

Le Dragous « Frotte berniques »

Historique :

L'activité maritime était dense à cette époque du tournant du XX^{ème} siècle. Le port du Guildo était alors un port relativement important dans lequel borneurs et caboteurs chargeaient des poteaux de mines pour le pays de Galles, des céréales ou du bois exportés vers d'autres ports de la région.. Ces bateaux étaient des goélettes ou de forts ketchs mais parfois aussi de simples sloops d'une quinzaine de mètres de long comme la « Sainte-



Jeanne » d'Erquy. On y trouvait aussi des gabarres (grands chalands creux) qui apportaient la tanguie de la baie de l'Arguenon à Plancoët pour amender les terres cultivées.



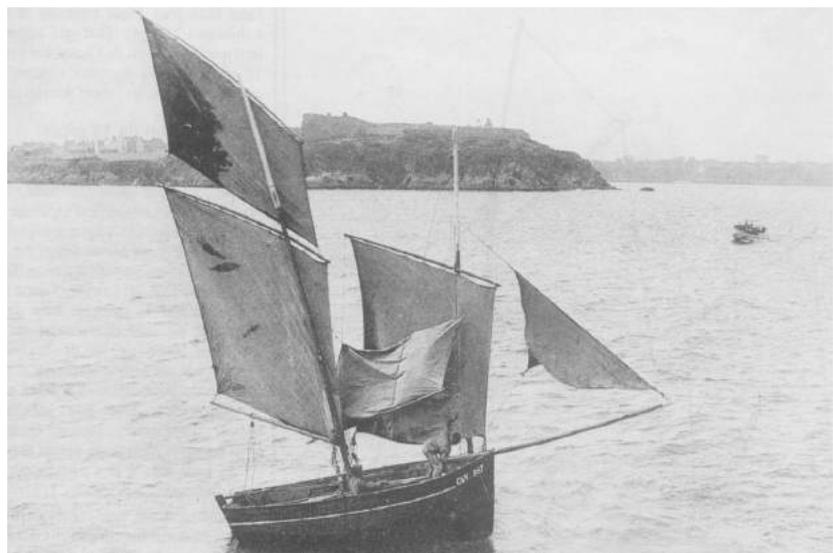
Le port de Saint-Cast, quant à lui, abritait d'abord dans le creux du rivage de Port Jacquet puis plus tard à l'abri de la vieille cale, la flottille locale des bateaux de pêche. On y voyait souvent les bateaux pilotes de la station de Saint-Malo qui trouvaient avantage à se positionner à Saint-Cast pour aller, au large du Cap Fréhel, à la

rencontre des bateaux de commerce voulant rallier le port de Saint-Malo. Le chef pilote embarquait sur le grand voilier pendant que le bateau pilote retournait sur Saint-Cast ou suivait le grand voilier sur Saint-Malo.



