

Les Labrèque de Courseulles

Trois générations de charpentiers-ébénistes

I - Les picoteux

Jacques Flambard



Le port de Courseulles dans les années 1950. Les chaloupes *Sainte-Marie* (C 1287), bordée à clins, et *Maurice-Louis* (C 1394), construite à franc-bord, sont toutes deux sorties du chantier Labrèque, tout comme le picoteux (C 1765), vraisemblablement utilisé comme annexe de chaloupe.



Pendant trois générations, la famille Labrèque construit des bateaux à Courseulles. Le chantier, créé par Louis-Laurent Labrèque en 1876, produit jusqu'en 1964 des unités de pêche, puis de plaisance, d'une rare qualité. Renommé pour ses picoteux à clins, évoqués ici, et ses chaloupes, qui feront l'objet d'un second article, le chantier, tout en évoluant, n'a jamais renoncé à l'inspiration traditionnelle qui a fait son originalité. Jacques Flambar, qui a pu s'imprégner au fil des années du savoir-faire des Labrèque, livre ici l'une des premières véritables monographies de chantier publiées en France et un document capital sur notre tradition du clin.

Fondateur du chantier qui portera son nom, Louis-Laurent Labrèque naît le 21 juin 1842 à Courseulles, où son père, Jean-Jacques, exerce la profession de "ficeleur d'huîtres". Les archives de la commune voisine de Graye révèlent un nombre important de Labrecque au XVII^e siècle, ainsi que plusieurs "de" Labrecque et "de" Labrèche. Sur cette côte, le terme *brèche* — on dit "brèque" en patois — désigne un chemin d'accès à la plage creusé dans la dune. Ainsi, à Luc-sur-Mer, on connaît encore la "brèche du corps de garde", la "brèche marais" et la "brèche du moulin".

Louis-Laurent descend-il d'une famille d'émigrants revenus du Canada où ils s'étaient établis au XVII^e siècle ? Toujours est-il qu'en 1657, deux pêcheurs dieppois appelés Pierre et Jean Labrecque quittent la Normandie — certainement à bord d'un voilier morutier — et abordent à l'île d'Orléans (Nouvelle-France), dans l'estuaire du Saint-Laurent. Pierre y épouse Jeanne Chotard et y fonde une famille. Toutefois, les recherches généalogiques effectuées outre-Atlantique n'ont pas permis de déterminer si les Labrèque de Courseulles sont issus de cette branche canadienne, dont certains descendants auraient pu re-venir en France et s'établir dans ce port.

Il est plus probable que leurs ancêtres appartiennent à la branche demeurée à Dieppe et qui a pu essaimer dans d'autres ports de la Manche — la pêche du hareng, en plein essor au XVII^e siècle, appelait ainsi beaucoup d'inscrits maritimes à se déplacer. Quoi qu'il en soit, il est curieux de constater qu'à l'île d'Orléans, comme à Courseulles, existe une longue tradition de construction navale : au siècle dernier, on

y lançait encore trois à quatre cents unités chaque année, dans une vingtaine de "chalouperies" réparties le long du fleuve.

Débutant son apprentissage sur les chantiers de Caen, Louis-Laurent est reçu ouvrier le 7 avril 1860. De retour à Courseulles, il se fait embaucher au chantier de Pierre-Alexandre Benoist. Mais c'est déjà la fin des grandes constructions. Les pêches de dérive disparaissent, et le cabotage, qui a donné un temps une destinée commerciale à Courseulles, commence à subir la concurrence du chemin de fer. L'activité du chantier se limite à l'entretien de quelques bisquines et à la construction d'unités de pêche côtière : des picoteux pour toute la côte et des petits canots pour Arromanches, embarcations qui, en prenant de l'ampleur,



deviendront bientôt des chaloupes. En 1876, Louis-Laurent s'installe à son compte rue du Bassin.

A la fin du siècle, outre *l'Assomption* (C 206), une barque de 12,51 tonneaux, et le petit sloup *Céline-Suzanne* (C 300), jaugeant 6,23 tonneaux, la flottille courseullaise ne comporte que des bateaux de moins de trois tonneaux. Entre 1881 et 1890, on dénombre ainsi

vingt-quatre canots et picoteux totalisant 42,21 tonneaux. Ce terme "canot" désigne en fait les chaloupes à clins armées à Courseulles et à Luc-sur-Mer, construites chez Herblin à Ouistreham, et surtout chez Labrèque. En effet, bien qu'il soit surtout réputé pour ses picoteux, le chantier de Courseulles lance aussi de nombreux canots et chaloupes à clins dont la longueur varie entre 2,50 m et 7 m environ, parmi lesquels des petits canots à bourcet de 4,50 m à 5 m construits pour les pêcheurs de Ver-sur-Mer et d'Arromanches.

Louis-Laurent Labrèque, fondateur du chantier et d'une remarquable lignée de constructeurs bas-normands.



Familier du littoral bas-normand, Charles Mozin (1806-

Très répandu sur la "côte de Nacre" jusque dans les années 1960, le picoteux doit son nom à l'une des pêches qu'il pratique, celle du *picot* ou *flondre*. C'est un petit bateau à semelle plate, à larges clins et aux extrémités symétriques. Charles Mozin en a représenté à plusieurs reprises, échoués sur les grèves du Calvados à côté de grandes "plattes" à clins.

Polyvalent, le picoteux — dont il subsiste quelques unités — pouvait être utilisé comme embarcation principale pour les différents types de pêches pratiquées sur la côte, ou comme annexe des chaloupes. Mais dans un cas

comme dans l'autre, ce bateau de faible tirant d'eau devait pouvoir partir d'une plage et y revenir, même par temps frais. D'où la nécessité d'une solide semelle pour l'échouage et d'extrémités renflées pour les départs et arrivées dans les rouleaux.

Un type d'embarcation très voisin existe sur les bords de la mer Baltique, en Poméranie

occidentale, région dont la côte présente des similitudes avec le littoral normand. Répondant aux mêmes exigences, ces bateaux construits à clins, avec un fond plat, une étrave courbe et un étambot droit, semblent avoir évolué de la même manière. (1)

Des vies austères

En 1900, Louis-Laurent travaille avec son fils Louis-Arthur (appelé Arthur), alors âgé de 26 ans et qui poursuivra son œuvre avec le même soin minutieux dix ans plus tard. Ce dernier se marie en 1901 et donne naissance à trois garçons et à une fille. Pierre-Louis-Emile (appelé Louis) naît le 11 avril 1904; Georges-Pierre-Arthur (appelé Pierre), le 8 février 1906; et Constant-André-Valentin (appelé Constant), le 27 mai 1908. Elise, la cadette, vient au monde deux ans plus tard. Elle deviendra sœur Marguerite et passera toute sa vie cloîtrée dans un couvent de religieuses.

La vie des Labrègue est un peu à l'image de celle d'Elise, monacale et austère. Leur discrétion, poussée à l'extrême, est un des obstacles majeurs que l'on rencontre pour retracer leur itinéraire et décrire leurs réalisations. Ainsi, pour les chaloupes, aucun document fiable concernant les formes de ces bateaux n'a survécu jusqu'à nos jours, et ce, pour plusieurs raisons. D'une part, les charpentiers ne travaillaient que sur gabarits de montage — technique du "bordé premier" — et ceux-ci ont été malencontreusement détruits au cours



d'un déménagement d'atelier. Par ailleurs, les Labrèque cultivaient le goût du secret : pour éviter que l'on puisse copier un bateau en s'inspirant des formes du chantier, ou parce que le propriétaire d'une unité bonne marcheuse pouvait exiger l'exclusivité. A tel point que quelques-unes des rares demi coques retrouvées semblent avoir été réalisées avec des erreurs, trop évidentes pour être involontaires !

Dès leur sortie de l'école primaire, les trois frères Labrèque participent à l'activité du chantier, consacrant dès lors toute leur vie au travail. Même les moments de loisirs sont occupés à des tâches ayant trait à leur métier. Ils sont à l'ouvrage du lundi matin au samedi soir, dix à douze heures par jour. Et le dimanche, au retour de la messe, ils fabriquent des maquettes, des demi coques et des petits bateaux jouets — raretés aujourd'hui pieusement conservées dans quelques familles naguère bonnes clientes du chantier.

Agés respectivement de 29, 27 et 25 ans, Louis, Pierre et Constant prennent la succession paternelle en 1933. Tout en perpétuant la tradition, ils vont s'orienter très tôt vers la plaisance où leur instinct de "charpentiers ébénistes" pourra pleinement s'exprimer. C'est ainsi que Pierre

entreprend



Les conditions rencontrées par les picoteux, au cours des arrivées de plage dans les rouleaux, nécessitaient des fonds robustes.

par exemple une recherche sur un picoteux de plaisance doté de deux quilles d'échouage latérales, remplaçant la traditionnelle semelle. Ce charpentier imaginaire, doté d'une forte personnalité, prend bientôt les rênes de la maison.

Durant la guerre

Serrurier à Courseulles, M. Le Délézir exécutait la ferronnerie pour le compte du chantier. A la fin de l'année scolaire 1939, il demande à Pierre Labrèque de bien vouloir prendre en apprentissage son fils René, âgé de 14 ans. Bien qu'ils n'aient jamais jusque-là eu recours à un "mousse", les trois frères l'embauchent néanmoins à l'essai, mais sans contrat ni salaire.

