

L'origine des chaloupes

On peut se demander comment apparaît à Courseulles, domaine d'élection du fond plat, un bateau à clin et à quille. Nous avons vu que lorsque l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc fait interdire les bateaux à fond plats sur les côtes du Calvados et du Bessin, les pêcheurs y sont complètement désarmés. Le chalutage qui prend un grand essor dès le début du XIX^e siècle, a peut-être contribué à la redécouverte de ce procédé de construction pour les annexes de chalutiers qui pêchent près des côtes anglaises : toutes ces barques qui fréquentent l'île de Wight et la baie de Lyme ont un canot à clin à bord. La parenté entre l'annexe des barques et les canots de la côte sud anglaise est indéniable. D'autre part, les bisquines de la pêche au hareng et du cabotage embarquent aussi un canot à clin. Il ne semble guère plausible que les picoteux servent d'annexe à bord. Les barques de Grandcamp embarquent leur canot, alors que, pour les cordiers, le picoteux de service reste au mouillage. Par la suite, les anciens et les registres sont formels, les canots des grandes barques et ceux des bisquines sont utilisés d'occasion pour la petite pêche côtière, supplantant le picoteux dans bien des endroits. Enfin, on en construit de neufs, les tailles augmentent et les canots deviennent chaloupes. La chaloupe s'adapte en effet très bien aux plages d'échouage. Sa coque légère, souple, ne souffre pas et n'a pas d'étoupe à cracher, elle reste étanche, malgré la déformation de ses bordés relativement légers, rivetés sur les membres ployés. La chaloupe fait preuve d'une remarquable longévité.

Même si cette tradition de construction est indéniablement nordique, il y a peu de chance qu'elle soit directement liée aux embarcations vikings sur les côtes du Calvados. Il semble plutôt que, l'atavisme aidant, elle s'y soit réimplantée ; une réflexion de Constant Labrèque tendrait à confirmer cette hypothèse. « Mon père, dit-il, sans doute mon grand-père aussi, allaient souvent observer les embarcations des voiliers caboteurs nordiques qui apportaient du bois à Courseulles ; les formes élégantes de ces canots les inspiraient ».

Les pêcheurs aussi sont attachés à l'aspect esthétique de leurs embarcations. Pourtant Constant Labrèque ajoute avec étonnement, presque avec regret, qu'en 1927 les gens ne veulent plus de clin. Pourquoi? « Une question de mode sans doute... ! »

Les chaloupes Labrèque

Deux chaloupes construites par le chantier Labrèque existent encore, mais ne naviguent plus. Chacune est l'illustration parfaite d'un des deux modes de bordage de ce chantier. *Manichée*, bordée à clin en orme, est construite pour la plaisance en 1927 (donc gréée en sloup) ; *Maurice-Louis*, faite à franc-bord en sapin rouge, est lancée l'année suivante et fait la pêche, gréée en bourcet. Leurs deux coques ont un point commun, elles sont montées sur couples ployés : c'est pourquoi, bien que leur mode de bordage soit totalement différent, il n'est guère possible de dissocier leurs descriptions. *Manichée* et *Maurice-Louis* sont très proches par la taille :

Dimensions principales	<i>Manichée</i>	<i>Maurice-Louis</i>
Longueur de l'intérieur de l'étrave au tableau	6,50 mètres	6,40 mètres
Largeur hors bordé	2,36 mètres	2,20 mètres
Tirant d'eau AR	1,00 mètre	1,00 mètre

Elles ont toutes les deux de la rentrée, des fesses assez pleines, le bouchain à la flottaison. Par contre elles ont des lignes d'eau très différentes à l'avant, *Manichée* est très fine avec un brion plutôt rond ; *Maurice-Louis* a un beau coup de joues et un brion carré.

Maurice-Louis a été construit après accord entre A. Labrèque et M. Soyer. Les constructeurs sont à l'époque très attentifs aux dessins et idées du client. Dans la plupart des cas à Courseulles, à Luc et dans la région, les gens veulent une étrave presque rentrante, pour que « l'bâté sêt fier ! » ; et avec de la « pinche pour pas que l'bâté sêt fou quand on pêche ! ». Les matelots aiment ces lignes d'entrées d'eau concaves, le brion carré ; ce sont à leurs yeux les meilleures formes pour un bon équilibre de route sous voiles, à la pêche au maquereau, et cette condition leur semble aussi indispensable pour les grages à huîtres. Le plan de dérive doit être suffisamment important pour que l'action du courant aide à la traîne. Le projet est toujours établi

d'après un demi modèle et ce n'est que vers 1928-1930 que l'administration demande des projets sur plans pour pouvoir obtenir un brevet de constructeur. La plupart des petits chantiers, malgré leur compétence, ne peuvent pas fournir de dessins.

