

Un type de bateau de pêche aujourd'hui disparu : La Bisquine de Cancale

par Jean LE BOT

Professeur à la Faculté des Sciences de Rennes

La dernière carcasse d'une bisquine de Cancale, celle du « Saint-François » qui fit pendant cette guerre le ravitaillement officiel de l'île de Jersey occupée par les Allemands, pourrit actuellement sur la grève de Moka dans le fond du bassin de Saint-Malo. Dans quelques mois, la hache du démolisseur en aura eu raison et ainsi disparaîtra le dernier témoin d'une race de bateaux magnifiques qui briquèrent autrefois les eaux des baies de Saint-Malo et de Cancale.

La bisquine apparut d'ailleurs relativement tard dans ces régions : selon un renseignement qu'il ne m'a pas été possible de contrôler, les premières construites à Cancale : « La Comète », « La Caille », « La Frégate » et « L'Y » furent mises en chantier en 1838 chez LHOTELIER et il ne semble pas qu'à Granville on ait construit des bisquines bien antérieurement à cette date. Le développement de ce type de bateau fut par contre extrêmement rapide : vers les années 1865 il n'était pas rare, paraît-il, de voir, sur les chantiers de la Rance, 12 à 15 bisquines en construction à la fois et vers 1900 il y avait bien 200 bisquines immatriculées au quartier de Cancale ; ce chiffre n'est sûrement pas exagéré, comptons seulement les bisquines que l'on voit sur la photo représentant la Houle un jour de caravane vers cette époque... La bisquine de Cancale a donc vécu une centaine d'années, partagées entre un rapide essor et un lent déclin, les bateaux à bout de bord étant remplacés par des sloops ; après 1914, on n'a pratiquement plus construit de bisquines ni à Cancale ni à Granville puisqu'en 1924 le journal « Le Yacht » signale comme un événement le lancement de la « Jeannette » aux chantiers SERVAIN.

Le gréement, la voilure et la coque de la bisquine étaient très caractéristiques. Un très long bout-dehors, un mât de misaine presque vertical situé très près de l'étrave, un grand mât implanté au milieu du bateau et présentant une forte quête sur l'arrière, constituaient la mâture qui était éventuellement com-

plétée par un mât de tape-cul planté au couronnement et une flèche en cul. Cette mâture d'assez belle proportion par rapport à la longueur de la coque présentait la particularité de ne comporter ni de haubans ni d'étais : le mât de misaine et le grand mât portaient seulement des bastaques qui n'étaient crochées en abord et raidies que par très forte brise. En régates même, alors que misaine et grand mât étaient rallongés d'un espar permettant l'établissement d'une voile supplémentaire, les Cancalais préféraient voir (et entendre) leur mâture travailler à l'élasticité ; il est vrai que les pièces de mâture étaient en pitch-pin de premier choix et d'un fort échantillonnage, parfois, tout de même, on cassait du bois surtout en régates. L'hiver, certains bateaux employaient un bout-dehors et un mât de misaine de longueur réduite qui étaient changés aux beaux jours à la veille de la caravane.

La quête importante du grand mât surprend généralement, en fait cette disposition est très logique car elle permet un meilleur équilibre de voilure en autorisant une assez grande ampleur de la misaine, en outre celle-ci peut facilement changer de bord sans accrocher la grand-voile.

La voilure principale de la bisquine comportait deux voiles au tiers ou « à bourcer » et un foc. De ce type de voilure, FORFAIT disait au XVIII^e siècle que c'était « la plus avantageuse des voilures connues » ; en fait, dans la bisquine le point de drisse était plutôt entre le 1/3 et le 1/4 de la vergue, ceci donnait l'allure particulière de ce grément joint au fait que la voile s'amurait au pied du mât et non en abord comme dans les anciens chasse-marées ; dans ceux-ci, ancêtres des bisquines, les deux voiles s'établissaient toujours du côté sous le vent du mât, si bien que pour virer de bord il fallait tout amener ; avec l'amurage au pied du mât, cette manœuvre compliquée devenait inutile. On remarquera en outre, sur le plan de voilure ci-contre, que la misaine s'établissait à babord du mât et la grand-voile à tribord, ainsi quelles que fussent les amures, sur les bords de plus près, il y avait toujours une voile dans la situation de rendement optimum, c'est-à-dire sous le vent du mât. Cette disposition permettait également au grand largue et au vent arrière d'établir les voiles « en ciseaux ».

