

## EVOLUTION DU BATEAU DE PECHE EN NORMANDIE

Au XIX<sup>ème</sup> siècle

---

La fin des guerres de l'Empire apporte une période de relative sécurité sur les côtes de la Manche, permettant ainsi un redémarrage des activités commerciales. Après tant d'années d'incertitude, les pêches commencent à bénéficier du retour de la paix. Un peu plus tard, le développement des chemins de fer, facilitant les transports vers l'intérieur dès les années 1850 va faciliter l'écoulement des produits de la pêche

L'aménagement de nos côtes, avec la création de ports, de protections contre les éléments permet aux bateaux de trouver des abris plus sûrs. Les dimensions de ces embarcations vont donc augmenter, permettant d'aller travailler plus au large.

L'Administration du Second Empire, met en place quelques mesures destinées à améliorer les techniques de pêche et de construction sur les côtes de France, ce qui est assez nouveau. Par exemple, un bateau-vivier: "LE PROGRES" financé par l'Etat et construit sur son initiative est lancé à Granville. Il ne donnera malheureusement pas les résultats escomptés. Toutefois, il n'est pas impossible que les régates de bateaux de pêche organisées dans le but d'améliorer les formes de carènes ont eu une influence: nous savons l'émulation qu'il peut y avoir dans le milieu de la pêche... Ces régates entre ports voisins sont courues dans des conditions qui laisseraient n'importe quel jury moderne dans une grande perplexité, si l'on sait par exemple que les bisquines harengnières d'Arromanches couraient contre les barques chalutières de Port-en-Bessin! Il est difficile, cependant, de savoir dans quelle mesure ces confrontations sur le terrain ont apporté une amélioration. Les plans de bateaux d'époque étant trop rares pour que l'on puisse les comparer et en tirer quelques conclusions. L'évolution des dimensions, des formes, et surtout des gréements a été influencée par d'autres facteurs. Nous survolerons durant ces quelques minutes, ce vaste et passionnant sujet, mais parfois confus, surtout dans les appellations!

### 1<sup>er</sup> - L'évolution du matériel utilisé pour les pêches hauturières , ou de dérive:

Jusqu'à l'adoption du navire gréé en trois-mâts goélette, vers la fin du XIX<sup>ème</sup> pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve, tous les types de navires marchands ont été utilisés: du trois-mâts aux lougres. Ceux-ci étant avec les hourys et les bisquines, les bateaux des pêcheurs de hareng ou de maquereau de dérive.

Les gravures du "Traité des pêches" de Duhamel du Monceau illustrent bien les caractéristiques principales d'un navire utilisé aux pêches de dérives au XVIII<sup>ème</sup>: "la gondole". Bien qu'il n'y ait pas de plans permettant de juger les façons des lignes d'eau, les

rondeurs de l'avant et le fort tableau arrière traînant dans l'eau donnent une bonne idée des formes. C'est un bateau porteur. Les voiles carrées appelées "bourcets" sont amurées en bord. Longtemps après le tierçage et l'apiquage de ces voiles, la misaine restera amurée sur un petit espar, ou une ferrure, placé en avant de l'étrave. C'est le "boute-lof", aussi "chicabaud" ou "chic-en-bot" caractérisant ce gréement appelé en Normandie "houry". Ce gréement sera utilisé quelques temps encore, de concert avec le lougre et son évolution: la bisquine. Cette bisquine étant l'aboutissement du gréement, foc, misaine, taille-vent, hunier et tape-cul. A bord de la bisquine les voiles s'amurent en pied de mat, évitant ainsi le gambeyage au virement de bord, permettant ainsi une réduction d'équipage.

Les derniers représentants du gréement de houry, seront les anciennes caïques d'Yport et d'Étretat, et en Basse-Normandie les petits "chicabots" utilisés par les pêcheurs de Réville et Barfleur, avant la fin du XI<sup>e</sup>me.

Au début du siècle dernier les marins du Calvados ne disposent encore que de plages d'échouage et de quelques estuaires vaseux, très incommodes à pratiquer surtout par les vents de secteur Nord et Est. Pour les pêches hauturières, côtières, et le cabotage, ils utilisent, jusque vers les années 1840 un type de bateau très archaïque: la "platte", celle-ci est gréée en houry.

