



UNE MACHINE À CURER LES PORTS

Rémy Gaunet, ancien ébéniste, a construit cette barge intégralement en poirier et cerisier. Cette embarcation est la reproduction d'une machine de 1754 servant à lutter contre l'envasement des fonds des ports.

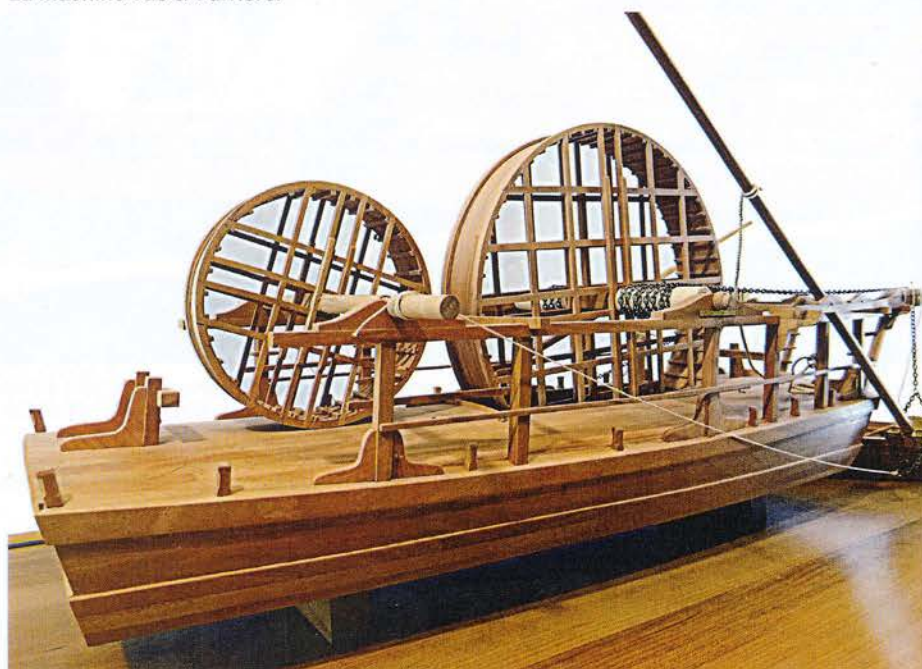
Historique

D'aussi loin que remonte l'histoire de l'homme, celui-ci chercha à se déplacer sur l'eau pour voyager plus loin. Le commerce et le transport de marchandises se développant, les nefs se transformèrent en barques de plus en plus grosses jusqu'à devenir des navires de divers tonnages.

Cela impliqua de creuser le rivage pour se rapprocher au plus près de la côte afin de débarquer les marchandises et les personnes aisément, mais aussi de protéger ces embarcations des coups de vent et des attaques ennemies. Les ports firent donc leur apparition à une plus ou moins grande échelle. Ceux-ci furent créés dans des baies naturelles, des estuaires ou creusés dans des sites remarquables.

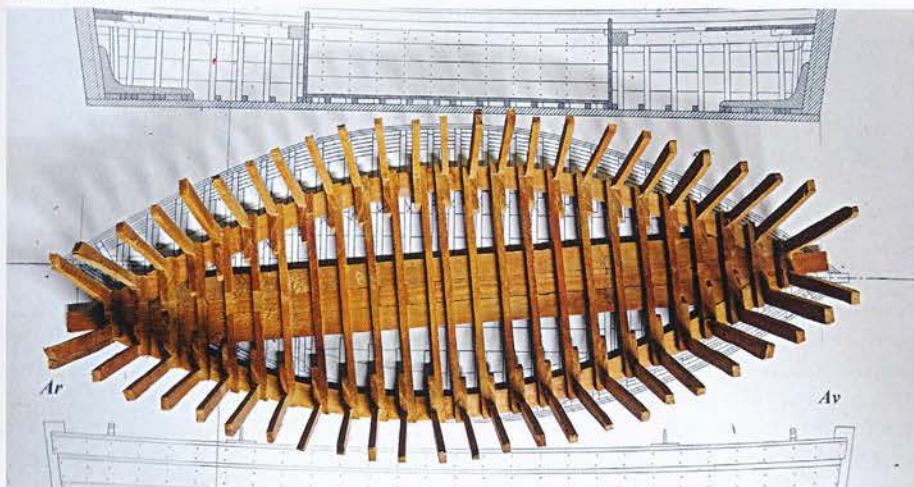
Ce problème résolu, en apparut un autre : l'envasement des fonds dû au transport des limons par les fleuves ou par les marées naturelles. La solution d'évacuation de ces boues manuellement trouva vite sa limite et il fallut inventer des machines permettant d'extraire des quantités importantes et plus profon-

La machine vue 3/4 arrière.





Vue avant avec l'annexe.



Charpente de la bête.



Charpente de la barge.

dément. Dès le XVIII^e siècle, la « Grande Marine » s'équipa de petits navires dits de servitude dont les machines à curer les ports, ancêtres des dragues que nous connaissons à notre époque.

La ressemblance entre ces embarcations et les navires actuels est très éloignée, mais on

devine déjà le principe général qui perdurera pendant des décennies.

La documentation

La monographie de Gérard Delacroix nous donne une bonne approche des machines ayant existé à cette époque et nous explique



Une cuillère.

le fonctionnement des pelles entraînées par des roues mues à la force humaine.

