

# Le bateau idéal

## J'ai rêvé du bateau de pêche idéal

Combien sommes-nous, acheteurs potentiels du bateau de pêche plaisance ?...Le salon de La Rochelle nous a montré ainsi que celui de Paris, comme chaque année, quelques innovations intéressantes dans ce domaine mais les avancées sont bien minces et les architectes semblent très coincés sur des conceptions qui datent. Ah !, il va falloir que nous les amenions à la pêche ces concepteurs !...

Nous autres, pêcheurs assidus, pouvons apporter notre contribution à cet exercice difficile qui est de faire la description relativement exhaustive du bateau de pêche "pêchant". Souhaitons, en toute modestie, que les architectes navals des nombreux chantiers français -petits ou très importants- s'en inspirent un peu. Les considérations prises en compte concernent aussi bien la fonction pêche proprement dite que l'ergonomie ou la facilité de maintenance car c'est bien le "bateau plaisir" qui est ciblé.

Evidemment, les constructeurs sont tenus de respecter un certain nombre de normes que nous ignorons et nombre d'entre eux vont parfois sourire à la lecture de cet article. Le bateau idéal n'est peut-être pas pour demain mais nous sommes convaincus que le meilleur sera celui qui s'approchera le plus près de notre "rêve".

Il est intéressant de constater que quasiment tout ce qui est énuméré ci-dessous existe aujourd'hui mais...saupoudré sur plusieurs bateaux, ce qui tend à prouver que l'objectif n'est peut-être pas si compliqué à atteindre...

## Taille

on peut imaginer 2 modèles, l'un situé entre 6m et 6,5m, un autre de 7m. Le plus grand doit permettre au capitaine et à son épouse d'y dormir avec un minimum de confort; mais pour autant, est-il fatal d'avoir des couchettes fixes qui encombrer inutilement le volume les 9/10ème du temps alors que des banquettes mobiles ou des hamacs feraient l'affaire ?.

Ces navires doivent être très maniables, la barre à roue (sans assistance) se tourne avec un doigt.

## Motorisation



GRAND  
CAPOT

Diesel évidemment, in bord, de préférence avec ligne d'arbre et un inverseur qui permet l'installation d'un ralentisseur (trolling valve) indispensable pour la traîne (vitesse 0 à 3 nœuds). Le moteur n'est pas implanté entre la cabine et la

baignoire mais seulement sous la baignoire, son accessibilité est plus aisée...et la timonerie gagnera beaucoup en confort car "bonjour les décibels" lorsque les moteurs sont situés sous la timonerie !...

La puissance permet d'évoluer entre 13 et 18 nœuds à la vitesse économique: il est très important que le passage à la pompe ne devienne pas le cauchemar du plaisancier.

## La timonerie



Elle offre une excellente visibilité sur 360° depuis le poste de pilotage (pare brise et tableau de bord descendant assez bas, angles morts limités). Que le capitaine soit assis ou debout, il est confortablement installé et sa position est idéale pour contrôler l'ensemble du navire. La visibilité vers l'avant est bonne même depuis l'arrière lorsque le pêcheur est à sa barre franche debout ou assis. Pour l'aération de la timonerie, on préfère les hublots plus durables que les vitres coulissantes. Les coffres ou placards de rangement sont nombreux, sous le plancher, sous les sièges, sous le tableau de bord, sur les côtés. On y range les gilets, les fusées, le matériel de pêche, les boissons... La timonerie dispose d'une large casquette au dessus de la porte, évitant aux "matelots" de prendre la douche lorsque l'on fait route (hauteur sous casquette à 1.85m au minimum). La timonerie est accessible sans marche ou avec une dénivellation réduite pour permettre des entrées et sorties rapides et multiples en toute sécurité. Le réchaud à gaz est indispensable pour le café, on s'en sert beaucoup si il est accessible et pratique, il est sans intérêt lorsqu'il se trouve sous le siège du capitaine !.. Une occultation aisée de la timonerie par stores intérieurs serait très appréciée et remplacerait avantageusement les bâches extérieures qui pourrissent et dont la mise en place est un exercice physique pour le capitaine !...



