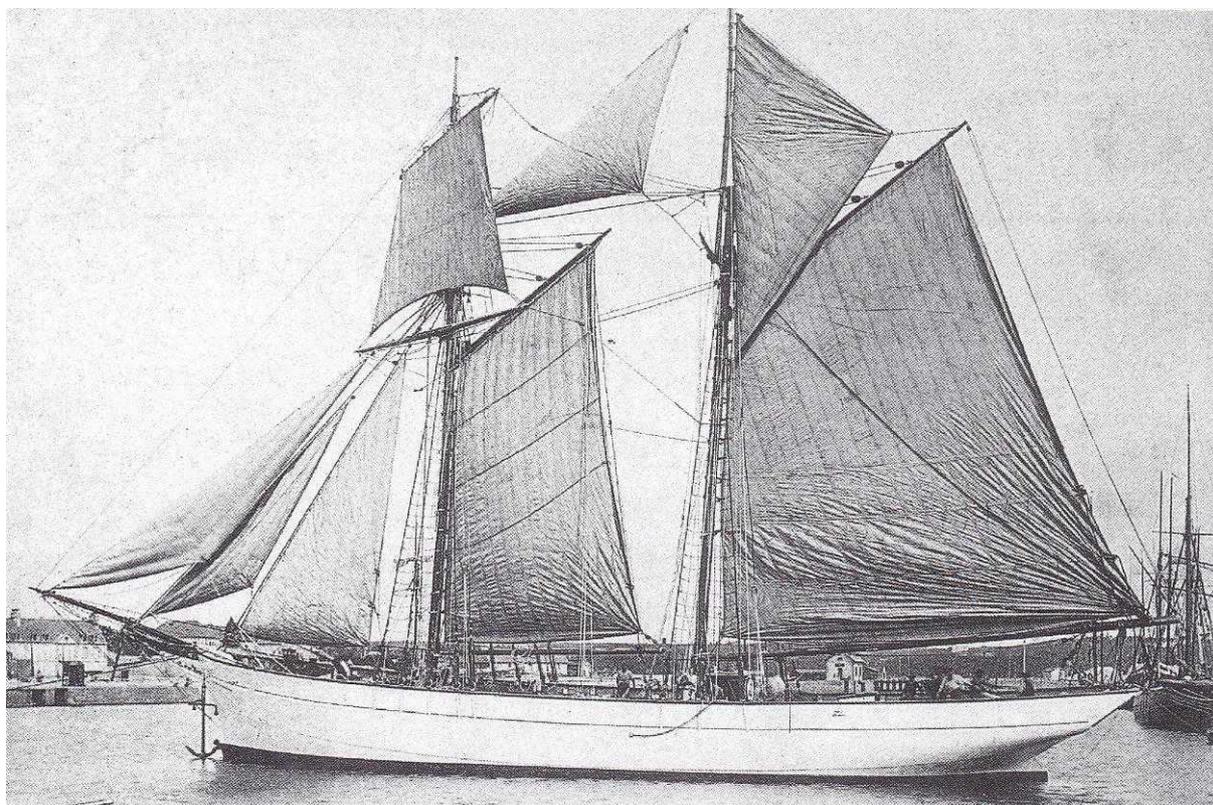




## Histoire maritime de Bretagne Nord

### La genèse de la goélette islandaise de Paimpol



Goélette Islandaise typique photographiée dans le bassin de Paimpol vers 1913 le type est à son apogée avec des goélettes de 35 m de long

Depuis le début du XVI<sup>ème</sup> siècle, la Bretagne Nord arme des navires à la pêche à la morue, sur les côtes de Terre-Neuve. L'épopée de la pêche à la morue en Islande est nettement plus récente. En 1852, l'armateur Louis Morand de Paimpol, suivant le modèle des pêcheurs de Dunkerque, envoie en Islande le brick goélette l'Occasion ancien navire négrier, de construction danoise, arraisonné sur les côtes du Brésil.

Ce premier armement marque le début de cette épopée Islandaise pour le Port de Paimpol, mais également à une échelle moindre les ports de Binic ou de Dahouet.

