



Les culs carrés des lougres du Légué



Le Légué, ou plus exactement le port d'échouage de Sous La tour, est le port de pêche de St Briec, les lougres ont à l'échouage à basse mer

A partir de 1865, la pêche au port du Légué à Plérin se développe suite aux initiatives du lieutenant de vaisseau Cavelier de Cuverville en charge du contrôle des pêches de la baie de Saint Briec à bord du cotre de l'état Le Pluvier. Pour améliorer, les conditions de travail des pêcheurs et augmenter la productivité, Il crée une société d'encouragement à la pêche côtière pouvant servir de modèle de fonctionnement aux pêcheurs locaux. Pour cette société, il impose aux chantiers un cahier des charges précis pour la réalisation d'un nouveau type bateau ponté de 9 m de quille sur la grève. Plusieurs chantiers de la région répondent à cet appel d'offre pour construire des bateaux modèles: Pilvin (dit Tanguy) à Paimpol, Frélicot au Légué, Tranchemer à la Richardais et Minier à Binic. Quatre bateaux sont construits dans ces chantiers fin 1865 : le Corsaire, l'Alerte, Le feu Follet et le Progrès. Des constructions de sources différentes répondant à un même cahier des charges permettent de comparer la production des chantiers, j'y reviendrais dans un autre article.

Le bateau doit être ponté, contrairement aux habitudes locales, et avoir un francs bord important son arrière est à cul de poule et reste gréé en lougre

Arrivée du chemin de fer, permettant un écoulement rapide de la pêche et une demande accrue d'amendement marin pour le développement de l'agriculture contribue largement à la croissance de l'armement local.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Vers 1900, on retrouve au légué des bateaux avec certaines caractéristiques originales, portant sur le plan de pont et sur un prolongement du haut du tableau. Ces bateaux atypiques sont certainement de construction locale au légué, en parallèle on voit également au légué d'autres lougres adoptant un arrière à voute, ils sont peut-être de construction externe, Jean le Bot dans son livre « bateaux des côtes de Bretagne nord » publie le plan de la Jeanne d'arc un lougre du légué construit par le chantier Lemarchand à la Richardais sur les rives de la Rance en 1895. C'est à partir de ce plan que l'association Le grand-Léjon à fait construire en 1992, par charpentier Yvon Clochet, Le Grand Léjon. Le chantier Kérenfors de Roscoff construit également quelques unités neuves pour les pêcheurs du Légué avant la guerre de 14.



Magnifique photo des lougres faisant sécher leurs voiles à l'échouage pour nettoyage de la coque,, sur la droite le Charles SB 823. Les bateaux du Légué échouent à chaque marée sur le flanc et ne béquillent pas, une épaisse sous-drague ou bordé d'échouage supporte le bateau à l'échouage, le maître couple est en V le bouchain est modéré, le franc bord est important et bien vertical ce qui donne un volume au-dessus de flottaison important ce qui permet au bateau de transporter une charge lorsqu'il pratique la « pêche » au sable. Le tableau bien large à une jolie forme en cœur.

Le gréement et la voilure : le grand mât est très long et a une forte quête, le mât de misaine est nettement plus court et, a une faible quête, le bout dehors (Appelé bâton de foc en 1865 par

Septembre 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

M. de Cuverville). Seule la grand-voile est surmonté d'un hunier de bonne surface, la grand-voile à bordure libre se borde un palan de chaque bord au coin du tableau.



Sur ce détail d'une cette carte postale ancienne, sur le lougre à l'arrière-plan on voit bien le prolongement du tableau d'une trentaine de centimètres formant une sorte de coffre d'une trentaine de centimètres de hauteur également, l'étambot semble doublé à l'extérieur du tableau et le gouvernail reste à l'extérieur du tout, le lougre au premier plan ne semble pas avoir ce type d'extension on y voit bien sa potence de drague ainsi que la drague suspendue avec son sac en forte toile