Le grand foc dont la taille et la coupe semblent singulières ne se bordait jamais plat, son écoute passant dans un conduit situé sur l'arrière du grand mât. Sa superficie très grande était indispensable pour équilibrer le bateau assez chargé de toile sur l'arrière et ayant tendance à être ardent ; outre le grand foc de régate, le jeu de voilures de la bisquine comportait 4 ou 5 focs de plus en plus petits, allant jusqu'au tourmentin et passant par un intermédiaire appelé, nul n'a jamais su pourquoi, la « Jeanne-d'Arc ».

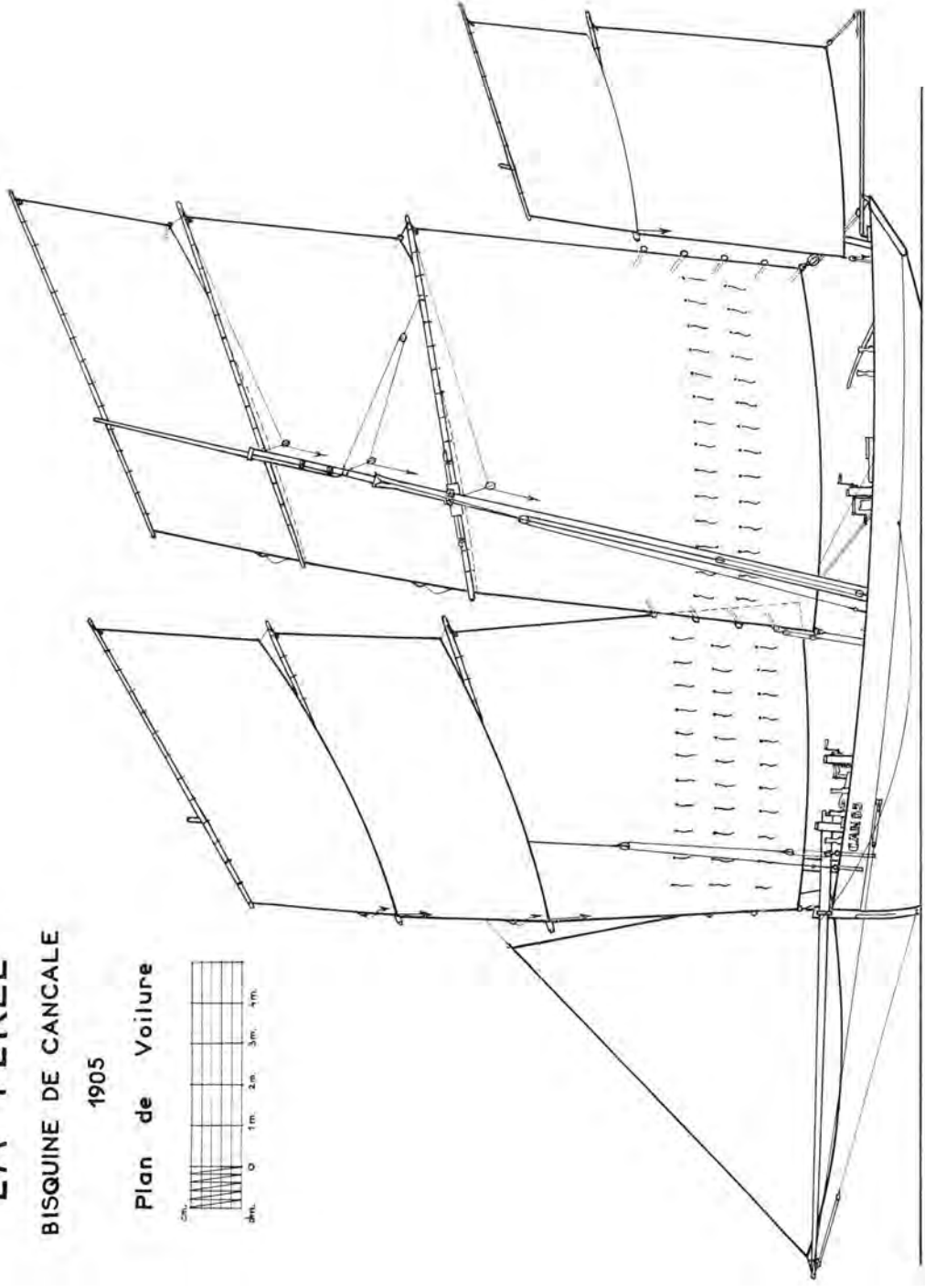
Il est évident que les contre-huniers appelés perroquets à Cancale ainsi que le hunier de tape-cul n'étaient établis que pour les régates. Même en supprimant ces voiles occasionnelles, la voilure de la bisquine reste impressionnante ; bien avant les bisquines, les Cancalais avaient déjà cette réputation d'audacieux torcheurs de toile ; dans son traité de Mâture de 1788, FORFAIT ne dit-il point : « On voit aux environs de Cancale des barques excessivement voilées... Ces bâtiments sont montés par des marins hardis et habiles et il ne faut pas confier à des hommes sans expérience des navires chargés d'une pareille mâture ». Les vieux Cancalais parlent de bisquines portant 5 à 600 mètres

