







« **A**rranka bat, arranka bi, arranka hiru! » – « À la une, à la deux, à la trois! » –, lance Joana, la patronne de la traînière qui s'engage dans l'estuaire de l'Adour, près de Bayonne. Lancé par les treize rameuses assises face à Joana, le bateau prend de la vitesse. Peu à peu, le retour des pelles hors de l'eau se fait moins sentir; la traînière progresse bientôt à 10 nœuds, passe devant les arcatures, ponts ayant servi au halage et à l'accostage des bateaux, et la Tour des Signaux, feu régulant l'entrée et la sortie de l'embouchure, avant d'arriver en pleine mer. À bord, seule Joana donne de la voix, pour encourager les rameuses: «Luzatu, ale neskak!» – «On allonge, allez les filles!». Debout à l'arrière, la main gauche sur son aviron de queue, l'autre en l'air et donnant le rythme, elle encaisse avec souplesse les à-coups de la traînière en les amortissant avec un mouvement du bassin. Le grincement des estropes passées dans les tolets et le très léger frottement de l'eau sur la coque de carbone accompagnent les souffles profonds lâchés par les rameuses dans leur effort. De sa voix cassée par les entraînements de la semaine, Joana repart de plus belle: «Tunba!» – «Tombez!»

La patronne et les treize rameuses forment l'équipe féminine de traînière du club Lapurdiko Arraun Taldea (LAT) – «Équipe d'aviron du Labourd» –, basé à Saint-Jean-de-Luz. Dans le Labourd, province historique basque du territoire français, et encore plus

dans le Pays Basque du Sud, de l'autre côté de la frontière espagnole, l'aviron est une tradition vivante.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un temps délaissée par les peuples de la côte basque au profit de la morue, la pêche à la sardine reprend. À l'époque, ce poisson est pêché à l'aide de filets droits «tendus dans la mer, au long desquels les pêcheurs répandaient de la rave, autrement dit des œufs», selon un texte de 1752 retrouvé par l'historien Dominique Robin dans les archives de la chambre de commerce de Bayonne (CM 161).

Un ingénieur de Fontarabie met alors au point une senne coulissante, appelé *txerkoa* en basque, filet tournant à l'aide duquel on encercler les bancs de sardines chassées par les dauphins, et dont on referme le fond grâce à un système de cordes à coulisse.

## LES PREMIERS ARRIVÉS SUR LE BANC S'ASSURENT LES PLUS GROSSES PRISES

Ce nouvel engin permettant de capturer un nombre beaucoup plus important de poissons, l'ancienne technique est rapidement abandonnée sur les côtes basques. L'usage de ce filet nécessitant de repérer au préalable les bancs de sardines, les patrons engagent des vigies qui, postées en haut des falaises,

La traînière, bateau de pêche à la voile et à l'aviron plus rapide et plus maniable que la *txalupa*, s'est développée avec l'apparition du filet tournant de Fontarabie, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ici, les pêcheurs ont mis à l'eau leur senne coulissante, encerclant le banc de sardines.

surveillent la surface de l'eau. Aussitôt le signal envoyé, les équipages – il y en a souvent plusieurs embusqués près des falaises, chacun ayant sa vigie – lancent en une véritable course vers le banc; le premier arrivé aura le privilège de mettre à l'eau son filet tournant et récupérer la majorité des prises, une convention permettant aux autres équipages arrivés peu après de bénéficier d'une partie des poissons capturés.

Les chaloupes jusqu'alors employées pour la pêche au filet droit ne se prêtent pas bien à l'utilisation du nouvel appareil. Un type d'embarcation plus rapide voit le jour, d'une douzaine de mètres de longueur et d'un mât de misaine, sur laquelle embarquent douze rameurs en pointe et un patron.

Pendant près d'un siècle, on appelle ce nouveau type de bateau *txalupa*, terme générique désignant, en basque, les bateaux de pêche. Le terme « traînière », par lequel on les distingue aujourd'hui, naît d'une évolution du filet tournant, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Les pêcheurs ayant remarqué que les sardines, pour se protéger des dauphins, vont parfois se regrouper à la côte, ils y voient une possibilité de les capturer sans la concurrence des cétacés. Un nouveau type de filet tournant se développe pour cette pêche. Se déployant sur quelque 80 mètres, il est deux fois plus long, doté de mailles un peu plus larges mais d'un fil plus fin. Cet engin qui s'apparente à une senne de plage est appelé *traina*, en castillan, *bolintxa* ou *trena* en basque.

Avec l'usage de cette *traina*, le bateau sardinier à douze rameurs est d'abord désigné par l'expression *barca traina* ou chaloupe traînière, avant de finalement recevoir un nom à part entière, la *trainera*. Ce terme apparaît pour la première fois dans un texte du naturaliste Mariano de la Paz, en 1870.

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle et l'arrivée des bateaux à vapeur marquent le recul de la pêche à l'aviron et à la voile. Toutefois, la traînière ne disparaît pas: depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les pêcheurs organisent des courses à l'aviron, surtout pendant la saison creuse. La toute première régates officielle a lieu en 1845, à Saint-Sébastien, où se mesurent neuf équipages de Guipuscoa. En 1853, Bayonne organise à son tour une course. Des clubs sont créés à cette époque, dont certains existent encore aujourd'hui, comme, dans la province de Guipuscoa, celui d'Hondarribia, dans les années 1860, ou celui d'Orio en 1879, ainsi que, la même année, en Cantabrie, celui de Castro-Urdiales. L'esprit de compétition hérité de la pêche, où chaque équipage cherchait à arriver en premier sur le banc de poissons, survit donc à l'usage de l'aviron pour traquer la sardine. « Le Pays Basque a toujours cultivé l'esprit de rivalité... Ici, on se déteste! », plaisante Xabi Agote, président de l'association Albaola, lui-même ancien rameur au club de Pasaia.

Les premières courses se jouent d'abord le long des falaises, d'un port à l'autre; ce sont des événements importants, accompagnés de paris parfois très engageants pour les patrons, certains jouant leurs draps, leur maison, leur bétail, leur champ...



Dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les ports basques organisent des régates de traînières à l'aviron. Ici, la Bandera de la Concha, à Saint-Sébastien, l'une des premières régates, créée en 1879, et toujours la plus prestigieuse.

