

Jean Le Bot

LES BISQUINES

de Cancale et de Granville



Editions des 4 Seigneurs

Après « Les bateaux des côtes de la Bretagne-Nord aux derniers jours de la voile », Jean LE BOT nous offre aujourd'hui un second livre consacré à la Bisquine de Cancale et de Granville.

C'est un type de bateau auquel l'auteur est sentimentalement attaché : ayant, dans sa jeunesse, connu les bisquines déjà sur leur déclin il a compris à temps qu'il fallait préserver de l'oubli ces merveilleux bateaux et depuis trente ans a accumulé sur eux une documentation qui est maintenant unique et dont il veut nous faire profiter.

Ainsi cet ouvrage n'est-il pas une compilation, certes l'auteur a largement fait appel aux documents d'archives et à l'iconographie disponible, mais ses principales sources résultent d'entretiens avec des charpentiers de navires qui ont construit des bisquines et des marins qui ont vécu à bord. En outre les plans : formes, charpente, voilure et grément d'une bisquine de Cancale contenus dans l'ouvrage sont d'une authenticité indiscutable puisque relevés par l'auteur sur le bateau lui-même.

Mais si l'étude technologique du bateau est poussée dans ses moindres détails l'auteur n'a pas ignoré qu'il était sans intérêt de le présenter hors du contexte de son utilisation. Les trois « métiers » que faisaient les bisquines : le chalut, les grandes lignes, la pêche aux huîtres sont décrits avec précision sans oublier les célèbres régates.

Rien n'est sec dans ce livre qui n'est pas de seule technique. On y perçoit au contraire la palpitation de la vie : on sent l'odeur du goudron chaud et de copeaux frais sur les chantiers à l'époque où le gai roulement des maillets des calfats n'était pas couvert par la stridence des machines ; on navigue sur l'eau verte sous le ciel gris aux jours où le bruit des moteurs n'empêchait pas d'entendre les coques se frayer leurs routes marines ; on côtoie les rudes et braves hommes de la petite pêche au temps où on savait les écouter car la principale richesse d'un port dépendait encore d'eux.

Dans notre pays long cours et prestigieux cap-horniers, sur lesquels on a beaucoup écrit ont éclipsé un temps la pêche côtière et l'extrême diversité de ses bateaux ; la tendance semble s'inverser aujourd'hui, mais n'est-il pas trop tard ? Quoi qu'il en soit la bisquine de Cancale et de Granville restera l'un de ceux sur lequel nous posséderons le plus d'information grâce au travail patient de Jean LE BOT qui a voulu situer son ouvrage dans la grande tradition des monographies analogues parues à l'étranger et spécialement en Grande-Bretagne.

Photo couverture

Enseigne en bois d'un café (aujourd'hui disparu) à Saint-Coulomb sur la route Saint-Malo-Cancale.



Armes de Cancale

Cancale a fait figurer un dessin de bisquine sur les armes de la Cité et Granville n'est pas moins fière de ses anciens bateaux. Pourtant ni le type, ni le nom ne sont originaires de la baie du Mont Saint-Michel mais sont, l'un et l'autre, au tout début du XIX^e siècle, arrivés des Côtes de Normandie sans qu'il soit possible actuellement de préciser la véritable origine de la bisquine.

Le titre du présent ouvrage se justifie cependant. C'est à Granville et à Cancale que la bisquine a connu une évolution qui d'une lourde barque de cabotage ou de pêche a fait un splendide bateau aussi remarquable par ses formes que par l'audace de son grément et l'élégance de sa voilure. C'est encore dans ces deux ports que les bisquines ont connu un extraordinaire développement dû à une parfaite adaptation aux conditions de la pêche locale. C'est enfin là qu'après avoir atteint la quasi perfection du type les bisquines ont disparu peu avant la Seconde Guerre mondiale.

