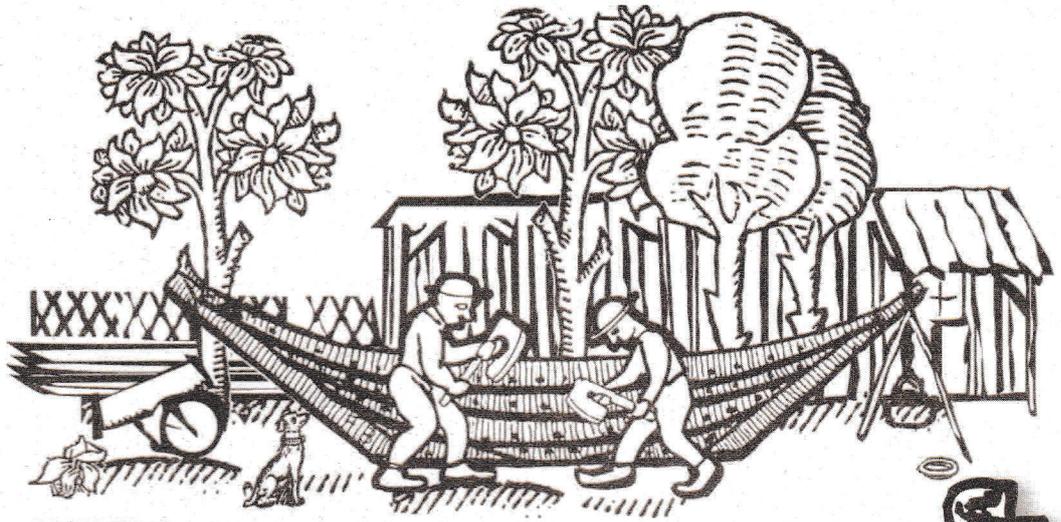


N° 2

juin  
2007



## Le scute de Savonnières

Suivi d'une reconstitution archéologique

### L'édito

Reconstituer un ancien bateau de Loire.

Les techniques nautiques sont une des rares activités humaines dont l'histoire puisse faire l'objet d'une vérification expérimentale. La reconstitution fonctionnelle en grandeur, c'est-à-dire à l'échelle de l'homme d'un bateau d'autrefois, étant possible, elle fait partie de la démarche de l'archéologue nauticien dont elle est l'aboutissement nécessaire. Elle seule permet de répondre aux questions qui se posent à l'historien et au public : comment fonctionnait ce bateau ? à quoi servait-il ? comment était-il construit ? ou plus précisément, comment faisaient nos ancêtres pour le construire ? etc...

La reconstitution historique présente bien d'autres avantages. Mieux que la publication (cependant indispensable) elle parle d'elle-même, directement au public, à son public qui est son destinataire naturel. Elle le fait participer à la recherche et à la découverte d'une part méconnue de son histoire, celle des activités nautiques de ses, de nos ancêtres ligériens, à travers le patrimoine archéologique fabuleux des innombrables épaves de bateaux qui dorment dans les sables du lit de notre Loire.

La reconstitution de notre scute ligérien, et le bulletin archéologique qui l'accompagne, fournissent une base scientifique et des illustrations inépuisables aux divers produits médiatiques qui constituent notre environnement culturel quotidien. Elle permet enfin de faire participer activement les amateurs passionnés que sont les « Bateliers du Cher » à l'aventure de la recherche archéologique.

François Beaudouin  
Conservateur du patrimoine nautique



Les Bateliers du Cher ont participé à la Route du Sel

### Sommaire

L'édito

Les bases archéologiques

Le scute, bateau européen, français... ligérien

Bibliographie nautique de François Beaudouin

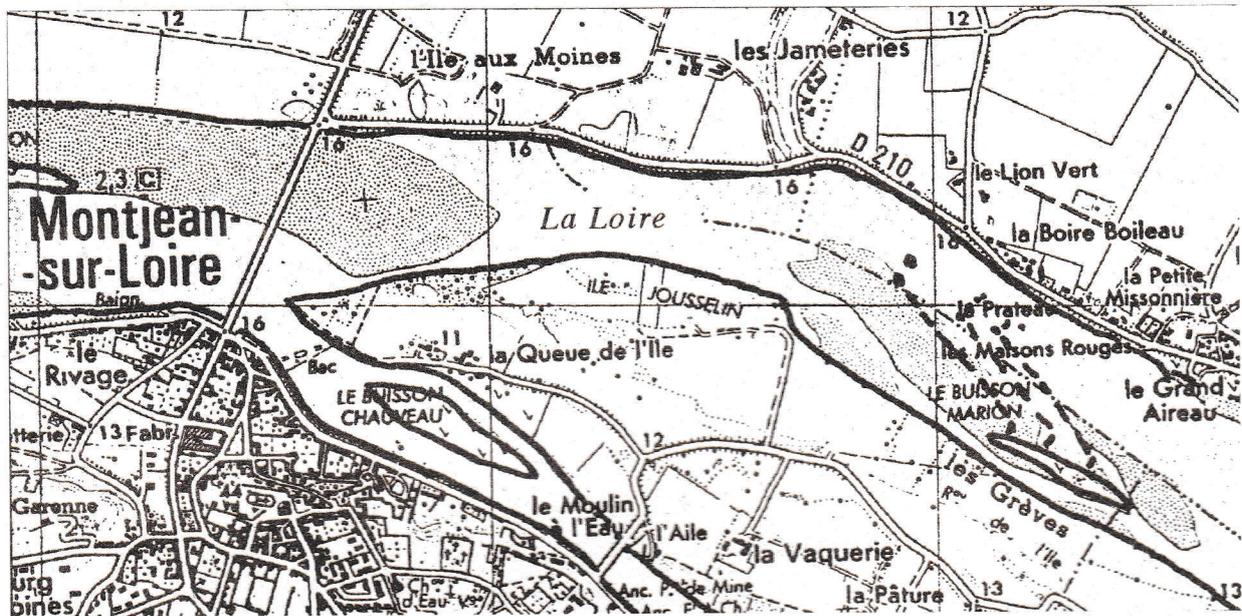
Les Bateliers du Cher en bref

23 et 24 juin 2007

fête de la batellerie de Savonnières

# Les bases archéologiques de la reconstitution du scute de Savonnières

## Les épaves de l'Écomusée de Montjean (Maine-et-Loire)



En 1987, le Grand bras nord de la Loire à Montjean a été concédé à l'entreprise Brangeon pour extraction sablière à l'aide d'une drague flottante travaillant jusqu'à deux mètres cinquante de profondeur. Cette extraction, commencée près du pont de Montjean, s'est avancée progressivement vers l'amont et a mis finalement au jour un système complexe de trois épis parallèles formés d'enrochements maintenus par des pieux battus dont la datation d'une trentaine d'entre eux par dendrochronologie a fourni une date de plus ou moins 1180 avec une très faible marge.

