

La conception des navires et embarcations en bois en Basse-Normandie

Dans les années 1820, une période de paix relative sur la Manche et la Mer du Nord favorise la reprise du cabotage et du long-cours au commerce, et bien sûr celle des pêches côtières et hauturières. Des abris sérieux, et des ports à flot créés sous la Restauration apportent une certaine amélioration de vie aux pêcheurs, provoquant d'importantes mutations dans l'architecture des bateaux de pêche et de cabotage du Calvados.

Cependant l'évolution de la conception des formes et des structures, commence véritablement à l'époque du Second Empire. A ce moment-là, l'Etat semble vouloir inciter les constructeurs à un certain progrès, surtout dans les petits chantiers côtiers, par l'organisation de régates entre les ports de pêche. C'est, partout une époque de changements. Les chantiers de construction de navires pour le commerce et la pêche, sont alors florissants à Honfleur, Caen, St Vaast -La -Hougue, Cherbourg et Granville. La plupart du temps, au moins sur les côtes du Calvados, l'activité de ces chantiers s'exerce directement près de l'estran sans infrastructure particulière.

La Basse-Normandie, région agricole et conservatrice semble avoir quelques difficultés à prendre le virage de l'industrialisation à la fin du siècle dernier. Au moment où celle-ci prend son essor dans les années 1880, elle reste en dehors des techniques de la construction métallique. Les chantiers importants pour le commerce cessent alors toutes activités. Les navires long-courriers en fer et acier seront construits dans la vallée de la Seine: au Havre et à Rouen. Ce n'est que dans le premier quart du XXème siècle que des chantiers construisant des navires à structure métallique et à vapeur vont commencer à se familiariser avec les techniques nouvelles. A ce moment, le chemin de fer a déjà tué le cabotage, et seule la pêche côtière fait appel à la construction en bois, en attendant les balbutiements d'une plaisance de luxe, d'abord puis populaire.

1 Le projet et la construction en Basse-Normandie

Les enquêtes orales chez les constructeurs normands ainsi que les recherches en archives, nous ont permis de comprendre les différents procédés utilisés pour établir les projets de bateaux à réaliser, et de quelle manière s'établit le "contrat", entre le constructeur et le futur propriétaire.

Celui-ci peut être, l'armateur, ou le plus souvent à la pêche :le patron-armateur. Celui-ci sait déjà de quelle embarcation ou navire, il a besoin quand il va voir le constructeur pour commander la construction de son bateau. Il est raisonnable d'imaginer que les relations entre ces deux acteurs de l'aventure maritime n'étaient pas au XIX ème siècle, tellement différentes de celles que les constructeurs et armateurs pouvaient entretenir, durant les siècles précédents. Il n'est pas nécessaire d'insister sur cette relation qui doit être bonne, sinon l'ébauche du bateau, et encore moins le bateau ne verront le jour.

Toutefois, quelque soit l'époque, une condition primordiale est nécessaire: la confiance réciproque. Cette confiance du futur propriétaire envers le constructeur est basée sur quoi? La réputation de marche et de solidité de ses bateaux, avant tout. Quand il "commande" son bateau, l'armateur, qu'il soit à la pêche, ou pour le XIX ème siècle au cabotage, sait ce qu'il veut. Il n'a cependant que les dimensions de son futur navire comme impératifs. Il y a peu de chance qu'il soit capable de voir ses formes dans l'espace.

Le constructeur, lui, a besoin de matérialiser ce navire qu'il doit construire. Il doit aussi apporter quelques conseils à son client. Mais comment lui montrer les formes, comment élaborer ce projet qui lui permettra de le construire ?.

En Basse-Normandie, comme ailleurs, celui-ci dispose de trois systèmes d'expression, de conception.

- Le bateau est construit sur gabarits et lisses.
- Le 1/2 modèle en bois
- Le dessin

Le projet avec les gabarits et les lisses

Selon les constructeurs Labrègue de Courseulles, il faut trois gabarits pour donner forme au bateau. Le "maître" étant situé, en principe, sur le tiers avant. En vérité le client précise au charpentier la position du maître selon la pêche qu'il pratique. S'il pêche à la "seine", manié à 4 avirons le bateau doit être fin pour cerner ces immenses plages le plus rapidement possible. Si le patron pêche les crustacés avec les casiers sur les rochers du Calvados, les poissons plats avec les cordes, ou le hareng aux filets dérivants: il doit être stable, plus nourri aux extrémités. Il faut prévoir l'arrivée à l'échouage dans les rouleaux. L'entente préalable entre les deux partis est donc très importante, elle est basée sur la connaissance du métier pratiqué.

