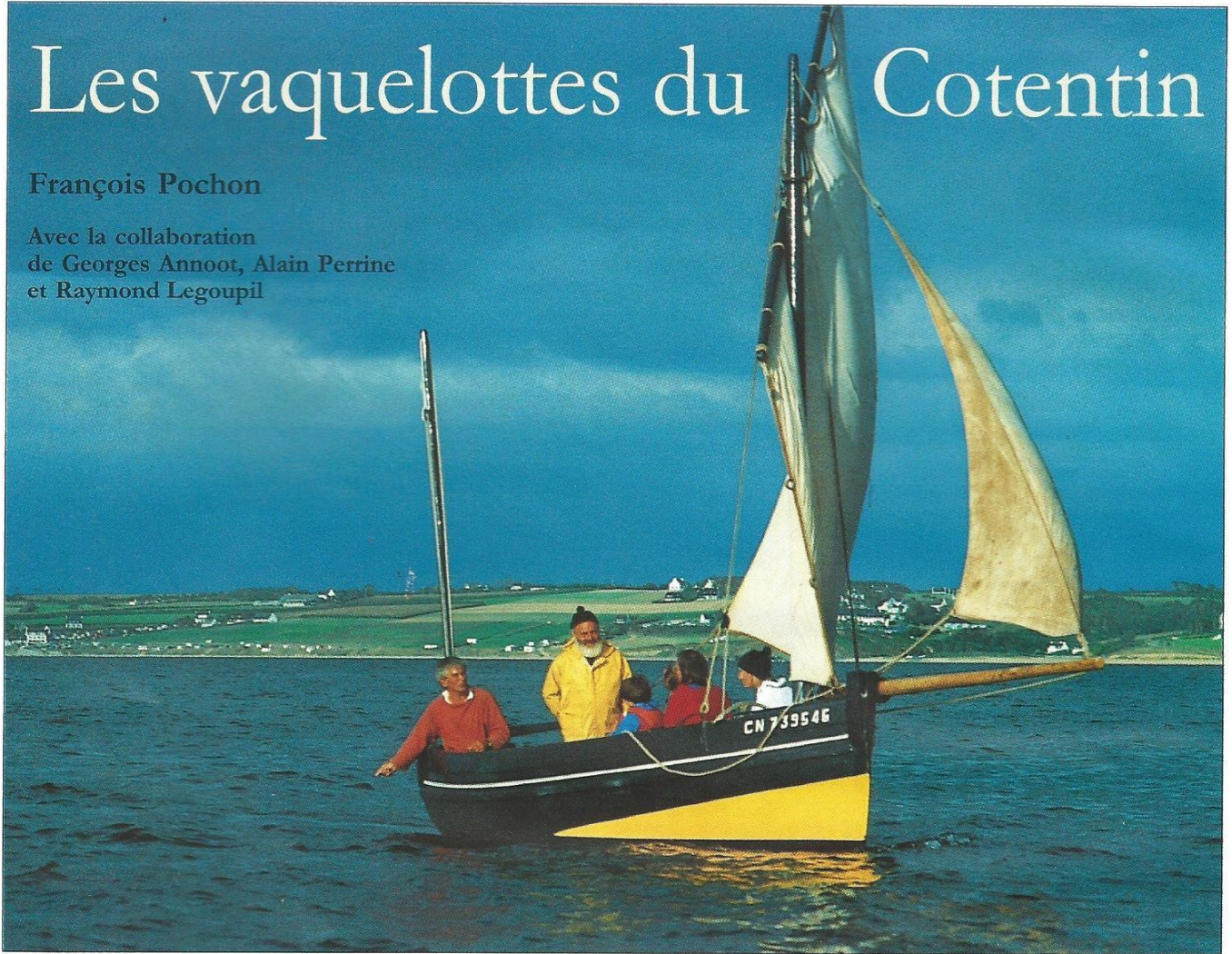


Les vaquelottes du Cotentin

François Pochon

Avec la collaboration
de Georges Annoot, Alain Perrine
et Raymond Legoupil



Peut-on imaginer bateau plus normand que la vaquelotte ? Gréement au tiers de bourcet-malet, fière moustache jaune typique de la région... Comme tous ces petits canots ouverts, le *Narvik*, qui fut pourtant un pur voilier de travail, s'avère aujourd'hui un excellent bateau de promenade familial.

Rares sont les familles de bateaux traditionnels qui peuvent se vanter de compter autant de rescapés. Avec ses cent soixante vaquelottes, le Cotentin témoigne d'une richesse que l'on était loin de soupçonner voici seulement une dizaine d'années. A l'instar des canots à misaine de Cornouaille, des sinagos du Morbihan, des sloups coquilliers de la rade de Brest ou des barques catalanes, les vaquelottes ont stimulé l'enthousiasme d'une nouvelle génération de propriétaires qui se sont efforcés de restaurer et de regréer au mieux ces vieux bateaux de travail. Comme en bien d'autres régions, le concours "Bateaux des côtes de France" a démultiplié cet élan et suscité de nouvelles initiatives. Voici l'histoire de quatre vaquelottes remises en état dans le cadre de cette opération; quatre aventures qui montrent le sérieux et la passion de ceux qui les ont vécues et témoignent d'un mouvement culturel bien enraciné, et à l'avenir prometteur.

Dans la presqu'île du Cotentin, le bateau de toutes les petites pêches, c'est, par excellence, la "vaquelotte" (1). On en rencontre un peu partout, sur la côte Est aux longues grèves bordées de dunes, face aux îles Saint-Marcouf, dans les précaires abris des criques rocheuses du Nord bien sûr, vers La Hague, et jusque dans les havres de Diélette et de Carteret tournés vers l'Ouest et les îles anglo-normandes.

Depuis le XIX^e siècle, les pêcheurs locaux utilisent ces canots à l'étambot bien incliné, longs de cinq à sept mètres, grésés d'une misaine, d'un tapecul au tiers et d'un foc. Ils sont construits à Barfleur et Saint-Vaast, dans les chantiers Bellot principalement, mais aussi chez Guerrand et chez Lemonier. Ces bateaux à tout faire sont utilisés tantôt pour la pêche au hareng le long des côtes du Cotentin, tantôt au tra-

vail des cordes (baux) pour le congre, la raie et le turbot, aux lignes pour le maquereau et la dorade, aux casiers pour les crustacés et même au chalut et à la drague.

Construits par centaines pour la voile, ces canots solides et rustiques ont su s'adapter au moteur et on a continué d'en lancer jusqu'au milieu du XX^e siècle, de sorte que de nombreuses unités ont pu survivre jusqu'à nos jours.