Ces épis sont des « duits à pertuis » destinés à rassembler les eaux d'étiage dispersées en bras multiples à courant lent afin de permettre le fonctionnement de moulins à nef et d'allonger leur durée d'exploitation annuelle.

Plusieurs pièces de bateau, arrachées à des épaves immergées au voisinage de ces duits par la drague, puis véhiculées vers l'aval par le courant ont été recueillies sur les grèves d'étiage à partir de 1991 par l'équipe de « l'atelier bateau » de l'Écomusée de Montjean dirigée par son fondateur Philippe Cayla. Certaines de ces pièces détachées appartiennent à des bateaux d'une famille architecturale dont nous ignorions l'existence en Loire. Ce sont six « courbes » et une demi douzaine de planches de « platelage ».

Les épaves, les duits et la couche de sable qui les contient reposent sur un socle de « jalle », vase dure qui n'a pas été entamée par le dragage.

En 1994, l'Écomusée de Montjean avec le concours d'Emmanuelle Miéjac a entrepris l'étude descriptive de ces structures dites du Grand-Aireau, du nom du lieu-dit riverain contigu. Philippe Cayla a publié un article important : « Épis de pêcherie et ouvrage médiévaux en Loire Angevine » dans les « Actes de la Table Ronde d'Angers » mars 1996.

\* Pour les termes nautiques courants voir les définitions du dictionnaire « Le Petit Robert ».

Pour les références techniques, se reporter à la bibliographie en fin de bulletin.

## Courbe 1 (Voir dessin paru dans le bulletin n° 0 de décembre 2006)

Cette épave a été trouvée lors de l'étiage de 1991, en amont immédiat du pont de Montjean, dans le Grand Bras près de la pointe aval de l'île de Chalonnnes. Il s'agit d'une « courbe » d'assemblage en chêne dense, relativement dégradée mais complète.

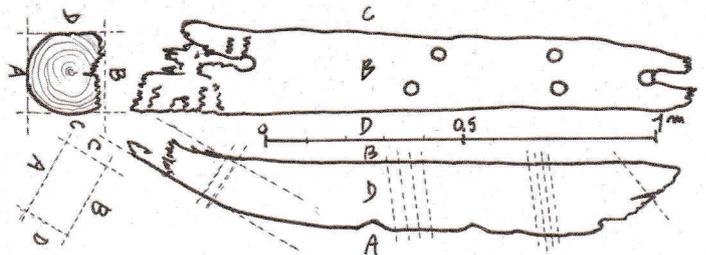
Le chant D est complètement dressé et non déformé. La face intérieure B, des allonges de sole et de flanc est parfaitement dressée et forme un angle de  $152^\circ$ .

La branche de sole se termine par une coupe carrée. Elle comporte trois trous de cheville de 3 cm de diamètre, placées sur une seule ligne. La première est verticale, la seconde présente une légère obliquité vers l'enclème, la troisième, une obliquité plus marquée. Ces trous sont légèrement ovalisés et nettement évasés. Le premier a conservé sa cheville entière. L'allonge de flanc, sa face A, de contact, et son chant D, sont constitués par l'extérieur cylindrique du tronc à peine retouché. Les points de contact des clins y sont réduits à très peu de chose et très dégradés. Elle comporte à mi-hauteur une mortaise traversante parallèle à la face B, et cinq chevilles de 3 cm, de diamètre, disposées par paires juxtaposées pour les deux premières virures de clin et une seule très oblique pour le haut du « gros bord ».

## Courbe 2

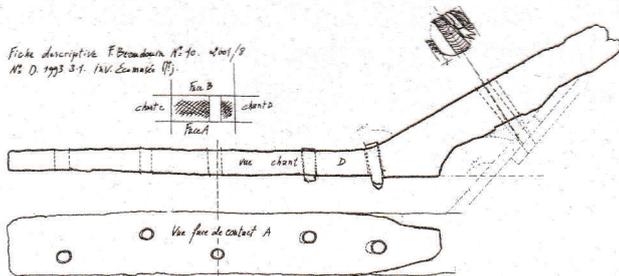
Branche de flanc d'une courbe cassée au genou. La face A, a gardé la surface cylindrique du tronc d'un diamètre initial de 25 cm environ. Les portages de la verge et de la ventraise sont réduits à une très petite surface.

La face B, intérieure, est au contraire bien dressée. Seul le gros bord a un portage important.



## Courbe 3

Courbe découverte posée sur la grève à l'étiage de 1993 en amont immédiat du pont de Montjean dans le Grand Bras, près de la pointe aval de l'île de Chalonnnes.



Courbe d'assemblage fond-flanc en chêne dur et dense, très dégradée par déminéralisation en immersion prolongée, puis par dessiccation due à l'exposition au soleil.

Le Chant C est complètement dressé sur toute la longueur des deux allonges et non déformé, les faces intérieures B de l'allonge de sole et

de l'allonge de flanc sont parfaitement dressées et forment un angle de  $150^\circ$ . L'allonge de sole bien que complète est fortement écaillée, son extrémité distale est coupée carrée, elle est régulièrement équarrie, faces et chants. Elle comporte cinq trous de chevilles ovalisés par la dessiccation.

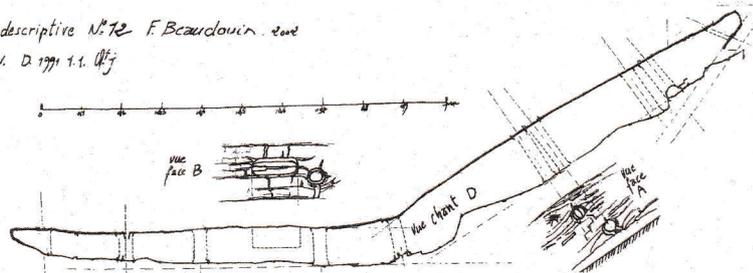
L'allonge de flanc est en très mauvais état, le bois est lamellé à cœur et sa partie distale a disparu. Le chant D laissé dans son état naturel est incurvé côté cœur.