Au début de cette période d'armement pour l'Islande, les armateurs y envoient toutes sortes de navires, des cotres, des lougres ou des navires plus conséquent comme des bricks ou des goélettes ou même des trois mâts. Ces navires sont souvent de vieux caboteurs achetés d'occasion, d'ancien terre-neuviens ou des goélettes ayant pratiqué la pêche à Islande armées dans le nord de la France.

Au début de cette épopée, vers 1860, les chantiers navals de Paimpol ne sont pas en mesure de construire des navires pour pratiquer la pêche en Islande, les chantiers paimpolais construisent des bateaux plus petit. C'est alors, que le constructeur Louis Laboureur, reprenant le modeste chantier de son père, va dans les années 1880 développer ce que l'on appellera la goélette islandaise.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Pierre-Louis Marie Laboureur 1842 1892

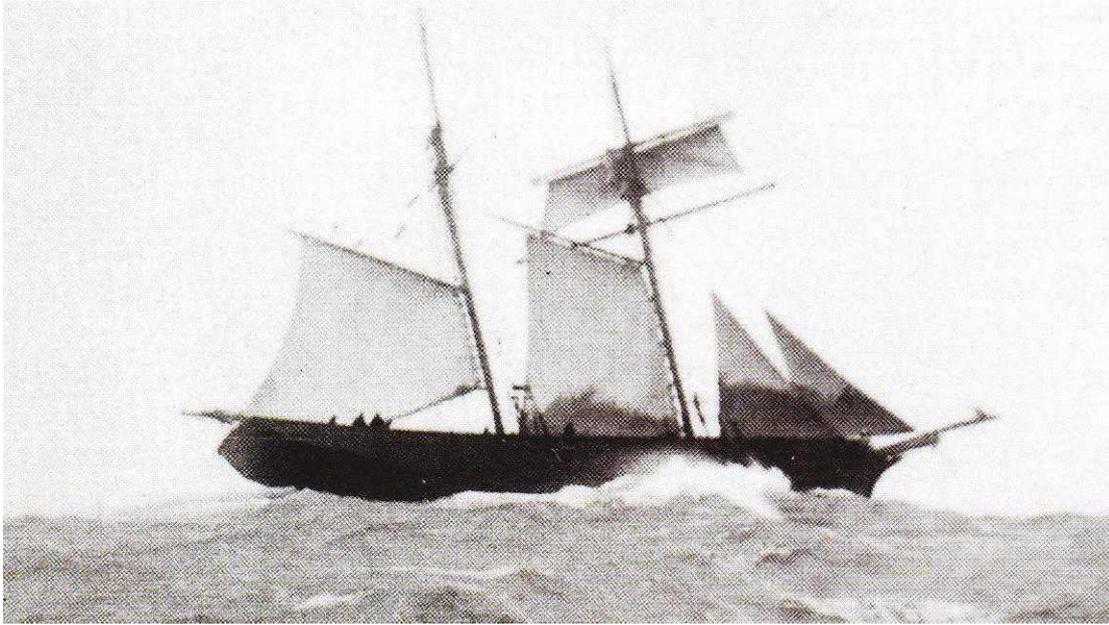
Son expérience, son talent, vont lui permettre, en discutant avec les capitaines et les armateurs, en analysant les défauts des navires précédents, en analysant les conditions de pêche et les naufrages toujours trop nombreux, de définir et de construire de nombreuses goélettes.

Mais qu'elle a été la part d'innovation du charpentier de navire Louis Laboureur et qu'est ce qui définit la goélette Islandaise de Paimpol. ? Nous allons essayer de répondre à ces deux questions.

Pour cela évoquons dans un premier temps, les conditions d'utilisations de ces navires pour la pêche en Islande. La goélette part des côtes bretonnes au début du printemps pour y venir en fin d'été. Elle reste à la mer, excepté pendant une courte escale en milieu de saison dans un fjord d'Islande durant cette période de pratique 6 mois et affronte tous les temps que l'on peut trouver en atlantique nord. Les vents et la mer peuvent être particulièrement violents dans les parages de l'Islande. Le navire doit être particulièrement marin et doit avoir une capacité à bien s'élever à la lame. La goélette doit être performante sous toutes les allures quelque soit la force du vent. En cas de coup de vent rabattant à la côte, la goélette doit pouvoir s'élever de cette côte et donc avoir des performances au près même par mer formée. Ses performances sous voiles au portant doivent être également bonnes. Louis Lacroix dans « les derniers voiliers morutiers français » montre bien son admiration pour ces navires de pêche « Bâtiments de grande marche, les goélettes, les paimpolaises surtout, arrivaient à donner 10 nœuds de vitesse assez facilement et faisaient souvent par beau temps, brise régulière et fixe, 30 milles dans le vent par 24 heures, en louvoyant bord sur bord, et se comportaient admirablement bien à la mer dans les gros temps en cape »

