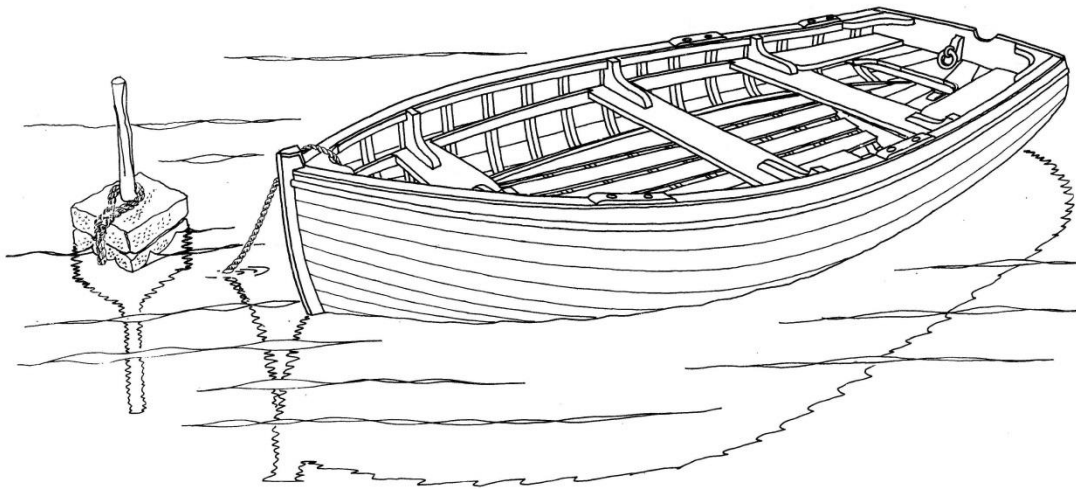




## Histoire maritime de Bretagne Nord

# Le canot de la Rance de 10 pieds, par Jean le Bot

---



*Canot de la Rance au mouillage sur son tangon*

Les bateaux du patrimoine, bateaux anciens restaurés ou répliques de construction récente, ont souvent une annexe moderne un semi rigide avec un puissant moteur hors-bord. on me dit que cela est obligatoire et fait partie de la liste d'armement imposée par les affaires maritime, cela offre certainement des avantages pratiques et de sécurité, mais quel dommage que les bateaux traditionnels n'adoptent pas comme annexe un canot classique. Depuis une trentaines d'années un grand nombre de petits canots en bois ont disparu faute d'entretien mais surtout faute d'intérêt. Ces petits canots, autrefois si nombreux sur nos côtes sont les oubliés du patrimoine maritimes. Pourtant le monde des petits canot est riche en variétés de formes, en types de construction et en usages.

L'article de Jean Le Bot publié en 1974 dans la revue « le petit perroquet » et repris dans le N°113 du Chasse-Marée en 1998 est certainement le meilleur article consacré à un type de petit canot

Cet article a une approche ethnologique et technique, expliquant dans le détail la construction d'un petit bateau, l'outillage et le vocabulaire des charpentiers de marine la Rance en pays Gallo. Cette étude complète nous montre la diversité du vocabulaire maritime en particulier en pays gallo, nous allons découvrir ce que veut dire : un canaque, le vieux bord, la manelle, le dégaige, le chantier mordant, ou bien encore le verbe étaumusser.

Cet article est un véritable monument de l'ethnologie maritime et mérite d'être diffusé plus largement c'est pour cela que je le publie dans son intégralité sur ce site.



## Histoire maritime de Bretagne Nord

28

Jean Le Bot

### le canot de Rance de 10 pieds

étude de la technique  
de sa construction  
et de l'outillage utilisé



Cette étude de Jean Le Bot, professeur à l'Université de Rennes, constitue peut-être le document le plus important jamais publié dans le P.P. Le canot de la Rance est certes une embarcation mineure ; mais qu'on ne s'y trompe pas. Cette monographie, expression écrite et graphique d'une tradition technologique recueillie à la source même, au moment de son déclin, marquera un chapitre d'importance dans l'histoire de la construction des bateaux en bois sur le littoral français.

On n'a guère idée de nos jours des techniques couramment utilisées dans les chantiers pour la construction des petites embarcations, ce sujet trop modeste n'a pas été abordé dans les grands traités anciens d'architecture navale et cette technologie s'est transmise par voie orale jusqu'aux derniers jours de la voile où les charpentiers travaillaient avec un outillage et des méthodes pratiquement identiques à ce qui existait déjà au XVII<sup>e</sup> siècle. On a beaucoup parlé, par exemple, des tentatives de préfabrication mises en œuvre à cette époque et tout le monde connaît la fameuse galère construite en un jour sur l'ordre de Colbert ; on sait moins par contre qu'il était de pratique courante pour les embarcations de les préfabriquer pour pouvoir les embarquer « en fagot », on pouvait ensuite aisément les remonter à la demande avec les moyens du bord ; de telles techniques ont duré très longtemps et avant l'apparition des doris dans la région de St-Malo, on construisait ainsi des chaloupes qui étaient envoyées démontées à Terre-Neuve pour la pêche de la morue. Les techniques de construction décrites dans le présent article se réfèrent aux tous premiers jours de l'apparition de la mécanisation dans les chantiers et si l'on peut voir sur une des planches la silhouette d'une scie à ruban, il faut savoir que celle-ci était entièrement en bois, que son apparition dans la région de St-Malo passait encore pour un événement et que les charpentiers utilisaient encore presque exclusivement la hache et l'herminette.