La section transversale de l'allonge de flanc est nettement dissymétrique, face B et chant C sont complètement dressés, face A et chant D sont peu retouchés.

Seuls les deux premiers trous de chevillage des premiers clins existent encore partiellement, ils sont presque juxtaposés et à peu près parallèles. Leur diamètre est de 3 et de 4 cm hors évasement. Ils sont fortement ovalisés.

## Courbe 4 (D. 1991 1/1)

Fiche descriptive N° 72 F. Beaudouin, 2002  
N. inv. D. 1991 1.1. 017



Épave découverte posée sur la grève, lors de l'étiage de 1991 en amont immédiat du pont de Montjean dans le Grand Bras. Il s'agit d'une courbe d'assemblage fond-flanc, en chêne dense, extrêmement dégradée, écailles très profondes, éclatement à cœur avec déformations par dessiccation. Elle est cependant complète. La face B intérieure est régulièrement dressée, les plans de l'allonge de fond et de l'allonge de flanc, forment un angle de 150°. Le chant C est complètement dressé.

L'allonge de sole comporte cinq trous de chevilles de 3 cm de diamètre, fortement ovalisés et nettement évasés. Les trous sont percés parallèlement au plan vertical de la courbe, mais légèrement rayonnant vers l'enchème. Ils sont disposés en quinconce, alternés par paire. La face B de l'allonge comporte une mortaise verticale de 5 cm de profondeur pratiquée à la tarière et de 3 cm de diamètre.

La face B intérieure est régulièrement dressée, les plans de l'allonge de fond et de l'allonge de flanc, forment un angle de 150°. Le chant C est complètement dressé. Plusieurs nœuds importants indiquent par leur orientation que l'allonge de flanc a été taillée dans le tronc et l'allonge de sole dans une branche. L'allonge de sole comporte cinq trous de chevilles de 3 cm de diamètre, fortement ovalisés et nettement évasés manuellement. Les trous sont percés parallèlement au plan vertical de la courbe, mais légèrement rayonnant vers l'enchème. Ils sont disposés en quinconce, alternés par paire. La face B de l'allonge comporte une mortaise verticale de 5 cm de profondeur, pratiquée à la tarière et de 3 cm de diamètre.

La face B intérieure de l'allonge de flanc et son chant C régulièrement dressés, forment un dièdre à angle droit. La face A et le chant D sont dissymétriques. Elle comporte cinq trous de chevilles, les deux premières paires en position juxtaposées et légèrement décalées, la cheville de tête oblique. Leur disposition implique un flanc constitué de trois clins.

Ces courbes présentent les caractères communs suivants : Des faces intérieures (B) planes et bien dressées formant un angle de 150°, extrêmement évasé. Leur branche de fond est de section rectangulaire, plus large que haute, à quatre côtés, faces et chants dressés et perpendiculaires. Leur branche de flanc, taillée dans le tronc des arbres, comporte un chant parfaitement dressé, alors que le chant opposé est laissé à l'état brut, la même dissymétrie s'observe pour les faces intérieures dressées alors que les points de contact des faces extérieures avec les virures de bordé se réduisent à très peu de chose et sont laissées à l'état brut.

On remarque que la disposition des chevilles d'assemblage courbes-clins indique une « verge », première virure de flanc, non chevillée aux courbes.

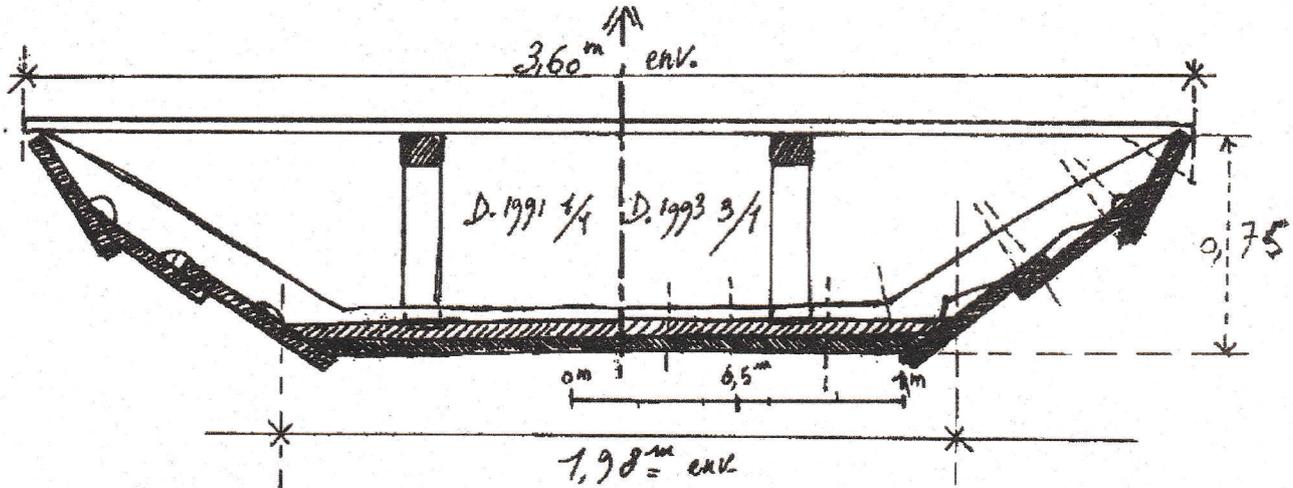
## Le « platelage » (Voir dessin paru dans le bulletin n° 1 de janvier 2007)

Le platelage est un remplissage « d'entre-courbes » à l'aide de planches transversales jointives allant d'une « enchème » à l'autre. Les planches de platelage sont fixées à chaque virure de sole par deux chevilles et à chaque verge par trois chevilles disposées en triangle. Le platelage joue structurellement le rôle des « râbles » transversaux et fonctionnellement celui de plancher de répartition des charges. Nous possédons six fragments importants de planches de platelage et une planche complète. Cette dernière mesure 1,98 m de longueur (une toise) ce qui correspond à la largeur intérieure de la sole du bateau. Le paletage est une technologie très particulière qui s'est maintenue en Loire jusqu'à nos jours.

## Le chevillage (Voir dessin paru dans le bulletin n° 1 de janvier 2007)

Tous les assemblages des pièces ci dessus du bateau sont assurés par un chevillage particulier : chevilles de grand diamètre, 3 cm, réalisées en aulne, un bois tendre ; elles sont taillées à six pans selon un procédé technique spécifique.