Pour ses débuts, René Le Délézir ne se voit confier que les inévitables corvées inhérentes au métier. Comme chaque année à la même époque, Constant travaille alors dans le chantier récemment érigé sur le Plateau, en haut de la grande cale, en aval de l'avant-port. Il y effectue la remise à l'eau des chaloupes de pêche et autres embarcations après l'hivernage, et les divers travaux de peinture et vernis. René assure le ravitaillement de ce local à partir de la rue du Bassin. On lui confie également le nettoyage des intérieurs de bateaux avant peinture. "A cette époque, rappelle-t-il, il n'y avait pas d'aspirateur. Il fallait faire ça avec un couteau à mastic et un petit balai." Durant l'été 1939, l'activité est intense et on ne compte pas son temps. Les journées de douze à treize heures sont courantes, car il faut satisfaire la clientèle, assurer l'entretien, les réparations et les remises à l'eau pour la période estivale.

Mais le 2 septembre, la guerre est déclarée. Premier mobilisé, Constant embarque à Cherbourg sur le contre-torpilleur *Jaguar*.

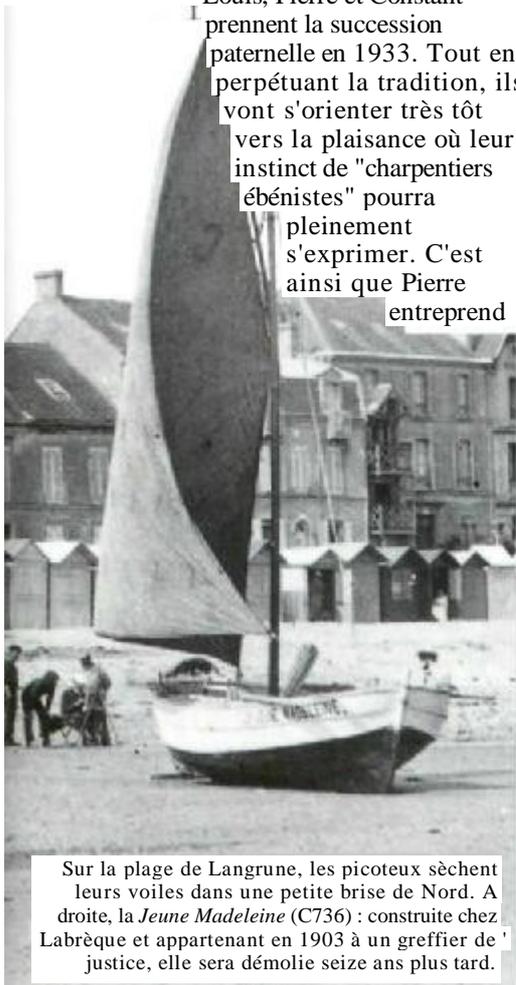
Pierre se retrouve second maître artilleur sur une batterie côtière à Dunkerque. Parti le dernier, Louis est affecté au Chantier naval de Normandie de Fécamp, qui construit des vedettes militaires. Ces départs réduisent l'activité du chantier au minimum. A 65 ans, Arthur se retrouve seul avec René Le Délézir. Impossible d'assurer l'hivernage des unités les plus importantes, car il manque de bras pour les hisser au cabestan jusque dans le hangar. L'hiver suivant, Arthur et son apprenti construisent une petite plate à marotte de 3,50 m en vue de faciliter les manœuvres des bateaux dans le bassin.

Pour pallier l'absence de ses fils, Arthur Labrèque doit faire preuve d'intelligence. L'astuce lui permet souvent de sauter les obstacles. Un jour qu'un plaisancier lui demande de faire hiverner son 6,50 m SI, dont le charpentier ignore les formes de carène et le tirant d'eau, il fait glisser sous la quille du yacht à flot une barre métallique dont chaque extrémité est retenue par un cordage muni de repères gradués. Il lui suffit de lire ces graduations au niveau de l'eau pour déterminer les profondeurs d'immersion, et en déduire la courbe correspondante. Il ne restera plus alors à René Le Délézir qu'à débiter dans un plateau d'acacia les béquilles indispensables pour la mise à terre du voilier.

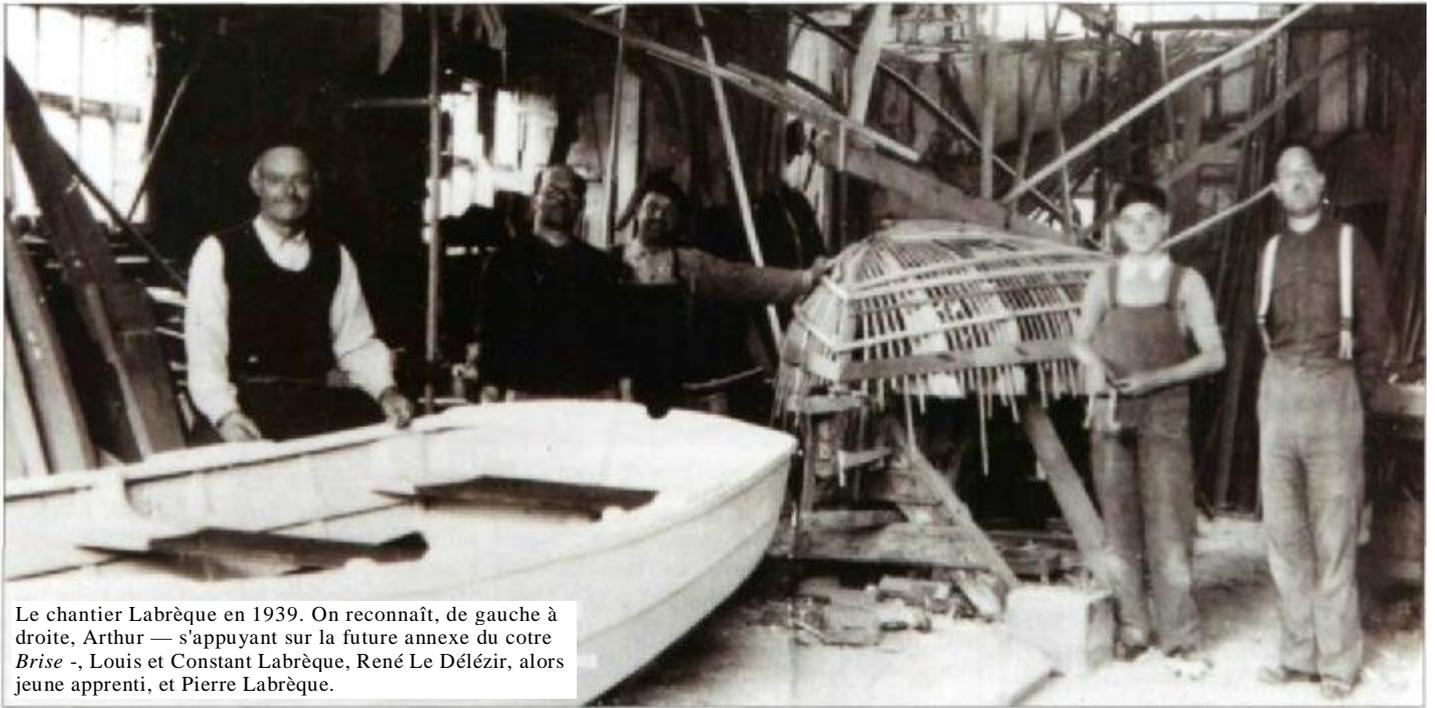
Durant cette période troublée, le chantier tourne tout de même au ralenti. C'est ainsi que le vieux charpentier trouve le temps de restaurer la maquette d'un beau trois-mâts — aujourd'hui exposée au Musée du vieux Courseulles. En mai 1940 c'est la débâcle. Avant l'arrivée des Allemands, Arthur et René confectionnent des cubes hermétiques cimentés, qu'ils enterrent dans le jardin pour y dissimuler les papiers du chantier. Quel était le contenu exact de ces caches ? René Le Délézir ne l'a jamais su.

Pendant ce temps, Pierre est évacué de Dunkerque vers l'Angleterre, avant d'être rapatrié sur Cherbourg. Il regagnera secrètement Courseulles, peu avant l'entrée des Allemands. Louis quitte Fécamp à bord d'un bâtiment qui tente de rejoindre Saint-Malo. Il rentrera à Courseulles quelque temps plus tard. Toujours à bord

(1) Lire l'ouvrage d'Aleksander Celarek *Les bateaux de pêche à voiles des côtes de Kaszuby*, et son article *Les petits bateaux de pêche du littoral polonais*, paru dans *Le Chasse-Marée* n°28.



Sur la plage de Langrune, les picoteux sèchent leurs voiles dans une petite brise de Nord. A droite, la *Jeune Madeleine* (C736) : construite chez Labrèque et appartenant en 1903 à un greffier de justice, elle sera démolie seize ans plus tard.



Le chantier Labrèque en 1939. On reconnaît, de gauche à droite, Arthur — s'appuyant sur la future annexe du cotre *Brise* -, Louis et Constant Labrèque, René Le Délézir, alors jeune apprenti, et Pierre Labrèque.

du *Jaguar*, Constant rallie l'Afrique du Nord puis le Sud de la France. En 1941, de nouveau réunis, les trois frères relancent l'activité du chantier familial. Louis se marie le 27 août 1942, et Pierre, l'année suivante. Constant restera célibataire.