Vers les années 1900, presque tous les chantiers de la Rance construisaient des canots à membrure ployée et varangues découpées qui servaient d'embarcation de service et de pêche ; ces « canots de la rivière » étaient particulièrement réputés dans la région en raison de leur robustesse et de leur relative légèreté, ils étaient généralement construits en orme : ce bois prend très bien la vapeur, est facile à « caser » et « décaser », enfin s'il pourrit facilement dans l'eau douce, il résiste très bien à l'eau de mer.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

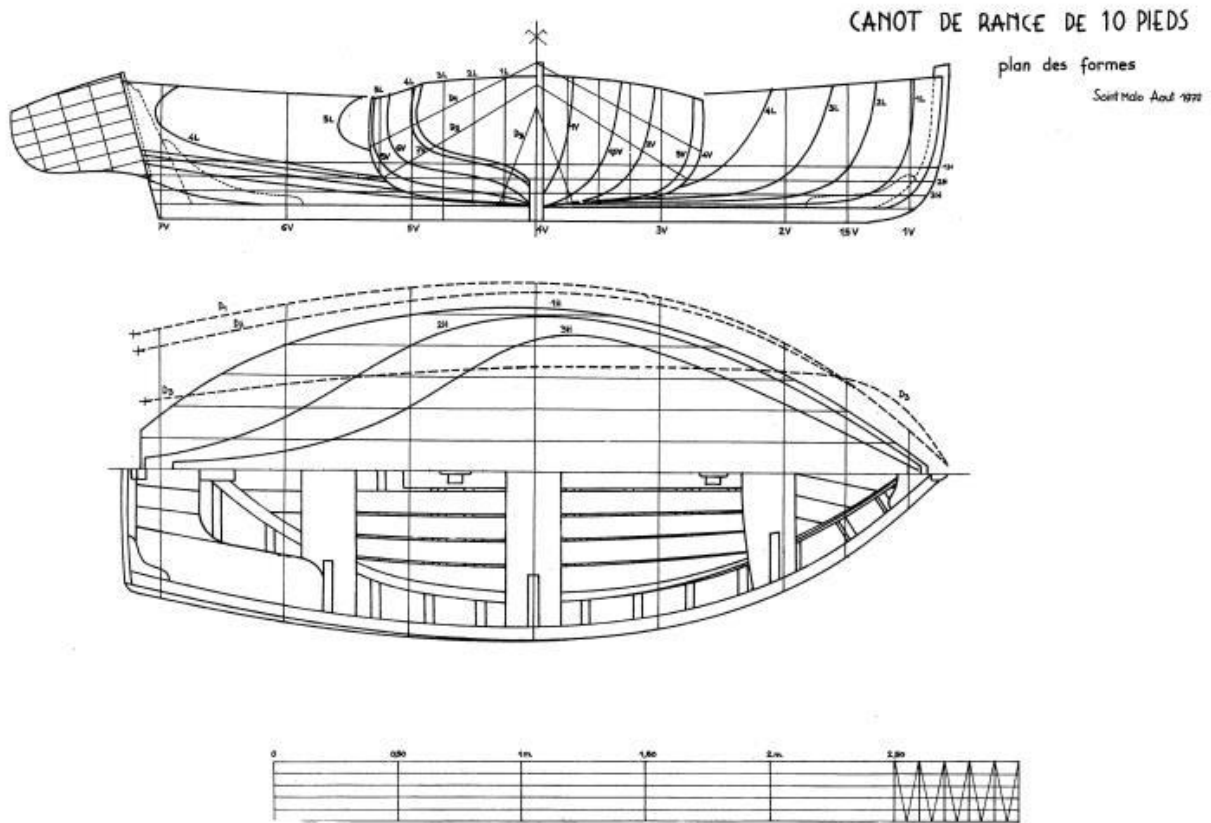
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

29



Les canots de 10 pieds étaient les plus petits des canots de la rivière qui pouvaient aller jusqu'à 15 pieds ; ils servaient d'annexe pour les chalands de Rance et les Sloops. Le plan des formes reproduit dans cet article est évidemment apocryphe, jamais ces bateaux n'ont été dessinés et il n'en existe plus un seul exemplaire ; j'ai effectué ce tracé sur les indications de mon vieil ami Lemarchand de la Landriais qui a construit assez de canots dans son chantier pour se souvenir avec précision de leurs formes ; il se souvient également du prix qu'il les vendait : 14 francs du pied, peints à deux couches mais sans les avirons. On notera sur le dessin que ces bateaux avaient très peu de tonture, une faible rentrée à l'arrière et un tournant de bonchain très sec.

