

Naissance et évolution de la plaisance sur les côtes de Basse-Normandie. Ou l'évolution des conceptions en construction navale entre la pêche et la plaisance

Présentation

On dit que c'est sous l'influence anglaise qu'eurent lieu en 1840, en rade du HAVRE, les premières régates entre voiliers de plaisance. Cependant il est facile d'imaginer que l'esprit de régate existait sans doute dans les milieux de la pêche déjà avant que les aristocrates anglais ne viennent en faire la promotion chez nous. Même si la livraison rapide du poisson n'était pas aussi impérative que de nos jours les pêcheurs ont cultivé depuis longtemps par obligation et par instinct, la notion de compétition entre équipages, entre villages. C'est dans la mentalité des gens de mer.

Quoi qu'il en soit le canotage à l'aviron semble avoir pris naissance sur les bords de la Seine et de la Marne, à Paris dans les années 1830. Dès le début les canots utilisés gréent une petite voilure auxiliaire. Les adeptes de cette navigation sont souvent des artistes peintres écrivains, mais aussi des gens aisés. Ces navigateurs n'étaient pas particulièrement bien vus par les populations laborieuses, équipages de chalands, pêcheurs et pêcheurs à la ligne vivant tout le long de ce fleuve.

A partir des années 1840, la voile pure prend naissance avec l'arrivée dans les mêmes eaux, de voiliers comme le "Goéland" barque de plaisance construite sur le type de pêche à Honfleur, "l'Alcyon", au Havre. Bientôt de nombreux constructeurs travaillent pour la plaisance sur les bords de la rivière. Les carènes de ces bateaux ont un tirant d'eau important et comme ce sont des bateaux lourds, cela ne va pas sans problèmes. Une construction plus légère est adoptée en conjuguant les avantages de la construction des canots avec celle des voiliers de type traditionnels. Puis enfin l'importation d'un modèle américain : la MARGOT remet tout en question. Ce bateau aux formes plates, avec son maître bau reculé vers l'arrière bouscule les connaissances et tout le long des années 1850 les chantiers parisiens construisent ce nouveau type le "Clipper d'Argenteuil".

L'administration maritime du Second Empire semble, selon les textes, promouvoir une certaine amélioration dans les constructions navales, de commerce et de pêche. Elle lance les régates officielles entre ports de pêche. Le Commissaire des Classes, notre Administrateur des Affaires Maritimes actuel, distribuent les prix aux régates annuelles. Ce sont des longues-vues, des baromètres des montres, des médailles, des appareils de pêches et enfin pour les plaisanciers qui participent : des vases de Sèvre.

Selon l'administration l'émulation entre les charpentiers-constructeurs (la notion d'architectes n'existe pas encore) entraînera recherches et perfectionnements des navires et embarcations. Ainsi commence une évolution des formes et aménagements, et surtout des types de gréements des bateaux ; dont certains sont, à ce moment-là, encore bien peu éloignés des types du XVIII^{ème}.

Pour illustrer ce propos nous avons choisi d'évoquer deux régates se disputent dans le quartier de Courseulles. La première se dispute, le 25 août 1860 à Arrormanches. Le Commissaire indique, en exagérant à ce qu'il me semble, <<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-SO 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 régates de bateaux disparates, 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.

Quelques années plus tard, ce même commissaire rapporte une autre régates qui se déroule à Courseulles, le 31 octobre 1878. Encore une fois les chiffres montrent que les Normands semblaient être vraiment passionnés par les courses de navires de pêche... !! Notre Commissaire note, gonflant les chiffres... <<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 F>>. Dans ces mêmes années, le Commissaire du Quartier de Courseulles s'était déjà plaint des filets à hareng en chanvre, encore utilisés dans ce port, alors que partout le coton à chassé le chanvre au rendement très bas et difficile à manier. Enfin le progrès allait arriver. Assez rapidement cependant, on assiste à une évolution dans les carènes et les gréements.

Nous allons essayer de voir comment la notion de bateau de plaisance a été comprise par les chantiers des côtes de notre Basse-Normandie. C'est en faisant mes recherches pour le livre « Bateaux de Normandie » que j'ai rencontré dans les archives , notamment dans les registres de la «Matricule des bâtiments de commerce » quelques embarcations et navires, dont la case portait la mention « yacht » souvent suivi du nom du propriétaire dans les registres de pêche et commerce > C'était à l'époque du Second Empire, et ces propriétaires étaient des gens très aisés possédant des villas dans quelques ports normands comme Arromanches ,Trouville ,Ouistreham. Bien avant la fin du XI X^{ème}, on se rend compte que la plaisance progresse parce que l'Administration ouvre un registre spécial « navires de plaisance ». Entre temps, il n'est pas rare de lire la mention suivante dans la case d'une embarcations de pêche: « passé à la plaisance ».

Quelques chantiers de constructions, côte ouest du Cotentin au XI X^{ème}.

