

La cale sèche de La Landriais au Minihic-sur-Rance

Les chantiers navals de La Landriais

Située à quelques kilomètres de Saint-Malo, l'anse de La Landriais au Minihic-sur-Rance est un site remarquable par son implantation géographique et sa configuration, deux facteurs qui ont favorisé l'implantation de chantiers de construction navale et de cales qui servaient au débarquement et à l'embarquement des marchandises et passagers.

Dès la fin du XVII^e siècle, cette anse était utilisée pour la construction de chaloupes et de barques de pêche. En 1764 le premier « gros » bateau construit était un brigantin de 60 tonneaux, le *Marguerite-Louise*.

Si les chantiers navals voisins, situés à La Richardais et Montmarin, plus importants et mieux équipés à cette époque, construisaient des navires de plus fort tonnage, ceux de La Landriais produisaient des gabares, des chippes, des bateaux plats à l'usage des ostréiculteurs et des bisquines cancalaises. La fin du XVIII^e siècle voit l'expansion réelle des chantiers du Minihic grâce à la concentration importante d'ouvriers de marine qui y vivaient, près de la moitié de ceux dénombrés dans la région malouine ! On y construisit alors aussi bien des petits caboteurs que de grands voiliers destinés à la haute mer.

À partir de 1850, La Landriais compte jusqu'à huit chantiers navals répartis en seize exploitations. Celles-ci utilisaient aussi des concessions du domaine maritime public, attribuées contre rétribution par le service des Ponts et chaussées pour l'implantation de petits chantiers éphémères, servant également pour le séchage du bois. L'activité de construction et de réparation navale était vitale au Minihic et faisait vivre près de 800 personnes sur les 1 200 habitants de la commune toute récemment créée (1849), alors qu'elle était jusque là une section de celle de Pleurtuit.

Cette activité était partagée entre la construction et la réparation. La construction était plutôt dédiée à la fabrication de petites unités destinées principalement à l'activité maritime locale. On construisait sur la rive gauche de la Rance et plus particulièrement dans cette baie :

- des bateaux « carrelet », utilisés pour la pêche au carrelet près de La Hisse en amont de la Rance,
- des chippes, comme la chippe lançonnière, servant à la pêche au lançon, de Saint-Suliac, dont une réplique a été construite il y a plus de dix ans,
- des canots de Rance,
- des gabares qui assuraient le transport entre Dinan et Saint-Malo,
- des doris pour la pêche à Terre-Neuve (plusieurs centaines étaient fabriquées chaque année),
- et même des bisquines, des bateaux pilote et des caboteurs,
- parmi les plus grandes unités, des chalands de Rance atteignant 25 m de longueur, lancés à partir de cette baie.

Ajoutons que certains yachtmen français, et même d'outre Manche, venaient faire construire dans cet abri de Rance des yachts d'importance.

Les gros travaux étaient eux axés vers la réparation navale. Si Saint-Malo était mieux équipé, et de loin, pour la construction de grands navires, la cité corsaire pratiquait peu la réparation navale. Les réparations des coques se faisaient à marée basse ou entre deux marées, en échouant les navires sur la grève. C'est dire que le travail était pénible et réalisé dans des conditions relativement médiocres.

Dans la deuxième partie du XIX^e siècle, le plus important de ces chantiers était le chantier Saubost, du nom du charpentier de marine Louis Saubost, qui le créa en 1850. Il se trouvait à l'emplacement actuel. Ce chantier prit une grande extension sous la direction de François Lemarchand son gendre quand il le reprit en 1896.

Le chantier Lemarchand

Né à Pleurtuit en 1849, François Lemarchand se destine au métier de marin et obtient le brevet de capitaine au long cours. Sa navigation le mène du cap Horn à Terre-Neuve, ce qui aura certainement une incidence sur sa vie professionnelle de constructeur de navires. Il se marie en 1880 avec la fille de Louis Saubost (Marie-Françoise née en 1852) mais continue la navigation durant les années qui suivent.

Au décès de Louis Saubost en 1887, sa fille Marie-Françoise hérite du chantier qu'elle mène, aidée de son contremaître, pendant près de neuf ans. François Lemarchand devait donner des directives à distance et y passait ses congés.

En 1896, à 47 ans, François Lemarchand met définitivement sac à terre et va enfin pouvoir mettre en pratique l'expérience acquise et sa passion pour l'architecture navale, notamment le tracé des coques. C'est l'année où le chantier lance la *Marie-Louise*, chaland de Rance de 26 m de longueur. Le chantier est un des rares de la région dessinant les plans de forme.