Les exigences du client se traduisent dans les détails esthétiques

<< Arthur, ... Tu m' mettra un peu pu d 'pinche qu 'su l 'bateau à Untel... Tu m 'fras une belle tonsure ...il faut qu'il ait des belles mamelles de vacques (un arrière bien rond ,porteur pour l'arrivée sur la grève)>>. Les matelots sont, alors, aussi très attachés à l'aspect de leur bateau.

Le constructeur qui travaille le clin est à la fois commandé par son client, mais aussi par ses bois dont il doit respecter les caprices, et en tirer le meilleur parti pour les formes de coque.

Arthur Labrègue est renommé chez les pêcheurs qui pratiquent les Rochers du Calvados avec les casiers à crustacés, Herblin de Ouistreham construisent des picoteux rapides pour la "seine" qui se pratiquent traditionnellement à l'embouchure de la rivière Orne.

La construction sur gabarits est aussi utilisée pour les belles chaloupes à quille du même chantier. Toujours construites en orme, elle mesurent de 5 m 50 à 7m50. Le procédé continue d'être employé sur les modèles à franc-bord, quand dans les années 27, 28 la mode du clin disparaît dans le Calvados, sans que l'on sache vraiment pourquoi, Constant Labrègue me disait que la mode du clin était passée ...

Ces chaloupes à clin en orme, sont extrêmement élégantes et construites à l'unité. Il n'est pas question, pour ne pas froisser l'orgueil d'un propriétaire de refaire un deuxième modèle semblable. Arthur Labrègue n'y consentirait pas, ce sont des artistes... pas des commerçants. La chaloupe construite peut ne pas être non plus de la longueur prévue, si le plateau de bois pour la quille est plus long. Il ne serait pas du meilleur goût de couper les 10 à 20 cm de bois en trop: la quille et le bateau seront un peu plus long, et puis voilà tout!

En résumé la construction sur gabarits est sûrement le procédé le plus archaïque, parce qu'issu, dans des temps reculés, de l'évolution primitive du monoxyle rehaussé par la mise en place de bordés. C'est probablement ce système qui a donné vie à la légende populaire du constructeur -qui n'avait -pas - besoin -de -plans, montant à l'oeil son bateau, avec son projet uniquement dans la tête.

Le demi-modèle

Tout d'abord il faut savoir que le projet, et sa réalisation, sont l'oeuvre d'un même homme: le concepteur - constructeur. Celui-ci, même débutant, a déjà acquis une certaine somme de connaissances constituée par son adresse visuelle, sa capacité d'observation, sa faculté de réflexion et d'analyse. Ces acquis vont lui permettre de juger ce qui a déjà été fait, et d'en déduire ce qui est bon et ce qui l'est moins. Grâce à son adresse manuelle il va pouvoir projeter ses idées, ses connaissances techniques, son esthétique personnelle. La matérialisation de son savoir est, grâce au bois, immédiate. L'image dans les trois dimensions de la future coque va permettre de pouvoir discuter avec le client. Il est facile d'imaginer la petite carène en train d'émerger du bloc de planchettes dans une envolée de copeaux. Et plus tard, le patron du chantier appuyé à son établi fait évoluer le modèle devant son client. Ils imaginent les défauts, les avantages.. <<peut être un peu plus de hanche.... un peu moins de joue. Un relevé de varangue partant un peu plus avant le maître...?>>

Mais l'équilibre de ce merveilleux compromis architectural qu'est le navire est très fragile, et le constructeur qui a laissé son client s'exprimer intervient. Modèle en main il

explique ce qu'il faut faire, et ce qu'il faut éviter pour obtenir que ce bateau soit bien adapté aux conditions de mer et de travail désirées.