Granville

Selon Charles de la Morandière les régates de Granville ont été créées en 1845 à Cancale et 1846 à Granville. La société des Régates de Granville date de 1888. Mais bien sûr les bisquines de la Baie du Mt St Michel se sont « tirées la bourre » bien avant, puisque en 1866 , le bateau « Le PROGRES » a été payé par l'Etat pour promouvoir les constructions. Il est donc surveillé de près par le Commissaire qui écrit à son chef sur un ton flatteur<< il a obtenu des avantages qui prouvent en faveur de ses qualités nautiques par forte brise bien que relativement a d'autres bateaux différent peu de dimensions il soit beaucoup moins mâté et conséquemment moins voilé>>

Une autre fois, il précise qu' « il a une marche incontestable sous l'allure du plus près ou grand large quand le vent souffle avec force il a gagné au début une avance très considérable ,mais quand il a viré de bord pour revenir vent arrière il voyait clairement perdre son avance et commençait à avoir des inquiétudes A ce moment en effet les autres bateaux déployant un bon quart de toile de plus le gagnait d'une manière notable » .

Régates de 20 Août 1893: « l'heure peu favorable de la marée et la coïncidence des élections législatives faisait craindre que le public s'abstiendrait de venir à nos courses Il n'en n'a rien été, les amateurs de sports nautiques étaient massés en grand nombre sur nos

estrades et témoignaient par leurs acclamations à l'arrivée des vainqueurs de l'intérêt qu'ils prenaient à la fête et de leur goût pour les choses de la mer »

On a dit que les cancalais gagnaient toutes les régates de Granville, bien que n'ayant pas fait de recherches approfondies car à l'époque ce sujet ne m'intéressait pas trop, Il est certain que les compétitions étaient dominées par un chauvinisme exacerbé .Victor Paysant le matelot de Marin Marie me racontait :*«que les bisquines de Cancale ou de Granville étaient les mêmes, et j'en discutais avec des cancalais de mon âge :«Ben mon vieux! tu diras tout ce que tu voudras...je les ai connues tes bisquines ,celles de Julienne c'étaient des Yachts à côté!... elles étaient plus fines ,plus finolées ,plus jolies qu'à Cancale...Et bien quand je leur disais cela, ils se fâchaient. Oh! ils étaient vexés...»*, ajoutait-il en riant.

En 1885 on pouvait lire dans un courrier *« les bateaux nouvellement sortis des chantiers de Mr Julienne, l'habile constructeur de Granville, ont affirmé une fois de plus la supériorité de leurs qualités sur les modèles anciens et ont valu à leur auteur une médaille d'argent et un diplôme d'honneur... le TELEGRAPHE de Granville... (et écrit au crayon au dessus et par une autre main, le rectificatif.. sorti des chantiers de Louis Bouchard constructeur à Cancale...;)a remporté le premier prix du parcours à la voile et suivant l'usage la ville de Granville a offert à son auteur ...»*

Après les régates d'Août 1886, les « Courriers des Commissaires » font état du « bateau « le TELEGRAPHE » de Granville, nouvellement sorti des chantiers Louis Bouchard constructeur à Cancale, (ce qui est complètement faux !) a remporté le premier prix de la première course à voile et suivant l'usage...» et en marge de ce texte , la même main et son crayon redresseur de torts, ajoute que « la VENUS de Cancale est un superbe bateau pêcheur venu de Cancale, patron Lehoerf, construit par Lhottelier de mon port, à qui la ville de Granville a offert une médaille d'argent et un diplôme d'honneur». A n'en pas douter un scribe cancalais a infiltré le quartier de Granville...

En 1887 c'est encore un cancalais, le « FRANCIS-EUGENE » qui est le premier pour les plus de 9 mètres, mais les Granvillais ont trois bateaux en tête pour les 6 à 9m.

Août 1888 « l'EDOUARD » à Ravereau était premier devant la « PERLE » et le « CG » de Cancale,

En 1890 « l'INDEPENDANT » à Touquerand était premier devant 5 granvillais .Il avait parcouru 5 milles en 39 minutes, soit une moyenne de 7 nds 5. Ce jour-là, le vent est de ONO et la mer est grosse *«ensemble de conditions à mettre en relief les qualités nautiques et l'habileté des équipages .en dépit de quelques moments risqués et de voilures exagérées déployées pour la circonstance on n'a pas eu à regretter d'avaries sérieuses .Tout s'est borné à des bouts de vergues cassées et quelques accrocs dans les voiles»*

Régates de 1894: C'est « Le VENGEUR » pat Quesnel de Granville qui est le premier, suivi de trois autres granvillais .

Le 19 Août 1895 c'est encore le fameux « VENGEUR » avec Fleury qui est le premier devant deux cancalais « La MOUETTE » et le « FRANCIS-EUGÈNE »

(Note, en aparté suite à des questions, pour tous ces gens de la côte Ouest avides de doris....(je n'avais malheureusement pas au moment de ce blabla, le document photo montrant un doris aménagé pour la pêche plaisance avec une assez jolie cabine (Constructeur Eugène Gervaise de Blainville). Cette photo m'a été remise plus tard par un auditeur Jean-Louis Busnel.

Le doris

En 1890 le commissaire déclare que « les doris perdent leur stabilité en surcharge et avec pas plus de 4 hommes ils ont une tenue de mer remarquable » (ce bureaucrate a tout faux car c'est justement quand il est chargé qu'il a la meilleure stabilité !!!!!)

