

# C'est le dernier bautier de Barfleur Il faut sauver le Saint Maurice

*Cela fait un an que le Saint Maurice est arrivé à Tourlaville où il attend d'être restauré. La tâche est ardue et le pari un peu fou, mais il en faudrait plus pour décourager les membres de l'association « Cherbourg-Voiles Cotentines » bien décidés à mener ce projet à terme. Ils ont déjà réussi plusieurs tours de force : renflouer le bateau coulé à Honfleur, le ramener ici et retracer son histoire témoignages à la clef. Aujourd'hui, l'association attend fébrilement des fonds publics qui leur permettraient d'acheter le bois indispensable au commencement du chantier. Retour sur une aventure qui ne fait que commencer.*

**S**i vous passez sur le pont qui relie le rond point de la pyrotechnie à celui des Flamands, vous apercevrez peut-être son étrave ou sa poupe, selon votre direction. Les novices verront une épave mais les passionnés de la mer identifieront de suite un spécimen de navire rarissime. Le Saint Maurice - c'est son nom - est un Bautier de Barfleur, un bateau de pêche d'un genre disparu dont il est l'un des derniers représentants. S'il semble échoué et mal en point apprenez que ce fier patouillard n'en est pas à son premier « naufrage » et que, tel un phénix, il s'en est toujours remis. Pour que le miracle de sa restauration s'accomplisse, il fallait bien qu'une bande de doux dingues s'y collent. Ces passionnés du patrimoine maritime local s'appellent « Cherbourg-Voiles Cotentines ». L'association regroupe pour l'instant une quinzaine de membres actifs, bien décidés à remettre le Saint Maurice à l'eau.

## Une histoire à rebondissements

Avant de venir s'échouer en piteux état dans le secteur des Flamands, le Saint Maurice aura connu diverses fortunes et aventures. De sa construction à Barfleur

(voir plus loin) à son rapatriement par route depuis Honfleur par l'association « Cherbourg-Voiles-Cotentines », il a bien failli ne jamais refaire surface. Sa survie, il la doit surtout à la vigilance d'une équipe de passionnés qui lui consacre beaucoup de temps et d'argent pour qu'un jour ce vestige de la mer redevienne le fier navire qu'il fut. C'est Serge Loit président de l'association qui nous a raconté les mésaventures du Saint Maurice : « *En fait ce bateau appartenait à mon oncle Émile Omont, c'est une des raisons pour lesquelles nous nous sommes passionnés pour ce bateau d'un genre particulier. Nous avons créé l'association en 2004 avec pour objectif de sauver cette magnifique coque d'un des derniers Bautiers fabriqués à Barfleur par les chantiers André Bellot. L'idée de l'équipe est de sauvegarder les traces du passé maritime de notre région pour que les générations futures puissent – pour de longues années encore – admirer et apprécier le savoir-faire de nos aînés. Pourquoi ces bateaux avaient-ils cette forme ? Comment pêchait-on à l'époque ? ... autant d'enseignements qui font partie d'une culture locale qu'il est très important de transmettre. Le sauvetage de ce bateau c'est surtout une aventure humaine.* » Véritable témoin des métiers de la pêche en Cotentin d'après-guerre, le bateau a subi quelques transformations liées à



▲ Janvier 1950 : lancement du Saint Maurice après huit mois de travaux sur le chantier André Bellot à Barfleur.

## C'est quoi un Bautier de Barfleur ?

Bautier signifie « cordier » en dialecte barfleuraux « bau » désignant les cordes utilisées pour la pêche à la roussette, au hâ, au bar, au congre, à la raie... La conception de ces bateaux remonterait à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Ils étaient à voile jusqu'après guerre et des versions motorisées ont continué de pêcher jusque dans les années 70. Les Bautiers de Barfleur sont facilement reconnaissables à leur « nez droit » (étrave) et aussi par leurs formes signées Bellot.



▲ Malgré le temps maussade, une partie de l'équipe de « Cherbourg-Voiles Cotintines » pose devant leur protégé. De gauche à droite : Claude Planque, Serge Loit, Jean-Pierre Le Borgne et Christian Feret en compagnie de Moustique la mascotte. Étaient absents ce jour-là : Denis, Bruno, les Jacques, Claude, Bernard, Jean-Marie et tous les autres qui se reconnaîtront.

ses changements de propriétaires et de vocations :

« Ce type de bateau était conçu pour la pêche aux cordes pour laquelle il a été utilisé jusqu'en 1967. Il quittera ensuite la région pour Port en Bessin où son nez sera refait tel que vous le voyez aujourd'hui, il perdra son nez droit si caractéristique des Bautiers d'ici et sera adapté au chalut pour effectuer ce métier de 1968 à 1987. Nous allons lui redonner son aspect d'origine en nous inspirant des nombreuses photos et documents que nous avons rassemblés. En même temps que les travaux de nettoyage avancent, nous effectuons des relevés de cotes afin de pouvoir dessiner des plans précis. Sur les chantiers de l'époque, on travaillait surtout à partir de gabarits que l'on transformait au fil du temps et il n'existe pas toujours de plans exacts des bateaux. »