A Courseulles, le chantier d'hivernage du Plateau est démoli par l'Occupant. Bon nombre de bateaux de pêche et de plaisance sont réquisitionnés, d'autres mis à l'abri dans des hangars pour ne pas subir le même sort, tels le *Maurice-Louis* à M. Soyer et *L'Assomption* à M. Amon de Saint-Aubin-sur-Mer. Un grand câble, tendu par les Allemands en travers de la passe d'entrée du port, oblige les pêcheurs à modifier la hauteur de mât de leurs chaloupes et à adopter un système de bascule articulé avec un contrepoids en pied de mât, plus efficace que l'original.

Le picoteux *Sainte-Marie*, qui appartient à Eugène Pain, de Courseulles, est réquisitionné par les Allemands en guise de garde-côtes. Il est armé d'une mitrailleuse dont le trépied repose directement sur les clins, de sorte que les premiers essais de tir provoquent immédiatement une voie d'eau. "Peut-être partaient-ils conquérir l'Angleterre," ironise René Le Délézir. La pêche étant soumise à autorisation et sévèrement contrôlée, de nombreux pêcheurs se rabattent sur la collecte des moules, ce qui va entraîner une importante demande de picoteux. Pour y faire face, Pierre va lancer la construction en série de trois types différents : le type C, de Courseulles, le type D, de Dives, et le type GD, de Grand-Dives (lire encadré page 30).

Embauché officiellement avec un contrat d'apprentissage — mais toujours sans salaire —, René Le Délézir se voit confier des tâches plus importantes, comme la réparation des picoteux. Par tradition, lorsque le picoteux est paré à prendre la mer, c'est aussi l'apprenti qui en fabrique l'écope (*escope*) en orme avec des flancs légèrement évasés vers l'extérieur. Pour en façonner le fond, on pose directement sur l'herbe, à l'extérieur du chantier, un morceau de feuillet d'orme assez mince qui, sous l'effet du rayonnement solaire d'un côté, et de la fraîcheur du sol de l'autre, va en quelques heures se cintrer naturellement. Il ne reste plus alors qu'à le découper à la forme désirée et à le clouer



Pierre Labrèque, un charpentier imaginaire et novateur.

sur l'ossature de l'escope, préalablement montée. Quand le patron pêcheur viendra prendre livraison de son picoteux, le mousse du chantier lui tendra ostensiblement l'écope qu'il a fabriquée afin qu'il y glisse un bon pourboire.

En 1942 et l'année suivante, à l'initiative de Pierre, le chantier innove en mettant sur cale trois cotres — *Eole*, *Eole II* et *Noroît* — aux lignes jusque-là inconnues de l'établissement et dont la charpente fait alterner les membrures ployées et chantournées.

En juin 1944, l'espoir renaît avec le Débarquement allié. Pourtant, cet événement fera le malheur des Labrèque : réfugiés dans un abri à Lion-sur-Mer, Pierre est tué avec son épouse et leur petite fille au cours d'un bombardement. S'il n'a pas eu beaucoup le temps de faire valoir son talent, Pierre aura tenté néanmoins de rompre avec la tradition du chantier en y introduisant des formes de carène nouvelles. Nul doute que s'il avait survécu à la guerre, le chantier Labrèque aurait connu sous sa direction une destinée différente.

L'après-guerre et les picoteux de type M

Après la mort de Pierre, Louis et Constant continuent leurs activités. Entre deux commandes, Constant construira pour son propre compte un cotre équipé d'une voile au tiers et d'un 13 ch Deutz, qu'il baptisera *Saint Pierre* en mémoire de son frère.

La côte normande est libérée sans que le chantier n'ait eu à subir de dégâts. L'essentiel de son activité consiste alors à faire les réparations de première urgence de l'habitat courseullais. Après quoi les chaloupes endommagées sont remises en état. René Le Délézir se souvient ainsi de la restauration du *Maurice-Louis* qui, bien qu'abrité dans un hangar, avait eu l'avant criblé d'éclats d'obus. La *Sainte-Marie* a également été touchée, ainsi que le *Frère-Sœur* et d'autres encore. Se tournant de plus en plus vers la plaisance, Constant et Louis passent une partie de l'hiver 1945-1946 à refaire le pont et les emménagements de la *Sainte-Anne*, un cotre marconi de 12 m à M. Hamelin de Caen. En 1946, René Le Délézir quitte les Labrèques pour le chantier de la Rance à Dinard, où il restera un peu plus de deux ans.

L'année précédente, les deux frères avaient créé un grand picoteux, qu'ils avaient baptisé "type M". On ignore l'origine de cette appellation qui ne fait référence à aucun lieu de la côte normande; peut-être cette lettre vient-elle simplement du nom d'un pêcheur, à moins qu'elle ne signifie tout bonnement "maxi". Deux unités de ce type, construites en cette année 1946, portent les références M5 et M6 dans le précieux cahier tenu par Louis. Baptisé *Hirondelle* (CN 1882), le M5, à M. Lasne d'Hermanville, mesurait 5,80 m de long pour 1,88 m de large, et jaugeait 1,92 tx. Il sera revendu à Pierre Cauvin de Luc-sur-Mer en 1961. Je me souviens avoir navigué à son bord. J'étais âgé d'une dizaine d'années et déjà ses formes, harmonieuses et généreuses à la fois, me séduisaient. Ce picoteux, bien que fort,



Le *Crépuscule* sur la plage de Lion-sur-Mer, dans les années 1960. Construit par Labrèque en 1946, ce picoteux de type GD, motorisé plus tard, a été armé à la pêche par René Liégard d'Hermanville. Il a ensuite appartenu à Camille Marie, pêcheur à Lion-sur-Mer, qui le cédera à André Flambard en 1975.

était finement coupé et particulièrement réussi. Pierre Cauvin s'en est séparé quelques années plus tard. *L'Hirondelle* s'en est alors allée au Havre, pour y être armée à la plaisance, et c'est avec tristesse que, tout gamin, je l'ai vue nous quitter. Qu'est devenu ce joli picoteux ?

Le M6, baptisé *Annick-Monique* (CN 1868), était un peu plus fort. Il était long de 6,06 m hors liston et large de 2,12 m, pour une jauge de 2,33 tx. Il avait été construit pour Paul Cauvin, le frère aîné de Pierre, également pêcheur à Luc. On remarquera que les rapports longueur/largeur de ces deux bateaux sont différents : 3,085 pour le M5 et 2,858 pour le M6. La silhouette de ce dernier manquait d'ailleurs d'élégance, son étrave peu élancée lui donnant un air un peu lourd. Bien qu'appartenant à un même type, ces deux unités avaient été construites

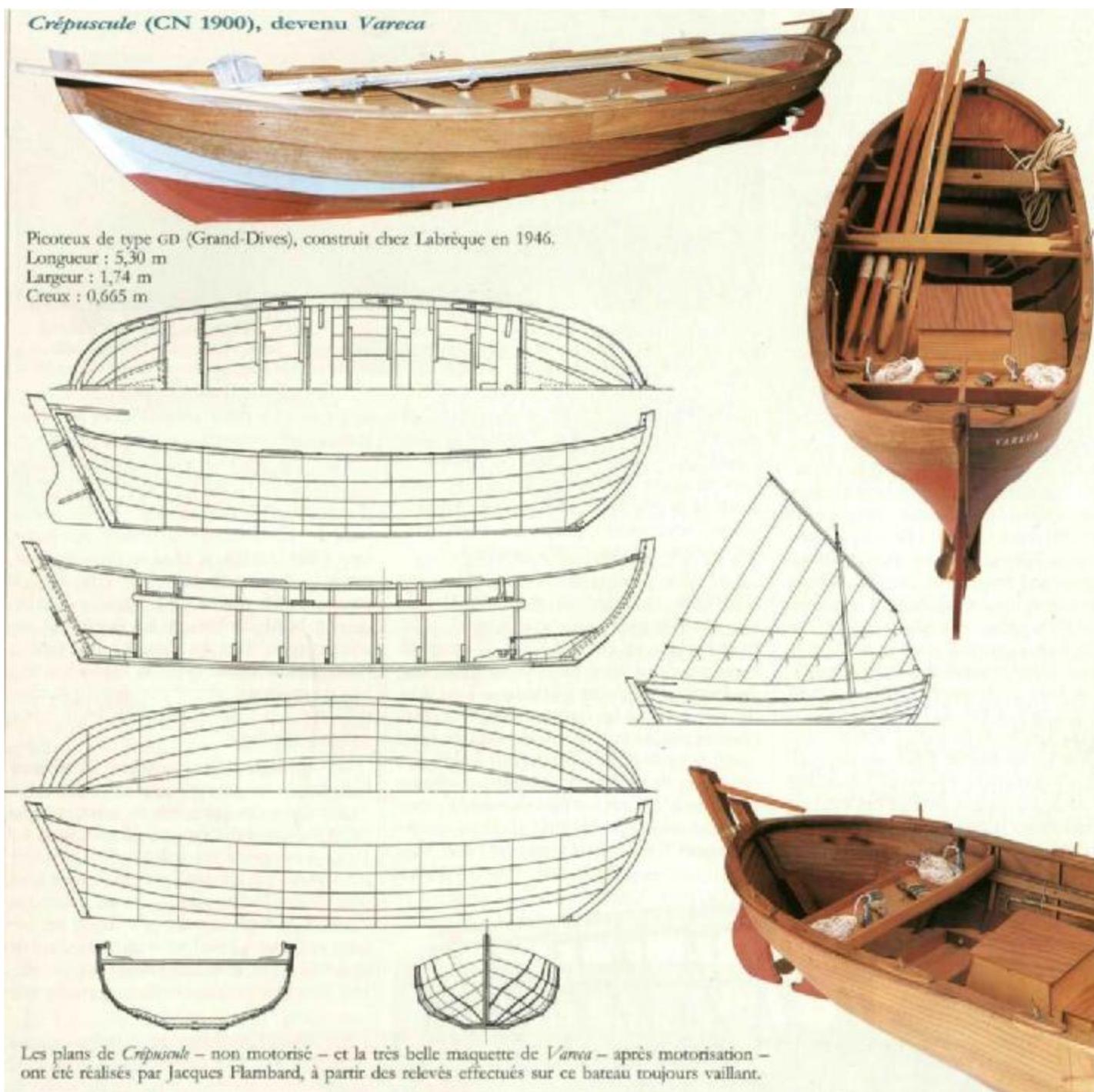
différemment pour se conformer aux souhaits exprimés par leurs propriétaires.