Quand Arthur Labrègue montre son demi-modèle à Soyer, il lui propose de diminuer un peu l'épaulement, de lui donner plus de pince. Celui-ci connaît bien les bateaux et leur comportement, « non, vous allez le tuer ! lui dit-il ». Il ne veut pas d'un avant aigu qui, selon lui, ne lève pas à la vague, pénètre et finalement est freiné par la masse d'eau. Finalement il obtient de Labrègue le *Maurice-Louis* qu'il veut : il lève bien à la lame, avec ses belles fesses, il est bien porté, quelle que soit la gîte, et il n'embarque pas.

Soyer tient son expérience d'un précédent bateau, acquis par son beau-père. De construction bretonne, il a, paraît-il, les fonds trop plats, et selon sa réflexion « il s'en va bêtement à l'épaulement ». Un jour en rentrant à Courseulles, une risée plus violente dans le chenal lui donne une telle gîte que les femmes qui veillent sur la jetée pour être les premières à la vente, sont effrayées et courent clamer la nouvelle : « Soyer s'est perdu, on a vu la quille de son bateau ». Il n'en est rien mais l'émotion est grande. Ce qui explique que sa chaloupe est le résultat de bien des réflexions. Une fois à l'eau, les essais faits, l'équilibre bien réglé par la position de son lest, il cloue un rivet de cuivre au tableau pour indiquer l'enfoncement idéal. Il n'a plus de problèmes de répartition de lest. La quille de *Maurice-Louis* fait une épaisseur de 80 mm. Cette quille ainsi que l'étrave et l'étambot sont en orme. (*Manichée*, elle, est entièrement en orme. Sa quille mesure 75 mm d'épaisseur.) Il n'y a pas de carlingue, les étambots et les étraves sont tenus par tenon et mortaise dans la quille. Leur fixation est assurée par une cheville dite « à la tire », c'est-à-dire que le trou du tenon est en retrait (très légèrement) par rapport à celui de la mortaise; la cheville, pointue au bout, est enfoncée de force, elle s'engage dans le trou du tenon et est ensuite enfoncée à la masse. La traction opérée par ce procédé est très puissante : le décalage des trous ne doit cependant pas être trop important car sinon la cheville « fait l'arbalète » et n'a aucune action. On perce donc d'abord le trou dans la mortaise de la quille, l'étrave en tenon est présentée et le trou tracé, puis percé selon un décalage dicté par l'expérience. La cheville en acacia, légèrement conique, est taillée de fil; sa section garde les arêtes, on ne les arrondit pas. L'étambot est renforcé à la quille par une *courbe d'accul*, l'étrave par un marsouin. Ces deux pièces sont fixées à la quille par des chevilles métalliques à bouts perdus. Ces chevilles galvanisées sont carrées ou rondes. Dans le premier cas, l'avant trou est percé avec un diamètre égal au carré de la cheville et dans le deuxième cas le trou est percé avec 1 mm de moins que celui du diamètre de la cheville. Ces chevilles sont enfoncées avec des angles qui se contrarient de façon à rendre l'arrachement des pièces impossible. A chaque jonction de râblure, il y a une cheville à couper l'eau en sapin d'un diamètre de 20 à 22 mm.

Il s'agit ensuite de border. A clins ou à franc-bord, la technique est à membrures ployées. Les charpentiers doivent poser tous les 60 cm sur la quille, des gabarits construits selon le demi-bloc, en régler le niveau puis les fixer par des étais aux poutres du chantier. Les bordés de ces chaloupes aux formes harmonieuses sont soigneusement tracés. La raison en est très simple : le bordé mal brocheté doit être « épaulé », forcé et le résultat est désastreux pour ces coques montées en bois ployé; à la longue elles se déforment, et ne sont plus étanches. Comme pour les picoteux, l'œil est l'outil principal pour construire une coque élégante.