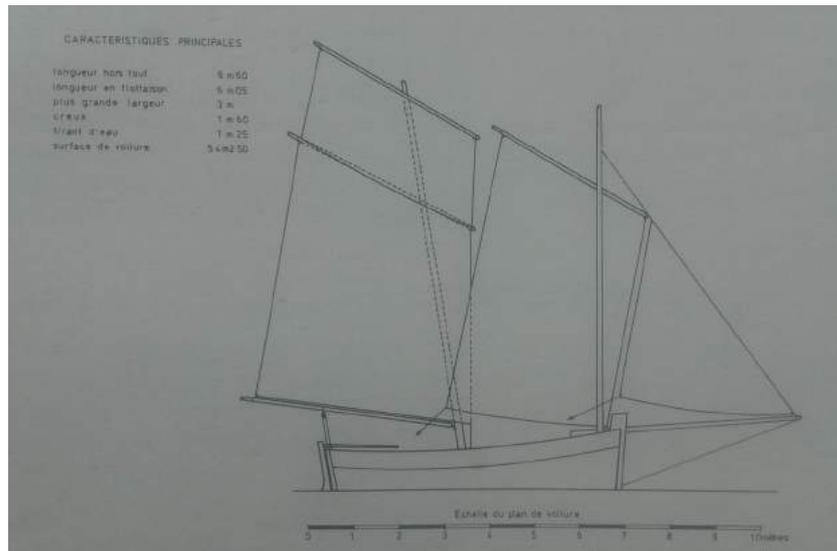
Réplique d'un petit chalutier à voile de la fin du XIX^{ème} siècle, le dragous tire son nom de son métier : la drague au chalut à barre. Des bateaux de ce type et avec ce gréement spectaculaire (60 m² de voilure pour 6,60m de longueur) existaient sur toutes les côtes de la Manche et même jusqu'en Vendée dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle. Ce gréement composé de deux voiles *au tiers* (parfois surmontées de *huniers*) et d'un foc sur un long *bout-dehors* était appelé *lougre* sur les plages du nord et en pays trégorrois, *flambart* sur les côtes normandes et en pays Goëlo, canot à Granville et à Cancale, chaloupe en baie de Bourgneuf et dragous en baie de l'Ebihen. Il se distingue du gréement de la *bisquine* par la présence d'une *bôme* qui développe le *taillevent* très au delà du couronnement arrière.

On a peine à imaginer aujourd'hui l'extraordinaire diversité des gréements et des formes de coque, aux derniers temps de la marine à voile. Sans moteur, il fallait adapter parfaitement le bateau à son utilisation. C'est là qu'on trouve l'explication des formes massives du dragous avec une coque haute sur l'eau, très défendue, avec un étambot extérieur pour la stabilité de route et une voilure importante (+ de 60 m²) très étalée dans la longueur



puisque de la pointe du bout-dehors à l'extrémité de la bôme, on mesure 12,50m, soit le double de la longueur de coque.

C'est un chalutier. Nous avons fait réaliser par le lycée maritime de Saint-Malo un chalut à barre tel qu'il était probablement à cette époque. Nous l'avons essayé et une fois à l'eau on comprend toute l'importance de cette voilure, importante certes, mais très divisée et facile à réduire. Par petit temps il ne manque rien car il faut de la puissance pour tirer le chalut. Dès



que le vent forçit, les vagues pourraient poser problème à un bateau fin et plus bas sur l'eau car avec le chalut à tracter, le bateau se défend moins bien à la lame. 3 rangées de hanets de ris dans la misaine, 4 dans le taillevent, petit ou grand foc, hunier ou pas hunier, il est facile d'adapter la voilure à la force du vent.

Il est intéressant de comparer les formes du dragous avec celles d'An Durzunel, lougre de Loguivy dont le métier est le casier ou la ligne. Pour une même taille (6,60m de longueur de coque) il fait presque 30 cm de moins en franc bord, il est plus étroit et présente un tableau plus incliné avec un étambot intérieur. Très clairement, pour un même gréement, on a privilégié sur ces petits lougres la maniabilité afin de virer plus rapidement pour attraper les bouées de casiers ou de lignes alors que pour le dragous, chalutier, il était primordial de privilégier la stabilité de route.