Il y avait toujours au chantier Lemarchand un charpentier spécialisé dans la construction de ces embarcations : c'était le « canotier » ; il n'est pas exagéré de dire que cet ouvrier était un véritable artiste dont le coup d'œil et l'adresse conditionnaient la qualité du travail ; il suffira pour s'en convaincre de voir par exemple sur la planche 1 comment on « rangeait de bois » en ajustant les varangues à la hache. Il eut sans doute fallu de nombreuses pages pour décrire toutes les opérations qui se succédaient dans la construction d'un canot ; j'ai préféré dessiner 5 planches représentant les principaux stades du travail en accompagnant chacune d'un texte explicatif reproduisant, en particulier, les savoureux termes « techniques » des charpentiers de la Rance.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



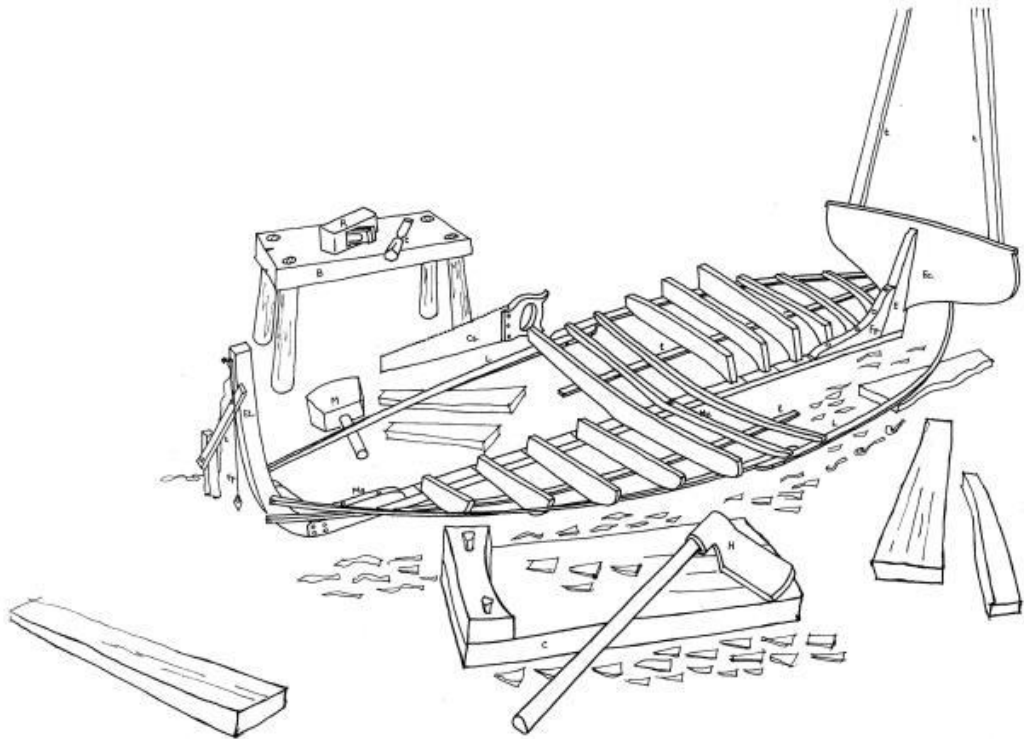


## Histoire maritime de Bretagne Nord

30

### CANOT DE RANCE DE 10 PIEDS

construction  
planche 1



#### Légende Planche I

Le dessin représente, achevé, le premier stade de la construction que l'on appelle « ranger de bois ».

On a d'abord rapporté l'Etrave Et. sur la quille Q par un assemblage à mi-bois qui, après ajustage a été chevillé en bois puis raboté, un petit marsouin Ma a ensuite été ajouté pour « marier l'écart ».

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France



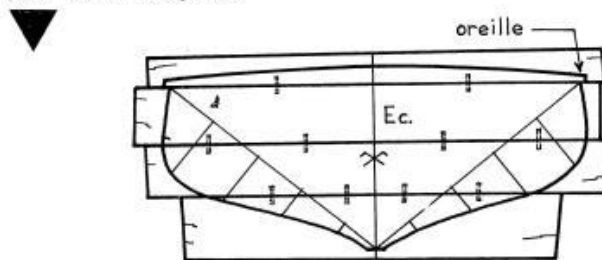
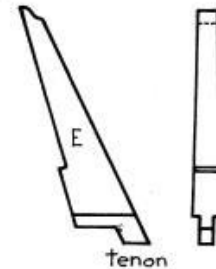


## Histoire maritime de Bretagne Nord

31

Puis on a rapporté l'étambot E, par un assemblage à tenon et mortaise renforcé par les fausses pièces Fp.

L'écusson Ec a été tiré dans des planches assemblées par des goujons en fer, un côté a été tracé et l'autre « caillebotté » (report du tracé) puis on l'a scié et ajusté d'un coup de rabot « à cueillir la ligne » en laissant assez de gras pour l'équerrage. On notera sur le détail ci-contre la position des « oreilles » que l'on retrouvera sur les dessins d'ensemble. L'écusson est cloué sur l'étambot mais on ne fixe définitivement que la planche inférieure, ce n'est que lorsque le bateau sera presque terminé qu'on clouera l'ensemble après avoir mis des presses pour serrer les joints.