Il ne s'agit donc pas ici d'un traité de la bisquine : c'est seulement une étude, mais très complète, d'un bateau de ce type dans

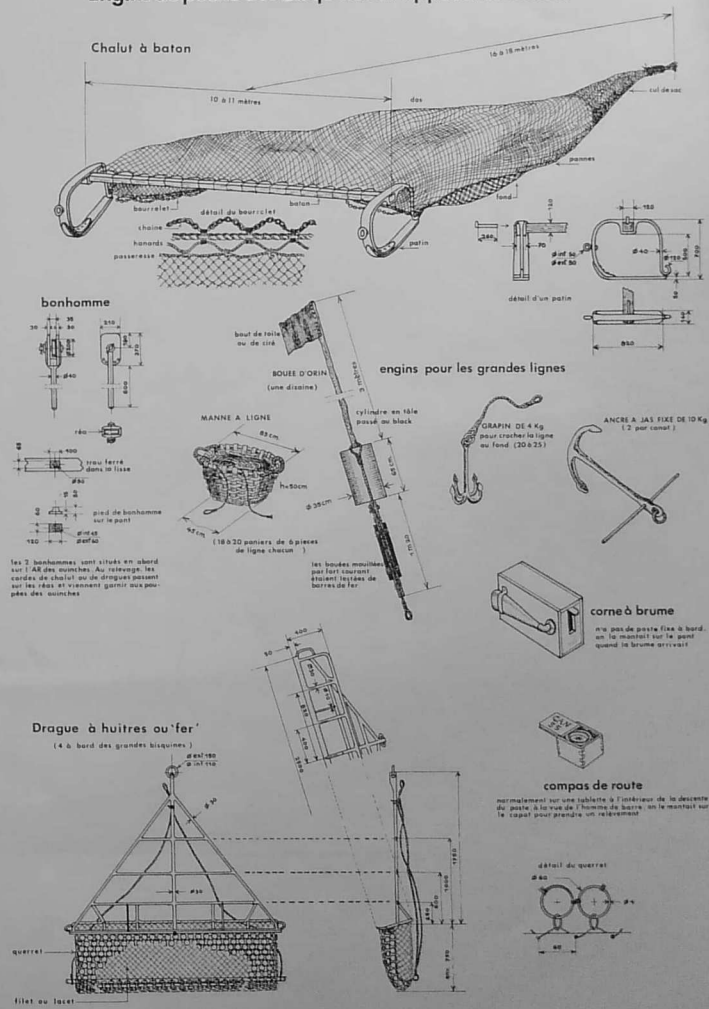


Sur une bisquine de Granville, la manœuvre du moulinet ou « Ouinche » pour remonter une drague à huîtres.

une région où il a acquis une personnalité indéniable. Peut-être un jour quelqu'un écrira-t-il sur la bisquine de Normandie ; il ne sera pas sans intérêt alors de comparer aux anciennes chaloupes pontées de l'île de Groix, les bateaux de Courseulles ou de Luc-sur-Mer avec leurs mâts puissamment haubannés et leur voilure typique ne comportant de hunier qu'au-dessus du taillevent.

La charpente de marine au temps de la construction des dernières bisquines n'avait guère évolué depuis le XVIII^e siècle ; en dépit d'un début de mécanisation des chantiers, l'outil à main restait en honneur et l'admirable expression « jouer de l'herminette » est significative à cet égard. Certes les charpentiers de Cancale ou de Granville utilisaient, à des détails infimes près, les mêmes méthodes que leurs collè-

Engins de pêche des Bisquines et appareils divers







Equipage de la bisquine *Les 3-Frères*, CAN 944, en 1920

- | | |
|-------------------------------|-------------------|
| 1. Constant CHOUANIER, patron | 5. Alcide CLAIRET |
| 2. Jean CLAIRAUX, mousse | 6. Joseph BREGAIN |
| 3. Leopold KERVAREC | 7. ROUXEL |
| 4. TOUZE | 8. MORINIAUX |

gues des autres ports à cette époque ; cependant, comme on a peu écrit sur la question, il a paru intéressant dans ce livre d'exposer en détail la construction d'une bisquine ; le chapitre correspondant est donc un véritable petit traité de charpentage en bois ; les lecteurs curieux pourront y apprendre les mystères de la « cheville à couper l'eau », du « piquage des rablures », de la « règle à brocheter », des « écarts à deux virures passantes », de la façon de donner « l'équerrage aux membres », de l'art de « palmer un mât ».

Dans le même ordre d'idées le gréement d'une bisquine a été traité de manière exhaustive : le plan correspondant comporte 200 références, toutes identifiées avec la force des cordages et jusqu'au tournage des manœuvres courantes ; des états récapitulatifs, comme le devis de pouliage, donnent les échantillonnages. De quoi satisfaire l'amateur le plus exigeant qui de plus, au-delà des caractéristiques dimensionnelles, pourra comprendre l'établissement des voiles et leurs principales manœuvres.