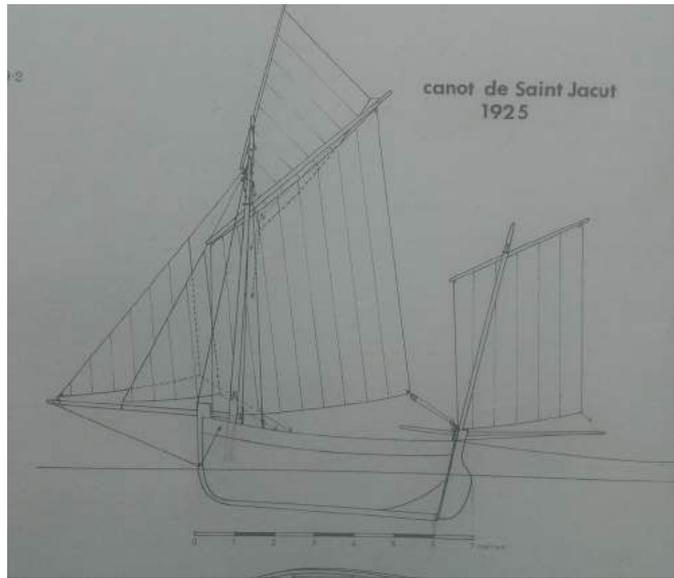


L'originalité des gens de Saint-Jacut et des différents ports aux alentours (Saint-Cast, Saint-Briac, Lancieux) est d'avoir conservé ce gréement tardivement, jusqu'à la guerre de 14 alors qu'il avait déjà disparu ailleurs. Il coexistait aussi avec un fort canot appelé

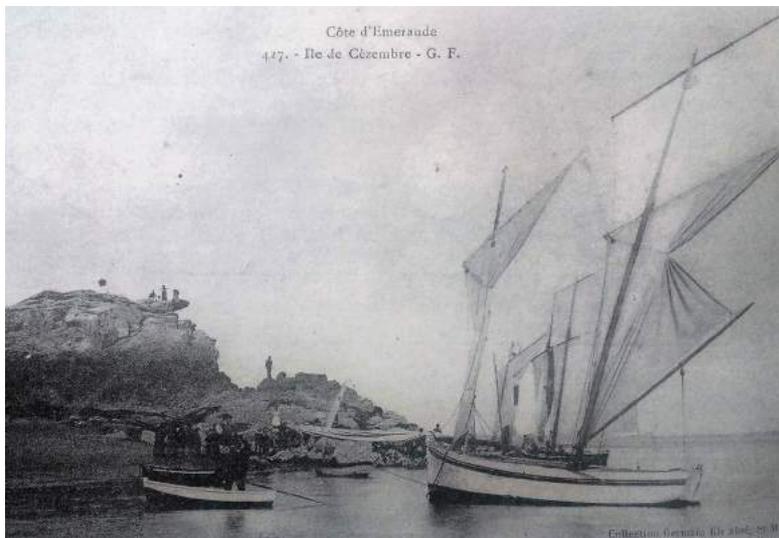
Boucada muni d'un seul mât hissant une voile au tiers complétée par un foc. Sur ceux-ci la misaine était parfois surmontée d'un flèche installé sur un mâtereau

spécifique en tête de mât. La drague au chalut nécessitait 3 ou 4 hommes à bord : un patron, un ou deux matelots et un mousse.

Les conditions socio-économiques changent après la guerre et il devient impossible de payer quatre hommes avec les apports de la pêche. La plupart des pêcheurs locaux font alors construire des canots plus petits, autour de 14 pieds, avec une voilure magnifique : foc, misaine (et hunier) et tape-cul et même aussi une petite trinquette amurée à mi bout-dehors et dont le point de drisse passe par la 4ème cosse de ris de la misaine. On a pu voir au début des années 90 la mise à l'eau de la « Margatte » canot de 12 pieds restauré par une association de la Rance. Ces



bateaux leur permettent de naviguer seuls. Certains s'engageront sur des bateaux plus importants de type bisquine, appelés « bayous ». Dans les années trente et quarante, le gréement change encore pour celui de côtre aurique (*foc, trinquette, grand-voile aurique et flèche*) adopté depuis quelques temps par les plaisanciers.