Cet ouvrage est indispensable pour qui veut se lancer dans la construction de ce type d'engin, autant pour les plans que pour toutes les explications associées. Il décrit l'évolution de ce type de machines et les différentes interprétations faites par les diverses régions maritimes. Les coques seront toujours des barges à fond plat, seul différera le mode de construction des roues et les dimensions des engins.

Les annexes servant à évacuer les sédiments ou les boues étaient variées autant en contenance qu'en mode de propulsion. Cela allait de la barque à quatre avirons (ou *bette*) en Méditerranée à la *gabare* à vase mue à la voile (appelée *salope* ou *marie-salope*) au Ponant. Le seul point commun : le fond s'ouvrant par des trappes permettant l'évacuation des déchets.

Le fonctionnement

Deux roues de différents diamètres assurent la motricité par leur rotation grâce à la force humaine.

Une première grande roue mue par trois matelots entraîne grâce à des chaînes enroulées sur son axe en sens opposé par bord, les deux cuillères de curage pour draguer le fond. La profondeur de travail est réglée par le patron après sondage en allongeant ou raccourcissant ces chaînes grâce à des mailles démontables. Le sens opposé des chaînes permet un mouvement alternatif des bras. Cette roue de diamètre plus important est logée dans une fosse aménagée dans la coque, ce qui permet d'abaisser le centre de gravité. Ce diamètre permet aussi un plus grand effort, ce qui est rendu nécessaire par la résistance au creusement. Les deux matelots sont de ce fait des hommes costauds pour générer une grande force.

La deuxième roue est plus petite et mue par deux mousses car elle ne sert qu'à ramener en position arrière les deux cuillères. L'effort pour cette manœuvre est moindre.

Les pelles sont fermées sur leur fond par des trappes articulées verrouillées par un système



Construction d'une pelle.

à ressort que le patron déverrouillait à l'aide d'une gaffe, la pelle étant au-dessus de l'annexe. La barge était maintenue en place par des ancrages de part et d'autre ainsi que par des câbles quand il était possible de s'amarrer sur un quai. Ce système permettait aussi le déplacement de la machine en latéral ou axial.

La maquette

Les plans nous permettent de construire la maquette d'une machine de 1745 à pelles au 1/36 avec la technique de construction d'arsenal. Les détails sont à la hauteur attendue pour une construction de ce type. Il n'y a pas de grandes difficultés et, avec de la patience et du soin, le travail est à la portée de tout bon modéliste. Le résultat obtenu est une pièce de très bonne facture sortant des sentiers battus.

Aperçu sur les clous de la drague.



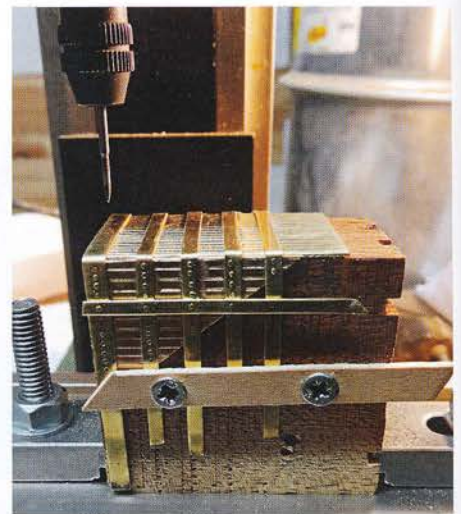
La construction

Rémy Gaunet, notre constructeur, ancien ébéniste, a choisi de faire une construction intégrale en poirier et cerisier ayant ces essences en stock. Tout le bordé autant de la barge que de son annexe, est cloué avec des pointes laiton de 0,5 donnant un rendu superbe. La charpente entière de la barge ainsi que celle de l'annexe sont visibles et réalistes, ce qui impressionne le spectateur. Il n'en a pas fallu moins de 5 140 pour la drague et 1248 pour l'annexe, le tout tracé, pré-percé, coupé à la cote et limé.

Les parties métalliques des pelles sont faites dans des tôles de laiton d'épaisseur 0,4 gravées à la main et posées à l'aide de pointes laiton. Cela demande de la patience et beaucoup de minutie car il faut percer tous les emplacements de clous et notre inventeur y a laissé quelques forets. Le fond des pelles s'ouvre à l'aide de chaînes du commerce. Les bras sont en tourillon de hêtre mis à la cote.

Un beau sujet

Cette maquette fait partie des modèles que l'on n'aperçoit que très rarement dans les expositions car elle n'a pas le prestige des vaisseaux de guerre ou d'exploration qui ont plus la cote auprès du public. Mais une fois la surprise passée, les visiteurs intrigués commencent à poser des questions sur ces « drôles d'engins », leur utilité et leur fonctionnement.



Usinage d'une pelle sur son gabarit.



Découpe d'une charpente suivant gabarits.

Dans tous les cas, vous obtiendrez un magnifique sujet qui trônera chez vous. Rémy a pris beaucoup de plaisir à construire ce modèle et cela lui a donné l'envie après cette première expérience de se lancer dans la construction d'une chaloupe armée qui, d'après le peu que j'ai vu, sera d'aussi de bonne facture. A défaut, si vous ne construisez pas le modèle mais que vous vous êtes procuré la monographie, vous aurez un document des plus intéressants dans votre bibliothèque. ▲

Le Maître dans ses œuvres.