1877 revue Maritime et Coloniale

« Les trois-mats portent des chaloupes creuses mais très lourdes 1200 F pièce jusqu'à 3 ou 4, mais plus généralement 2 appelées Chaloupes des Bancs avec 20 hommes à bord (ce qui me paraît beaucoup)

Les bricks n'ont pas de chaloupes mais prennent à St Pierre de petites embarcations appelées "doris" qui constituent un article d'exportation important pour la ville de Boston

Les pêches locales se font avec des "pirogues" ou "warys" -petits bateaux ayant quelques analogie avec le doris »

Nous avons une petite idée, bien que peu étayée sur une origine possible du doris. C'est une piste. Il existe dans la région du Mt St Michel une embarcation peu connue, sinon des gens de la région, et dont Claude Anfray construisait encore un exemplaire en 1990. Il s'agit d'une embarcation plus longue que le doris, moins tonturée, avec les flancs un peu moins inclinés et de ce fait possédant un tableau plus large. On l'observe, bien qu'assez rarement sur les cartes postales de pêche ou de ramassage de la pailleule, dans la région. On peut la confondre avec un doris. Curieusement il est admis que tout bateau à fond plat soit un doris, et ceci sur toute la côte de Basse-Normandie, tout au moins jusque sur les grèves situées à l'ouest de Ouistreham.

Il est bien difficile, à l'heure actuelle, de dire d'où vient ce fameux et mythique doris qui envahit l'imaginaire des passionnés de bateaux en bois traditionnels de Normandie et d'ailleurs. Une réponse peut être apportée par l'auteur américain John Gardner par le lien qu'il dit exister entre les "flat-batteaux" construits et utilisés par les Français sur les rapides du Canada au milieu du XVII^{ème}. J. Gardner ajoute que ce fond plat peut être dérivé d'un ancien héritage du Vieux Continent. Il dit aussi «qu'il serait naïf de supposer que le bateau à fond plat de Mr De Courcelles, (le prédécesseur de Frontenac) ait été inventé sur les lieux mêmes...»

Il n'est pas possible de détailler l'histoire de ce "Flat-bateau" utilisé lors de la conquête du Canada, mais je me demande si ce whary normand ne serait pas un lointain ancêtre du doris. Celui-ci nous étant revenu après quelques modifications par l'intermédiaires des pêcheurs du Massachusset's.

Revenus après quelques campagnes, par les pêcheurs de Terre-neuve à leur retour, bien avant la fin du XIX^{ème} ces embarcations commencent à coloniser les grèves de la côte Ouest du Cotentin, puis dès le début du XX^{ème} : la côte Est. Alors qu'un petit nombre d'embarcations d'occasion arrivent sur la côte Est, Pierre Bellot de St Vaast construit des doris pour les pêcheurs de la côte des Dunes (ouest de la baie des Veys) qui utilisaient depuis des siècles des embarcations à fond plat mais d'une toute autre famille : les picoteux de Grandcamp.

Enfin les doris apparaissent dans les années 1920 sur les grèves du Calvados prenant la relève des picoteux, embarcations mieux adaptées à la côte mais plus lourde, plus difficiles donc plus chères à construire.

En tout cas Louis Julienne de Granville, lui, ce grand artiste qui construisait, trois-mats, bricks et goélettes, nous a laissé un plan de doris, montrant ainsi la recherche et le soin qu'il avait pour construire des bateaux même modestes.

Cet homme de science a construit des bateaux pilotes, et aussi de plaisance. Nul doute que la finition de ses travaux atteignait la perfection. (je dirai en passant -et cela ne s'éloigne pas trop du sujet de cet exposé- que Claude Anfray n'a pas trahit Julienne en construisant

la "Granvillaise". Certains ont dit avec une pointe de dérision, et en la regardant : « ...alors et vousavec votre "yak"...» (j'ose dire le nom : Tabarly...). Il suffit d'examiner les plans, souvent aquarellés, de Julienne pour comprendre que même les bateaux de travail qu'il construisait, doris, trois-mats, sloups pilotes, bisquine ou canots maquereautiers ou pour les cordes étaient finis comme des "yaks"!

Cherbourg

Tout au long du XIX^{ème} siècle la construction navale a été active dans ce port où le capitaine de vaisseau Henri Jouan embarqué sur un brick tout neuf : l'AGILE, déclarait que : « tout à bord, charpente, menuiserie etc., avait été travaillé avec le fini qu'on apportait alors à tout dans le port de Cherbourg, où l'on n'était jamais bien pressé. »

Il devait y avoir du vrai dans cette remarque car, en 1851, le numéro 19 du "Magasin pittoresque" proposait au lecteur « *les règles de la construction d'un canot que nous supposerons d'une longueur de 5 mètres. Pour type nous choisirons un canot de Cherbourg, le port de France où l'on construit les plus jolies et les meilleures embarcations* ». Le plan joint à cet agréable passe-temps était des plus rudimentaires, on prenait soin d'y ajouter celui du gréement, à livarde, « *le système de voilure élégant et sûr généralement adopté par les marins du Nord* » et, comme pour se dégager de toute responsabilité, l'auteur de ce plaisant projet, ajoutait « *que c'était le bon marin qui faisait le bon navire* »

Plusieurs constructeurs travaillaient dans ce port, pour le commerce et la pêche. Malheureusement peu de détails sur ces chantiers sont arrivés jusqu'à nous. Le chantier Lecerf reste le plus connu Grâce à quelques demi modèles de trois-mats, bricks goélettes et cotres -pilotes pour le Havre qui sont conservés dans la famille.