La chaloupe à clins Manichée

Elle a quinze virures en orme de 14 mm d'épaisseur. Le premier bordé posé est le galbord ou *gâbord*. La forme de la râblure est soigneusement relevée puis les largeurs à donner réparties sur toute la longueur. La préceinte est tracée sur les gabarits, ensuite on répartit les bordés, un équilibre dans la variation des largeurs est dicté par l'expérience et le coup d'œil. Trop étroits à l'avant, ils deviennent trop larges au centre, « ce n'était pas beau ». Trop larges à l'étrave, c'est pire! Le nombre des bordés à mettre en place est très important. Pendant tout le temps de pose, l'œil conduit le travail. Ce principe est un peu moins important pour le franc-bord. Quand les plateaux sont refendus en long pour débiter les bordés, il reste un feuillet mince qui est conservé pour servir au traçage. On l'applique soigneusement, sans forcer sur les gabarits débordant sur le bordé inférieur déjà en place (avec des canaps à coins), de façon à pouvoir tracer l'arête inférieure. Le can supérieur est obtenu en donnant les largeurs à chaque gabarit - augmentées de la dimension de recouvrement des clins. Le gabarit enlevé est appliqué sur les plateaux de bois à découper. « On voyait bien alors, avec un œil exercé, ce qui n'allait pas; il fallait rectifier le tracé du clin. Mal balancé, il n'est pas beau à l'œil ». Le recouvrement d'un bordé sur l'autre est de 22 mm en moyenne, jusqu'à 24 mm. Pendant que le bateau s'élève, les bordés sont rivetés entre eux et fixés sur les gabarits par des canaps à pointe, ce qui assure une rigidité suffisante. La distance entre les rivets des clins correspond à un peu moins de dix fois l'épaisseur du bois, et le rivet est éloigné du bord d'une distance égale à l'épaisseur. La membrure n'est mise en place qu'au moment où le bordé du haut, ou *carreau*, est fixé. Entretemps,

les abouts des bordés sont tenus dans la râblure d'étrave avec des canaps à pointe. Les joints de recouvrement sont soigneusement ajustés, une feuillure est nécessaire aux abouts à l'étrave et au tableau afin que les plans de bois arrivent à franc-bord dans les râblures. Cette feuillure peut atteindre 30 cm dans le cas de lignes d'eau très fines, comme sur *Manichée*. Pour un avant rond comme celui des bateaux de Haute-Normandie (calques), la feuillure n'est que de quelques centimètres. Il n'y a absolument rien pour étancher les deux plans de bois.

La chaloupe à franc-bord Maurice-Louis

Nous avons vu que les chaloupes à franc-bord sont aussi montées sur membrures ployées. Dans ce mode de construction, les bordés sont posés à partir du carreau en allant vers le bouchain et du gâbord en remontant ; ces bordés sont fixés aux gabarits par des canaps à pointes. Les trous de pointes coïncident en général avec les trous de rivets. Sinon ils sont bouchés par des chevilles. Certains chantiers ne posent qu'un bordé sur deux, ce qui permet de fixer la membrure, avant que tout soit terminé, en la prenant avec des presses sur les bordés en place. Mais dans ce cas le traçage des intermédiaires fait perdre du temps, il est en fait aussi simple de poser les fausses lisses et de pincer les membrures avec les fausses lisses. Le procédé de remplissage, par contre, offre un avantage certain : les bordés sont mieux équerrés les uns par rapport aux autres. En cas de changement, ils sortent bien. Les membrures ne sont rivetées qu'une fois la coque terminée. (Signalons à ce propos que deux chaloupes de 8,50 mètres, faites pendant la guerre, combinent les deux systèmes : alternativement une membrure ployée à la vapeur et une chantournée.) Sur *Maurice-Louis*, les bordés sont « casés » au rabot. Le galbe exact est pris à la feuille de plomb sur les gabarits, les bords jointifs étaient soigneusement équerrés.

Dans les deux cas de construction, le bordé le plus difficile à faire est celui qui arrive dans la coulée, juste avant le tableau. Pour obtenir le galbe idéal, ce bordé est « sculpté » dans une planche plus épaisse (40 x 45 mm). Les abouts de bordé sont à sifflet, dans le sens de l'épaisseur et se recouvrent de 45 cm pour une largeur de 10 cm. A Port ou à Grandcamp, les abouts sont jointifs. Il est évident que le bateau est plus solide avec des écarts.