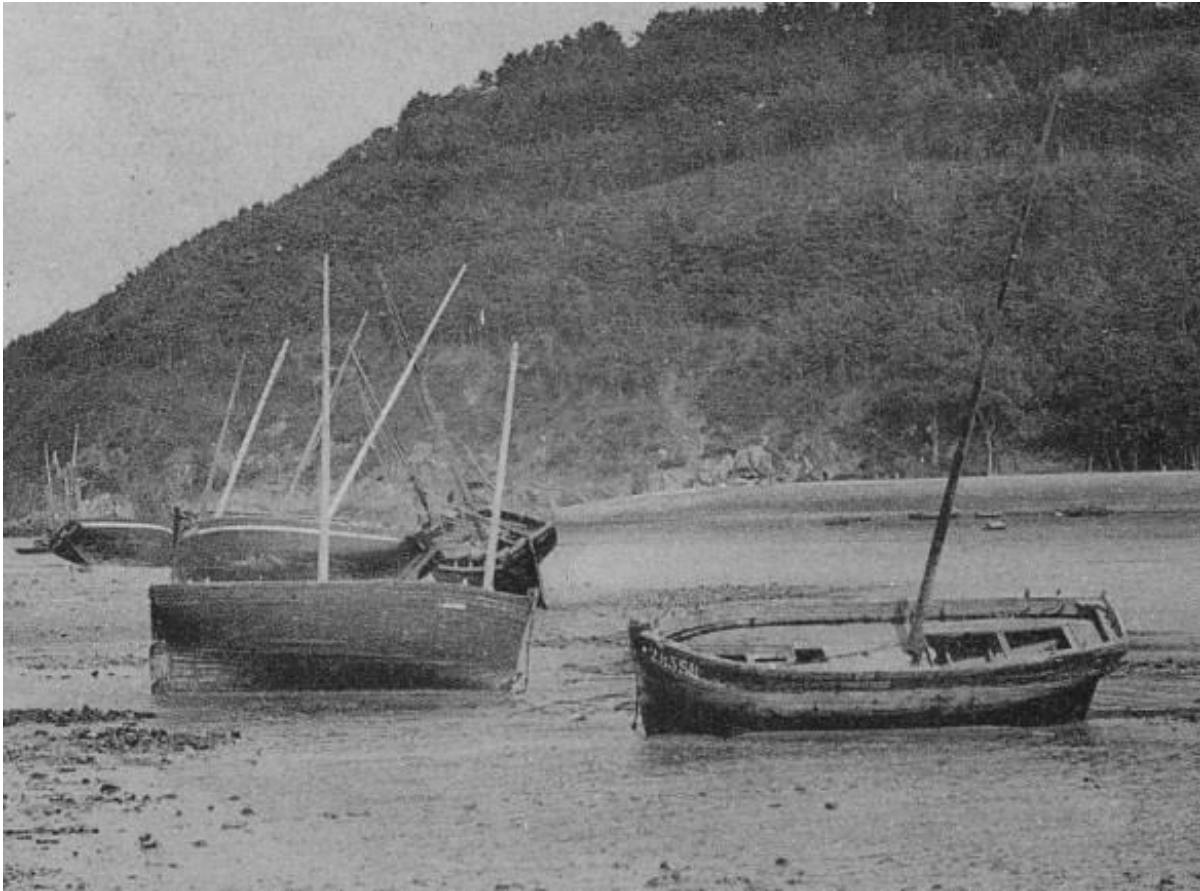
Septembre 2015 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



Ce détail de CPA, nous permet de bien voir sur le bateau de droite le plan de pont original de ces lougres. à l'arrière cette voute carrée renforcée aux angles par deux forte courbe, Le plan de pont ressemble plus à un bateau creux recouvert d'un pont qu'à un bateau ponté : en arrière du mât le bateau est intermédiaire entre bateau creux et bateau pontée, un espace assez grand forme une « chambre » occupé au centre par un banc transversal, l'étambrai de grand mât est certainement dans un fort blanc transversal en avant du grand mât le lougre est ponté avec un petit panneau d'accès à la cale, Le bateau de gauche, sans cul carré nous permet d'apprécier les formes générales avec son étrave et son étambot verticaux. Les trois lougres au second plan ont tous un cul carré.

Septembre 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



Magnifique photo du lougre Albert, malgré des formes assez lourdes son tableau est bien dégagé au-dessus de la flottaison et lui donne une belle coulées arrière et les fond sont bien en V, sur son cul carré, ou voute carré est peint à bâbord le nom et à tribord en toutes lettres le quartier maritime Saint Brieuc Je n'ai pas trouvé de description contemporaine de ces bateaux j'ai donc donné arbitrairement le nom cul carré à cette extension du tableau. On peut se poser la question sur l'intérêt de cette extension, je ne pense pas que cela serve à augmenter le volume de flottabilité de l'arrière pour un meilleur comportement par forte vagues, ni à augmenter la longueur en flottaison, je pense que ce prolongement du tableau sert à reculer le palan d'écoute de grand-voile et permet par conséquent d'augmenter la surface de la grand-voile sans ajouter un gui.

