

UNE BISQUINE A TATIHOU

Dans les années. 1890 à Barfleur, on assiste à un changement radical de la morphologie des petits bateaux jusque là utilisés localement à la pêche côtière et pour les campagnes hivernales du hareng. Les canots gréés en bisquines, dont l'Amiral Pâris avait relevé les formes en 1866, disparaissent au profit des fameux sloops cordiers connus sous le nom de "bautiers" Cette disparition très brutale -comme si les charpentiers avaient brûlé tous leurs gabarits !-s'opère vers 1895 : on ne trouve plus aucune bisquine armée après cette date dans les archives.. Et leur trace disparaît de la mémoire collective...

A l'automne 1994, l'équipe de l'atelier de charpente navale du musée maritime de l'île Tatihou pose la quille d'un gros canot de 9 mètres de long qui sera gréé en bisquine. L'aventure de "l'Ami Pierre" commence pour l'équipe du musée; équipe qui sera complétée au cours de la construction, par des intervenants extérieurs (gréeur, voilier... et un mécanicien). Ce chantier technique et historique est suivi par François Renault, dont l'étude sur les bisquines du Calvados et du Cotentin se veut complémentaire de l'ouvrage de Jean Le Bot.¹

Presque deux ans plus tard, au moment du lancement de "l'Ami Pierre" sur la cale du chantier de Gérard Bernard à Saint-Vaast, une réflexion entendue dans le public rappelle à la fois la réussite des expériences cancalaise et granvillaise, et la méconnaissance du grand public de toutes les subtilités du patrimoine maritime : «< C'est ça, la bisquine? Mais elle est toute petite! >». Les spectateurs du lancement de l'Ami Pierre attendaient certainement une longue coque fine, aux élancements spectaculaires... Et ils regardent glisser sur l'eau un gros canot rond, dont le brion carré et le tableau presque vertical renforcent l'impression de lourdeur massive donnée par un ventre volumineux. Les formes sont archaïques ; elles pourraient presque être une réduction à l'échelle 1/2 des grandes bisquines de Courseulles et Saint-Vaast, construites dans la première moitié du XIXe siècle pour le cabotage et les pêches de dérive. Autant dire que l'on est très éloigné des bisquines des Caravanes de la Baie du Mont-Saint-Michel... En fait, une trentaine d'années séparent ces dernières de notre petit bateau.

A partir des années 1850, le petit port de Barfleur, autrefois très animé, voit diminuer ses activités de cabotage et de long cours au profit de la pêche côtière. A bord de bateaux de 6 à 9 mètres environ, non pontés et gréés en bisquine, les barfleuraux pratiquent les cordes à proximité du Cotentin, autour des îles anglo-normandes et sur les côtes de Bretagne Nord.

Certains pêchent aussi le maquereau de dérive et partent pour Dieppe où ils se mêlent à la flottille du hareng, à partir de novembre. Les chantiers de Barfleur (et parfois, quoique plus rarement, de Saint-Vaast) construisent ces bisquines soit à cul rond, soit à tableau. L'administration les appelle alors «canots» Les deux types coexistent longtemps, jusqu'à la disparition brutale de cette embarcation. Vers 1890, le hareng se fait rare et les barfleuraux se consacrent presque uniquement au métier des cordes, qui fera la réputation de ce port. En équipages réduits, ils préfèrent désormais le gréement de sloop, et les formes des bateaux évoluent en conséquence : la quête de l'étambot est accentuée, ce qui tend à mettre le bateau en différence et à le rendre plus ardent ; les formes sont affinées, toujours dans le but de faciliter le louvoyage, nécessaire lors du virage des cordes. Le fameux bautier est en train de naître...

¹ Chapitres 5 et 6 de Bateaux de Normandie. Editions de l'Estran, 1984

Alors que Barfleur opte pour l'arrière à voûte et en même temps abandonne le gréement de bisquine pour celui du sloop, les "cancalaises" et "granvillaises" de la baie du Mont Saint-Michel évoluent vers la perfection de leur morphologie: celle qu'on leur connaît aujourd'hui. La silhouette s'allonge jusqu'à atteindre le double tout en gardant la même largeur (on est loin du rapport longueur / largeur d'1/3 !), l'angle quille/étambot s'élargit... L'avant reste relativement plein, un bon volume étant nécessaire pour porter le phare de la misaine. On peut supposer que cette évolution ait pu avoir lieu en même temps à Barfleur, si les charpentiers avaient prolongé les bordés de l'arrière rond en voûte, au lieu d'écarter ces bordés pour y inclure un tableau. On aurait alors pu assister à une perfection du gréement, parallèlement à celle des formes de la coque. Ce progrès aurait certainement commencé par la suppression du hunier dit « à la trouvillaise », indépendant de la grande vergue et amuré en abord². Les pêcheurs barfleuraux, les caprices du hareng et l'inspiration des charpentiers en ont décidé autrement ! En conclusion, le petit bateau lancé ce 1^{er} juin 1996, à Saint-Vaast, a 30 ans de retard sur l'imagination du public qui le découvre...