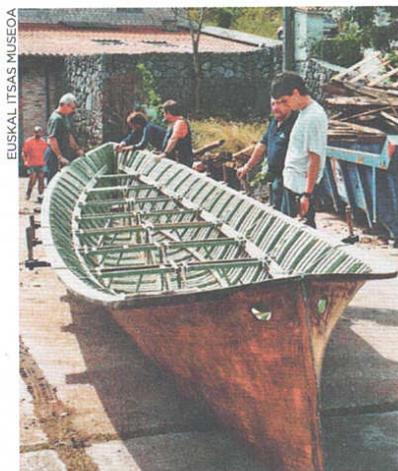


Ci-dessus: comme le veut la coutume, les vainqueurs d'une régates de trañières lèvent leurs avirons, pelles vers le ciel, tandis que le patron brandit la *bandera*, aux couleurs de la ville organisatrice.

Ci-contre: après l'abandon de la voile et de la pêche à bord des trañières, leurs héritières, pures bêtes de régates, longtemps encore construites en bois, sont beaucoup plus légères, avec des coques tulipées dans les hauts et des fonds étroits en V.

Puis, progressivement, le parcours diminue en longueur et se rapproche des ports, tandis que les formes des trañières évoluent.

Comme il ne reste aucune des anciennes trañières de pêche, seuls les quelques modèles réduits de ces bateaux conservés jusqu'à aujourd'hui – dont le plus ancien est daté du XVIII<sup>e</sup> siècle – peuvent témoigner de leur architecture. Leurs formes générales semblent avoir assez peu évolué au fil du temps quand elles servaient à la pêche. En revanche, le passage à la régates pure a beaucoup modifié les formes.



La première trañière construite uniquement pour la course daterait de 1916. « Elle ne pesait que 400 kilogrammes, précise Xabi Agote, contre une tonne pour les trañières de pêche. Comme le bateau nécessitait moins de stabilité avec la disparition du grément, la coque plutôt ronde des trañières de pêche, un peu frégatée dans les hauts, adopte des formes en V. Et aujourd'hui, le poids réglementaire est descendu à 200 kilogrammes. »

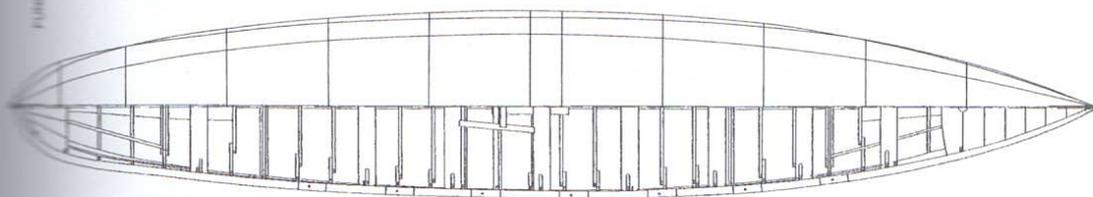
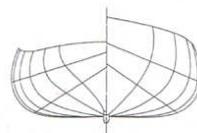
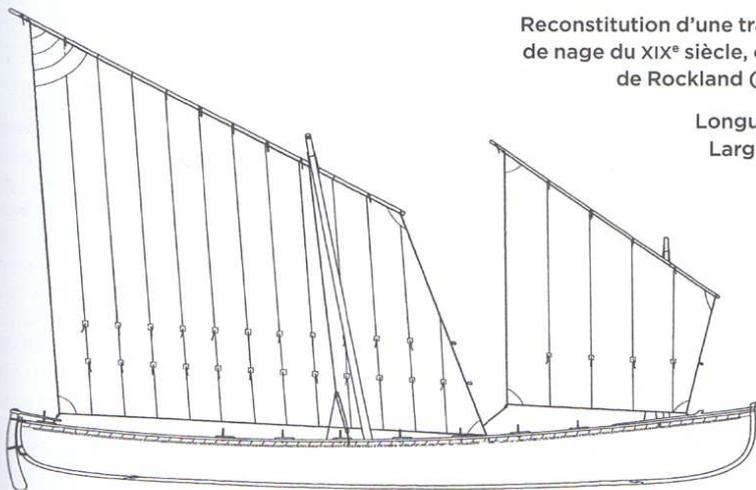
## LE CARBONE A FIGÉ LES FORMES DE LA TRAÏNIÈRE

Comme ces trañières construites avec des pièces de bois de faible échantillonnage ne peuvent pas durer plus de deux ou trois ans, les clubs doivent régulièrement en commander de nouvelles. « Cela favorise les évolutions architecturales, ajoute Xabi, mais ces dernières ont eu lieu très progressivement: chaque fois qu'une trañière naissait, une nouvelle petite amélioration était faite. Les clubs pouvaient demander au constructeur de faire varier la forme en fonction de leur équipage de l'année: poids ou encore taille des rameurs... Ainsi, on peut constater par exemple que la poupe a été légèrement relevée au fil du temps, pour augmenter la manœuvrabilité. »

### Ameriketatik

Reconstitution d'une traînière de pêche à neuf bancs de nage du XIX<sup>e</sup> siècle, construite à l'Apprenticeshop de Rockland (États-Unis) en 1998.