On a alors réglé la verticalité de l'étrave au fil à plomb Fp et l'on a calé l'ensemble avec des « tersillons » t fixés sur un piquet à l'étrave et sur une solive du chantier à l'écusson.

On trace sur la quille le milieu du canot ; on découpe, en utilisant un gabarit, la maîtresse varangue Mv, on la pose sur la quille, l'avant de la varangue sur le trait, on la croise, on la balance puis on la cloue en place. On dispose alors, babord et tribord une lisse de forme L assemblée en deux parties qui est provisoirement clouée à l'étrave, à l'écusson et à l'extrémité de la maîtresse varangue.

On trace maintenant l'« égal » (21 cm) sur la quille et l'on amène des plateaux de bois tirés à l'épaisseur des varangues, on façonne le dessous de chaque varangue en présentant, traçant à la craie puis retouchant à la hache jusqu'à obtenir une forme satisfaisante, pour cela on s'aide au besoin de quelques lisses l. On range ainsi de bois, babord devant, tribord derrière, le coup d'œil étant de cette manière plus aisé pour apprécier le rangement des varangues ; noter sur le dessin le décalage des varangues dans le quartier de l'arrière qui sont avancées par rapport au tracé de l'égal de la largeur d'une membrure.

Lorsque l'on a fini de ranger de bois on termine les varangues en les tirant d'épaisseur à la scie à ruban (voir planche IV) ; pour corriger éventuellement une déformation de la varangue due au travail du bois, on scie en approchant le trait en plusieurs fois et en présentant puis retouchant si nécessaire le dessous de la varangue. On reporte alors le tracé pour obtenir les demi-varangues babord de l'arrière et tribord de l'avant.

Le dessin représente en outre quelques-uns des outils du charpentier utilisés dans la construction des canots : la hache H, le ciseau à bois C, le maillet M, le rabot R, le couteau-serret Cs et encore le bruchet B, sorte d'établi rudimentaire, enfin le chantier C sur lequel on bûchait à la hache les bois.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France

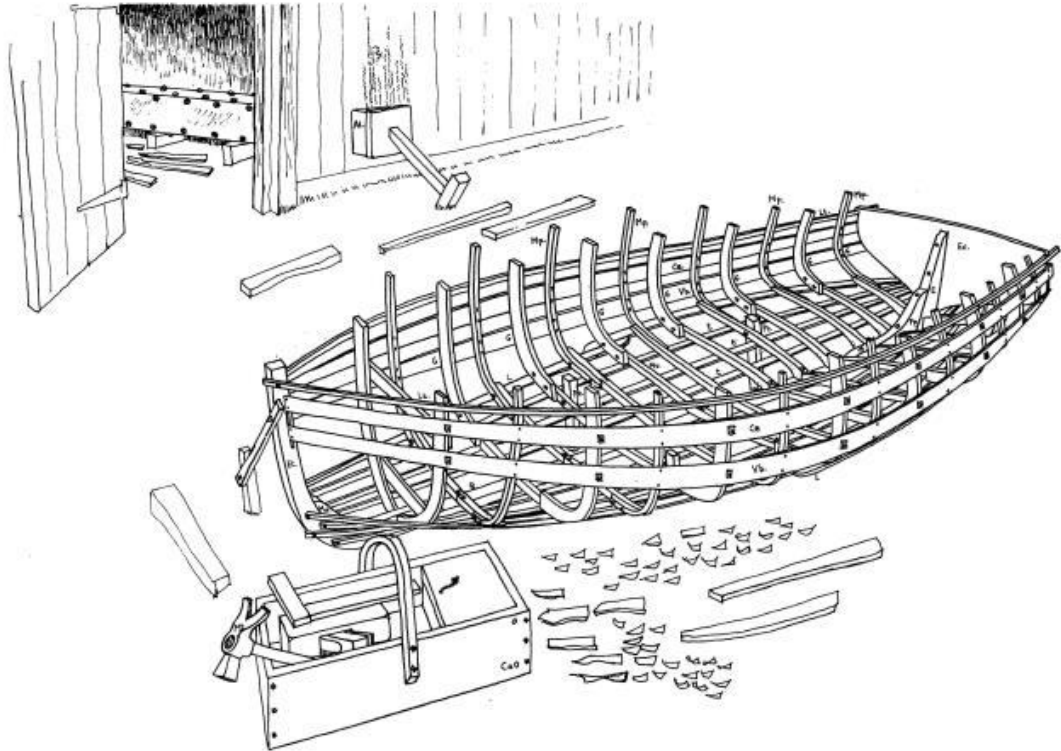




## Histoire maritime de Bretagne Nord

### CANOT DE RANCE DE 10 PIEDS

construction  
planche II



#### Légende Planche II

Le canot est représenté au second stade de sa construction : après avoir mis en place les varangues comme il est montré sur la planche I, on a apporté un tas de gabarits de genoux G et on a choisi ceux qui pouvaient convenir ; on les a mis en place en utilisant des lisses pour faire « belle ligne » puis on les a cloués provisoirement dans les varangues.



