

LES BISQUINES DU CALVADOS

Conférence faite à la salle paroissiale de Courseulles ,à la demande de Mr Jean Le DELEZIR le 8 aout 2002 .

François RENAULT et Anne SEGUIN

Introduction

— Depuis une vingtaine d'années, la découverte du Patrimoine Maritime a permis la rencontre de types d'embarcations de pêche ou de cabotage disparus, pour certain, depuis déjà longtemps. Le mot "bisquine" est maintenant bien connu du grand public. La silhouette des bisquines de la Baie du Mont St Michel est familière des habitués des rencontres de bateaux traditionnels. Quelques unes de ces élégantes et populaires embarcations, étaient encore utilisées voici une soixantaine d'années à la drague aux huîtres ,au chalut et aux cordes par les granvillais et les cancalais . Les deux reconstitutions lancées voici déjà bientôt 15 ans: la "Granvillaise" et la "Cancalaise", sont l'image de ce type de bateau à l'apogée de son évolution qui se situe au début du XXème siècle.



Le modèle de la bisquine JEAN BART devant Anne Seguin et François Renault

Mais ce soir, au risque de vous décevoir, ce ne sont pas de ces "presque" mythiques embarcations que je vais vous entretenir. Bien que portant le même nom, notre bisquine du Calvados est bien différente, surtout dans ses formes de carène : ce sont des cousines, et non des sœurs.

Sans chauvinisme aucun, la bisquine a été le type de bateau le plus construit, et le plus utilisé au XI Xème par les marins de ce port.

Grâce à Monsieur Le Délézir, vous pourrez admirer le magnifique modèle du JEAN-BART construit voici plus d'un siècle par Louis-Laurent Labrèque .

D'ou vient ce nom de « Bisquine »?

Il faut, dès maintenant ouvrir une petite parenthèse en précisant que la dénomination des types d'embarcations et des navires est, tout au long de l'histoire, et dans toutes les régions du monde, à peu près inextricable. C'est un peu comme celle des poissons d'une région à l'autre, voir d'un port à l'autre. Ce phénomène nécessiterait certainement une étude approfondie. Tantôt c'est le type de coque qui identifie le bateau, tantôt c'est celui du gréement. Si l'on ajoute qu'un même gréement peut avoir été utilisé sur différents types de coque ...le brouillard s'épaissit!

C'est ce qui nous arrive ici, car le mot "bisquine" qui désigne avant tout un type de gréement, utilisé au XVIII ème, surtout au XIX ème, et encore au XX ème sur des coques aux formes et aux dimensions très variées destinées à des métiers tout aussi variés.

Selon Duhamel du Monceau dans son "Traité général des pêches" au milieu du XVIIIème ,ce



Cette peinture de la bisquine La Gloire est une représentation significative de ce type de bateau utilisé pour les pêches et le cabotage. C'est le Chasse Marée breton et aussi le lougre harenguiers de Picardie. Ce type de bateau a été utilisé tout le long du XIXème siècle

Nous laisserons donc pour le moment l' étymologie de côté et retournerons à ces bisquines qui ont longtemps participé aux activités commerciales de Courseulles et de plusieurs autres ports de la Manche. A tel point que Victor Hugo dans les "Travailleurs de la mer" écrit en observant un élégant navire au loin:«...c'est un coutre d'Aurigny, c'est une bisquine de Courseulles, c'est le yacht d'un Lord...»

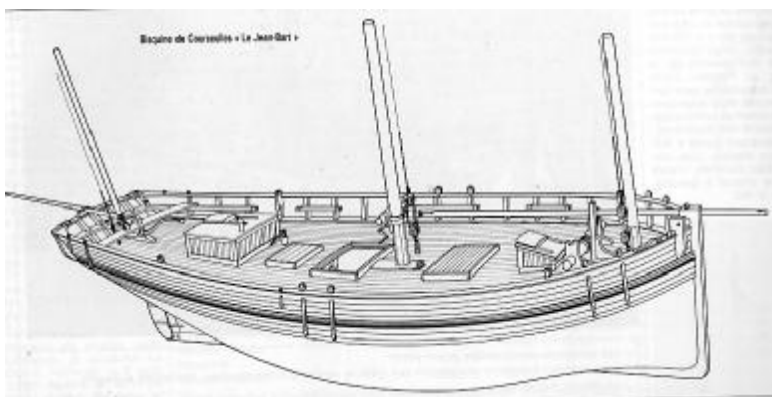
La Bisquine sa coque, son gréement

L'apogée de la construction des navires de commerce en bois est atteinte dans les années 1850 à 1865. Les bisquines sont construites principalement à Caen, Courseulles, Langrunes, Sallenelles, StVaast et Barfleur. Les chantiers de Honfleur, Cherbourg et de Granville sont renommés pour les constructions de navires de commerce importants et mêmes de clipper

Notre bisquine, qui n'a rien du "clipper", est le navire à tout faire : pêches hauturières: hareng et maquereau, ainsi que la drague des huîtres sauvages. Le transport de ces huîtres le long des côtes de la Manche est une grande activité entre pêche et commerce. Enfin le cabotage local, et pour les plus grosses: international.

C'est un bateau aux formes pleines, qui doit pouvoir tenir la mer et en même temps s'échouer sur les grèves et dans les ports pour charger et décharger. Nous sommes encore bien loin des formes élancées des bisquines de la Baie du Mont St Michel! Pour donner une image nous citerons les dimensions du "GRAND ALBERT ", bisquine de Courseulles longue de 13 m 40 et large de 4 m 48. Le rapport entre la longueur et la largeur est de moins d'un tiers. C'est une carène qui n'aurait eu aucune chance dans la coupe Américaine...

Les plus importantes sont construites à StVaast. On citera "La MANCHE" de 119 tx de St Vaast. La "JEANNE D'ARC" de 138 TX construite aussi par un Levêque en 1846. " L'ARTEMISE " de 103 tx construite en



Perspective d'une bisquine d'après le modèle de la bisquine de Courseulles le Jean Bart
Dessin de FRenault

1858. Ce sont des bateaux longs de 20 à 22 mètres. En général les bisquines destinées au cabotage ou pour les pêches hauturières jaugent de 66 à de 79 tx ,soit 18 à 19 mètres de long et 5 à 6 m de large. La drague et le transport des huîtres sont pratiquées par les mêmes bateaux , mais aussi par des embarcations de moindre taille.