Longueur: 11,50 m  
Largeur: 1,96 m



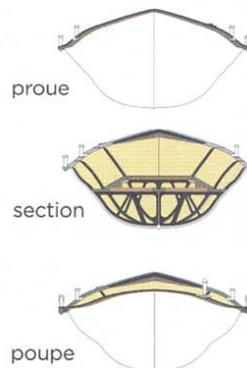
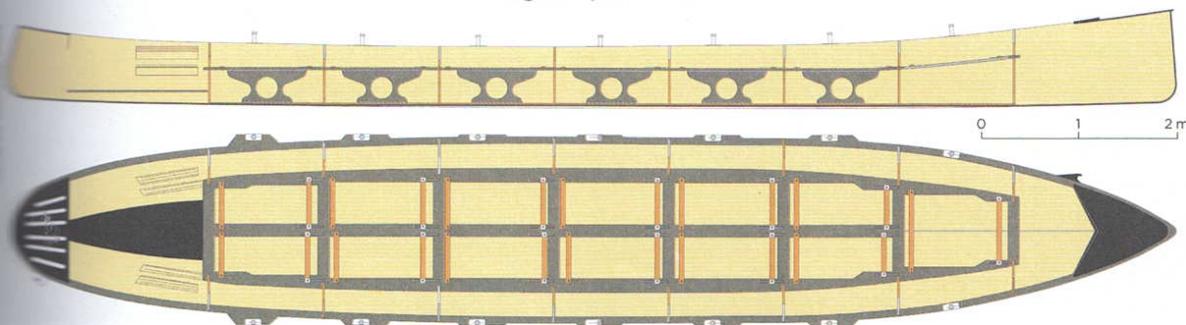
Si la fibre de verre n'a pas réussi à s'imposer dans la construction des traînieres, l'arrivée du carbone remet en cause l'usage du bois pour ces bateaux. Les coques ainsi construites sont beaucoup plus rigides, mais aussi plus durables. Les quelques essais d'hybridation avec des traînieres en bois et en carbone, opérés par les chantiers basques Fontan et Compoplast, n'ont pas remporté un grand succès. En 1994, le constructeur Pedro Cuesta, installé à Lugo, lance pour le club de Meira la toute première traînière en carbone validée par la Fédération espagnole d'aviron. Il construira une quarantaine de traînieres par la suite, avant d'être

supplante il y a une vingtaine d'années par le chantier d'Amilibia Oriotarra (lire p. 36), à Aya, près d'Orio, dans le Guipuscoa. Amilibia fournit aujourd'hui quasiment toutes les traînieres des clubs basques. «Une traînière en carbone a désormais une durée de vie d'environ vingt ans, peut-être plus, précise Xabi. De ce fait, les formes des traînieres n'évoluent plus beaucoup, car refaire un moule est très coûteux. Le carbone a en quelque sorte figé les formes des traînieres.» Les autres chantiers qui lançaient auparavant des traînieres en bois n'ont pas pris le virage du carbone, et ils ont aujourd'hui tous disparu.

### Santa Olalla de Lubre

Traînière de course en carbone du club d'aviron d'Ares (Galice), construite par Amilibia Oriotarra à Aya (Guipuscoa).

Longueur: 12 mètres  
Largeur: 1,72 mètre





Lors de la *ziaboga*, virage serré en régate, le rameur à la poupe lâche son aviron de nage et plante son aviron court devant l'étrave pour faire tourner la traînière menée par le barreur. Les rameurs bâbord – la *ziaboga* s'effectue toujours du même côté – des premiers bancs nagent à scier, tandis que les autres continuent de ramer vers l'avant.

Les règles de la Fédération espagnole d'aviron ne sont d'ailleurs pas très contraignantes concernant la construction, indiquant que la longueur maximale d'une traînière doit être de 12 mètres et la hauteur de la quille au plat-bord de 0,95 mètre à la poupe et 0,75 mètre à la proue. Concernant les avirons, elle précise la forme, plutôt traditionnelle, mais ajoute qu'aucun matériau n'est imposé. De fait, la plupart des avirons sont construits en carbone, avec des longueurs et des largeurs variables, selon la demande des entraîneurs. Pour les bancs et les cale-pieds, la fédération laisse libre choix aux équipages.

La traînière à bord de laquelle s'entraînent les rameuses du LAT sort, elle aussi, des chantiers Amilibia. Créé en 2017, le club occupe une place particulière dans le paysage de la traînière au Pays Basque : basé à Saint-Jean-de-Luz, le LAT a vocation à représenter l'ancienne province du Labourd tout entière. Les deux équipes, masculine et féminine, ne concourent pas pour une ville ou un club, contrairement aux rameurs des régions de Guipuscoa ou de Biscaye, au-delà de la frontière, où « chaque club fait la fierté de sa ville et des villages alentour, explique Xabi. Les rameurs sont presque des héros, dans leurs villages. Mais dans le Labourd, c'est différent. La tradition de la traînière, autrefois aussi forte que dans le Sud, s'est éteinte après la Première Guerre mondiale. »

Dans les années 1980, certains clubs d'aviron de la région cherchent à renouer avec cette pratique, comme le club historique de Saint-Jean-de-Luz, Ur-Joko (« Jeux d'eau »), en 1988, ou encore celui d'Ibaialde, près d'Anglet, en 1998. C'est au sein d'Ur-Joko que Bixente Etchegaray fait ses débuts en

traînière à dix-neuf ans, en 1997. À cette période le club se porte bien, il est fort d'un équipage solide et réglé, mais Bixente voit bientôt la pratique, à peine revenue dans le Labourd, perdre à nouveau de sa vigueur. Abandons et désengagements mettent Ur-Joko dans une position difficile, obligeant les licenciés restants à se tourner vers leurs voisins des deux autres régions du Pays Basque. Les rameurs de Saint-Jean-de-Luz traversent régulièrement la frontière afin de pouvoir s'entraîner, à Fontarabie, ou dans les communes de Pasaia, San Pedro et San Juan. Là, l'ancrage culturel est tel que les clubs bénéficient de financements bien supérieurs aux clubs du Nord – les déplacements des rameurs d'Orio sont par exemple défrayés, quand Bixente doit tout payer lui-même. « Mais nos rameurs ont toujours eu leur place à bord des bateaux de l'autre côté, insiste Bixente. Ils sont même respectés, car ils savent, au Sud, que nous devons nous battre pour pouvoir nager à l'aviron. »

Pour ne pas laisser la traînière disparaître dans le Labourd, Bixente continue d'entraîner les plus jeunes qui rejoignent Ur-Joko, profitant de ce qu'il apprend dans le Sud pour améliorer le niveau général de son club. Puis, en 2015, avec ses collègues d'Ur-Joko, il se rapproche du club d'Ibaialde afin d'apporter un peu de neuf dans le milieu de la traînière du Labourd. « Le pas a été décisif... mais compliqué, avoue-t-il. Si à terre les clubs s'entendent, sur l'eau, c'est autre chose. »

L'accord entre les deux clubs fait naître le LAT, qui dispose d'une équipe féminine et d'une masculine, avec des rameurs issus d'horizons très divers, paysagistes, éducateurs spécialisés, agents techniques, ingénieurs, officiers de marine marchande... « On est



toutes très différentes, raconte Maider, médecin généraliste à Urrugne et rameuse de l'équipe féminine, mais à bord, on apprend à saisir ce que ressentent les équipières par le simple bruit de leur souffle.» Car la pratique de la traînière exige un effort collectif de la part des treize rameurs, répartis sur sept bancs.