La membrure, construction à clin ou à franc-bord

Comme sur les picoteux, elle est en frêne ou en acacia, tordue à la vapeur. Les bouts sont taillés pour une bonne application sur la quille et y sont cloués. On commence par les membrures du milieu, les moins fermées, en général c'est une demi membrure de chaque bord ; sur les petits canots de Ver ou d'Arromanches, elles peuvent être d'une pièce de bâbord et tribord. Ces membrures sont rivetées avec les bordés. Ces pièces de bois arrivent à se casser avec le temps, surtout au bouchain. On rajoute donc des varangues selon le désir des propriétaires ; celles-ci remontent jusqu'à la hauteur des fortes ventrières extérieures avec lesquelles elles sont boulonnées, ceci pour les échouages et les remontées sur les rouleaux : le boulonnage permet de les changer facilement quand elles sont usées. *Maurice-Louis* a quatorze virures de chaque bord, en sapin rouge de 17 mm d'épaisseur, rivetées sur vingt-sept couples en frêne de 40 x 25 et séparées par 18 cm de maille. Les virures de *Manichée* sont rivetées sur trente membrures en acacia de 40 x 20 espacées de 16,5 cm. Des varangues, judicieusement disposées aux endroits comme le massif d'implantation du mât ou le carlingage du moteur, renforcent la coque.

Le rivetage

Du soin apporté à cette opération dépend l'étanchéité et par conséquent la longévité de la coque à clin. Les rivets utilisés sont en cuivre; ils font 50 mm de long, leur section carrée a 3 mm de côté et la tête 7 mm de diamètre. On perce d'abord un avant-trou d'un diamètre légèrement inférieur au côté du carré. Chez Labrèque, l'opération de perçage se fait avec une pointe aplatie et taillée en langue d'aspic. N'oublions pas qu'une coque de chaloupe nécessite 4 à 5 000 rivets. Le trou est percé avec une légère inclinaison de haut en bas afin de garder le plus de bois possible entre les deux arêtes et aussi de rendre impossible les jeux des bordés entre eux, ceux-ci ayant tendance à s'écarter de bas en haut, et un rivet placé de bas en haut risquerait donc de jouer. Le rivet placé de l'extérieur vers l'intérieur arrive dans une rondelle conique de 12 mm de diamètre extérieur et 3,5 mm intérieur; le cône de cette rondelle a 4 à 5 mm de hauteur. La base de la rondelle prend appui sur le bordé ou la membrure. Le rivetage la serre dans le bois. Une fois la rondelle en place, le rivet est coupé avec assez de métal pour le matage, mais pas trop. Pour que celui-ci soit efficace, on laisse dépasser de la rondelle une longueur égale à la moitié du diamètre extérieur de la rondelle. Dix coups de marteau sont nécessaires à un « joli matage ». La rondelle ne doit en aucun cas être aplatie, il lui faut garder sa forme conique après le matage pour une raison importante : son élasticité conservée (à la manière

d'une rondelle Belleville en mécanique) sert à rattraper le jeu des bois qui travaillent. Si la rondelle a été aplatie, « elle aurait fait le parapluie à l'envers » — au moment où le bois gonflait —, et le rivet n'aurait plus d'effet de serrage une fois le bateau redevenu sec.

Les bois sont parfaitement sélectionnés par les Labrèque ; ni *Manichée*, ni *Maurice-Louis* ne présentent, après cinquante-quatre et cinquante-trois ans de construction, la moindre pourriture. Quand ce dernier est vendu à Moussou de Bernières, Monsieur Paris, charpentier chez Ludgen, est chargé d'en décaper la coque. « Je l'ai mise à poil complètement, toute brûlée, c'était un travail délicat, car ses fonds en sapin rouge avaient été passés au brai ». A. Labrèque a en effet reproché à Soyer d'avoir fait cette opération en 1928. « Vous l'avez brûlé », disait-il, mais il faut croire que le résultat n'a pas été si mauvais.