La configuration des plages et l'usage singulier qui était fait des bateaux influent sur les formes des coques. Ainsi, pour les Lionnais qui désiraient des picoteux bien épaulés, le charpentier augmentait-il le dévers du troisième clin, ce qui contribuait à ouvrir davantage la courbe de plat-bord sur l'avant. En outre, sur un même type d'embarcation, une petite touche personnelle pouvait être apportée lors du montage, ce qui fait dire sur la côte qu'il n'y a jamais eu deux picoteux strictement identiques.

Les cubages de bois utilisés pour deux bateaux de même type peuvent également varier dans des proportions importantes. Ainsi, un picoteux de type M, construit en 1945, a nécessité un cubage net de 0,953 m³ — pour un cubage brut de 2,5 m³, soit plus de 60 % de perte —, alors que pour *L'Annick-Monique* décrite plus haut, ce cubage net atteint 1,933 m³, soit pratiquement le double. Les échantillonnages de ce dernier sont évidemment beaucoup plus forts.



La mise à l'eau du picoteux *Varéca* — ex-*Crépuscule* sur la plage de Luc-sur-Mer. "Après l'achat du bateau par mon père, confie l'auteur, ici juché sur le tracteur, on a entrepris sa remise en état. Il y avait tellement de couches de vieille peinture qu'on ne voyait plus les clins ! Quand on l'a brûlée, on a retiré de l'intérieur près de deux cents litres de goudron ! Naviguant régulièrement sur ce bateau depuis vingt ans, mon père et moi continuons à pêcher à la ligne et aux casiers."



Les picoteux de série

Ce sont les cotes du bateau d'Eugène Pain qui vont déterminer le type du premier picoteux de série, désigné "type C" (comme Courseilles). Ses caractéristiques sont les suivantes : 5,42 m de longueur hors liston, 1,79 m de largeur hors liston, 0,705 m de creux sur bordé et 0,60 m de largeur maximale intérieure de semelle. La grande innovation étant de préparer des bordages à l'avance, on établit des gabarits de forme ainsi que des gabarits de

bordé en peuplier, tracés par brochetages successifs; de plus, tous les abattages de clins (équerrages) sont relevés.

Les premiers bordages de la série seront obtenus dans un stock de feuilletés d'orme de 13,5 mm d'épaisseur en provenance de la scierie. "Ils étaient tellement bien débités qu'il n'y avait presque rien à raboter", rappelle René Le Délézir. Puis, cette réserve épuisée, les deux bordages symétriques d'un même picoteux sont tirés d'un plateau de 34 mm, refendu en deux à la scie à ruban. Il fallait faire très attention à

l'épaisseur du trait de scie et à l'irrégularité du plateau, pour qu'il reste suffisamment de bois au rabotage. Débités et rabotés, tous les bordages identiques étaient empilés les uns sur les autres et serrés avec des presses, avant de passer à la toupie. En se guidant sur le gabarit correspondant, placé à la base de la pile, on obtenait une régularité de forme parfaite de tous les éléments. Le cintrage traditionnel des virures à la flamme de copeaux étant relativement fastidieux, les frères Labrègue vont augmenter la production en adoptant l'étauage.

Dans la construction traditionnelle à l'unité, les galbords étaient montés à franc-bord sur la semelle, le can inférieur étant abattu, et le joint calfaté puis recouvert d'un *souillard* (lire p.37). A cette époque, les picoteux étaient encore tirés au sec sur des rouleaux. Il arrivait donc, au bout de plusieurs saisons, que la liaison entre le galbord et la semelle fatiguait et que le calfatage laisse passer l'eau. Pour remédier à ce défaut, les charpentiers ont modifié cette liaison : désormais une râblure est creusée tout autour de la semelle, à l'exception des extrémités où ce type de liaison n'est plus possible en raison du vrillage des galbords. Interrompu à une vingtaine de centimètres de l'étrave et de l'étambot, le fond de cette râblure vient rejoindre progressivement le trait extérieur en décrivant une courbe.

Le montage du plat-bord sur la préceinte a également été modifié. Désormais, le plat-bord est feuillure de manière à recevoir le can supérieur de la préceinte. Ensuite l'ensemble est recouvert du liston.

Avec ces nouvelles techniques, le chantier Labrègue sera en mesure de construire au moins un picoteux par semaine, le bordé ne prenant parfois qu'une seule journée.

D comme Dives

Tout l'estuaire de l'Orne appréciait les constructions du chantier Labrègue. En dépit de la présence à Ouistreham du chantier Herblin, qui faisait aussi des picoteux, les marins de cette région, pourtant éloignée, préféraient souvent venir à Courseulles passer commande. Aussi, un autre type de picoteux — de 5,30 m de longueur, pour 1,70 m de largeur et 0,62 m de creux — correspondant au port de Dives, le "type D", est-il mis sur le marché.

Bien qu'il ait été commandé par Eugène Cauvin, en 1942, pour la plage de Luc-sur-Mer, le *Saint-Pierre* (Cn1608), *ex-St-Pierre-St-Paul*, s'apparente au type D. Ce picoteux, assez étroit, permet une bonne marche à l'aviron. Il était particulièrement bien adapté au métier de la "petite senne", une pêche de dérive — notamment celle de l'orphie — qui nécessitait une bonne manœuvrabilité à l'aviron et surtout une aptitude au "sciage" lors de la relève de la tessure.

Mon père, André Flambard, se souvient bien de son embarquement sur le *Saint-Pierre*, avec Eugène Cauvin et ses deux fils Paul et Pierre, durant l'Occupation : "A quatre avirons en pointe, deux grands (de 14 pieds) sur les deux premiers bancs de devant, Paul sur le banc de mât, moi sur le deuxième, Pierre avec un petit (de 1 pieds) sur le banc de *run*, et le père Cauvin avec un petit, debout sur le tillac derrière le banc à *marauder*, nous faisant face à tous trois en poussant comme sur une gondole, on volait sur l'eau !" Le *Saint-Pierre* appartient aujourd'hui à l'association Verguillon.

Par la suite, les Labrègue ont encore créé un troisième type de picoteux : le "type GD" (Grand-Dives), intermédiaire entre les types C et D. Long de 5,30 mètres comme le D, sa largeur a été portée à 1,74 m et son creux à 0,665 m.

Le picoteux de plage

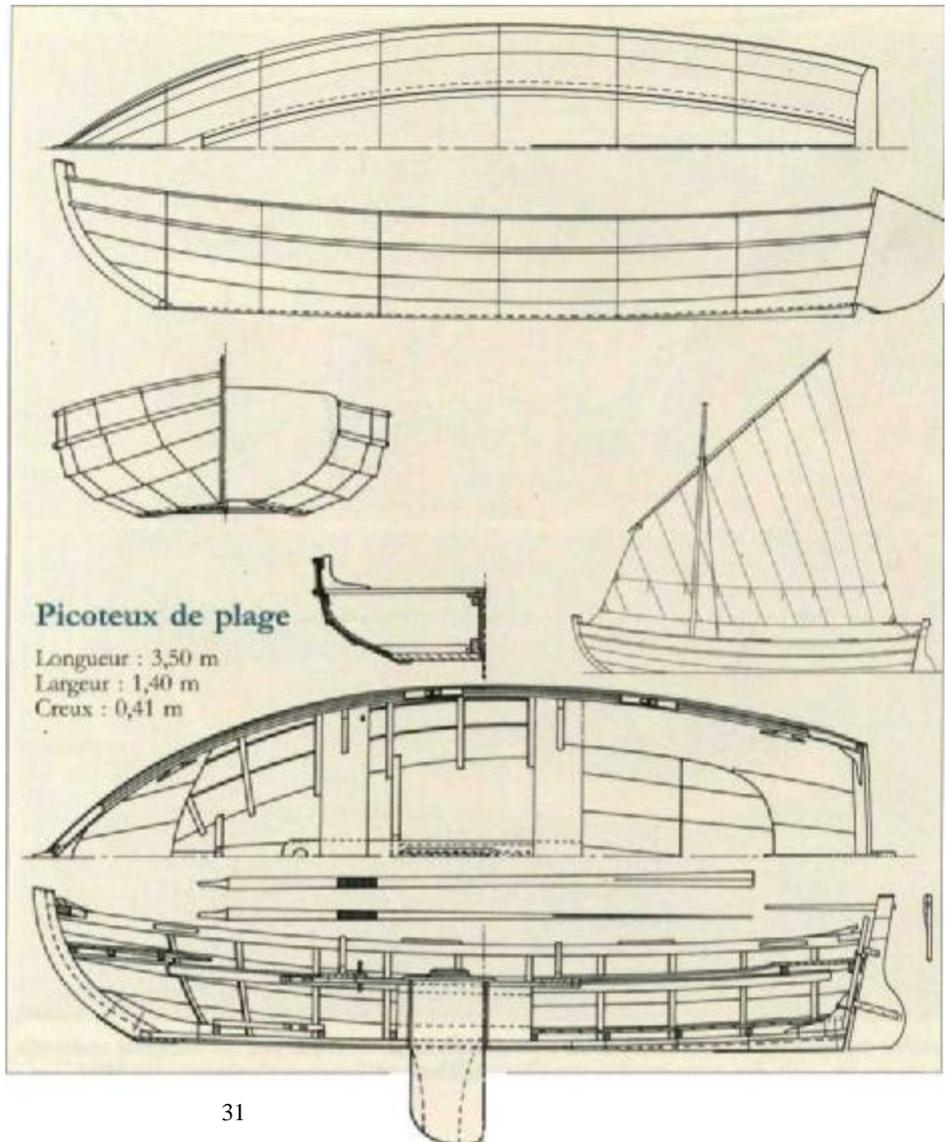
En 1949 débute la construction du picoteux de plage ou demi-picoteux à quatre bordés. Long de 3,50 m, large de 1,40 m avec un creux milieu sur bordé de 0,41 m, c'est une version réduite du picoteux traditionnel.