La maison Herout de Courseulles fait construire ses bateaux autant dans notre port qu'à St Vaast. Par exemple "La JEUNE AIMÉE " en 1851 pour Armand Herout. "LE BON PÈRE" de 16 m de long et 55 tx en 1856 pour Artidor Herout, " L'AIGLE " de 12 m et 27 tx en 1867.... Mais on pourrait en citer bien d'autres.

tres.

Les plus petites sont les harenguiers de Barfleur qui ne dépassent pas 10 mètres. Le Musée Maritime de l'île de Tatihou en reconstruit une en 1994 : c'est l'"AMI -PIERRE.

Et enfin dernier exemple, Edmond Levêque de St Vaast ,de cette grande famille de constructeurs et marins, met sur cale en 1875, une petite bisquine pour la navigation de plaisance : "la LISETTE " de 2tx5.

Nous l'avons dit : le milieu du XIX ème est une époque d'activité intense pour les chantiers . Il se construit à Courseulles, 73 bateaux entre 1840 et 1873. Deux chantiers : Deshaunais et Benoit se partagent le travail. Il semble bien d'après une gravure de Maugendre que le chantier Désaunais lançait ses bateaux dans la Seulles par le côté, à cause de l'étroitesse de la rivière. Le chantier Pierre Alexandre Benoit, installé face à la mer, à peu près où est actuellement la Maison de la mer, était sans doute mieux disposé pour le lancement

. Texte de Anne SEGUIN descendante des DÉSAUNAIS

L'aîné de ces deux constructeurs Pierre Bernard Désaunais, est né à Langrune en 1809. A

cette époque Langrune est le second centre de constructions de bateaux de pêche et de cabotage du Calvados, leur spécialité était un bateau très différent de la bisquine puisqu'il n'avait pas de quille ; ce type d'embarcation est issu d'une tradition très ancienne puisque saxonne. La bisquine le remplacera progressivement durant la première moitié du 19^{ème}. La "platte" disparaîtra totalement vers 1850.

Pierre Bernard naît donc à Langrune, dans une famille de constructeurs établie depuis près d'un siècle. Il fait partie de la 4^{ème} génération de constructeurs de bateaux. Après avoir sans doute passé son enfance au milieu du chantier de son père, il commence son apprentissage à 18 ans, pas chez son père ou son oncle, mais sur un chantier de St Aubin. Après un an passé à Saint Aubin, il va travailler à plusieurs reprises au Havre, environ 3 à 6 mois tous les ans jusqu'en 1836. Cette année là il prend la succession de son père sur l'un des chantiers de Langrune.

Vers 1841 Pierre Bernard quitte Langrune pour installer un chantier à Courseulles. Sa première bisquine s'appellera la "COURSEULLAISE" et sera pour la famille Heroult. Elle jauge 16 TX 68, et elle est présumée perdue corps est biens six mois plus tard, dans la nuit du 8 au 9 mars 1842 « dans la traversée de St Vaast à Courseulles avec un chargement d'huîtres, les débris du navire ont été sauvés par le capitaine Marion de Cherbourg qui les a déposés au port de Cherbourg »

L'équipage a disparu l'année suivante, Pierre Bernard Désaunais construit une "CELI NA" de 23 TX. Les bisquines construites à Courseulles sont plus petites que celles qui sortaient des chantiers de Caen et de Langrune qui jaugent 60 à 70 TX. Pierre Bernard construit en 1840 sur son chantier de Langrune, une "PAULINE" de 74 TX 41, il possède des parts dans ce bateau, c'est d'ailleurs mentionné dans son contrat de mariage, la "PAULINE" coulera sur les côtes anglaises en 1843.

Pierre Bernard Désaunais, a installé son chantier sur le plateau à l'ouest de l'avant port, sur un terrain dépendant du port de Courseulles. Le préfet lui a accordé la jouissance gratuite de ce terrain de 70 mètres sur 40, cette autorisation sera renouvelée en 1852. Dix ans plus tard, les travaux effectués dans le port empiètent sur son chantier, et il est autorisé à déplacer son chantier dans l'axe du brise lame, le terrain ne fait plus que 50 mètres sur 40.

Lors de son emménagement à Courseulles, Pierre Bernard habite rue de la Mer où il est à la fois cafetier hôtelier et charpentier de navires. En 1852 en 1862, il achète des magasins sur le quai est du bassin et en fait son domicile. Il loue une aile de son habitation au service des douanes, et sa maison fait également office d'auberge. Cette maison située sur le quai entre l'écluse et la caserne des pompiers, abrite aujourd'hui en partie le Yacht Club.

A cette époque, il n'y a pas besoin de structures fixes pour construire un bateau, l'outillage mécanique n'a pas encore imposé ses contraintes. Les bateaux sont construits à l'extérieur, sur cales et échafaudages en bois, avec parfois un atelier à proximité pour ranger les outils.

La date exacte du début des chantiers de Courseulles est assez vague, mais les deux constructeurs, Benoist et Désaunais, forment des apprentis à partir de



Bisquine sous voiles, dessin de Lebreton



Le chantier Désaunais sur la rive ouest de la Seulle a construit des goélettes, des bricks et des bisquines. L'exiguïté de la rivière ne permettait pas un lancement longitudinal. C'est donc un système de lancement transversal qui était utilisé

1843. Certaines années on compte 5 à 8 bateaux construits par an., comme 1850 et 1851 .Douze ouvriers travaillent sur le chantier Desaunais et huit sur le chantier Benoist.

Pierre Alexandre Benoist, naît en 1819, son père était capitaine au long cours. Alors que Pierre Bernard prend la direction du chantier de son père, Pierre Alexandre fait son apprentissage sur un chantier de Sallenelles. Puis jusqu'en 1843, il va travailler 6 mois par an soit au Havre, soit à la Maille-ray .



