



Histoire maritime de Bretagne Nord

1901, 244 bateaux construits au premier trimestre en Bretagne nord !



Lancement à Roscoff au chantier Kérenfors du « Laissez dire » un lougre pour le port de Sous-la-tour le Legué quartier maritime de Saint-Brieuc (Coll. privée)

244 bateaux neufs lancés dans les chantiers navals de Bretagne nord, pour un trimestre, ce chiffre peut paraître étonnant nous allons voir grâce aux statistiques publiées dans La revue Maritime du ministère de la Marine (T49 du quatrième trimestre 1901) ce qu'il recouvre.

En premier lieu cette statistique ne correspond pas à l'ensemble des constructions mais uniquement aux bateaux de pêche Les chantiers de Bretagne nord construisaient également à cette époque de nombreuses unités destinées au bornage et au cabotage et également des yachts mais ceux-ci étaient plus rares.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Bateaux de pêche lancés entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1901

Port	Type de bateau	Nombre	Tonnage par port
Cancale	Terre-Neuvier	1	<i>non renseigné dans la statistique, estimée à 300 tx</i>
Saint-Malo	Trois-mâts barque pour Terre-Neuve	1	400 tx
La Landriais (Rance)	Doris	215	280 Tx
Paimpol	Côtres et goélettes	4	236,14 Tx
Pleubian	canots	2	2,28 Tx
Plougrescant	chaloupes	4	14 Tx
Roscoff	Sloop et canots	4	15.56 Tx
Plouguerneau	Divers (<i>certainement des canots goémoniers</i>)	7	17,5 Tx
Aberwrac'h	Canots	3	7,51 Tx
Portsall	Canots	2	3,86 Tx
Molène	Barque	1	9,86 Tx
		244 bateaux	1386,21 Tx

244 bateaux pour un total de 1386 tonneaux. Ce tableau montre bien la diversité des constructions navales en Bretagne nord qui vont du Trois-mâts barque de 400tx au modeste doris d'1,3 tonneaux. Le nombre important est évidemment fait par les doris : 215 nouveaux doris. Les doris indispensables aux bâtiments terre-neuviers pour la pêche sur les bancs de Terre-neuve avaient une durée de vie limitée. L'administration de l'inscription maritime exigeait pour la sécurité des équipages que chaque doris ne fasse pas plus de deux campagnes sur les bancs de Terre-Neuve. Au retour des bancs l'ensemble des doris repassait en chantier pour être inspecté et éventuellement réparé. Si le doris était en bon état il repartait pour une seconde campagne. Si il avait fait deux campagnes ou si au bout de la première campagne les réparations étaient trop coûteuses il était alors vendu d'occasion et était utilisé comme annexe ou à la petite pêche ou il naviguait souvent pendant de nombreuses années. A cancale et dans les campagnes du pays Malouin lorsque le doris était arrivé irrécupérable il était souvent coupé en deux et dressé verticalement dans le jardin ; muni d'une porte et devenait alors la cabane des commodités.



Doris des bancs, d'un des derniers terre-neuviers de Saint Malo, le lieutenant René Guillon (Coll. Musée de la pêche de Concarneau)

Aout 2017 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

Certain chantiers comme celui de Lemarchand à la Landriais sur la Rance c'était fait la spécialité de la construction des doris en série, d'après Jean le Bot qui avait collecté la mémoire du chantier au près du dernier patron le père Lemarchand les doris étaient produits en série : 10 doris étaient au tracé et au débit des bois, 10 étaient en assemblage dans l'atelier et 10 en finition. Ce chantier en produisait à peu près 250 par an.



Trois-mâts barque terre-neuviers, certains ont été construits spécifiquement pour faire la pêche à la morue, d'autres sont d'anciens petits long-courriers en bois

A l'opposé en taille, on trouve un trois-mâts barque de 400tx, construit à Saint-Malo, certainement au chantier Gautier il représente les plus grosses unités pour la pêche construite en Bretagne nord, toutefois il n'est pas le plus représentatif des navires terre-neuvier le gréement carré qui présente beaucoup de poids et de fardage au mouillage n'est plus celui adopté par la plupart des armateurs terre-neuviers au début du XXème qui lui préfèrent celui de trois-mâts goélette qui devient alors le navire terre-neuvier type.

Paimpol ou Binic sont également en capacité de construire des navires de fort tonnage. Les charpentiers des autres ports construisent des bateaux plus modestes. A Pleubian 2 canots d'un tonneau à Plougrescant les 4 chaloupes de 3,5 tx sont certainement des goémoniers gréés en flambart. La côte du Léon n'est pas en reste pour la construction de nombreux goémoniers.