Il existe cependant dans une collection particulière un modèle de canot à clins, qui est assurément est une embarcation de plaisance. Il est permis d'avancer cette hypothèse à partir de plusieurs observations techniques

la première étant la présence d'un caillebotis surmontant une voûte, prolongeant ainsi les bordés derrière le tableau qui ajoute une certaine élégance à la silhouette du bateau. Ce caillebotis a une utilité pratique sur ces embarcations de plaisance aux formes issues de celles de service. La grand-voile est importante et la bôme très longue, ainsi ce système sert à reculer le point de fixation de la poulie d'écoute

Un deuxième caillebotis forme un petit gaillard à l'avant et cette construction légère est employée à la plaisance mais, il est vrai, aussi dans les embarcations d'apparat de la marine militaire.

la disposition du siège devant le tableau arrière avec un dossier, complète cette impression d'embarcation destinée à la plaisance.

Le brion carré à l'étrave montre une construction datant probablement des années 1840. Est-ce que ce modèle est un travail Lecerf ou celui d'un charpentier de son chantier, ou d'un autre chantier ? Nous n'en savons rien. Des embarcations de luxe ont été construites dans ce chantier. J'ai lu, hélas je n'ai plus la référence, qu'un concours ayant été lancé pour construire une embarcation pour offrir à l'impératrice Eugénie, Lecerf avait contesté pour n'avoir pas été choisi... Seul certitude concernant ce nom : un Lecerf est parti sur le lac de Genève et s'y est établi pour "la belle plaisance".

Nous avons un autre témoignage, plus récent, de la construction de plaisance à Cherbourg : le cotre « ADAMASTOR », on disait alors "cutter" cela faisait plus anglais.... Il est possible, nous sommes en 1880, que ce soit le constructeur Bienvenu qui ait lancé ce joli petit bateau dont François Beaudoin donne le plan dans son ouvrage "Bateaux des côtes de

France". Mr Pierre Leveillé dernier maître-voilier de StVaast la Hougue, l'a formellement identifié, il avait connu étant jeune, sur une ou deux cartes postales représentant la cale de la Chapelle. Il disait en écorchant un peu le nom de ce bijou « celui-là c'est le "DEMASTOR" ...un joli petit voilier...» .

D'autres cartes du port de St Vaast au début du XX^{ème} siècle montre un petit canot de plaisance ,peint en blanc ,le LH 602 « Le CYGNE » qui appartenait au café Robillard , et qui selon Pierre Leveillé , a disparu sous Fermanville en mars 1914. Ce joli bateau à clins et à voûte n'est pas sans rappeler le modèle du canot cherbourgeois. Ce n'est sans doute pas le premier bateau de plaisance construit dans cette région puisque en 1875, Edmond Levêque de St Vaast la Hougue se fait construire une bisquine de 2 tonneaux 20 armée en plaisance. Edmond Levêque était un des armateurs au commerce les plus importants de St Vaast

Barfleur, port de pêche construit des bateaux depuis toujours. Au XIX^{ème} : bricks bisquines, sloups et goélettes pour le commerce, et bien sûr quantité d'embarcations de pêche. A la fin du XIX^{ème} la production la plus importante est celle du « bateau à tout faire »: le "canot à bourcet", qui est construit en quantité pour les côtes de la Manche: de la baie des Veys à la Hague. Les chantiers de Granville, et d'autres localités prenant le relais pour la côte Ouest. Long de 5m à 8m pour les plus gros ces bateaux sont propres à toutes les pêches de cette région. Ce sont les "vaquelottes" .J'ai eu le tort d'écrire cette dénomination de l'Administration (qui n'apparaît sur les registre qu' en 1889) pour les désigner, tout en spécifiant bien que les pêcheurs locaux n'utilisaient que le mot "Canot à Bourcet". (p 124 « B de N »).En fait ces coques toutes différentes même faites avec un unique plan, pouvaient être gréées avec un ou avec deux mats : misaine et tapecul. Deux voiles au tiers et un foc étaient complétés quelquefois avec un flèche triangulaire ou au tiers pour les régates. Et s'il ne semble pas que la construction pour la plaisance ait eu un quelconque avenir mais quelques uns de ces canots apparaissent avoir été gréé en sloup. Un certain Destappe artiste dessinateur de son métier -pour la revue Le Yacht notamment- est président de la Société de sauvetage de Barfleur. Il se fait construire un petit canot de 1tx 23 à Barfleur en 1876 "LE MOUSTIQUE".

Il n'apparaît que très peu d'embarcations construites spécialement pour la plaisance, et celles-ci sont bâties sur les gabarits de bateaux pêcheurs. Quelques embarcations de pêche sont classées à la matricule de la plaisance, comme le "ABC", sloup construit à St Vaast en 1893 pour Louis Drouot revendu à la plaisance en 1895.