LA PERLE

BISQUINE DE CANCALE

1905

Plan de Voilure



de voilure, le chiffre surprend mais il s'agit bien entendu de mètres linéaires de laizes de 0,60 ; évaluée en mètres carrés, la voilure de régates de « La Perle » représentée sur le plan de la page 53 s'élevait tout de même à 350 m² et la surface des basses voiles y compris le tape-cul à 200 m². Rapportée à la maîtresse section immergée, cela donne 60 fois pour la voilure totale et 40 fois pour les basses voiles. Comme le faisait remarquer l'architecte naval G. SOE, les bisquines étaient les bateaux de pêche les plus voilés des côtes de France et peut-être du monde. Sans chercher à comparer des choses qui ne le sont pas, remarquons à titre d'information que le même rapport calculé pour le monotype de course Requin donne 48 et 58 pour le célèbre Clipper « Cutty Sark » sous pleines voiles.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, une aussi grande voilure ne demandait pas un très nombreux équipage. Sur les grandes bisquines il y avait une douzaine d'hommes pour les régates, mais il fallait manœuvrer vivement sans compter le déplacement du lest mobile : jusqu'à 45 sacs de sable de 50 kgs. Pour la pêche par contre, l'équipage descendait à 9 hommes pour les lignes et 4 pour le chalut ; une fois la voilure établie, deux hommes, le patron et le mousse, suffisaient à la manœuvre.

Sous sa voilure de régates cependant, la voilure était nettement surveillée et certains patrons souquaient, par bonne brise, leurs bateaux jusqu'à voir l'eau passer sur les panneaux de cale, il est évident que dans ces conditions le bateau bourrait et n'avancait pas ; aux allures portantes au contraire, l'énorme surface de voilure conférait au bateau un élan irrésistible, l'entraînant jusqu'à 10 ou 12 nœuds ; aucun sloop et même peu de yachts pouvaient alors battre les bisquines, témoin cette célèbre course des îles où « Le Saint-François » monté par des Cancalais, battit le fameux « Foxhound ».

On connaît très peu de plans de formes authentiques de bisquine : deux ou trois seulement ; personnellement, j'ai relevé le plan de « La Perle » avant sa démolition et en ai tiré le dessin perspectif ci-contre qui donnera une idée suffisante de la forme d'une bisquine.