une casquette  
de grande  
dimension

## Un tableau de bord

Il est suffisamment grand pour encastrer toute l'électronique (la surface est suffisante pour un GPS et un sondeur séparés car les appareils regroupant les deux fonctions ne sont pas très adaptés à la pêche) y compris les radios et les instruments moteur, le compte tours est sous les yeux du capitaine, pas en face de son nombril... Lorsque le capitaine est à la barre franche en pêche de traîne de fond, ou lorsqu'il est sur un côté en pêche de dérive, il doit impérativement

pouvoir consulter le sondeur qui le renseigne sur l'évolution des fonds. Cela suppose que ces appareils soient visibles par la porte arrière ouverte de la timonerie. Ce tableau de bord comportera aussi une large surface (avec des séparations évitant les "glissades") permettant d'y déposer de nombreux objets, de déposer les leurres, les lignes... Une tablette qui permet de déplier une carte marine et qui s'escamote sous le tableau de bord est très utile. Certaines cabines permettent d'encastrer quelques instruments en hauteur, au dessus du pare brise, c'est une bonne solution. Et merci de prévoir le passage des nombreuses alimentations et fils divers nécessaires à toute l'électronique...et à ses antennes !. Juste un petit tube, ce n'est pas beaucoup demander !..., pourrait-on se passer de l'électronique ?.

## Deux essuie-glace avec lave-glace

Imaginerait-on une voiture sans lave-glace ? et pourtant en mer, il nous faut souvent éliminer les dépôts de sel qui se forment sur les vitres.

## Rangements pour les cannes

à l'intérieur de la cabine, latéralement et permettant aux cannes et moulinets de rester montés; cela implique des emplacement assez longs sans cloisons (env.2,5m).

## Une barre franche



banquette à la barre franche  
et commande trolling valve

toujours en place, à bonne hauteur, que l'on soit debout ou assis. Ne pas négliger le siège ou ce qui en fait office car il est indispensable durant les heures de traîne !... La commande du trolling valve est évidemment accessible depuis la barre franche (c'est une erreur de la placer sur le tableau de bord).

## Accessibilité aisée

Les francs bords ne sont pas trop hauts afin de favoriser une moindre prise au vent, donc une moindre dérive; si un garde corps est utilisé, il sera éventuellement escamotable pour faciliter la remontée des matériels de pêche. Accès facile, rapide et sécurisé à l'avant du bateau -pour pêcher ou pour accéder au mouillage - par passavant(s) avec un sol plat ou en légère pente mais sans marche. Eventuellement un accès latéral à la timonerie (une porte latérale supplémentaire n'est pas indispensable mais c'est une bonne idée). en plus de celui de l'arrière, et toujours avec un sol comportant le moins de différences de niveaux possibles. Si le constructeur choisit un seul passavant, il serait judicieux qu'il soit placé du côté de l'accès principal à la cabine et non l'inverse pour faciliter vraiment les déplacements.

ments sans être obligé d'enjamber le capot moteur (il faudrait par exemple un passavant à gauche si la porte arrière est à gauche, et inversement).

### Un emplacement pour le radeau de survie

Facilement accessible (à proximité de la porte de cabine si on choisit de le placer à l'intérieur). Les constructeurs qui prennent cet équipement de sécurité -obligatoire- en compte sont rares !.

### Des mains courantes



ou poignées de maintien sont en nombre suffisant et pas seulement à l'extérieur car ces accessoires sont aussi indispensables à l'intérieur afin que les passagers puissent se tenir debout en toute sécurité car la mer n'est pas toujours une autoroute...

### Accessibilité moteur et facilité de maintenance

Un grand capot dégagant la mécanique ; les vannes, le coupe batterie, la batterie(s) et les jauges sont accessibles sans contorsions (de nombreux pêcheurs n'ont plus 20 ans !). Pourquoi pas une pompe électrique de vidange moteur comme le réalisent certains constructeurs et un filtre à huile que l'on peut changer en gants blancs, le rêve !. Le capot moteur est condamné par une tirette depuis l'intérieur de la cabine évitant ainsi le cadenas qui s'oxyde et qu'il faut changer tous les ans...