Les régates du quartier de la Hougue ne se déroulaient pas forcément dans une atmosphère paisible ... Ceci est une constante entre les ports de pêche

<< En 1875 Barfleur ayant éliminé les embarcations de StVaast ,la course N° 2 qui avait été spécialement créée pour les bateaux de Barfleur a été supprimée à titre de représailles>> et comme tout était faussé... <<Le comité considérant que sur 26 bateaux portant pavillon français que les ports pouvaient mettre en ligne pour cette course, 14 étaient de construction anglaise, quelques uns passaient pour les meilleurs marcheur de Jersey>>. La raison en était que les Anglo-Normands venaient draguer les huîtres sur les bancs de la mer commune... et aussi un peu française..; avec des sloups puissants, armés avec des équipages réduits, alors que les français en étaient encore aux grosses bisquines difficiles à manoeuvrer et équipages nombreux. Alors les gens du Quartier de la Hougue achetèrent des Jersiais d'occasion et sans aucun doute s'en inspirèrent pour les constructions nouvelles.

Ainsi le Commissaire du quartier concluait dans sa note du 28 Octobre 1879 <<: ces régates incitent les constructeurs. Il est incontestable que - bien qu'elles existent depuis peu de temps, elles exercent un rôle chez les constructeurs de Grandcamp, StVaast, Barfleur. La population et les constructeurs continuent à prendre intérêt à ces régates>>

Au moment où Jean et André entrent dans le métier, entre les deux guerres, le marasme est grand, Constant Labrègue de la famille des constructeurs de Courseulles, racontait qu'en visite avec son frère Pierre, chez les Bellot à Barfleur dans les années trente ,ceux-ci gémissaient sur le manque de commandes : <<vous avez de la chance ,vous, dans le Calvados ,vous avez la plaisance...>> Et en effet cette côte du Calvados , très tôt animée par le tourisme s'ouvrait plus largement à la plaisance. Les monotypes issus de travaux d'architectes faisaient leur apparition.

Le chantier Bellot, lui, à cette époque venait de livrer une vaquelotte grée en sloup à Mr Ed Lecerf brasseur à Cherbourg « l'ALBATROS ». Ce joli bateau navigue toujours. La plaisance puisait encore dans la pêche...

André Bellot racontait, encore étonné par « l'aventure » qu'ils avaient construit une vaquelotte pour un américain de Chicago! Ce petit bateau avait rejoint l'Amérique par cargo, puis Chicago par le train.

St Vaast 1895:

C'est la première fois que le yacht-club de France donne une médaille de Vermeil à StVaast : c'est le patron Bouillon qui l'obtient avec son « ALLIANCE »

La médaille d'argent va au patron Louis Bouin et son « LOUIS-HELOISE » qui est 1^{er} sur 11 bateaux -« LOUIS-HELOISE » est l'un de ces nouveaux et superbes cordiers qui ont remplacé les petites bisquines de Barfleur .On les dit inspirés des pilotes du Havre ...je crois que les jersiais comme le JASON qui encore en 1895 gagne avec le patron Emile Despont, les régates des plus de 10 mètres ne sont pas étrangers à l'affaire ...là non plus!

Il est certain qu'il y a eu des embarcations spécialement construites pour la plaisance mais nous ignorons sur quels gabarits. Quel aspect avait la « MOUETTE » et la « SINOPE » perdues aux régates de Barfleur en 1881 ? L'équipage de trois hommes de la Sinope est sauvé, la « MOUETTE » est perdue corps et biens, avec ses trois hommes, entre StVaast et Barfleur au cours de ces mêmes régates. Le CABRI qui gagna les régates en 1897, bateau construit à Gennevillier était un "clipper d'Argenteuil" armé au pilotage du port de Barfleur. Ce n'était donc pas « un type normand » mais la recherche de la vitesse était avérée dans ce cas : la renommée de ces embarcations aux formes si différentes puisque nord-américaines avaient atteint un connaisseur du port de Barfleur

En 1899 Florentin Bellot lance pour un armateur de Dieppe un sloup de 20m de tête en tête pour armer au chalut .Le maître-voilier ,Goubeaux de St Vaast, en dessine le plan de voilure. Ce formidable voilier, puissant et rapide, dont la bôme ne mesurait pas moins de 14mètre et le bout dehors 11mètre, était parfaitement réussi en tant que voilier de marche. Trente ans plus tard son neveu, Jean Bellot annote le plan retrouvé :<< On le garde pour construire éventuellement un coureur des mers, un coursier>>. Mais hélas, il était cinquante ans trop tard pour proposer un pareil navire à la plaisance.

En 1911, Pierre Bellot avait construit un sloup chalutier d'une douzaine de mètres de long, « l'EUGENE EDOUARD », pour un armateur de Trouville. En1935 ce bateau est vendu à un architecte naval anglais, John Moon .Peu après la guerre celui-ci adresse une lettre au fils de Pierre lui rappelant qu'étant en escale à Barfleur en 1937 il « *prend le train (le Tuevacques...) pour St Vaast, pour rencontrer spécialement celui qui a construit un aussi splendide navire*» il ajoutait <<qu'il n'avait jamais eu de bateau aussi bien construit, aussi rapide, aussi marin>>.