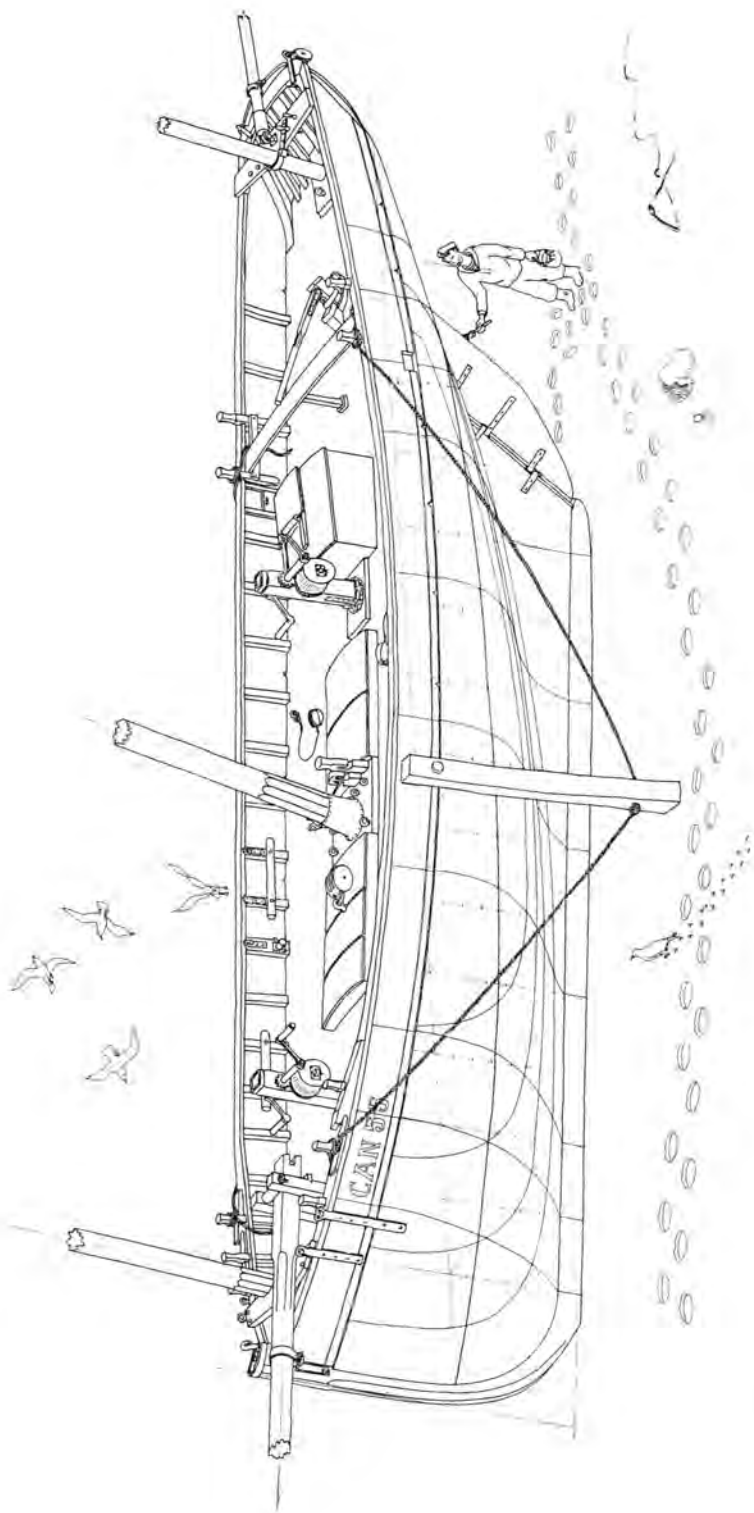
C'est le constructeur granvillais JULIENNE qui, sans aucun doute, a donné aux bisquines leurs formes optimales et il semble bien que les autres constructeurs se soient inspirés de ses plans, c'est donc aux bateaux postérieurs à 1900 que s'applique la description suivante : l'avant était assez puissant, la maîtresse section immergée légèrement sur l'avant du milieu de la longueur en flottaison, enfin la coulée de l'arrière était très douce avec des lignes d'eau très fines et d'un dessin remarquable : « c'est l'arrière qui fait marcher les bateaux », disaient les vieux charpentiers. Sur le plan longitudinal, on remarquait enfin une différence de tirant d'eau assez marquée entre l'avant et l'arrière ; cette différence permettait à la bisquine de se comporter favorablement au louvoyage, même dans des chenaux très étroits.

