou d'estivants.

Les matériaux composites, les techniques modernes de la pêche ont bien failli avoir raison d'eux. Après une longue éclipse, amateurs de vieux gréements et plaisanciers tentent de les remettre à l'honneur. Un pointu, un cabanon, durant des générations, ce fut le bonheur simple et tranquille chanté par Vincent Scotto. En fait, le pointu mérite mieux que cette image d'Épinal vouée un peu trop facilement aux cigales et aux girelles.

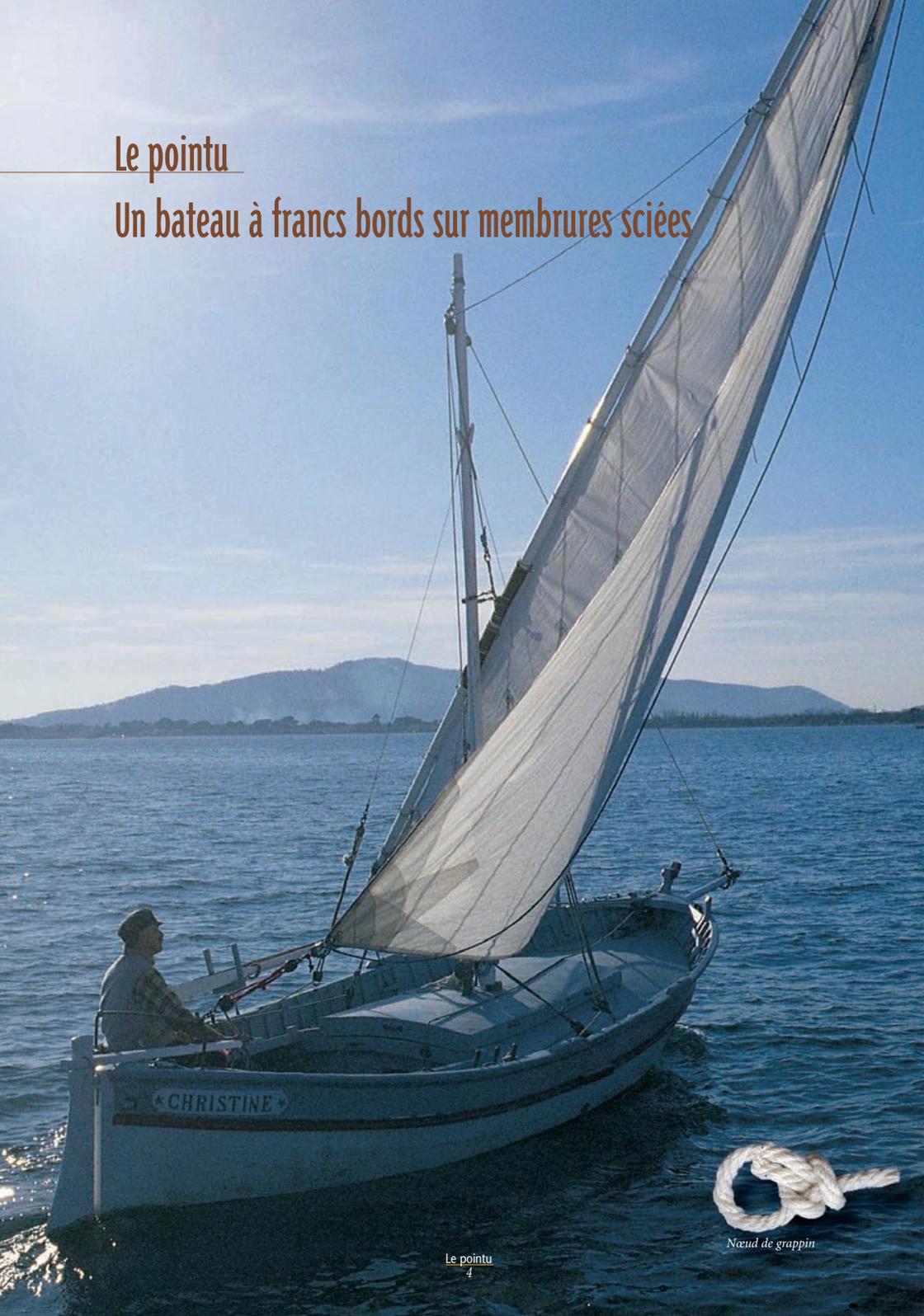
Venus du fond des âges, les pointus attestent de la science des charpentiers de marine qui leur donnèrent forme, des équipages qui les armèrent, Provençaux, Liguriens, Napolitains ou Catalans.