Sa construction est simplifiée grâce à l'adoption d'un arrière à tableau et à des formes avant légèrement plus pincées, qui dispensent d'étuver les bordages. Les clins de 10 mm d'épaisseur sont en acajou, et la membrure ployée en acacia. Différentes formules d'emménagements sont réalisées, la plus courante présentant deux bancs de nage, un petit gaillard d'avant, situé à environ 15 cm sous la lisse, et un banc de couronnement rejoignant le banc de nage arrière. Les unités grées pour la voile, tel le n°3 de la série, à M. Lacroix, sont équipées d'un puits de dérive et d'un grément houari.

D'autres picoteux de plage ont pu ser-

vir d'annexe, comme le n°4 commandé par M. Billet en 1949, certainement pour desservir la chaloupe *Manichée* à son mouillage de Saint-Aubin. Plus simple que les autres, il ne possède qu'un seul banc de nage situé sur l'arrière du maître-bau, un petit gaillard d'avant et un petit banc de tableau. Il est livré pour la somme de 71 108 francs de l'époque.

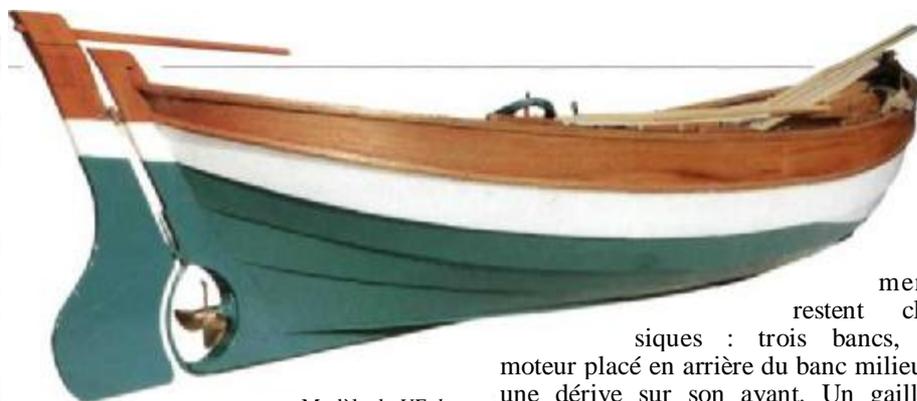
Peu à peu, ce type de picoteux va prendre une nouvelle allure. Le chantier lui donne un peu plus de longueur, de creux et de bau, lui ajoute parfois une hiloire et des passavants. Ainsi modifié, il inaugure la série des "Mouettes". La longueur passe de 3,50 m à 3,65 m puis à 3,72 m, pour 1,70 m de large et 0,53 m de creux (cotes relevées sur *Doux Jésus*, la Mouette de M. Rodier de Luc). Les moteurs hors-bord se généralisant, le tableau est élargi et très vite ce petit bateau perd de son élégance et de sa finesse. C'est pourtant la série du chantier qui connaîtra le plus grand succès, certainement du fait de son prix modique et de sa facilité de transport.



Le Courlis

En 1950, M. Lestiboudois de Saint-Aubin-sur-Mer commande au chantier un picoteux pour la plaisance, dérivé du type C. Dotée d'une dérive et grée en houari, cette unité porte la référence 82 sur les notes de Louis.

La semelle du Courlis est élargie de 6 cm par rapport à celle du type C classique. Cela permet de lui donner des fesses plus porteuses pour le moteur. Son étambot est également élargi de 15 mm à la base sur la hauteur du galbord, pour le passage du tube d'hélice. Le trait de râblure d'étambot amorce une courbe en tête du galbord jusqu'à la semelle pour le contour de la cage d'hélice. Une fausse quille, rapportée sous la semelle et assemblée avec le pied d'étambot, permet



Modèle de VEole, construit par Jacques Flambard.

en outre d'obtenir une cage d'hélice suffisamment grande afin que l'hélice puisse descendre plus profondément.

Le client ayant probablement souhaité que la structure soit renforcée, deux membrures ployées supplémentaires sont posées aux extrémités. Les emménage-

ments restent classiques : trois bancs, un moteur placé en arrière du banc milieu et une dérive sur son avant. Un gaillard d'avant d'environ 0,50 m de long et situé à 12cm sous le plat-bord recouvre un petit caisson, auquel on accède par une ouverture semblable à celle d'un guichet de tonneau. Le banc de couronnement, qui rejoint le banc arrière, abrite une chambre. Au niveau du banc avant, un système de bascule entre les deux jumelles (*héleuses*) permet d'abattre le mât. Enfin, un plancher recouvre plus de la moitié arrière du bateau.

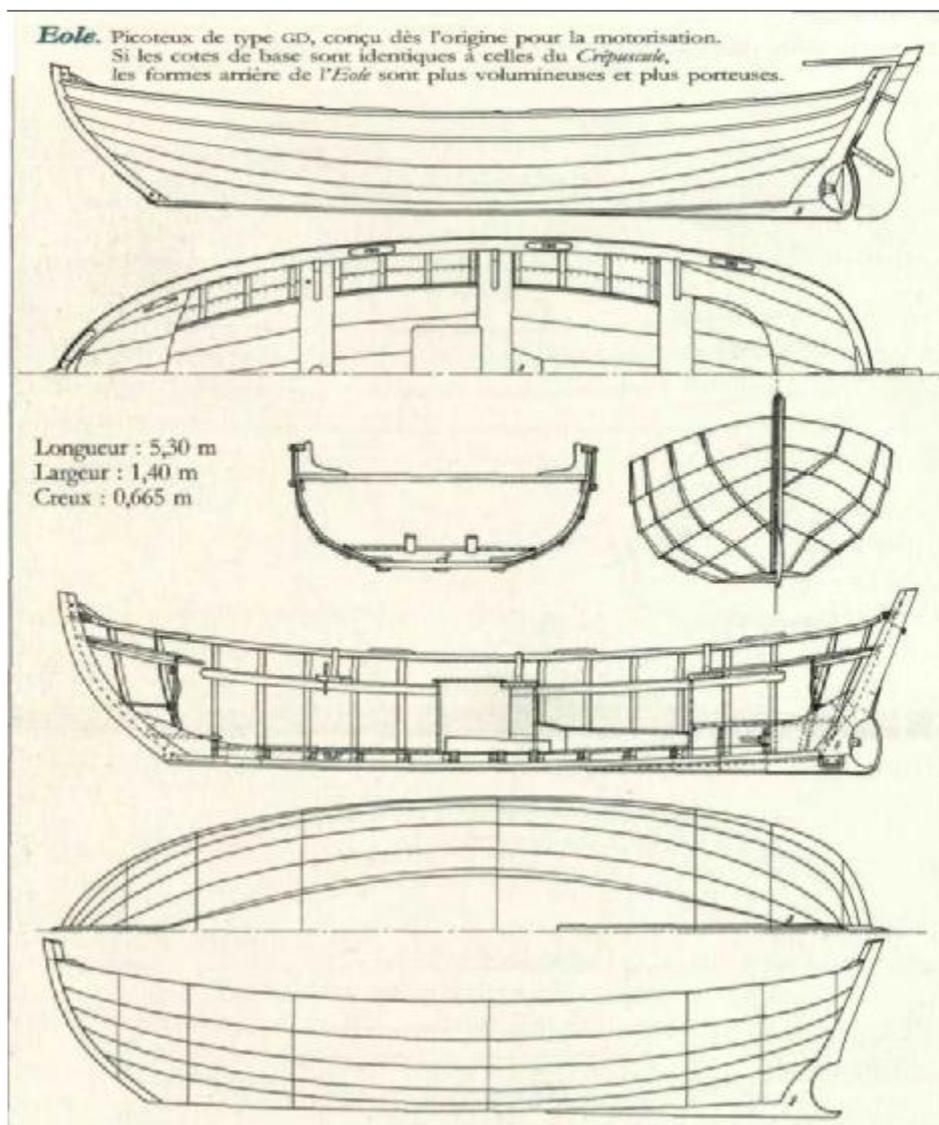
Les plans de L'Eole et des picoteux de la série du Courlis sont identiques, ce dernier étant seulement un peu plus fort, avec des cotes supérieures affectées d'un coefficient multiplicateur de 1,023.