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

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

Les américains affirment que l'utilisation du 1/2 modèle est courante dans leurs chantiers dès avant le XIX ème siècle. Il est possible que cette représentation soit plus ancienne, du moins pour les navires importants. Selon un historien le gouverneur de Copenhague avait été chargé, en 1555, d'envoyer au roi à Nyborg le modèle en bois du bateau qui devaient être construit. "En skabelon af traee...." "un modèle en bois" et l'auteur de cet article précisait: " en français, chablon". Le chablon, en poterie, est un gabarit qui en épousant le bloc de terre permet de tourner des pots en série. On peut imaginer dans ce cas, qu'il s'agisse de la même notion de relevé des courbes composant un volume. Cependant il reste un doute important, avait-on une connaissance suffisante du dessin, à cette époque, permettant seulement l'agrandissement des courbes relevées sur le "chablon", le modèle.?.....

Il paraît difficile de situer l'époque à laquelle on a utilisé le 1/2 modèle en Normandie. A-t-il été employé dans un des petits chantiers de la côte, apporté par un charpentier qui ait eu connaissance de ce procédé dans un chantier de l'Etat ou du commerce ? C'est ce qui est arrivé pour le dessin, comme nous le verrons plus loin. Pour le modèle il est difficile de répondre à cette question car le procédé ne semble pas avoir été employé dans les arsenaux.. Les charpentiers, dont on peut suivre dans les registres les va et vient incessants dans les différents chantiers de la région, -puisque jusque dans les années 1850 ils étaient Inscrits Maritimes, ont pu rapporter cette démarche à partir de quelque grand chantier comme ceux du Havre ou de Honfleur. Le modèle le plus ancien que nous ayons rencontré est celui d'un sloup de cabotage des années 1845-50, trouvé à la décharge publique, un jour où Gérard Bernard constructeur à St Vaast allait y porter ses copeaux. .

Le 1/2 modèle, probablement employé sur toutes les côtes, représente le projet de la façon la plus claire. C'est le meilleur moyen d'établir le contrat entre les deux partis. Cet outil, doit être dans tous les cas complété par une connaissance du trait, si primitive soit-elle.

L'image du futur bateau pour le client, a été réalisée de trois manières différentes.

- Le bloc de bois sculpté dans la masse sur lequel on relève les courbes soit avec un carton ou une planchette très fine incluse dans un trait de scie correspondant à quelques sections transversales, soit avec une latte de plomb. Ce procédé bien qu'utilisant le dessin pour la reproduction à l'échelle 1 des courbes relevées, ne nécessite pas vraiment une connaissance particulière de la représentation d'une coque en trois dimensions sur le plan.

- le 1/2 modèle est représenté avec des sections généralement pleines, espacées, correspondant aux couples dits de levée sont fixés contre la planche support. Des lattes sont posées tel des lisses, sur ces 1/2 membrures, pour un lignage des sections C'est le "Hawk -nest" des anglo-saxons. Ce procédé utilisé dans les arsenaux européens dès le XVIII ème est plus rarement utilisé dans les chantiers civils.

- Le bloc de bois constitué par des planchettes horizontales parallèles à la quille. Celui-ci demande une connaissance plus complète du dessin afin de pouvoir représenter la coque en trois dimensions sur le plan. On peut objecter qu'il s'agit d'une représentation sans calculs de volume, que ce n'est pas un travail d'architecte, et que par suite la flottaison ne sera pas exactement déterminée. Plus tard, la représentation, dite moderne, par planchettes parallèles à la flottaison supposée, apportera une nouvelle représentation du navire sur le plan. Les sections transversales seront alors perpendiculaires à cette flottaison supposée calculée.

Exemples de modèles trouvés en Basse-Normandie

Bloc archaïque

Les seuls modèles de ce type trouvés lors des enquêtes proviennent du constructeur Ludgen à Courseulles. En 1955, il commercialise plusieurs modèles d'embarcations pour les besoins de la pêche -plaisance populaire, alors naissante. Ce constructeur n'est pas issu d'un milieu maritime, mais le bateau le passionne. Il redécouvre d'instinct le système le plus archaïque de cette représentation: le bloc taillé et scié transversalement. Il suffit d'y inclure une lame de carton ou de bois fin et l'on obtient à l'aide du trait de crayon, la représentation de la section correspondante. C'est à partir de ce travail qu'il étudie le "Courlis", construit ensuite à 250 exemplaires, puis le Super - Courlis, l'Amiral, quelques vedettes à moteur, une goélette etc , etc;

Modèles en planchettes superposées

Il existe en Basse-Normandie de belles collections de 1/2 coques, conservées dans les Musées locaux, comme Courseulles, Honfleur, Granville mais aussi des modèles dispersés, le plus souvent impossibles à identifier. Cette richesse est inestimable pour l'étude de l'évolution des formes du début du XIX ème à nos jours.