Gréement - voilure - aménagement du Maurice-Louis

Maurice-Louis est gréé en bourcet avec tape-cul. Jusqu'à la guerre, les mâts de ces chaloupes sont très hauts. L'installation d'un câble télégraphique au-dessus du chenal d'entrée par les Allemands oblige les pêcheurs à rogner les mâts de plus de 1,50 mètre; le mât de *Maurice-Louis* mesure à ce moment-là 7,30 mètres pour un diamètre de 13 cm. Le tape-cul est égal aux deux tiers, soit 4,85 mètres, son bout-dehors long de 2,50 mètres fait 90 mm de diamètre et sort de 1,80 mètre du tableau. Le bout-dehors de foc long de 3,06 mètres avance de 2,50 mètres à peu près sur l'avant, son diamètre est de 11 cm. La mâture n'est pas haubannée, comme toujours pour ces gréements à bourcet ; la drisse de grand-voile fait hauban et le mât est tenu par son emplanture, massif posé sur le marsouin, puis calé dans une entaille demi-ronde à la coiffe par une pièce de bois (clef), elle-même ajustée dans les *hélures*. Ces deux arcs-boutants sont aussi destinés à guider le mât lors de l'opération d'abattage. Une cheville métallique glissée derrière le mât complète le système de fixation. Le tape-cul est simplement emmanché dans le banc du couronnement et son emplanture consiste en un massif fixé sur une guirlande joignant les deux serres. Le bout-dehors très long est destiné à équilibrer le bateau sous voile. « Au maquereau, il n'y avait plus besoin du gouvernail, le bateau gardait sa route sous voiles, on réglait tout cela avec le tape-cul ». Ces bateaux ont à peu près 100 m² de voilure selon C. Labrèque. « Par gros temps, le tape-cul passait en grand-voile et on envergait une voile de tape-cul plus petite ». Les manœuvres sont en chanvre de 15 mm de diamètre. Sur le plat-bord on peut remarquer trois toletières de chaque côté. En général on trouve toujours une paire d'avirons à bord, des avirons en sapin blanc sans nœuds de 22 pieds de long, qui, comme ceux des picoteux, peuvent porter un homme à l'eau. Par tradition, c'est un moyen de sauvetage, l'utilisation habituelle restant tout de même la manœuvre par temps calme.

Voilure de Manichée

Manichée, comme *L'Aiglon* vingt-sept ans plus tôt, est gréée en sloup. Son mât mesure au total 7,60 mètres de long et 14 cm de diamètre. Son emplanture repose sur deux varangues distantes de 54 cm, la bôme fait 5,60 mètres de long et le pic 5 mètres. Deux haubans sont capelés de chaque côté, au-dessus de deux violons. Le bout-dehors mesure 2,30 mètres de long pour un diamètre de 80 à 110 mm. Il sort d'environ 1,80 mètre à l'extérieur. *Manichée*, construite pour la plaisance, diffère des bateaux de pêche pour ce qui concerne le lest, constitué par un saumon de fonte à la quille de 2,20 mètres de long, 8 cm de large et 8 cm de haut en moyenne, plus quinze gueuses de 40 x 8 x 8 en lest mobile, soit à peu près 400 kg. Le bateau est à demi-ponté; un capot coulissant et un panneau carré permettent l'accès au poste avant. Un plancher situé à 84 cm du haut des hiloires garnit tout le cockpit.

Les chaloupes coûtent 7 000 F en 1928, à la même époque à Port-en-Bessin elles ne reviennent qu'à 4 000 F. Mais selon les anciens « on en avait pour nos sous; à Port, après trois ou quatre ans, il fallait changer des bordés, des membrures, le bois n'était pas si bien choisi et elles ne duraient pas. A Courseulles, c'était plus cher bien sûr, mais ça tenait! » La plupart de ces bateaux sont nés au chantier installé dès le début du siècle rue du Bassin. « Tant qu'il n'y a pas eu de moteurs, les bateaux étaient lancés du haut du quai dans le bassin. Plouf ! ça faisait une belle gerbe d'eau ! ils étaient bien baptisés, après on allait continuer de les arroser au bistrot chez la Mère Laurent... Pour les emmener du chantier, ils étaient posés sur un chariot qui avait des roues en bois, qu'il fallait arroser aussi car les essieux chauffaient ». C. Labrèque se souvient également du lancement de *Manichée*, car, dit-il, « à 5 heures du matin, j'ai été à vélo voir l'avion de l'amiral Byrd sur la plage de Ver-sur-Mer. Il était passablement désentoilé par les chasseurs de souvenirs. Puis je suis rentré à 7 heures pour préparer le lancement de *Manichée*, qui prit contact avec son élément à 11 heures ». Ces deux « événements », joints à l'incendie de la scierie Corbel à Courseulles ont ainsi marqué la journée du 1^{er} juillet 1927...