Le Mérou et le Sirius

Le Mérou est lancé dans les années cinquante, mais aucune annotation donnant les caractéristiques de ce type ne figure dans les notes du chantier. Il s'agit d'une grosse Mouette avec cinq virures comme les picoteux classiques, dont la longueur doit avoisiner les cinq mètres. Afin de permettre l'installation d'un moteur fixe — un Couch BDI — et d'assurer à l'hélice suffisamment d'entrée d'eau, les charpentiers ont prévu sur la partie arrière de la semelle un relevé de tonture assez



Un Sirius sous voiles. Plus fort que le Mérou, ce picoteux de plaisance est aussi gréé en houari.



important. Le tube d'étambot passe à travers un massif fixé sur la semelle et lié au tableau par une courbe.

Les emménagements restent classiques : à l'avant, un petit pontage se prolonge de chaque bord par des passavants. Partant du tableau arrière, une hiloire se termine en brise-lames sur la moitié du pontage avant. Le moteur se trouve au milieu du cockpit, juste devant un banc de nage, que rejoint le banc de couronnement. Un puits de dérive est installé devant le moteur. Le Mérou est le plus souvent gréé en houari; son mât rabattable mesure alors 6,08 m, sa bôme 3,45 m et son pic 3,40 m. Toutefois, certains bateaux ont aussi été gréés à corne, au tiers, et même marconi.

Légèrement plus fort que le Mérou, le Sirius mesure 5,10 m de long, pour une largeur de 1,84 m. Ce bateau est bordé à franc-bord sur membrures ployées. Comme pour le Mérou, le relevé de semelle arrière est important du fait de la motorisation. De plus, un contre-étambot extérieur est rapporté au tableau pour la cage d'hélice. Les emménagements et les types de grément adoptés sont identiques à ceux du Mérou.

Kifanlo I

De retour à Courseulles en juin 1954, René Le Délézir revient travailler avec les frères Labrèque, qui lui confient désormais aussi bien des travaux de réparation que de construction. René Le Délézir va ainsi participer au lancement des derniers picoteux du chantier. L'un de ceux-ci est le *Kifanlo II*, commandé par M. Vivien. Ce pêcheur de Saint-Aubin-sur-Mer était le dernier propriétaire du *Kifanlo*, premier du nom, la célèbre chaloupe de plaisance construite par Arthur Labrèque en 1911. *Kifanlo II* sera construit en 323 heures.

A cette époque, quelques modifications ont été apportées à la construction des picoteux. Pour simplifier le montage, les écarts de bordés ne sont plus toupillés mais à bords francs — comme sur une construction à franc-bord avec membrures sciées. Ces écarts correspondent toujours au milieu d'une des membrures ployées — celles-ci ont légèrement forci -et sont rivetés à pointes rabattues, puis calfatés. Cela nécessite la pose d'un garni entre la membrure et le bordé au niveau du bouchain, là où l'équerrage est le plus fort. Ce nouveau procédé fait gagner du temps à la construction, mais il imposera à terme un recalfatage des écarts, ce qui n'était pas nécessaire auparavant.

De plus, les varangues ne sont plus "à patte", c'est-à-dire qu'elles ne remontent plus jusqu'à la moitié du ribord. Elles sont droites et la liaison galbord-semelle est renforcée par un débordement de la membrure sur la semelle. La râblure de semelle est également abandonnée au profit de l'ancien système, mais avec un rivetage sur bague du galbord sur la semelle. En effet le toupillage de cette râblure était une opération délicate, voire dangereuse.

La fin du chantier

Pour remplacer le chantier du Plateau démoli durant la guerre, Constant et Louis édifient, en bout du quai Ouest du bassin Joinville, un grand hangar servant à l'hivernage des bateaux, puis un deuxième en prolongement de l'ancienne tuilerie qui se trouvait à cet endroit. Un mât de charge est implanté en bordure du quai pour effectuer les mises à l'eau. Désormais, l'entreprise, constituée en Sari, s'appelle Chantier naval de la côte de

Nacre. L'activité se poursuit ainsi jusqu'en septembre 1964, date à laquelle le chantier est vendu à M. Postel, un marin de commerce en retraite. Dès lors, il ne construira plus aucun bateau neuf, se bornant à assurer l'entretien et la réparation de la flottille existante.

Sans doute les prix pratiqués par ces charpentiers perfectionnistes étaient-ils plus élevés qu'ailleurs — un picoteux Labrèque coûtait alors dans les 200 000 francs. Le coût de la main-d'œuvre, le prix élevé du bois, aggravé par la raréfaction des ormes et la perte occasionnée par la découpe des bordés, tout cela a contribué à la disparition de ces petites embarcations côtières dont les Labrèque s'étaient faits les spécialistes. La page de la construction classique était tournée... Un jour qu'il se promenait autour du bassin Joinville, Constant Labrèque, alors en retraite, s'exclama à la vue d'un curieux voilier : "Qui qu'chè qu'cha ?" — "C'est un Vaurien" l'informa son compagnon. A quoi le vieux charpentier répliqua : "Cha n'm'étonne pas !"



En haut, le *Kifanlo II*, sans doute le dernier picoteux construit par le chantier Labrèque. Ci-dessus, le Courlis en cours de finition, aux bons soins de Constant Labrèque.

La construction du picoteux avant 1941

Quelle que soit sa taille, le picoteux d'avant-guerre est entièrement construit en orme, à la seule exception de la membrure ployée, qui peut être en acacia ou bien souvent en frêne.

Tout d'abord, les deux ou trois bordages qui, assemblés à franc-bord, composeront la semelle, sont découpés dans un plateau d'orme de 35 mm d'épaisseur. Les planches sont disposées côte à côte, et l'on y trace le contour de la semelle ainsi que la position des varangues de fond. L'ensemble est débité à la scie à refendre, puis équerré grossièrement à l'herminette et au rabot pour le portage du galbord. Les extrémités sont laissées brutes en attente du parage avec l'étrave et l'étambot.

Une fois cette opération terminée, on passe au façonnage de l'étrave et de l'étambot. Ces pièces sont ensuite fixées sur la semelle, après avoir dégrossi préalablement les râblures et effectué le parage du bordé. Les liaisons de l'étrave et de l'étambot avec la semelle sont assurées par deux courbes fixées à l'aide de carvelles "cravatées" avec de l'étope de chanvre, car il n'y a pas de chevilles à couper l'eau à ces endroits-là. L'ensemble est alors fixé sur la cale de montage avec deux tire-fond dont le serrage donne la tonture nécessaire à la semelle. L'étrave et l'étambot sont réglés bien d'aplomb, puis immobilisés. On ter-

mine ainsi le parage des extrémités de semelle avec les râblures d'étrave et d'étambot.

Trois gabarits de montage sont ensuite positionnés sur la semelle : un au milieu, un sur l'avant du banc arrière et un troisième entre les deux premiers bancs de nage (pour un picoteux à quatre bancs). Ils sont maintenus verticalement par des montants fixés à la charpente du chantier. Une fois achevée la pose des gabarits, on procède au parage définitif de l'équerrage de la semelle.

La pose du bordé

A ce stade, la première virure (galbord) peut être brochetée. Comme pour les chaloupes, on utilise pour cette opération des feuillettes d'orme très minces provenant des débits de bordages effectués par la scierie. Le feuillet de brochetage est appliqué sur la partie équerrée de la semelle et maintenu sur celle-ci à l'aide de canaps à coin. Le contour extérieur de semelle étant tracé, les formes des extrémités du bordage sont relevées au niveau de l'étrave et de l'étambot, ainsi que les largeurs correspondant à chaque gabarit; on relève également les hauteurs à l'étrave et à l'étambot. Le feuillet de brochetage est alors retiré afin de procéder au tracé du bordage. Celui-ci se fait à l'aide d'une grande latte souple, en prenant soin de tracer des courbes parfaitement régulières, car la moindre bosse ou le plus petit creux auraient une incidence catastrophique sur l'esthétique du bateau.

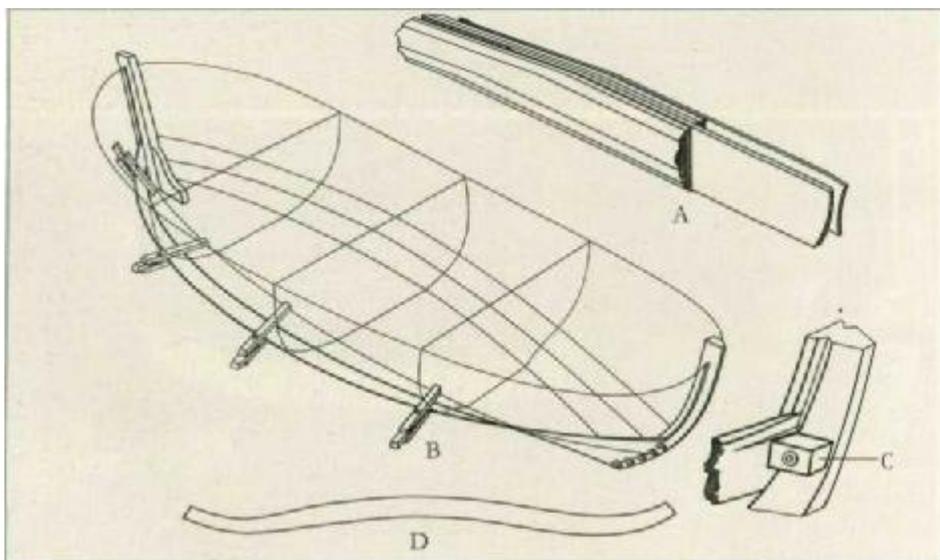


Papa, picoteux de 4,38 m jaugeant 0,83 tx, construit chez Labrèque avant la Dernière Guerre. Ayant appartenu pendant longtemps à M. André Delaunay, de Sallenelles, ce très élégant picoteux fait désormais partie des collections du Musée du Bateau de Douarnenez.