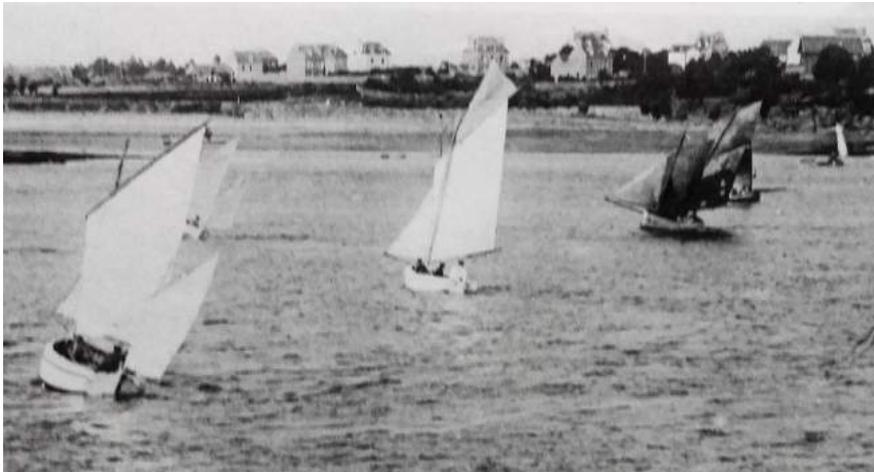
Si le métier principal de ces bateaux était la pêche (généralement drague des poissons de fonds : plies, raies, soles, mais aussi traîne ou lignes de fonds), il était parfois utilisé pour le transport, véritable camionnette des mers de l'époque. Il faut rappeler que le réseau routier au tournant du siècle était moins développé qu'aujourd'hui, que les ponts sur l'Arguenon ou la Rance n'existaient pas,

que pour aller de Saint-Cast à Saint-Malo par terre il fallait remonter jusqu'à Dinan dans des véhicules tirés par des chevaux.

Lors de la mise à l'eau de « Frotte Berniques » en 1988, les articles de journaux ont fait réagir une vieille dame au foyer logement de Matignon qui se rappelait qu'au temps de sa jeunesse, avant la guerre de 14, elle chargeait des bateaux de ce type avec des pommes qu'elle amenait au port du Guildo avec sa charrette tirée par deux chevaux en pointe. En deux ou trois heures par vent portant le bateau était prêt à décharger sa cargaison à Saint-Malo ou près des cidreries de Pleudihen.



Il convient de noter que les jours de régates, pêcheurs et plaisanciers se retrouvaient pour des joutes acharnées dans tous les ports de la région. Sur une des photos de Saint-Cast, le jour des régates, on distingue un bateau pilote reconnaissable à son ancre dans la grand-voile, deux autres sloops, une petite bisquine (c'est l'absence de bôme qui fait privilégier cette hypothèse plutôt qu'un dragous), et de nombreux canots à misaine avec ou sans tape-cul.



Après la guerre de 14/18, la plupart des dragous n'existait déjà plus. Un mini raz de marée avait détruit l'essentiel de la flottille jaguine peu avant la guerre sur la zone d'échouage de la Houle Causseul. Un dragous a toutefois continué de naviguer dans

l'entre-deux guerres mais à la plaisance, armé par un notaire de Saint-Briac, monsieur Gétin. La photo de bateaux en régates à Saint-Briac est intéressante car elle montre tous les types de gréements existants à l'époque.

