

« LES USAGES DU BATTELIKU : DE LA PÊCHE CÔTIÈRE AU TROPHÉE TEINK »



Présentation sommaire

Identification :

Le *batteliku* est une embarcation de 5 à 6 mètres dont les lignes sont caractéristiques des constructions navales du Pays basque. Il peut être nommé : *batteliku*, *batteliku*, *battela*, *battel*, ou encore *batel*. Termes, qui selon les contextes, peuvent désigner plusieurs embarcations (voir infra.)

D'abord construit en bois, il constituait l'une des plus petites unités de pêche côtière manœuvrées à la voile et à l'aviron du littoral basque. Avec le développement de pratiques sportives et du tourisme à la fin du XIX^{ème} siècle de nouveaux usages orientés vers la plaisance voient le jour. Pourtant, le *batteliku* est progressivement abandonné au milieu du XX^{ème} siècle. C'est à l'initiative de Jean-Pierre Laquèche (fin des années 1970) puis d'Itsas Begia, et de l'association Ur Ikara pour la promotion du *batteliku*, qu'il retrouve une place parmi les embarcations contemporaines. Aujourd'hui, en fibre polyester, restauré ou reconstruit en bois, il navigue de nouveau le long de la côte basque, mais cette fois, dans le cadre de pratiques sportives, ou patrimoniales.

Personne(s) rencontrée(s) :

L'association Ur Ikara, l'association Itsas Begia, Jean-Pierre Laquèche, Andoni Etcharry, chantier naval Marin, chantier naval Olabe, Alexandre Dunoyer, Philippe Ariscain, Pettan Lacour.

Localisation (région, département, municipalité) :

Les informations ci-dessous concernent le Labourd, et ont principalement été collectées auprès d'habitants de Socoa, Ciboure, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye.

Il est désormais possible de voir des *batteliku* dans la plupart des villes côtières du Pays basque nord, situées entre Bayonne au Nord, à Hendaye au Sud, soit un linéaire de côte de 33km le long de la façade littorale du Labourd. La majorité d'entre eux sont amarrés au port de Socoa de mars à octobre-novembre. (À cheval sur les communes de Ciboure et Urrugne, Socoa, littéralement *le coin* est situé à l'extrémité occidentale de la Baie de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure). En hiver ils sont le plus souvent stockés à l'abri des intempéries par leurs propriétaires dans des locaux dispersés.

Photographies :

Photographie 1 : Itsas Begia, *batteliku* en bois construit par l'association du même nom en 1986

Photographie 2 : *batteliku* devant le fort de Socoa

Photographie 3 : Positionnement en course : deux rameurs sur tribord et un barreur à l'arrière bâbord qui participe à la nage.

(A) Identification et localisation :**Nom et rôle et/ou fonction de la personne rencontrée :****Ur Ikara**

Association pour la promotion du *batteliku* et la pratique de l'aviron de mer, elle organise le Trophée TEINK. L'association Ur Ikara est basée à Saint-Jean-de-Luz, la plupart des *batteliku* sont amarrés au port de Socoa (Baie de Saint-Jean-de-Luz), mais l'association n'y possède pas de local.

J'ai rencontré en particulier les responsables de l'association qui ont accepté de m'accueillir tout au long du Trophée Teink 2009 au cours duquel j'ai pu travailler avec une grande partie des participants (80 personnes), observer les *batteliku* et les techniques de nages.

Coordonnées :

<http://ur.ikara.free.fr/> , Garage CICB, ZI Jalday, 64 500 Saint-Jean-de-Luz.

Itsas Begia

Association pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine et de la culture maritimes basques. Pour tout ce qui concerne les données historiques anciennes ainsi que des informations relatives à la construction traditionnelle.

Coordonnées :

2, rue J.B. Carrassou, 64500 CIBOURE, Tel : 05.59.47.48.02, <http://pagesperso-orange.fr/itsas.begia/assoitsasbegia.htm>, itsas.begia@wanadoo.fr .

Chantiers :**Chantier Marin**

Chantier de construction traditionnelle en bois et désormais d'embarcations en résine. Il est situé à Ciboure. Ils m'ont expliqué les procédés de construction des *batteliku*.

Coordonnées :

Chantier Marin François – Louis, 25 r Aristide Bourousse, 64 500 Ciboure, 05 59 47 14 50.

Chantier Olabe

Ce chantier est l'un des derniers à fabriquer des avirons en bois.

Coordonnées :

Situé à Lasarte Orio,

À titre individuel :

Alexandre Dunover, Pascal Hariscain et Pettan Lacour: Tous trois, avec Philippe Martiarena, ont participé au premier voyage en *batteliku* entre Socoa et Bilbao. Ce voyage est à l'origine du Trophée Teink.

Jean-Pierre Laquèche grâce à qui Ago Lo a connu une nouvelle vie, il est à l'origine de la renaissance des *batteliku*. Il m'a notamment beaucoup aidée pour la partie historique récente.

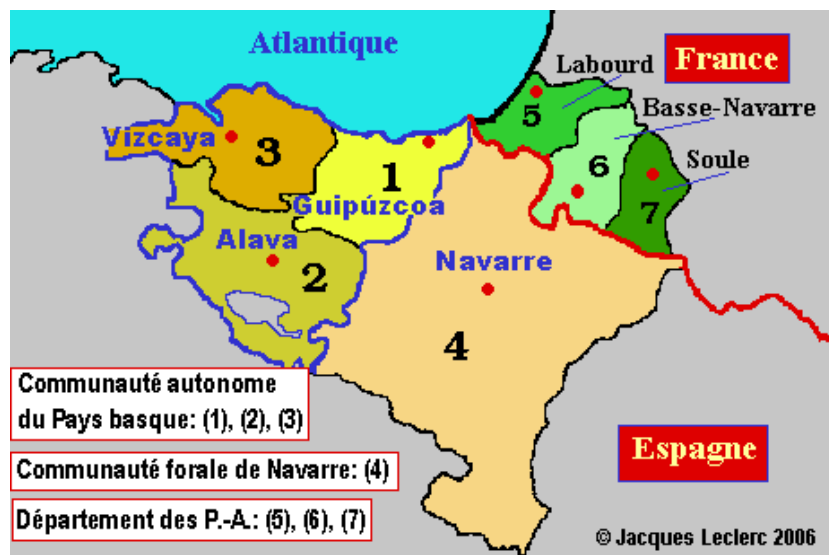
De nombreuses autres personnes ont participé à l'élaboration de cette fiche, notamment plusieurs pêcheurs, des rameurs, ou des passionnés d'histoire maritime etc.

(B) Description

Remarques : Les informations que nous présentons ici concernent le Labourd, lorsque d'autres provinces du Pays basque sont prises en compte cela est spécifié.

La réalisation de cette fiche est le fruit des plusieurs mois d'enquêtes, pourtant, les éléments recueillis ici doivent faire l'objet d'investigations plus poussées. En effet, nous avons privilégié une approche d'ensemble de la diversité des usages liés au *batteliku*, au traitement approfondi d'un seul aspect. La ligne directrice de cette fiche est un objet : le *batteliku*. Ce parti pris peut sembler en contradiction avec l'objectif de monstration de la dimension immatérielle du patrimoine. Pourtant, il s'est avéré que cela constituait l'entrée la plus riche. Cela permet une approche globale des usages et pratiques liés à cette embarcation, de sa construction aux gestes de nage, des pratiques sportives à la valorisation patrimoniale. Pratiques qui entretiennent des liens étroits comme nous le verrons.

Nous proposons donc un voyage éclectique, mais chaque fois, nous avons tenté de dégager des éléments qui donnent à voir des aspects de la culture basque et plus spécifiquement des traits liés à la situation particulière du Labourd. Selon les interlocuteurs avec qui nous travaillons, cette zone fait partie du Labourd, province du Pays Basque ou est considérée comme étant une partie du département français des Pyrénées Atlantiques.



Carte 1: Les sept provinces basques

Source: http://www.tlfg.ulaval.ca/axl/europe/paybasque_carte2.htm

Carte reproduite avec l'autorisation de l'auteur : Jacques Leclerc

Par ailleurs, l'organisation des données au sein de cette fiche sont dictés par les critères retenus pour l'inventaire du patrimoine culturel immatériel dans le cadre de l'application de la convention Unesco 2003, non en fonction de motivations ethnologiques.

Cette fiche constitue un point de départ, non un aboutissement. Nous espérons, que la lecture de cette fiche suscitera de nouveaux témoignages ou de nouvelles recherches qui viendront préciser ces données ou apporter de nouveaux éléments. Par ailleurs plusieurs éléments abordés ici sous forme de partie pourraient faire l'objet d'une fiche à eux seuls.

Présentation générale

« Plus que tout autre, le *batteliku* synthétise les orientations de la construction navale basque. Plus que tout autre, ce modèle était familier aux gens du littoral » (JP Laquèche et M Larrarté)¹.

Au début du siècle le *batteliku* était avant tout une embarcation de pêche côtière. Il était manœuvré à la voile et à l'aviron. Le *batteliku* est toujours présent dans les ports labourdins, pourtant, les usages qui entourent cette embarcation ont beaucoup changé. Si certains propriétaires continuent à pêcher à bord de *batteliku*, cette activité demeure occasionnelle et ne connaît pas l'importance qu'elle a pu avoir au 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle. (Nous ferons un point chronologique et sur les usages du *batteliku* au 19^{ème} et au début du 20^{ème} siècle dans la partie historique.)

L'histoire récente du *batteliku* s'apparente à une renaissance. En effet, cette embarcation courante en Labourd à la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle ne doit son existence actuelle qu'à l'intérêt que lui a porté Jean-Pierre Laquèche. Dans les chantiers du pourtour de la baie de Saint-Jean-de-Luz -- Ciboure, les dernières constructions de *batteliku* en bois pour des familles de pêcheurs datent des années 1945-1948. Au milieu du siècle cette embarcation est progressivement délaissée. Il semble que nombre de *batteliku* aient été abandonnés aux éléments ou que, trop dégradés, ils n'aient été sortis de l'eau que pour être brûlés. Ainsi, lorsque Jean-Pierre Laquèche, Socotar, cherche un *batteliku* au début des années 1970, il n'en trouve qu'un petit nombre : 4 à 5 sur l'ensemble de la côte basque (de Bilbao à Bayonne) dont deux dans la baie de Saint-Jean-de-Luz. Le premier, à Ciboure, est entièrement stratifié, et le second est abandonné dans le port de Socoa. C'est à partir de la restauration de ce dernier *batteliku*, qui porte aujourd'hui le nom d'Ago Lo, que de nouvelles constructions et de nouvelles pratiques (sportives et patrimoniales) voient le jour.

Aujourd'hui le bois a cédé la place à la résine polyester, construction moins coûteuse, qui demande aussi moins d'entretien. De plus, les *batteliku* construits récemment sont presque exclusivement conçus pour être manœuvrés à l'aviron, seul un petit nombre peut encore porter une voile. Autant d'adaptations liées d'une part à la modernisation de la construction navale dans son ensemble et, d'autre part, à une évolution des usages du *batteliku*. Le *batteliku* est essentiellement l'objet de pratiques sportives ou de loisirs et objet patrimonial.

Malgré ces nombreux changements, le *batteliku* s'inscrit dans une continuité culturelle forte dont nous aborderons différents aspects tout au long de cette fiche. Cette continuité s'exprime d'abord à travers le maintien de certaines caractéristiques formelles de l'embarcation. En effet, le *batteliku* fait partie d'un ensemble d'embarcations dont l'architecture est similaire, mais aussi avec lesquelles il entretient une relation étroite du point de vue des usages.

De plus, la pratique de l'aviron est fortement ancrée au Pays Basque. Cette *tradition*, d'abord portée par les pêcheurs, est désormais l'affaire de rameurs quasi professionnels dont l'embarcation emblématique est la trainière. Si, seuls trois clubs maintiennent cette pratique au Labourd, presque la totalité (à deux exceptions près) des villes côtières de la Communauté

¹ *Chasse Marée*, Naviguer autrement. Ago Lo La renaissance d'un *batteliku*, J-P Laquèche – Marc Larrarte, n°16, mars 1985.