Le chantier Désaunais ,à l'endroit où le s CNR lanceront nombre de navire de pêche en acier dans les années 1960

Le chantier Benoist est, nous l'avons vu, situé sur le bord de la mer. C'est la coutume de construire directement sur la grève sur cette côte plate.

A Langrune, par exemple, au début du 19 ème tout le front de mer était occupé par des chantiers de construction. Pierre Alexandre Benoist travaille sur un terrain qui lui appartient, placé autour de son domi-

cile. Ce terrain mesure 110 mètres de long et 50 à 70 de profondeur. Il a construit une palissade pour clore la propriété. Pour faciliter autant que possible la mise à l'eau des embarcations, il a laissé du côté de la mer un bout de terrain lui appartenant. En 1867, suite à de nombreuses inondations, il demande et obtient du préfet l'autorisation de construire une digue en charpente pour protéger les dunes et sa propriété.



Bisquine en construction au chantier Benoist dessin de Lebreton

Tous ces éléments se retrouvent sur la gravure de Maugendre (palissade, digue, bateau en construction entre la palissade et la mer). Les méthodes de construction ayant peu évolué avant l'arrivée de la mécanisation, les charpentiers de Courseulles travaillaient toujours avec les mêmes outils.

Fin du texte de Anne Seguin



Le chantier Benoist à l'est de la jetée à peu près à l'emplacement de la maison de la Mer actuelle.

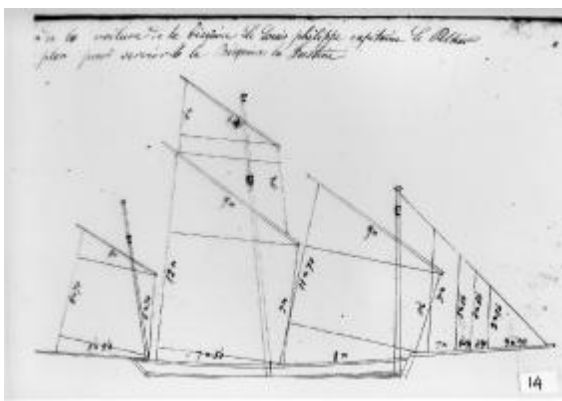
Les coques sont construites en chêne de haie pour la membrure. Les quilles en orme, ou quelquefois, particularité normande, en hêtre. Les bordés sont en orme jusqu'à la flottaison et en chêne et résineux au dessus. Les ponts sont en résineux. Les mats étaient souvent en pitchpin importés d'Amérique par le port du Havre, mais aussi en pin de Riga, de Russie. Ces mâts peuvent, du fait de la qualité du bois et de sa longévité, servir pendant des dizaines d'années, et sur plusieurs bateaux.

Le charpentier de navire gagnait en général le double d'un charpentier de maison

La construction et l'armement d'un navire quelque soit sa taille est une industrie qui nécessite l'intervention de plusieurs corps de métiers. Les ateliers de voilerie, Baptiste Lepöetre et Pierre Clément Letellier de St Aubin, René Clément Letellier travaillait à Courseulles. Des cordiers comme Constant Bazourdy, des ateliers de forge ,Gallien, Osmont, Legaltier à Courseulles, des poulieurs-tourneurs : ceux-ci fabriquaient les pompes, les rouets de poulies, les "cap -de -moutons" enfin tout ce qui était en bois tourné. Encore lié à l'activité du commerce on peut citer les fabricants de paniers à huîtres

Gréement voilure

En quoi consiste donc le gréement de ce bateau si connu, et quel a été sa genèse? La bisquine, quelque soient les dimensions de sa coque, porte trois-mâts. Sur ces trois mâts, le mât de misaine, le mât de taille -vent et le mât de tape -cul. Trois voiles principales y sont hissées portant le même nom. Un hunier surmonte le taille -vent. Les vergues sont inclinées, et le point de drisse est en général entre le quart et le tiers de leur longueur. Ces précisions sont un peu arides mais nécessaires pour comprendre l'évolution de ce gréement. Evolution qui



Plan de voilure d'une bisquine de cabotage dressé par le voilier de St Vaast la Hougue. Les deux ports étaient très liés

est arrivée, semble-il, au cours du XVII et XVIII ème siècle. A cette époque les embarcations pratiquant les pêches en Manche, comme les pêches de dérives pour le hareng et le maquereau, portent déjà ces trois mats, mais avec des voiles carrées. Celle-ci étant la voile première, la voile la plus rudimentaire, le point de drisse est alors au milieu. Ces type de voiles prenant le vent surtout par l'arrière, est difficile à manœuvrer et n'a que peu de rendement. Petit à petit les marins se sont aperçu que les voiles basculant dans l'axe du navire permettaient de remonter dans lit du vent. Je vous fait grâce des différents stades plus ou moins complexes de cette évolution.



L e

L e

dernier stade avant le gréement de bisquine était encore en usage, mais en voie de disparition, vers 1850 : c'est le gréement de "houry". On en voit de très bons graffiti sur des piliers d'entrée d'une propriété à Bernières. La bisquine étant le perfectionnement de ce type de voilure nécessitait un équipage moins nombreux, aussi le houry a-t-il disparu.

Le gréement de Houry (pas de foc à l'avant a été utilisé durant la première moitié du XIX

Les ports et les activités pratiquées par les bisquines

Durant des siècles, les bateaux de pêche et de cabotage n'avaient sur les côtes du Calvados que quelques rivières et embouchures facilement envasées n'offrant que peu d'abris entre les immenses plages d'échouage. Port en Bessin a possédé un temps, grâce aux travaux commandés par Mgr D'Harcourt au XVème un bassin à écluse comme au Pays-Bas, pour abriter ses bateaux.

Une série de tempêtes, au début du XVIème, ravage le site d'échouage de Ste Honorine des Perthes, antique port harenguière, qui disparaît. Bernières a eu dans des temps anciens un bassin qui selon les fouilles seraient entre les murs du château et la route voit son port détruit. Touques avait une activité importante au temps des Ducs de Normandie qui va décliner puis disparaître dans le premier quart du XIXème, Honfleur reste le port principal, le port long-courrier, au XVIème. Jusqu'à la création du Canal de Ouistreham à Caen, l'Orne reste une rivière d'accès difficile, Caen est tout de même un port de commerce même s'il n'y a pas de bassins.