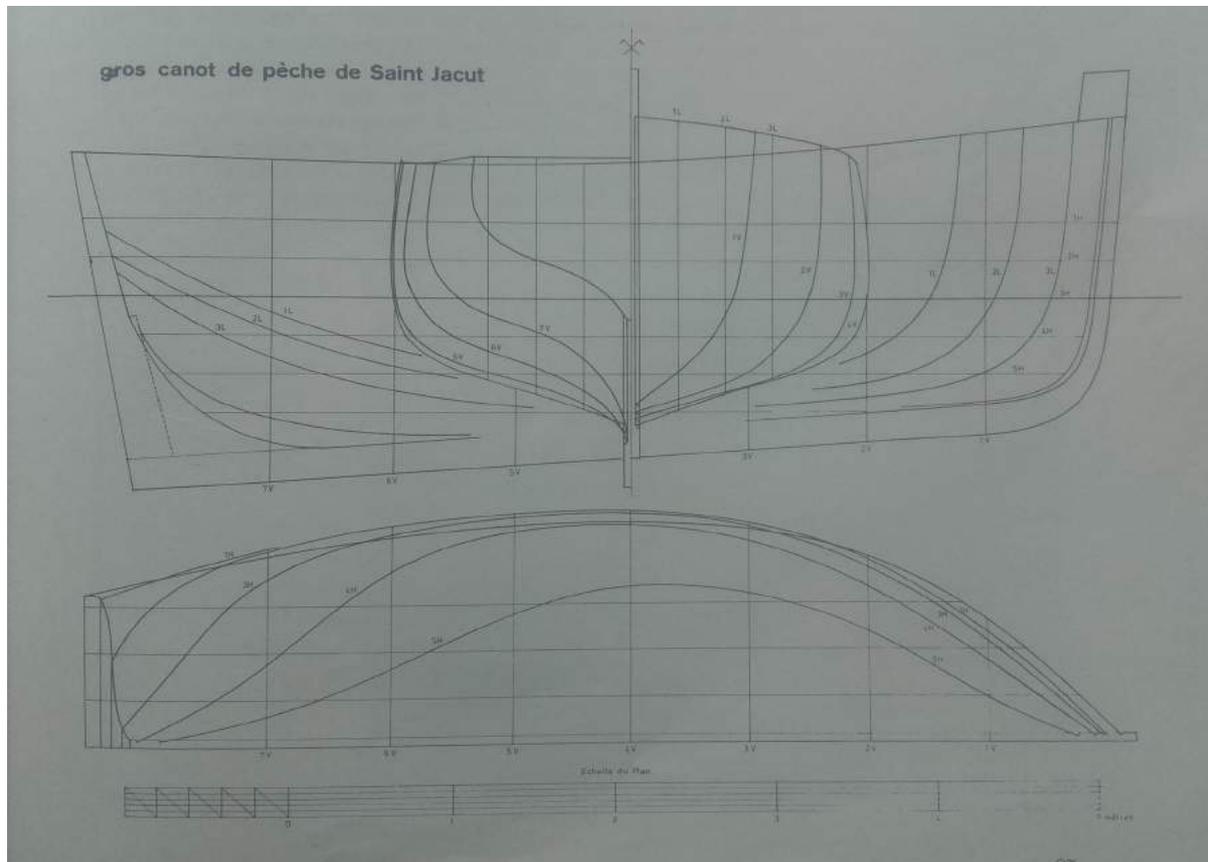
Sources :

Jean Le Bot : Bateaux des côtes de Bretagne Nord – Éditions des 4 seigneurs, Grenoble.

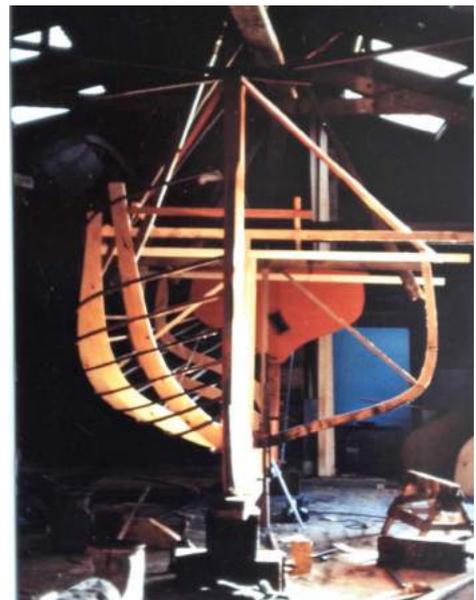
Michel Duedal : N°1 de la revue Chasse Marée paru en 1981. C'est l'article le plus complet et le plus documenté sur l'histoire maritime de la baie de l'Ebihen au tournant du XIX^{ème} siècle. Il est à l'origine de l'idée de la reconstruction à l'identique d'un dragous menée par l'association éponyme créée en 1986.

La reconstruction :

Aucun bateau de ce type n'existait plus, même à l'état d'épave. Quelques rares photographies permettaient de se faire une idée du gréement et des proportions de la coque mais c'était insuffisant pour une reconstruction fidèle.