Autonome du Pays Basque et au-delà certains ports de Cantabrique et de Gallice possèdent des *trainières* ou a minima une *trainérille* ou un *battela*. Ces quatre embarcations (*batteliku*, *battela*, *trainérille* et *trainière*) sont l'expression actuelle d'une même tradition de construction navale et elles ont en commun d'être manœuvrées à l'aviron, d'avoir d'abord été des embarcations de pêche, et de faire aujourd'hui l'objet de pratiques sportives et patrimoniales. Par contre, la pratique de la *trainière* (et par extension du *battela* et de la *trainérille*) diffère par de nombreux aspects aussi bien, sociologiques, que techniques et historiques de celle du *batteliku*.

En effet, ramer en *batteliku* est exclusivement considéré comme un loisir, même si la participation au *Trophée Teink* requiert une endurance certaine. Le *Trophée Teink*, aussi qualifié de « *raid* », est la principale course organisée en *batteliku*. Coordonné par l'association *Ur Ikara*, le *Trophée Teink* se déroule chaque année fin juillet, début août, ce, depuis 1993. Le « voyage » en *batteliku* que Philippe Martiarena et Alexandre Dunoyer ont réalisé en 1992 entre Socoa et Bilbao est à l'origine de cette course. Nous reviendrons sur ce point. Aujourd'hui près d'une soixantaine de rameurs, soit une vingtaine de *batteliku*, participent chaque année à cette course, faisant ainsi le lien entre les trois provinces littorales du Pays Basque : Labourd, Gipuzkoa et Biscaye.

Pour ce qui concerne le Labourd, nous avons pu identifier près d'une quarantaine de *batteliku* en résine et seulement trois *batteliku* en bois (non stratifiés) et au moins quatre canots à tableau en bois dont un fut construit en 2010. Ces chiffres ne sont pas exhaustifs, notamment pour ce qui concerne les canots à tableau qui ne sont pas au cœur de nos investigations. Par ailleurs, certaines embarcations peuvent être gardées dans des garages en raison de leur petite taille.

Nous traiterons des éléments mentionnés ci-dessus à travers les entrées suivantes: (1) une entrée linguistique autour des différents noms que peut porter cette embarcation ; (2) Des lignes spécifiques (3) La construction des *batteliku* en bois et en résine : (3a) la construction à membrures ployées (particulièrement développée au Labourd), (3b) la construction en résine polyester : ce que cette nouvelle technique change ; (4) 1979-1992 : D'Ago Lo, Ttapikoa et le Teink ; (5) Les avirons et la techniques de nage actuelle en *batteliku* ; (6) Historique ; (7) Le *batteliku* : objet patrimonial

(1) De l'usage des termes *batel*, *battel*, *battela*, *batteliku* et *batteleku*...

Afin de lever toute ambiguïté sur l'embarcation dont il est question ici, il est nécessaire de souligner la polysémie des cinq termes dont nous faisons état. La première partie de cette fiche traite donc des usages que nous avons pu relever des termes *batel*, *battel*, *battela*, *batteliku* et *batteleku*. À travers ces termes nous abordons certaines spécificités de la zone géographique où nous avons mené les enquêtes.

Lors des enquêtes menées sur la côte labourdine, nous avons d'abord pu observer une série de petites embarcations dans le port de Socoa, toutes de formes similaires. Apprenant qu'elles se nommaient *batteliku* et qu'elles servaient autrefois à la pêche, nous avons alors cherché à en savoir plus.



Photographie 2: *battelikuak* à marée basse dans le port de Socoa (Stéphanie Fance 2009)

Nous avons alors rencontré une difficulté liée à la nomination même de cette embarcation. Selon les personnes avec qui nous travaillions, il était question soit de *batteliku* soit de *batteleku*, soit de *battel* ou de *battela*, ou encore de *batel*. Rapidement il est apparu que selon les contextes ou les interlocuteurs, ces termes relèvent ou non d'un même champ sémantique. La polysémie des termes *batteliku*, *batteleku*, *batel*, *battel*, *battela* a induit une ambiguïté lors des premiers entretiens sur les techniques de pêche qui étaient pratiquées à bord des « *batteliku* ».

Les éléments cités ci-dessous devront faire l'objet d'une étude sociolinguistique plus approfondie. En effet, l'étude des usages entre ces termes est délicate car ils font appel à trois langues, voir plus si l'on prend en compte l'étymologie. Le premier élément à prendre en considération est la rencontre entre le Basque, l'Espagnol et le Français. Cela implique l'omniprésence de marques transcodiques qui peuvent s'exprimer aux niveaux, macro- et microsociolinguistique. Ainsi, selon la langue maternelle des interlocuteurs, les usages peuvent varier. Par ailleurs, il existe au moins sept formes dialectales de la langue basque ; en Labourd, des formes spécifiques aux « *Kostalde* » : que l'on pourrait traduire par : « (ceux) « côté côte » sont identifiées. Sur certaines cartes linguistiques cette nuance est mentionnée « *kostakoa* » de la côte.

Les habitants du Labourd sont familiers des trois langues : le Basque, le Français et l'Espagnol, mais à des degrés divers. En règle générale la langue maternelle des Labourdins est le français ou le basque, mais à ce peut être aussi l'espagnol (à Hendaye en particulier). Les labourdins peuvent ne maîtriser qu'une seule des trois langues, le plus souvent ils sont bilingues (basque/français ; français/espagnol, basque/espagnol), ou, maîtrisent les trois langues citées ci-dessus. (Nous ne prenons pas en compte les langues extraterritoriales). Ainsi, selon les appartenances linguistiques des locuteurs, leur lieu de résidence ou d'origine, et leur âge, nous avons pu relever des usages différents, notamment entre Hendaye et Socoa, Ciboure, Saint-Jean-de-Luz. Il faut par ailleurs souligner que nous avons relevé les usages de ces termes lors d'interviews menées en français autant auprès de bascophones que de non bascophones. L'ensemble de ces éléments rendent délicate toute conclusion hâtive sur les facteurs qui déterminent l'usage d'un terme plutôt que l'autre.

Une étude ethnolinguistique approfondie doit être menée afin de définir précisément la portée sociale de ces nuances. Pour l'heure nous nous en tiendrons à quelques constats.

Aujourd'hui, selon les contextes et les interlocuteurs, les termes *batel*, *battel*, *battela*, *batteliku* et *batteleku* désignent, soit :

- Un ensemble de petites embarcations aux formes diverses,
- deux embarcations bien distinctes,
- une seule et même embarcation, celle dont il est question ici.

Lorsqu'ils sont employés de manière générique, ils désignent tous, un ensemble relativement vaste de petites embarcations de type « *barque* » dont l'embarcation présentée ici fait partie. L'usage générique de ces termes a principalement été relevé lors des enquêtes menées en vue d'identifier les différentes techniques de pêche qui étaient pratiquées à bord des *batteliku*. Nous avons dû préciser qu'il s'agissait de l'embarcation à l'origine de celles qui participent aujourd'hui au Trophée Teink, ce qui excluait certaines techniques de pêche. Notons aussi que l'usage générique du terme *battel* incite à la plus grande prudence lorsqu'il est question de reconstituer l'historique de cette embarcation (cf. partie historique). Cette acception établie, il est nécessaire d'affiner les usages de ces termes. Afin d'en saisir les nuances et les liens qui les unissent nous allons les aborder suivant plusieurs associations successives: tout d'abord *batel/ battel* et *battel/battela* puis *batteliku/batteleku* et finalement *batteliku/battela*.

Batel / battel... battela

Le terme *batel* en espagnol peut être traduit par *canot* en français. La palatalisation du « t » en « tt » /tj/ correspondrait à la forme « basquée » de « *batel* ». Cette palatalisation possède une connotation affectueuse, ou, est associée à un objet de petite taille. La suffixation du « a » à l'origine du terme *battela* correspond à l'article défini : *battel* : canot / *battela* : le canot (l'article indéfini : *battel bat* : un canot). Des locuteurs dont la langue maternelle est le français emploient parfois la forme « un *battela* ». L'unité lexicale *battel* est alors associée à la fois à une marque grammaticale française (article indéfini) et une marque grammaticale basque (article défini). La forme *batel* semble plus usitée en Hegoalde, au Pays Basque sud, soit la partie autonome du Pays Basque, où nous n'avons que peu enquêté. Par ailleurs, nous avons relevé une occurrence du terme *bote* dans le texte de Juan Antonio Apraiz relatif à l'ethnographie et à l'histoire de la pêche côtière au Pays basque : « *el buque denominado bote o batel* » (Itsasoia I : 156).

batteliku/batteleku

Le choix entre l'orthographe *batteliku*, ou *batteleku* est plus délicat. En effet, parmi les personnes avec lesquelles nous avons travaillé, nous avons pu observer les deux prononciations. L'association Ur Ikara a opté pour l'orthographe *batteleku* (plaquettes, site internet etc.), mais certains de ses membres le prononcent avec un « i ». Les articles de presse, notamment au sein du journal Sud Ouest optent pour la même orthographe. Nous avons le plus souvent relevé le terme *batteliku* auprès de personnes dont des membres de la famille appartenaient et avaient appartenu au monde de la pêche (mais, et j'insiste là-dessus, pas systématiquement). À Socoa, les anciens pêcheurs et les anciens constructeurs de bateaux emploient eux aussi la forme *batteliku*. La question de l'usage du « e » ou du « i » est très concrète à l'écrit, mais à l'oral, ces variations sont très courantes en basque. Le « e » semble prendre le dessus, mais le « i » reste en usage, le choix d'employer ici la graphie avec le « i » est lié à un parti pris de l'auteur de cette fiche en faveur de la diversité. Dans tous les cas, la suffixation du terme *battel* suggère une taille plus petite.

batteliku/battel(a)

Dans ce cas la problématique est différente puisque les termes *battel* et *batteliku* peuvent désigner deux embarcations différentes. Au sein de cette fiche le choix d'utiliser le terme *batteliku* plutôt que celui de *battel(a)* a été réalisé de manière à distinguer l'embarcation dont nous faisons état ici du *battela* tel qu'il est entendu dans le cadre des pratiques sportives de la fédération d'aviron d'Euskadi. En effet, le *battel(a)*, la *trainerille* et la *trainière* sont l'objet d'une pratique de course codifiée et leurs caractéristiques : longueur, poids etc. sont définies par une jauge qui en limite les variations, ce n'est pas le cas du *batteliku*. Le *battel* utilisé en course est plus long que le *batteliku*.

Au-delà des différences formelles que l'on peut constater entre *battela* et *batteliku*, toujours dans un contexte sportif, le nombre de rameurs permet aussi de les distinguer :

- un *batteliku* est manœuvré par deux rameurs et un barreur qui participe à la nage,
- le *battel* par 4 rameurs et un barreur, (photographie de gauche ci-dessous)
- et à titre indicatif, la *trainérille* par 6 rameurs et un patron (photographie de droite)²
- et la *trainière* par 13 rameurs et un patron.



Nous émettons l'hypothèse que jusqu'à une période récente l'ensemble des termes *battel*, *battel*, *battela*, *batteliku* et *battelu* tenaient plus à des variantes localisées d'un terme générique désignant une petite embarcation. Le *battel* pouvant être distingué du *battel handi* de même facture, mais plus grand. Aucun nom spécifique ne semble avoir été donné à l'embarcation dont nous faisons état ici. Une personne originaire de la côte (*kostalde*) a souligné cela de manière explicite : « je ne me souviens pas avoir donné de nom particulier à ce bateau quand j'étais petit ». Par contre, la plupart des rameurs qui participent aujourd'hui au trophée Teink (cf. ci-dessous) emploient les termes *battelu* ou *batteliku* de manière spécifique. Assiste-t-on à la spécialisation d'un terme autrefois générique ?