Sous l'Ancien Régime Courseulles arme une vingtaine de bateaux de 40 à 60 tx pour pratiquer différents métiers : le cabotage, la drague des huîtres. Quelques uns arment pour les pêches hauturières, c'est à dire le hareng en mer du Nord et le maquereau de dérive à l'entrée de la Manche. Ces bateaux sont abrités dans l'estuaire de la Seulles, vaseux, peu sûr et vagabond. Après la révolution et les guerres de l'Empire, Courseulles, comme tous les ports de la Manche, n'a plus beaucoup de bateaux. Quelques uns apparaissent dans le registre de l'an 9 :

- Le "St François" construit en 1799 pour Aubert
- La "Providence" construite en 1764 pour Aubée
- Le "St Pierre" construit en 1767 pour Poudoin

-Le "St Louis" construite, 1775 pour Tessel Enfin la "Marie-Cecile" dont on précise le type : Une "besquine" de 17 tx construite à La Hougue pour Aubert et destinée à la pêche des huîtres de Granville

Quelques décennies plus tard, et avec la création du bassin Joinville, Courseulles a bien failli ravir le com-

merce au port de Caen: mais ce n'était qu'un rêve . Néanmoins ce port , dont le chenal n'est pas facile d'accès par vent de secteur Nord - Nordé, importe du charbon ,des bois du Nord, et commerce dans les huiles et tourteaux de colza. Il abrite aussi les bateaux harenguiers d'Arromanches, de Langrunes ,de Luc. L'industrie des parcs à huîtres prend aussi de l'extension .



Berthélémy a dessiné l'entrée du port de Courseulles qui semble très encombré par des bisquines et

Activités de pêche

Depuis les temps reculés le métier principal sur les côtes du Calvados, mais ce n'est pas le seul, est la pêche au hareng . Cette pêche est probablement bien antérieure aux invasions scandinaves : elle est pratiquée par les saxons et peuples de la Baltique, venus très tôt sur nos côtes .Jusque dans les années 1870-80 Courseulles arme des navires pour les pêches hauturières : le hareng de la mer du Nord ,le maquereau de dérive en mer d'Irlande .

Il apparaît cependant qu'un dernier armement pour la morue d'Islande ait été fait , au départ de Courseulles en 1864 avec le "GILBERT ALPHONSE" .Mais comme écrit le Commissaire des Classes (notre Administrateur des Affaires Maritimes) à son chef « le dernier essais de pêche à la morue en Islande n'a rapporté que des pertes et découragé toute spéculation de ce genre...» Cette bisquine construite à Sallenelles en 1850 appartenait à Leroux de Langrunes . Jaugeant 19 tx elle ne devait pas dépasser 13 à 14 metres . On imagine la vie à bord de cette embarcation sur les mers, les plus dures que l'on puisse imaginer... Elle fera d'ailleurs naufrage sur la côte Est de l'Angleterre en 1865.

Si les essais d'armement vers l'Islande à partir du Calvados ne réussissent plus au XIX ième, nous savons, par des actes de vente, que les armateurs des côtes Nord de Bretagne rachetaient des bisquines dans notre région . La « Ste ANNE » construite à Courseulles en 1868 est vendue à un armateur de Dahouet, port plus important que Paimpol pour la pêche en Islande à cette époque. Comment un équipage de 13 hommes pouvait-il vivre confinés sur cette coque de 15 m 50 de longueur, dans une humidité constante et des températures très basses .Ces expéditions ne nous font pas rêver d'exotisme.

Le "NOUVEAUX TROIS FRÈRES" construit à StVaast en 1848 par Jean Levêque est également vendu en 1862 à Dahouet . Cette bisquine mesurait 19 m 19 de long et 5 m 33 de large. En Avril 1874 elle est « présumée périée corps et biens dans le coup de vent du 14 avril en Islande»...

Le Hareng

Nous résumerons cette activité importante des bisquines car des volumes entiers ont été écrits sur la pêche de ce poisson....

Le hareng, venant des îles Shetland, commence à descendre la Mer du Nord en juin pour arriver à hauteur de Fécamp en décembre. La pêche avec les filets dérivants se pratique sur deux périodes dans la même année: la première ;la pêche salée ,et ensuite la pêche au poisson frais.

Le "NEPTUNE" de 62 tx commandé par Jean-Pierre Désauvais est armé par 25 hommes , arrive à la date du 17 décembre 1831 des côtes de Hollande avec sa pêche de hareng en compagnie du St JEAN BAPTISTE ,de Luc/mer, patron Aubry et 23 hommes pour une "quarantaine "de 5 jours au Lazaret de L'île de Tatihou.

En 1865 : dix bisquines de Courseulles d'une moyenne de 42 tx avec 18 hommes à bord commencent la pêche sur les côtes d'Ecosse à la mi-juillet. A la mi-septembre les bateaux arrivent en dans le Pas de Calais .C'est la pêche au hareng avec salaison à bord. La vente se fait à Fécamp, Dieppe, ou Courseulles.



Lebreton a bien précisé que ces bisquines dans l'entrée de Courseulles pêchaient le hareng:en effet on distingue le chevalet ou miche destiné à abattre les mats pendant la pêche la nuit quand le bateau dérive avec la tessure :le filet à harengs

Du 15 octobre au 24 décembre ce sont 27 bisquines ,d'une taille moyenne plus réduite puisque de 33 tx, armées par 16 hommes qui pratiquent la pêche au hareng frais. Le poisson est vendu dans les mêmes ports . Le métier est pénible ,d'abord à cause des conditions climatiques qui engendrent une navigation périlleuse dans des mers étroites, hachées et déjà extrêmement fréquentées.

Sans vouloir décrire l'appareil de pêche, sachons seulement que le hareng remonte durant la nuit, du fond vers la surface. Le bateau file donc ses 3 à 4 km de filet , qui à cette époque est encore en chanvre tanné et goudronné, avant la tombée de la nuit. Après avoir dérivé toute la nuit, ce filet doit être remis à bord avant le lever du jour. Le relevage se fait à l'aide d'un cabestan manoeuvré à bras. Que l'on imagine les matelots, poussant sur les barres de cabestan pendant des heures dans le froid et la houle, pendant que d'autres matelots démaillent le poisson. Le prix du filet en coton fait que les courseullais ne l'adoptent pas, et restent à en baver sur leurs barres pour virer ce filet pesant et interminable, de chanvre goudronné.