Heureusement, un chercheur en histoire maritime, professeur à Rennes, **Jean Le Bot**, a récupéré les plans des bateaux construits au chantier Lemarchand à La Landriais. C'est une découverte extraordinaire car, à l'époque, la plupart des charpentiers de marine construisaient sans plans en utilisant la technique de la demi-coque, maintenant considérée comme un objet de décoration, mais qui était autrefois un outil de charpente navale. Jean Le Bot confiera à l'association deux plans dont l'un, annoté par le constructeur de la mention « bon et beau bateau » a servi en 1885 à construire le bateau d'un certain Macé, patron pêcheur à Saint-Jacut. Le plan de voilure complétait le tracé de la coque.



La décision de reconstruire a été prise par une poignée de passionnés d'histoire maritime, eux-mêmes membres généralement du centre nautique. Le centre nautique, association sportive, n'étant pas éligible à des aides en subventions émanant du ministère de la culture, une association spécifique est créée en décembre 1986 : l'association « LE DRAGOUS ».

C'est à la salle d'Armor que se tiendra la réunion constitutive de l'association avec des adhérents de tous milieux et le soutien des cancalais autour de Jean-Paul Froc qui verront au printemps 87 l'aboutissement de leurs efforts avec la mise à l'eau de la bisquine. L'année 87 sera celle de la recherche du financement de ce projet. Aidé par la Fédération Régionale pour la Culture Maritime (FRCM) et



piloté par la DRAC Bretagne, un dossier est constitué et une demande de subvention est déposée dans le cadre d'un contrat de plan Etat-Région. Parallèlement la municipalité de Saint-Cast mais aussi celle de Saint-Jacut puis le conseil général des Côtes d'Armor se montre intéressés et décident d'aider l'association. Au printemps 87, les subventions demandées étant accordées, la décision de construire est prise.



Des devis sont demandés auprès de différents constructeurs et c'est finalement **Yvon Clochet**, charpentier de marine à Plouguiel sur la rivière de Tréguier qui sera choisi. Celui-ci avait déjà construit pour le compte de l'école de mer du Trégor An Durzunel, réplique d'un petit lougre de Loguivy. Une maquette est construite par Gilles Godefroy, président de l'association, d'après un article extrêmement documenté de Michel Duedal, syndic des gens de mer à Saint-Jacut et passionné d'histoire

maritime locale, publié dans le numéro 1 de la revue le Chasse Marée.

Des discussions nombreuses sur des photographies d'époque permettront de se faire une idée vraisemblable de l'aménagement intérieur. Ces discussions étaient parfois passionnées : le débat « moteur ou pas moteur » a longtemps agité

l'association. Finalement c'est la solution minimaliste qui a été retenue. L'objectif de l'association, dans une démarche patrimoine était de découvrir et faire découvrir les gestes et les techniques de la voile au travail et de se replacer dans les conditions technologiques de l'époque. Finalement, 10 ans plus tard, les affaires maritimes mettront un point final à cette question en obligeant tous les bateaux traditionnels à posséder un moteur.

Le traçage en vraie grandeur du plan est entamé par Yvon Clochet pendant l'été. Malheureusement l'ouragan d'octobre 87 va interrompre les travaux à peine commencés, Yvon étant très sollicité par les marins pêcheurs afin de réparer leurs bateaux endommagés. Ce n'est qu'en février 1988 que les travaux reprennent mais ceux-ci vont avancer très rapidement. Pourtant Yvon travaille en



solitaire seulement aidé parfois de son jeune fils pour la manutention des pièces lourdes comme les membrures à passer à la scie à ruban. Les mâts et les espars en sapin ont été trouvés à Languedias chez un fournisseur de poteaux téléphoniques. Ceux-ci sont rabotés affinés, les clans en bois dur (chêne) sont posés pour le passage des drisses. C'est Yvon qui se charge aussi des différentes pièces en fer qu'il met en forme sur sa petite forge. La mise à l'eau aura lieu 4 mois plus tard le week-end de l'ascension, le 22 mai 1988, le dragous arborant fièrement son bouquet

de neuvage en ajonc en haut du mât de taillevent devant son parrain Eugène Riguidel, sa marraine Colette Poirier et des centaines de spectateurs.