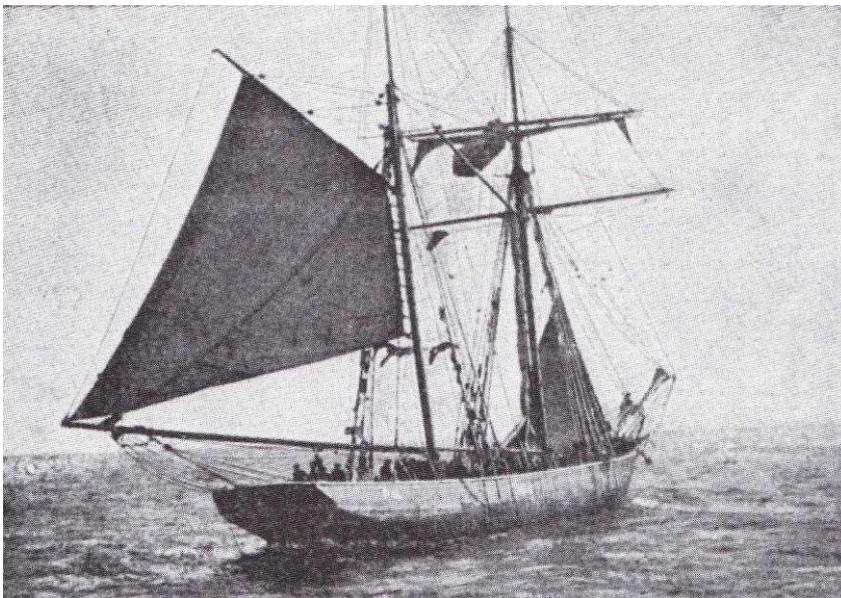


## Histoire maritime de Bretagne Nord



Goélette islandaise, peut être de Binic, ou des armateurs préféraient la couleur noire pour la coque, en route vent de travers par bon frais de force 7, deux ris dans la grand voile et point levé, un ris dans la misaine, quelques tour de rouleau dans le hunier, trinquette et petit foc.

La goélette pratique la pêche en dérive l'équipage pêchant à la ligne à main aligné le long du pavois au vent. La barre est amarrée la voilure est réglée pour conserver cette allure de dérive lente, le navire doit être stable sous cette allure. L'équipage pêche et travaille le poisson toute la journée sur le pont, les mouvements du navire doivent être si possible doux et les lames ne doivent pas trop embarquer. La nuit le bateau fait route pour se repositionner pour le lendemain sur les lieux de pêche. Le navire doit pouvoir être manœuvré par un équipage réduit. La manœuvre doit être relativement simple, les pêcheurs à Islande ne sont pas tous de bon gabier, ils sont avant tout pêcheurs. La goélette doit avoir une capacité de charge importante embarquant de 160 à 180 tonnes de sel et ramenant presque autant de morues.





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Goélette islandaise en pêche en dérive sous grand voile le point levée, et trinquette partiellement hissée (Cliché des Œuvres de Mer)

Comment le chantier laboureur, et les autres chantiers Paimpol et le chantier Chevert de Binic ont-ils réussi à trouver un excellent compromis pour faire un navire répondant à ce cahier des charges complexe.

Pour cela nous allons comparer des goélettes islandaises typiques à une goélette « pré-islandaise » Cette goélette pré-islandaise est La Léonie Cécile une goélette de cabotage construite en 1854 à Honfleur et ayant pratiqué la pêche à Islande à partir de Paimpol de 1864 à 1868 C'est à cette période que l'amiral Paris en fit relever les plans à Paimpol en 1866.