L'échantillon des tailles va du modèle d'un canot de 3 mètres de long, construit chez Paris à Arromanches en 1921, aux trois-mâts long-courrier des chantiers Lecerf de Cherbourg vers 1850. Cette époque a été celle d'un grand élan commercial, c'est aussi à ce moment-là que les chantiers de Honfleur, déjà renommés dans l'histoire, ont atteint avec la fabrication de nombreux clippers en bois, le sommet de leur art. Le Musée de Honfleur ainsi que celui de la Marine à Paris conservent des très beaux modèles de ces voiliers issus des chantiers Cardon, Leviels, Le Foulon

Les chantiers Lecorneur de Caen construit pour le commerce des trois-mâts des bricks et des goelettes renommés. Un très beau demi-modèle de trois -mâts construit par Lecorneur, malheureusement non identifié, est conservé dans une collection particulière .

Le Musée du Vieux -Granville possède un superbe 1/2 modèle complètement bordé de la bisquine de cabotage: L'IMPERATRICE. Elle est construite par Duvard vers 1862. La maquette grée à la même échelle, complète ce document. Il n'est toutefois pas certain que cet ensemble si intéressant, ait à proprement parlé, servi à l'élaboration du projet. A cette époque de renouveau, d'Expositions Nationales ou Internationales, l'Administration, toujours dans un soucis de progrès et de promotion, demandait aux constructeurs d'envoyer dans ces salons, une image de leurs projets ou de leur production. Cela nous vaut maintenant de pouvoir disposer de très beaux modèles pour éclairer nos connaissances sur l'architecture navale.

En fait il existe peu de ports sur cette côte qui n'aient pas laissé de traces de constructions à partir de demi modèles. Les musées locaux permettent la conservation de nombre de modèles qui auraient sans doute disparu depuis longtemps. Ces outils de la vie quotidienne n'ont pas toujours bénéficié de l'auréole de gloire des navires de la Grande Marine, et dans le passé l'on n'a guère eu de tendresse pour ces petits modèles... Les bateaux pêcheurs y sont, maintenant, également bien représentés .Il existe dans quelques familles de constructeurs des collections entières de modèles de bateaux pêcheurs du début de notre siècle à nos jours. Pour certains, en fait, la démarche du projet à travers le modèle en bois n'a jamais vraiment disparu. Voici un peu plus d'une vingtaine d'année André Bellot construisait ses premiers chalutiers du type pêche arrière à l'aide de 1/2 modèles en sapin blanc.

Cette lignée de constructeurs, originaire de la région de Barfleur est un cas presque unique. En effet celle-ci est venue à la construction navale depuis le début du XIX ème avec Maître Pierre Fichaux. Nous allons rencontrer plus loin à propos du dessin. Tout le long de ces années les différents membres de cette dynastie ont construit des bateaux à Barfleur, St Vaast, Trouville, Port en Bessin avec leur style particulier. Certain ont dessiné, mais la plupart ont utilisé les 1/2 modèles pour la conception des projets.

Nous avons vu que l'utilisation du bloc modèle supposait, toutefois, une connaissance au moins rudimentaire du dessin, pour effectuer le tracé des formes grandeur nature, il existe donc des plans, même s'ils sont assez rudimentaires . Les Bellot, bien que le chantier ait brûlé au début des années 1950, conservent encore de nombreux plans travaillés d'après les modèles en bois. Il est facile de remarquer

que le trait de crayon, est comme hésitant, légèrement haché par les fibres de l'arête des planchettes de bois. Ces dessins, surtout chez Pierre Bellot qui travaillait à StVaast, sont couverts d'annotations, de réflexions, concernant le projet, et aussi de remarques après lancement. Certains plans ont servi, avec des variations d'échelle ou d'espacement de membrures, à faire plusieurs bateaux. Les notes et remarques personnelles accompagnant toujours les travaux. Les noms des bateaux sont quelquefois écrits sur les plans, mais le plus souvent, seul le nom du propriétaire est écrit au dos du modèle ou sur le dessin.