Visiblement ce n'était pas pour faire des ronds dans l'eau, car il allait jusqu'en Grèce où d'ailleurs la carrière de « l'EUGENE-EDOUARD », s'est terminée sous les bombes allemandes en 1942

P. Bellot lance un très beau sloup de 12m80: la « NINA » pour un industriel parisien. Les formes de ce joli sloup plaisancier réussi, serviront à établir celles de deux chalutiers, la « LOUISE-GERMAINE » de 18mètres pour Grandcamp en 1913 et la « MOUSMEE » de 22m pour Port en Bessin en 1921. On peut entrevoir ici un juste retour des choses: l'expérience à la plaisance réussit à la pêche. Quelques années plus tard, en 1928, le TOBY est construit par le même chantier pour la somme de 13 800 F.

Le contrat précise :« Un bateau à voiles et moteur et avec voûte aux dimensions suivantes -

- Longueur de 8m65 à 9m (sic)
- Largeur 2m60 à 2m65
- tirant d'eau 1m10 à 2m20

Selon Pierre Léveillé qui l'a gréé, le propriétaire de ce bateau allait faire une navigation lointaine avec «sa nièce». Les aménagements: une chambre et une cuisine étaient tendus de velours rouge. Hélas le voyage pour Cythère s'achève à Fermanville.... et le bateau passe de la plaisance à la pêche. Le patron bénéficiera donc indirectement des formes de plaisance du TOBY...

Guerrand de St Vaast a produit beaucoup de vaquelottes pour la pêche, et sur les mêmes gabarits, des canots armés en plaisance.

Ceux-ci pouvaient être gréés avec misaine et tapecul, comme le « NARVIK » (construit en 1951 et restauré en 1988 par notre association pour le patrimoine maritime Verguillon. Le plus souvent, ils étaient gréés en sloup comme NOCES D'OR à Monsieur Pesnel, ou « Ste ANNE », à Mr Armingau. Je ne résiste pas à vous montrer un lancement, vers 1930, d'un sloup de plaisance amené à la cale de la Chapelle dans la liesse populaire, comme c'était la coutume à l'époque.

Entre St Vaast et Grandcamp, de Carentan à St Lô, les cartes postales du début du siècle montrent un petit nombre d'embarcations de plaisance, allant d'un canot automobile amarré à la Briqueterie, à la chaloupe à vapeur « la VI RE » à St Lô.

Le port de pêche de Grandcamp armait une flottille de barques allant de 13 m à 18m, et comme le disait Lucien Cavey, de Port en Bessin: «Les marins de ce port étaient très ambitieux de la marche ».

Grandcamp

Les régates de 1895 comprennent 6 courses à la voile et 2 à l'aviron. C'est l'AUGUSTINE patron Gibert qui remporte le premier prix

Le Commissaire note avec emphase :«*Les bâtiments de pêche du Quartier ont effectué une course très intensive et merveilleusement conduite*».

Les régates de 1897 sont courues par 10 bateaux, rien que des barques neuves construites à St Vaast ou à Port.1^{er} prix patron Rupalley avec sa barque « l'HIRONDELLE » devant 10 bateaux de la même taille.

Les régates de grosses barques chalutières entre ces deux ports étaient impressionnantes, et là aussi, rarement très amicale.

Louis Longuemare reprend en 1919 le chantier André à Grandcamp. Celui-ci était arrêté depuis les années 1880. Il ne manque pas de travail et construit aussi quelques embarcations de plaisance entre les deux guerres. Voici un document montrant le lancement du yacht « LIVERGIN » au cours duquel le propriétaire, un marchand de meubles, qui, tellement heureux; de son bateau, avait composé et chanté une chanson à la gloire de Mr Longuemare. Celui-ci en parlait encore avec émotion après plus de 50 années.

Une très belle chaloupe « LE RIVAGE » faite avant guerre pour le Maire de Grandcamp existe encore au Musée de Tatihou Elle conserve, en plus affinées, les formes bien typique des chaloupes de pêche Longuemare. .

Port en Bessin est une localité qui, dans le passé, n'a pour ainsi dire jamais eu de liens avec le « tourisme bourgeois » n'en n'a pas beaucoup plus, nos jours avec la plaisance. Au XIX^{ème} quelques représentants de la haute bourgeoisie de Caen et Bayeux, naviguaient à sur des yachts à vapeur armés par un équipage permanent. Pour illustrer l'interaction de la pêche et de la plaisance, il serait intéressant de citer l'exemple du bateau construit pour la plaisance à Fécamp sur le gabarit des harenguiers (il était doublé en cuivre) puis devenu chalutier à Port en Bessin avant d'être le « club-house » de l'école de voile de St Vaast. Les chantiers de Port ne semblent pas avoir travaillé pour la plaisance au moins jusqu'après la guerre. A ce moment là, Jules Allard a construit quelques embarcations et voiliers de croisière, certains d'après les plans d'architectes.

Le petit port d'échouage tout proche, Arromanches a été durant des siècles un port d'échouage pour la pêche au hareng. Le hareng au comportement cyclique ayant disparu quelques années après 1870. Les pêcheurs, fatigués de ces campagnes exténuantes , ont après avoir désarmé leurs bisquines, utilisé les annexes de celles-ci pour pratiquer la pêche fraîche. Il était moins pénible et financièrement plus intéressant de ravitailler les cuisines des «baigneurs » , selon les appellations officielles, que d'aller, l'hiver, se geler à relever des kilomètres de filets en dérive dans le vent glacé de la mer du Nord .