Les dernières vaquelottes : une belle flottille

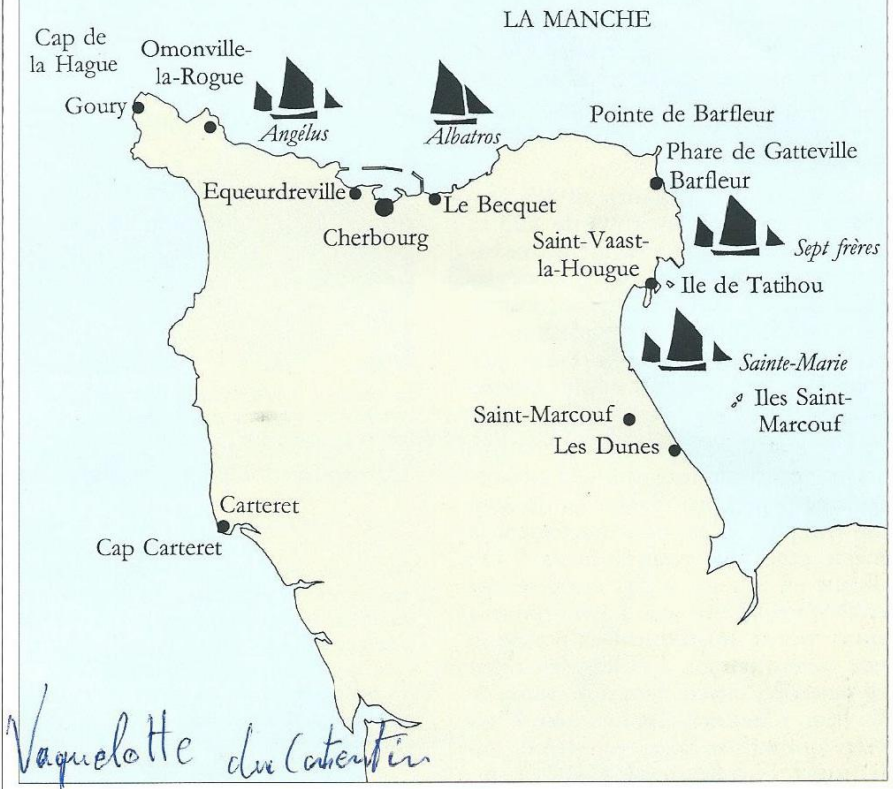
Au fil des années, discrète, multiple, presque fondue dans le paysage, cette vaste flottille avait fini par se faire oublier. Seuls de rares amateurs gardaient l'œil, dans leur secteur, sur une poignée de belles unités, et surveillaient quelques épaves éventuellement sauvables. Grâce à la création récente d'une association, la mise en commun de ces informations et un inventaire presque systématique ont déjà permis de répertorier — en dépit de quelques malheureuses destructions récentes — cent soixante vaquelottes de différentes époques : les plus anciennes, une quinzaine, ont été construites avant 1920, une vingtaine date des années vingt, autant des années trente et enfin plus de cinquante de la période de 1940 à 1950.

Cette remarquable longévité est due en bonne partie à la qualité de la construction : certaines vaquelottes sont ainsi restées dans la même famille pendant plus de soixante ans, au service de deux générations successives. Rien d'étonnant alors que les marins-pêcheurs leur soient restés fidèles jusqu'à aujourd'hui. Quelques-unes sont encore armées à la pêche professionnelle; d'autres, plus nombreuses, font le bonheur de marins retraités qui les ont conservées d'autant plus volontiers qu'ils pouvaient les manœuvrer seuls; les autres sont maintenant armées à la plaisance, après avoir été souvent restaurées de belle manière.

L'inventaire de cette importante flottille tend donc à donner du Cotentin l'image flatteuse d'une région qui a su conserver son patrimoine. Bien sûr, il faut se garder d'un optimisme excessif : on a vu ailleurs des dizaines de coques passer rapidement à l'état d'épaves, et l'on ne construit plus de vaquelottes depuis bien des années. Mais, fort heureusement, les temps ont changé; le regain d'intérêt pour les bateaux traditionnels, qui trouve en Cotentin matière à s'exprimer alors qu'il en est encore temps, a toutes les chances de s'avérer durable.

La parution de *Bateaux de Normandie*, le livre de François Renault, et celle du *Chasse-Marée* ont sûrement contribué à ce renouveau, ne serait-ce qu'en incitant les propriétaires des vaquelottes à ressortir leurs anciens gréements. C'est ainsi qu'à l'occasion des régates locales, qui se couraient depuis longtemps au moteur, on a vu progressivement les *Marie-Madeleine*, *Bengali*, *Jani Dami* et autre *Jolie Brise* suivre l'exemple de *Matyo* et gréer leurs voiles.

Carte des lieux fréquentés



Puis ce furent d'autres restaurations : *Ormen Lang*, *Berceau du Marin*, *Normandie*, *Le Résolu*, *Reine des flots*...

En mai 1988, l'association Le Verguillon organise à Saint-Vaast la fête des bateaux normands. Pour la première fois depuis bien longtemps, quatorze vaquelottes à voile sont au rendez-vous; ce splendide spectacle va stimuler d'autres restaurations : *La Chouette*, *Albatros*, *Pauvre Misère*, *Bify*, *Narvik*, *Sainte-Marie*, *Saint-Rémi*, *Marco*, *Sept Frères*, *Kierborg*, *Amphitrite*... la liste s'allonge !

Aujourd'hui, après un nouveau rassemblement à Cherbourg en juillet 91, l'avenir des vaquelottes semble assuré et nombreux sont ceux qui, seuls ou en association, s'intéressent de près à leur destinée. En attendant la création du Musée de Tatihou, plusieurs passionnés font l'inventaire de la flottille et procèdent à des enquêtes de terrain parallèlement à la restauration des bateaux dont il importe de connaître le mode de construction et l'utilisation. La qualité du travail accompli est exemplaire et transparaît dans les dossiers établis pour le concours "Bateaux des côtes de France". Car pour participer, le Cotentin n'a pas eu besoin de mettre une réplique en chantier :

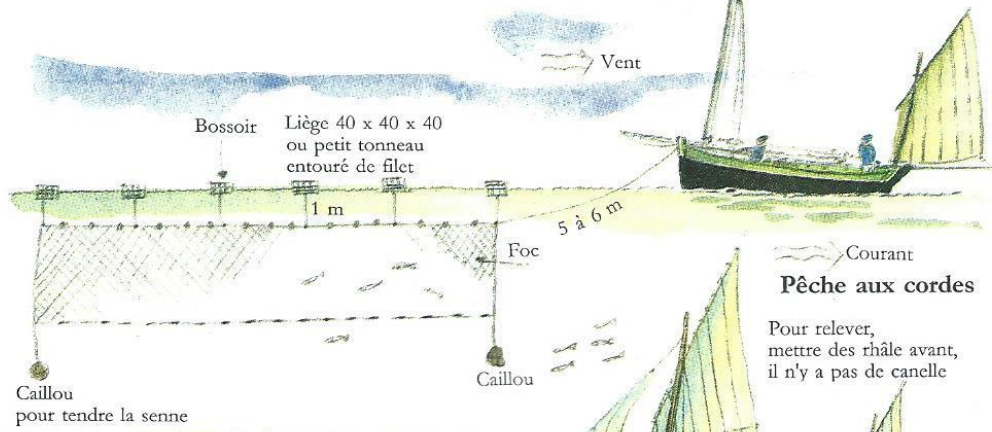
c'est dans la flottille des anciennes vaquelottes que quatre projets de restauration ont pu, fort judicieusement, être choisis pour défendre les couleurs locales.