Dans la plupart des chantiers de la région le constructeur fait enregistrer une description technique du projet. "Il consent à construire, pour Monsieur X un bateau de tant de pieds, ou de mètres de quille,..." (les deux systèmes sont encore utilisés au début du XX^e siècle). Suit un résumé souvent très court, ou alors une description minutieuse de tout l'échantillonnage des pièces. Les conditions de paiement y sont aussi précisées. La somme est souvent versée en trois fois, la première au commencement des travaux; la deuxième aux bordés finis. Le dernier versement se fait au lancement. Le contrat est signé et dûment tamponné à l'enregistrement.

Normalement en cas de vente du chantier, les documents, plans, modèles, gabarits restent au successeur. Il n'apparaît pourtant pas que cela puisse toujours apporter une continuité dans la conception des formes.

Il est intéressant de constater que le même type de bateau utilisé dans une même région, peut selon le constructeur avoir les formes générales très proches, et des formes de carène, très différentes.

Cette miniaturisation des carènes est importante, même si, sans être un projet précis elle n'est utilisée que pour l'instruction. Louis Longuemare, constructeur à Grandcamp, passionné par les bateaux et par son métier, me disait peu de temps avant son décès « chez Le Cordier, à St Vaast, le dimanche on ne travaillait pas, on taillait des petits modèles... » et nous verrons plus loin de quel profit pour lui a été cette recherche. Chez les Labrègue à Courseulles, les fils faisaient des maquettes le dimanche...

Plus récemment, en 1973 et toujours à StVaast chez le dernier constructeur installé dans ce port, Gérard Bernard construit quelques embarcations d'un type qui a beaucoup de succès à la petite pêche: le "picoteux d'Isigny", dernier avatar de l'évolution motorisée de l'antique "picoteux du Calvados". Le chantier Bernard en construit quelques modèles à clins comme à Isigny... les pêcheurs découvrent ce bateau devenu à la mode. Puis les suivants sont montés à franc-bord, pour en simplifier la construction..

Cette démarche donne lieu à une recherche par les deux ouvriers du chantier. Ils taillent donc des demi-modèles de ce bateau, ce bâtard en fin de lignée... pour l'étudier comme un projet nouveau. Le comportement à priori déroutant de ces charpentiers peut s'expliquer par le fait de construire un tel bateau dont la tradition n'avait jamais dépassé la baie des Veys, Isigny-Grandcamp. Celle-ci restait inconnue dans les chantiers du Cotentin.

C) Le Dessin en conception directe

Le plan est utilisé de deux façons, soit en complément du 1/2 modèle puisqu'il s'agit de reproduire, d'abord sur papier, puis en grandeur réelle sur un parquet, le relevé des courbes des sections ou des planchettes de lignes d'eau, soit tracé directement de façon purement intellectuelle, ce qui est plus exactement un véritable projet architectural.

A Honfleur, la qualité de quelques plans et documents conservés au Musée du Vieux - Honfleur, laisseraient à penser que le dessin architectural, ou plutôt l'élaboration directe de la coque par le tracé a peut être été employé dès la fin du XVIII^e siècle. La Varende dit que le fils de Joseph Normand: Augustin, « dessinateur à l'Arsenal du Havre de 1808 à 1814, s'initie à la grande construction sur épure » mais il semble probable que le dessin soit déjà connu chez ces constructeurs, en tout cas avant que ce chantier ne déménage vers Le Havre.

Si le Musée de Honfleur est riche de tous ces modèles de beaux voiliers de commerce des années 1850, il n'a pas gardé traces de leurs plans de formes. Et pourtant au moins un constructeur, Cardon, a dû travailler avec le dessin

Dans le Cotentin plusieurs constructeurs ont utilisé le dessin pour la conception directe de leur projet, et ceci dès le début du XIX^e siècle. Il apparaît à ce moment que Napoléon ayant créé l'Arsenal d'Anvers, fait lever des jeunes gens pour aller y apprendre le trait. On peut citer l'exemple de Jean Victor

Diguet de St Vaast qui est congédié d'Anvers à 20 ans en 1812. Son cousin Gilles et le fils de celui-ci construiront pour le commerce à St Vaast.