## QUAND LE PROEL CHANGE D'AVIRON DANS LE VIRAGE

Les quatre rameurs, sur les deux premiers bancs, à la poupe, juste devant le patron – appelés banc de nage et banc de contre-nage – servent de référence aux autres équipiers. Leurs gestes doivent donc être parfaits et réguliers pour que tout l'équipage soit bien synchronisé

et effectue proprement les quatre phases de la nage – «prise d'eau», lors de laquelle la pelle doit pénétrer l'eau sans heurter la surface, puis «poussée» qui demande puissance et régularité, «sortie» et enfin «retour», qui ne doivent pas contrer l'inertie du bateau.

«Les bancs 3, 4 et 5, c'est un peu la salle des machines, ajoute Patxi, rameur au LAT depuis sa création, par ailleurs employé comme agent technique par la ville de Saint-Jean-de-Luz. Ils rassemblent les rameurs les plus puissants, comme moi. On doit maintenir la poussée, afin de permettre aux deux premiers bancs de se concentrer sur la technique et la précision de leurs mouvements.» Le rôle des rameurs assis au sixième banc est de conserver l'équilibre du bateau. Enfin, un seul équipier s'assoit sur le banc de proue, le *proel*. Pour l'équipe féminine, c'est Océane, qui a découvert la traînière à l'occasion de



**Tunba!**, «Tombez!»  
À la fin de la passée, phase propulsive de la nage, le corps des rameuses et des rameurs est complètement basculé en arrière. La pratique de la traînière s'est ouverte aux équipages féminins il y a une dizaine d'années; elles participent aujourd'hui aux régates les plus importantes des ligues de traînière.

sa formation au brevet de Capitaine 200 dans la région. Entrée au LAT en 2019 au banc 6, elle est rapidement «promue» *proel*, fonction qui la passionne. Le temps fort du parcours, pour le *proel*, c'est la *ziaboga*, le virage serré autour de la bouée. Pour réaliser ce virage – la bouée est toujours enroulée par bâbord, le côté par lequel les pêcheurs mouillaient leur filet –, Océane dispose d'un second aviron, plus petit que les autres, appelé *trinka* en basque, ou *espaldin* en castillan. Dès que la patronne, Joana, lui fait signe

qu'elle va virer, Océane lâche son aviron de nage qui, toujours relié au bateau par l'estrope, vient se placer le long de la coque, prêt à être repris en main en sortie de virage. Puis Océane se lève pour planter dans l'eau l'*espaldin* contre l'étrave, de façon à créer un point de pivot. Dans le même temps la patronne place son aviron de queue en contre à bâbord, tandis que les trois premiers bancs bâbord dénaagent et que tous les bancs tribord continuent de nager vers l'avant pour faire tourner la traînière. La technique

TONY HAYÈRE





Si le barreur est toujours appelé *patroï* (« patron »), son rôle est aujourd'hui dissocié de celui de l'entraîneur, qui compose l'équipage et décide de la place des rameurs aussi bien que des stratégies de course. Mais Aitor, l'entraîneur du LAT, ne manque pas de souligner l'importance du rôle de Gorka, le barreur, qui motive l'équipage en donnant la cadence par la voix.

demande une certaine concentration mais surtout une bonne synchronisation entre tous les équipiers. « C'est un "sport d'équipe solitaire" et de force autant que d'endurance... », résume Damien, assis au banc 6 bâbord de la traînière du LAT.

## LE PATROÏ MOTIVE L'ÉQUIPAGE ET DONNE LA CADENCE

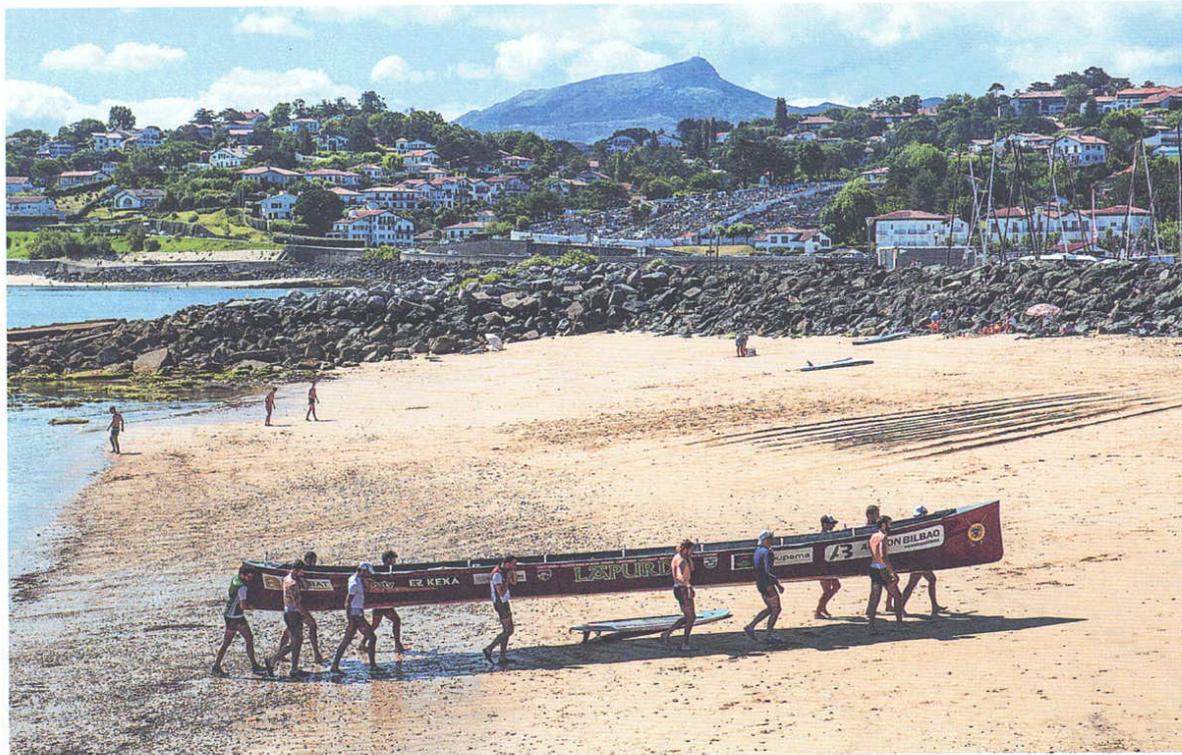
Tous ces gestes sont cadrés, minutés, travaillés pendant l'entraînement, en vue de la régates : idéalement, au moment du départ d'une course, pour lancer la traînière, les rameurs effectuent de quarante-deux à quarante-cinq coups par minute, puis trente-cinq en rythme de croisière, avant de remonter à quarante coups sur la dernière minute, pour arriver à quarante-deux coups – quarante-cinq, voire cinquante pour les clubs les plus performants – au moment du passage de la ligne d'arrivée. Ce rythme est défini par l'entraîneur selon la stratégie de course qu'il souhaite adopter. Un compteur de coups indique la fréquence de nage en temps réel. Le *patroï* aide à tenir le rythme par la voix, les deux rameurs du premier banc donnant la cadence au reste de l'équipe. Gorka, patron de l'équipe masculine du LAT, lance ainsi un « Baaaah ! » pour marquer la prise d'eau, qui s'atténue en « Oooh » faible pour la passée, accentué au moment de la sortie : « ces sons permettent aux rameurs de rester bien éveillés et de suivre correctement le rythme », explique-t-il.