Premières navigations :

Les membres de l'association s'étant fait la main sur An Durzunel (réplique d'un petit lougre de Loguivy construit lui aussi par Yvon Clochet 3

ans avant pour l'Ecole de Mer du Trégor) au cours d'une navigation musclée pendant les vacances de Pâques, s'estiment prêts à entreprendre une croisière le long des côtes bretonnes pour rallier Douarnenez et son rassemblement de voiliers traditionnels. Pendant trois semaines, sans moteur, avec une petite annexe à rames en remorque, se déroulera une navigation sans histoire mais riche d'images inoubliables. L'entrée à l'Aber Wrach par le passage de la Malouine, la solidarité de pêcheurs qui prendront le bateau en remorque pour le sortir de la chicane de l'Aber Ildut, vent de noroit oblige, ou l'arrivée à Douarnenez lentement rattrapés par le Sedov, 4 mâts russe de 110 m toutes voiles dehors et marins sur les vergues, laisseront des souvenirs exceptionnels à l'équipage.

Pendant 5 ans, l'association fera naviguer le dragous pour le plaisir des touristes de l'été et celui des membres de l'association qui se rendront à la plupart des rassemblements de voiles traditionnelles des côtes de Bretagne nord. C'est ainsi qu'on verra le dragous aux fêtes de Ploumanac'h, à Cancale, à Erquy, à Paimpol, sur la Rance et même à l'inauguration du musée maritime de Jersey. L'association accueillera aussi les bateaux traditionnels de la région pour des soirées mémorables au Guildo ou sur la plage de Quatre-Vaux.



Les navigations aujourd'hui



Les associations ont parfois une histoire chaotique et en 1993, l'association « Le dragous » décide, pour préserver l'aspect collectif de l'utilisation du bateau, d'une opération de fusion absorption avec le centre nautique de Saint-Cast. Il est entendu que le centre reprend à son compte les idéaux de l'association et notamment l'inaliénabilité de son capital navigant.



Dès lors, c'est le centre nautique qui le fera naviguer pour la plus grande joie des enfants des écoles du canton ou des classes de mer et des touristes de l'été. Navigations à la ½ journée ou à la journée permettent soit individuellement ou collectivement de découvrir et de s'initier à la voile traditionnelle.

Reste aux anciens membres de l'association et aux nouveaux adhérents de la section voile traditionnelle du centre nautique à continuer des navigations de promotion dans le cadre des rassemblements divers de la côte nord. C'est ainsi que chaque année le dragous participe à des rallyes ou manifestations diverses.

Notre approche de la navigation reste toujours de montrer qu'il est possible, en bateau traditionnel de naviguer « proprement », comme le dit Isabelle

Autissier dans un autre contexte, en favorisant les manœuvres à la voile, le respect de l'environnement et une convivialité que chacun s'attache à transformer vers des amitiés durables.

Caractéristiques techniques :

Longueur de coque :	6,60 m
Largeur :	3,05 m
Longueur hors tout :	12,50 m
Surface de voilure :	60 m ²
Tirant d'eau :	1,40 m
Poids total avec lest:	6 tonnes
Poids de la coque :	4,5 t
Capacité en jauge :	6,5 tonneaux



Capacité d'embarquement en navigation à la journée : 10

Matériaux : coque chêne – pontage et coffres en pin Douglas – espars en sapin – lest en galets calés par des sacs de sable



mise à l'eau du chalut

LEXIQUE

Aurique : se dit d'une grand-voile quadrangulaire qui se hisse le long du mât à l'aide d'un pic dont l'encornat touche le mât. Il faut en général 2 drisses pour hisser cette voile, la drisse de pic et la drisse de mât.