La décision de reconstruire une bisquine est prise en même temps que celle de créer sur Tatihou un atelier de charpente navale, indispensable à l'entretien de la collection de bateaux rassemblée par le musée (une trentaine d'unités). Jean-Pierre Laurence, ancien compagnon du chantier de Gérard Bernard à Saint-Vaast, prend la tête des opérations. Il faudra parfois faire appel à l'équipe technique du musée, notamment pour la pose des bordés des fonds (galbords et ribords accusent un angle de 70° au maître -couple !) ou pour des coups de pouce de dernière minute avant le lancement. Le plan utilisé sera redessiné d'après le plan d'origine de "l'Ami Pierre", de 1861, qui avait été retrouvé chez les descendants de l'ancien constructeur Pierre Fichaux lors des enquêtes faites pour le livre "Bateaux de Normandie". Ce plan est établi au 1/12, soit 1pouce pour 1pied suivant le système duodécimal utilisé à l'époque. Il est complété par le relevé effectué par Armand Pâris en 1866 sur le "Jeune Edouard", bateau contemporain et exactement semblable à "l'Ami Pierre" alors en compagnie au maquereau à Roscoff.³

La construction s'étend sur deux ans d'un passionnant chantier pendant lequel les interrogations ne manqueront pas, portant principalement sur des détails d'accastillage et de gréement. Les témoignages matériels et oraux étant rares, il sera souvent nécessaire de faire confiance à l'expérience et au bon sens (marin) de l'équipe de Tatihou. Graham Mac Lachlan, fort de son expérience de bosco et gréeur à bord du brick "Maria- Assumpta", réalise un travail de qualité muséographique. Anne Renault, alors responsable de l'Atelier de voilerie du Port -Musée de Douarnenez, est détachée sur l'île pour mettre en forme les 77 m² de voilure de "l'Ami Pierre", et y apposer des finitions esthétiques et robustes. Toutes les ferrures sont réalisées sur place par Gérard Burnel, ancien chaudronnier reconverti en forgeron de marine.

Enfin, les derniers jours de mai 1996 voient le personnel du musée poser les dernières touches de peinture, dans une ambiance euphorique... L'"Ami Pierre" sera lancé dans quelques jours. En attendant, il repose sur la cale où l'on effectue les dernières vérifications. « C'est ça, la bisquine ? »... L'esprit de Maître Fichaux, qui a guidé le chantier, a peut-être répondu par un clin d'oeil, ce 1^{er} juin 1996 !

C'est maintenant au tour de Laurent Bazile, patron de l'amphibie qui assure la navette entre l'île et Saint-Vaast, de prendre la barre du navire amiral du Musée de Tatihou. Il devra donner à "l'Ami Pierre" son rôle pédagogique, en embarquant les "moussaillons" des classes de mer et de patrimoine qui séjournent toute l'année sur Tatihou. Hors -saison, au plus fort de la fréquentation scolaire, les sorties sont parfois riches en sensations, même dans la baie abritée de Saint-Vaast. Les jeunes équipages, souvent néophytes, apprécient autant la hauteur sécurisante du pavois que le fort volume de cette coque où chacun trouve aisément sa place.

² Ce hunier ,puisque c'est son appellation va se montrer très difficile , à utiliser sur l'AMI PIERRE . Il ne sera employé que dans un nombre très restreint de directions du vent.

³ Ce plan a été relevé par le lieutenant de vaisseau Pâris fils de l'amiral . Celui-ci le publiera dans sa magistrale série des "Souvenirs maritimes" édités vers la fin du XIX ème

Le bateau est « physique », mais récompense largement ses matelots dans toutes les situations météorologiques, d'autant que sa voilure importante mais fractionnée, permet de nombreuses combinaisons (comme à bord des « grandes » !).

Lorsque pendant les fêtes de Douarnenez en juillet 1996, la Cancalaise accueille chaleureusement l'équipage de sa nouvelle «petite soeur» pour une sortie d'étude comparative, nous apprécions avec respect les sensations de souplesse, de légèreté qui émanent de la moindre manoeuvre effectuée à bord. Certes, la brise est très faible, mais il n'empêche que, du haut des perroquets, trois décennies nous contemplent...

Texte de Florence Renault