Le chantier devenu chantier Lemarchand prend vite de l'essor grâce à l'esprit d'initiative et d'entreprise de son patron, qui s'attache à répondre à la demande croissante de réparation de navires due au développement de la grande pêche. Il acquiert vite une avance considérable dans la mécanisation et la rentabilisation du travail.

Avant même que François Lemarchand en soit officiellement le patron, le chantier est ainsi le premier équipé d'une scie à ruban mécanique (François Lemarchand ne supportant plus les sautes d'humeur de la corporation des scieurs de long), qui a fait beaucoup jaser à l'époque. Elle était mue par un système de courroies entraîné par la puissance d'un cheval dans un manège. Le cheval fut à son tour remplacé par une machine à vapeur de 3 CV achetée chez Lotz à Nantes, puis plus tard par une machine de 6 CV dont la vapeur alimentait également l'étuve à cintrer le bois..., cette étuve dont on pouvait encore récemment apercevoir l'orifice et qui est maintenant sous les bureaux du chantier.

Par la suite, François Lemarchand conçoit une scie à débiter les arbres en planches de 15 m de longueur entraînée par une machine de 20 CV achetée lors de l'exposition de 1889, la chaudière ayant été achetée aux pompiers de Saint-Malo. Puis la motorisation est complétée par un moteur Duvant de 30 CV acheté par Louis Lemarchand en 1926. Le chantier était ainsi pourvu de l'électricité avant même que le bourg du Minihic ne le soit.

François Lemarchand a mis au point toute une série d'outillages qui portaient tous des noms anecdotiques, reflétant la bonne humeur qui était de règle dans le chantier à cette époque, ainsi le *père Hamon*, sorte de bélier à forcer les coins, le *héros de l'Atlantique* (ciseau à bois trouvé dans les petits fonds du bateau de Marin-Marie), les crics *Brocavet et Betton*, les grandes presses *Alexandre, Carry, Grand'pattes, Don Quichotte* et *Serrette*, les pinces *Jean Eon* et *Le loup*, etc., dont on trouvera le sens caché dans le magnifique ouvrage du professeur Le Bot¹, récemment disparu.

Le fils de François Lemarchand, Louis, né en 1885, reprend le chantier en 1920 à 34 ans et continue de belle façon l'œuvre de son père. Malheureusement, les périodes de récession dès 1925, la disparition progressive de la construction bois font baisser le niveau d'activité du chantier malgré une orientation vers la plaisance.

¹ LE BOT, Jean, *Les bateaux des côtes de la Bretagne Nord aux derniers jours de la voile*, Grenoble, Éd. Glénat, 1990.

Ainsi, un superbe voilier de 20 m est construit avant guerre : *L'hygie*, qui navigue toujours (classé Monument historique). Louis Lemarchand dirige le chantier jusqu'en 1959, âgé alors de 73 ans. Il disparaît à l'âge de 99 ans en 1984.

Le chantier est repris en 1959 par M. et M^{me} Brossellin qui assurent pour un temps sa survie en reprenant la construction de petites unités pour la plaisance, dont le nom déposé aux affaires maritimes pour l'homologation de la série était le baret (petit bar), ainsi que le gardiennage et l'entretien des yachts.

Une fois encore l'évolution technique, cette fois l'avènement du plastique, modifie les règles du jeu et le chantier cesse toute activité de construction avec le nouveau propriétaire, M. Fabry, qui le dirige de 1982 à 1999. M. Serré assure une brève transition (1999-2002), avant que le chantier ne soit repris par M. Denis Campion, gérant du chantier voisin de Tanet.

La cale sèche

En 1905, François Lemarchand eut le génie de construire la cale sèche, c'était la bonne idée au bon moment : Saint Malo, nous l'avons dit, n'avait aucun équipement de ce type, sauf dans le bassin intérieur de Saint-Malo appelée localement la « mare aux canards ». De plus, la cale n'avait besoin d'aucune énergie pour fonctionner, les éléments naturels jouant le rôle de force motrice, assistés d'un cheval, Belloujard, qui aidait à la manœuvre attelé sur les vantaux des portes. Le fonctionnement si particulier de cette cale sèche a été décrit par Jean Le Bot, dans l'ouvrage précédemment cité.