Quatre vaquelottes pour "Bateaux des côtes de France"

Sept Frères, *Albatros*, *Angélus*, et *Sainte-Marie* ont relevé le défi : ces quatre vaquelottes vont venir à Brest 92 se faire rendre les honneurs par les bisquines, lougres, cotre corsaire et autre goélette de guerre... autant d'orgueilleux bâtiments, tout fiers de leur nombreux tonneaux de jauge, mais si jeunes que la sève leur coulerait presque de l'étrave ! Certes, à elles quatre, nos vaquelottes ne déplacent pas lourd, mais elles ont chacune une histoire bien à elle qui témoigne du temps où ces modestes voiliers de travail se comptaient par centaines. Elles sont toutes semblables et pourtant jamais identiques. L'évocation de leur naissance, de leur navigation, des hommes qui les ont construites et armées, puis le récit de leur restauration témoignent assez bien d'une mémoire populaire attachante et authentique, celle des vaquelottes et des marins du Cotentin.

La pêche avec les vaquelottes

Pêche aux harengs

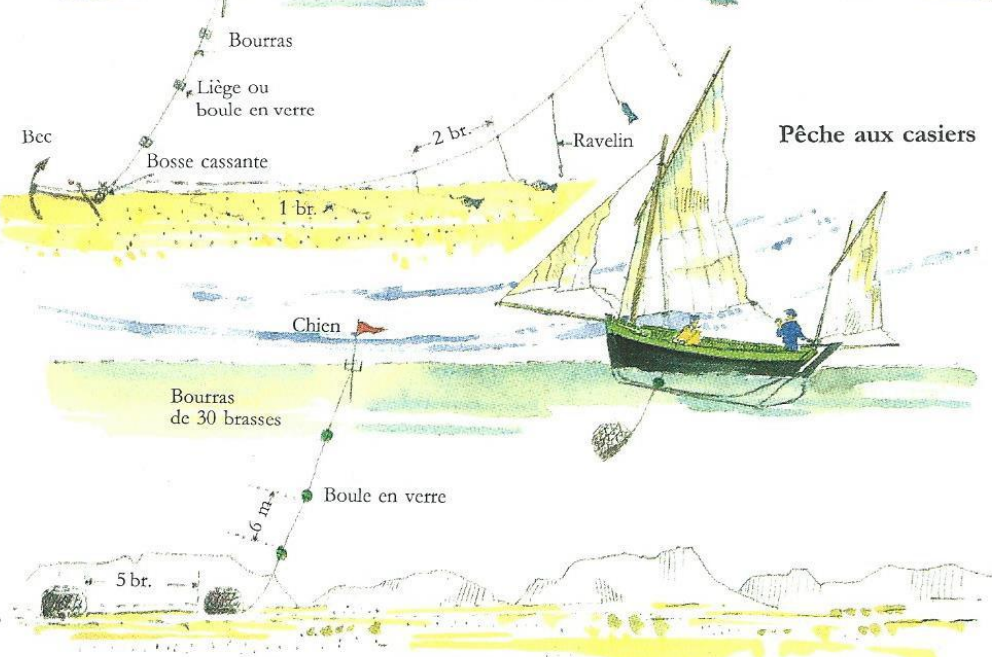


Pêche aux cordes

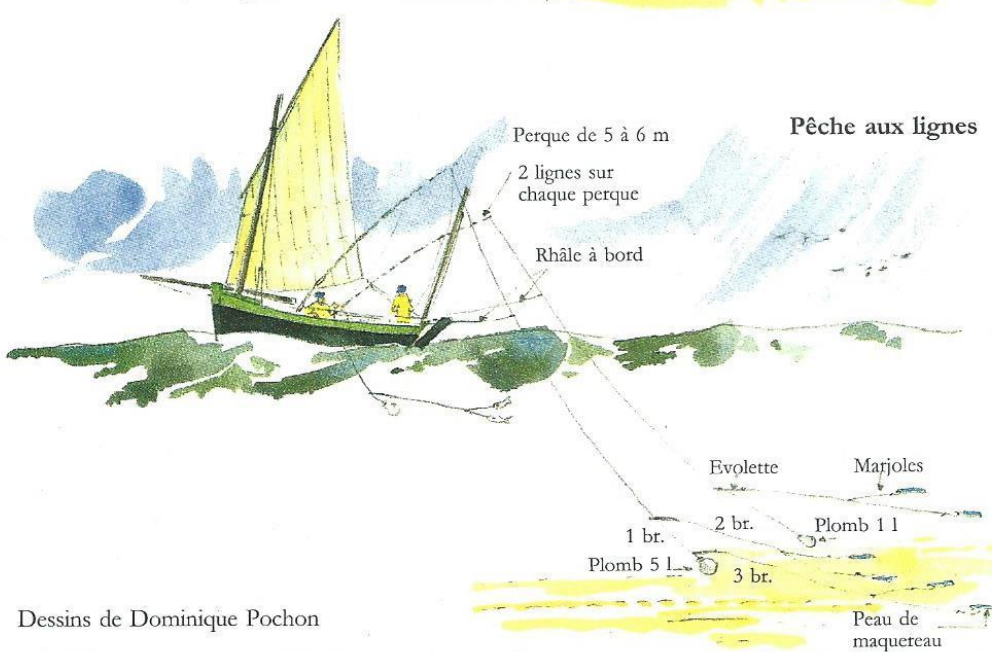
Pour relever, mettre des rhâle avant, il n'y a pas de canelle



Pêche aux casiers



Pêche aux lignes



Dessins de Dominique Pochon

Construction et aménagements

Le nombre important de vaquelottes existant encore aujourd'hui a permis d'observer leur construction avec une grande précision et de relever les quelques singularités qui définissent le type.