## Histoire maritime de Bretagne Nord

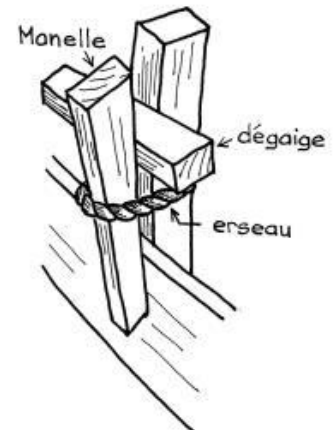
33

On a ensuite posé une lisse Lt. définissant la tonture du canot ; on trace alors sur les gabarits la partie inférieure du premier bordé ou « clin » ; à l'aide d'« un règle à brocheter » on reporte cette courbe sur une planche dont on tire le second bordé ou « ceinture ». Cette ceinture Ce est mise en place sur le canot en la clouant provisoirement dans les genoux en utilisant des « canaques », faciles à faire sauter d'un coup de ciseau pour retirer le clou ; la ceinture est définitivement clouée à l'écusson et à l'étrave où l'on a piqué à la demande la rablure.

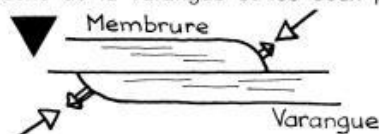


On met ensuite en place de la même manière le « vieux bord » Vb., quatrième bordé à partir du haut, en laissant un espace vide à peu près égal à la ceinture.

La ceinture et le vieux bord comme toutes les autres virures qui seront ensuite mise en place sont « casées » à l'intérieur au rabot rond pour donner la courbure indiquée par les gabarits ; enfin pour faire venir le bordé, on utilise les leviers schématisés ci-contre : un morceau de bois appelé « manelle » prend appui sur un erseau en cordage coiffant un gabarit et le serrage s'effectue en tapant un coin constitué d'un morceau de bois quelconque appelé « dégaige ».



On dispose ensuite dans les fonds quelques lisses ou « tersillons » t puis on commence à mettre en place la membrure ployée Mp. dans les mailles laissées libres par les gabarits. Ces membres croisent avec la varangue d'environ 30 cm, leur extrémité est « étaumussée » c'est-à-dire arrondie comme celle de la varangue et les deux pièces sont « clouées de joue ».



Les membrures sont enfin clouées définitivement dans la ceinture et le vieux bord avec de petites carvelles dont la pointe est rabattue à l'intérieur.

On enlève alors les gabarits de genoux et on les remplace successivement par des membres jusqu'à ce que le canot soit entièrement monté en membrures sauf à l'extrême avant où l'on met deux ou trois membres de gabarit, c'est-à-dire découpées, et que l'on dévoie légèrement en raison de l'équerrage.

On remarquera à la partie supérieure gauche du dessin l'« alambic » Al, servant à étuver les membrures pour les ployer : il est construit en madriers de bois assemblés par des tirants boulonnés et sa porte rudimentaire dépasse la paroi du hangar, c'est la chaudière fournissant en vapeur la machine du chantier qui l'alimente par un tuyau de cuivre.

Pour mettre en place les membrures ployées, un mousse est dans le canot, le charpentier va à l'alambic, un autre mousse ouvre la porte, l'ouvrier se saisit de la pièce de bois et la porte est aussitôt refermée ; dès le bois sorti, le charpentier commence à le plier sur son genou, lui donnant aussi la courbure sur les droits puis il court au canot, passe la membrure au mousse qui la met en place d'après le tracé effectué à l'avance sur la ceinture et le vieux bord et la maintient du genou et des mains pendant que le charpentier enfonce les clous de l'extérieur.

On voit encore sur le dessin la caisse à outil du charpentier CaO avec son petit équipet où l'on rangeait le fil à plomb, le cordeau à ligner et le blanc, dans la caisse on voit le marteau de charpentier Mt.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France