L'analyse de ces termes est porteuse de nombreuses questions, parmi les éléments qui pourraient fournir des éléments de réponse nous pensons à une analyse selon les générations, et surtout la langue maternelle du locuteur, l'évolution socio-économique des usages liés à la pêche notamment la raréfaction de ces petites embarcations manœuvrées à la voile et à

² Le *battela* d'Ur Joko a été photographié sur la Nivelle lors de la course organisée par le club dans le cadre des championnats d'Euskadi le 13 mars 2011 et la *trainérille* lors d'un entraînement de l'équipe féminine d'Ur Joko (novembre 2010).

l'aviron. Par ailleurs, et cela peut être observé dans le cadre de la pratique de la trainière, la rame en banc fixe était d'abord une pratique dont les pêcheurs ou tout au moins les marins avaient la quasi exclusivité (à quelques exceptions près, tel que les passeurs dans le cadre de navigation fluviale etc.). Puis, peu à peu, comme cela a été évoqué lors d'un entretien sur la pratique de la trainière : « *les paysans ont commencé à ramer* ». Cela signifierait que, dès lors, la rame n'est plus seulement une affaire de « gens de mer », mais que des personnes considérées comme « des terriens » (suivant les expressions consacrées) s'approprient des techniques qu'ils ne possédaient pas auparavant et à cette occasion une part du lexique qui leurs est associé³. L'origine socioprofessionnelle du locuteur et de ces ascendants aurait donc de forte probabilité d'être ici significative. Une étude comparative précise du lexique permettant de nommer les différentes embarcations selon les appartenances linguistiques des locuteurs reste à mener.

(2) Des lignes spécifiques

Les lignes du *batteliku* sont représentatives de la longue tradition de construction navale basque. Des lignes caractéristiques, mais qui autorisent tout de même un certain nombre de variations. La forme de sa coque peut être définie de la manière suivante : « *La proue est généralement droite, voire un peu saillante, les flancs légèrement frégatés⁴, la poupe pincée* » (Itsas Begia : 34) et la tonture positive est relativement marquée.

Seules, ces caractéristiques formelles s'appliquent à plusieurs embarcations du Pays basque dont les longueurs varient de 4 mètres 50 à un peu plus de 20 mètres ; Cet ensemble d'embarcations comprend notamment : le *batteliku*, le *battel*, le *battel handi*, la *trainérille*, la *trainière*, et de plus grosses unités de pêche dont il ne reste aujourd'hui que deux représentantes en Labourd : Patchiku et Aïrosa, toutes deux classées au titre des monuments historiques. Du point de vue de la construction navale en bois, c'est avant tout leur taille qui permet de distinguer ces embarcations. Sachant que les coques les plus longues ont induit des changements techniques tels qu'une alternance entre des membrures chantournées et ployées à chaud.

Pour définir un *batteliku*, il est donc nécessaire de faire appel à deux types de critères: d'une part des critères formels (tel que décrits ci-dessus), d'autre part, des critères de taille. Les dimensions d'un *batteliku* retenues par l'association Itsas Begia, sont les suivantes : sa longueur varie de 5 à 6 mètres, sa largeur de 1,30 mètre à 1,50 mètre (au maître bau) et son creux de 60 à 70 centimètres. À titre d'exemple, et selon la jauge définie par la fédération de rame, une trainière mesure 12 mètres de long.

Du point de vue du poids, même lorsqu'il est construit en résine polyester le *batteliku* demeure une embarcation relativement lourde si nous le comparons à la trainière : alors que la *trainière* mesure 12m de long, soit le double de la longueur d'un *batteliku*, leurs poids sont similaires : autour de 200Kg. Pourtant, depuis les premières constructions de *batteliku* en résine, l'évolution tend vers un allègement de leur poids.



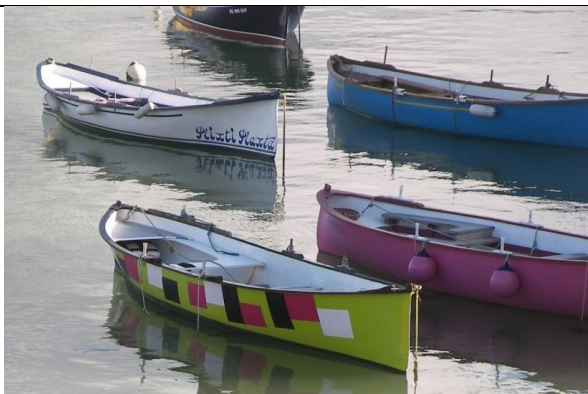
Le *batteliku* et les embarcations mentionnées ci-dessus ont en commun d'avoir d'abord été conçues pour la pêche et d'avoir été adaptées aux usages et attentes de leurs armateurs. De plus, chacune d'elles possédait des spécificités liées à son chantier d'origine : Sansebastien, Hiribarren, Ortiz-Ordoqui, Marin etc. Ainsi, certains *batteliku* étaient plus ou







³ Rappelons pour mémoire que les campagnes situées à proximité des côtes ont longtemps constitué un véritable vivier de marins pour les armateurs.




⁴ Les termes maritimes sont expliqués au sein du lexique placé en fin de fiche.

moins ventrus, plus ou moins longs, les toletières plus ou moins avancées selon la taille de l'avant bras du rameur etc. Aujourd'hui encore, malgré la construction d'unités en résine polyester, la construction des *batteliku* relève de ces critères : une unité formelle et de une longueur HT inférieure à 6m associée à des variations non distinctives. Ainsi, un connaisseur distingue aisément un *batteliku* construit au chantier Ordoqui, d'un autre construit au chantier Marin, d'un autre issu de construction amateur. Gardons nous donc, de donner une image figée du *batteliku* qui ne serait pas représentative de ces nombreuses variations.

Voici en image, quelques variables que nous avons pu relever :

| | |
|---|--|
| <p>La longueur et la largeur</p> |  |
| <p>L'étrave et la poupe peuvent être plus ou moins saillantes.</p> |  |
| <p>La tonture est plus ou moins prononcée et le degré de frégatage des flancs</p> |  |
| <p>La position des bancs de nage et des</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>vagues, la forme du banc du barreur</p> |  |
| <p>Position des toletières, leurs formes et celles des tolets Toletière et de tolet en bois</p> |  |
| <p>Toletières en bois, et tolets en ertacetal</p> |  |
| <p>Tolets et toletières en ertacetal.</p> |  |
| <p>Exemple de cale-pieds dans le cadre des pratiques de course:</p> |  |
| <p>Motifs d'étrave :</p> |  |

| | |
|---|--|
| |  |
| <p>À noter le <i>Lauburu</i>, (quadriskel, ou croix basque, souvent représenté(e)) ; et les associations de couleurs.</p> |   |

Il existe d'autres variations plus discrètes notamment aux niveaux des membrures ; de la quille peut être pleine ou creuse (non visible sur une embarcation finie) et protégée ou non par une semelle en bois ou métallique ; le kabela plus ou moins large et épais, certains *batteliku* n'ont pas de vrague etc.

(3) La construction des *batteliku* en bois et en résine :

La fabrication de *batteliku* en résine à partir de la fin des années 1980 marque un tournant important du point de vue des usages en matière de construction. La construction en bois requière un savoir technique important qui rendait la construction amateur impossible, ou tout au moins extrêmement difficile. D'autant plus que, ces constructions sont réalisées à partir d'une demi-coque et non de plans. La construction en résine, à partir d'un moule, est beaucoup plus simple à mettre en œuvre. Avant de préciser ce point nous vous proposons une présentation succincte des techniques de construction des *batteliku* en bois et en résine.

Construction des batteliku en bois :

Désormais ces constructions sont exceptionnelles. Les informations qui suivent procèdent d'explications fournies par la famille Marin, ainsi que de quelques observations réalisées lors de la construction d'un canot à tableau en 2010.

En effet, le canot à tableau tel qu'il est entendu ici est une embarcation similaire au *batteliku*. En effet, il en possède les lignes, mais sa poupe au lieu d'être pincée est tronquée et habillée d'un tableau. Cette différence entre les deux embarcations entraîne une seconde : celle des courbes des bordés du maître bau à la poupe. Celles du *batteliku* sont beaucoup plus marquées puisque les bordés sont pincés à l'arrière. Alors que celle d'un canot à tableau sont plus rectilignes. L'assemblage entre la poupe et les bordés d'un *batteliku* est plus complexe que celui d'un canot à tableau. Outre ces différences, ces deux embarcations sont similaires.

Avant d'aller plus loin revenons rapidement sur l'expression « *variations non distinctives* » dont nous avons fait état ci-dessus. Si le positionnement de certains artefacts sur un *batteliku* peut varier, l'adjonction d'un tableau apparaît par contre comme étant un trait distinctif entre un *batteliku* et un *canot à tableau*. Cela étant dit, abordons les différentes étapes de la construction d'un *batteliku* en bois.

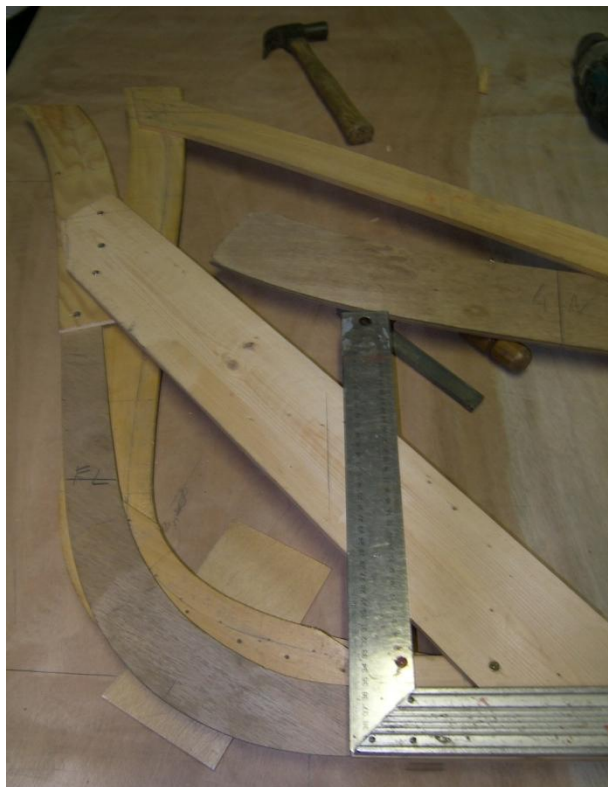
1. Réalisation de la demi-coque

La demi-coque est l'élément de base de la construction bois. Démontable, c'est à partir d'elle que sont reprises les lignes d'eau et l'ensemble des cottes du futur *batteliku*. Elle constitue le plan de l'embarcation.



Photographie 3: demi-coque de *batteliku* réalisée au chantier Marin pour la construction d'un *batteliku*

En cas de besoin, une nouvelle demi-coque est élaborée. Pantxo Marin a procédé ainsi lors de la construction du canot à tableau. La demi-coque est réalisée à partir de deux bois différents qui permettent de marquer la ligne de flottaison. Un premier aperçu de certaines pièces du bateau peut être produit au préalable. En voici un exemple :



Photographie 4: Naissance d'une étrave (chantier Marin 2010)

2. L'armature...

Partant de la demi-coque, le charpentier naval dessine d'abord des gabarits. Ces pièces en bois constituent l'armature autour de laquelle l'embarcation est construite.



Photographie 5: gabarits construits en 2010 au chantier Marin lors de la construction d'un canot à tableau

Trois pièces majeures sont taillées dans du chêne massif: la quille, l'étrave et l'étambot. Les pièces de chêne sont choisies avec soin, de manière à ce que les fibres du bois épousent les courbes de la pièce qui en sera issue.



Photographie 6: sur cette photographie prise au chantier Marin en 2010, nous voyons à quel point les fibres de chêne correspondent avec les courbes de l'étrave qui en est issue.

3. Assemblage

Dans un premier temps, la quille, l'étrave et l'étambot sont assemblés.