Ce procédé diffère du mode d'assemblage plus moderne (à l'aide de chevilles de bois dur de plus petit diamètre, de forme octogonale, plus nombreuses et moins espacées) que nous connaissons en loire.



## Une architecture fonctionnelle

Les pièces archéologiques décrites ci-dessus proviennent de plusieurs bateaux à peu près identiques dont nous pouvons reconstituer un segment de leur corps de coque, ce qui est à la fois nécessaire et suffisant pour donner prise à l'analyse fonctionnelle du rapport des poids et des volumes du bateau :

Volume d'une section d'un mètre de corps de coque : 1.680 dm<sup>3</sup>.

Poids de cette section : 400 kg. La capacité de cette section, en tenant compte d'un volume de sécurité de 400 dm<sup>3</sup> est de 800 kg. Le rapport poids-volume de ce segment de coque est donc de plus ou moins un sur deux (1/2).

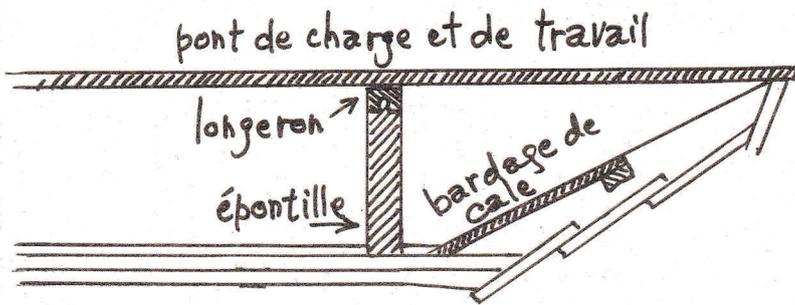
## Une fonction particulière : le « génie fluvial »

Leurs dimensions moyennes et leur capacité réduite, nous indiquent que, si ces bateaux sont effectivement destinés à porter une charge, ce ne sont pas pour autant des bateaux de transport à longue distance dont le rapport tare-capacité de charge est d'environ 1 à 5 pour les bateaux de transport fluviaux, jusqu'à 1 à 10 pour les bateaux de canal.

« Le bilan énergétique du bateau de charge dépend de deux paramètres : d'une part le chargement-déchargement ou transbordement de charge, et d'autre part, la navigation proprement dite. L'architecture du bateau peut favoriser l'une ou l'autre de ces fonctions. »

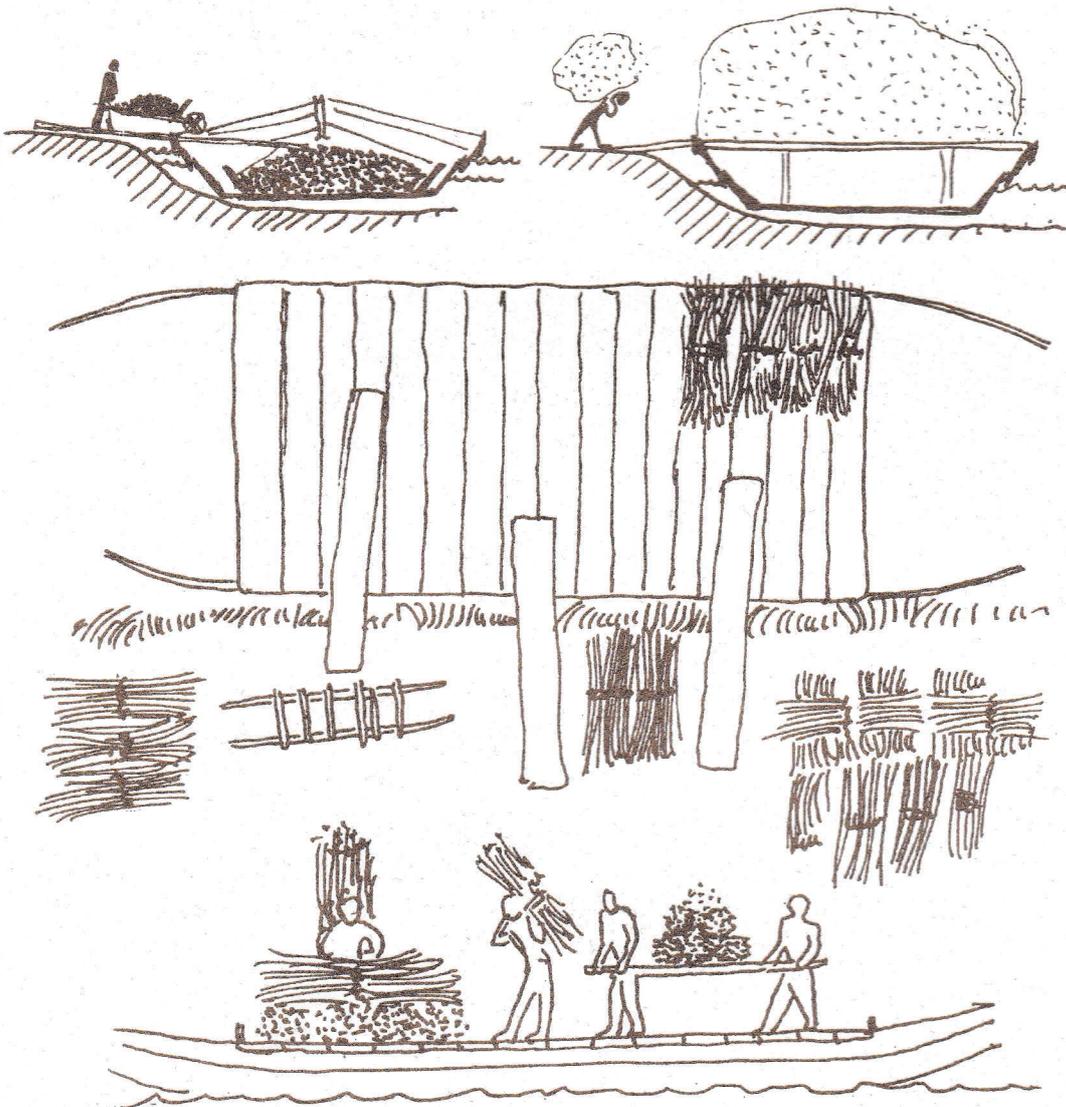
Les flancs très évasés et le fond plat permettent l'accostage latéral direct le long de rives basses et en pente douce, ce qui facilite considérablement le chargement et le déchargement par transfert horizontal et de plein pied de charges fractionnées portées et manipulées à bras d'homme. C'est l'aisance du transbordement direct et fréquemment répété de charges limitées que privilégie l'architecture des bateaux du Grand-Aireau au prix de la limitation de leur capacité de charge et de navigation à distance.