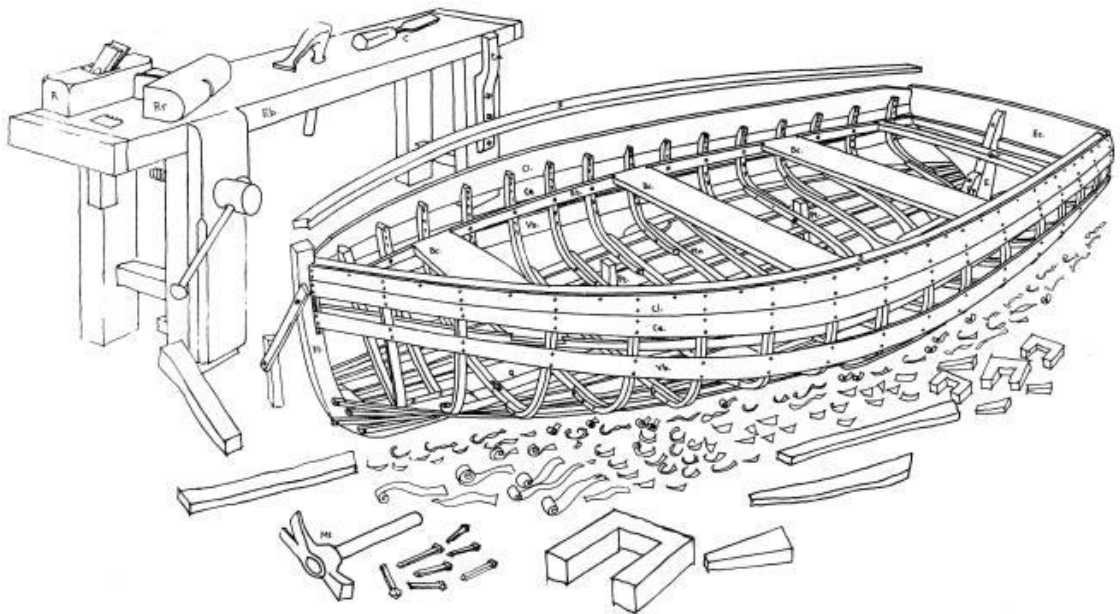


## Histoire maritime de Bretagne Nord

34

### CANOT DE RANCE DE 10 PIEDS

construction  
planche III



#### Légende Planche III

Sur cette planche, le canot est représenté au dernier stade de la construction avant d'être complètement bordé.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)







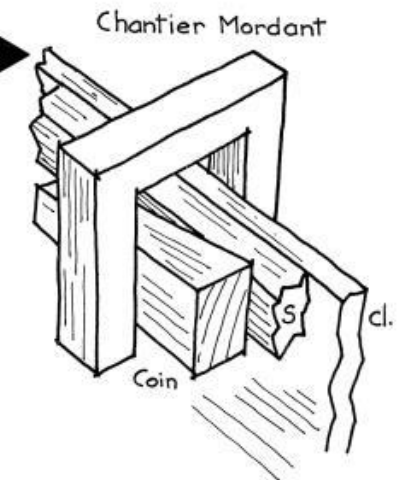
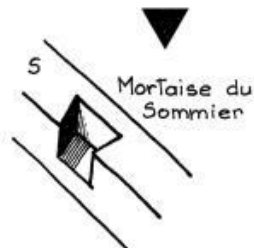
## Histoire maritime de Bretagne Nord

35

On a mis en place la membrure ployée, puis on a posé la serre des bancs Sb. et les trois bancs Bc ainsi qu'un barrot Ba à l'arrière ; la section des bancs est représentée ci-contre, ils sont assemblés à queue d'aronde dans la serre. On a ensuite coupé la tête des membres à 30 mm au-dessous de la lisse de tonture pour tenir compte de l'épaisseur du sommier, puis on a posé le clin Ci en le laissant sensiblement plus large que prévu, on a alors « étaumussé » au ciseau la tête des membres en vue de leur assemblage dans le sommier.



On a mis à l'alambic le sommier et on l'applique avec des « chantiers mordants » sur l'extérieur du bateau pour lui faire prendre sa forme, lorsqu'il est refroidi on le présente à l'intérieur, on façonne les extrémités et on trace la tête des membres puis on descend les mortaises au ciseau.



On met alors le sommier en place en forçant les têtes des membres dans les mortaises, on le cloue dans le clin puis on affleure au rabot le dessus du clin.

Le dessin représente le sommier babord S posé et le clin affleuré tandis que l'on voit à tribord le sommier en cours de pose.

Pour terminer cette phase de la construction, on mettra en place le plat bord qui est ajusté au rabot au franc du clin et du sommier, puis des « courbatons » sur les bancs, une petite courbe à l'avant et deux petites courbes à l'écusson.

On notera encore sur le dessin les palets Pt enfoncés dans le sol dans lesquels sont clouées provisoirement des varangues pour tenir debout le canot ; enfin on voit l'établi Eb servant pour raboter les bordés, il possède un taquet Ta qui reçoit les virures serrées dans la presse. Sur l'établi se trouve un rabot rond Rr servant à « caser » le bordé (voir planche II).