Joana et Gorka prennent leur rôle de patrons très à cœur. « C'est technique, tu dois tenir le bateau, garder ton cap, suivre les vagues et crier "Uhaina !"

– "Vague" en basque, langue souvent utilisée à bord – aux filles pour les prévenir », précise Joana. Rameuse tout au long de sa première année au LAT, elle devient patronne en 2018. « C'est un peu physique aussi, car tu es malmenée dans les vagues, tu dois rester bien gainée pour contrebalancer le mouvement du bateau. » Sur la cime d'une vague, Joana monte sur les deux petites marches construites de chaque côté de la traînière – remplaçant l'ancien banc du barreur – afin de mieux planter son aviron de queue dans l'eau. Enfin, « tu dois continuer à parler sans cesse pour sortir les rameuses de leur bulle, les encourager : je suis la seule à voir l'avancée de la traînière, elles ne voient que l'arrière et donc les autres potentiellement en train de nous rattraper... Tu sors de l'entraînement épuisée et la voix cassée. »

Si auparavant, le patron et l'entraîneur ne faisaient qu'un, aujourd'hui, ces deux rôles complémentaires sont bien distincts. « L'entraîneur voit des choses de l'extérieur et moi de l'intérieur. On essaie d'accorder nos sensations, mais le vrai patron, c'est lui », précise Gorka. Depuis 2020, c'est Aitor, quarante-sept ans, ancien rameur sur les bancs prestigieux des clubs de Pasai San Juan et de Pasai San Pedro, qui est en charge des équipes du LAT. Avant chaque entraînement, il décide d'une cadence à suivre : pour l'échauffement, les rameurs effectueront vingt coups par minute, puis ils monteront jusqu'à quarante coups pour préparer les régates. Le *coach* suivra aussi la traînière sur l'eau, à bord de sa barque à moteur, l'accompagnant de la voix.

« Dans certains clubs, l'entraîneur est devenu très directif avec le barreur, explique Aitor. Ce n'est pas mon point de vue. Je pense que le patron doit avoir sa liberté, car il a le rôle important de diriger le bateau, et surtout de motiver l'équipage. Je lui laisse donc un peu de champ libre. » L'entraîneur décide aussi de la position des équipiers. À ses débuts au LAT



Ci-contre : sur la plage de Ciboure, les rameurs du LAT portent leur traînière hors de l'eau après l'entraînement.

Ci-dessous : les nageurs se soumettent aussi à d'intenses entraînements physiques en salle, sur des rameurs fixes.



TONY HAYÈRE

en 2018, Maider a ramé quelques mois au banc 3 tribord, avant de passer à bâbord sur la demande de l'entraîneur. À elle de réapprendre le geste, découvrant à cette occasion la dissymétrie de ce sport, même si certains rameurs règlent leur banc de pieds pour compenser le décalage de poussée dans les jambes. « Le dos droit, décrit Gorka, le torse ouvert, tu effectues une grosse poussée sur les jambes et bascules vers l'arrière, comme si tu tombais : *Tunba!* »

Pour ce sport exigeant, l'investissement des rameurs est très important, et la pratique de la traînière ne laisse que peu de place à d'autres loisirs... Dès novembre, les entraînements ont lieu de 19 heures à 21 heures, à raison, chaque semaine, de quatre soirées en salle et une sur l'eau. Puis l'intensité augmente jusqu'à atteindre, en mars, six entraînements en mer

par semaine. « Au début, les gens ne croyaient pas en moi parce que j'étais un gros fêtard et que les six entraînements par semaine demandent un certain engagement, raconte Patxi. Je me suis pris au jeu parce qu'il est beau : chacun a une tâche connectée au bateau, et à l'équipage. Si l'un des rameurs lâche, le bateau entier le ressent. Aujourd'hui, je pense toujours à la traînière : est-ce que le bateau va bien ? Est-ce qu'on est assez entraînés ? J'essaie de faire le point chaque jour. Si on gagne une course, ça va être très fort, insiste Patxi. J'ai pas besoin de grand-chose pour être heureux. »

Tout l'équipage connaît l'enjeu de cette saison et de celles à venir pour le classement de l'équipe au sein des deux divisions de la ligue ARC, regroupant les traînnières de compétition (lire p. 36). Le LAT, deuxième au classement ARC2, souhaite retourner en division ARC1, au sein de laquelle il évoluait jusqu'en 2019, année du départ de quelques équipiers et de l'ancien entraîneur. Pourtant, Aitor tient à ne pas mettre trop de pression sur ses rameurs. « Le LAT est un club modeste, commente-t-il, les rameurs ont une relation d'amis, de copains. La partie direction met la main à la pâte. J'aime ça. »

Après avoir assisté à leurs entraînements, nous avons rejoint les deux équipes du LAT les 24 et 25 juillet, à Getaria, dans le Guipuscoa, où auront lieu des courses des ligues de l'ARC, de l'ARC2 et de l'ACT (Association des clubs de traînnières, aussi appelée ligue San Miguel, qui regroupe les douze meilleurs équipages). Le LAT affrontera les clubs de Castro-Urdiales, de Portugaleta

(Biscaye) et de Hondarribia. Premier au classement de l'ARC2, c'est le club cantabrique qui intéresse particulièrement les rameurs du LAT. Ils savent qu'il ne sera pas aisé de le vaincre, car ses rameurs ont un atout de taille: l'expérience. Ils sont plus âgés – la moyenne est de 32 ans, contre 26 pour le LAT – et pratiquent ensemble depuis un moment déjà, certains ayant même couru en ligue de l'ACT.