La cale sèche de 45 m de long par 10 m de large et 5 m de haut avait la particularité d'être construite entièrement en bois et par les moyens propres du chantier. La construction, effectuée en deux ou trois ans, certainement à l'occasion des creux d'activité, avait pour but principal la réparation des coques des terre-neuvas (fig. 1 et 2).

La cale permettait en outre d'effectuer, dans des conditions de qualité supérieure à ce qui se pratiquait ailleurs, les opérations de réparation, de calfatage, de charpentage, de peinture des œuvres vives, mais aussi le doublage cuivre des coques.

Une fois encore, François Lemarchand fait preuve d'initiative et met au point un outillage permettant le pré-perçage des planches de cuivre : toute méthode par trop artisanale se transforme, grâce à lui, en méthode quasi industrielle.

La cale permettait la mise au sec de navires affichant jusqu'à 40 m de longueur et calant jusqu'à 4 m, pendant le temps nécessaire requis pour la réparation.

Le commandant Charcot y fit réparer le *Pourquoi pas ?* avant son ultime voyage en Arctique en 1936 (François Lemarchand avait alors 87 ans et mourut l'année suivante). Le *Pourquoi pas ?* ne séjourna pas dans l'enceinte de la cale à cause de

sa taille imposante (46 m de long – 40 m à la flottaison x 9,2 m de large) mais fut échoué le long de la cale sèche sur une ligne de tins parallèle.

On peut affirmer que la construction de la cale sèche a fortement participé au développement du chantier et, par conséquence, au développement du village.



Figures 1 et 2 – Chantiers de constructions maritimes de La Landriais (cl. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, tous droits réservés)

Les travaux de restauration entrepris depuis 1996 par l'Association des Amis de la baie de la Landriais, fondée en 1990, ont commencé par quelques fouilles préalables permettant de compléter les plans établis par le professeur Jean Le Bot. Ces plans avaient été réalisés grâce à un relevé *in situ* et aux renseignements communiqués de mémoire par Louis Lemarchand.

Dès 1997, l'Association a pris le parti d'une reconstruction totale de la cale sèche. L'ensemble fut reconstitué pièce par pièce en utilisant les mêmes matériaux avec bien sûr quelques variantes. Du chêne de pays pour les poteaux, du sapin pour les murailles, mais l'orme a disparu. Les carvelles (clous en construction navale) ont bien été utilisées et les assemblages des lisses sont en « trait de Jupiter » parfaitement similaires à ceux d'origine mais le feutre goudronné et le « black » n'ont pas la qualité d'antan... Ces détails n'ont toutefois pas perturbé l'esprit de la reconstruction et ceux qui ont y travaillé ont dû retrouver certains gestes du charpentier du début du *xx*^e siècle, même si le tractopelle était bien présent pour les aider !

La personnalité de François Lemarchand pousse à croire que cet ouvrage ne s'est pas construit sans plans détaillés, les découvertes dans le sol ont par la suite démontré que toute la structure avait été calculée ou du moins pensée pour résister aux énormes pressions de l'eau à marée haute. Malheureusement un incendie ayant ravagé une partie du chantier en 1917, les plans et dossiers d'origine ont dû disparaître à cette époque et tous ceux qui ont participé à la reconstruction se sont posé la même question : comment ont-ils fait en 1905 et quelle fut la méthodologie employée ?

Pour la reconstruction, les impératifs étaient en partie différents mais le rythme des marées, certes modifié par l'usine marémotrice de la Rance, impliquait une organisation particulière.

Les quarante-cinq poteaux de chêne de 7 m le haut de section 30 par 30 cm avec une fiche de 2 m environ ont été implantés, puis des lisses de sapin de 22,5 par 7,5 cm ont été mises en place en les raboutant par liaison en trait de Jupiter. Un bordé vertical en sapin de même section que les lisses a été cloué sur les lisses, suivi d'un revêtement en papier goudronné grassement enduit de « black ». Ce bordé vertical a ensuite été complété d'un bordé horizontal d'une épaisseur de 3 cm également couvert de « black ».

La muraille ainsi reconstituée est coiffée d'une passerelle permettant le déplacement du personnel mais surtout contreventé à l'extérieur et à l'intérieur par une série d'étais obliques. Ces étais recouverts partiellement d'un coffrage permettent le remplissage de ces caissons améliorant la tenue et l'étanchéité de l'ensemble.

Les portes massives de près de 3 tonnes chacune ont été reconstruites et mises en place en 2006 à l'aide d'une grue de 80 tonnes, concession une fois encore au modernisme !