Les bisquines de Cancale et de Granville pratiquaient trois types de pêche : le chalut, les grandes lignes et la « Caravane ». Ici encore la description des méthodes et des engins de pêche est minutieusement exposée et illustrée de nombreux dessins allant jusqu'à la description de certains nœuds utilisés par les pêcheurs. Mais ces chapitres ne sont pas que de technique et on y verra les marins au travail. Envoyer un chalut sans qu'il tombe « à dos », virer de bord au cours d'un trait étaient des manœuvres délicates où l'habileté des patrons trouvait à s'employer. Sait-on encore que les « grandes lignes » de Cancale méritaient bien leur nom puisque le « tentis » se déployait sur plus de 7 miles et demi et parfois à plus de 100 miles du port, passé le milieu de la Manche. La « Caravane » enfin avec son envol de plusieurs centaines de voiles n'est pas qu'une belle image sur une carte postale ; il faut connaître le dur labeur sur les bateaux, au coude à



coude avec les « maraous » et après la pêche l'« élection » des huîtres et leur vente aux marchands.

Cancalle peut tirer gloire d'avoir été l'un des premiers ports de France où des régates de bateaux de pêche furent organisées. Ici le tempérament audacieux et bagarreur des patrons trouvait à s'employer dans des luttes homériques et parfois presque fratricides dont les passions ne sont pas aujourd'hui complètement éteintes. Il est bien connu en yachting que l'introduction des formules de jauge fut un facteur d'évolution et de progrès pour les bateaux : on sait beaucoup moins que les régates de Cancalle et de Granville ont été à l'origine de modifications décisives dans la forme des bisquines. Le *Vengeur* par exemple, au nom chargé de sens, fut construit chez Julienne pour venir à bout des Cancalais qui « ne leur laissaient que les balais », le *Saint-Sauveur* aussi fut mis en chantier pour battre la *Mouette*. Il faut entendre encore raconter certaines courses ou s'affrontaient des « monstres de voilure » dont aucun ne voulait mollir ; il faut savoir que les avaries étaient fréquentes et les accidents graves évités de justesse car un bateau aurait plutôt « emmené son rival aux cailloux » que de se faire doubler par lui.

Tout cela, on le trouvera dans ces pages qui ne s'adressent pas qu'aux seuls amoureux des vieux gréements. Eléments d'histoire de la bisquine et son évolution, étude technologique sur le bateau et sa construction, méthodes et engins de pêche, aperçus ethnologiques et linguistiques sont autant de sujets abordés ou traités en profondeur et puisque même les maquettistes tentés par la bisquine n'ont pas été oubliés, on peut penser qu'un large public prendra intérêt à ce livre.

La mouette *Can 37*, un des bateaux de Cancalle qui remporta le plus de prix aux régates.

PLAN DE L'OUVRAGE

1. — La bisquine bateau de pêche typique de Cancale et de Granville.
 - 1.1. - Les origines de la bisquine.
 - 1.2. - Bisquine de Cancale, bisquine de Granville.
2. — La construction et le charpentage des bisquines.
 - 2.1. - Les chantiers, les constructeurs.
 - 2.2. - La conception du bateau.
 - 2.3. - Le charpentage d'une bisquine.
 - 2.4. - Confection des pièces de mâture.
3. — Gréement et voilure des bisquines.
 - 3.1. - Gréement dormant.
 - 3.2. - Voilure. Plan de voilure d'une bisquine.
Tissu pour la confection des voiles.
Voiliers de Granville, Cancale et Saint-Malo.
Fabrication des voiles de bisquines.
 - 3.3. - Gréement courant et principales manœuvres.
4. — Les bisquines au travail.
 - 4.1. - Le chalut.
 - 4.2. - La caravane.
 - 4.3. - Les grandes lignes.
 - 4.4. - Grande pêche et bornage.
5. — Les régates de bisquines.
 - 5.1. - Les origines, l'histoire et la légende.
 - 5.2. - L'âge d'or des régates.
 - 5.3. - L'apothéose finale.
6. — La fin des bisquines.

ANNEXE I.

Nomenclature des pièces repérées au plan « voilure gréement détails ».

ANNEXE II.

Glossaire de quelques termes de marine locaux.

ANNEXE III.

Conseils pour la construction d'une maquette de *La Perle*.