### Une grande baignoire

plane, robuste et facile d'entretien - attention, c'est là que nous pêchons, elle ne sera jamais assez grande. Elle est dotée d'une évacuation rapide de l'eau : des drainages surdimensionnés, des dalots importants latéralement et à l'arrière car nous, on en jette des seaux d'eau !...

### Plusieurs coffres

s'ouvrant dans la baignoire et permettant de ranger le filet avec ses bouts et ses lests, les caisses,

les bouts et bouées, le panier à strouille, l'épuisette, les gaffes...etc. Nous déclarons haut et fort qu'un filet que l'on est obligé de ranger dans la timonerie, ça pue !...alors par pitié : des coffres !...

### Une baille à mouillage

grande et profonde

### Une bitte d'amarrage

à l'avant, bien dimensionnée et ne gênant pas l'accès à la baille à mouillage ni la circulation en action de pêche, même si le bateau est à l'ancre.

### Des porte cannes

en nombre suffisant, permettant plusieurs orien-



tations...et ne conduisant pas l'eau à l'intérieur de la double coque !...

### Accès à l'hélice

Un vieux rêve !...une trappe et un puits pour couper un orin pris dans l'hélice (aspect sécurité à gérer). Un autre détail important : si l'hélice se trouve souvent derrière la quille et protégée par un sabot, ce n'est pas toujours le cas. Quoi qu'il en soit, l'hélice doit toujours être protégée car l'utilisation de matériels de pêche multiplie les risques de bouts dans l'hélice, il est incompréhensible que cette protection soit encore proposée en option sur un bateau de pêche.

### Et en conclusion,

des équipements robustes, durables et faciles d'entretien : comme par exemple une barre à roue en inox plutôt qu'en bois vernis; des hublots ronds ou ovales plutôt que des vitres coulissantes qui, on le sait, ne coulissent pas longtemps ; du verre pour le pare brise, plus résistant aux essuie-glaces que les matières plastiques ; des plats bords recouverts par des pièces de bois interchangeables et suffisamment longues et surtout sans aspérités pour permettre de mouiller un filet sans qu'il raccroche; des gros



taquets d'amarrage ; un bon gros bourrelet de protection tout autour (le liston), des évacuations d'eau soignées qui éviteront les rétentions d'eau sur le pont et la formation de mousses. Quelques options pourront répondre aux souhaits des plus exigeants : banquettes passagers, table escamotable dans la baignoire, hublot de toit, siège passager, plate-forme arrière, toilettes...ou barre à roue en bois vernis...

Messieurs les concepteurs, merci de matérialiser notre rêve !...mais attention, ; n'oubliez pas que CE BATEAU DOIT tenir parfaitement la mer et ETRE BEAU !.

Guy PERRETTE - CNGV PP

## Belle pêche à Kerlouan

### Inoubliable matinée aux "Anglaises"

5h30 : Le jour se lève à peine et mon père agenouillé sur le pont a déjà la tête dans le compartiment moteur.  
"De l'eau, de l'huile, du gasoil, tout est OK ! Mets donc en route !"

Après dix minutes de chauffe et une mise en ordre du bateau, la chaîne dérape dans l'écubier et c'est parti.

Petite bise de suroît, mer belle, le "Gwalarn" sort

du port à vitesse réduite laissant derrière lui un sillage à peine visible.

C'est un instant magique, presque irréel tellement il est rempli d'espoirs et d'incertitudes. Dix minutes de route, les lignes à lançons sont à l'eau et ils ne se font pas attendre aujourd'hui, la détection est maximale et les petites mitraillettes genre Micromit ou équivalents font merveille.

Trois petites dérives et une bonne provision de vifs tournent maintenant en rond dans le vivier

d'eau de mer.

"- Tu prends la barre Vincent ?

Je vais préparer le matériel.

- Oh oui, avec plaisir.

- Bon... Cap nord, nord-ouest, tu montes à 3400 tours et ouvre l'œil !"

Tant pis, je ne ferai pas un petit somme mais qu'importe... j'adore piloter.

Les cannes de 2,70m sont équipées d'Emblem 4500 garnies de tresse