Cette adaptation de la structure et de la morphologie du bateau à la fonction de « transbordement manuel » est confirmée par des aménagements fonctionnels amovibles.



Les courbes I et IV comportent des mortaises qui correspondent à deux types d'aménagements intérieurs différents, la mortaise traversante de l'allonge de flanc de la courbe I était destinée à recevoir les tenons de deux traverses d'entre-courbe opposées dont les autres extrémités étaient engagées dans les

courbes suivantes. Ces traverses servaient d'appui à un « bardage » de planches affleurant la face intérieure des allonges destinés à maintenir un chargement, tout en l'isolant des virures de flanc. Il est probable que ces planches de bardage étaient amovibles afin de conserver l'accès à l'enclème. Par ailleurs, la faible hauteur de ce dispositif permet de penser qu'il était destiné à recevoir une charge de forte densité, probablement minérale (pierres, sable, argile, etc.), n'occupant qu'une partie du volume de coque. Le platelage correspond également à cette fonction.



La mortaise de l'allonge de fond de la courbe IV est prévue pour recevoir un tenon « d'épontille » supportant un longeron horizontal destiné à porter un pont constitué de madriers épais disposés en travers du bateau et reposant sur ses bords. L'ensemble de cette structure, pont, longeron, épontille, était démontable. On peut noter que cette courbe est d'un échantillonnage plus important que les deux autres. D'autre part, son allonge de fond est proportionnellement plus haute sur le chant et par conséquent mieux apte à supporter les efforts verticaux, c'est-à-dire le poids du pont et de ses charges qui est transmis

par les épontilles à la sole. Ce pont est destiné à recevoir en un « comble » élevé les matériaux végétaux de faible densité, fascines et piquets de bois. Il est également la surface de travail indispensable à la mise en œuvre des matériaux transportés.

Nous sommes en présence de bateaux parfaitement conçus en vue d'une fin très contraignante, le génie fluvial, et en face d'unités étroitement spécialisées dans cette catégorie.

## Épave de la Maltête

Le 10/09/05, Philippe Cayla et moi-même avons découvert une très belle épave de bateau dans le Grand Bras de l'île de Chalonne, en face du lieu dit « La Maltête ». En période d'étiage cette épave était immergée dans quelques décimètres d'eau et seule une petite partie apparaissait hors sable dans lequel le reste du bateau est enfoui. Cette partie visible est formée de la verge et de la première ventraise de l'un des flancs, toujours assemblées par leur chevillage d'encouturement avec leur « calfeutrage » intact.

Toutes les courbes de cette épave ont disparu, cependant, il semble que la courbe D. 1994 8/1 découverte en aval et conservée dans les collections du musée puisse en provenir. Les trous de chevilles d'assemblage clins-courbes nous indiquent que ces dernières étaient d'un gabarit léger mais nombreuses et peu espacées à la différence des précédentes. Notons que, là encore, « la verge » d'une épaisseur de 7 cm n'est pas chevillée aux courbes.

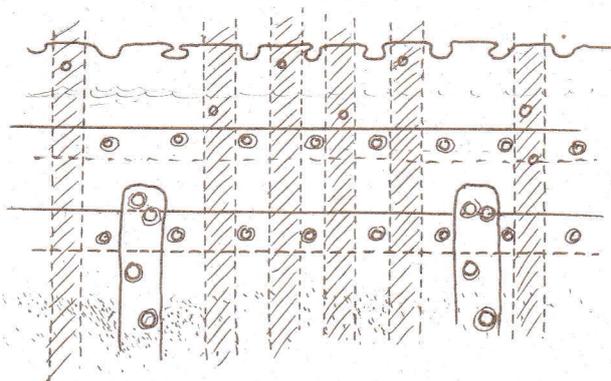
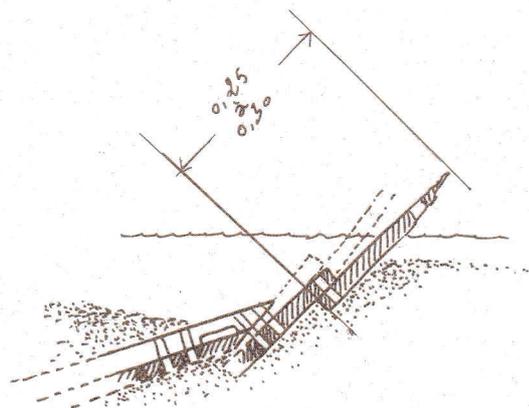
L'enclume de ce bateau, formée par la « douce » de la sole et la « verge » du flanc est rectiligne sur une longueur de dix mètres environ, ce qui implique un « corps de coque indifférencié », aux côtés rectilignes et parallèles, de même dimension ; soit un bateau dont la longueur totale est égale ou supérieure à vingt mètres.

La sole du bateau étant enfouie dans le sable seule la « douce » apparaît, ainsi que les extrémités des « râbles » d'assemblage, espacés de 80 cm environ. Ces derniers comportent un « anguillet » de circulation des eaux d'essuyage ce qui exclue la présence de platelage. Les extrémités des chevilles d'assemblage et d'encouturement de ce bateau apparaissent dans une cuvette circulaire ou ovale de quelques millimètres de profondeur, pratiquée à la gouge.

La puissance des virures longitudinales des flancs d'une part, la douce épaisse de 7 cm, et d'autre part, le faible gabarit des pièces de liaison transversales indique un bateau long et relativement étroit conçu pour une marche rapide, peut-être sous voile, et non pour le service extrêmement rude de constructions fluviales.

Les épaves étudiées ci-dessus nous montrent que la Loire a connu des bateaux d'une architecture extrêmement élaborée, correspondant à des finalités particulières. D'autres sources documentaires nous laissent entrevoir des bateaux de la même famille voués à d'autres fonctions, de transport de construction légère, barques longues pour la marche rapide à l'aviron, petites barques légères... et bien entendu des formes dérivées modernes, et récentes.