Les constructeur Paris, d' Arromanches ont produit un assez grand nombre de ces petites chaloupes de 4m.50, bâties sur les mêmes gabarits, et bien sûr quelques unes pour la plaisance. Cette localité étant déjà sous le second empire un lieu de tourisme « haut de gamme » dirions nous de nos jours. Le 11 juillet 1886 à 8h et demi du matin, le canot « LES SAINTS ANGES »est mis à l'eau pour le Comte FOY. La première sortie d'essais, dit notre témoin Charles Garnier, se fera le 7 août... Il y en eu certainement d'autres constructions, mais actuellement il n'existe à notre connaissance que deux embarcations de ce type: l'une « MAEWA », propriété du petit fils du propriétaire, mais ce bateau navigue plus. Et le « NIJA » de trois mètres de long, construit en 1921 par les fils Paris. Nous l'avons restaurée et grée à la façon des anciennes chaloupe de pêche. Elle a 8mètres carré de surface de voile, foc ,misaine et tape-cul..

Courseulles peu d'années après Le Havre abrite une société des régates un haut lieu de la plaisance de Basse-Normandie.

Notre association de protection du patrimoine maritime de Basse Normandie a collecté ou incité à la protection une bonne douzaine d'embarcation des constructeurs Labrèque. Louis Laurent, son fils Arthur et ses petits fils : Louis, Pierre et. Constant ont construit des dizaines de canots, chaloupes et picoteux pour la pêche et la plaisance. Trois cartes postales des années 1905 et un demi modèle de la chaloupe « L'AIGLON » témoignent de leur art l'adresse. Le joyau de notre collectage est une descendante de celle-ci : « MA NICHEE ». Construite en 1927 cette coque à clins est construite pour la plaisance sur le modèle des embarcations de pêche utilisées sur cette côte. Elle est maintenant préservée au Musée de Tatihou. La collection des modèles conservés de ce chantier montre un modèle et son plan d'un picoteux de plaisance construit à franc-bord avec trois quilles d'échouage . Mais il ne semble pas qu'il y ait eu une série. A Courseulles, et là plus qu'ailleurs la pêche et la plaisance ont progressé ensembles: ils n'est jamais venu à l'idée de ces constructeurs de faire une distinction entre leur production, pêche ou plaisance : les formes et les finitions étaient très semblables. Dans les années 1930, ils ont travaillé sous la direction d'architectes étrangers aux formes et techniques locales. Le témoignage le plus marquant est la production des HIRONDELLES de Gaston Grenier. Ils ont aussi construit des CHATS,

des CANETONS. Mais un jour, Constant découvrant un VAURIEN demande, d'un air dubitatif au jeune propriétaire :

- « kikch'est kchâ » ?

- Un VAURIEN... Mr Labrèque ... !répond celui-ci

Et Constant ajoute : «châ n'm'étonne pas !!>>, avec une moue désabusée.

Il est certain, d'après leurs archives conservées au Musée du Vieux Courseulles qu'ils se sont essayés, petit à petit à concevoir des bateaux pour la plaisance.

Mais ce sera un ancien menuisier Mr Lutgen qui réussira la première construction en série pour une activité devenant populaire, dans les années 1950 : la pêche-promenade. On ne citera ici que le type le plus connus : le COURLIS de la MANCHE .Les Labrèque encore en activité déclarent que c'est une copie de leurs chaloupes. Il n'est pas besoin d'être un architecte pour se rendre compte qu'à part le type de gréement-misaine tape-cul bien spécifique chez nous- il n'y a rien de commun dans les lignes de carène. Toujours est -il que ce modèle sous-voilé et destiné à une clientèle de pêcheurs du dimanche n'a rien d'un foudre de guerre, mais il sera construit à quelques deux cents exemplaires.

Au début du XX^{ème} siècle, Ouistreham accueille une flottille de plaisance. Les documents photographiques montrent de bateaux de toutes origines. Cela va du picoteux de l'Orne, au canot à moteur gréé à deux mats, comme le « TEUF-TEUF » en passant par des sloups de 12 à 14 m comme le « CHEVREUIL » construit à Fécamp. Plus tard, des HIRONDELLES, des AILES, des MMM, animeront la baie de l'Orne.

Ces MMM ou Monotypes Minimum de la Manche, conçus par Gaston Grenier en 1920 forment encore à Dives en 1947 une flotte d'une trentaine d'exemplaires .Ces bateaux étaient principalement construits au Havre.

La Partie Est de la côte du Calvados est donc assez proche de Paris pour connaître une éclosion plus rapide de la plaisance dans les ports déjà utilisés par la pêche. Le port de Trouville d'abord et Deauville ensuite illustre bien ce propos.

En 1895 Trouville abrite

- 4 navires de commerce
- 174 bateaux de pêches
- 7 grandes barques en chantier
- 44 Yachts

Les régates y sont pratiquées avec passion : En septembre 1891 le TR85 obtient le premier prix avec 700 F et une paire de jumelle offertes par le Ministre; le deuxième prix TR 17 a 400 F, le troisième TR25 200 F, le quatrième TR62 100 F.