L'heure du départ de la course de l'ARC2, celle où concourt l'équipe masculine du LAT, approche. Depuis le matin, les traînières se succèdent sur le parcours – 1,5 mille pour les dames, qui s'élancent les premières, 3 milles pour les messieurs.

Les équipes féminines, auparavant presque inexistantes, se sont développées depuis une dizaine d'années, et elles participent maintenant aux rencontres sportives les plus importantes comme la grande régata historique de Saint-Sébastien, la Bandera de la Concha, créée en 1879.

## LA TENSION MONTE DANS LES DERNIÈRES HEURES AVANT LE DÉPART

Sous le grand hangar, qui accueille les clubs, les rameurs du LAT se reposent, suivant les dernières recommandations de l'entraîneur, tandis que deux équipiers remplaçants se tiennent prêts en s'échauffant sur des rameurs fixes. À une petite dizaine de mètres, l'équipe du club de Castro-Urdiales, habillée de rouge, attend la mise à l'eau. Le président, Bixente, s'est rendu, lui, dans la salle de réunion du comité de course. Alors qu'il aide l'un des responsables à rouler la *bandera*, le pavillon de la ville organisatrice qui sera remis au vainqueur, les couloirs de nage sont tirés au sort. Le parcours de la régata se divise en effet en quatre couloirs, marqués par des bouées, espacées de 50 mètres, auxquelles se tiendront les traînières avant le départ.

Au large, chaque couloir dispose également d'une bouée, que chaque traînière devra virer une première fois, avant de revenir vers la ligne de départ et de repartir à nouveau vers le large pour effectuer un troisième demi-tour. La course se termine sur la ligne marquée par les bouées de départ. Ces dernières sont mouillées par des géomètres employés par la ville de Getaria. «À Saint-Jean-de-Luz, nous n'avons pas les moyens de nous offrir ça, ce sont les bénévoles du club qui s'en occupent, depuis vingt-huit ans!», commente Bixente.

Le LAT se positionnera dans le couloir numéro 2, «une bonne place, éloignée de la côte rocheuse et des courants qu'elle peut générer», commente le président.



Dernières vérifications avant le départ de la régata. Les rameurs reprennent leurs cale-pieds avec du ruban adhésif (en haut), puis le bateau est retourné et l'entraîneur essuie la coque tout en l'inspectant, traquant le moindre défaut (au milieu).

Ci-dessus: le départ approche, et les quatorze rameurs portent solennellement la traînière à l'extérieur.



Ainsi qu'il est de coutume avant chaque départ, le patron est pesé pour vérifier qu'il respecte le poids réglementaire minimal de 55 kilogrammes. Il peut éventuellement descendre jusqu'à 45 kilogrammes, mais devra alors être lesté. Après la course, la traînière victorieuse et deux autres bateaux tirés au sort seront également pesés; leur poids doit être compris entre 200 et 205 kilogrammes. « Il faut parfois mouiller un peu les bancs », plaisante le président du LAT.

Sous le hangar, Gorka, l'air toujours grave et concentré, s'étire. Après avoir lavé la traînière, Aitor essuie religieusement la coque du bateau à l'aide d'un chiffon, l'inspectant une dernière fois. Il ne pourra pas suivre ses rameurs sur son embarcation comme lors des entraînements, le plan d'eau étant complètement interdit pendant la durée de la course. Les rameurs se rassemblent en cercle et exécutent un exercice rituel: une série de flexions sur les jambes dont le rythme croît graduellement. La traînière est ensuite retournée sur sa quille et les rameurs profitent des derniers instants pour arranger leurs calepieds, puis consolident la bande de mousse qui aura pour but d'amortir les frottements du banc. Le *proel* du bateau, Beñat, amarre son *espaladin* avec une gacetite: « Un jour, il m'a échappé des mains dans la *ziaboga*, alors maintenant je l'accroche », confie-t-il.

Enfin, et comme lors des entraînements, l'ensemble de l'équipage soulève solennellement la traînière pour la porter à l'épaule et se dirige vers la sortie. Comme déjà « dans la nage », chacun est silencieux.

Le bateau est délicatement mis à l'eau, puis Patxi prend Gorka sur son épaule et l'amène à sa place. La tradition, devenue superstition, exige que le patron ne se mouille pas les pieds; cela réduit aussi le risque qu'il glisse à bord.

Il est 18 heures. Les quatre traînieres viennent une à une se ranger aux bouées de départ, chacune dans leur couloir. Gorka se penche à l'arrière de son bateau pour attraper l'*eztatxa*, l'anneau relié par une petite ligne à la bouée du couloir numéro 2, qu'il devra garder en main jusqu'au signal du départ. La ligne, de même longueur pour tous les couloirs, permet d'éviter qu'une traînière soit positionnée plus en avant des autres.

## PLUS DE QUARANTE COUPS D'AVIRON À LA MINUTE ET UNE VITESSE QUI MONTE À 12 NŒUDS

Le départ est donné et l'anneau lâché. Les rameurs lancent la traînière. Durant les premières minutes, la vitesse du bateau peut monter jusqu'à 12 nœuds, avant de redescendre à environ 9 nœuds en rythme de croisière. Les traînieres s'éloignent rapidement, et le public ne peut plus que se reposer sur les commentaires diffusés par une radio locale. Le commentateur annonce, à 4 minutes et 55 secondes, que l'équipe en tête,

Le départ est donné! Les barreaux lâchent l'anneau relié à la bouée du couloir qui leur a été attribué, qu'ils tenaient jusque-là. Les rameurs lancent les traînieres à 12 nœuds, effectuant jusqu'à quarante-cinq coups d'aviron par minute.