Un plan de sections transversales, conservé chez un descendant, atteste une certaine connaissance du trait, ainsi que de la représentation d'une coque. Le commissaire des classes du Quartier de La Hougue expédie le 19 mars 1828 ; trois plans de navires construits dans ce port, dont celui du "JEUNE ARSENE" de 30 tx construit par Diguet, (et destiné au commerce des huîtres sur Courseulles. Il affirme cependant que les plans ne sont pas très adroitement tracés, mais qu'ils représentent bien ce que l'on construit sur les chantiers .

L' exemple de Pierre Fichaux de Barfleur est encore plus intéressant car mieux connu. Né en 1792 comme Diguet, il revient d'Anvers en 1811 et passe son brevet de Maître - Constructeur devant le tribunal de Valognes en 1829. Un certain nombre de plans de sloups de cabotage et celui d'une étonnante " goélette propre au commerce" ainsi qu'une grosse bisquine de cabotage, des petites embarcations sont conservés par les descendants

Son neveu, Pierre continuera la construction, avec la connaissance du dessin car c'est un de ses plans de 1861, qui calqué, servira en 1995 à mettre en chantier la bisquine "AMI-PIERRE" pour le Musée Maritime de l' Ile de Tatihou.

Il est certain que la proximité de l'Arsenal de Cherbourg apporte une aide à la transmission de la connaissance théorique de la construction navale. Nicolas Loir né en 1797 à Barfleur est reçu Maître Constructeur devant le tribunal de commerce de Valognes en Mai 1828. Paulin Delamer, né en 1802 à Barfleur reste 6 mois à Cherbourg en 1827 pour aller à "l'école d'élève constructeur de navires" . Il est reçu Maître-constructeur à Valognes le 15 avril 1828. Il préfère la pêche ... et repasse à la matricule des matelots en 1838: ce n'est pas le bon exemple.

Quand en 1871 Charles Bellot reprend le chantier de son grand-oncle il ne dessine pas, mais travaille avec le modèle en bois. L'enquête orale a établi que Florentin Bellot, fils de Charles est retourné à l'Arsenal dans sa jeunesse. Le seul plan qui nous soit parvenu de lui, est celui de la légendaire "LUCIE" .Ce plan est dessiné avec un soin et une adresse différente. de celle de ses frères. Au moins un de ses neveux Jean, est retourné lui aussi travailler le dessin à l'Arsenal de Cherbourg.

Exemple d'un autodidacte parfait, Louis Julienne, constructeur de navires à Granville dans les années 1860 est le fils d'un menuisier de bord. Son père travaille aux aménagements des navires. Nul doute que l'atavisme du bois a joué. Si les menuisiers de bord ne sont pas les vrais ouvriers des constructions maritimes que sont les charpentiers, ils doivent par contre être extrêmement adroits. Les aménagements à bord d'un navire, ne sont que montages de cloisons aux moulures et raccords de moulures compliqués. Les travaux mobiliers, toujours en faux équerrage, demandent un travail soigné dans les calculs et les tracés ainsi que dans les finitions. Nul doute que Julienne hérite de cette adresse paternelle. N'ayant pas eu de contraintes directives formulées par des antécédents dans le métier, il se crée très vite sa culture maritime et son esthétique personnelle. A-t-il travaillé des blocs de bois dans sa prime jeunesse? Il est difficile de répondre à cette question. Mais il est certain que grâce à un sens de l'observation et à un esprit d'analyse doublé d'un sens maritime inné, il a parfaitement maîtrisé le dessin, et réussi son apprentissage de constructeur.

C'est incontestablement le "projeteur" le plus adroit que nous ayons rencontré dans cette région de Basse-Normandie. Et ceci à plusieurs égards, dessins des formes de coques, dessins de charpentes, de matures, plans de voilures, dessins d'aménagements, où tout est noté: dessins de décors, de sculptures, notes, prix de revient. Il dessine tout ce qu'il va construire: canot ligneur pour les bisquines, brick, goélettes, trois-mats, sloups et il trace même les plans d'un doris. Il est vrai que son dessin de projet a été fait à l'époque de l'adoption du doris. Comment a-t-il appris le trait et déchiffré cette géométrie dans l'espace qui devient un ravissement quand elle est appliquée au dessin de navire?