Le lougre est le harenguié de Fécamp, Dieppe, Le Tréport jusque dans les années 1870. Les formes de cette coque s'allègent et la voilure de sloup à tapecul, est adoptée. La voile de tapecul est triangulaire à l'origine. C'est le DANDY selon l'étymologie donnée par les dictionnaires anglais - ce qui n'a rien à voir avec la ville de DUNDEE et la confiture du même nom. Il prend très vite de l'extension et devient une voile d'artimon très importante. Le harenguié est un ketch. Il pratiquera cette activité encore après la guerre de 14-18

Courseulles, et son voisin : Arromanches, emploient la bisquine après la disparition des plattes vers 1840. Ce bateau polyvalent continuera à être utilisé pour le cabotage après 1880, époque où les armements hauturiers cessent.

## LES PLATTES

La Platte<sup>1</sup> particulière à la Basse-Normandie, est assez peu connue. Ce bateau à larges clins est construit sur membrures sciées et chevillées sur la sole. Cette famille d'embarcations existe depuis la Poméranie, le long de la côte Baltique allemande, les côtes sud du Danemark, l'Elbe, la Frise, les côtes de Hollande, de Belgique.

La limite extrême-Ouest de l'implantation géographique de cette tradition, peut-être saxonne, semble être l'embouchure de la Vire. Curieusement, les pêcheurs des grandes plages Est du Cotentin utilisent ce bateau qu'ils ne savent pas faire eux-mêmes, ils le font construire dans la baie d'I signy.

---

<sup>1</sup> Nous conservons à dessein l'orthographe avec deux T, comme dans la plupart des textes anciens, bien que l'on puisse aussi trouver les deux formes, mais surtout pour bien différencier dans notre esprit, ce bateau de toutes les embarcations issues de familles différentes et baptisées du nom très vague de "plates"

Petit à petit, cette technique sera évincée par la construction sur quille, bordée à clins ou à franc-bord partout où les installations portuaires permettront d'abriter les bateaux. Mgr D'Harcourt a créé un bassin à écluse à Port-en-Bessin vers 1475, il s'est comblé par la suite, on y a oublié ce type de construction. Au XI<sup>e</sup> siècle, les pêcheurs hissent leurs barques à quille sur les galets de la grève, à l'aide de cabestan.

L'Annuaire du Calvados signale en 1804 que "les chantiers de Caen ont des navires de 150 à 200 tx en construction et aussi 8 bateaux à fonds plats de différentes grandeurs.

La jauge de ces plattes variait de 6 à 12 et 15 tx pour les plus grandes. Selon les "Registres des bateaux non pontés", elles atteignent 25 à 28 tx, au moment même de leur disparition.

Arromanches, Ver/mer, Luc/mer, Langrune sont les derniers lieux de constructions de ces bateaux employés aux pêches de dérive et au cabotage. On connaît quelques noms de constructeurs de plattes, et voici une semaine on m'a communiqué un inventaire après décès d'un de ces constructeurs à Langrunes, vers 1820

C'est à bord de ces plattes, que les pêcheurs de Luc et Langrunes allaient acheter les harengs directement aux Hollandais dans le Texel, au lieu de le pêcher eux-mêmes... Ce qui provoque la fermeture de leur port par une Administration en colère dans les années 1830-1840, accélérant peut-être ainsi la disparition de ce bateau.

Peu après, les pêcheurs d'Arromanches commencent à faire construire des bisquines, bateaux à quille, qu'ils finissent par abriter, à Courseulles/mer.

Heureusement quelques artistes comme TURNER, Ch MOZIN, Léon GAUCHEREL nous ont laissé des représentations de cet étonnant bateau. Le plus proche parent de notre platte pourrait bien être cet antique bateau flamand qu'était le scute de Heyst et de Blankenbergue qui a vécu jusqu'en 1914.

Parallèlement à la disparition de ce bateau des grèves du Calvados, il en est un autre, aussi peu connu, qui pourrait être de la même famille: c'est le harenguier dieppois dont Cook nous a laissé une superbe représentation. Turner l'a aussi étudié dans ses carnets. Un très beau petit modèle de ce bateau existe au Musée de la Marine. Il a les formes de la platte et son bordé est à clins... mais il est monté sur quille, et est ponté. Il existe des archives du XVIII<sup>e</sup> concernant des plattes à Dieppe... et tout laisse à penser que ce modèle en est une évolution.