Les hauts

Toutes les vaquelottes ont une ceinte (la *ceinte*) qui est un véritable petit bordé en chêne, un peu plus épais que les autres; elle fait souvent 5 cm de hauteur et 5 cm d'épaisseur. Si elle est habituellement arrondie, certains chantiers (en particulier à Saint-Vaast) poussent deux petites mouchettes sur la ceinte qui est alors un peu plus haute (jusqu'à 8 cm). Le bordé immédiatement au-dessus a une hauteur constante (habituellement 11 cm) et, à 4 cm au-dessus de la ceinte, il y a une gorge de 2 cm : le liston.

Le bordé supérieur

En chêne ou en orme, il est souvent un peu plus épais (2,5 à 3 cm). Il a une hauteur constante de l'ordre de 15 cm et peut être décoré à sa partie inférieure d'une petite mouchette : la "baguette".

Le plat-bord

En chêne, d'épaisseur voisine de 4 cm, il est encastré sur les têtes des membrures et cloué à l'intérieur du bordé. Sa largeur varie suivant les cas de 6 à 8 cm (parfois un peu plus sous la coiffe). Il était parfois ployé : dans ce cas, il était étuvé et maintenu provisoirement à l'extérieur du bordé, par des serre-joints, pour prendre sa forme définitive. On creusait ensuite les mortaises (de 1 cm de profondeur) pour les têtes des membrures.

Les violons

En chêne, ils ont une épaisseur de 4 cm et une largeur voisine de 12 cm (parfois 9 cm sur les plus petits canots et jusqu'à 14 cm sur les grosses vaquelottes). Ils s'élargissent de 3 à 5 cm au niveau des bancs. Ils vont souvent de la seconde membrure à l'avant (parfois même la première) jusqu'à l'avant-dernière à l'arrière. La longueur des violons dépendait un peu des plateaux disponibles. Ils sont fixés par des carvelles à une hauteur constante au-dessous des plats-bords.

Cette distance est de l'ordre de 15 cm mais peut atteindre 22 cm si le bateau est muni de *bonordes* (sabords pour les avirons), ou même plus sur les grosses vaquelottes. Les violons sont habituellement faits en deux parties. Ils sont délicats à ajuster, en particulier à cause de la tonture qu'il faut leur donner pour qu'ils soient "parallèles" au plat-bord, mais ils assurent une rigidité exceptionnelle à la coque.

Les serres

Elles vont de la première à la dernière membrure. Elles ont une épaisseur de l'ordre de 2,5 cm et une hauteur constante voisine de 11 cm. Elles peuvent être ornées d'une ou deux mouchettes. Elles sont à environ 4 cm au-dessous des violons.

Les bancs

Avant la motorisation, les vaquelottes avaient habituellement trois bancs en plus du banc de queue et du banc du quart. Ultérieurement, le banc central et même parfois le banc de pompe ont été sciés afin de dégager de la place pour le moteur. Les deux bancs avant ont des sections pouvant aller de 4 cm par 22 cm à 6 cm par 18 cm. Ils ont une entaille au niveau d'une membrure, re-

posent sur la serre (également entaillée si le banc est très épais) et sont fixés aux violons par deux boulons à tête ronde.

Le banc de pompe

Appelé *noué*, il est débité dans un madrier. On y creuse une entaille pour l'évacuation de l'eau et parfois un épaulement pour le dessus du banc (généralement en orme). La pose de ce banc est délicate car il doit affleurer à l'extérieur du bordé. Pour l'installer, il faut le faire sortir d'environ 5 cm sur un bord et le faire glisser dans l'ouverture du bord opposé. Cela n'est possible qu'en agrandissant l'entaille pratiquée au niveau de la membrure. Il faut ensuite ajouter une cale de bois pour que le banc soit bien coincé entre les membrures.

Le banc de quart

Sa confection est plus variable. Celui-ci repose sur un barrot maintenu dans les serres et sur des tasseaux fixés au tableau. Il est constitué de planches de 25 à 30 mm d'épaisseur. Sa longueur peut atteindre 60 cm. Ce banc porte l'emplanture du mât de tapecul qui peut être découpée dans une des planches alors plus épaisse (voir *Reine des flots*) ou dans une pièce supplémentaire rapportée. Au-dessous de ce banc il y a parfois un petit placard.

La coiffe

La coiffe ou *coneffe* est sans doute l'élément le plus caractéristique des vaquelottes. Il s'agit d'un assemblage de deux (parfois trois) fortes pièces en chêne ou en orme, boulonné aux plats-bords (de 6 à 8 boulons à tête ronde de chaque bord). Son épaisseur va de 5 cm, pour les petits canots, jusqu'à 8 cm pour les grosses vaquelottes, et sa longueur est comprise entre 55 cm et 75 cm (de l'ordre de 60 cm pour une vaquelotte de 6 m). La coiffe est entaillée de 3 ou 4 cm au niveau des plats-bords et arrondie au-dessus. Elle porte toujours le croc d'amure de misaine, le collier du mât dont les brides servent en même temps à solidariser les deux parties de la coiffe, le collier du bout-dehors et parfois un ou deux cabillots. Très souvent, la frette recouvre le haut de l'étrave et vient se prolonger jusque sur la coiffe : on obtient ainsi un assemblage très solide.

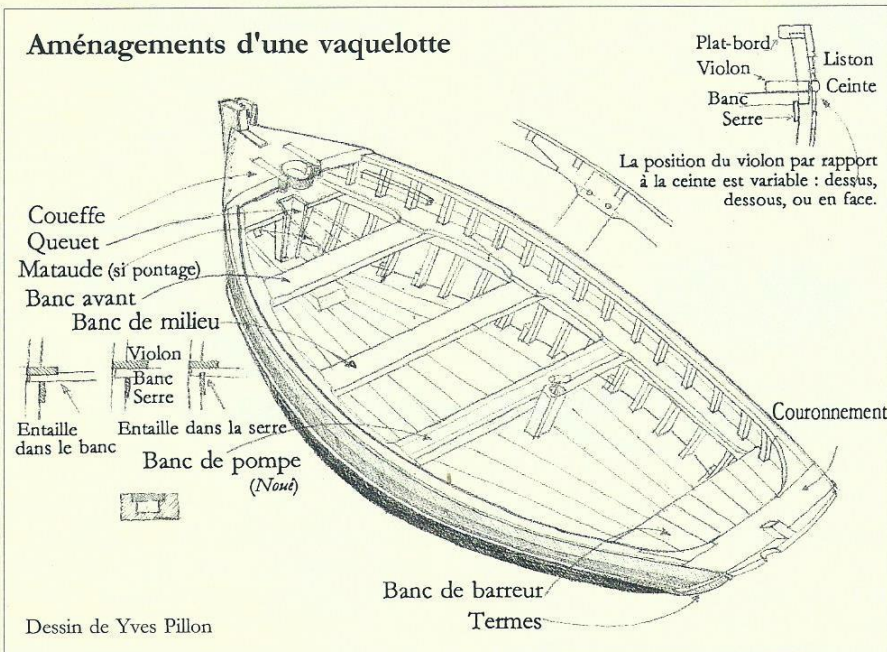
La galoche

L'étrave porte toujours une galoche munie d'un réa dont l'axe porte le collier avant du bout-dehors. La galoche peut se trouver sur bâbord ou sur tribord et le bout-dehors sur le bord opposé.

