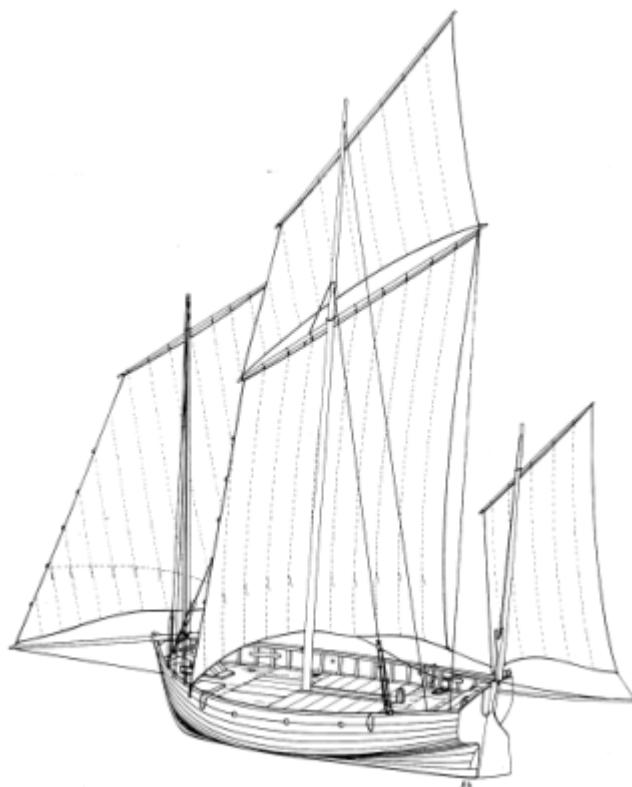


Les caïques de nos côtes (Yport, Etretat, ...)

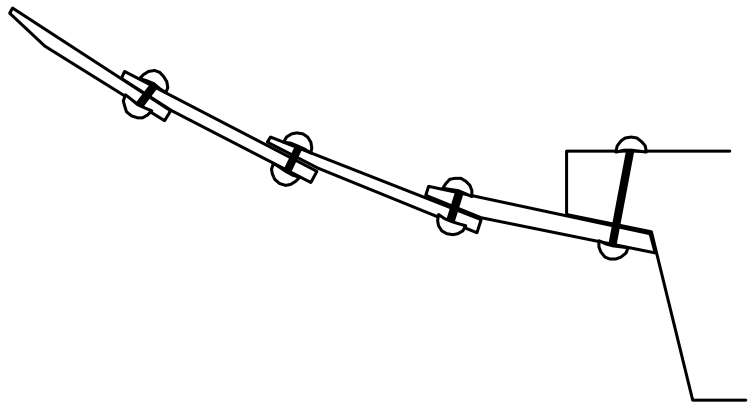
Du Havre à Saint-Valéry, on utilise depuis des siècles un même type de coques et bordées à clins ; toutes les dimensions ont été représentées, depuis le simple *camion* (canot) de plage de Sainte-Adresse jusqu'au grand *Houry* de Fécamp. En effet, hormis Fécamp, on ne trouve pas sur ces côtes d'abris en eau profonde. Les valleuses le long des côtes n'aboutissent qu'à des grèves de galets en forte pente ; c'est dans ce milieu que c'est développée la tradition nautique des caïques cauchoises.



On trouve à droite de cette photographie (Collection Boucher, Musée des terre-neuvas et de la pêche de Fécamp) la caïque Notre-Dame de Bonsecours sur la plage d'Yport. Cette embarcation se trouve au centre du musée.