Septembre 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

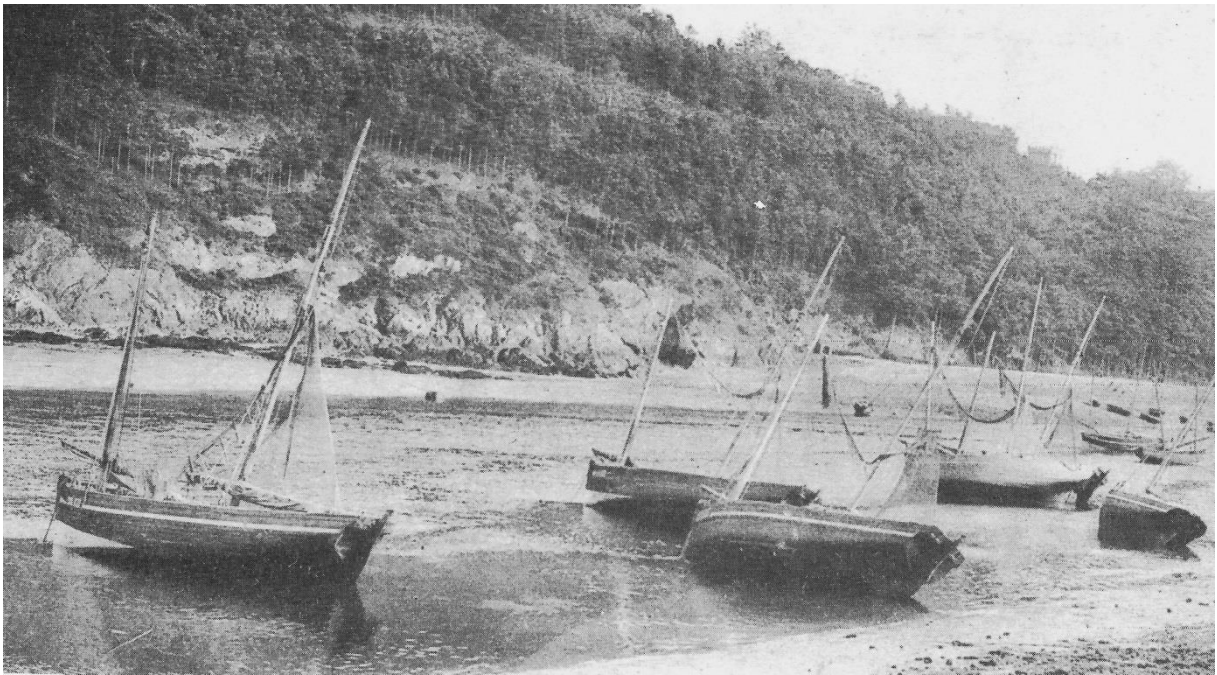


Sur cette photo de Du Cleuziou vers 1900 (Archives départementales des Côtes d'Armor) on voit bien, sur ces deux lougres désarmés, le plan de pont précédemment décrit la chambre arrière ne semble pas entouré d'un hiloire important, ou est loin du cahier des charges de Cavalier de Cuverville demandant des panneaux fermant hermétiquement,. Au pied du grand-mât à bâbord une pompe de type ancien, traversant la lisse deux bittes de chaque bord à l'arrière et une à l'avant, l'étambrai du mât de misaine est au niveau du plat bord et forme un petit pontage, aucun guindeau, ni tourniquet (ou ouinche comme sur les bisquines) ne sont visible, alors que sur les bateaux modèles il y en avait un de construction granvillaise. Le lougre au second plan à gauche est ponté avec un petit roof à l'arrière bien qu'ayant lui aussi un cul carré.

L'étude de ces quelques documents photographique montre bien la diversité au sein de type,



Histoire maritime de Bretagne Nord



Cinq lougres à cul carré, le franc bord généreux leur permet aussi de se redresser facilement à la marée montante, les bateaux ne peuvent béquiller sur la vase mole de l'estuaire

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

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