TONY HAYÈRE



Malgré la défaite, les rameurs du LAT restent motivés pour mener leur club dans la division supérieure, l'ARC1.

Castro-Urdiales, vire une première fois sa bouée au large. Le LAT a une seconde de retard. Au second demi-tour, au niveau de la bouée du départ, mouillée juste devant la tente du jury, même configuration. Castro-Urdiales effectue son troisième et dernier demi-tour, enroulant à nouveau la bouée au large, à 15 minutes 37 de course, deux secondes avant le LAT.

Mais bientôt, Gorka et ses rameurs parviennent à rattraper leur rival, et se hissent en première position. Bixente trépigne et crie ses encouragements quand, sur les derniers mètres, les avirons des deux traînieres s'entrechoquent dans le couloir numéro 2. Puis l'étrave du LAT coupe la première la ligne d'arrivée et Bixente explose de joie. Le poing victorieux de Patxi émerge de la rangée des rameurs. Mais l'instant d'euphorie ne dure pas...

Si la traînière de Castro-Urdiales a forcé le passage en entrant dans le couloir du LAT et en se rapprochant dangereusement de son bâbord, les juges considèrent que c'est le LAT qui est entré en collision avec les rameurs de Castro lorsque ces derniers tentaient de s'écarter. Le LAT reçoit donc une pénalité de trois secondes pour « action d'obstruction ». Pour l'équipe, c'est un coup dur et Aitor décide de la conduire au large, afin qu'elle n'assiste pas à la remise du trophée. Déjà, dans le port, les rameurs de Castro lèvent leurs avirons vers le ciel lorsque le patron déploie la *bandera* pour l'agiter au vent sous les applaudissements du public posté à quai.

Quelques minutes plus tard, l'équipe du LAT retourne jusqu'à la cale. Sous le hangar, les rameurs des deux clubs se regardent en chiens de faïence. Aitor sourit. Il sait que le chemin sera long pour se rapprocher de la perfection. Il reste encore aux équipiers du Labourd bien des combats à mener pour un jour, peut-être, décrocher la *Bandera de la Concha* à Saint-Sébastien. ■

TONY HAYÈRE



Victorieuse dans la course du groupe ARC2 à Getaria, l'équipe de Castro-Urdiales (Cantabrie), lève ses avirons en l'air en arborant la *bandera* de la ville de Getaria.

## LA COMPÉTITION AU FIL DES SAISONS, DES LIGUES ET DES DIVISIONS

Jusqu'au début des années 2000, chaque club organisait une rencontre avec différents équipages venus d'autres villes, sans que les points remportés au cours d'une saison de régates soient comptabilisés au sein d'un classement général. Dans le but de promouvoir la pratique de la traînière et de créer une véritable compétition, les gouvernements des communautés autonomes des Asturies, de Galice, de Cantabrie et du Pays Basque ont signé en juillet 2003 un accord pour créer la ligue de l'ACT (Association des clubs de traînières), aussi appelée à partir de 2006 ligue San Miguel. Elle constitue aujourd'hui la première division de traînières, regroupant les douze meilleurs équipages.

En 2006, l'ARC (Association de rameurs de Cantabrie), divisée en deux groupes, ARC1 et ARC2, selon le niveau des équipages, et la Ligue galicienne de traînière (LGT), aussi nommée Ligue Nord-Ouest de traînières, ont été fondées dans le but de soutenir des clubs au niveau moins élevé et leur permettre d'entrer dans la compétition, voire d'avoir une chance de progresser jusqu'à l'ACT.

Au terme d'une saison, selon ses résultats, une équipe peut progresser dans le classement au sein de sa ligue, se voir promue dans la division supérieure, ou déclassée. Par exemple, le dernier de la ligue de l'ACT devient le premier du groupe 1 de l'ARC. L'avant-dernier de l'ACT, lui, disputera sa place avec les deux meilleurs équipages de la ligue de l'ARC1 et de la LGT. Ces cinq bateaux effectueront deux régates – traditionnellement, une course oppose toujours quatre traînières –, appelées *play-off*, qui se déroulent à la fin de la saison en septembre. Le classement final déterminera un changement de division, ou le maintien à sa place. Le dernier de l'ARC1 et le premier de l'ARC2 échangent leur place, pendant que les deux avant-derniers de l'ARC1 jouent les *play-off* contre le deuxième et le troisième de l'ARC2.

La saison des régates, toujours courues le week-end, débute habituellement à la mi-juin avec les courses des deux groupes de l'ARC, jusqu'aux *play-off* de l'ARC, courus lors des derniers week-ends d'août. La ligue ACT, elle, ne commence ses régates qu'à partir de juillet jusqu'en septembre, où ont lieu ses *play-off*.

Le point culminant de la saison a lieu à Saint-Sébastien, les deux premiers week-ends de septembre, avec la régata de la Bandera de la Concha, où les équipages, sans distinction de ligue, s'affrontent sur un parcours de 3 milles, avec un seul virage de bouée pour les traînières. ■



Les régates de traînières ont lieu dans de nombreux ports des côtes des régions historiques de Biscaye et Guipuzcoa. Certains clubs viennent aussi de Cantabrie, comme celui de Castro-Urdiales, ou de Galice.

## Les chantiers Amilibia, du skiff en polyester aux traînières en carbone



TONY HAYÈRE

Juan Luis Amilibia, fondateur des chantiers Amilibia d'Orio, en Guipuzcoa, a fait ses débuts comme mécanicien dans un chantier naval local en 1954. Il entre aussi au club d'aviron d'Orio, où il rame notamment en skiff, et constate la difficulté de se

fournir en bon matériel, en raison des lourdes taxes sur les produits importés mises en place par le régime de Franco. « Dans les années 1960, les skiffs olympiques en bois étaient construits en Suisse, mais leur achat représentait six mois de salaire d'un ouvrier d'ici ! », raconte Juan Luis Amilibia. Désireux de développer un marché en Espagne en offrant une alternative aux bateaux suisses, il se tourne vers la fibre de verre et le polyester. Se renseignant sur les chantiers qui ont adopté ce matériau, il entend parler d'une entreprise parisienne spécialisée dans la construction de skiffs en fibre de verre et se rend à Paris, en 1965. Il parvient à conclure un accord avec cette société qui lui transmettra son savoir-faire pour qu'il puisse construire lui-même des skiffs à Orrio, en échange de quoi il se fournira auprès d'elle pour l'équipement (bancs, pédales, portants...), en contrebande, pour éviter les taxes imposées par le régime franquiste.