Les pointus sont d'abord des bateaux qui peuvent affronter les pires caprices de la mer quand le mistral déchaîne ou se lève le terrible vent d'Est. Bateaux de peine, riches d'une fabuleuse histoire, ils ont apporté leur pain quotidien à des générations de pêcheurs. Aujourd'hui perdus dans le flot anonyme des coques de plastique, ils ne veulent pas mourir.

Ce carnet du patrimoine permettra à chacun de les découvrir.

Le pointu

Un bateau à francs bords sur membrures sciées



Nœud de grappin

Les pointus apportent une note colorée à nos ports littoraux. Adaptés à la pêche au trémil, se comportant bien aux caprices de la mer, aux exigences de la navigation en Méditerranée, ils doivent leur originalité à leurs formes galbées qui n'ont guère été modifiées depuis l'Antiquité. Ils appartiennent à la même veine que les galères, les tartanes, les chebecs*, les gourses*, les mourres de pouar*.



Les pointus devraient leur nom à leurs formes effilées à leurs deux extrémités. Une appellation récente qui leur aurait été donnée au début du XIX^e siècle par des officiers de marine toulonnais séduits par ces bateaux construits à francs bords sur membrures sciées.

Bateaux mythiques, très souvent abandonnés par les pêcheurs professionnels, ils sont devenus aujourd'hui pour les plaisanciers un des symboles de l'art de vivre et des côtes provençales.

Les pointus, qui dans leurs grandes lignes se reconnaissent dans tous les ports de Méditerranée occidentale, présentent pourtant des touches locales, souvent singulières, lointain héritage de leurs constructeurs, des charpentiers de marine venus de Catalogne, de Ligurie, de Naples ou de Sicile.



Des bois provençaux



Le bois utilisé est l'objet de tous les soins des charpentiers. Pour les membrures, ils utilisent l'ormeau, le chêne, le frêne, le mûrier et l'acacia ; pour le bordage le pin d'Alep qui depuis 1780 a entrepris la colonisation des massifs calcaires varois, le pin parasol et le pin sylvestre.

Ce n'est qu'à une date plus récente que les charpentiers de marine auront recours au mélèze, rare dans le Haut-Var, mais particulièrement abondant dans les Alpes de Haute-Provence. La quille, seule pièce à avoir une forme géométrique simple,

constituée en une seule pièce est construite en chêne.

Elle reçoit une semelle réalisée dans un bois plus tendre.

Les arbres sont abattus en période hivernale impérativement à « lune vieille ».

Pour la fabrication des tolets et des bittes d'amarrage, les charpentiers de marine ont recours au bois d'arbousier, de cade ou de bruyère réputés pour leur dureté.

Aujourd'hui ils emploient toujours le chêne, mais utilisent très largement les bois exotiques.



Rabot



Les outils



Ciseaux
à bois

Les charpentiers de marine vont eux-mêmes en forêt pour examiner les arbres appelés à leur fournir le bois nécessaire. Les troncs, mais aussi les branches maîtresses susceptibles de leur fournir des pièces de forme sont minutieusement examinés.

Les meilleurs constructeurs de pointus étaient et demeurent les charpentiers de marine d'origine ligurienne ou napolitaine installés dans de pittoresques chantiers établis près des ports de pêche les plus actifs du littoral varois.

Héritiers d'un savoir-faire exemplaire, transmis de génération en génération souvent dans le plus grand secret, ils travaillent sans plan à partir de gabarits. Le plus célèbre d'entre eux est le gabarit de Saint-Joseph, un modèle en trois grandeurs qui permettait de tracer les membrures.

Les outils des charpentiers de marine sont des plus simples, l'herminette à lame courbe qui sert à dégrossir, la scie à grume, la scie à ruban qui au début du XIX^e siècle permettra de travailler les membrures.



