

Les constructeurs de navires sur les côtes de Basse-Normandie

Introduction

Nous ne savons évidemment rien des artisans, qui, durant l'antiquité ont construit des engins flottants pour se déplacer; d'abord sur les rivières et marais de notre région, ensuite sur les rivages marins. Et pourtant un certain nombre de "pirogues" taillées dans les troncs d'arbres ont été découverts au cours des siècles passés¹. Une partie assez importante du dernier monoxyle découvert dans les marais à Rauville-la-Bigot, dans les années 1960, est exposée au Musée de Normandie à Caen.

Un certain nombre d'épaves de navires romains ont été découvertes en Angleterre. La plus proche a été trouvée voici quelques années durant des opérations de dragage à l'entrée du port de Guernesey. Il n'est pas interdit de penser que des embarcations aient pu être construites sur nos côtes, notamment à Arromanches. Cependant aucune trace de cette activité n'apparaît sur ces rivages qui ont certainement beaucoup changé.

La côte du Calvados, et pour une bonne partie, celle de la Manche, resteront peu hospitalières tant que des ports véritables ne seront pas créés au XIX^{ème} siècle. Seuls les estuaires de rivières, les havres, pouvaient abriter les petits caboteurs et pêcheurs. Honfleur, offrira un site relativement abrité pour les constructions navales de quelque importance, permettant très tôt les grands voyages de découvertes et de commerce. Touques aura aussi, surtout durant la période médiévale, une activité commerciale maritime. Barfleur, a sans doute à l'époque des relations de la Normandie avec l'Angleterre, connu une activité de constructions navales. La guerre de Cent ans a ruiné Barfleur et en dehors d'embarcations de pêche, il faudra attendre le XIX^{ème} siècle pour voir le lancement de bateaux de pêche hauturière et de navires de commerce.

Le renouveau de la construction

Durant la période du Premier- Empire le commerce en Manche disparaît, les pêches également, la construction navale reste en léthargie sur nos côtes. Avec la paix revenue, la Restauration apporte un début de renouveau des pêches, du cabotage, et pour certains armements caennais : le long-cours.

Les formes des navires sont encore très proches de celles des navires et embarcations du XVIII^{ème} : l'évolution en construction navale reste très lente jusque dans les années 1840 à 50. En fait l'inaction des chantiers durant une longue période de guerre a freiné la recherche et par conséquent l'évolution des formes de carène pour une meilleure marche, des structures pour une meilleure solidité et tenue à la mer.

L'administration maritime du Second-Empire va donner une certaine impulsion à cette recherche de progrès, en organisant des courses entre les embarcations de pêche de ports voisins. Sans pouvoir l'affirmer, il n'est pas impossible que l'apparition de la plaisance et de ses régates vers 1840-45, d'abord dans les eaux du Havre, et de la baie de Seine, aient participé au lancement de ce mouvement.

Quoi qu'il en soit, ces rencontres n'ont pas tardé à créer une émulation entre les pêcheurs et les constructeurs.

En atteignant l'équilibre des volumes de carène et des surfaces de voilure l'évolution de l'architecture navale locale est à son apogée dans les années 1890. Ceci vaut pour tous les types de voiliers de pêche sur toutes les côtes de France.

Le déclin de ces voiliers commencera à sonner au début de l'adoption du moteur dans les années 1905-1910. Ce moteur, d'abord accepté en intrus avec une grande méfiance à bord des coques de voiliers, va provoquer une grande évolution des formes. Enfin au moment de l'adoption du chalutage par l'arrière, le changement des formes devient radical.

L'établissement du projet de construction

¹ Cf Edeine "*Pirogues monoxyles découvertes en Basse-Normandie*" (Complément à l'inventaire de G. Gordier), in Bull. S.F.P. Etudes et Travaux, TLXI 1964, fasc.2, publ. Juin 1965, pp.346-354

Avant de vous parler des constructeurs de Basse-Normandie, je vais vous entretenir d'un point important : celui du projet et de la conception du navire. Le futur armateur ou patron a déjà une idée assez précise du bateau dont il a besoin au moment où il va voir le constructeur. Il en connaît les principales dimensions, et les précise soigneusement au constructeur. Celui-ci possède déjà sa propre culture maritime, c'est à dire les données qui vont lui permettre de concevoir cet ensemble de volumes complexes qu'est le navire. Son savoir va se matérialiser dans le modèle en bois qu'il va tailler à l'échelle, la petite carène émerge du bloc de planchettes dans une envolée de copeaux. Le constructeur, appuyé à son établi fait évoluer le modèle devant son client. Ils imaginent les défauts, les avantages.. <<peut être un peu plus de hanche.... un peu moins de joue. >> Modèle en main il explique ce qu'il faut faire, et ce qu'il faut éviter pour obtenir que ce bateau soit bien adapté aux conditions de mer et de travail désirées.