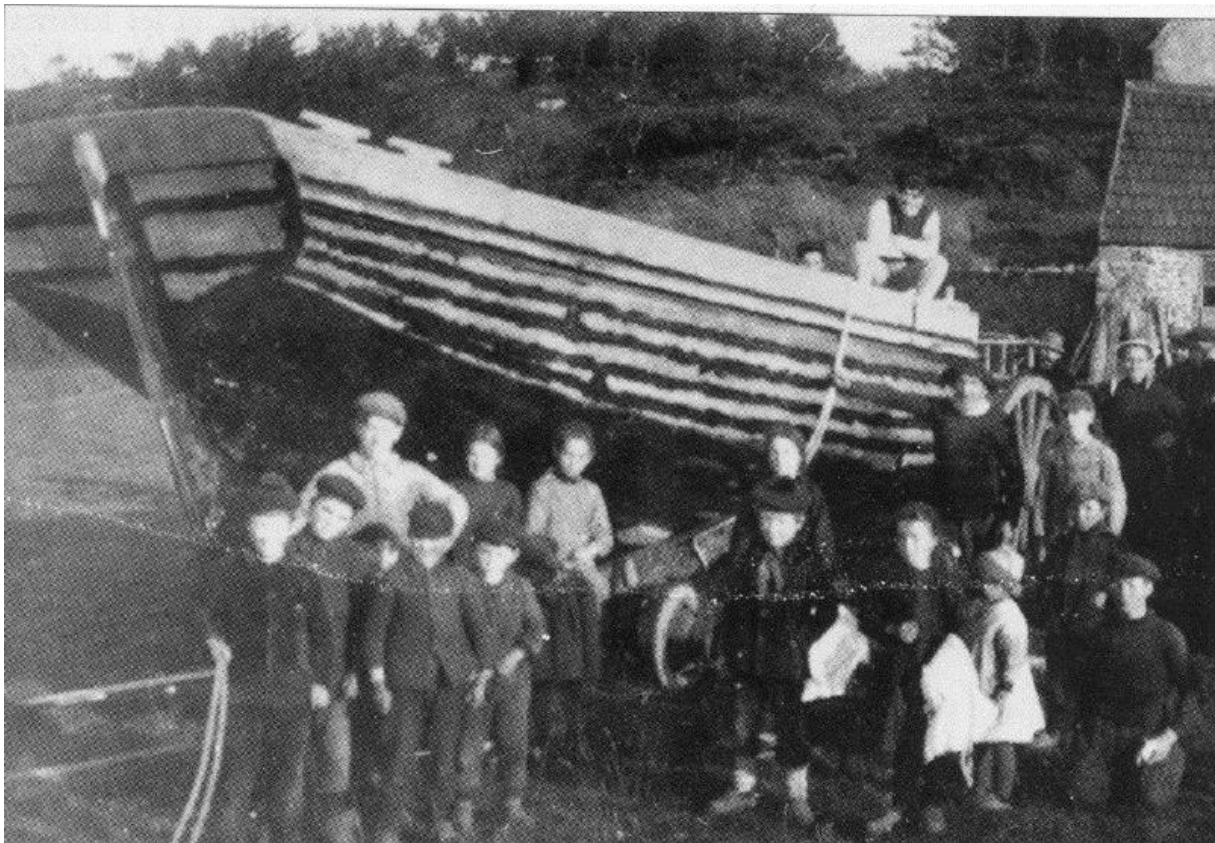


Histoire maritime de Bretagne Nord

J'ai été étonné de voir la construction d'une barque de 9.86 tx sur l'île de Molène, n'ayant pas connaissance d'un chantier sur l'île. C'est certainement un sloup destiné à la pêche aux crustacés toujours en développement à cette époque. En Bretagne nord les constructions navales insulaire semblent très marginales contrairement aux constructions navales sur Belle-Île dans le Morbihan qui produisaient de nombreux bateaux.

1901 n'est pas spécialement une année chargée pour la construction navale, une étude plus globale de ces statistiques sur plusieurs années permettrait d'avoir une vue d'ensemble.

Pour la saisonnalité des lancements, c'est sûr que les nouveaux doris sont prêts avant le départ pour les bancs Terre-Neuve en mars ou avril. On peut penser aussi que les canots goémoniers sont lancés avant la nouvelle saison au printemps, pour les autres bateaux aucune saisonnalité s'impose. Dans les ports armant à la pêche à la morue, les chantiers emploient en hiver des gars qui sont embarqués à la pêche à la belle saison, toutefois l'activité de construction neuve cède la priorité aux réparations sur les navires terre-neuviens et islandais.



Préparation du lancement d'un flambart goémonier, par le chantier Bernard de Plougrescant, vers 1900. L'aïeul Bernard, patron du chantier, était surnommé Bernard l'Hermitte, la peinture de la coque au coaltar est certainement à la charge du nouveau patron.