Au point de vue dimensions, on avait l'habitude de compter en pieds de longueur de quille comptée sur la grève. Les plus grandes bisquines construites à Granville faisaient 40 pieds, à Cancale 36 pieds, les plus petites 18 ou 19. Etant donné l'élanement de l'arrière, un bateau de 36 pieds comme « La Perle » faisait tout de même près de 18 mètres de longueur hors-tout.

LA PERLE

BISQUINE DE CANCALE
1905

Vue en perspective Axonométrique





Ainsi construite, ainsi voilée, la bisquine était remarquablement adaptée aux exigences de ses deux emplois : les grandes lignes et le chalutage, sans parler des régates : pour les grandes lignes, on utilisait sa vitesse, nécessaire pour gagner rapidement des lieux de pêche parfois assez éloignés et revenir vendre le poisson sitôt pêché, ainsi que sa maniabilité puisque deux hommes devaient pouvoir manœuvrer pendant que les autres étaient sur le tentis dans les canots. Pour le chalut c'était la puissance de la coque que l'on utilisait et celle de la voilure dont la division, très grande dans le plan longitudinal, permettait de remorquer commodément un lourd chalut ou bien, les jours de caravane, les quatre « fers » ainsi appelait-on les dragues à huitres.

Les grandes bisquines, en effet, faisaient les deux métiers. L'été, avec 7 hommes d'équipage en plus du patron et du mousse, les bateaux allaient en baie de Saint-Brieuc ou dans les parages des Roches-Douvres ou encore de la Corbière de Jersey pour tendre les grandes lignes : 18 paniers de 6 pièces chacune, chaque pièce de 116 mètres portant 20 à 22 ampis ou avançons. Les deux canots du bord que l'on pouvait mettre à l'eau et embarquer en utilisant les bastaques permettaient de relever les lignes. La pêche finie, les bisquines faisaient route sur le port le plus convenable pour la vente du poisson : congrès, raies, turbots, hâs ; ces sorties ne dépassaient guère 36 heures, ce qui était beaucoup puisque ces bateaux ne comportaient aucun aménagement de poste à part la chambre arrière où il n'y avait pas hauteur d'homme sous barrots.

L'hiver, ce genre de pêche beaucoup trop dangereuse à pratiquer était remplacée par la pêche au chalut. Pour ce métier, il arrivait souvent que l'équipage d'été, composé en majorité d'hommes âgés, fut entièrement remplacé à l'exception du patron et du mousse par des marins de la grande pêche qui, l'hiver, étaient de retour. L'équipage pour le chalut était d'ailleurs moins nombreux : 5 hommes au lieu de 7. Les lieux de pêche étaient les abords de Grand-Lejon en baie de Saint-Brieuc ou les parages de Chausey : Riche-Roche, la Fosse, etc., ou encore les parages de Granville. Le matériel de pêche était le chalut à bâton qui n'est plus guère employé aujourd'hui, remplacé par le chalut à panneaux ; après chaque trait le chalut était relevé en garnissant les deux funes aux treuils de pêche que l'on voit sur le pont et que l'on appelait à Cancale les « ouïnces » (de l'anglais winch, sans aucun doute). La pêche était composée de barbuès, de soles, de raies, de turbots et de grondins, les sorties de l'ordre de 24 heures.

Certains bateaux continuaient l'été le chalut, seules en effet les très grandes bisquines faisaient les lignes, quant aux petites, elles pratiquaient uniquement le chalut en baie de Cancale.