## 2<sup>e</sup>-L'évolution des navires utilisés pour la pêche au chalut et la drague des coquillages.

La pêche au chalut n'a pas toujours été pratiquée sur nos côtes. L'Administration Royale qui l'a recommandée en 1726, l'interdit en 1744 pour la permettre de nouveau, la même année. Le sloop ou barque utilisé, dès le XVIII<sup>e</sup>, finira par supplanter la bisquine partout, sauf dans la baie du Mt St Michel où celle-ci continuera jusqu'à la fin de la voile à pratiquer chalut, et drague.

En 1730, Le Masson Du Parc, qui avait fait des essais de chalutage dans le Quartier de la Hougue, signale que cette pêche est effectuée à Trouville avec des "plattes", et que ce

port ne possède qu'un seul bateau à quille, ce qui semblait être une rareté. Pourtant ce bateau à quille est plus efficace que le bateau plat, pour traîner le chalut, sa perche et ses fers sur le fond. Cette quille augmente la surface de dérive et apporte la stabilité de route nécessaire.

La barque lamaneuse décrite par Duhamel Du Monceau est probablement l'ancêtre directe par son gréement, des barques chalutières utilisées en Normandie, quand, au XIX<sup>ème</sup>, le chalutage s'implante définitivement sur les côtes de cette province. Les Hauts-Normands d'abord émus du "pillage" de leurs côtes par les chaluts des pêcheurs du Calvados, c'est du moins ce qu'affirme un député du département de la Somme en 1834: Louis Etancelin, se lancent dans cette pêche. Dieppe le pratique, d'abord avec les lougres, puis avec des barques semblables aux trouvillaises et qui atteignent assez vite une taille importante. En Basse-Normandie, seuls les sites de Port en Bessin, Grandcamp atteignent une relative importance dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle en pratiquant le chalut, avant Trouville, avec des sloops de 20 tx. Ceux-ci étaient le plus souvent construits à Port en Bessin, I signy/mer, ou Saint-Vaast-la-Hougue, et servaient aussi au cabotage. La coque à arrière rond et gréée en bisquine utilisée dans le quartier d'Honfleur-Trouville pour le hareng et les folles sera gréée en sloop pour le chalutage. Beaugéan dessine dans ses grandes lignes cette "besquine" : c'est une coque assez lourde, fortement ceinturée.

Il y a là une réponse à notre interrogation devant la légende du plan d'une "besquine de Honfleur" publié dans l'ouvrage du constructeur Boulonnais, Louis Sauvage<sup>1</sup> : la "besquine" ainsi décrite est en fait un sloop!

L'explication la plus logique, sinon la plus courante dans les processus d'évolution consiste à installer un gréement aurique plus aisé à manoeuvrer pour la pêche au chalut que le gréement de bisquine. Refaire un modèle d'après le plan de Sauvage m'a paru nécessaire, afin d'en comparer les formes avec celles de la barque de Trouville échouée sur une grève: et dessinée par Ch.Mozin. Il s'agit bien du même gros cul-rond que l'on armait aussi en bisquine pour le hareng. Les exemples de ce genre ne manquent pas dans l'histoire de l'architecture maritime, où le nom d'un type de bateau reste facilement accolé à son successeur, même si les formes en sont très différentes .

Dans le même quartier nous aurons le cas de Villerville, port d'échouage situé à quelques kilomètres dans l'ouest de Honfleur. Les pêcheurs de ce petit village armaient déjà au chalut quand l'amiral Paris a relevé les plans de la platte le "SaintLouis". Cette appellation paraît surprenante pour un bateau qui est construit sur quille et à franc-bord !. La logique évoquée plus haut laissait à penser que, les pêcheurs auraient pu, voici un certain temps utiliser cette embarcation à sole, sur une grève assez semblable à celle d'Arromanches, et qu'ils en auraient conservé le nom. C'est par la découverte d'un document dans les archives des chantiers Augustin-Normand que nous avons eu la confirmation de cette supposition.

---

<sup>1</sup> Nous devons à Mr Jean Le Bot d'avoir fait rééditer , et connaître cet ouvrage qui contient beaucoup de plans de la marine de pêche et du commerce, ce qui est en général assez rare, surtout à cette époque.