Bayou : petite bisquine de 10 à 12 m sans mât de tape-cul.

Bisquine : Bateau spectaculaire d'une longueur de coque de 12 à 20m doté de 3 mats avec des voiles au tiers, armé à Granville, Saint-malo et Cancale. Le mât de misaine et le grand-mât portent chacun 3 étages de voiles, chaque voile majeure étant surmontée d'un hunier et d'un perroquet.

Boucadas : canot doté d'un seul mât sur lequel on hisse une misaine surmontée parfois d'un hunier et un foc envoyé sur un long bout-dehors .

Clan : pièce en bois dur, généralement en chêne, en forme de demi rond installé dans une mortaise en tête de mât et qui évite d'avoir à utiliser des poulies de drisse.

Côte : voilier à gréement aurique possédant un foc amuré sur un bout dehors, une trinquette amurée sur l'étrave, une grand-voile surmontée parfois d'un flèche.

Flambart : bateau à deux mâts avec foc, misaine, taillevent bômé surmonté d'un hunier. C'est le gréement du dragous.

Foc : voile triangulaire qui s'envoie à l'avant sur un bout-dehors et qui se hisse sur le mât de misaine.

Flèche : voile triangulaire qui se hisse au dessus d'une grand-voile aurique.

Gabarre : chaland de 10 à 12m servant à remonter jusqu'à Plancoët le sable coquiller et la tange servant à amender les terres agricoles. C'est le courant qui remontait et descendait ces bateaux, les avirons de godille le maintenant dans l'axe du chenal.

Goélette : bateau pouvant servir à la grande pêche (Islande) mais aussi au cabotage. Dotée de 2 mâts à l'avant mât de misaine avec au dessus un hunier à rouleau, à l'arrière grand mât avec une grand voile surmontée d'un flèche. Tout à l'avant foc, clinfoc et trinquette.

Hunier : voile quadrangulaire de petit temps qui se hisse au dessus du taillevent.

Ketch : Voilier à 2 mâts. Foc et trinquette à l'avant, Grand-voile aurique surmontée d'un flèche, mât de tape-cul à l'arrière installé en avant de la barre. S'il est installé en arrière de la barre on l'appelle Yawl.

Lougre : c'est le gréement de la bisquine, du Grand Léjon. La différence avec le flambart c'est qu'il n'a pas de bôme sur le taille-vent.

Macrôtier : canot doté d'une grand-voile au tiers surmontée d'un flèche, à l'avant foc sur bout dehors.

Misaine : voile qui se hisse sur le mât de misaine, mât avant sur le dragous.

Taillevent : voile au tiers qui se hisse sur le grand mât dit mât de taillevent. Au dessus de cette voile se hisse un hunier.

Sloop ou sloup : terme générique désignant un bateau gréé en côtre.

Tape cul : petit mât implanté tout à l'arrière. On y hisse une voile au tiers, surmontée d'un hunier sur la bisquine.

Vergue ou pic : espar qui sert à tenir le haut d'une voile

Voile au tiers : voile quadrangulaire dont le point de drisse se trouve au tiers de la vergue. Il y a donc une partie de la voile qui se trouve en avant du mât. Selon que la voile se trouve au vent ou sous le vent du mât, son efficacité n'est pas la même. C'est pourquoi sur un bateau à deux mâts comme le dragous, misaine et taillevent se hissent sur un bord différent, les avantages et les inconvénients s'annulent.

Historiquement on assiste dans l'histoire à un lent processus *d'auricisation* des gréements au cours des ages en passant de la voile carrée des égyptiens ou des vikings à la voile au tiers amurée sur le bord puis au pied de mât et enfin à une voile aurique entièrement dans l'axe du bateau. Le processus s'achève avec l'avènement des voiles triangulaires des bateaux modernes permettant un meilleur cap aux allures près du vent.