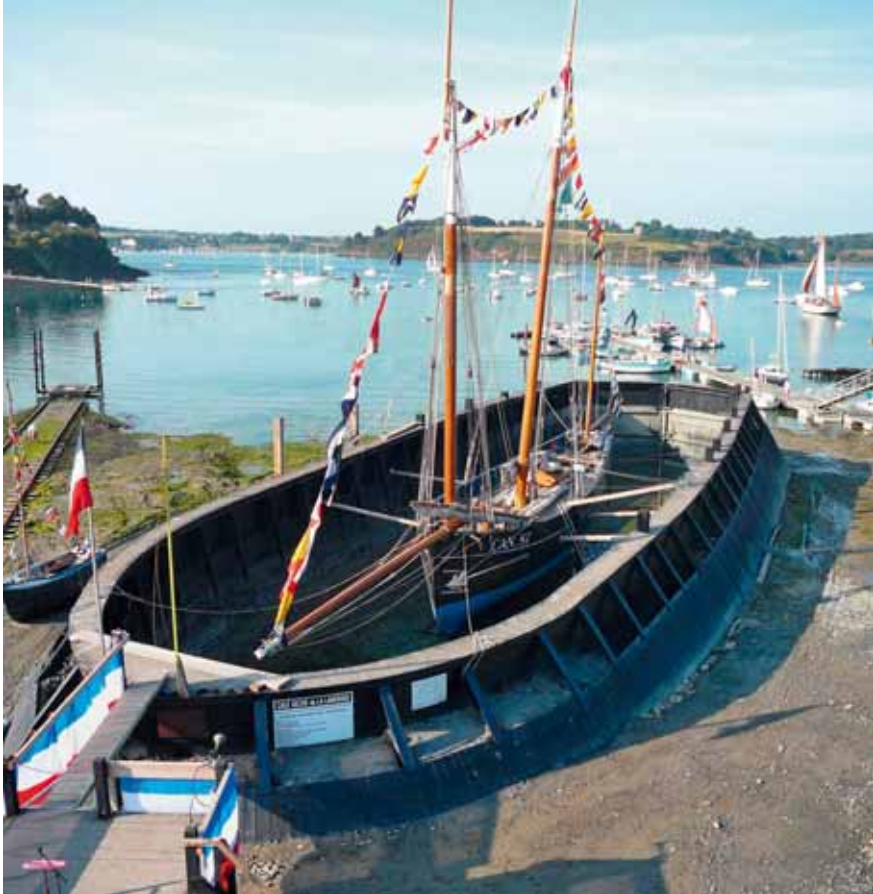


Figure 3 – Inauguration de la cale sèche de La Landriais, 30 août 2008 ; dans la cale sèche, présence d'une bisquine, bateau traditionnel de la baie du Mont-Saint-Michel

Le fond de la cale remplie de débris et de vase depuis des décennies a été ensuite redescendu de 1,5 m pour retrouver la cote d'origine.

Les fosses à gouvernail se sont transformées en cuves de récupération d'eau de carénage afin de se conformer aux exigences environnementales.

Après plus de soixante-dix années de sommeil, la cale sèche du chantier Lemarchand est enfin prête à revivre et, 12 ans après le début des travaux, le 30 août 2008, la bisquine *la Cancalaise* a coupé le ruban symbolique. À cette occasion, l'Association a édité un livret intitulé *Cale sèche de La Landriais*, qui retrace l'histoire de la cale et sa restauration. Les dépenses totales engagées s'élèvent à 410 000 € TTC. Il convient d'insister sur l'aide exceptionnelle obtenue du conseil général d'Ille-et-Vilaine et de l'État – DRAC de Bretagne –, qui a permis de mener à bien la fin de la restauration. Il faut dire que la cale sèche de La Landriais est la seule de ce type connue en France, à ce titre inscrite à l'inventaire supplémentaire depuis 1996.

L'animation qui prendra la suite des travaux de restauration permettra de faire action de pédagogie en montrant les manœuvres de la cale équipée à terme d'un système de récupération d'eaux de carénage, l'accorage et la mise au sec de bateaux traditionnels, leur calfatage et leur réparation.

Ainsi se trouveront réunies la préservation du patrimoine, la transmission des savoir-faire et la perpétuation de la mémoire. Alliées au succès commercial du chantier, elles peuvent sortir ce site de sa période de sommeil et redonner vie à cette baie.

Jean-François HOURRIÈRE
président de l'Association des Amis de la baie de La Landriais