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France



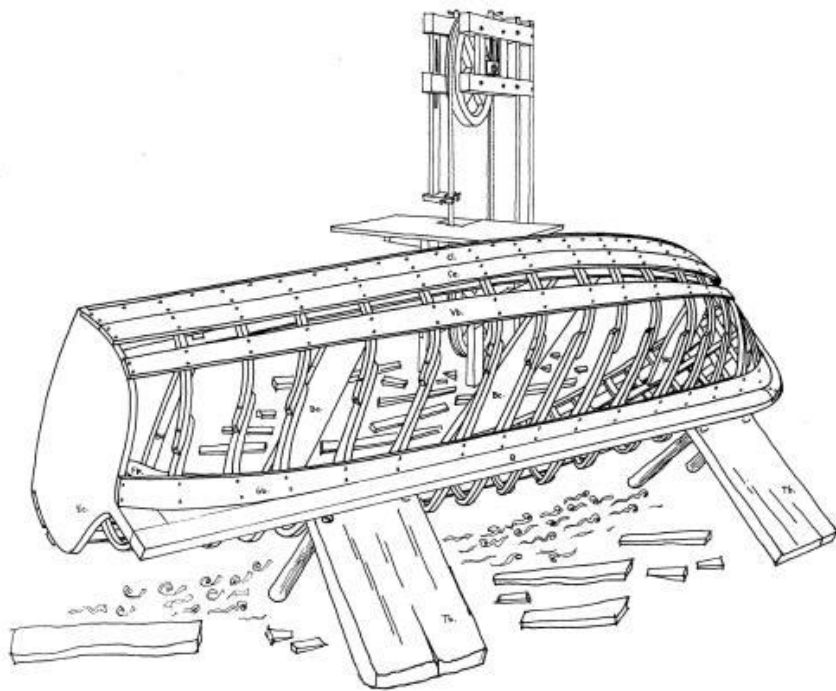


## Histoire maritime de Bretagne Nord

36

### CANOT DE RANCE DE 10 PIEDS

construction  
planche IV



#### Légende Planche IV

Le canot est représenté en cours d'exécution du bordé. On l'a libéré des accores qui le tenaient jusqu'à présent vertical et couché sur le côté en le calant avec des « tiens bon » Tb. engagés sous la quille.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

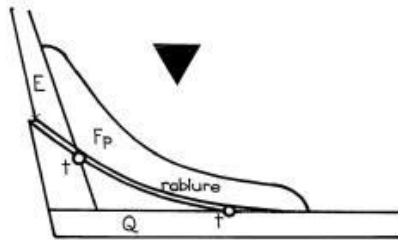




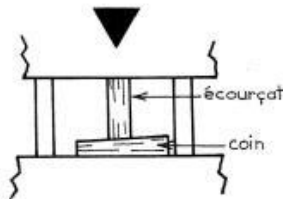
## Histoire maritime de Bretagne Nord

37

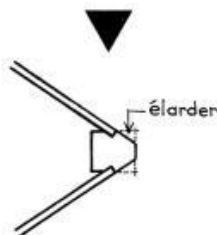
On a piqué les rablures dans l'étrave et dans les fausses pièces et l'on a mis en place les chevilles à couper l'eau comme indiqué sur le détail ci-contre : on perce des trous *t* sur les joints et l'on y tape des chevilles en bois tendre qui gonfleront à l'eau et étancheront le raccord entre les fausses pièces l'étambot et la quille ; on procède de même à l'étrave.



On a posé le galbord Gb. ou « bordaulingue », brocheté avec soin et on va maintenant continuer à border en montant ; pour faire serrer les virures on utilise des « écourçats » et des coins comme indiqué.



On termine en mettant en place les « clôtures » entre le vieux-bord et la ceinture, la ceinture et le dernier en partant du bas. On finit « d'élarder » l'étrave.



Il ne restera plus qu'à chasser les pointes, donner un coup de rabot en travers pour arrondir le bateau puis un léger coup en long. On pourra alors procéder au calfatage.

On remarquera sur le dessin, derrière le canot, la scie à ruban ; cette machine entièrement en bois, fut construite en 1883 par F. LEMARCHAND à La Landriais ; à l'époque ce fut la première scie à ruban en service entre Brest et Cherbourg, elle était primitivement entraînée par un manège à cheval avant l'acquisition par le chantier d'une machine à vapeur ; elle fut utilisée jusqu'en 1927.

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France



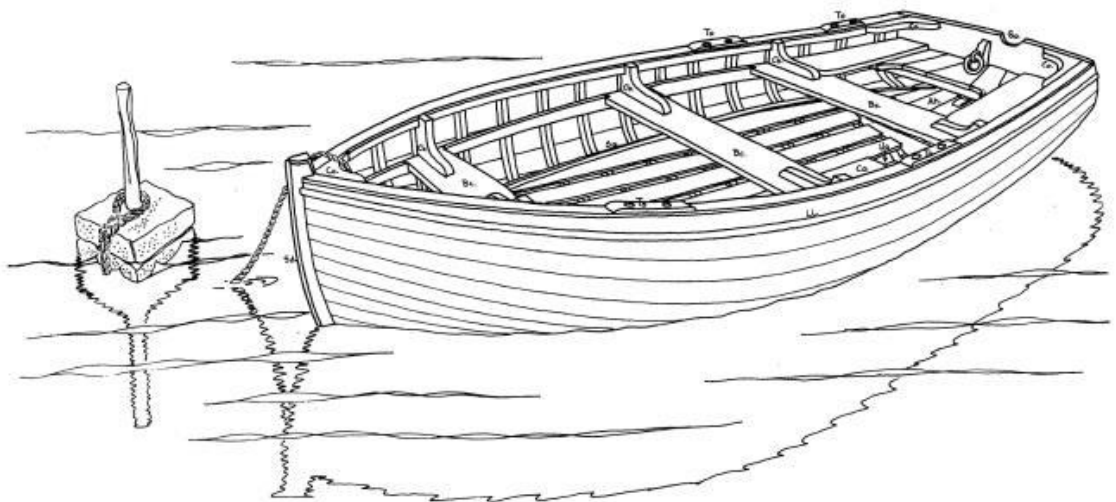


## Histoire maritime de Bretagne Nord

38

### CANOT DE RANCE DE 10 PIEDS

construction  
planche V



#### Légende Planche V

Le dessin représente le canot achevé.  
On remarquera les « courbatons » Cb des bancs et les petites courbes Co dont il a été fait mention planche III. On a également posé le liston Li dont le dessous est comme le dessous du clin..