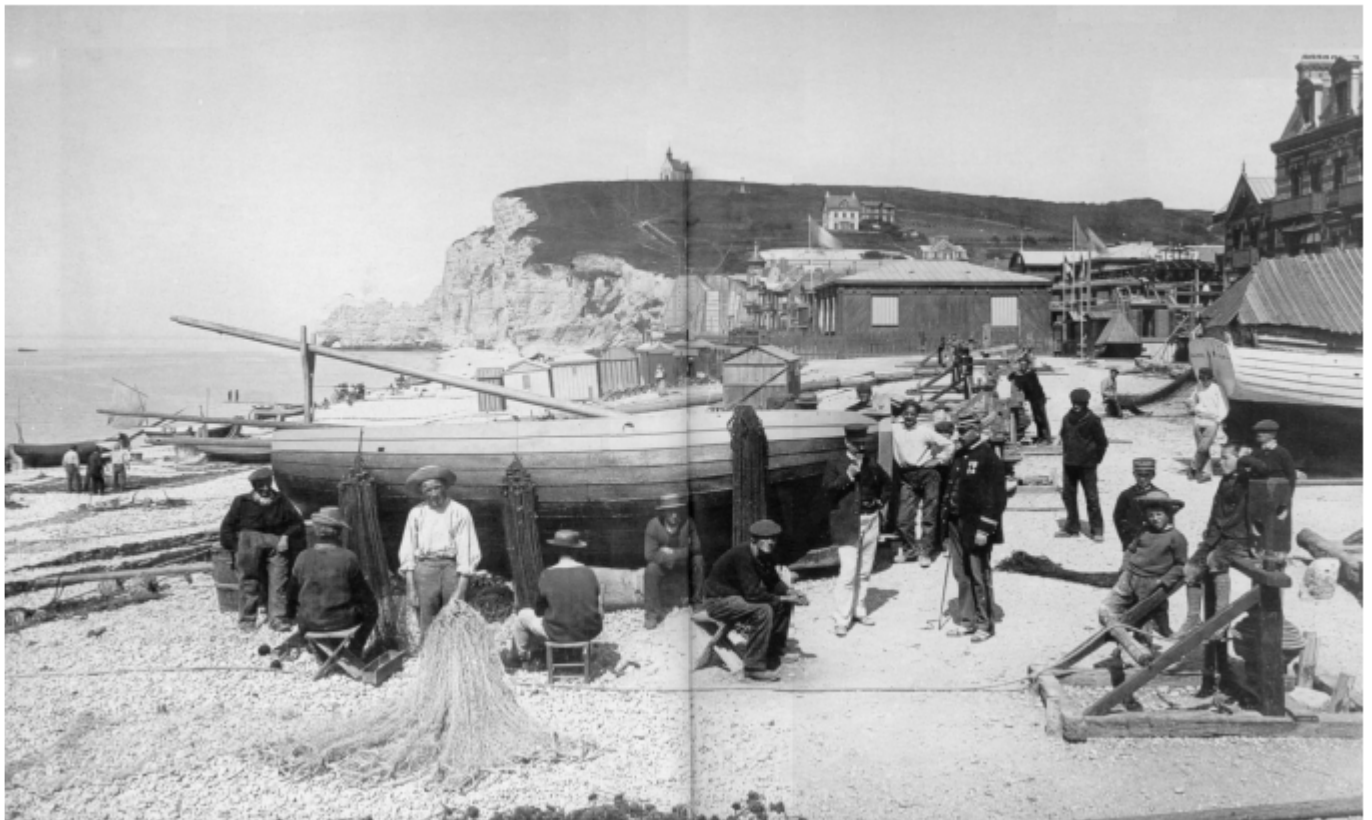


Sur le plan technique, la caractéristique principale de ces bateaux de plage réside dans leur mode de construction. Lancés et hissés à terre quotidiennement dans les brisants, ils doivent posséder une structure très résistante et légère à la fois. La construction à clins est d'origine nordique avec comme exemple principal les Drakkars.



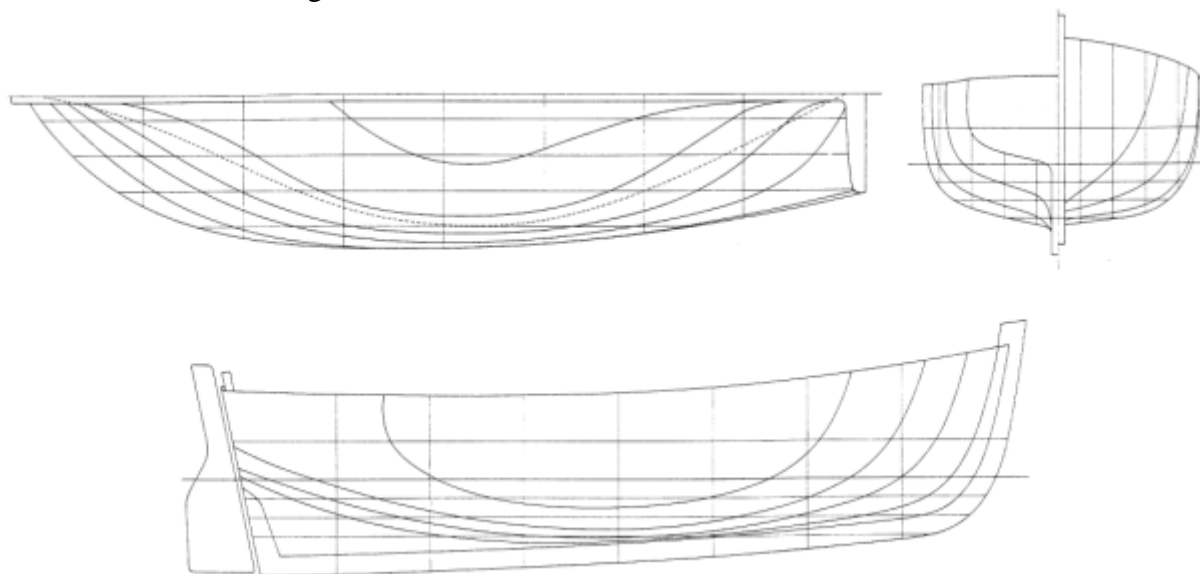
Ci-dessus, maquette d'un drakkar offert par la ville d'Oslo en 1911 et présente dans le musée.