Scie

maillet



marteau court



Herminette

Fausse-équerre



La mise en forme



Les pointus les plus courants mesuraient six mètres, mais certains d'entre eux atteignaient jusqu'à huit mètres. Leur longueur était exprimée en pans, le pan équivalant à 25 cm. La mise en forme d'un pointu en construction obéissait à un ordre bien établi. Les membrures étaient fixées sur la quille qui recevait l'étrave. L'étrave et l'étambot* étaient ensuite tracés au gabarit puis assemblés à l'aide de boulons en fer.

Les bordés étaient façonnés et cloués à l'aide de clous galvanisés, ou mieux des rivets en cuivre.



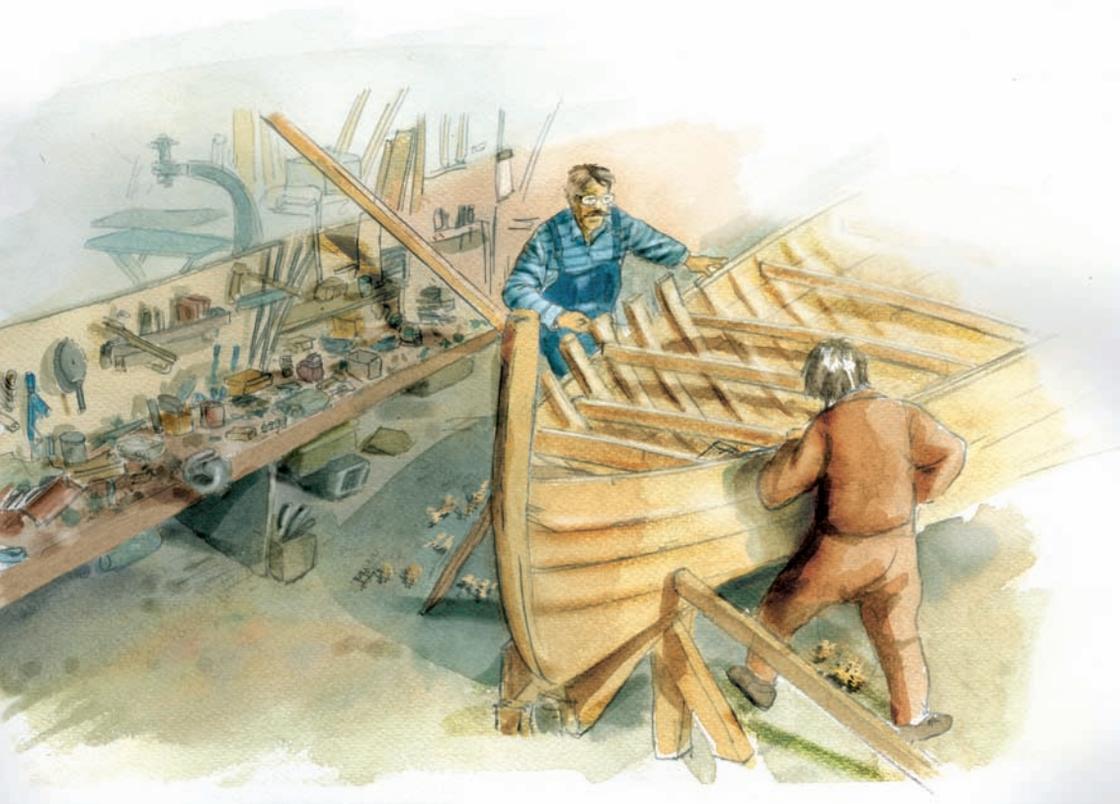
Le bordage achevé, venait ensuite la pose des bancs, dont le banc de mât placé au niveau de la quatrième membrure. Ensuite le plat bord découpé dans un plateau de chêne puis la pose du plancher, le payol, enfin l'organisation intérieure du bateau dont un compartiment destiné à recevoir le poisson.

La coque était alors soigneusement calfatée à l'aide de tresses de coton ou de chanvre, l'étanchéité du bateau était confortée dans les temps les plus anciens par l'usage du brai gras*, de la poix et du goudron obtenus par distillation de la résine de pin.