Quand Louis Longuemare s'installe à Grandcamp en 1919 sa démarche, peut être comparée, dans une moindre mesure, à celle de Louis Julienne. Il a n'a pas d'antécédents dans le métier au moment où il commence son apprentissage au début de ce siècle. A 12 ans il est chez Alexandre Douard à Port-en-Bessin, puis chez Lecordier à St Vaast, sur les chantiers de péniches dans le Nord, enfin du côté d'Angers... Il se crée aussi sa propre culture maritime, son propre style. Par contre ses connaissances sont le résultat d'expériences variées, hors de toute pesanteur traditionnelle. A sa grande et légitime

fierté, il dessine directement ses bateaux sans passer par le modèle...« sur la table pendant que toute la "couée" (ses enfants) est en train de manger ». Les formes de ses carènes sont réussies et reprises en partie par ses "élèves" dont Macario et Barbanchon. Il raconte que « ses bateaux ont une belle coulée, par conséquent, un bon retour de galbord , alliant ainsi une bonne stabilité de formes à une stabilité de poids» A la succession de Louis, Maurice, un de ses fils, continue le projet par le dessin. Louis fait le demi -modèle de la "VIERGE DES MERS"... mais après sa construction.« parce que, disait-il, c'est ce bateau-là, que j'ai le mieux réussi.....» Macario à Trouville, Métérie et Lacheray à Honfleur, Doucet et Barbanchon à Cherbourg Lemonnier à Barfleur dessinent leurs projets. Tous ces chantiers travaillent entre les deux guerres et certains ne cesseront leurs activités que dans les années 60. Quelques uns diversifient leur production avec succès. Macario installé entre Deauville et Trouville bénéficie d'une clientèle aisée, et, devant une activité de pêche qui se raréfie, il s'oriente de plus en plus vers la plaisance. Il travaille avec des architectes renommés. Son contre -maître, Georges Hamel, issu d'une de ces familles de constructeurs havrais est un homme extrêmement adroit Son cousin Gustave et lui ont véritablement marqué la plaisance en Baie de Seine. Il disait « je ne voyais jamais les plans, mon patron arrivait le matin et me dictait les demies largeurs pour faire mes tracés à la salle... et on a fait des bateaux de plus de vingt cinq mètres, que l'on devait lancer par le travers dans la Touques»

Au chantier Labrèque, à Courseulles, le dessin apparaît avec Arthur si l'on en croit un plan de chaloupe assez succin conservé au Musée de Courseulles. Puis Pierre, l'un des trois fils, nous apporte de nombreux témoignages de son adresse dans les années 1930 . Le temps de service passé à l'arsenal, sera lui aussi, mis à profit pour le dessin. Sa vision moderne pour l'époque, l'entraîne dans la recherche de formes pour de nouveaux bateaux, eux aussi issus de la pêche, et destinés à un public plus large. L'époque n'est pas encore à la construction en série, commercialement il est trop tôt. Pierre dessine des canots à clins et à franc-bord, de 4 m à 6 m. Il faut signaler, entre -autre, le projet d'une évolution du picoteux pour la plaisance de plage . Ce dessin sera suivi d'un modèle en bois , mais malheureusement le bateau ne sera pas construit. A la suite de la disparition de Pierre pendant le débarquement, ses deux frères reprennent le chantier, construisant avec le même soin, des bateaux signés par des architectes extérieurs à la région, en oubliant petit à petit leur tradition. Ils arrêtent la construction en 1964

. Conclusion

Depuis plusieurs années, aucun bateau neuf n'est mis à l'eau dans les ports de pêche. Il n'y a plus de projets ,les constructeurs ont par la force des choses remisé leurs crayons.

Si nous avons rencontré nombre de constructeurs habiles, en dessin comme en charpente, il ne semble pas que le calcul de devis de poids pour établir par exemple, la position exacte de la flottaison ou comme les calculs de stabilité aient été couramment pratiqués à la pêche. Et pour conclure, qu'il nous soit permis de rester rêveur et admiratifs devant les propres remarques de Pierre Bellot, quand celui-ci note sur son plan que la "flottaison bateau lancé" est assez peu différente de la" flottaison estimée"..