Photographie 7: exemple d'assemblage entre la quille et la pièce d'étrave (chantier Main 2010)

Les assemblages nécessitent un important savoir faire technique. Ils doivent être réalisés avec précision. Ici nous avons un « trait de Jupiter » qui doit son nom à sa

ressemblance avec un éclair. Il s'agit d'une forme particulière de l'enture, qui permet la jonction entre deux pièces de bois placées dans le prolongement l'une de l'autre.

Les gabarits de membrures sont alors montés sur ces pièces. Ils sont répartis tous les 70cm ou 50cm (pour les zones où la forme de la coque évolue fortement). C'est sur ces gabarits que seront fixés les bordés. Cette première phase de la construction est réalisée de manière à ce que toutes les pièces soient de niveau. Pour cela le charpentier utilise un bout (corde) lesté qui lui permet de vérifier la rectitude de l'assemblage.



Photographie 8: Aperçu du premier gabarit (ici placé au niveau du maître bau) et de l'étrave du canot.

Une armature de bois léger est installée le long des gabarits afin de bien marquer la tonture et de préparer le positionnement des bordés.

3. Montage des bordés

Les bordés sont alors placés le long des gabarits et fixés à l'étrave et à l'étambot. Tous, à l'exception de la clé (3^{ème} ou 4^{ème} bordé en partant du haut) qui permet de laisser un vide sur lequel prendront appui les serre-joints lors de la mise en place des membrures⁵.

4. Mise en place des membrures

⁵ Les membrures ne sont placées après les bordés que lors de la construction de petites embarcations. Un navire ferait appel à une technique différente, les bordés étant alors placés sur les membrures.

Les membrures sont en robinier faux acacia (*Robinia pseudoacacia* L., 1753). Ce bois dur et de forte densité est très résistant à la pourriture. Deux étapes précèdent la mise en place des membrures, d'abord leur fabrication en elle-même, puis le positionnement des rivets en laiton qui feront la liaison entre les bordés et les membrures. Elles doivent être réparties de manière régulière le long de la coque à l'emplacement prévu pour chacune des membrures. Ainsi, le charpentier n'aura plus qu'à les enfoncer au fur et à mesure que les membrures sont mises en place.



Photographie 9: Luisito Marin positionnant les rivets en cuivre le long de Kuxto avant la mise en place des membrures, nous apercevons ici l'espace libre entre les bordés ou sera positionné la clé ou le dernier bordé. (Photographie de la famille Marin, prise lors de la construction du *batteliku* Kuxto en 1993)

Les membrures sont ployées à chaud ou bouillies, c'est-à-dire étuvées, afin de permettre leur mise en forme. Une fois étuvées les membrures doivent être mise en place rapidement. Le robinier faux acacia ne pouvant être ployé que lorsqu'il est chaud.



**Photographie 10: Tube rempli d'eau au sein duquel les membrures sont étuvées avant d'être ployées
(Photographie de la famille Marin, prise lors de la construction du *batteliku* Kuxto en 1993)**



**Photographie 11: mise en place d'une membrure
(Photographie de la famille Marin, prise lors de la construction du *batteliku* Kuxto en 1993)**



Photographie 12: Ployage des membrures
 (Photographie de la famille Marin, prise lors de la construction du *batteliku* Kuxto en 1993)

Dès que les membrures sont ployées, deux charpentiers procèdent à leur rivetage. Les membrures sont fixées avec des rivets en cuivre qu'il faut aussi mettre en place très rapidement, sans quoi il est extrêmement difficile de leur faire pénétrer l'acacia. La fixation des rivets se fait à l'aide d'une « bouterole » et d'un « chasse-coupelle », ces deux outils étant « fabriqués maison ». Le rivet est ensuite maté à l'aide d'un marteau.



Photographie 13: Mise en place des rivets en cuivre



Photographie 14: bouterole servant à la mise en place des rivets

Nous avons particulièrement insisté sur cette première succession d'étape car elle considérée comme l'une des spécificités de la construction navale au Pays basque. Et qu'elle connaît une importance particulière au Labourd. En effet, nous l'avons vu, les membrures sont ployées à chaud puis placées sur les bordés déjà en place. La construction d'un bateau en bois peut procéder d'un autre ordre. Les membrures sont alors dites chantournées. C'est-à-dire qu'elles sont taillées dans du bois massif (du chêne) puis positionnées le long de la quille. Les bordés sont alors mis en place et viennent directement épouser les membrures.

En Labourd, la technique de construction dont il est ici question a été extrapolée à des bateaux d'un peu plus de 20m moyennant quelques adaptations pour ce qui concerne les embarcations de plus grandes :

« La particularité des chantiers de Ciboure est d'avoir conservé la technique de construction sur membrures ployées pour des unités assez importantes (jusqu'à 18 m), et d'avoir combiné cette technique avec la construction sur membrures chantournées, pour donner la technique dite "mixte" pour les unités pouvant aller jusqu'à 20 m. Cette technique associe une membrure chantournée pour quatre ou cinq membrures ployées et permet une plus grande rigidité de la coque. »

(<http://itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/constcibourex.htm>)

Pour ce qui concerne les *batteliku*, il arrive que les deux membrures des extrémités (la plus proche de la proue et la plus proche de la poupe) soient chantournées. Cela permettrait d'en augmenter la solidité tout en lui conservant une certaine souplesse. Nous ne possédons pas d'information détaillée sur ce point.

5. Finalisation de la coque :

Les gabarits sont ensuite retirés et la clé (le dernier bordé) mise en place. Les membrures sont recoupées avant la pose du *kabela* pièce de bois plus large qu'épaisse sur laquelle sont placés toletières et tolets. Suit la pose de la vrague sur laquelle les bancs de nage prennent appui. Une ferrure en acier (traditionnellement en bronze) est apposée le long de la quille, de l'étrave à l'étambot. Les dernières étapes consistent à poser les bancs de nage, l'*eskabanka* et à ajouter des éléments décoratifs (peinture, motifs...)

Construction des batteliku en résine polyester :

Nous ne traitons cette partie qu'à partir de descriptions orales car nous n'avons pas assisté à la construction, nous l'abordons donc de manière synthétique. Là encore les informations ont été communiquées par la famille Marin. Lorsque certains aspects de cette construction leurs sont particuliers, cela est précisé.

La première étape consiste à élaborer un mannequin, à partir d'un ancien *batteliku*, ce qu'a fait le chantier Ordoqui partir du Ago Lo. Soit, comme cela a été fait au chantier Marin, en construisant un mannequin en bois à partir d'une demi-coque. Une fois le mannequin construit, ce dernier est poncé, puis peint par un carrossier afin d'obtenir une surface extrêmement lisse. Le mannequin est ensuite poncé au grain le plus fin possible (P4000). Plus le ponçage est fin, plus les coques seront brillantes. Ces façons de procéder peuvent laisser des traces sur les coques finales : il est parfois possible de retrouver les lignes légèrement

marquées des bordés du mannequin ou du bateau d'origine. Le mannequin est ensuite enduit d'une douzaine de couches de cire. Le moule ainsi préparé pourra aisément être retiré.

La construction du *batteliku* en résine débute alors. Le gelcoat est apposé sur la cire. La quille et l'étambot sont remplis avec des pièces de sapins blancs (ce n'est pas le cas de tous les *batteliku* construits en résine). Le sapin blanc est préféré au sapin rouge car il accroche mieux au plastique. Viennent ensuite les couches de tissu polyester, puis les varangues sont mises en place.

Les finitions sont ensuite les mêmes que pour un *batteliku* en bois, pose des kabelas, des toletières, des tolets, de l'eskabanka, des vragues (qui ne sont pas nécessairement présentes dans le cas d'une construction en résine), et des bancs. Une ferrure est apposée le long de la quille de l'étrave et de l'étambot (ce n'est pas le cas pour les constructions Ordoqui). Le tillac peut être clôt.

Pour rappel, la construction d'une unité en résine peut être réalisée soit à partir d'un moule femelle, soit sur un mannequin mâle, dans le cas du *batteliku*, il semble que les deux méthodes aient été pratiquées, notamment lors de constructions amateur. (Enquêtes à approfondir.

Construction et usages:

La fabrication de *batteliku* en résine marque un tournant important du point de vue des usages en matière de construction, et les développements que connaissent les *batteliku* aujourd'hui sont indissociables de cette innovation.

La construction d'une unité en résine polyester est à la fois moins coûteuse financièrement, en temps et entretien. En effet, une fois le moule exécuté, il peut être réutilisé permettant ainsi la construction d'une série de coques. La majorité des *batteliku* en résine ont été construits de cette manière aux chantiers Ordoqui puis Marin.

Plus aisée à mettre en œuvre que la construction en bois, la construction en résine est accessible à l'amateur éclairé et a donné naissance à des constructions hors des chantiers navals. Cela, d'autant plus que, si ces constructions sont faites à partir d'un moule fabriqué sur une embarcation existante, elles ne nécessitent pas les savoirs nécessaires à la lecture de plans ou à l'extrapolation à partir d'une demi-coque.

La diminution du coût de construction de l'embarcation la rend, bien sûr, accessible à un plus grand nombre d'acquéreurs. De même l'entretien d'une coque en résine nécessite une attention minime si nous la comparons à celle qu'il faut accorder à une embarcation en bois.

La construction en résine augmente substantiellement les possibilités d'allègement de la coque. En effet, les premiers *batteliku* en résine ont été conçus de manière à ce qu'ils aient un poids et une stabilité similaire à Ago Lo (construit en bois suivant les modalités dites traditionnelles) qui a été pris pour gabarit. Ainsi Ttapikoa, le premier *batteliku* en résine pèse le même poids qu'Ago Lo, les couches de stratification étant doublées dans le fonds. Cela en augmente la stabilité. Le *batteliku* est une embarcation réputée pour sa stabilité pour ce qui concerne les constructions en bois, et les premières constructions en résine. Peu à peu avec le développement des pratiques sportives à l'occasion desquelles le *batteliku* est uniquement manœuvré à l'aviron la tendance porte vers un allègement de l'embarcation. Les *batteliku*

sont de moins en moins adaptés à un usage mixte voile / aviron. La plupart des *batteliku* construits récemment sont pensés exclusivement pour l'aviron et ne possèdent pas de mât, ni l'emplacement prévu pour ce dernier. À l'inverse ceux reconstruits en bois sont manœuvrés à la voile et à l'aviron notamment à l'occasion des manifestations patrimoniales organisées par Itsas Begia. Parmi les *batteliku* en résine seul un petit nombre dont Teink, Troika, Manuela, peuvent encore porter une voile.

Par ailleurs, avec les constructions en résine, nous assistons à une uniformisation formelle des coques puisque toutes celles issues d'un même moule sont identiques en tout point. Malgré cette construction en série (à petite échelle) les *batteliku* font l'objet de personnalisations individuelles pour tout ce qui concerne les finitions. Ainsi, il semble que les choix en matière de couleurs des coques se sont diversifiés ; et que, d'une manière générale, les motifs décoratifs soient plus nombreux.

À Partir de ce point approches chronologique et thématique seront mêlées afin de présenter les trois moments clés sans lesquels il ne resterait probablement plus de *batteliku* au Labourd à savoir : la restauration d'*Ago Lo*, la construction de *Ttapikoa*, le premier *batteliku* en résine, et « le Teink » c'est-à-dire le périple réalisé par Alexandre Dunoyer, Philippe Martiarena, Pascal Hariscain Lafitte, et Pettan Lacourt en 1992. De ces trois événements est né le Trophée Teink autour duquel se cristallisent la majorité des pratiques liées au *batteliku* aujourd'hui.