Chaque année, pendant quelques jours, tout ce qui pouvait naviguer à Cancale depuis les plus grands bateaux jusqu'aux plus modestes « 18 pieds » armaient pour la « caravane », c'est-à-dire pour le dragage des huitres sauvages dans la baie, sous le contrôle du garde-pêche et des gardes jurés. Il est impossible ici de ne pas citer Vercel : « ... les 4 fers tombèrent ensemble et la N.-D. des Flots prit son allure de pêche. Elle était venue en travers au vent et au courant et elle dérivait maintenant, en crabe, tenue seulement par ses 4 dragues dont les lames bêchaient



Cancale : la caravane

(Photo transmise par M. Hervé Denis)

déjà à 10 mètres sous la surface dans l'épaisse levée des coquillages... ».

Chaque année, également, avaient lieu les régates ; elles se préparaient minutieusement à l'avance : les coques étaient poncées à la peau d' « orbiche » puis réespalmées à grand renfort d'huile de coude, les grandes voilures de régates envergées avec des voiles soigneusement choisies et éprouvées, alors seulement les patrons pouvaient-ils se livrer à des luttes homériques et parfois fratricides. Qui pourra un jour écrire l'histoire de ces régates épiques où le « tribord amures » était remplacé par « Ote-toi de là ou je t'aborde »... qui racontera les sanglantes bagarres dans les cafés après une course où un Granvillais avait eu le mauvais goût de gagner... tout cela appartient aujourd'hui à un passé qui s'éloigne et déjà sont morts bien de ceux qui ont vécu cette époque à son apogée.

★
★

Apparue en baie de Cancale vers 1830, complètement disparue aujourd'hui, la bisquine pose une énigme.

En ce qui concerne les formes et le gréement ; il est possible encore que les filiations soient bien difficiles à établir, d'y voir le résultat d'une évolution locale d'un type de bateau très répandu sur toutes les côtes du Ponant et de la Manche au XVIII^e siècle : le chasse-marée dont il est question dans l'édition PANCKOUKE de la Grande Encyclopédie (1783) et dans l'*Architecture Navalis Mercatoria* de CHAPMAN (1768) et dont on retrouve des variantes dans de nombreux ports : le harenguier de Fécamp,

la chaloupe paimblotine, le chasse-marée de Pouliguen, le flambart puis la plate du Havre et de Honfleur, la chaloupe rochelaise, le lougre de Gravelines, etc... et en Angleterre le Hastings Lugger, le Mount's Bay Lugger et le Yorkshire Lugger pour n'en citer que trois. La chose intéressante à noter est que la bisquine de Cancale a été, sans aucun doute, le dernier représentant de ce genre de bâtiments à naviguer.

L'énigme est le nom de *bisquine* ; celui-ci apparaît pour la première fois dans le Dictionnaire de Marine de l'Amiral WUILLAUMEZ (1825) puis dans le LITTRÉ (1872) ; tous les autres dictionnaires postérieurs le signalent ensuite. Ce qui est certain c'est que le mot n'est pas propre à la baie de Saint-Malo : THOMASSIN, dans son traité de grément de 1867, écrit : « on construit beaucoup de bisquines de Caen à Dunkerque », un numéro de « Yacht » de 1895 contient un article sur les bisquines de Barfleur, au musée de La Rochelle est exposé un modèle de bisquine ponantaise, etc... S'il s'agit donc d'une étymologie locale, le cercle des recherches est assez vaste car où le mot a-t-il été inventé ? Faut-il comme LITTRÉ faire venir bisquine de la baie de Biscaye ou comme MERRIEN du breton *Pesk* (séduisant pour des bretons, mais infiniment peu probable) ? La question reste à débattre et pourrait faire l'objet d'intéressantes investigations.

Remarquons en terminant combien il est regrettable qu'en France l'étude des bateaux de pêche régionaux n'ait suscité que peu d'intérêt comparativement à ce qui a été fait à l'étranger. L'auteur de ces lignes souhaite être imité des « ship lovers » d'autres ports de Bretagne, avec qui il aurait infiniment de plaisir à correspondre.