Ce texte était intitulé "Du coût de sa construction, d'après l'emploi des matières, d'une plate (*avec un seul T*) pour Monsieur R. André Perché de Villerville" construite en octobre 1815 par le chantier Normand de Honfleur, cette platte mesurait 21 pi 2 po de tête en tête, avait une sole en hêtre, et était pontée. Les villervillais étaient donc attachés à ce type d'embarcation qu'ils remontaient à l'aide de cabestans sur la grève.

A quel moment l'ont-ils abandonné? Ce changement peut être situé vers 1850. Dès lors les dimensions de la "platte à quille" augmentent, son gréement de flambard évolue. Le flambard est spécifique aux côtes de la Manche. Sa particularité tient dans le fait que son taille-vent est bomé, et sa misaine est à ralingue libre.

Les voiles au tiers s'auricisent. Au début du XX<sup>ème</sup> cette coque qui a conservé son archaïque cul rond sera gréée en sloop. Puis les pêcheurs feront construire de jolis sloops à voûte courte, à Honfleur pour remplacer leur plattes, et les y abriteront abandonnant le site de Villerville.

Dans la baie du Mont St Michel, le nom de bisquine est connu depuis longtemps, apporté par les commerçants et pêcheurs de la Baie de Seine venus y chercher des huîtres. C'est dans cette aire assez étroite que ce type de gréement et la carène qui le porte, vont être menés à leur perfection pour le plus grand plaisir de nos yeux.

La culture maritime populaire connaît bien ce bateau: il n'est de bisquine que de Cancale et Granville! Aussi quel ne va pas être l'étonnement d'ici quelques mois, devant l'apparition de la "bisquine" du Quartier de La Hougue dans le clan des reconstitutions de bateaux traditionnels.... Ce n'est évidemment pas simple : car les carènes de ces deux bateaux n'ont aucun points communs, et les gréements pas beaucoup plus! Cette parenthèse pour découvrir dans le Nord-Cotentin ce bateau dont la construction a cessé en 1870, et que l'on reconstruit actuellement à l'atelier de charpente du Centre Maritime de l'Île de Tatihou, devant St Vaast.

### 3<sup>ème</sup> - La pêche aux cordes dans les ports du Nord-Cotentin

Au XIX<sup>ème</sup>, et peut être avant, Barfleur et St Vaast sont les deux centres les plus importants de construction pour la pêche dans le Cotentin. Le port de Barfleur travaille surtout aux cordes sur les côtes nord de Bretagne, le hareng sur Dieppe au moment de Noël, les crustacés sur la côte déchiquetée du Nord-Cotentin. St Vaast qui a déjà une tradition au chalut, commence à perdre dès la moitié du XIX<sup>ème</sup> ses armements au maquereau de dérive en mer d'Irlande, et se consacre principalement à la drague, la culture et les transports d'huîtres.

L'Amiral Paris nous a légué une représentation assez complète de cette bisquine, non pontée, de Barfleur: le "Jeune Edouard". Grâce au plan des formes d'origine retrouvé de "l'Ami Pierre", construit à la même époque par P. Fichaux de Barfleur, nous avons une idée plus précise des formes de cette embarcation. Un document photographique du port vers 1860 atteste une construction avec un arrière rond, puis avec un tableau. Les deux systèmes coexistent un certain temps, c'est l'évolution normale.

Et soudain en 1880, les pêcheurs, selon la tradition orale, se prennent de passion pour les pilotes du Havre qu'ils voyaient souvent à la mer, où à l'abri à Barfleur. Ils font construire un type de sloop élégant avec sa voûte, mais surtout plus manoeuvrant pour la pêche aux cordes: le bautier. Les deux ou trois bisquines qui naviguent encore sont aussitôt regrées en sloop...C'est le processus d'évolution déjà constaté.

A notre avis, il y a peut être une autre raison à ce changement: car après que Ch.Bellot petit neveu de P.Fichaux reprend le chantier la flottille des bisquines n'est pas renouvelée, on abandonne ce hareng de Dieppe qui se fait rare. A la même époque les jersiais et leurs grands sloops draguent les huîtres sur tous les bancs possibles, ou interdits, montrant aux gens de la Hougue que leurs sloops ramassent plus d'huîtres, avec un équipage plus réduit que les bisquines. Alors on abandonne ces dernières, là aussi! C'est du moins ce qu'écrit le Commissaire aux classes.