La Léonie Cécile a eu sort particulier, après sa courte carrière à Islande elle est retournée au cabotage. Elle a fait naufrage en 1883 en Normandie, son épave a été retrouvée et identifiée une partie de sa quille de son étrave et de quelques membrures sont exposées au musée de Regnéville François Renault en a retracé les plans d'après ceux de l'Amiral Paris et en a construit un modèle

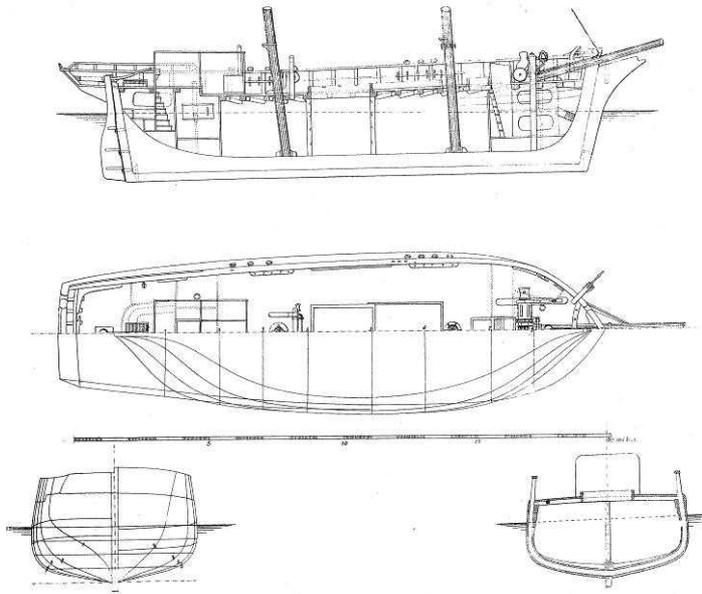
Pour la goélette islandaise typique, à défaut de plan du chantier Laboureur, dont toutes les archives ont été détruites dans un incendie, nous allons nous baser sur les plans de la Florentine goélette construite à Binic en 1895 et sur les plans de l'Anémone construite au chantier Bonne Lesueur à Kerity en 1911

Sans faire un historique complet des goélettes à hunier, voici quelques repères La goélette à hunier, est apparue vers la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, comme petit navire de commerce rapide. Après 1800 on verra apparaître aux États-Unis de fines goélettes à hunier, comme les clipper de Baltimore représentés aujourd'hui par le Pride Of Baltimore II, sous l'empire en France et en Angleterre est devenue goélette avis et son également utilisée par les corsaires. Puis courant du XIX<sup>ème</sup> on retrouve des goélettes à hunier au cabotage elles ont alors des formes plus ou moins fines. On en trouve également pêchant de la morue sur les bancs de terre-neuve

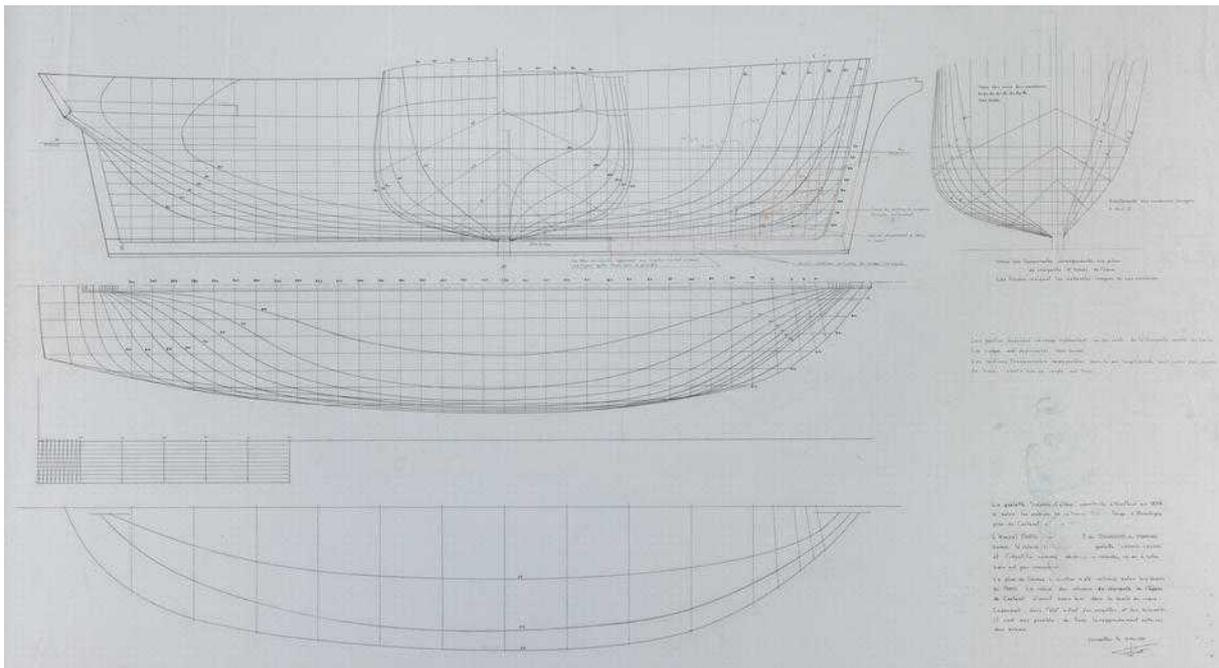
Les caractéristiques générales de quelques goélettes