Les bordages sont débités à une épaisseur de 13,5 mm dans un plateau d'orme sans nœuds, fentes, ni gélivures. On utilise la partie basse du tronc, dont le bois est plus franc et plus sain. Les deux extrémités de chaque virure sont prises dans le pied de l'arbre, car la texture du bois et le fil incurvé naturellement se prêtent mieux au cintrage prononcé des bordages, surtout pour ceux des hauts. Le chantier Labrèque était réputé pour la qualité de ses bois : il arrivait parfois que les charpentiers interrompent le travail de la scierie lorsqu'ils jugeaient un arbre impropre à donner du bordé. Pour ne pas être pris de court, le chantier possédait un stock d'environ trois ans d'avance, du bois conservé à l'abri de l'humidité, bien calé et modérément aéré, car l'orme s'échauffe rapidement.

Comme les autres virures, le galbord est en deux parties. En revanche, son écart, qui tombe sur la troisième varangue en partant de l'avant, est le seul à être à bord franc et calfaté. Le sciage est si précis qu'il n'y a pas besoin de raboter. Pour obtenir la *pinche* (pinçe), c'est-à-dire raffinement voulu des extrémités du bateau au niveau des entrées et sorties d'eau, les galbords sont "tirés à cœur" — débités symétriquement de part et d'autre du cœur de la bille — de manière à profiter de la déformation naturelle du bois après sciage. De plus le raccordement des courbes entre galbord et ribord est ainsi plus agréable à l'œil.

Le cintrage des bordages s'effectue à la flamme de copeaux de bois. Ce feu est allumé sous un dispositif fixé au sol et constitué de quatre montants ressemblant à deux morceaux d'échelle, espacés de moins d'un mètre et reliés entre eux par deux longerons à crémaillère. Le bordage à cintrer est calé sous un barreau et sur une traverse mobile que l'on place à un endroit déterminé de la crémaillère, suivant l'importance du cintre à donner. Afin



Le bordage d'un picoteux au chantier Labrèque. A : Déformation exagérée des feuillettes de bois, après le sciage en long de la bille; on utilisait des planches débitées symétriquement par rapport au cœur. B : Mise en place des canaps, pour fixer les bordés en attente de rivetage. C : Canaps à pointe pour les abouts de bordés. D : Développé d'un bordé de préceinte.

que le bois ne brûle pas, la face exposée au feu est continuellement arrosée avec un "mauvais balai". La forme désirée se prend ainsi tout doucement, l'œil et l'expérience guidant l'opération.

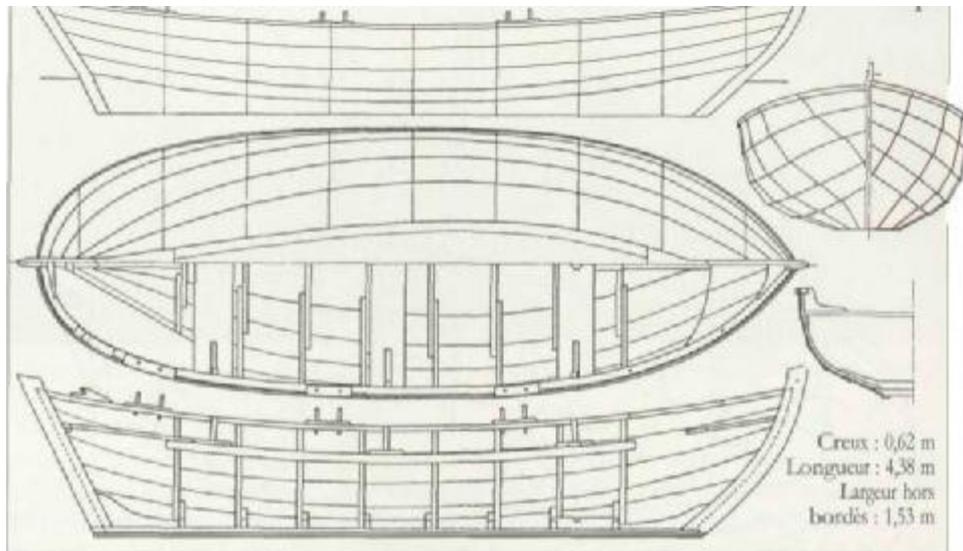
Dès qu'elles sont "à point", les deux moitiés de galbord sont accostées à la semelle avec des canaps à coin, tandis que les extrémités, présentées dans leurs râblures respectives, y sont maintenues par des canaps à pointe-planchette. Si le galbord ne présente pas assez de pinche sur l'avant, on dispose des chiffons mouillés à l'intérieur au moment de la pose, afin d'accentuer sa concavité.

L'écart est tracé, mais pas encore découpé, car il faut laisser refroidir les bordages pour qu'ils conservent leur forme. Une fois bien refroidi, le galbord est retiré, ses deux moitiés étant maintenues ensemble au niveau du recouvrement à l'aide de petites presses, de façon à effectuer l'alignement du can supérieur — le can inférieur sera raboté lors de la finition du fond. L'écart est alors débité et les deux parties du galbord représentées et clouées sur la semelle avec des carvelles zinguées.

On procède bien sûr de la même manière pour réaliser le galbord de l'autre bord. Ces deux premières virures posées, on façonne, sur le can supérieur de chacune de leurs extrémités, des feuillures qui permettront aux deux virures adjacentes d'arriver à franc-bord dans les râblures. La feuillure est de la hauteur du recouvrement et sa longueur varie suivant le cintrage de la virure : elle est de l'ordre de 20 à 25 cm de long pour le galbord, mais seulement de 7 à 8 cm pour l'avant-dernier bordé.

Le feuillet de brochetage du ribord peut alors être mis en place. On aura préalablement abattu la pente sur le can supérieur du galbord sur une hauteur correspondant au recouvrement (environ 22 mm). L'équerrage est pris sur les gabarits de montage. Sur le feuillet de brochetage, on reporte le can supérieur du galbord, et les largeurs à chaque gabarit ainsi qu'à l'étrave et à l'étambot. La virure peut alors être tracée puis débitée. On procède ensuite comme pour le galbord, à ceci près que cette fois l'écart est réalisé en sifflet sur une longueur d'environ 10 cm. A l'intérieur, il sera dissimulé derrière une membrure; côté extérieur, on y ménage un petit redan d'environ 2 mm. Cet écart est monté à l'établi et riveté avec des petites pointes de cuivre rabattues, une fois l'alignement correctement effectué entre les deux parties de virure.

Le ribord à nouveau présenté est pincé avec des canaps, avant qu'on y perce les avant-trous de rivets tous les 7 cm. Il est alors riveté au fur et à mesure avec des rivets cuivre de section carrée, sur des ron-



Plan de François Renault, tracé à partir des relevés des formes du bateau original.

delles circulaires. Dans l'étrave et l'étambot, il sera cloué avec des carvelles. "Il fallait faire gaffe de ne pas *écaler* (fendre) le bordé, se souvient René Le Délézir, surtout à l'arrière au niveau de la préceinte où il y a pas mal de fil coupé."

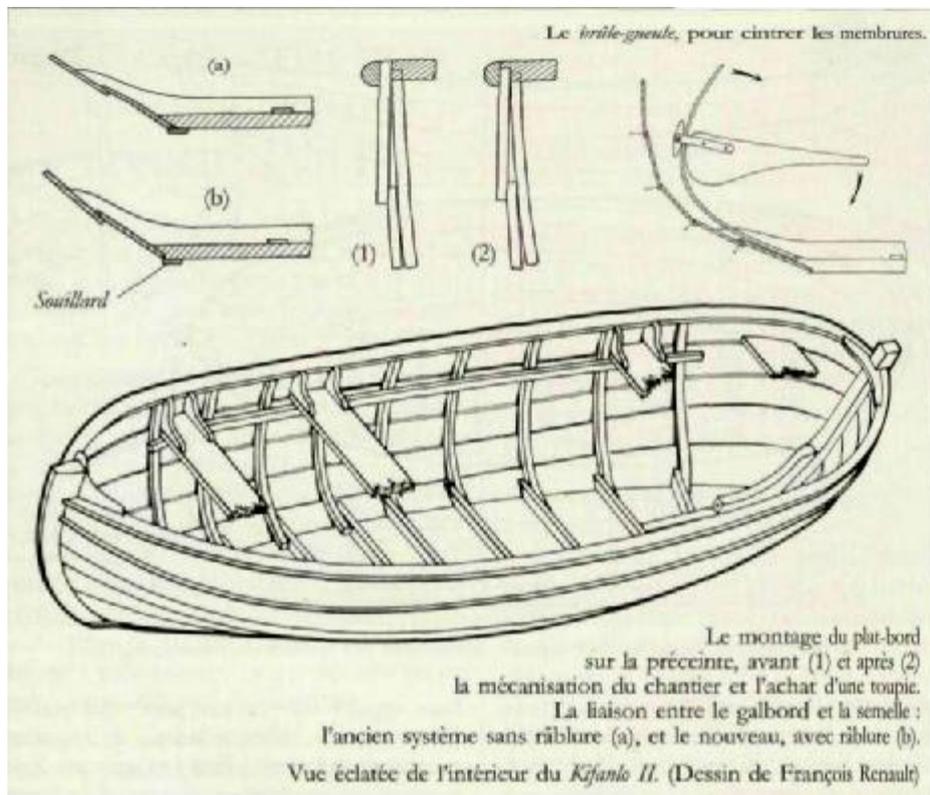
Une fois riveté le ribord, les trois virures suivantes sont brochetées, découpées, formées puis posées "à faux frais", c'est-à-dire avec des liaisons provisoires. Pour obtenir un arrière bien porteur, ces fameuses "fesses" souvent réclamées par les marins, on accentue artificiellement l'assiette de la troisième virure dans la portion tournante de l'arrière, à l'aide d'un morceau de

bois appuyé sur son can supérieur et dont l'extrémité est reliée à la cale de montage par un grand serre-joint. En agissant légèrement sur ce dernier, alors que la virure est encore un peu chaude, celle-ci a tendance à s'asseoir.