Les caiques, barques d'échouage et par la même ne nécessitant pas de port à quai, y étaient en effet régulièrement échouées et virées au cabestan à même le galet de la plage. Une autre constante de nos côtes est l'utilisation de *caloges*, vieilles barques servant à conserver le matériel de pêche et de lancement à proximité immédiate (à droite sur la photo ci-dessous). Les dernières caiques ont disparu d'Yport vers 1970.



Etretat vers 1900

La carène est construite à clins en orme, avec un faible tirant d'eau et une quille en chêne légèrement courbe afin de faciliter le halage.



Jusqu'au début du XX^e siècle, les constructeurs n'utilisent en général pas de plans ni de demi-coques pour les caïques. On travaille avec des gabarits modifiés à la demande et découpés dans des planches de 1 cm. Ils sont placés sur la quille tous les 80 cm environ ; une planche au milieu allant de l'étambot à l'étrave et clouée sur les traversins des gabarits permet de les régler. Contrairement à ce qui se passe en construction classique, le bordage va commencer immédiatement alors qu'il n'y a encore ni membrure, ni varangue. Lorsque tous les bordés sont posés, on retire les gabarits, la coque n'est alors soutenue que par des arcs-boutants. On procède alors à l'ajustage des membrures. Les varangues sont découpées d'après les gabarits et relevés à même les bordés puis on procède au "tirage des clins" de façon à ce que la varangue suive parfaitement leur contour.

Dans les dernières années des caïques, le procédé de construction va évoluer. Au lieu de border sur des gabarits, on place d'abord les membrures découpées, qui sont ragréées et entaillées au fur et à mesure de la progression du bordage. Celui-ci peut donc être cloué tout de suite ; la construction est réputée prendre moins de temps.

La série de quatre caïques construites par les chantiers Jouen-Fiquet de Fécamp juste après la guerre pour Eugène EBRAN d'Yport. La première fut le " Vive Jésus " (F1051) en 1947, puis le " Dieu Protégez-Nous " (F1065) en 1948, enfin la " Notre-Dame de Bonsecours " (F1079) et la " Vierge de Lourdes " (F1089) en 1949. Ces quatre unités appartenaient à la famille Ebran, surnommée par les Yportais : " Gros péqueux ". Immatriculées à Fécamp, leur port d'attache était bien la plage d'Yport.

La caïque Notre-Dame de Bonsecours avait un équipage de 7 hommes dont un mousse. Sa longueur totale est de 9,48 mètres et de plus grande largeur 3,88 mètres. Sa jauge nette est de 2,58 tonneaux, soit environ 7,3 m³.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, cette série de quatre navires n'était pas constituée de barques identiques. Jean Clément, charpentier de navire, a travaillé à la construction de ses unités explique : " traditionnellement on construisait sans plans, on se servait de vieux gabarits et on les modifiaient suivant ce que les gens voulaient. Mais pendant la guerre, les Allemands ont fait sauter les chantiers et on a été obligé de refaire les gabarits en prenant les cotes d'une vieille caïque échouée dans l'avant-port et puis on les a affinées et je crois qu'il y a eu un plan de fait, mais après la construction. Le " Vive Jésus " avait des formes plus rondes, d'ailleurs, elle était surnommée " la grosse ". Celle du musée [des Terre-Neuvas, c'est à dire la Notre Dame de Bonsecours] avait une tonture très légère, par contre, la Vierge avait une tonture très prononcée. C'était la Vierge qui était certainement la plus réussie avec une tonture bien appuyée et l'avant un peu plus pincé, c'était celle qui marchait le mieux. "



Pour lancer la caïque, l'équipage pousse l'embarcation, en la tenant par ses clins, la forme de la caïque facilitant sa descente sur les galets. Des pans de bois peuvent aussi se placer autour de la quille pour aider au mouvement. Pour remonter la caïque et avant qu'elle ne s'échoue, l'équipage descend le mât, retire le gouvernail. La caïque est ensuite reliée au cabestan. Les femmes aidées des matelots présents sur la plage remontent alors la caïque.



"Le soir tombait et les pêcheurs s'en venaient par groupes au perret, marchant lourdement avec leurs grandes bottes marines, le cou enveloppé de laine, un litre d'eau-de-vie d'une main, la lanterne de bateau de l'autre. Longtemps ils tournèrent autour des embarcation inclinées ; ils mettaient à bord, avec la lenteur normande, leurs filets, leurs bouées, un gros pain, un pot de beurre et la bouteille de trois-six. Puis ils poussaient vers l'eau la barque redressée qui dévalait à grand bruit sur le galet, fendait l'écume, montait sur la vague, se balançait quelques instants, ouvrait ses ailes brunes et disparaissait dans la nuit avec son petit feu au bout du mât."

Guy de Maupassant, *Une vie*.



sources : musée des Terre-Neuvas de Fécamp et articles du Chasse-Marée