Les pins sylvestre étaient alors soumis dans notre région à l'opération dite du résinage. Elle se pratiquait au mois de mai, de larges incisions étaient ouvertes dans les troncs des arbres libérant ainsi leur sève: la résine recueillie dans des pots de terre cuite. À ces produits odorants devaient plus tard se substituer les mastics synthétiques.



Étoupe



Le ponçage de la coque précédait la mise en peinture.
Une opération longue et délicate menée à l'aide d'une planchette recouverte jadis d'une peau de requin et aujourd'hui par du papier de verre.
Les nœuds étaient soigneusement frottés à l'aide d'une gousse d'ail ou de gomme arabique pour favoriser la prise de la peinture, rouge pour la carène, bleue pour la coque.

Une pièce essentielle fait encore la gloire des pointus, le capian.

Le capian est une partie intégrante de l'étrave, symbole commun aux ports de la Méditerranée occidentale.

Allégorie de la force masculine, c'est le phallus vénitien souvent peint en rouge.





L'âge d'or des pointus !

Incontestablement il se situe entre 1850 et 1930.

En 1926 on dénombre dans le Var 663 pointus armés par 1 600 marins pêcheurs. Les captures sont très importantes.

Sans aucun rapport avec les quantités de poissons débarquées aujourd'hui.

En 1901 le port du Lavandou déclare 135,845 kg de poissons, Bandol 25,638 kg. En 1926 les ports de Toulon et de La Seyne 222,500 kg de poissons.





De nouveaux galbes venus du sud

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la flottille de pêche varoise réquisitionnée en partie par les troupes allemandes et italiennes se trouve en piteux état. Il faut dans les meilleurs délais construire les pointus nécessaires à la reprise de la pêche littorale.

Les charpentiers de marine provençaux étant en nombre insuffisant, les autorités font appel à des charpentiers venus de Tunisie et même du Maroc. Ils apportent avec eux des gabarits nouveaux et des pointus aux formes nouvelles font leur apparition dans les ports varois.





Nœud en huit

La voile latine...

Bateaux à voile et à avirons, les pointus sont grésés en voile latine d'influence arabe. Leur mât auto-porteur fait la longueur du bateau, l'antenne quelques mètres de plus, la voile couvrant une vingtaine de mètres carrés. Le foc* est peu utilisé. Taillées dans une toile robuste, les voiles sont teintées comme les filets avec des écorces de pin mises à bouillir dans un grand chaudron de cuivre. Les pêcheurs qui optent pour le rouge teintent leurs voiles avec du cinabre (sulfure de mercure) mélangé à l'argile.

La couleur est fixée par d'abondants rinçages à l'eau de mer. La voile latine a un maniement délicat. Le grément est très simplifié du fait de la mobilité de la voile autour d'un point fixe. Les pêcheurs ne l'utilisent que pour se rendre sur les lieux de pêche ou revenir au port, aux allures portantes ou de large. La voile latine performante aux allures portantes marche mieux au près* qu'une voile carrée.