C'est tout un univers nautique qui se révèle ainsi, dans sa richesse technologique, dans sa profondeur historique et, ce qui est le plus surprenant, dans son apparentement étroit à une seule et même famille architecturale de bateaux fluviaux présente sur les eaux intérieures atlantiques et nordiques de la France et de l'Europe depuis le Moyen Age. Famille remarquablement homogène à laquelle nous donnons ici le nom de « famille des scutes ».



# Le scute bateau européen... français... ligérien

## Contexte historique de la nautique du clin

L'Europe nordique et atlantique se caractérise par la densité, l'omniprésence et la complémentarité de ses espaces nautiques maritimes, côtiers, littoraux, estuariens et fluviaux placés sous le signe de la continuité. Elle forme un univers nautique exceptionnel auquel correspond une culture nautique spécifique, très ancienne, toujours vivante et remarquablement homogène dont la nautique ligérienne fait partie, la nautique du clin.



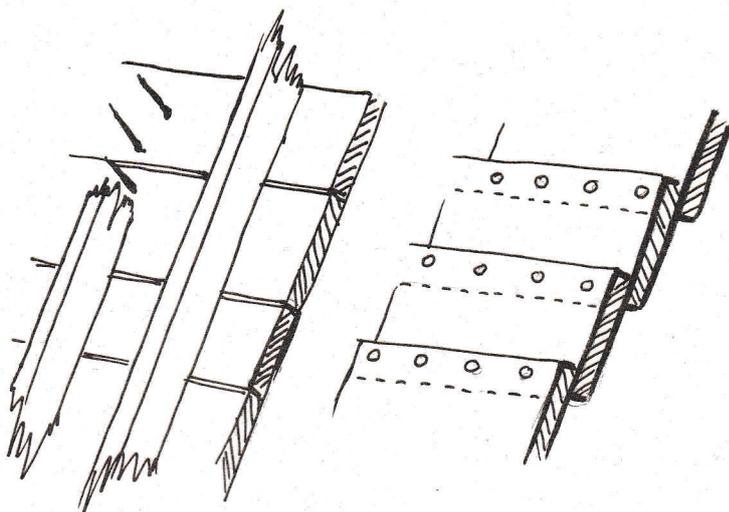
## L'histoire nautique des Européens

A partir du III<sup>e</sup> siècle de notre ère, de nombreuses populations germaniques, souvent déjà christianisées, quittent leur région d'origine, le centre de l'Europe du Nord, pour se réfugier dans l'Empire romain et notamment en Gaule où elles font souche et s'assimilent lentement. Hommes des eaux fluvio-maritimes, des marais et des forêts, ils possèdent une culture nautique très affirmée. Depuis cette lointaine époque, la France médiévale puis moderne participe des deux univers nautiques européens.

## La culture nautique du clin

L'assemblage à clin superposé des « virures » de coque distingue la nautique nord-européenne des autres cultures pratiquant l'assemblage à franc-bord. Ce procédé se décline en trois familles architecturales distinctes :

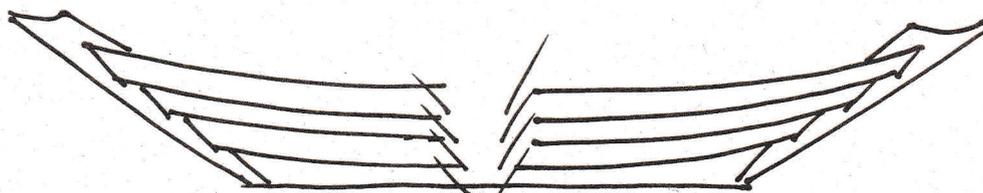
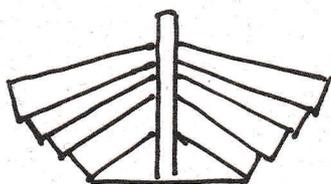
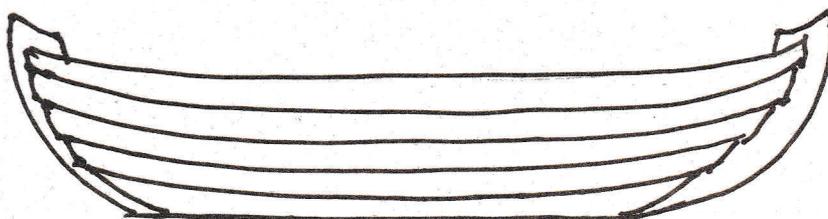
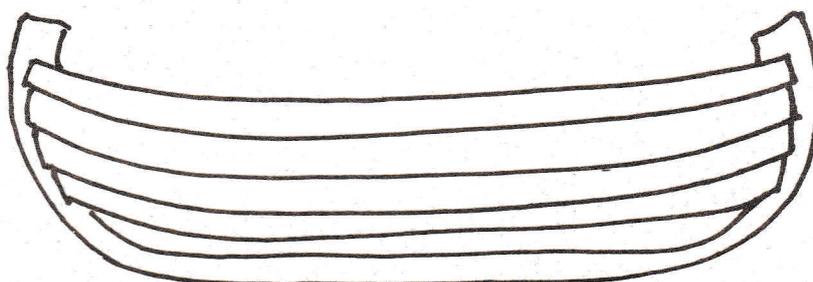
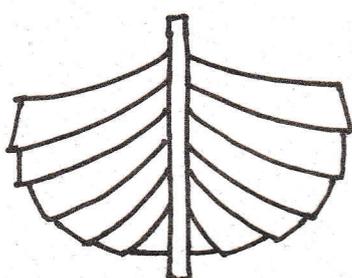
- Les bateaux maritimes présentant une arête axiale résistante et continue formée par l'étrave, la quille et l'étambot, hautes sur chant, et des formes de carène arrondies.



- Des bateaux côtiers et estuariens, aux formes de coque arrondie mais à fond plat. C'est le groupe des galiotes dans notre nomenclature. Leur étrave et leur étambot sont recourbés en vue latérale.

- Les bateaux fluviaux à fond plat, dont les flancs sont plans et plus ou moins évasés. L'étrave et l'étambot sont rectilignes et plus ou moins inclinés en vue latérale. C'est la famille des scutes dans notre nomenclature.

Galiote et scute ont été présents sur toutes les eaux côtières et intérieures de l'Europe atlantique et nordique depuis le Moyen Age et parfois jusqu'à nos jours. Nous nous limitons ici à la simple présentation de deux exemples français de bateaux de la famille scute que nous connaissons bien pour les avoir étudiés.