(4) 1979-1992 : Ago Lo, Ttapikoa et le Teink

Un ancêtre commun : Ago Lo

Ago Lo fut construit à Socoa au chantier naval Ortiz-Ordoqui (des noms des deux associés qui chacun auront par la suite leur propre chantier). L'histoire de ce *batteliku* est un peu particulière. En effet, bien que construit en 1948, il avait été principalement conçu pour être manœuvré à l'aviron. En cela, il constitue une exception dont la finesse de sa coque est révélatrice. Les *batteliku* construits jusqu'alors étaient principalement conçus pour être manœuvrés à la voile et à l'aviron (l'aviron n'étant privilégié que lorsque le vent était défavorable) ils étaient semblent-t-il plus ventrus. En outre, Ago Lo fut commandé par le syndicat des Marins et offert comme « gros lot » lors de la tombola de fin d'année. Nous ne savons que peu de chose des premières années de navigation d'Ago Lo, jusqu'au moment où Jean-Pierre Laquèche choisit d'en faire l'acquisition en 1979 (nous n'avons pas mené d'enquête sur ce point, mais quelques informations sont données dans un article paru dans Le Chasse Marée n°16 déjà mentionné ci-dessus).

Or, dans ce laps de temps, l'usage du *batteliku* a bien failli disparaître. Les développements qu'il connaît à l'heure actuelle ne sont dus qu'à l'intérêt que lui a porté Jean-Pierre Laquèche et à sa volonté d'en acquérir un dans les années 70. Force est de constater qu'à cette époque il ne trouve que des embarcations en mauvais états et en très petit nombre : dont deux seulement dans la baie de Saint-Jean-de-Luz -- Ciboure qui en comptait de nombreux auparavant. Le premier, à Ciboure, était entièrement stratifié, et le second abandonné dans le port de Socoa, comme nous l'avons déjà signalé. C'est ce dernier *batteliku* qu'acquiert et restaure Jean-Pierre Laquèche. La restauration a lieu en 1979, grâce au soutien

apporté par les frères Ordoqui du chantier naval du même nom. « Le chantier Ordoqui », situé à Socoa, était tenu à ce moment par les fils de l'un des constructeurs d'Ago Lo.

Ago Lo, a par la suite navigué et a été présenté lors de plusieurs manifestations patrimoniales, notamment en Bretagne, jusqu'en 1989, date à laquelle Jean-Pierre Laquèche en a fait don à l'association Itsas Begia. Mais, entre temps, toujours avec la complicité des frères Ordoqui une nouvelle initiative tout aussi déterminante avait été prise par Jean-Pierre Laquèche.

Du Ago Lo à Ttapikoa

Ago Lo est en quelque sorte le père-fondateur des premières lignées de *batteliku* construits à partir de la fin des années 1980. À peine une dizaine d'année après la restauration d'Ago Lo, Jean-Pierre Laquèche construit *Ttapikoa*, en tout point semblable : *Ttapikoa* est le premier *batteliku* en résine polyester du chantier Ordoqui. La construction d'unité en polyester et déjà un classique de la construction navale depuis une vingtaine d'années⁶, mais il s'agit de la première fois qu'un *batteliku* est construit autrement qu'en bois et suivant les techniques de charpente navale traditionnellement en usage au Labourd (cf. ci-dessus). Ainsi, en 1988-1989, le chantier Ordoqui à Ciboure, en créant le premier moule à partir d'Ago Lo, lance la fabrication des *batteliku* en résine. Ce chantier construira par la suite la majorité des *batteliku* qui naviguent aujourd'hui. Plusieurs générations de *batteliku*, de plus en plus légers, verront le jour dans ce chantier, plus tard d'autres unités en polyester seront construites au chantier Marin.

Peu après le lancement de *Ttapikoa*, les « fils Ordoqui » récupéreront le contre-moule ayant servi à sa construction, puis d'autres feront construire leur *batteliku*. Ainsi, dès le début des années 1990 les premiers *batteliku* en résine: dont Manuela et San Firmin se lancent des défis durant l'été. Ces défis donnaient lieu à des courses tout à fait informelles : dont une en juillet, une en août et une en septembre. Elles avaient lieu autour d'une bouée en fer qui se trouvait au milieu de la baie de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure.

1992 : Le Teink

À la même période, Alexandre Dunoyer, photographe et amateur de planche à voile croise Jean-Pierre Laquèche alors qu'il navigue à bord d'Ago Lo. Selon ses propres termes il a alors le coup de foudre pour ce bateau. Il décide de réaliser un voyage en *batteliku*. À ce moment, l'idée d'Alexandre Dunoyer était de remonter des rivières du Pays Basque. Quelques années s'écoulaient avant qu'il ne rencontre Philippe Martiarena lors d'une course de trainière organisée par Ur Joko. Tout deux partagent une même affection pour le *batteliku* et ils décident ensemble, non pas de remonter des rivières, mais de rallier l'ensemble des ports du Pays Basque par voie maritime, à bord d'un *batteliku*. L'idée est lancée en septembre 1991 et ils réaliseront ce périple dès en 1992.

Très rapidement, la construction du *batteliku* est lancée au chantier Ordoqui. Le nom du bateau est une idée de Mikel Epalza (aumônier des marins) : *Teink* : c'est un terme basque lancé par un pêcheur lorsqu'un thon mord à la pêche au thon à l'appât vivant, on crit « *teink* » : « tiens bon », « tires fort ». Le projet voit le jour grâce à une bourse « Défi Jeune » attribué par le Ministère de la Jeunesse et des Sports et au soutien « *d'une grosse équipe de*

⁶ L'usage de résine polyester pour la construction des coques des navires est déjà fréquente dans les années 1970.

copains » explique Alexandre Dunoyer. Teink, à la manière d'Ago Lo et Ttapikoa, arbore des couleurs sobres, il est bleu-marine et blanc, à la manière des anciens *batteliku* il peut être gréé d'une voile.

Le lundi 10 août 1992 après avoir retardé le départ en raison du mauvais temps, Philippe Martiarena, Alexandre Dunoyer, Pascal Hariscain-Lafitte et Pettan Lacour se lancent dans « *l'aventure* ». Les trois premiers voyagent par mer à bord de Teink et Pettan assure le suivi à terre. Philippe Martiarena tiendra un carnet de route et Alexandre Dunoyer réalisera un reportage photographique. Ils rallieront Fontarabie, Pasaia, Donostia, Getaria, Zumaia, Deba, Mutriku, Ondaroa, Leketio, Elantxobe, Mundaka, Gernika, Bermeo, Armintza, Plentzia. Le projet ne consiste pas seulement à rallier ces ports, mais aussi à aller à la rencontre de leurs habitants et notamment des pêcheurs. Les détails du trajet n'ont pas été préalablement organisés, selon les ports, ils ont dormi soit dans un club nautique, soit chez des amis, soit au port enroulé dans des filets et entourés de femmes ramendant ces derniers au réveil... Chacune des escales est riche de rencontre, ils arrivent parfois durant les fêtes des ports ; Brokoa, réplique d'une txalupa handi construite par l'association Itsas Begia rejoint l'équipage de Teink à Donostia ; Alexandre a plongé du bateau pour gravir la pente de Gaztelugatxe... Les quatre équipiers arrivent à Bilbao le 24 août. Le retour se fait sous voile et sous l'orage en seulement 24h, Teink entre dans Socoa le mercredi 26 à 10h45 ! Ces 15 jours ont été un temps fort du point de vue humain, en termes de rencontre, de découverte, mais aussi de dépassement de soi. Une grande partie du trajet a été faite à la rame.

C'est de cette aventure et de la décision de Philippe Martiarena de reproduire cette expérience que naissent l'association Ur Ikara et le Trophée Teink qui démarre l'année suivante (1993). Ainsi, en 2012 des équipages prendront le départ du 20^{ème} Trophée Teink perpétuant le lien tissé par Philippe, Alexandre, Pascal et Pettan entre les ports du Pays Basque.

1993-20__ : Le Raid !

Organisé par l'association Ur Ikara, le Trophée Teink est une course en *batteliku* exclusivement à la rame qui se déroule désormais sur six jours fin juillet - début août. Trait d'union entre la Biscaye, le Guipúzcoa et le Labourd, ce raid part de Bilbao et rallie Saint-Jean-de-Luz après plusieurs escales. À cette occasion les rameurs doivent parcourir une distance de près de 100 MN soit 185,2 km.

En 1993, 8 *batteliku*, Bizia, San Fermin, Manuela, Theo, Irmako, Teink, Itsas Begia et Lolao prennent le départ de la première édition du Trophée Teink. Lors des premiers « raids » les équipages volontaires étaient plus nombreux que les *batteliku* existants. En effet, rappelons que lors de la construction de Teink en 1992, Socoa ne compte que 3 – 4 *bateliku*, à peine une année plus tard ils sont une dizaine. En 2011, soit un peu moins de 25 ans après la construction de Ttapiko, (le premier *batteliku* en résine) nous avons inventorié une quarantaine de *batteliku* et 17 d'entre eux ont pris le départ du 19^{ème} Trophée Teink.

Selon les équipages et leurs objectifs, les entraînements sont plus ou moins fréquents et plus ou moins intensifs. Certains s'entraînent deux à trois fois par semaine et suivent au préalable un entraînement de fond : course à pied et musculation notamment alors que d'autres n'effectuent que quelques sorties avant le départ. Il est important de noter que les motifs de la participation au raid sont très différents d'un équipage à l'autre. Si certains s'entraînent pour gagner le Trophée, d'autres souhaitent seulement y participer et surtout aller jusqu'au bout.

Aujourd'hui le Trophée Teink mobilise près d'une centaine de personnes chaque année. Il faut compter trois rameurs par *batteliku*, et de nombreux bénévoles : un médecin, une personne qui suit le raid en camion transportant les sacs des rameurs et le matériel de l'association, les équipages de l'assistance en mer, et les personnes qui accueillent les participants à chaque escale. La sécurité est un facteur important de l'organisation, c'est pourquoi le nombre de participants aujourd'hui est limité à 20 équipages. Dès les premières éditions des bateaux encadraient les rameurs, aujourd'hui une importante équipe d'assistance en mer se mobilise chaque année pour permettre le bon déroulement du raid. Si le trajet entre Bilbao et Saint-Jean-de-Luz dure 6 jours, les préparatifs, la recherche de financement et l'organisation impliquent les membres de l'association presque toute l'année.

Les journées de rame sont organisées autour de phases de ralliement et d'une partie en course. L'étape entre Getxo et Bermeo (l'une des plus longues) compte 19 milles dont 6 sont effectués en course, ce jour là les rameurs déjeunent en mer, le départ est donné à 9h et l'arrivée prévue vers 16h. Pour les autres étapes, 3 ou 4 milles se font en course. Les étapes du raid sont définies chaque année par les organisateurs. L'organisation se fait en fonction des possibilités d'accueil des communes du Pays Basque, et certaines, comme Elantxobe, sont des incontournables.



Photographie 15: Escales du Trophée Teink 2009 : Bilbao – Getxo – Bermeo – Gernika / Elantxobe – Mutriku/ Zumaia – Donostia – Hendaye / Saint-Jean-de-Luz
Source: Ur Ikara

Les premières années, le départ était donné alternativement de Bilbao et de Socoa. Or les vents d'ouest sont dominants. Le trajet dans le sens Saint-Jean-de-Luz - Bilbao était donc particulièrement éprouvant, ce sens a donc été abandonné dès 1997. De plus à partir de 2005, c'est la commune de Saint-Jean-de-Luz, non plus le port de Socoa qui accueille l'arrivée du Trophée. Ci-dessous figurent les lieux de départ et d'arrivée des différents raids :

- 1993 Socoa - Bilbao
- 1994 Bilbao – Socoa
- 1995 Socoa – Bermeo
- 1996 Bermeo – Socoa
- 1997 à 2004 Plentzia – Socoa
- 2005 et 2006 Plentzia - Saint-Jean-de-Luz
- 2007 à 2011 Bilbao – Saint-Jean-de-Luz

Le Trophée Teink a connu de nombreuses évolutions au fil du temps. Des rameurs évoquent le fait que la dimension sportive et compétitive occupe une place plus importante aujourd'hui que lors des premières éditions où le fait d'effectuer quelques milles en course permettait surtout de donner un peu « de piquant aux étapes ». La convivialité demeure un élément essentiel du Trophée. « L'esprit Teink » veut que le rameur ne soit pas seulement là pour ramer, le Trophée est un temps festif et des moments de découverte des ports escales sont offerts aux rameurs. Alors que le périple de 1992 laissait au hasard des rencontres l'organisation des escales, l'association Ur Ikara s'occupe aujourd'hui à la fois de l'intendance et de l'accueil des rameurs. Plus de 80 personnes doivent être logées et nourries tout au long du Trophée. Le contact avec les villes qui accueillent les rameurs lors des différentes étapes est crucial. Ainsi, selon les escales, les participants sont accueillis soit dans des gymnases, soit dans des trinquets, soit dans un club nautique où chacun peut se doucher et déplier son sac de couchage pour une nuit bien méritée. Les repas sont le plus souvent prévus dans des restaurants. Un membre de l'association est chargé de l'organisation de chaque étape. Chaque fois, un élu accueille l'arrivée du raid et des visites sont parfois proposées notamment lors des trois dernières éditions : une visite historique à Guernica et à Elantxobe, visite d'une conserverie de poisson à Bermeo, à Mutriko accueil par des danseurs etc. De nombreuses personnes attendent l'arrivée des rameurs à Saint-Jean-de-Luz, où un dîner est servi aux rameurs et à leur famille par les parents de l'ikastola.