Des harenguiers des quartiers de Caen et de Dieppe sont en pêche .gravure de Lebreton

Le progrès arrive. Mais il n'y a qu'une seule bisquine armée à Courseulles qui soit munie d'un cabestan à vapeur: L'ALFRED -ELISA et encore appartient-elle à un dieppois .. Alors que la question se pose de faire passer des visites d'entretien de la mécanique et de la chaudière, l'administration ne voit personne capable de faire ce travail à Courseulles. Malgré tout le Commissaire admire « cette heureuse application de la vapeur à un travail de force des plus pénible pour ceux des équipages qui en sont aux primitifs cabestans à barres.... » Malgré tout on se demande tout de même ce qui arriverait si dans l'un de ces bateaux aux équipages toujours nombreux; la chaudière venait à exploser par manque d'entretien.

Très peu de chose sont connues sur les conditions de vie à bord de ces bisquines. L'équipage devait loger dans le poste avant, sorte de « trou à rats » chauffé ou plutôt enfumé par un poêle. Le patron et le second ,peut être les novices et mousses vivent à l'arrière. On embarque du bois de chauffage et de l'eau douce

Les repas ne devaient pas tellement différer de ceux des chalutiers quelques années plus tard : biscuit , pommes de terre, de la graisse, du lard salé et évidemment du poisson, du cidre et d'alcool. En effet on peut lire des courriers sur la réglementation "de l'embarquement des spiritueux" à bord. Selon le règlement chaque pêcheur a droit à 15 litres d'eau de vie pour 5 mois de pêche sur les côtes d'Ecosse, et seulement 7, 5 litres le long des côtes de Yarmouth... Mais l'Administration veille et observe que « l'embarquement des spiritueux a pris une extension regrettable. A coté de l'embarquement réglementaire celui de provisions individuelles dont la quantité échappe au patron a beaucoup augmenté.... Il faut dire aussi que cela sert à l'achat d'objets à usage personnel- le tabac servant aussi de monnaie d'échange aux escales - le rapport conclu simplement qu'il ne reste donc que 5 litres par mois par homme ,plus tout ce qui est bu à terre....!

Il y a aussi dans les années 1871 le problème des avances sur salaire données par certains patrons à l'équipage en cours de voyage, alors que le décret de 1864 l'interdit. C'est surtout à l'escale de Dieppe , «où cet argent est dépensé en débauche de boisson ..Du coup les marchands qui ont fourni vêtements et filets sont frustrés de l'argent qui leur est dû » l'histoire ne dit pas ce que pensent les femme, les enfants, ou les parents, restés à terre.....

En effet à partir des années 1873 le nombre de bateaux diminue En 1875 , sur 17 bateaux

-5 ne couvrent pas les frais d'armement

-2 ont gagné 5 fr au lot

-3 moins de 20 fr

-2 de 30 à 50 fr au lot

-5 de 50 à 80 fr

En 1879 «Les malheureux marins n'avaient pas gagné le prix du pain qu'ils avaient dû embarquer pendant les 5 mois de la saison»

Dans les années 1880 il ne se fera plus d'armements. à Courseulles. Barfleur continuera le hareng de Noël à Dieppe avec ses petites bisquines de 9 m de long, non pontées avec 7 à 8 hommes à bord

On ne s'étonnera pas non plus que les naufrages, sans être très fréquents, engendraient des situations familiales terribles dans les communes de Courseulles, Arromanches et les autres où la population masculine pouvait être décimée en un instant. La « JEUNE MELINA » construite par P. Benoit en 1862 disparaît dans un coup de mer à un mille de l'entrée du Tréport. Le patron Germain et ses 19 hommes disparaissent laissant « 14 veuves et 29 orphelins de moins de 16 ans et 6 ascendants » Une souscription rapportera 16.000fr pour les familles. La JEUNE HENRIETTE de Boulogne disparaît le 14 octobre 1881 sur les côtes d'Angleterre, avec 11 matelots de Courseulles laissant 9 veuves et 24 orphelins. Elle est rayée provisoirement des registres le 4 mars 1884 ,mais il faut attendre le 6 juillet 1894 pour déclarer le décès de l'équipage...

Le maquereau de dérive

Nous allons seulement l'évoquer car à Courseulles cette pêche était pratiquée par les mêmes bateaux, avec les mêmes contraintes et à peu près le même matériel. L' "ARISTIDE LE JUSTE" construit à Courseulles en 1852 pour Aubert de St Aubin mesure 17 m de long. Ce bateau pratique, selon la saison, la pêche au hareng d'Ecosse et maquereau d'Irlande

La mer d'Irlande n'est pas beaucoup plus hospitalière que la mer du Nord et là encore des naufrages déciment les forces vives de ces petites communes. La bisquine " EMILE ANDRÉ " armée à Courseulles le 19 février 1867 pour la pêche au maquereau frais est partie le 7 mars pour se livrer à la pêche au maquereau avec salaison à bord par le travers des Sorlingues. «Elle est présumée perdue corps et biens depuis le 20 du même mois» laissant son lot de veuves et d'orphelins

St Vaast qui n'allait pas au hareng, pratiquait le maquereau de salaison avec le même type de bateaux. Les armateurs embarquaient des domestiques de ferme qui n'avaient pas trouvé à se louer , pour les travaux pénibles. Ces pauvres gens mal considérés et esclaves des matelots , étaient appelés les « Mistains ».