« Quand les frontières étaient fermées, j'ai fait expédier les pièces d'avirons à Hendaye, chez un ami, se souvient Juan. Chaque semaine, je faisais des allers-retours pour acheminer la totalité de la commande jusqu'à Orrio. Un jour, mon complice m'appelle, en urgence, me demandant de venir immédiatement. Les gendarmes encerclaient sa maison... Au lieu de lire "pièces d'avirons" sur les étiquettes des caisses, ils avaient lu "pièces d'avions" ! » Malgré ces quelques frayeurs, Juan Amilibia parvient à lancer son activité de construction de skiffs en fibre de verre, vendus trois fois moins cher que les bateaux suisses. Quand, à partir des années 1980, le chantier souhaite se mettre au carbone, il subit, comme beaucoup d'autres, des visites régulières de l'armée, « qui ne s'annonce qu'en sortant de l'atelier », raconte Ahina Amilibia, la fille de Juan Luis, sans doute afin de vérifier que le matériau ne sert bien qu'à la construction de bateaux.

Juan Luis construit en 1995 une traînière en bois moulé, en la dotant d'œuvres mortes plus larges que celles des bateaux en vogue à cette époque, avant d'en réaliser un moule en carbone. Les clubs ne se laissent pas tout de suite convaincre, mais la victoire du club de Pasai San Juan, en 1999 fait valider le modèle en carbone du chantier d'Orio, aujourd'hui utilisé par tous les clubs de traînières. ■

# AUX SOURCES DE L'AVIRON BASQUE

« Les vents le long de nos côtes, faites de hautes falaises, sont très irréguliers, raconte Xabi Agote, président de l'association Albaola. Souvent, en été, il peut ne pas y avoir de vent du tout. Pour pêcher ou simplement naviguer, sortir en mer, il faut donc beaucoup ramer, et c'est pourquoi le voile-aviron était le bateau de pêche par excellence avant la motorisation. Comme notre côte a beaucoup de ports, souvent très proches les uns des autres, la concurrence était très forte. Et pas seulement pour la pêche à la sardine, mais aussi pour la chasse à la baleine. Les jours de calme, la compétition était rude aussi pour

le remorquage, à l'aviron, des voiliers de commerce à l'approche des ports. Dès qu'un guetteur posté en haut des falaises signalait une voile au large, les équipages embarquaient sur leur *kalerua* – type de chaloupe d'environ 10 mètres –, pour être les premiers à atteindre le bateau et être engagés pour le remorquer. Cette rivalité est restée vive et a conduit au niveau très élevé des rameurs de traînière d'aujourd'hui. »

Outre la traînière, les Basques régatent également en *batel*, un bateau plus petit, – également dérivé d'anciens bateaux de pêche armés, autrefois, par trois rameurs et un barreur.

« Le *batel*, qui embarque aujourd'hui quatre rameurs, sert souvent de bateau d'initiation dans les clubs, précise Xabi Agote. Nous avons aussi la *trainerilla* – "petite traînière", en espagnol – apparue au cours du XX<sup>e</sup> siècle, qui est armée par six rameurs et un barreur. Les *trainerillas* sont utilisées par les clubs de traînières pour entraîner les rameurs et développer l'esprit de compétition, car c'est en observant les rameurs des *trainerillas* que les entraîneurs sélectionnent les équipages des traînières pour la régates. »

Outre ces événements compétitifs, l'association Ur Ikara, basée à Saint-Jean-de-Luz, organise chaque année depuis sa création en 1993 le trophée Teink, une course de *bateleku* de 5 à 6 mètres, aujourd'hui souvent construits en fibre de verre-polyester.

Le parcours d'environ 78 milles est divisé en six étapes, de Castro-Urdiales, en Cantabrie, jusqu'à Saint-Jean-de-Luz, dans le Labourd. Cette régates a été initiée en 1992 par un groupe d'amis, à bord d'un bateau baptisé *Teink* – exclamation des pêcheurs lorsque le poisson mord à l'hameçon – qui a décidé de rallier Plentzia, en Biscaye, depuis Fontarabie, en Guipuscoa, en passant par tous les ports de la côte basque. Le trophée Teink se veut moins compétitif que les autres événements sportifs, mettant l'accent sur l'aviron comme loisir. ■



Le trophée Teink, créé en 1993, est une régates amicale de *bateleku* en plusieurs étapes tout le long de la côte basque, ici lors de l'édition 2019.

## D'ARRAUN À ZIABOGA, PETIT LEXIQUE BASCO-FRANÇAIS

**Arraun**: aviron.

**Arraunlari**: rameur.

**Aurrekalari**, ou **proel**: rameur assis au banc de poue, qui plante la *trinka* (petit aviron) dans le virage.

**Bolintxa**: filet utilisé à bord des traînières à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, s'apparentant à une senne de plage (*traina*, en castillan).

**Branka**: étrave.

**Estropada**: régates à l'aviron.

**Estropu**: estrope.

**Eztatxa**: anneau relié à la bouée du départ que tient en main le patron jusqu'au signal.

**Hankeko**: rameur assis au banc de poue, qui marque la cadence.

**Karel**: plat-bord.

**Lema**: gouvernail.

**Lemazain**, ou **patroi**: barreur.

**Tiborta**: poignée de l'aviron.

**Tosta**: banc de nage.

**Trinka**: petit aviron de direction, à l'avant.

**Txalupa**: chaloupe

**Txanpa**: série de coups d'aviron très forts.

**Txerkoa**: senne coulissante inventée à Fontarabie au XVIII<sup>e</sup> siècle pour la pêche à la sardine.

**Txopa**: poue.

**Ubera**: sillage.

**Ziaboga**: virage très serré à l'aviron sur le parcours... un moment crucial de la régates !