Photographie 16: Ahadi durant le 18ème Trophée Teink (2010) étape vers Orio

Source: Ur Ikara

Outre le Trophée Teink, l'association Ur Ikara organise plusieurs courses de courtes distances au printemps et en été. :

- Fêtes de Socoa,
- De la Saint Jean (Saint-Jean-de-Luz),
- De la fête de la mer à Saint-Jean-de-Luz,
- Des courses ont aussi été organisées pour les fêtes de Guéthary

(6) Les avirons et la techniques de nage actuelle en *batteliku* ;*Les avirons:*

À l'origine les avirons étaient en bois, désormais ces derniers sont de plus en plus remplacés par des avirons en carbone. L'une des raisons de ce changement est que les avirons en bois étaient principalement achetés au chantier Oliden à Orio (Guipuzkoa, Pays Basque). Les avirons de ce chantier avaient la particularité d'être fabriqués en bois creux : quatre incisions étaient pratiquées au sein de l'âme centrale du manche, ou bras de l'aviron. Ces incisions avaient pour objectif d'alléger l'aviron. Il semble que la fabrication de ces avirons en bois creux se soient arrêtées avec le décès de l'homme qui s'en chargeait. La fabrication des avirons en bois est aujourd'hui possible au chantier Olabe à Lasarte-Orio. Les informations qui suivent émanent de ce chantier. Les avirons sont fabriqués à partir de plusieurs essences de bois :

- **l'âme centrale** est constituée d'un bois léger, tel de l'ayous (Afrique) ou du red cedar (Amérique du nord)
- **La pelle de l'aviron** (partie immergée) est en sapelli (bois rouge d'origine africaine)
- **Le manche ou bras**, les renforts latéraux sont en hêtre.

Des planches des différents bois sont taillées à des dimensions proches de celle de l'aviron définitif, puis assemblées entre elles. Le collage du manche est effectué avec une colle polyuréthane (PPU), et le collage pelle/bras avec une colle époxy. Les bois ainsi assemblés sont passés dans « une machine » spécialement calibrée afin de façonner les courbes de la pelle. Il s'agit d'une défonceuse couplée à un bras muni d'une roue qui repose sur un gabarrit de pelle, un mouvement latéral et d'avant en arrière déplace la défonceuse qui reproduit alors les formes du gabarrit. Cette machine n'est pas produite en série, elle est montée à l'unité par le charpentier naval lui-même. Cette « machine » ne semble pas être nommée de manière spécifique. Ci-dessous figure une photographie de « la machine outil » du chantier Olabe, suivie d'une image d'un aviron photographié avant, puis après le passage de la défonceuse, mais avant le ponçage de finition et la coupe de l'extrémité de la pelle où sera apposée une fine lamelle de bois dont les fibres seront positionnées perpendiculairement à celle de l'aviron pour éviter le délaminement (troisième photographie).





Les pelles des avirons en bois sont asymétriques la plupart du temps, voir les deux photographies ci-dessous. Le dos de l'aviron est arrondi (photographie de gauche) et l'avant ou la face est incurvée (photographie de droite).



La longueur des avirons utilisés dans le cadre du Trophée Teink se situe aux environs de 3 mètres, sachant que certains équipages ont utilisé des avirons de trainière (3m 60).

Les différents types d'avirons :



Avirons dits « de travail » :
 ces avirons sont plus courts que ceux utilisés aujourd'hui, ils sont en général construits en bois massif (il s'agit d'un monoxyle, non d'un assemblage, seule la pelle est composée de trois parties dans le cas des avirons présentés ici).
 Ces avirons ont été fabriqués au chantier Ortiz ils datent dans les années 1970.



Avirons en bois assemblés:



Avirons en carbone : Détail des pelles (les profils des pelles en carbone sont symétriques) et des manchons placés sur les bras de l'aviron



La technique de nage:

La technique de nage pratiquée en *batteliku* peut être qualifiée de « *Banc fixe* » au même titre que celle pratiquée en *battela*, *trainérille* et *trainière* par opposition au « *banc mobile* » ou « aviron Olympique ». En règle générale un *batteliku* est manœuvré par un à trois rameurs. Les avirons peuvent être maniés en pointe avec deux rameurs et un barreur. Le *batteliku* peut aussi être manœuvré par une personne seule qui nage alors en couple.

Le positionnement actuel des rameurs de *batteliku* est particulier : deux rameurs sur tribord dos à l'étrave, et un barreur sur bâbord tourné au trois quart vers l'arrière, dans une position qui lui permet à la fois de contrôler le cap du *batteliku* et de participer à la nage.

L'élément clé de cette pratique est la synchronisation d'une part entre les deux rameurs et d'autre part entre les rameurs et le barreur. Le premier rameur ou rameur 1, celui placé au centre du *batteliku*, est celui qui donne le rythme, on dit qu'il « est à la nage ». Il doit donner le rythme en fonction des conditions de mer et de vent bien sûr.

Le barreur a pour rôle de compenser les appuis produits par les rameurs, sans pour autant déséquilibrer le *batteliku* afin de le maintenir dans la bonne direction. Il joue aussi un rôle de propulsion comme nous l'avons souligné. Dans des conditions idéales de maîtrise technique il faut maintenir d'une part, le *batteliku* le plus à plat possible et d'autre part, un cap le plus rectiligne possible par rapport à l'objectif (tout en tenant compte des vagues). Le rôle du barreur est présenté souvent comme celui demandant le moins de force. Pourtant en cas de mer formée, et lorsqu'il est possible de surfer (lorsque la houle ou les vagues arrivent des quarts arrière d'une embarcation) son rôle devient beaucoup plus physique. Pour chacun des postes, la question de l'endurance est primordiale, notamment dans le cadre du Trophée Teink où les étapes peuvent atteindre une vingtaine de Milles Nautiques.

Le regard est aussi très important, ramer en harmonie impose une importante concentration quelque soit le niveau du rameur, il s'agit de toujours surveiller le mouvement de rame des deux équipiers tout en ayant une vue d'ensemble du plan d'eau (surtout en ce qui concerne le barreur): arrivée d'une vague, position des autres *batteliku* afin d'éviter un abordage, pour le maintien du cap etc. De même, les appuis sont très importants, en *batteliku* ils sont au nombre de trois: l'assise, les pieds, le tolet. L'assise qui doit être à la distance adéquate des cale-pieds et à bonne hauteur par rapport au tolet. Les tolets sont les points autour desquels sont placées les estropes qui permettent de maintenir l'aviron en appui lors du coup de rame, les positions des tolets et de l'aviron ont une incidence sur le bras de levier que devra exercer le rameur. Le positionnement de ces différents éléments est fonction de chaque rameur : sa taille, sa puissance, son endurance etc.

L'organisation des équipages varie. Par exemple au cours du Trophée Teink 2009 : certains ont défini des postes fixes, d'autres organisent des changements de poste réguliers. Les changements prennent plusieurs formes : soit le "rameur 2" tourne avec le barreur, soit tous les équipiers changent de poste tour à tour, parfois seuls les rameurs changent de postes. Les tours se font soit à la demande sur l'eau, soit sont définis avant le départ par exemple tous le quarts d'heure ou toutes les demi-heures. Le principal argument en faveur du changement de poste est la différence de force requise, le passage à la barre par mer belle serait plus reposant. Les équipages qui conservent les mêmes postes expliquent que chaque poste réclame un entraînement particulier et par suite un certain degré de spécialisation pour y être performant. Les éléments essentiels sont la cohésion de l'équipage, sa synchronisation et l'équilibre du bateau, si l'un des trois équipiers, peu importe lequel, n'assure pas son poste le *batteliku* ne peut avancer correctement.

Transmission: Une technique ancienne ou récente?

Nous avons vu que le positionnement actuel des rameurs est deux rameurs sur tribord et le barreur sur bâbord, à la poupe. De plus, le barreur participe à la propulsion. Or, si l'on observe des photos des premiers raids, on peut voir un barreur à la poupe puis un rameur sur chaque bord : c'était le positionnement adopté par les premiers propriétaires de *batteliku* en résine. L'évolution de la technique de rame dans le cadre du trophée Teink est due à Jean-Louis Laquèche, qui lui-même la tient d'un pêcheur.

Les explications qui suivent sont une synthèse des informations qui ont été données par Sébastien Albizu, l'une des premières personnes à avoir remis cette technique en pratique:

« Jean-Louis Laquèche avait discuté au port de Socoa avec un vieux pêcheur qui lui a expliqué qu'ils allaient pêcher le Chipiron à trois en *batteliku* et cela jusqu'au Cap Figuié (Fontarabie). Pour parcourir cette distance et semble-t-il dans des conditions de mer spécifiques, il était alors intéressant que le barreur participe à la propulsion du *batteliku*. La technique qu'ils employaient tombait en désuétude car plus personne n'en parlait. Ce souvenir lui est revenu en mémoire en voyant, les rameurs à bord des *batteliku* récent. Lorsque l'équipage de Manuela a appris cela en 1993, il a tout de suite effectué les premiers tests en cachette sur la Nivelle. Nous savions que nous allions plus vite explique Sébastien, mais nous ne savions pas à quel point. Un autre rameur m'a dit qu'un mauvais rameur avec cette technique allait presque aussi vite qu'un bon avec la précédente répartition des postes. À titre d'exemple, Sébastien explique : « Après avoir pris un mauvais départ, en une demi-heure nous avons remonté tout le monde sauf les frères Martinez qui ramaient à deux (sous entendu le barreur ne faisait que diriger le *batteliku*) mais étaient très bons. Ils sont ainsi arrivés deuxième de l'étape entre Socoa et Fontarabie. Cela se déroulait pendant le raid de 1993. Cette nouvelle technique signifie qu'il y avait désormais trois rameurs ou deux et demi selon les avis, alors qu'au départ il n'y en avait que deux. Bien sûr comme toute évolution elle n'a pas été acceptée tout de suite. En 1994 seul Manuela fonctionne à « trois rameurs », personne n'avait encore posé de question. »

S'il est vrai que dans certaine condition de mer il devient extrêmement difficile au barreur de jouer son double rôle face à la puissance des autres rameurs, cette technique prend tout de même rapidement le dessus. Désormais, la totalité des équipages qui participent au trophée Teink sont positionnés de cette manière durant le raid. Aujourd'hui encore cette technique est parfois critiquée. Des personnes affirment qu'elle est d'invention récente. Pourtant, un membre de l'association des anciens pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz m'a lui aussi assuré que cette technique n'est pas nouvelle, et qu'il lui était arrivé de ramer ainsi bien avant le Trophée Teink. L'une des critiques est la systématisation de l'usage de cette technique qui convient à des conditions de vent et de mer précis. Jean-Pierre Laquèche explique notamment : qu'« elle permet certe un gain de temps important en terme de vitesse, au détriment de la stabilité du bateau et surtout de la direction (cap). Cette technique a été complètement déviée de son but primaire, à tel point que certains *batteliku* ne sont même plus équipés de toletière sur bâbord. » Ne pas équiper l'ensemble de tolets tout comme ne pas emporter d'estrope de rechange posant des problèmes de sécurité.