Le queue

Le système d'emplanture de mât est pratiquement toujours le même. Le sabot est une pièce de 8 à 10 cm d'épaisseur et de 20 à 30 cm de largeur. Il repose, à l'avant, sur le marsouin et il est cloué sur de forts barrots encastrés dans les membrures avant. Il se prolonge parfois jusqu'à la quatrième membrure, mais son épaisseur est diminuée à l'arrière

Aménagements d'une vaquelotte



pour ne pas dépasser le plancher. L'emplanure est un trou de 8 par 8 cm (jusqu'à 10 par 10 cm pour une grosse vaquelotte) entouré d'une "râblure" en biseau sur les côtés et sur l'avant. Un gros tasseau en bois est également cloué à l'avant. Les "râblures" servent à maintenir les planches qui constituent le queuet. Celles-ci ont une épaisseur de 2,5 à 3 cm et une hauteur de l'ordre de 50 cm; elles sont maintenues à leur partie supérieure par le banc de queuet généralement encastré dans la seconde membrure. Le queuet est plus large en haut (de 12 à 15 cm) qu'en bas (de 8 à 10 cm). Les côtés peuvent être cloués sur le fond ou le fond cloué sur les côtés (mais il est alors difficile d'enfoncer les clous). L'épaisseur du banc de queuet va de 2,5 cm à 4 cm et sa largeur peut atteindre 25 cm.

La planche de couronnement

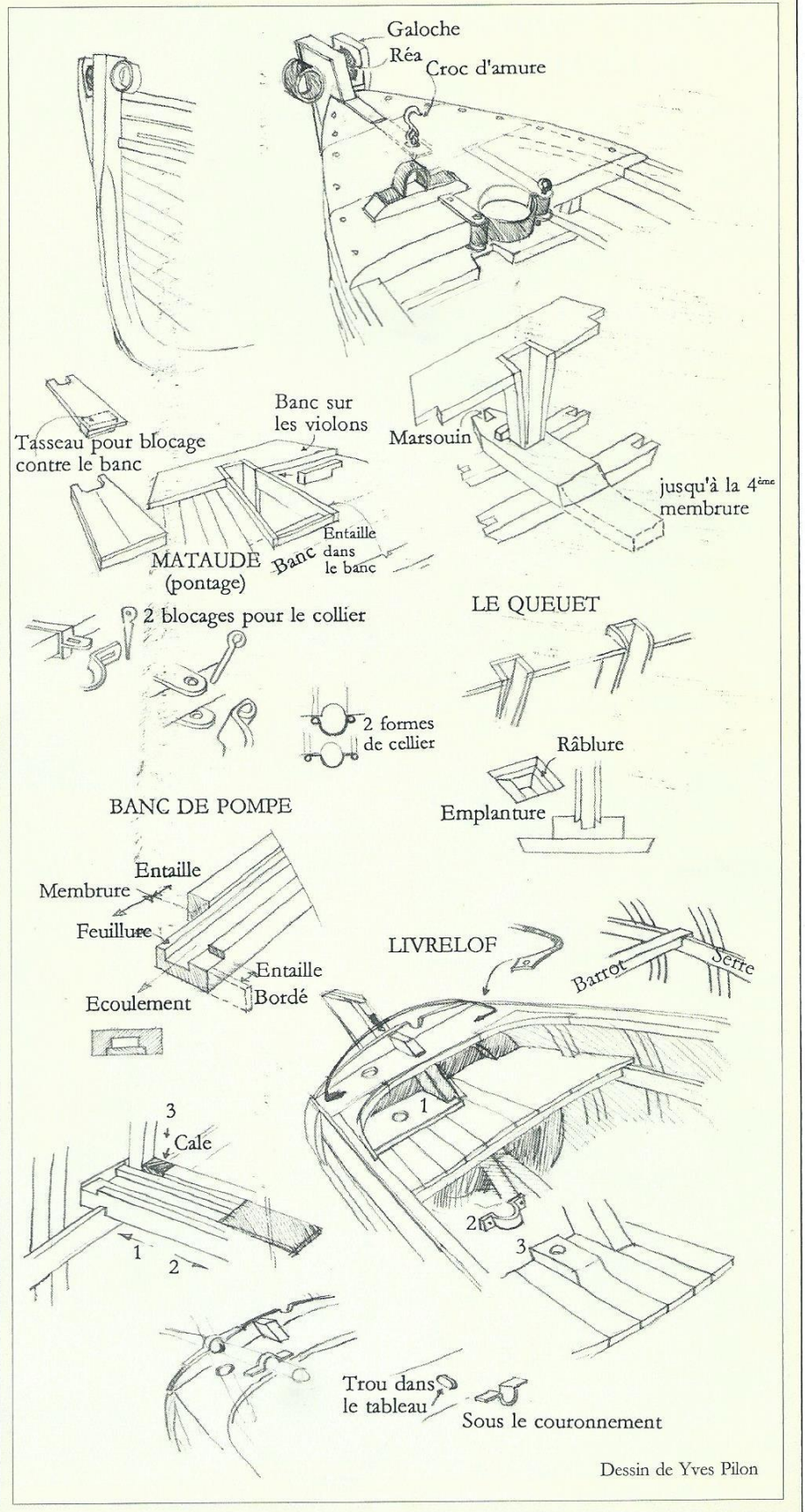
Faisant pendant à la coiffe, l'arrière porte la planche de couronnement qui est encastrée entre la pièce d'étambot, le tableau et les bordés supérieurs. Elle est habituellement en chêne de 4 cm d'épaisseur et sa largeur est comprise entre 30 et 40 cm. Elle est renforcée par deux fortes courbes. Outre la barre d'écoute appelée *livrelof* ou *librelof* ou *livalof*, etc... elle porte le croc d'amure de tapecul, le collier du bout-dehors de tapecul et l'étambrai du mât de tapecul.

Suivant les cas (et en particulier suivant le bord de travail du pêcheur) le tapecul peut se trouver à bâbord ou à tribord. Le trou servant d'étambrai pour cet espar a un diamètre voisin de 8 cm et son centre se trouve à 35 ou 40 cm de l'axe du bateau, à 20 ou 25 cm du tableau. En général, le bout-dehors passe au-dessous de la planche. Lorsqu'il passe au-dessus, il est maintenu par deux colliers, l'un sur la planche et l'autre sur le tableau.