De 1988 à 1991, il servira – par regroupage de kilowatts avec deux autres bateaux – à construire une nouvelle unité de pêche à Port en Bessin : « le Vauban ». En 1991, il sera versé à la plaisance avant d'être racheté par une association de Honfleur qui projetait de le restaurer. Malheureusement, le projet n'aboutira pas et le Saint Maurice restera à l'abandon de 1992 à 2003. Il se dégradera rapidement et finira par couler dans le bassin Carnot à Honfleur en janvier 2004.

### Sauvé des eaux

« Nous avons décidé de le renflouer et il

*falait faire vite car les autorités portuaires menaçaient de le détruire et nous ne savions pas dans quel état il se trouvait. Il nous a fallu trois mois pour rassembler assez d'argent pour son sauvetage. L'aide financière de la ville de Cherbourg et de plusieurs entreprises locales nous ont permis de sortir le Saint Maurice de l'eau. Il s'agissait d'une opération délicate car il pesait alors vingt-cinq tonnes et nous n'étions pas sûrs qu'il n'allait pas se briser sous la pression. Heureusement tout s'est bien passé et le bateau a ensuite été hébergé gratuitement par le chantier naval de Honfleur. Il avait été convenu verbalement que le bateau serait remis en état en échange de servir de support à la formation des*

*apprentis charpentiers de marine. »*

Ce beau projet ne verra jamais le jour. Le bateau restera tel quel et le chantier où il était entreposé fera faillite et fermera en avril 2005. En juin de la même année, l'association entame les travaux de rénovation et doit se déplacer fréquemment à Honfleur ce qui n'est ni pratique, ni économique. Le conseil général du Calvados propriétaire du terrain, décide de la remise en état du site dès le premier trimestre 2006 et le Saint Maurice est prié de débarrasser le plancher des vaches. Nouvelle urgence pour l'association qui doit réagir vite et à moindres frais. C'est à ce moment



▲ Le Saint Maurice tel que l'ont découvert les membres de « Cherbourg –Voiles Cotintines » à Honfleur en 2004.



▲ 2006 : L'arrivée de la coque du bateau aux Flamands où un généreux bienfaiteur lui a réservé un emplacement gratuit pour sa résurrection

qu'intervient un des bienfaiteurs du Saint Maurice : Emmanuel Guérard, transporteur, qui se passionne pour cette aventure et propose de ramener le bateau de Honfleur pour un prix raisonnable. Mais le véritable cadeau de cet homme providentiel, c'est d'offrir un emplacement où stocker le bateau et pouvoir continuer sa restauration. Le 9 mai 2006, le Saint Maurice quitte Honfleur sous bonne escorte et s'offrira même le luxe de traverser le centre-ville de Caen. Après six heures de route le voilà arrivé à bon port et devenu tourlavillais de surcroît. Depuis un an, les membres de « Cherbourg-Voile-Cotentines » s'affairent à son chevet et doivent lutter contre un ennemi impitoyable, le temps : « En ce moment nous sommes inquiets car nous attendons des financements qui tardent à venir et nous ne pouvons pas acheter le bois qui nous permettrait d'avancer les travaux. Ces retards « administratifs » ont des incidences importantes sur l'état du bateau et plus on tarde et plus il s'abîme. Le bois est un matériau qui travaille avec la température, l'hygrométrie ou le soleil. Avec l'arrivée de l'été, il devient urgent de couvrir le bateau avec une grande bâche pour l'abriter du soleil. »

Mais, les galères ils en ont connu d'autres ce qui ne les empêchent pas de se retrouver chaque mercredi au chevet de leur protégé où il y a toujours quelque chose à faire :

« Avant que le Saint Maurice ne revienne ici, nous avons dû rencontrer quantité de gens pour retracer son histoire, retrouver des documents d'époque... c'est tout l'intérêt de ce chantier. L'association regroupe des

hommes issus de divers corps de métier qui partagent leur savoir-faire : chaudronnier, électricien, charpentier naval, gréeur, peintre, enseignant, dessinateur... certaines personnes viennent nous donner un coup de main pour des corvées comme gratter la peinture – ce qui nous a pris de novembre à février - et là ce qu'il faut c'est surtout de la bonne volonté ! »

### Henri Choisy l'un des quatre pères du Saint Maurice

Pour le Saint Maurice tout démarre en janvier 1950 lors de son lancement derrière l'église de Barfleur où il sort des chantiers André Bellot. Il est le dernier d'une lignée que les spécialistes appellent un « Dundee/Bautier », bateau de pêche motorisé mais également équipé pour la voile bien que la forme de sa coque ne s'y prête pas forcément.