Apprentissage:

Il n'existe pas de formation spécifique, ceux qui souhaitent apprendre à ramer demandent conseil puis s'entraînent d'eux-mêmes parfois à bord d'un *batteliku* qui leur a été prêté. La question de mettre en place un apprentissage organisé et spécifique au sein de l'association Ur Ikara a été soulevée à plusieurs reprises. Certains participant au Trophée Teink ont une pratique de l'aviron au sein de l'un des clubs proposant une formation aux techniques de nage en « banc fixe » : battela, trainerille, trainière, soit, pour ce qui concerne le Labourd du sud au nord: à Endaika (Hendaye), à Ur Joko (Saint-Jean-de-Luz) et à Iabaialde (Bayonne).

Nous avons pu assister à un exemple d'aide apportée à un équipage débutant par un autre plus expérimenté durant le Trophée Teink. En effet, l'équipage de Lano Dago, qui a terminé second en 2009, a proposé un échange de barreurs à l'équipage d'un autre *batteliku* qui participait pour la première fois au Trophée Teink. Durant une étape de ralliement, le barreur de Lano Dago expliquait à l'équipage débutant comment améliorer sa technique et l'équipage de Lano dago, de son côté a pu donner des conseils au barreur de l'autre *batteliku*. En course, chacun a repris son poste.

De nombreux équipages ont appris à ramer « seuls », en effet, ils ont parfois bénéficié du prêt d'un *batteliku* et d'aviron et se sont lancés ainsi en mer, bénéficiant le plus souvent des connaissances de leur entourage et apprenant au gré de leurs expériences. Pas de manuel comme cela pourrait être le cas dans le cadre de certaines pratiques sportives et parfois même le maintien de certains secrets jalousement gardés !

(C) Historique

Historique général:

La barque existe tout le long des côtes et voies d'eau ; elle a pris au Pays basque plusieurs formes dont celle que nous nommons aujourd'hui battel ou batteliku. S'il est difficile de donner une période précise à sa naissance, il est possible d'avancer avec Antton Goicoechea qu'elle est « *le fruit d'une longue évolution de la construction navale au Pays Basque* ». Où et quand cette forme a-t-elle véritablement vu le jour ? La question demeure.

Le terme battela date au moins du Moyen Âge. En effet, l'association Itsas Begia, cite la mention suivante : « Il s'agit d'embarcations traditionnelles qui existent depuis fort longtemps (dans les ordonnances de la Cofradia de Bermeo, rédigées en 1353, les "battela" sont mentionnés comme de moyenne importance). Ce sont les embarcations de pêche les plus petites. Elles se dédient à la capture de petites espèces côtières. » (Itsas Begia, la mer des Basques : 34).

Cette mention ancienne doit être étudiée avec soin. D'une part, rien ne permet d'affirmer que l'embarcation dont il est question possède réellement les caractéristiques techniques du batteliku que nous connaissons aujourd'hui. En effet, au Moyen-Âge les navires sont construits à clins. Ce n'est qu'au 15^{ème} siècle que la construction à franc-bord se généralise en France. D'autre part, une ambiguïté subsiste en raison du nom même de l'embarcation. Le terme battel pourrait désigner n'importe quelle embarcation de petite taille et être employé comme terme générique. Rappelons que si le terme batteliku désigne aujourd'hui une embarcation spécifique, il n'est qu'une variante de « *batel* ».

De la fin du XIX^e siècle aux années 1960 : Une pêche complémentaire...

Nous ne possédons pas suffisamment d'information sur les usages du *batteliku* pour avancer une véritable approche ethnographique, il nous est arrivé de ne pas pouvoir recouper certaines informations, cette partie ne constitue donc qu'une première approche. Ainsi nous n'avons par exemple pas réussi à nous faire une idée du nombre précis de ces embarcations le long de la côte labourdine, ni même pour la baie de Saint-Jean-de-Luz – Ciboure, pour les périodes sur lesquelles nous avons enquêté. Certains usages ont été consignés par l'association Itsas Begia dont des aménagements du *batteliku* où de petits viviers auraient été installés et sur l'armement embarqué, il semble aussi, que l'association Albaola (Pasaia) mène quelques enquêtes, mais cette dernière ne semble pas avoir encore proposé de publication.

La taille d'une embarcation est (rappelons-le) déterminante du point de vue des usages. Une embarcation de 6 mètres et d'à peine quelques tonneaux n'est pas favorable à l'organisation de pêche lointaine et en haute mer. Elle est adaptée à la pêche côtière et à des déplacements de courte distance. Ainsi en est-il du *batteliku*. Cette embarcation relève de l'espace domestique, il permet de pêcher « *derrière la maison* », même si, occasionnellement des trajets relativement longs ont pu être effectués en *Batteliku*. En effet, cette embarcation, malgré sa petite taille possède une très bonne stabilité.

Le *batteliku* semble posséder un statut quelque peu particulier parmi les embarcations de pêche. Il est manœuvré le plus souvent par un pêcheur professionnel, mais hors du cadre de la pêche professionnelle. En effet, les pêches pratiquées en *batteliku* semblent être des pêches complémentaires, elles auraient été pratiquées en hiver entre des campagnes de pêche à la sardine où les marins pêcheurs étaient embarqués à bord d'unités plus grandes. Ces pêches auraient été aussi pratiquées par les classes d'âge « extrêmes », jeunes hommes et hommes âgés, le plus souvent retraités de la pêche. Si ces pêches ne semblent pas reconnues comme relevant des pêches professionnelles par certains, il n'en demeure pas moins qu'une partie voir la totalité des ressources marines ainsi pêchées étaient revendues à des commerçants locaux notamment des restaurants et hôtel.

Il est délicat de manier les différents qualificatifs donnés au nom « pêche ». En effet, e que l'un considère comme une pêche artisanale, sera industrielle pour l'autre. S'il existe des définitions précises des termes « professionnel, artisanal, industrielle, côtière, hauturière etc. » dans des contextes administratifs ou de recherche, ces frontières doivent être abordées de manière fluctuante, une technique d'appropriation des ressources marines ne suffisant pas par exemple à donner un caractère artisanal ou industriel à une pêche etc. Ainsi que dire des pêches pratiquées en *batteliku* par des pêcheurs par ailleurs, reconnus comme étant des professionnels et dont le fruit est parfois commercialisé ? La nuance mais cela reste une hypothèse pourrait être liée à plusieurs critères : à la présence d'un armateur, aux modalités d'échange ou de partage de la ressource marine. Il faudrait donc porter notre attention sur les modalités d'organisation de l'équipage, et probablement aussi sur le passage des ressources ou non par l'encan. Ce point doit être approfondi.

Nous venons d'évoquer la dimension domestique, au sens ethnologique du terme, du *batteliku*. Jusque dans les années 1950, cette embarcation est en général détenue par une famille de pêcheur. Ces embarcations semblent avoir fait l'objet de prêt notamment à des familles qui ne pouvaient s'en faire construire. Plusieurs fils de pêcheurs ont fait leurs premières armes à bord d'un *batteliku*. Ils apprenaient ainsi de nombreux gestes et savoirs

indispensables à la pratique professionnelle de la pêche. Parmi ces gestes, figure la technique de nage. (Le terme *nager* s'applique ici à la manipulation des avirons). Plusieurs pêcheurs semblent aussi y avoir appris les premières techniques de pêche « embarquées ». Ainsi, plusieurs personnes racontent comment étant jeunes, ils allaient poser des pertoles (casier) dans la baie de Saint-Jean-de-Luz -- Ciboure, comment à ces occasions ils ont pour la première fois pris contact avec les changements météorologique, surpris par un coup de « *bouillarta* » (certains disent *brouillarta*) ou *d'enbata* (violent coup de vent d'ouest, qui se produit subitement. Les termes *bouillarta* et *enbata* sont synonymes, le premier étant employé notamment autour de la baie de Saint-Jean-de-Luz, le second plus vers Hendaye.).

Pour ce qui concerne la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle les usages confirmés par des pêcheurs ou des fils de pêcheurs sont les suivants:

- Le *batteliku* est une embarcation qui semble avoir servi à la contrebande, et durant la l'occupation allemande et la Guerre Civile espagnole, des pêcheurs auraient fuit en *batteliku*.
- Le transport de passagers. Soit à titre individuel, soit à titre payant : un passeur entre Hendaye et Fontarabie traversait sur un *batteliku*; Parfois des élèves de Fontarabie scolarisés à Hendaye se rendait à l'école en *batteliku*. Passage du port d'Hendaye à Ondarraltxu (aujourd'hui ondarraitz, la plage.) car le pont de Belcenia et la route n'existaient pas.
- Des promenades touristiques ont aussi eu lieu au début du siècle dans la baie de Txnigudi jusqu'à l'île des faisans. Andoni Etxarri m'a notamment parlé de photographies montrant plusieurs *batteliku* répartis le long de la Grande Plage d'Hendaye en attente de touristes. Ces usages dans le cadre de la plaisance semblent ne pas avoir été développés dans la baie de Saint-Jean-de-Luz – Ciboure, ils seraient donc particulier à Hendaye.

Les pêches pratiquées à bord d'un *batteliku* seraient la suivante:

- ~ La pêche à la palangre
- ~ Les pêches au chipiron ou encornet.
- ~ Pêches de rocher par l'accès maritime (coquillages notamment)
- ~ Pose de paniers à crabes
- ~ Quelques filets droits
- ~ Pêche à la traine en attachant la ligne soit à l'orteil pendant que le pêcheur rame, soit en attachant la ligne à la main qui manœuvre l'aviron ce qui permet de lui insuffler le mouvement de va-et-vient pour faire nager le leurre et de sentir la touche. Ce point fait l'objet de controverse, de même pour ce qui concerne la pêche au thon observée par certains, et que d'autres qualifient d'impossible, nous nous refusons à prendre parti.

La pêche est aujourd'hui pratiquée par un grand nombre de personnes aux origines géographiques et socioprofessionnelles très diverses notamment lorsqu'elle se déroule à proximité de la côte. Désormais d'autres types d'embarcation sont privilégiés aussi bien par les professionnels, que les anciens professionnels ou les plaisanciers. Le *batteliku* n'assume plus de rôle parmi les activités de subsistance. Si certains pêchent occasionnellement le chipiron à la turlute ou à la ligne à bord d'un *batteliku*, les usagers actuels n'ont parfois aucun

lien avec le « monde de la pêche » voir avec le domaine maritime. En effet, dans le cadre des pratiques sportives certains ne naviguent que lors des entraînements et des courses organisées par l'association Ur Ikara.

Chronologie récente

Les parties en italiques sont établies à partir des informations de : Itsas Begia, la mer des Basques : 35

Il semble que le *batteliku* ait été affiné durant le période de la Première Guerre mondiale. D'abord plus ventru, les pêcheurs les ont peu à peu affinés pour se rendre plus rapidement sur les lieux de pêche. Une personne explique ce phénomène par la forte concurrence entre pêcheurs qui dès lors devaient se rendre le plus rapidement possible sur les lieux de pêche et rentrer au port les premiers pour bien vendre leurs poissons. Il semble que l'abandon du *batteliku* dans le cadre des activités de pêche se déroule au cours des années 1960, 1965. Les *batteliku* sont laissés dans l'eau où ils ont peu à peu pourri jusqu'à ne plus être réparables. Finalement, leur propriétaire les sortait de l'eau pour les brûler.

1979 : *Jean-Pierre Laquèche restaure Ago Lo, battela de 1948.*

1986 : *L'association Itsas Begia reconstruit un battela en bois baptisé Itsas Begia, pour renouer avec ce type d'embarcation qui n'avait pas été construite depuis longtemps et menaçait de disparaître au Pays Basque Nord.*

1988-1989, les premiers défis entre *batteliku* sont lancés dans la baie de Saint-Jean-de-Luz.