Les huîtres

Enfin ce sont les huîtres, leur pêche et leur transport qui ont porté la réputation du port de Courseulles, dès le XVIII ème, jusqu'à Paris. Cette pêche et le commerce qui en découle, lient plus particulièrement deux ports de la baie de Seine : StVaast et Courseulles. Au milieu du XIX ème il existait encore deux bisquines très âgées , armées à StVaast :

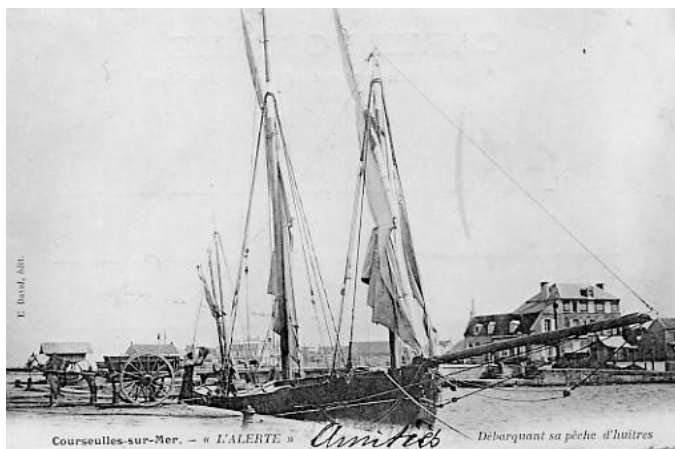
-"l'ACHILLE" construite à StVaast en 1739 naviguait encore pour la Vve Nicolas Grosos à la pêche au poisson frais (c'était le terme employé...) est vendue à Granville le 16 juin 1834

-"le DAUPHIN "construit à Dieppe en 1727, gréée en bisquine et reconstruit en 1814 à StVaast ,navigue à la pêche aux huîtres avec le patron Joly, transporte des pierres de Réville avec le patron Renouf, pêche le maquereau avec le patron Joly ,et pratique le cabotage encore dans les années 1830 avec le patron Doucet. Cette infatigable bisquine est vendue le 9 septembre 1839 à Armand et P.Herout marchands d'huîtres à Courseulles « à chacun pour une main » pour la pêche fraîche et le cabotage. Elle avait donc 112 ans à ce moment-là!

Ces deux localités ont évidemment des relations commerciales permanentes avec Granville et Cancale. Selon un rapport de l'Administration de 1850 «18 bateaux de 18 à 20 tx ont effectué 241 voyages pour le transport de Cancale ,Granville et la Hougue à Courseulles de la quantité énorme de 66 millions d'huîtres»

La pêche et le transport de ces huîtres est pratiquée par des bateaux de moindre importance comme L'EMI-LIA construite en 1866 à Courseulles . Mesurant 11 m de longueur elle jauge 19 TX. Ses armateurs sont Exupère Marc et Costil marchands d'huîtres, Le Poëtre ,voilier, Benoist constructeur, Bazourdy cordier , Gallien forgeron . Augustin Renouf est le patron d'un équipage de 7 hommes pour la pêche aux huîtres.

Dans les années 1890 les Saint Vaastais abandonnent les bisquines et adoptent les sloups des pêcheurs jersiais qui venaient draguer les huîtres dans leurs eaux .Ces ba-



La bisquine l'Alerte qui sera la dernière de Courseulles, charge des huîtres .

teaux à équipages réduits étaient beaucoup plus manoeuvrants et tout aussi puissants pour tirer les « grages » à huîtres.

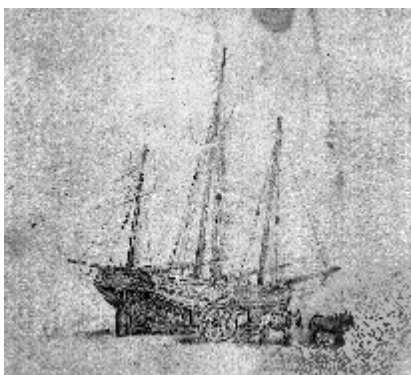
Au début du XXème c'est la fin des huîtres sauvages. A Courseulles quelques chalutiers à voile proches de l'état d'épave, notamment LA FRANCE, sont achetés à Port en Bessin, mais sans grands résultats. Deux mous- ses , non payés mais nourris(un hareng pour deux..) sont embarqués uniquement pour pomper l'eau de la cale.

Voyages au cabotage

Une lettre du Commissaire de Courseulles en 1876 «J'ai l'honneur d'informer Mr le Commissaire de la Hougue ,que je lui ai expédié ce jour par la bisquine la " JEUNE SUZANNE " Capitaine Pilard une malle et un sac contenant les effets du matelot Eugène Phillipe inscrit à la Hougue qui a déserté à Sundwall en Suède le 7 juillet dernier de la Goélette " AMICIE "

Cette Goélette construite en 1854 par Pierre Alexandre Benoist pour le capitaine TESSEL de Courseulles naviguait au cabotage. Elle portait une centaine de tonnes de marchandises. Il ne s'agit pas ici d'une bisquine mais d'une goélette aux dimensions semblables pratiquant les voyages de cabotage international. J'ai choisi cet exemple car le constructeur et le capitaine sont courseullais ,et l'on voit une fois de plus les liens qui existaient entre ces deux ports. Les caboteurs étaient les routiers de l'époque, le chemin de fer, dans la deuxième partie du XI Xème fait disparaître assez vite le transport maritime.

Que transportaient ces bisquines au cabotage? On peut dire de tout, du foin, des pommes de terre, des choux de Luc, du bois de chauffage venu à Brévand par gabares pour Le Havre, de la chaux de Régnéville vers la Bretagne, du cidre, de l'huile et du tourteau de colza, du ciment de Boulogne, du guano venu du Chili au Ha-



Bisquine chargeant des choux, ou des pommes de terre sur la plage de Luc

vre, du zinc d'Allemagne pour les laminoires du Vaast, du charbon de New- castle pour Courseulles. La DRYADE transporte du vin de La Rochelle pour Hambourg, L'ARTHEMISE du bois du Nord de Stockholm à Courseul- les. La MARIE-VICTOIRE du minerai de fer d'Espagne en Angleterre. "L'ALERTE" première du nom, Cap Fortin et armée par 5 hommes, sort du port de Cherbourg en janvier 1842 avec des bestiaux pour Guernesay Le trafic du sel venant des marais de l'Atlantique tient aussi une place importante ,du moins tant qu'il se fait des armements pour les pêches au hareng et maquereau de dérive La liste serait interminable et les naufrages aussi courant que dans les autres navigations:

La "DESIRÉE" de 61 tx construite en 1836 chez Désaunais à Langrune appartenant à Roussel de Langrune est considérée disparue depuis deux ans. Il apparaît qu'elle s'est perdue en février 1854 durant un voyage de

Dunkerque à Bordeaux chargée de rails et de coussinets de chemin de fer.