*Un proverbe légendaire
atteste encore de son
maniement difficile:*

*« Si me conèisse pas, me
toques pas! »*

*(Si tu ne me connais pas, ne
me touche pas!).*

Pointus sortant de la Rade de Toulon

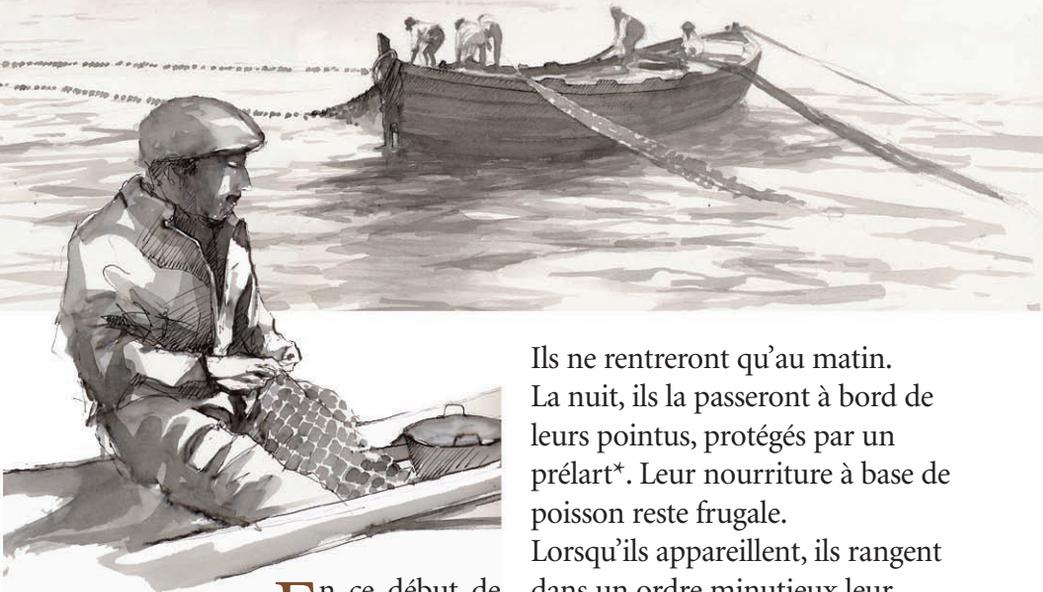
La motorisation

Les pointus étaient armés par trois ou quatre hommes. Le patron était à la barre. À chaque coup d'aviron, les matelots prenant appui sur leurs pieds se soulevaient sur leurs bancs et pesaient de tout leurs corps. Une épreuve harassante, surtout quand après une bonne pêche, les bateaux rentraient au port enfoncés dans l'eau jusqu'aux dalots*.

La motorisation des pointus, à partir de 1913, modifiera radicalement le mode de vie des pêcheurs à qui sera désormais épargnée la vougado* : à l'aviron, il fallait quatre heures pour rallier l'île du Levant au départ du Lavandou.



Une vie bien rude !



En ce début de siècle, la vie des marins pêcheurs qui arment les pointus est encore bien rude. Avant la motorisation de leurs embarcations, c'est à la rame qu'ils rejoignent le plus souvent leurs lieux de pêche, les filets sont relevés à bras.

À la belle saison, pour éviter des fatigues inutiles, les pêcheurs ont l'habitude de mouiller leurs bateaux à proximité de leur zone de pêche dans une crique abritée.

Ils ne rentreront qu'au matin. La nuit, ils la passeront à bord de leurs pointus, protégés par un prélar^{*}. Leur nourriture à base de poisson reste frugale.

Lorsqu'ils appareillent, ils rangent dans un ordre minutieux leur matériel et ingrédients de première nécessité : pain, huile d'olive, sel, poivre, marmite en fonte, bonbonne de vin, tonnelet d'eau douce, sac de pommes de terre.

Entre deux pierres, dans une crique bien abritée, ils établissent un foyer rustique sur lequel ils préparent



une bouillabaisse en utilisant les poissons « touchés », mutilés par les poulpes et les seiches, et, de ce fait, rendus invendables.

Un menu qui ne varie guère et qui constitue bien souvent la seule nourriture des pêcheurs italiens venus louer leurs services l'été dans les ports de pêche varois.

Quand la tempête survient, pas question de rentrer au port. Les pêcheurs mouillent leur bateau dans une crique abritée ou mettent le cap sur les « abris de pêcheurs » construits par les prud'homies, surtout sur les côtes des îles d'Hyères : une mauvaise estacade* pour

amarrer le bateau, un abri qui se réduit à une

grande pièce pourvue d'une cheminée, d'une table et de bancs.



Le pointu de la liberté !

Les patrons pêcheurs jouèrent un rôle considérable durant la résistance.