Le pontage

Après la motorisation, beaucoup de vaquelottes, même assez petites, ont reçu un pontage : la *tire*. La réalisation de ce pontage est assez variable et ne modifie pas la structure du bateau. Il faut cependant prévoir une ouverture allongée, la *mataude*, pour faciliter le mâtage. Sur l'*Amphitrite*, deux pièces de bois sont fixées entre le queuet et le banc avant. Les planches de pont sont ainsi clouées sur des barrots pris entre les serres et les violons. La mataude est refermée par un petit capot allongé. L'accès à la tire peut se faire par une descente fermée par des planches coulissantes dans une gorge ou par un panneau posé sur le pont. Sur les grosses vaquelottes comme la *Sainte-Marie*, il pouvait y avoir un petit rouf amovible surmonté d'un panneau coulissant. La partie arrière du pontage est habituellement fermée par une hiloire guidant l'écoulement de l'eau vers deux dalots.

La tire servait principalement d'abri pour le moteur et, à part sur les grosses vaquelottes, il ne restait guère de place utilisable pour s'abriter. Très peu de vaquelottes ont été équipées de couchettes.





L'Angélus, probablement dans ses couleurs d'origine.

L'Angélus

Autre vaquelotte, autre histoire. Celle de L'Angélus est liée aux côtes rocheuses de La Hague et au petit port d'Omonville. Situé sur la côte Nord-Est de la pointe, le bourg s'est implanté dans l'estuaire au creux d'un vallon. En toile de fond, autour de la belle église, se dressent bâtiments nobles et maisons anciennes. A l'ouvert, le hameau de la rue du Hâble était, lui, le quartier des pêcheurs.

Vers 1850, le port compte plus de quarante bateaux de pêche et les Omonvillais obtiennent une digue de l'administration. Soixante-dix ans plus tard, il ne reste qu'une dizaine de pêcheurs : Mauger, les Renouf, le marquis de Tragnel, Hervieu... C'est à cette époque, dans les années vingt, qu'Augustine Sorin (née Renouf) fait la pêche avec son père ou ses frères : elle est une des rares femmes à avoir pratiqué ce métier dans le Nord Cotentin.

Dans les années 1940, la flottille se li-



Le r'hablé à Néel, l'anse où les frères Néel et leur père venaient mouiller leur bateau, juste au pied de la maison familiale. Un lieu d'une grande beauté qui semble encore habité par ce souvenir.

mite à quelques vaquelottes. En 1950, Gaston Loudière fait construire l'*Hélène-Jacqueline*, une grosse vaquelotte pontée sur laquelle beaucoup de pêcheurs d'Omonville embarquent aux cordes pendant l'hiver. Mais ils conservent leur propre vaquelotte pour pêcher à leur compte, pendant la belle saison, les crustacés, le maquereau ou le colin.

Parmi eux, Georges Néel, qui a commencé le métier avec son père et ses frères à bord de la *Marie-Georges*. Les Néel mouillaient alors leur canot dans une anse, au pied de leur maison. Dès qu'un coup de vent était annoncé, père et fils remontaient leur bateau sur cette grève toujours nommée le *r'hablé à Néel*.

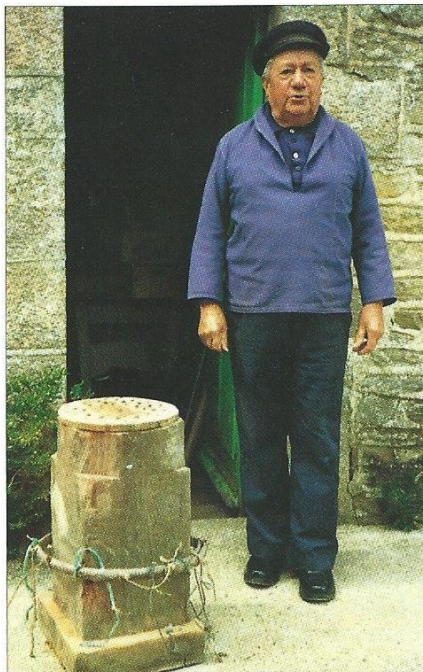
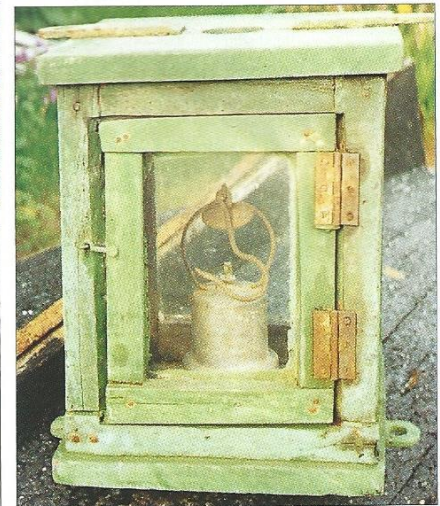
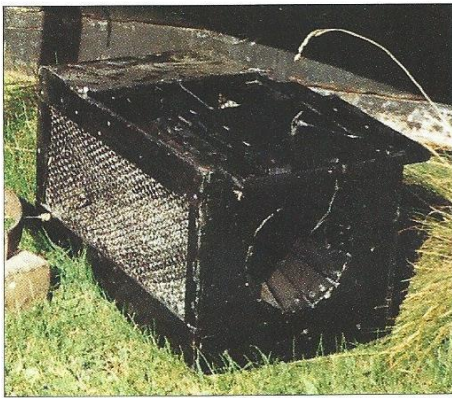
En 1932, Georges est admis au concours des sémaphores. Dix ans après, alors que sa carrière dans l'administration touche à sa fin, il passe commande de L'Angélus au chantier Bellot.

La construction

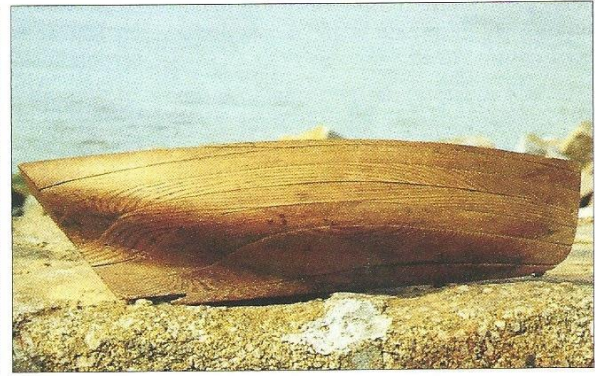
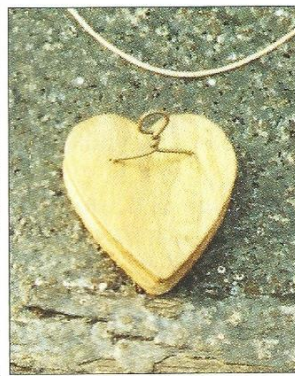
Le bois nécessaire pour la construction est commandé chez Lepoittevin : c'est chez lui qu'on trouve les belles *croches* (bois courbes de fil) pour les membrures. Une pièce d'orme de 20 cm par 8 cm et de 4 m de longueur fera une quille parfaite. D'autres pièces seront débitées en plateaux de 5 cm pour les membrures et les varangues. D'autres enfin pour les violons, le tableau, les plats-bords, la *coiffe*. Le tout est livré au chantier où le bois est étalé sur le terrain près du Vieux Lombier, afin de faciliter le choix.