Henri Choisy a travaillé pour les chantiers André Bellot de 1946 à 1950 et à la construction du Saint Maurice, il se souvient : « C'était les constructeurs qui donnaient leurs formes aux bateaux, chacun avait sa forme de coque, mais la coupe Bellot ça se reconnaît du premier coup d'œil ! Les gabarits de bateaux étaient semblables mais les bateaux avaient tous leurs particularités. On faisait en fonction de la commande et de l'utilisation que comptait en faire le propriétaire. Lorsque l'on mettait un bateau à l'eau on remarquait toujours des petites choses à améliorer, chaque bateau à sa façon de se tenir sur l'eau. Le Saint Maurice, c'est le vrai Bautier de Barfleur fait et lancé là-bas. D'autres Bautiers ont été construits à Saint-Vaast-La-Hougue, mais celui-là il est pur jus ! Il est fait avec du bois d'excellente qualité -comme tous les bateaux Bellot d'ailleurs- et je suis très étonné qu'il ait coulé à Honfleur. À l'origine, l'armateur du Saint Maurice s'appelait Jules Lefèvre (son petit fils s'appelait Maurice Pignot d'où le nom du bateau) et il venait tous les jours suivre l'avancée des travaux de construction de son bateau et il était très attentif. Les armateurs étaient des hommes qui connaissaient leur affaire. Il avait remarqué qu'un barreau du pont avait de l'aubier (pièce de bois tendre), il nous l'a fait démonter en nous disant qu'il payait pour avoir de la qualité et qu'il ne voulait absolument pas de ce bois-là ! André Bellot était tellement vexé que je crois bien qu'il en a pleuré. Le bateau est fait avec du Pin d'Orégon, du Chêne et de l'Orme. Nous étions quatre hommes à le construire : André Bellot (le patron) et trois ouvriers Auguste Bouin, Désiré Certain et moi, il nous a fallu huit mois de travail. On travaillait dur et les journées commençaient en été à 6h30 pour ne s'achever que vers 19h, des journées de



▲ Henri Choisy explique comment on assemblait les bateaux à son époque, un savoir-faire qui ne laissait pas de place au hasard.

10 heures samedis et jours fériés. En plus, le patron n'aimait pas qu'on parte à l'heure, il fallait toujours faire dix minutes de plus. Pas de vacances bien entendu, je ne suis parti en vacances qu'à partir de 1957 quand je travaillais pour Amiot, j'avais 25 ans. Question outillage, ce n'était pas comme maintenant, on n'avait qu'une vieille scie à ruban, une petite dégauchisseuse et tout le reste se faisait à la main. On allait peut-être moins vite mais c'était bien fait, ça je peux vous le garantir ! »

Il faut dire qu'à l'époque le métier s'apprenait sur le tas et que Henri Choisy s'y est mis de bonne heure. Dès son âge de douze ans, chaque jeudi, André Bellot l'employait à enlever les pointes des « traversins » (traverses) pour récupérer le bois. Il apprendra également à scier à l'égoïne, si bien qu'à 14 ans lorsque le chantier l'embauche, il possède déjà un précieux savoir-faire : « J'ai fait ma première table avec rallonge incorporée à cet âge là et je sais qu'elle a tenu le coup jusqu'en 1974 ! »

Henri Choisy n'avait pas revu le Saint Maurice de près depuis son retour à Tourlaville et c'est bien volontiers qu'il a accepté ma proposition d'aller lui rendre une petite visite. À peine descendu de la voiture, il a entrepris un examen minutieux du bateau qu'il avait mis à l'eau cinquante-sept ans plus tôt. L'émotion a vite laissé la place à la surprise : « Je ne pensais pas qu'il était dans cet état-là, il y a vraiment un travail énorme. Il y a des pièces qui ont été changées (désignant une partie précise de la coque) ça n'a pas été fait chez nous ça. » S'ensuivirent des explications techniques sur la façon d'assembler la coque, la manière de poser les clous ou bien encore des anecdotes sur la manière de former le bois. À l'évidence, Henri Choisy est toujours imprégné par ce noble métier et n'a rien oublié de ce qui fait la qualité du travail.

Le rapatriement du Saint Maurice aura déjà réussi l'exploit de rassembler deux vieilles connaissances et donner l'occasion à Henri Choisy de transmettre un peu de son savoir sur une façon de travailler aujourd'hui disparue.

La volonté des passionnés de « Cherbourg-Voiles-Cotentines » de valoriser le patrimoine maritime local semble bel et bien fonctionner, ne reste qu'à leur souhaiter bon vent !

TB



## Pour aider le Saint Maurice

Samedi 23 juin à 15h

Salle des Fêtes de Cherbourg-Octeville

La troupe Presqu'île-Art interprètera *Belle pagaille*.

Entrée : 5 €

Renseignements 06 74 67 88 63

Les fonds récoltés seront reversés à l'association «Cherbourg-Voiles-Cotentines»