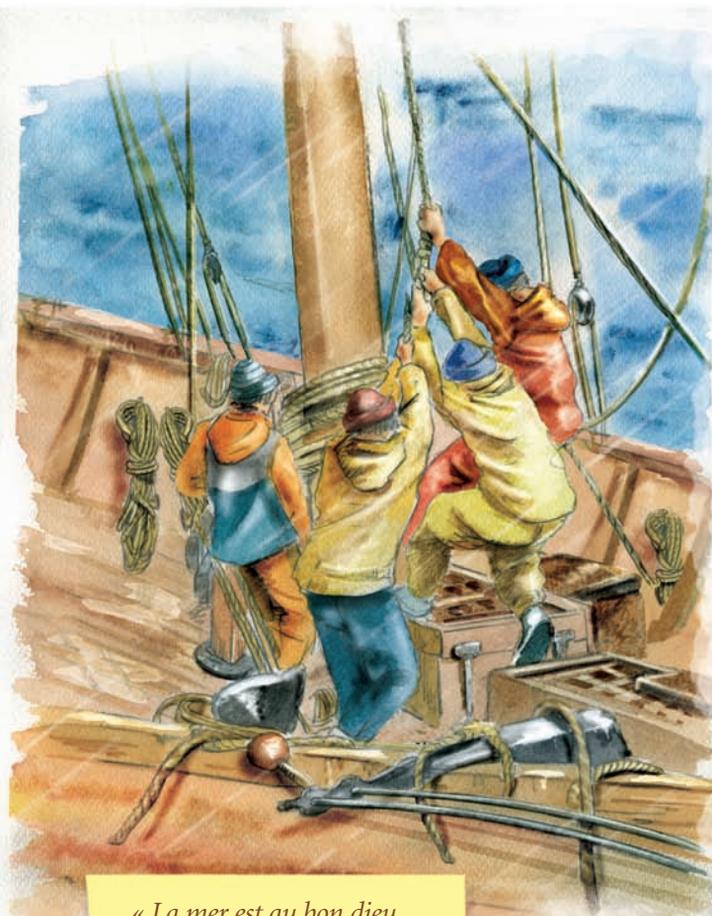
Le plus connu d'entre eux fut un patron lavandourain qui un soir de tempête embarqua le général Giraud à la barbe des troupes ennemies.

Évadé des geôles allemandes, c'est à bord d'un pointu que l'illustre soldat rallia le sous-marin qui devait le transporter à Alger.



Nœud de plein poing

La fraternité des gens de mer !



« La mer est au bon dieu...
Tout le monde a le droit de
pêcher dès lors qu'il se conforme
aux règlements ».
Cette maxime empreinte de
sagesse a dicté les démarches des
prud'hommes durant des siècles.

Nombreux furent les pêcheurs étrangers, catalans, liguriens, napolitains venus faire campagne sur les côtes varoises.

En 1721, au lendemain de la grande peste, à la demande du roi de France, ce sont des pêcheurs catalans qui viennent s'installer à Marseille puis sur le littoral de l'Ouest varois pour remplacer les marins provençaux emportés par le fléau.

Plus tard, ce sont des pêcheurs italiens qui remplaceront les pêcheurs varois retenus au service du roi par les grandes guerres maritimes.



Nœud de carrick



Barbeau

En 1761, le pacte de famille conclu entre la France, l'Espagne et le

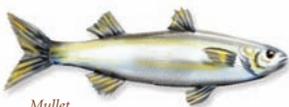
Royaume des deux Siciles autorise les Catalans et les Napolitains à pêcher sur les côtes méditerranéennes.

À une époque plus récente, Liguriens et Napolitains pêchent sur les côtes varoises. À bord de leurs bateaux à voile

tout au long de leur transit, ils pêcheront et vivront de leur poisson vendu au gré de leurs escales.

Arrivés dans le Var, ils seront employés comme matelots par les patrons pêcheurs qui renforcent ainsi leurs équipages durant la saison d'été.

Leurs conditions de vie sont très précaires puisqu'ils vivent pratiquement à bord de leur bateau.



Mullet



Rouget



Serran



Sandre

Émue par le sort de ces hommes, l'épouse de Jules Verne fait construire au port du Mourillon un abri où ils peuvent s'abriter.

En 1889, une loi réserve expressément la pêche côtière à nos nationaux. Elle éloigne définitivement les pêcheurs italiens de nos côtes. La plupart d'entre eux demandent leur

naturalisation et font souche dans les ports de pêche varoise où leurs descendants sont toujours établis.

Au lendemain de l'indépendance de l'Algérie et de la Tunisie, de nombreux patrons pêcheurs (Pieds-Noirs) s'établissent dans les ports du littoral varois. Les prud'homies jouent un rôle considérable dans leur accueil et leur intégration.

Le noms des pointus

Ils sont le reflet des convictions politiques, sociales, religieuses des patrons pêcheurs qui les arment.