La pose du bordé et surtout le brochetage se font à l'abri des regards étrangers. Chacun s'efforce d'être très discret en présence d'un visiteur, fût-il client. Le bordé terminé, on procède au débit des varangues de fond qui sont également posées "à faux frais". Elles ne seront clouées définitivement qu'une fois le bateau terminé, quand les bois auront pris leur place.



Différentes phases de la construction du picoteux *Saint-Pierre*, réalisé en 1942 au chantier Labrèque. Modèles de François Renault exposés au Musée du Bateau de Douarnenez.



La membrure, les bancs et les plats-bords

Les pieds des membrures sont taillés en biseau suivant l'équerrage entre la semelle et le galbord. Débitées dans de l'acacia ou dans du frêne, essence préférée car plus souple, les membrures sont étuvées avant leur pose, étape qui demande la présence de deux personnes. La membrure sortie de la vapeur est très rapidement mise à la forme voulue. Pour parfaire le cintrage au niveau du bouchain, on utilise un levier appelé *brûle-gueule*. La tête de membrure est serrée à la pré-

ceinte à l'aide d'une petite presse et son pied cloué à la semelle. Ensuite les rivets, préalablement passés dans leurs avant-trous, sont cloués à travers la membrure encore chaude — le charpentier se trouvant à l'intérieur "faisant coup" —, avant le rivetage proprement dit.

Pour faciliter leur mise en place, les chants des membrures de l'avant et de l'arrière sont équerrés. Une fois toutes les membrures posées — neuf de chaque bord —, on procède au rivetage des coutures des virures du haut posées à faux-frais, et les gabarits sont retirés.

La serre de banc, de même épaisseur que le bordé et de 7 cm de hauteur, est ensuite brochetée puis clouée sur les membrures.

Ses extrémités arrondies dépassent de quelques centimètres les membrures d'avant et d'arrière, et on façonne une petite baguette et un chanfrein respectivement sur ses parties supérieure et inférieure.

Les quatre bancs, en sapin rouge d'environ 3 cm d'épaisseur, sont ensuite posés. A la partie inférieure de chaque chant on façonne une baguette, et la serre est entaillée de quelques millimètres pour les bloquer dans le sens longitudinal. Sur les bateaux de Luc-sur-Mer et Lion-sur-Mer, c'est le premier banc qui reçoit le mât, tandis que sur les picoteux de Langrune à Courseulles, le mât est implanté au deuxième banc. Le banc arrière, large d'environ 40 cm, est le banc à *marander* — celui où l'on relève les engins, le *marandage* s'appliquant surtout aux casiers à crustacés (*claires*). Pour cette raison, il est flanqué de deux petites hiloires de 4 à 5 cm de hauteur, l'eau s'évacuant par deux dalots percés dans la préceinte.

Une fois la pose des bancs terminée, on procède au brochetage et au traçage des plats-bords, larges d'environ 55 mm et épais de 34 mm. Ces pièces sont ajustées exactement au contour intérieur de la préceinte, avec un équerrage variable. Le dessus de plat-bord doit venir affleurer le dessus de bordé, sans recouvrement, les têtes de membrures venant s'y encastrer. Les écarts du plat-bord, constitué de trois parties, sont en trait de Jupiter; ils mesurent environ 35 cm et se situent au niveau des bancs avant et arrière. Quant aux deux guirlandes assurant les liaisons avec l'étrave et l'étambot, elles s'encastrent dans le plat-bord au moyen d'un assemblage à dent. Une grande carvelle traverse la partie centrale de chaque guirlande et vient se piquer dans l'étrave et l'étambot. L'ensemble est orné, sur la partie inférieure, de la même moulure que sur les bancs et la serre. Lorsque le plat-bord est en place, les bancs sont enfin solidarités à la coque par deux courbes, sauf au second banc où elles sont doublées.



Sur la plage de Langrune, deux picoteux de chez Labrègue : arrivant sous voile, *L'Etoile de la Mer* (C 795) construite en 1908 et démolie l'année suivante par le mauvais temps. A côté, la *Jeune Madeleine* (déjà décrite page 26). Cette photo et celle de la page 26 ont été prises en 1909 par Fernand Cadoret.

Les finitions

A ce stade, la coque qui a acquis sa rigidité est retournée pour la finition des fonds. Tout d'abord, on procède à l'affleurage du can inférieur du galbord avec la semelle. Le joint galbord-semelle est calfaté ainsi que les râblures d'étrave et d'étambot. Le joint des bordages de la semelle, s'il existe, est également calfaté. On utilise pour cela du bitord imprégné d'un mélange de blanc de zinc et d'huile de lin. Chaque couture de bordé est ensuite bourrée d'un mélange de mastic et de minium de plomb et chaque rivet est resserré. Les râblures d'étrave et d'étambot sont enduites du même mélange.

La protection de la semelle est assurée par la pose des *souillards*. Ces petits bordages de 7 cm de large, débités dans les mêmes plateaux que le bordé, épousent le contour de la semelle et viennent ainsi recouvrir le joint galbord-semelle. Si la semelle est en deux morceaux, un souillard en recouvre aussi le joint. Enfin, ce dispositif est complété aux extrémités par deux pièces triangulaires, de même épaisseur que les souillards, appelées *plastron* sur l'avant, et *talon* sur l'arrière.

Le bateau est ensuite remis à l'endroit pour la pose des listons, puis des toletières. Ces pièces sont également débitées dans les levées des bordages. Les toletières font environ 40 cm de long et sont brochetées suivant le contour de plat-bord. Les trous des tolets de nage sont percés, ainsi que celui du tolet d'ancre situé sur tribord avant. En principe, les toletières de nage comptent deux trous, mais à Courseulles et Lion-sur-Mer, la toletière du banc du milieu comporte généralement trois trous pour l'adapter à la nage du banc de run.

Un chaumard (*galoche*) est également posé sur le côté tribord de l'étrave. De même qu'un tillac amovible, à l'avant et à l'arrière, fait de plusieurs planches de sapin dont les extrémités re-



Retour de mer d'un grand picoteux à 4 bancs de nage et 1 banc à marander. Photo sur plaque de verre, vraisemblablement prise à Langrune.

posent sur les varangues. Le fond du bateau reste à nu. En revanche, des renforts de protection sont posés sur le bordé arrière situé au-dessus du tillac, pour éviter l'usure due au frottement des sabots ou des bottes, car c'est à cet endroit que le matelot prend appui lors des manœuvres de halage. Enfin, l'étrave est dotée d'un axe en fer de 10 mm servant de taquet, et l'étambot percé d'un trou de 20 mm pour le passage de l'écoute de la voile.

Le mât et les avirons sont façonnés dans de belles pièces de sapin blanc de premier choix, généralement originaires de Norvège. En principe, la flottabilité des avirons doit assurer le portage d'un homme en cas de naufrage. Les picoteux bordent le plus souvent quatre avirons — deux de 10 pieds et deux de 14 pieds —, mais certaines grandes unités peuvent en avoir deux grands supplémentaires.

Une fois posés le gouvernail, le sabot d'emplanture de mât et les ferrures, le chantier assure généralement la peinture du bateau. Les trois bordés du bas sont passés au black,

à l'intérieur et à l'extérieur. La couleur adoptée pour le reste de la coque est généralement le blanc, avec parfois la préceinte en couleur. Souvent, une belle moustache — spécialité de Louis Labrèque — vient enfin orner l'avant. Cet élément décoratif suit le can inférieur du quatrième clin sur une longueur d'environ 2,20 m. L'extrémité avant de sa partie inférieure — dont le tracé se fait au moyen d'une latte souple — correspond au joint galbord-ribord au niveau de la râblure. Parfois, un petit liseré, d'environ 10 à 12 mm de large et de même couleur que la moustache, est tracé juste au-dessous du liston. Le plat-bord est peint de la même couleur que la coque. L'intérieur des deux virures du haut est souvent peint en vert, parfois en gris clair, ou tout simplement en blanc. Les bancs de nage ne sont pas peints. Enfin, le nom du bateau figure au milieu de la préceinte, tandis que son matricule apparaît sur les joues de cette même virure. ■

Remerciements : René Le Délézir, Jean Le Délézir, Roger Billet, Jean Bill et, André Rodier, Jean Lemanissier, François Renault et le Musée du Bateau de Douarnenez.
Bibliographie : François Renault, *Bateaux de Normandie*, éd. Le Chasse-Marée, 1984.



La *Marie-Louise* (C 443), à David Henri, que l'on voit à terre, son tramail sur l'épaulé. Ce picoteux construit à Ouistreham en 1892 a été photographié à Courseulles. On distingue à l'arrière le large banc de marandage, ou banc des raies, sur lequel on dépose les filets pour démailler le poisson.