La "JUNON" coule le 10 février 1870 au cours d'un voyage de charbon entre Swansea et Santander en Espa- gne.

Les équipages pour les voyages de commerce ne sont que de cinq hommes à 7 hommes, y compris le patron et le mousse.

Il est a remarquer que ces bateaux à tout faire, les bisquines naviguaient, selon les voyages de commerce ou les saisons de pêche, avec des patrons différents. Je ne citerai qu'un cas : La "FELICIE" de 35tx construite chez Désaunais à Courseulles en 1851 naviguait avec le Capitaine Aubert au cabotage , au hareng avec le patron Hue sur les côtes d'Ecosse, au maquereau le patron Bréhon en mer d'I rlande

Armements des bisquines de Courseulles

Une étude complète serait à faire pour montrer les origines et l'évolution des sources de capitaux qui permettaient au XI Xème ce que l'on nomme « l'expédition maritime » tant à la pêche qu'au commerce . Nous nous contenterons de citer quelques exemples d'armements de bisquines de Courseulles.

-- "ARMANDINE " construite en 1857 à Courseulles appartenait à Jean-Jacques Costil pour les 3/5 et 1/5 à Lecordier ,1/5 à Legaltier.

-- La " PERLE " deuxième du nom, construite par Pierre- Alexandre Benoist en 1863 qui avait des parts

comme c'était souvent le cas, sur le bateau qu'il avait construit , appartenait aussi à :

- Legaltier ,forgeron à Courseulles
- Bazourdy, cordier
- Guillemette, cafetier
- Letellier, voilier

" La **VIERGE PUISSANTE PROTÉGEZ-NOUS** " de 31 tx construite en 1863 à Courseulles par Pierre-Alexandre BENOIST pour Pierre Lithard d'Arromanches

qui avait aussi des parts avec

- Quérrière marchand de bois
- Bazourdy cordier
- Le Poète Baptiste voilier à St Aubin
- Thomas avoué à Bayeux
- Bazin ferblantier à Courseulles
- Osmon frères forgerons à Courseulles

. Jean Baptiste Cauvin est le patron de la bisquine « **St**

JEAN BAPTISTE » construite à Langrunes en 1866. Celle-ci mesure 17 m de longueur et 5 m 15 de largeur. Armée à

Courseulles, elle navigue à la pêche au hareng en mer du Nord, sur les côtes d'Ecosse ; la pêche au maquereau de dérive en mer d'Irlande Les parts d'armements sont prises entre Héroult fils aîné, marchand d'huîtres, Constant Bazourdy cordier ,Le Poète voilier, Chatelet forgeron de Langrunes, le constructeur Pierre Bernard Désaunais ,Viger boulanger à Langrunes et Monsieur Laurent, de Paris, enfin un Mériel propriétaire à Douvres.

"**L'AIMABLE MARIE**," appartenait en 1869 à Le Poète voilier ,Bazourdy cordier, Honoré Lemonnier marin de Luc, Alexandre Le Marchand ,Charles Leroux constructeur à Ouistreham, Renouf boucher au Havre, Pesnelle mercier à Hermanville

Ces quelques exemples donne un échantillonnage de l'origine des capitaux nécessités par l'armement de ces bateaux à tout faire comme nous l'avons déjà dit. D'une manière générale, à la pêche, les capitaux arrivent la plupart du temps du milieu maritime : les entrepreneurs de la construction navale, les mareyeurs ,saurisseurs de harengs, ostréiculteurs.

Anne Seguin qui a aussi, bien étudié ces histoires de propriétaires note que les constructeurs ont des parts sur les 2/3 des bateaux ,jamais ensembles bien entendus, et ceci pour tous les corps de métiers. Ces placements donnaient une rémunération selon les parts, sur les bénéfices commerciaux rapportés par ces bateaux. Mais il faut bien le dire il était préférable d'avoir une grande dispersion de petites parts car les rapports étaient faibles et même souvent nuls. Les capitaux d'origine bourgeoise plus attiré par les armements au commerce ne vont plus vers les pêches hauturières alors en plein déclin. Avant la fin du XIX ème, ils iront vers le chalutage à Port en Bessin alors en plein essor.

Une aventure commerciale à Courseulles

Bien qu'il ne s'agisse plus de bisquine, il est intéressant d'évoquer le projet visionnaire du capitaine au long cours Roblin, de Courseulles. Celui-ci exploitait, en société et en 1837, 17parcs à huîtres (modestement) reconnus par les commerçants et consommateurs comme étant «les plus beaux de France »...et 8 bateaux pêcheurs de 30 à 35 tx

Alors qu' fallait 3 ou 4 jours pour porter en carrioles à cheval des huîtres à Paris, Roblin imaginait mettre en service 4 bateaux plats de 70 à 80 tx tirés par 2 bateaux à vapeur de 40 cv. Un convoi de deux bateaux pourrait, chargé d'huîtres, de poissons ,de volailles, de bestiaux et aussi de passagers...remonter sur Paris ,pendant que l'autre convoi reviendrait de Paris chargé de ce que la capitale pouvait exporter vers la province. Il ne semble pas qu'il y ait eu une suite.

Les régates en 1860



La bisquine le Gaulois sort de Courseulles en remorquant une petite bisquine d'Arromanches dématée. L'équipage de celle-ci , selon la coutume vient aider les courseullais aux avirons

Pour terminer je ne résisterai pas à dire quelques mots sur deux régates qui se sont déroulées ,la première ,le 25 août 1860 à Arromanches. Il faut préciser que l'Administration maritime sous le second Empire a institué des régates entre ports, ou entre catégories de bateaux dans le même port , pour créer une émulation entre les constructeurs afin de faire progresser la construction des navires .