Avril 2015 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

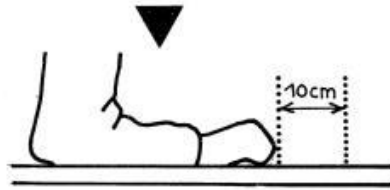




## Histoire maritime de Bretagne Nord

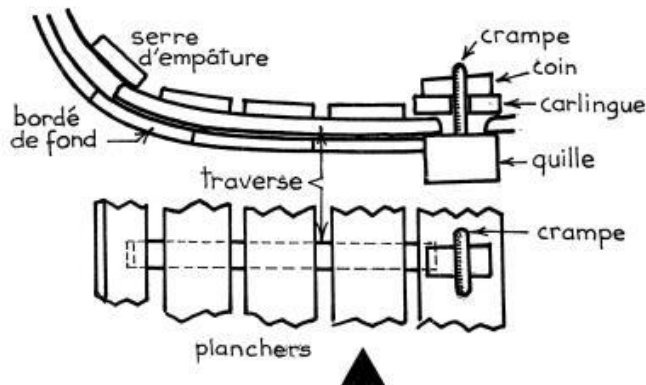
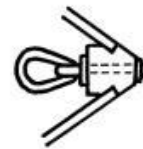
39

Sur le plat bord, on voit les toletières To dont l'emplacement, par rapport au banc, est donné par la coudée du charpentier. Noter qu'il n'y a aux bancs de l'avant et de l'arrière qu'une seule toletière : babord devant et tribord derrière, noter également le trou de godille Go à babord dans l'écusson.



Les pièces de forge ont été posées : la sous-drague Sd qui part d'une pièce de fer plat capelant la tête de l'étrave et est constituée d'un fer demi-rond le long de l'étrave qui s'élargit sous la quille pour remonter de 10 à 15 cm le long de l'étambot. L'anneau de la bosse n'est pas vu sur le dessin, il est représenté sur le détail ci-contre, mais on voit l'anneau circulaire de l'arrière chevillé à travers l'étambot.

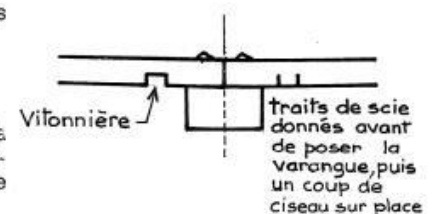
axe de l'anneau à 25 cm sous la courbe d'étrave



Les planchers du milieu du canot sont assemblés sur des traverses découpées suivant la courbe des fonds et dont une extrémité s'engage sous la serre d'empature Sa qui court de l'étrave aux fausses pièces et l'autre sous la carlingue Ca : il s'agit d'une pièce de bois munie de deux mortaises qui laissent passer des crampes en fer fixées dans la quille et dans lesquelles on engage des coins qui bloquent la carlingue en place.

A l'avant et à l'arrière, les planchers sont complétés par deux petits « anghenouets » triangulaires comme Ah.

On remarquera sur le dessin un espace laissé libre sur l'arrière de la carlingue, c'est l'« uça » Ua, permettant d'écoper l'eau qui s'y rassemble par les « vitonnières » ménagées dans les varangues de chaque côté de la quille.





## Histoire maritime de Bretagne Nord



*Jean Le bot , l'amateur de marine comme il aimait modestement se définir*

Jean le Bot, scientifique de formation, professeur de physique à l'université de Rennes, puis directeur de l'IUT de Rennes , a été l'un des premiers à s'intéresser dès les années 50 au patrimoine maritime de Bretagne nord, et plus spécifiquement celui du pays malouin. Ses rencontres avec les anciens marins de la voile et charpentiers et en particulier avec son ami Lemarchand constructeur à la Landriais sur la Rance ont été particulièrement riches. Modéliste et dessinateur de talent Jean le Bot a relevé et tracé de nombreux plans de bateaux traditionnels. Il a écrit plusieurs livres devenus références dans le domaine « Bateaux des côtes de Bretagne Nord » ou « la Bisquine de Cancale et Granville » avec l'étude complète de la Bisquine la Perle Can55 qui a permis la construction de la Cancalaise.

Jean le Bot nous a quitté en 2010 à l'âge de 89 ans, je l'avais rencontré chez lui à Rennes en 1989, passionnant et passionné, il m'avait encouragé à poursuivre mes recherches en histoire maritime.