Les chantiers de Trouville produisent des barques magnifiques de mêmes dimensions, mais plus fines que celles de Port-en-Bessin .Ils ne semblent: pas, au XIX^{ème} avoir travaillé pour la plaisance, alors que ceux de Honfleur ont lancé des voiliers de plaisance La proximité de la capitale et la création de Deauville attirent les grands yachts. Il leur faut des équipage, aussi dès 1882, le Commissaire constate que «<...de plus en plus les marins abandonnent la pêche pour embarquer sur les yachts. Actuellement, 40 de nos meilleurs marins naviguent sur les yachts>>».

Les régates de ces grandes barques n'en sont pas moins très actives. Celles-ci, dans les dernières années du XIX^{ème}, ont eu lieu par des temps très différents permettant d'apprécier les valeurs des équipages et les qualités nautiques sous toutes les allures. Le résultat est dû incontestablement au contact journalier qu'amène la fréquentation de la mer entre yachtmen et pêcheurs>>. Le rapport ajoute que « Au point de vue intérêt général on peut dire que les yachtmen ont appris des pêcheurs les connaissances du temps, les moyens d'en utiliser les variation et le mépris du danger. Par contre, l'esprit d'initiative des premiers en ce qui concerne les perfectionnements à apporter aux bâtiments et aux

gréements a été utile aux pêcheurs qui font profiter aux barques des progrès réalisés par leurs recherches, pour lesquelles ils ne disposent ni des ressources ni des moyens intellectuels nécessaires».

Il faudra attendre Mr Bernard Macario dans les années 1920 à 1930 pour voir se développer une activité importante de construction à la pêche et à la plaisance. En dehors de bateau existant comme le grand yacht pour Bugatti, un grand motor-sailer, Macario fera nombre de "Dragons" et autres monotypes, des bateaux de croisière signés par des architectes renommés comme Cornu, et bien sur des chalutiers jusqu'à 22m. C'est sans doute à son contre-maître, Monsieur Hamel, qu'il faut attribuer l'intérêt de ce chantier pour la construction de plaisance. M. Hamel et son cousin Georges qui travaille au Havre, sont eux-mêmes architectes et construisent des embarcations de régates renommées.

Si le Havre a ses artistes dans la construction de plaisance avec entre autre Augustin-Normand, Colignon, Lemarchand, Florimond Grivel, Honfleur est renommé pour ses constructions de grands navires de commerce long-courriers. Au milieu du XIX^{ème} Cardon, Le Viel, et Le Foulon ont construit durant 20 ans des clipppers en bois. Cardon a construit des sloups pour différentes stations de pilotage et lancé des bateaux pour la grande plaisance.

Je ne donnerai pour exemple que ce plan de voilure de « l'AIGLE NOIR », relevé au Musée du Vieux Honfleur, le plan de formes de ce magnifique et grand bateau a été tracé d'après le relevé du demi modèle retrouvé par hasard dans le grenier du Musée Ethnographique de Honfleur. Cet « AIGLE NOIR » avait été construit et lancé le 15 octobre 1864 pour le marquis de Caulincourt, et avait été vendu par la suite au pilotage du Havre. En 1866 un tout jeune constructeur, Armand Trottin, lance une goélette de 13 m pour Mr Benoit-Champy, président du Yacht-club de France. La voilure est confiée à Huzard d'Asnières et Valin du Havre. Cette « goélette » est en fait une coque de pêche de Villerville, un « cul-rond » appelé « platte », dont le gréement de flambard a évolué vers celui de goélette, plus aisé à manier que les deux voiles au tiers.

L'"ECHO Honfleurais" après une description conclut : « ce joli bateau, bien conduit dans ses lignes, fera honneur à notre construction honfleuraise » et le 1^{er} janvier 1867 le même chantier lance « un très gentil bateau du genre flambard qui porte le nom de "DEUX FRERES" » pour Mr Thoumel du Havre. En 1868 c'est « un petit chef d'oeuvre nautique de 9m50 de long qui sera gréé en goélette ». On ne connaît que le nom de ses armateurs parisiens Cantelot et Brisson. Puis les années passent, les constructions pour le commerce, la pêche et la plaisance se font rares.

Nous terminerons ce voyage dans le temps par l'évocation d'une extraordinaire construction pour la plaisance. En octobre 1930 le chantier Prentout mettait à l'eau « l'IZARRA », un brick façon XVIII^{ème} siècle, de près de 30 mètres de long pour l'ambassadeur d'Argentine en France. Les plans étaient dus au célèbre architecte Dervin. Hélas, le bateau ne servira, qu'à décorer pendant quelques années le site de la Lieutenance et finira au large, sous les coups des avions allemands de l'école de bombardement de Carpiquet.

En guise de conclusion

L' évocation, peut être trop longue, de cette aventure de la naissance de la plaisance sur nos côtes montre que tant que la voile est restée le seul propulseur, les embarcations de pêche et de plaisance ont progressé par apports mutuels successifs. L'arrivée du moteur a sonné définitivement le glas de la voile à la pêche après une période de construction bâtarde. La plaisance faisant route toute seule a beaucoup progressé, bénéficiant d'une recherche de plus en plus scientifique. Celle-ci n'est pas encore terminée.