Le rapport du Commissaire des classes de Courseulles indique que *<<une foule considérable qu'on évalue pas à moins de 8 à 10.000 étrangers se groupant dès 11 heures sur les quais la place et la falaise...>>* La brise soufflait de O-S-O avec violence, il était question de remettre la fête à un autre jour. Seuls les bateaux pontés vont courir avec deux ris dans leurs voiles. Il y a quatre barques chalutières de Port en Bessin, une de Grandcamp, et 3 bisquines de Courseulles "l'EMILIA", "l'AIGLE", la "JEUNE -EMMA". Sans raconter les péripéties de cette régate on saura que c'est la "JEUNE EMMA", patron Tostain qui remporte le 1^{er} prix consistant en une médaille d'argent donnée par l'Empereur et ..100 fr.

A la deuxième régate , à Courseulles le 31 octobre 1878, le Commissaire note , avec à notre avis une certaine exagération... *<<12000 personnes encombrant les jetées ,les quais et le rivage...La municipalité avait fait venir une fanfare très passable jouant plusieurs motifs religieux ...et l'après-midi des morceaux plus entraînants>>* Différentes régates sont lancées, la 3 ème est celle des bisquines pontées .Sur un parcours de 8 milles "l'AVENIR" a fait preuve d'une marche supérieure et gagne la médaille d'argent et 100 fr...

La fin des bisquines

Nous avons vu que qu'un certain nombre de ces bateaux avaient été vendus en Bretagne, pour la pêche en Islande, juste avant l'arrivée de la goélette plus adaptée à ce métier .

Après le déclin de la pêche au hareng beaucoup sont parties au cabotage. Les marins d'Arromanches qui abritaient leur bisquine dans le port de Courseulles ont été sans doute les derniers à pratiquer le métier. Arromanches, dès le Second Empire, accueille ceux que l'administration maritime appelait "les baigneurs"...il faut ravitailler les cuisines de ces touristes aisés. Aussi certains pêcheurs ayant désarmé et vendu leurs bisquines utilisent leurs annexes, ces jolies petites chaloupes à clins que l'on voit sur les cartes postales de ce port, pour pratiquer la pêche fraîche. Les autres vont sur Port en Bessin embarquer sur les chalutiers.

Enfin le chemin de fer qui apporte un grand élan aux pêches en rendant possible la distribution de poisson frais dans l'intérieur du pays, sonne le glas des pêches salées et du cabotage sur toutes les côtes de France. L'étoile et le Gaulois seront bientôt désarmés

Nous pouvons citer en vrac le destin de quelques bateaux attachés au port de Courseulles: La "BONNE MERE" construite à Courseulles en 1858 est vendue à Auray en 1873, la "CELINA" à Dinan en 1870, la "COQUETTE" également à Auray, la "MARIE ELI ZA", et le "St JEAN BAPTISTE" pour le commerce de la chaux au Quartier de RÉGNÉVILLE en février 1876, il se perdra à l'entrée de la Tamise en septembre de la même année. La première "ALERTE" de Courseulles est vendue à Granville en 1872. "L'ARMANDINE" est vendue en 1878 pour le cabotage à Pessac en Gironde. ,puis a Oléron en 1881

Le "JEAN-BART" dont nous avons la chance d'avoir le modèle est construite à Courseulles en 1873. Elle sera démolie sur le plateau à Courseulles en 1894 ainsi que la "MARIE", le "JULES" à Armand Hérault, "l'AUGUSTE", "le St FRANCOIS ". Souvent les pièces de ces charpentes sont réutilisées revendues à des marchands de bois, ou des paysans pour faire des barrières, ou aussi rachetées par un chantier de constructions navales.

D'autres comme "L'EMILIA" sont vendues à Ouistreham. La "JEUNE EMMA", la "JEUNE EMILIA", "l'ERNESTINE", la "MARIE JOSEPH", la "LOUISE" et d'autres, finissent sur le canal de Ouistreham, soit utilisées par les entrepreneurs pour l'entretien des ouvrages d'art, soit comme allège pour le transport du lest pour les navires de commerce à voile.

Le CYGNE construit en 1869 à StVaast et L'ETOILE, capitaine Le Marchand de Luc seront les dernières bisquines avec l'ALERTE à fréquenter le port de Courseulles.

l'ALERTE deuxième du nom restera la dernière bisquine de Courseulles . Construite en 1869 à StVaast elle sera déclarée "dépecée" sur le plateau par la Douane le 6 août 1918. Durant ses 48 années de navigation, elle a eu comme capitaines : Hautpois, Ruault, Grout, Lefort, Cagniard.

Le "GAULOIS" lancé à StVaast en 1870 aura un destin plus triste puisque ce bateau employé au cabotage , sombre en mer du côté de Dielette en septembre 1890

Le CYGNE construit en 1869 à StVaast et L'ETOILE , capitaine Le Marchand de Luc seront les dernières bisquines avec l'ALERTE à fréquenter le port de Courseulles. l'ALERTE deuxième du nom restera la toute dernière bisquine de Courseulles . Construite en 1869 à StVaast elle sera déclarée "dépecée" sur le plateau par la Douane le 6 août 1918 . Durant ses 48 années de navigation, elle a eu comme capitaines : Hautpois, Ruault, Grout, Lefort, Cagniard.

On peut voir aussi sur quelques CP, désarmé dans le Bassin Joinville, un bateau assez peu élégant.. C'est le GASTON, un lougre originaire de Graveline. Il est gréé en bisquine, mais avec son gros tableau arrière, sa carène n'est pas celle d'une bisquine de Courseulles .

Enfin la dernière bisquine construite à Courseulles semble bien être la JEANNE lancée en 1879 par Pierre Alexandre Benoit. Vendue à Granville, elle naviguait encore en 1882.

Nous ne savons pas exactement si Louis-Laurent a participé à la construction de la bisquine. Le JEAN-BART a été démoli ,nous l'avons vu, en 1894, une inscription faite sous le panneau de cale donne la date de fabrication du modèle: 1890. Que ce soit Louis-Laurent ou son fils Arthur, le petit JEAN-BART a certainement été fait d'après l'original alors désarmé sur le plateau à Courseulles C'est assurément un témoignage authentique des dernières bisquines de Courseulles.



Le Gaston ,lougre de Graveline est accosté désarmé derrière l'Etoile qui est encore en activité, mais plus pour des années