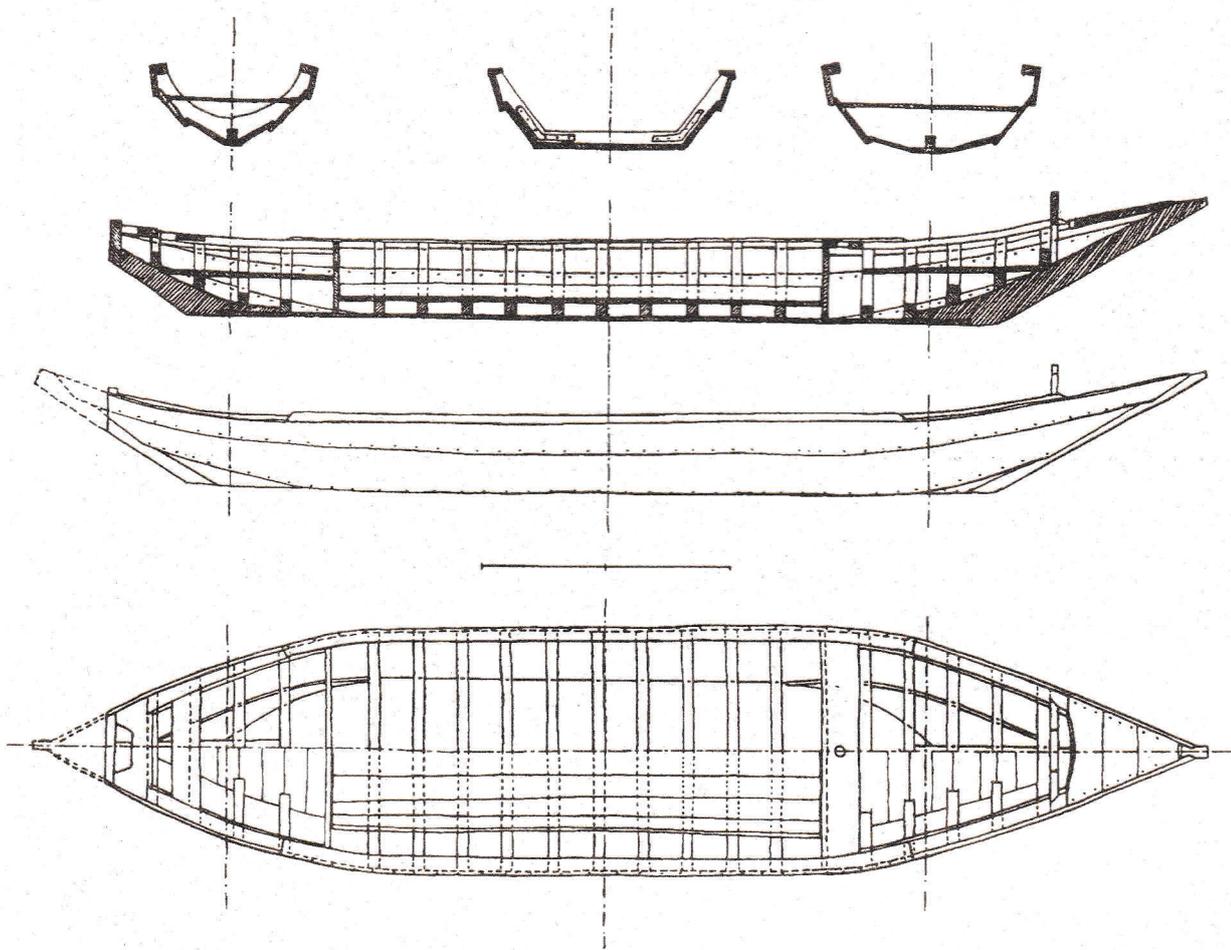


## Scutes et bacoques de Saint-Omer (relevé F. Beaudouin - BFF 1985)

Longueur au tableau : 8,50 m, largeur : 2 m

Ce bateau est construit sur la base d'une sole de cinq carrés de deux pieds de côté, (0,33 m x 2 = 0,66 m). Trois pour le corps de coque et un pour chaque ogive d'extrémité, il est parfaitement symétrique. Ses flancs formés de deux virures assemblées à clin sont ouverts à 130°, son étrave est inclinée à 150°. Les virures de la sole et des flancs sont assemblés par clouage à carvelles sur des courbes, les wrangues, à raison de trois par carré, soit un espacement entre axe de 22 cm. Le talon de chaque courbe est renforcé par de fortes équerres métalliques.

Les avantages de ces modernisations sont manifestes en terme de poids de coque, mais aussi et surtout, en terme de coût de construction, la quantité de travail nécessaire pour construire un bacop est de beaucoup inférieure à celle qu'exige celle d'un scute ligérien de même taille qui témoigne d'un stade antérieur de l'évolution du type.



## Foncets et besognes de Basse Seine

La Basse Seine, c'est-à-dire la Seine en aval de Paris, a connu jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle des bateaux de charge fluviaux, les foncets dont l'architecture est extrêmement proche du scute ligérien, mais de beaucoup plus grande taille. Leur étambot a été nettement redressé pour recevoir un gouvernail articulé de grande surface (au moins depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle). La besogne qui succède au foncet au dix-neuvième siècle ne s'en différencie que par la substitution d'une levée à l'étrave initiale (BFF p. 178, 179, 180, 181).