Apparaît alors une embarcation apte à tous les métiers pratiqués dans cette région: le canot à bourcet: (foc, misaine, tapecul) qui semble être une réduction de bisquine dont on aurait enlevé le mat de "taille-vent". Ce bateau très populaire, la vaquelotte comme l'écrit l'Administration sur ses registres, sera construit à des centaines d'exemplaires de 4m50 à près de 7m. Ce canot à bourcet remplace une petite embarcation à cul rond utilisée sur cette côte accidentée pour les pêches aux crustacés. Ses formes varieront peu même avec l'arrivée du moteur.

#### 4<sup>ème</sup> - la petite pêche côtière.

Dans le Calvados, le picoteux, dont l'aire d'implantation reste entre Orne et Vire est un petit cousin des plattes du siècle passé. Ce petit bateau baptisé du nom du type de pêche qu'il pratiquait est porté à sa perfection par les chantiers Labrèque de Courseulles. Il disparaît lentement entre les deux guerres au profit du "doris". Mais ce ne sera qu'en 1980 que Mr Sineux pêcheur professionnel de Courseulles patron du dernier picoteux, le "St Pierre" cessera son activité.

Actuellement seul "VARECA" armé en pêche-plaisance est mis à l'eau chaque saison, à Luc-sur-mer, et un autre "St Pierre" navigue à la voile au sein de notre Association de Patrimoine maritime "Verguillon"

Dès les années 1920 le doris est apparu à Luc-sur-mer. D'abord acheté d'occasion, sur la côte-Ouest au retour des campagnes de pêche à Terre-neuve à Granville. Il va supplanter le picoteux, en partie grâce à son faible prix .

Les dessins précis de Ch.Mozin, et de Beaujean montrent notre bateau en amont, dans les Quartiers de Trouville-Honfleur. Cl.Monet atteste, sur un certain nombre de tableaux, la présence de cette embarcation à fond plat au milieu du XI<sup>X<sup>ème</sup></sup> sur la plage de Ste Adresse. C'est là l'origine du nom "picoteux" donné aux petits canots à clins, grésés avec misaine et tape-cul, qui selon une légende sympathique «semblent picorer avec leur bout dehors dans les eaux de l'estuaire au gré du clapot». Un bateau disparaît... son appellation reste.

Quoi qu'il en soit le picoteux de Luc et des plages voisines, est un bateau un peu différent de ceux construits sur les deux rivières: la Vire et l'Orne. Le picoteux de mer, lui, doit pouvoir aborder avec sécurité sur les grandes grèves du Calvados à travers les rouleaux, ses formes avant et arrière sont nécessairement plus porteuses. Ce bateau de 5m50 ou un peu plus, il a atteint 6m50 à Grandcamp, armé à 4 ou 5 avirons, est aussi un voilier occasionnel pour les allures portantes. Les anciens se servaient d'un aviron comme dérive, placé au bord sous le vent

Le "picoteux ", était construit en orme, seul bois indigène dont la texture permettait la découpe des bordés aux développés aussi compliqués. Son prix de revient dans les deux seuls chantiers du Calvados capables de construire ce type de bateau après la guerre, Labrèque à Courseulles et Herblin à Ouistreham, amène petit à petit une sorte de désaffection des pêcheurs locaux pour ce bateau. Sa construction sous sa forme d'origine s'est éteinte dans les années 50. Déjà son "évolution" commence pendant la guerre au chantier Longuemare à Grandcamp, puis au chantier Buisson à I signy, avec l'implantation de moteurs fixes de faible puissance. Ce bateau à l'arrière rond s'est retrouvé muni d'un tableau pour compenser l'enfoncement dû à la poussée de l'hélice. Ces chantiers ont ensuite continué à construire le "Picoteux d'I signy". Etrange destinée d'un nom qui va maintenant désigner un bateau à tableau, muni d'un avant à devers, avec un fond plat auquel on rajoute une quille, et qui pratique le chalut!

Le doris, sera construit dans le Calvados, surtout par le chantier Buisson à I signy, et deux ou trois chantiers sur la côte Ouest du Cotentin. mais on est déjà loin des formes du doris d'origine. Le contre-plaqué marine ayant supplanté le bois dans sa construction, la taille de celui-ci augmente considérablement. Puis il va disparaître à son tour au profit de "caisses" sans formes en alliage léger, dont la stabilité est régie par on ne sait quelles lois de l'hydrostatique inconnues d'Archimède lui-même, et portant toujours le nom de "doris " .....

François Renault