- Religieuses : Saint-Pierre, Saint-Joseph.
- Politiques : Mirabeau, Babeuf, Robespierre, Carnot.
- Patriotiques, surtout après la Grande Guerre : le Poilu, l'Éclaireur, le Vengeur, le Voltigeur, le Triomphant, noms de bâtiments de guerre sur lesquels ont servi nombre de patrons pêcheurs.
- Sociales : le Pasteur.





Galères, devinrent plus tard des pontons destinés aux galériens

La langue des galères

Dans leur quotidien, les pêcheurs varois utilisaient des termes venus tout droit du temps des galères encore basées à Toulon au XVIII^e siècle.

Ils perdurent encore.

Dans la Royale, on mouille une ancre, les pêcheurs « frappent le fer ». Ils ne tirent pas sur les avirons, mais sur des rames. Au terme de nage, la corvée de rame, ils préfèrent celui de vogue, la vougado.

Bateaux-taxis

Les relations entre Toulon et La Seyne par voie maritime perdurèrent jusqu'en 1836, date de la mise en service du premier vapeur.

Elles étaient assurées par de gros pointus qui naviguaient à la voile ou à l'aviron.

Le service était fréquemment interrompu par les tempêtes de mistral ou les houles d'est, la rade n'étant pas fermée par l'actuelle jetée.



Nœud de chaise

Le pointu toulonnais

Les charpentiers de Lmarine établis sur le littoral varois ont subi les influences italiennes, catalanes et même maltaises. Des influences que l'on reconnaît aisément dans les pointus sortis de leur chantier.

Il existe pourtant une spécificité varoise, celle du pointu toulonnais ou raffiau. Sa construction est au tiers, c'est à dire que sa largeur ne dépasse pas le tiers de sa longueur.

L'éperon sur les pointus méditerranéens a été supprimé pour être remplacé par un capian triomphant.

Le raffiau n'en conserve pas moins ses formes pointues ce qui lui permet d'évoluer à la rame aussi bien en avant qu'en arrière.

Sa chambre, c'est-à-dire la partie qui s'étend du mât au coqueron, n'a pas de bancs fixes ou mobiles. Un payol transversal traverse toute la largeur du bateau.





Parmi les premiers moteurs montés sur les pointus, il convient de citer les moteurs Aster, Ballot, Castelnau, Baudouin, Couach, Bernard. Le monocylindre et le quatre cylindres Baudouin, inusables, sont encore présents dans toutes les mémoires.

Bateaux de plaisance

Les pointus armés par des pêcheurs professionnels ou des plaisanciers participèrent au début du XIX^e siècle à des régates. L'épreuve la plus connue était celle de la rade de Toulon organisée dans les années 1920 par les associations nautiques de Toulon et de la Seyne.

Depuis longtemps les plaisanciers ont adopté les pointus. Varois adeptes de la pêche à la palangrotte ou estivants séduits par leurs formes galbées. Le plus illustre d'entre eux fut sans doute Georges Simenon qui séjourna longtemps à Porquerolles avant la guerre.

Le célèbre romancier écrivait dans sa petite maison qui faisait face à la jetée et aux pointus à l'amarre.



Nœud de plein poing

Lexique

Allure portante: direction que suit un bateau par vent arrière.

Amure: cordage fixant le coin d'une voile établie du côté d'où vient le vent.

Au près: un navire est au près lorsque ses voiles lui permettent de se rapprocher le plus possible de la direction du vent.

Brai: résine de pin ou goudron utilisée pour assurer l'étanchéité des coques en bois.

Bouffer: en Provençal, « souffler ».

Calfatage: opération consistant à garnir d'étoupe, de poix, de goudron, les fentes de la coque d'un bateau pour la rendre étanche.

Capian: pièce en bois fixée sur l'étrave servant de bitte d'amarrage. Symbole phallique rehaussé par des joues de bois, le plus souvent peintes en rouge.

Chambre: soute

Chebec: bâtiment à voile latine à formes fines pouvant naviguer à la rame.

Coqueron: soute à l'arrière d'un bateau.

Dalots: espace destiné à l'écoulement de l'eau.