L'atelier est trop petit, aussi construit-on les bateaux à l'extérieur. Après avoir fait le tracé des membrures sur le plancher du grenier, on fait les gabarits en sapin. On a tellement l'habitude de construire des vaquelottes de 18 pieds que la demi-coque n'est plus nécessaire. Les gabarits sont posés sur les croches étalées sur le terrain : on a ainsi de belles membrures, bien de fil, et qui ne risqueront pas de casser (près de cinquante ans plus tard, après des années difficiles, aucune membrure n'est endommagée, à l'exception des hauts affaiblis par l'eau de pluie).

Les membrures sont ensuite découpées avec la scie à ruban dont le chantier vient de s'équiper. La quille, l'étrave, l'étambot, les différentes courbes, le tableau sont préparés avant que la construction ne commence. La quille est fixée sur des tins, l'étrave et le tableau sont solidement accorés après vérification de l'équerrage. Les membrures sont alors ajustées, l'ensemble étant maintenu par quelques lisses.



La restauration des quatre vaquelottes présentées au concours a permis que soient aussi mis au jour de nombreux objets liés à leur histoire. Ici, deux types de nasses, un casier, une manne pour les cordes, la demi-coque du chantier Bellot dont sont issues les formes des *Sept Frères* et de l'*Albatros*, un *cauret* utilisé pour corder les *ravelins*, et un moule pour la fabrication des casiers appartenant à Georges Néel.



Après une dernière vérification, les varangues sont liées à la quille avec des goujons de fer. Au chantier Bellot, on les fixe encore perpendiculairement à la quille, de sorte qu'elles seront inclinées vers l'arrière quand le bateau sera flot.

La ceinte (*cheinte*) est mise en place : c'est d'elle que dépendra la belle tonture du bateau. Puis la vaquelotte est soigneusement bordée : en sapin dans les hauts, en orme dans les fonds. La ventrière est beaucoup plus épaisse et sa réalisation demande un soin particulier. Il

faut en effet caser l'intérieur avec un rabot rond. Le galbord et le ribord sont étuvés car leurs formes sont tendues. Le bordé au-dessus du ribord est fait en deux parties, en effet, en arrière de la membrure, il faudrait une planche trop large et trop difficile à ajuster.

Vient ensuite la pose des aménagements : les plats-bords, les serres, les bancs (dont le banc de pompe creux et le banc de *quenet*), la coëffe, les violons, le couronnement. Pendant la construction, Georges Néel vient plusieurs fois

voir l'avancement des travaux. Il précise certains détails, indique la couleur pour les hauts, l'intérieur et la moustache.

En 1946, il prend sa retraite proportionnelle et commence la pêche sur l'*Angélus* qui a été équipé d'un moteur Bernard d'occasion, acheté chez Troude à Beaumont. Il en sera ainsi jusqu'à sa retraite définitive. Comme tous les Omonvillais, il fait deux métiers : du printemps à l'automne, la pêche côtière sur l'*Angélus*, et l'hiver, la corde aux Casquets à bord de l'*Helène-Jacqueline* (à Gaston Lou-



L'Angélus a été restauré par d'anciens malades regroupés dans l'association Amarrage. Plusieurs équipes se sont relayées sous la direction d'Alain Perrine jusqu'à ce que la vaquelotte soit de nouveau lancée le 27 juillet 1991.

dière) sur laquelle il s'enrôle comme matelot. Chaque printemps, l'Angélus est repeint avant d'être remis à l'eau. On le fait simplement glisser sur la grève et la pêche peut commencer.

Cette vaquelotte navigue ainsi jusqu'en 1975, époque à laquelle Georges Néel cesse définitivement son activité. Le bateau passera alors en plaisance, avec Monsieur Regnier qui fait faire de sérieux travaux de restauration par le chantier Bellot. Puis en 1981, le bateau est armé de nouveau à la pêche pour revenir à la plaisance en 1983.

Le sauvetage

Depuis quelques années, l'Angélus était au sec, en haut de la grève de galets du port de Goury, face au raz Blanchard et à Aurigny. Chaque tempête aggravait ses blessures et sa fin risquait d'être proche : les hauts étaient déjà détruits et le bordage commençait à s'ouvrir dangereusement. Pour les amateurs de bateaux traditionnels, ce spectacle était d'autant plus attristant que l'Angélus est une très belle vaquelotte.

Au printemps 1990, une équipe médicale du Centre Colbert, à Equeurdreville,

décide de créer une association se donnant pour objectif de participer à la conservation du patrimoine, tout en étant un lieu de rencontres favorisant la réinsertion sociale d'anciens malades. L'association "Amarrage" voit le jour et lorsqu'elle cherche un premier bateau, la famille Péré, propriétaire de l'Angélus, accepte de le donner.

Le bateau est transporté au Centre. En septembre, le grattage commence et les dégâts apparaissent dans toute leur ampleur. Si les fonds ont assez bien résisté, en revanche l'étrave, le tableau, les têtes des membrures et une douzaine de bordés sont à refaire en plus des plats-bords, serres, violons, bancs, coiffe, planche de couronnement, planchers et gréement. En dépit du découragement et de l'air dubitatif de certains, il est décidé d'inscrire l'Angélus au concours "Bateaux des côtes de France" et même de le lancer en juillet, lors de la Fête des bateaux normands.

Plusieurs équipes se relaient sous la direction d'Alain Perrine, et les travaux avancent. Tant et si bien que le 27 juillet 1991, l'Angélus est prêt sur sa glissière suiffée. Son lancement est prévu à 20 heures en présence d'une équipe de la té-

lévision régionale et surtout de la flotte des bateaux normands. Un fâcheux incident donne quelques sueurs froides : le vieux pont tournant refuse de s'ouvrir, emprisonnant toute la flottille dans le bassin du commerce ! Heureusement, il sera réparé dans la journée et une ouverture anticipée de la porte permet à la flottille d'arriver in extremis. Et à 20 heures précises, en présence de "Papa" Néel, son premier patron, le bateau retrouve son élément tandis que la bisquine *Granvillaise* et le cordier *Marie-Madeleine*, les vaquelottes, canots, picoteux, lui font une haie d'honneur. Aussitôt l'Angélus hisse sa voile et va tirer des bords dans la rade...