1989 : *Jean-Pierre Laquèche fait don d'Ago Lo à Itsas Begia pour ses collections après en avoir fait un moule avec le chantier Ordoqui. Beaucoup de battela naviguant aujourd'hui sont issus de ce moule.*

1989 : Le chantier Ordoqui construit le premier *batteliku* en résine à partir d'Ago Lo.

1990: *Itsas Begia restaure Martina, un battela de 1950. C'est depuis cette époque que les *batteliku* sont revenus dans le port de Socoa*

Décembre 1990 Manuela

1992 : Philippe Martiarena, Pascal Hariscain et Alexandre Dunoyer quittent Saint-Jean-de-Luz et rallient Bilbao à bord de Teink.

1993 : création d'Ur Ikara

1993 : Premier Trophée Teink : huit *batteliku*, dont deux en bois, prennent le départ : Teink, Donibane Irmako, Bizia, Manuela, Théo, San Firmin (le premier) et Itsas Begia (le nom du huitième manque).

1994 : *le chantier des frères Marin à Ciboure propose une version traditionnelle en bois.*

2006 : le chantier Marin construit son premier *batteliku* en résine.

27 juillet 2009 : 16 *batteliku* prennent le départ du 17ème Trophée Teink ralliant Bilbao à Saint-Jean-de-Luz. Pour la première fois le raid se déroule sur 5 jours, l'arrivée à lieu le 1er août.

Le XXème trophée Teink aura lieu en 2012, un grand nombre de *batteliku* sont attendus à cette occasion.

(D) Intérêt patrimonial et mise en valeur

Modes de valorisation

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Plaquette | <input checked="" type="checkbox"/> Site internet |
| <input type="checkbox"/> Guide | <input type="checkbox"/> Boutique |
| <input type="checkbox"/> Portes-ouvertes | <input type="checkbox"/> Show-room/galerie |
| <input checked="" type="checkbox"/> Exposition | <input type="checkbox"/> Foire/salon |
| <input type="checkbox"/> Festival | <input type="checkbox"/> Label Entreprise Patrimoine Vivant |
| <input type="checkbox"/> Routes des MA | <input type="checkbox"/> Pôle des MA |
| <input type="checkbox"/> Résidences d'artistes | <input type="checkbox"/> Réseau de professionnels |
| <input type="checkbox"/> Autre : hôtel d'activité – Potager du Dauphin, Meudon | |

Actions de valorisation :

La sauvegarde du *batteliku* est liée au maintien et à la promotion des usages dans le cadre de pratiques sportives ou de sorties de loisirs soit pour ramer soit pour pratiquer divers pêches côtières telles que la pêche au chipiron.

Dans le cadre patrimonial, l'association Itsas begia, basée à Ciboure, a mené à bien plusieurs projets autour du *batteliku*. Itsas Begia possède trois *batteliku* en bois: Ago Lo; Martina qui doit être restauré et Itsas Begia (reconstruction). L'association organise plusieurs manifestations patrimoniales auxquelles le *batteliku* Itsas Begia participe : à titre d'exemple la rencontre voile aviron qui en 2009 c'est déroulée les 30-31 mai. Durant cette manifestation des embarcations traditionnelles de différents ports du littoral atlantique sud (d'Arcachon) sont venues à Saint-Jean-de-Luz. Partant de Socoa, ils se sont rendus à Guéthary, ont remonté une partie de la Nivelle puis ont effectué une sortie dans la baie de Saint-Jean-de-Luz – Ciboure. C'est l'occasion de faire connaître ces embarcations et de rappeler l'histoire du littoral basque.

Au Pays Basque Sud, à Paisaia, l'association Albaola possède pour le moment 4 *batteliku* : un réparé, deux en cours de restauration, un en construction neuf, plus ventru, il correspondrait à une forme de travail (19ème), par ailleurs cette association ouvre un espace d'exposition et un atelier de restauration.



Photographie 17: Embarcations ayant participé à la manifestation voile-aviron de 2009 sur la cale du port de Guéthary au premier plan au centre se trouve le *batteliku* « Itsas Begia ».

Modes de reconnaissance publique (niveaux local, national, international) :

Itsas Begia a produit plusieurs panneaux à l'occasion de l'exposition la Mer des Basques. Ces panneaux comprennent des informations d'ordre historique et d'anciennes photographies. Cette association souhaite trouver un local afin de pouvoir exposer Ago Lo, mais aussi les autres embarcations qu'elle possède ainsi que des maquettes de bateaux de pêche réalisées au 1/40ème par leur atelier maquettisme, les panneaux cités ci-dessus etc. pour donner une vue d'ensemble de l'histoire de la pêche à Saint-Jean-de-Luz – Ciboure.

Aucune action de sauvegarde ou de création d'un lieu évoquant la mémoire maritime ne sont prévus au niveau des communes ; Le musée de la Mer à Biarritz est le seul qui présente des éléments de l'histoire maritime locale et des informations relatives aux techniques de pêches actuelles.

L'organisation de Trophée Teink par l'association Ur Ikara est la seule action qui participe au développement actuel des usages du *batteliku*. La plupart des embarcations construites le sont en lien avec la participation au raid.

Le chantier Marin est le dernier chantier à notre connaissance, qui propose la construction de *batteliku* et autres embarcations en bois suivant les techniques évoquées ci-dessus.

Documentation / éléments bibliographiques/inventaires déjà réalisés :

Bonnet Claude, 1926, *Manuel du petit charpentier de marine*, réédité in 1995, *Construction pratique des embarcations et petits yachts en bois*, Chasse Marée/Ar Men, Tours. Cet ouvrage comprend trois manuels pratiques publiés en 1890 (J De Catus), en 1895 (Georges Soé) et celui de Claude Bonnet. Cet ouvrage ne mentionne pas le *batteliku*, je m'en suis servi dans le cadre de la réalisation du lexique.

Itsas Begia, 1996, *Eskualdunen itsasoa, La mer des Basques*, Document d'accompagnement de l'exposition du même nom, 34p. une page est consacrée au *batteliku*.

Chasse Marée, Naviguer autrement. Ago Lo La renaissance d'un *batteliku*, J-P Laquèche – Marc Larrarte, n°16, mars 1985.

Itsasoa El mar de euskalerrria, la naturaleza, el hombre y su historia, VOL VII, collectif, euskokultur eragintza, Donostia.

Document vidéo :

Ur Ikara, *15ème Trophée Teink : 30 juillet – 4 août 2007, Raid Bilbao – Saint-Jean-de-Luz en batteleku*, en français et basque.

Pages web :

<http://itsas.begia.pagesperso-orange.fr/>

<http://www.itsasbegia.over-blog.com/>

<http://www.ur-ikara.com/>

Glossaire

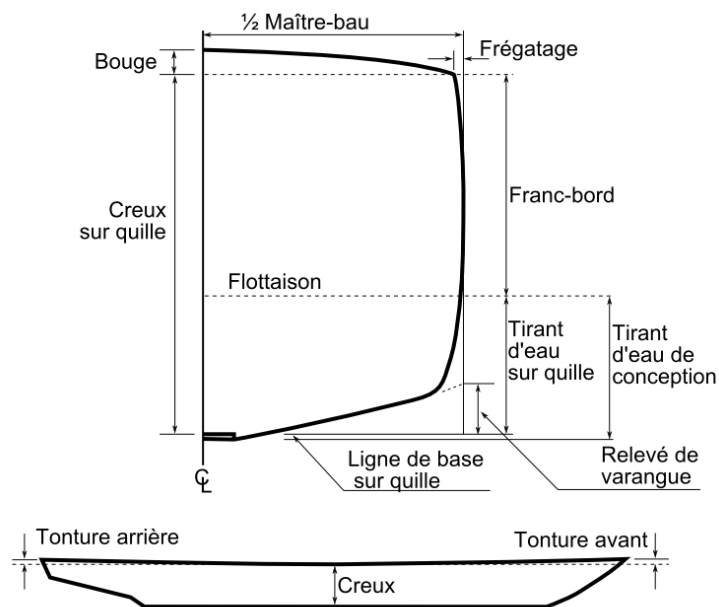


Figure 1: Divers éléments de la forme d'un navire.

© Rémi Kaupp, CC-BY-SA-2.5, Wikimedia Commons

Avirons en couple : lorsque le rameur manie deux avirons, un sur chaque bord.

Avirons en pointe : lorsque le rameur manie un seul aviron à deux mains le plus souvent.

Boga : ce terme serait d'origine espagnole, il signifierait souquer. Il s'agit d'un terme d'encouragement à ramer ferme.

Bordé : ensemble des parties qui constituent la partie extérieure de la coque, bordage dans lequel sont fixées les membrures, ou qui est fixé sur les membrures selon les modalités de construction.

Eskavenka : pièce de bois placée sur l'étrave qui servait à crocher les bouts.

Estrope : anneau réalisé dans différents matériaux qui permet de maintenir l'aviron en pression contre le tolet.

Étambot : pièce fixée à l'arrière de la quille sur laquelle sont fixés les bordés.

Étrave : Pièce qui prolonge la quille vers l'avant de l'embarcation et désigne parfois par extension la partie avant du navire

Flancs frégatés : une coque est frégatée lorsque le haut du franc-bord est rentrant.

Kabela : plat bord.

Membrures : ployées : bouillies ou étuvées, chauffées à la vapeur afin de les ployer plus facilement, cette technique est la plus respectueuse de la ligne du bois. Sciée, ou chantournée.

Poupe : arrière d'un navire.

Proue : avant d'un navire.

Tillaque : à l'avant et à l'arrière du *batteliku*. Cette pièce de bois est souvent décorée, l'un des décors le plus fréquent est la croix basque.

Tolet : espar fixé sur la toletière. Placé sur le plat bord il constitue le point d'appui de l'aviron. L'estrope est passée autour de l'aviron et du tolet. Les tolets sont soit en bois soit en teflon.

Toletière : pièce sur laquelle est fixé le tolet. La toletière est généralement en bois, cela même sur le *batteliku* en résine. Traditionnellement, la toletière, et par suite le tolet, étaient positionnés selon la longueur de l'avant-bras du futur propriétaire. Ce dernier s'asseyait sur le banc de nage et posait son avant-bras le long du plat bord, le tolet étant placé au niveau de son poing.

Tonture : « *courbure longitudinale du pont d'un navire qui se relève vers l'avant, de la ligne de tonture dépend toute l'élégance d'un navire. Il faut en étudier le dessin avec soin* » (Bonnet, 1926 : 78) Par extension, la tonture désigne la différence de hauteur entre le point le plus bas et le point le plus haut du navire. La tonture est dite positive lorsque l'étrave et la proue du bateau sont plus élevées que le milieu. C'est la plus courante.

Vrague : pièce de bois sur laquelle reposent les bancs de nage. Sa hauteur est variable surtout lorsqu'il s'agit de *batteliku* en résine, pas de mention de variation de hauteur de cette pièce en ce qui concerne les *batteliku* en bois.
Flancs frégatés : une coque est frégatée lorsque le haut du franc-bord est rentrant.

Tonture : « *courbure longitudinale du pont d'un navire qui se relève vers l'avant, de la ligne de tonture dépend toute l'élégance d'un navire. Il faut en étudier le dessin avec soin* » (Bonnet, 1926 : 78) Par extension, la tonture désigne la différence de hauteur entre le point le plus bas et le point le plus haut du navire. La tonture est dite positive lorsque l'étrave et la proue du bateau sont plus élevées que le milieu. C'est la plus courante.

(F) Données techniques

Dates et lieu(x) de l'enquête : 2009-2010, Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, Socoa, Hendaye.

Date de la fiche d'inventaire : septembre 2010

Nom de l'enquêteur ou des enquêteurs : Fance Stéphanie

Nom du rédacteur de la fiche : Fance Stéphanie

Nous sommes ouverts à tous nouveaux témoignages venant enrichir cette fiche.