Étambot: pièce de bois implantée dans la quille d'un bateau qu'elle continue obliquement à l'arrière.

Étrave: avant d'un bateau.

Estacade: appontements réalisés à l'aide de pièces de bois.

Éperon: partie de bois saillante fixée sur la proue d'un bateau.

Foc: voile triangulaire.

Gourse: bateau méditerranéen.

Largue: route perpendiculaire à la direction du vent.

Mourre de pouar: en provençal, museau de cochon. Terme utilisé pour désigner l'éperon et par extension le bateau qui le porte.

Payol: plancher, caillebotis.

Palangrotte: ligne de fond pourvue d'un plomb terminal de forme pyramidale et de deux ou trois hameçons.

Préart: bâche souple goudronnée.

Plat bord: planches horizontales limitant les bordages.

Pointu: bateau de pêche méditerranéen.

Trémail: filet de pêche formé de trois nappes superposées.

Vougado: transit à la rame.

Bibliographie



Jules VENCE

« *Bateaux et embarcations à voile latine, cabotage et manœuvres, pêche, balisage, pilotage, plaisance* »

Laffite Reprint 1980.



Alphonse CANESSA

« *Rue du Phare, ainsi vivait-on à Porquerolles* »

Éditions Pages Nouvelles 1985.



Paul GOURRET

« *Provence des pêcheurs* »

Éditions Serre 1981.



Émile JAHANDIEZ

« *Les Îles d'Hyères, monographie des Îles d'Or* »

Laffite Reprint 1977.



Bernard CADORET, Nathalie COUILLAUD,

Jean-Pierre GUILLOU, Michel PHILIPPE, Bernard VIGNE

« *Guide de la manœuvre des petits voiliers traditionnels* »

Éditions du Chasse-Marée/Armen 29 177 Douarnenez CEDEX - 2001.



POILROUX, « *R. Autiero, constructeur de barquettes* »

Le Chasse-Marée N° 13/Armen 29 177 Douarnenez CEDEX.



Francis MARNIER

« *Le Lavandou* »

Imprimerie de la Charité – Montpellier – 1986.



BLASI

« *Et voguent barquettes et pointus* »

Édisud.

« Les sauveteurs du pointu »

Liste des associations varoises

Association les Amis de la Voile Latine (AVL) LE MANCHOT

Monsieur Stéphane BILLAUT
108 rue Henri Lacroix
83000 TOULON
www.lemanchot.org

Union Sociale Maritime

244 avenue Infanterie de Marine
83000 TOULON
Tél. 04 94 46 53 15

Association de Sauvegarde des Embarcations Traditionnelles (ASET)

96 rue Bernard Bras - Les Playes
83140 SIX-FOURS-LES-PLAGES

Société des voiliers de traditions et voiles latines

BP 72 - 83990 SAINT-TROPEZ

Association Les Voiles Latines de Saint-Aygulf

83370 SAINT-AYGULF
<http://perso.wanadoo.fr/voiles-latines-frejus/>

Fédération des associations œuvrant pour le patrimoine maritime

chemin Plaine de Bouisson
83400 GIENS-HYÈRES

Association Voiles latines

Mairie de Saint-Mandrier
83430 SAINT-MANDRIER

Association pour la Sauvegarde du Pointu Provençal (ASPP)

Les Bois 3B - 45 Montée de Costebelle
83400 HYÈRES
www.pointu-provençal.com

Association Capian

La Meursault 4
45 avenue Maurice Jeanpierre
06110 LE CANNET
Loucapian@yahoo.fr

Club nautique seynoïse

Immeuble Rotonde
Boulevard Toussaint Merle
83500 LA SEYNE-SUR-MER

Association patrimoine et histoire seynoïse

318 chemin Aranud
83500 LA SEYNE-SUR-MER

Union maritime du Mourillon Section sport pointu et tradition

183 littoral F. Mistral
83000 TOULON

Association La Partègue

rue Saint John Perse
83406 PRESQU'ILE DE GIENS
<http://perso.wanadoo.fr/partegue>

Fédération Patrimoine Maritime Méditerranéen

155 chemin plaine de Bouisson
83400 GIENS -HYERES
Tél. 04 94 58 92 25
fede.mediterranee@wanadoo.fr