A ces quatre bateaux bien différents inscrits au concours, sans doute faudrait-il ajouter le *Saint-Rémi*. Celui-ci a en effet une coque de vaquelotte mais s'inscrit comme flambart en raison de son grément particulier. A la fin du XIX^e siècle, certaines familles de Réville venues s'installer à Dives-sur-Mer avaient ainsi l'habitude de remplacer le tapecul par un taillevent.

L'histoire de ces quatre bateaux ne saurait bien sûr résumer celle de toutes les vaquelottes (2). La restauration de ces unités constitue une source quasi inépuisable de découverte du patrimoine et de l'histoire locale. L'exemple des vaquelottes est à cet égard significatif d'un mouvement désormais presque général sur l'ensemble des côtes de France.

Le travail d'enquête fut mené par de vrais amateurs, avec enthousiasme, permettant que soient explorés, fouillés et mis au clair de nombreux détails plus ou moins familiers, et révélant parfois des pans entiers de connaissance jusque-là ignorés.

Que ce goût pour la recherche et l'enquête devienne l'affaire d'un grand nombre, et non plus celle de quelques trop rares spécialistes, est un réel bonheur. Que ces mêmes personnes prennent l'herminette pour restaurer un bateau, puis le fassent naviguer, c'est la preuve que la culture maritime peut être vivante, même dans notre pays où elle s'est réveillée bien tard. C'était sans doute là un aspect essentiel de l'espoir porté par le concours "Bateaux des côtes de France". ■

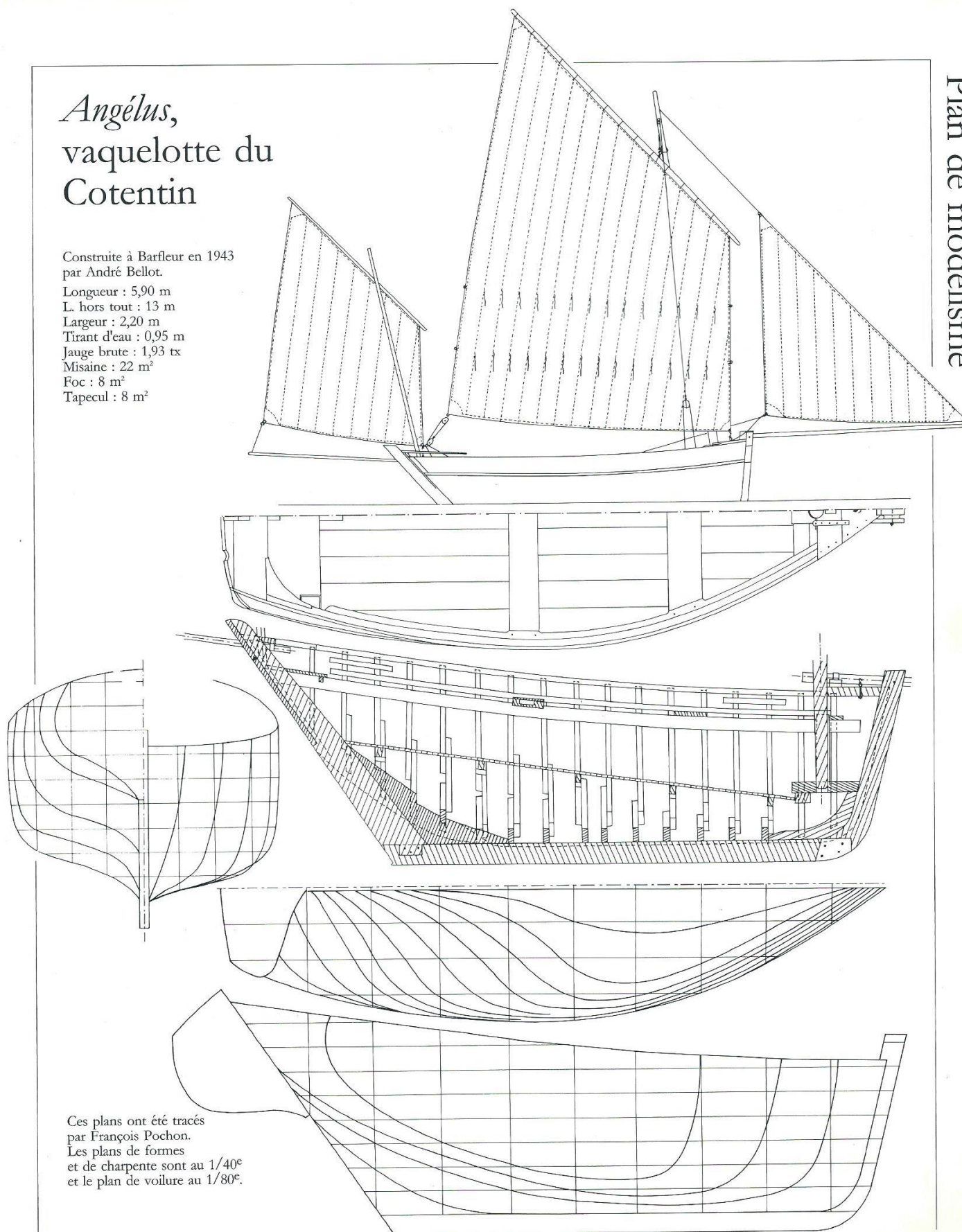
(1) A partir de 1889 l'Inscription Maritime emploie le terme de vaquelotte. Il semble qu'en général on l'utilise pour les bateaux de plus de 2,7 tx mais il n'y a pas de règle absolue et certaines unités de même taille peuvent être inscrites comme canots qui est le terme le plus souvent utilisé par les pêcheurs eux-mêmes pour désigner leur bateau.

(2) Au moins peut-on dire un mot du *Jacques* construit en 1937 et actuellement en cours de restauration par les élèves du lycée Victor Grignard. Cette belle vaquelotte ne demande qu'un petit coup de pouce pour être prête, avec une voilure neuve, pour les fêtes de Brest 92.

Angélus, vaquelotte du Cotentin

Construite à Barfleur en 1943
par André Bellot.

Longueur : 5,90 m
L. hors tout : 13 m
Largeur : 2,20 m
Tirant d'eau : 0,95 m
Jauge brute : 1,93 tx
Misaine : 22 m²
Foc : 8 m²
Tapecul : 8 m²



Ces plans ont été tracés
par François Pochon.
Les plans de formes
et de charpente sont au 1/40^e
et le plan de voilure au 1/80^e.