# Relevé et plan de la maquette du « Saint-Nicolas - 1772 »

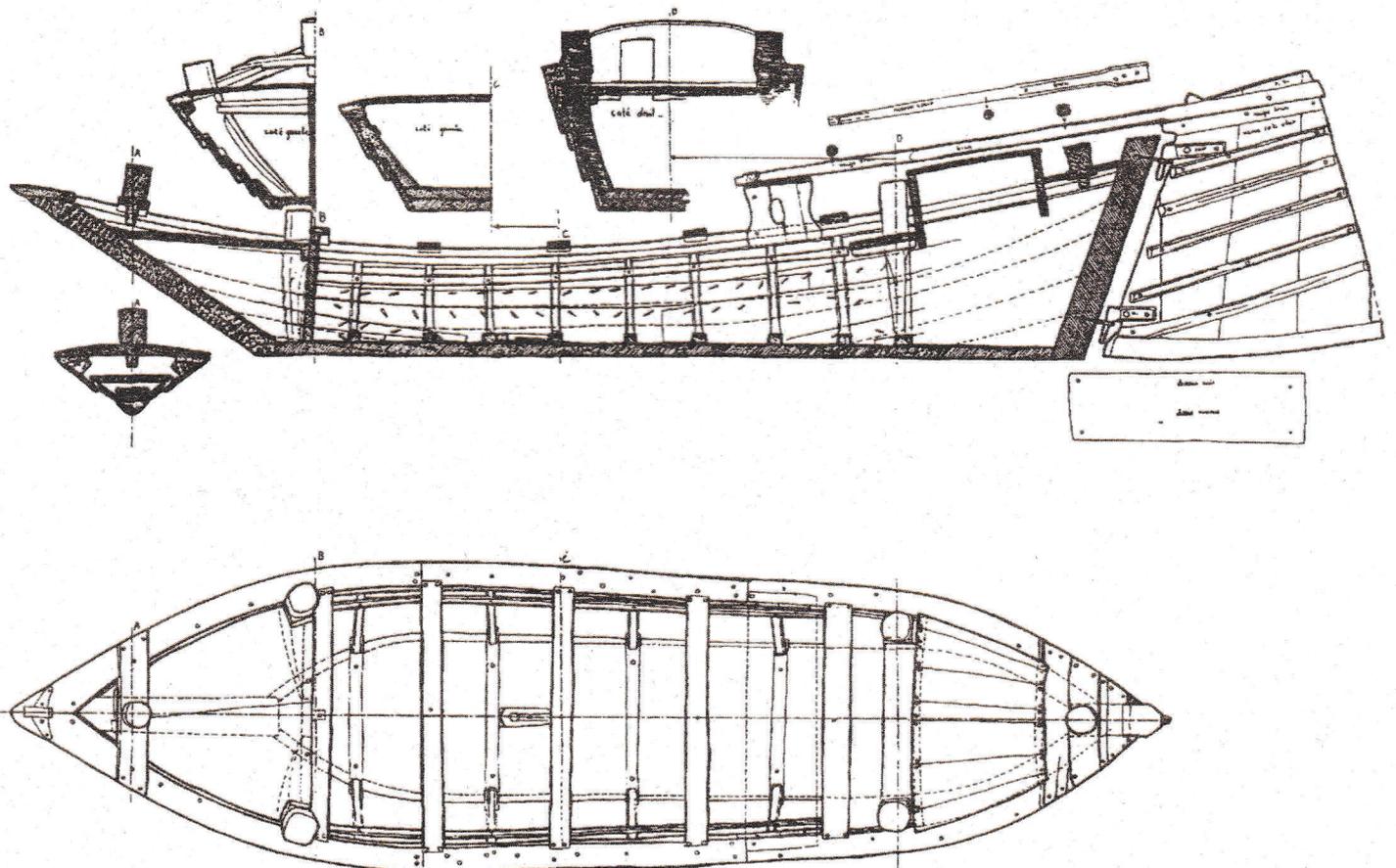
((F. Beaudouin BFF p. 177))

La base documentaire exposée ici nous a permis de définir une « unité bateau » à reconstituer et d'en établir un plan général, d'estimer le prix de revient matière de notre projet, du chêne débité, le poids et le volume approchés du bateau, c'est-à-dire ses qualités et ses performances et par conséquent le programme nautique particulier auquel répond son architecture.

Notre chef de chantier Michel Patois a complété notre outillage mécanique et a de son côté estimé la durée de la construction de notre scute, en se ménageant une marge confortable. Jusque là nous sommes toujours dans le cadre familier de la production du bateau de bois avec l'architecte naval concepteur et le chantier constructeur.

Le projet archéologique ne consiste pas à réaliser la copie fonctionnelle d'un bateau ancien ; grâce aux méthodes constructives qui sont les nôtres et notamment avec les aides technologiques extraordinairement efficaces que sont les représentations à échelle de réduction arithmétique constante, les modèles réduits en 3 D et les figurations planes par projections orthogonales en 2 D (inconnus de nos ancêtres. Il s'agit au contraire de reconstituer, le processus constructif lui-même dans les enchaînements complexes de ses étapes successives, par quoi seulement était assurée la conformité parfaite du bateau futur au bateau préexistant et éprouvé.

C'est à cette expérience, que les prochains bulletins archéologiques seront consacrés.



*Bateaux des fleuves de France*. Ed. de l'Estran. Douarnenez 1985

*Les cahiers du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine*.

- N° 12. 1984 - *La Marine de Loire et son chaland*

- N° 13. 1985 - *Chaland de basse Loire, Gabarot de Mayenne et Bateau nantais*.

- N° 32. 1994 - *Les chemins qui marchent*.

Les Scutes de Loire

- Bulletin de l'Association « *Voiles de Loire* »

- 2001-2002 Le supplément archéologique. N° 3 consacré aux épaves de Scutes de l'Écomusée de Montjean-sur-Loire.

- Actes du colloque archéologique d'Orléans 15/11/2002.



## 23 et 24 juin 2007 fête de la batellerie de Savonnières



### ... Les Bateliers du Cher en bref

Les *Bateliers du Cher* ont participé à de nombreuses fêtes de Loire.

- « *La Route du sel* » : Le Thoureil - La Daguenière - Saumur.

- « *Jours de Loire* » : Saint Avertin - Bréhémont.

- Balades sur la Mayenne et la Sarthe.

A venir :

- En juillet et août, balades de 30 minutes sur le Cher, les mercredi, samedi et dimanche.

Départs à 17 h, 17 h 45 et 18 h 30. (5 euros). Accès pour handicapés.

(Réservation par téléphone)

- L'association des *Bateliers du Cher* participera au festival de Loire à Orléans (19 - 23 septembre 2007) avec « *LA BELLE PASSANTE* » et « *LA MADELEINE* ». Animation du stand *SCUTE*, (reconstitution d'un bateau médiéval). Le festival de Loire est le rassemblement fluvial unique avec plus de 250 bateaux traditionnels et de nombreuses animations liées à la batellerie.

Rappel : Le chantier *SCUTE*, est ouvert les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> samedis de chaque mois.

Derniers échos dans la presse : *Fluvial - magazine*, *Le magazine de la Touraine*, *La Nouvelle République du Centre Ouest*, *Rustica*...

### Conception et réalisation : Les Bateliers du Cher

Textes et dessins © : François BEAUDOUIN, les Bateliers du Cher

Directeur de la publication : Mathias DURANT

[www.bateliers-du-cher.net](http://www.bateliers-du-cher.net)

tél. : 0871.112.112