Le futur patron s'en va, l'image de son bateau en tête, persuadé qu'il aura le meilleur bateau de la flottille. Le modèle taillé est souvent remis à l'abri des regards, puis quelques temps après, retravaillé avec des yeux neufs. La mise au propre sur le papier peut commencer, et enfin ce sera le traçage sur le parquet.

Le bateau à l'eau, son modèle sera vissé sur une cloison dans l'atelier. Ce n'est pas dans un but de décoration le constructeur l'a en permanence devant les yeux, accessible à sa réflexion, il s'imprègne de ses formes. C'est sans doute une petite partie de cette culture maritime dont le constructeur s'entoure inconsciemment

Ce modèle en tranches de bois démontables est très explicite au patron, et nécessaire à l'établissement des plans qui le seraient beaucoup moins au yeux de notre pêcheur ... C'est aussi une sorte de contrat entre-eux, mais il existe la plupart du temps un véritable contrat sur papier, suivit d'une déclaration de mise en chantier au tribunal de Justice de Paix.

Ce type de projet matérialisé par le modèle est sans doute très ancien dans la construction navale militaire (un exemple est connu au Danemark au XVI^{ème} siècle) mais il ne semble pas avoir été utilisé avant le milieu du XIX^{ème} dans la construction des navires de pêche. Ce procédé nécessite une certaine connaissance du dessin d'architecture, même rudimentaire, pour tailler les gabarits des membrures selon les formes de la demie coque.

Nous ne savons pas ni où, ni quand ce système a commencé à être utilisé sur la côte normande. Mais c'est certainement sous l'influence des constructeurs de grands navires de commerce. Les charpentiers étaient Inscrits Maritimes, on peut suivre dans les registres de l'administration maritime leurs allées -et-venues dans les différents chantiers de la région jusque dans les années 1850 ils étaient Inscrits Maritimes.

Ils ont pu rapporter ce système de projet chez les petits constructeurs de la côte après un passage dans les chantiers de grands navires de commerce, comme ceux du Havre ou de Honfleur. Le modèle le plus ancien que nous ayons rencontré est celui d'un sloup de cabotage (circa 1845-50) trouvé à la décharge publique, un jour où Gérard Bernard, constructeur à St Vaast, allait y porter ses copeaux.

Notons qu'il existe plusieurs façons de fabriquer le modèle. Il serait, ce soir, trop long de traiter ce sujet très technique.

Avant, et encore après, l'adoption du demi modèle le charpentier disposait sur la quille, en général au tiers avant, le gabarit du maître -couple.

Un autre gabarit était disposé entre le "maître" et l'avant et un autre sur l'arrière. Quelques lattes étaient disposées de l'avant à l'arrière épousant ces gabarits montrant ainsi la forme de la carène dans l'espace. Selon son adresse et son oeil il réglait les courbes, puis commençait à tailler toutes ses membrures. Ce procédé n'incitait pas à une grande évolution et un progrès, puisque le constructeur s'en tenait aux formes ...ancestrales.

Le procédé le plus scientifique reste les dessins. Si le tracé de carène en grandeur réelle à partir du demi-modèle demande des rudiments de dessin, le projet établi par le dessin pur demande une connaissance bien plus approfondie.

Les premiers dessins de coque, assez approximatifs il faut bien le dire, n'apparaissent qu'à la fin du XVII^{ème} siècle dans les arsenaux, et le véritable projet scientifique par le dessin et les calculs ne sera utilisé de la Marine royale que vers le dernier quart du XVIII^{ème} siècle.

Quelques chantiers normands vont utiliser le dessin pour les navires marchands et aussi les bateaux de pêche, mais il faudra attendre le milieu du XX^{ème} siècle pour rencontrer des constructeurs utilisant les calculs de déplacement et de stabilité dans leurs projets de navires de pêche.