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Plan des formes et d'aménagements de la goélette Léonie Cécile levée en 1866 à Paimpol (Souvenir de marine de l'Amiral Paris)



Plan des formes de la Léonie Cécile retracé par François Renault

### Léonie Cécile

Longueur de tête en tête : 20,43 m

Largeur au fort : 6,51 m

Tirant d'eau en charge : 2,72 m

Déplacement en charge 157 tonnes

C'est vraiment une petite goélette

27 aout 2013

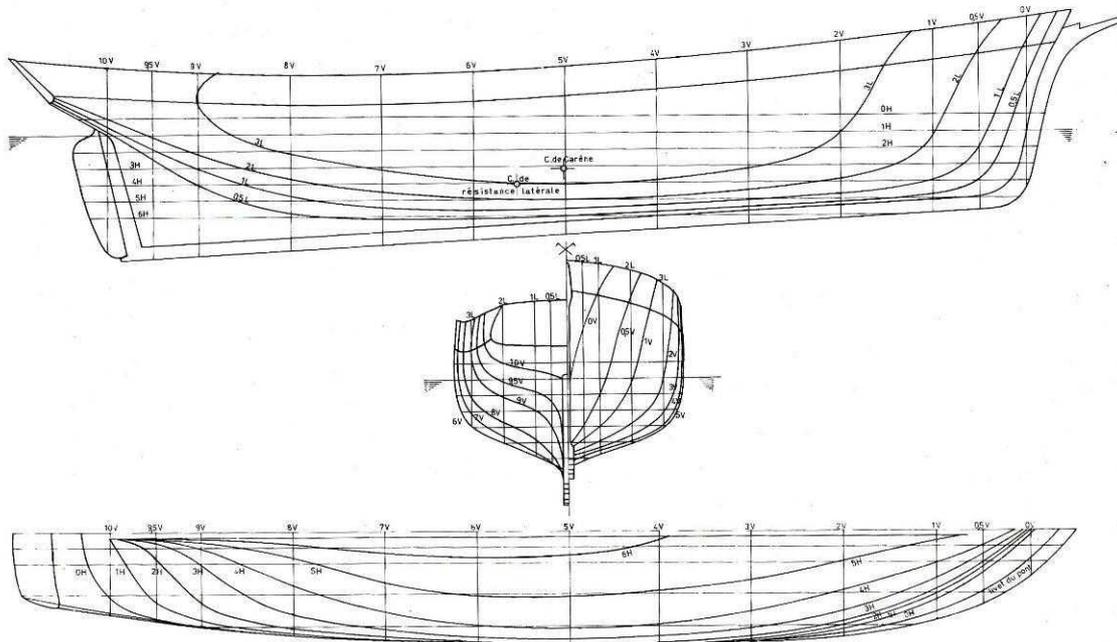
Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)



## Histoire maritime de Bretagne Nord

la FLORENTINE goëlette de BINIC 1895



Plan des formes de la Florentine (Bateaux des côtes de Bretagne Nord, Jean le Bot)

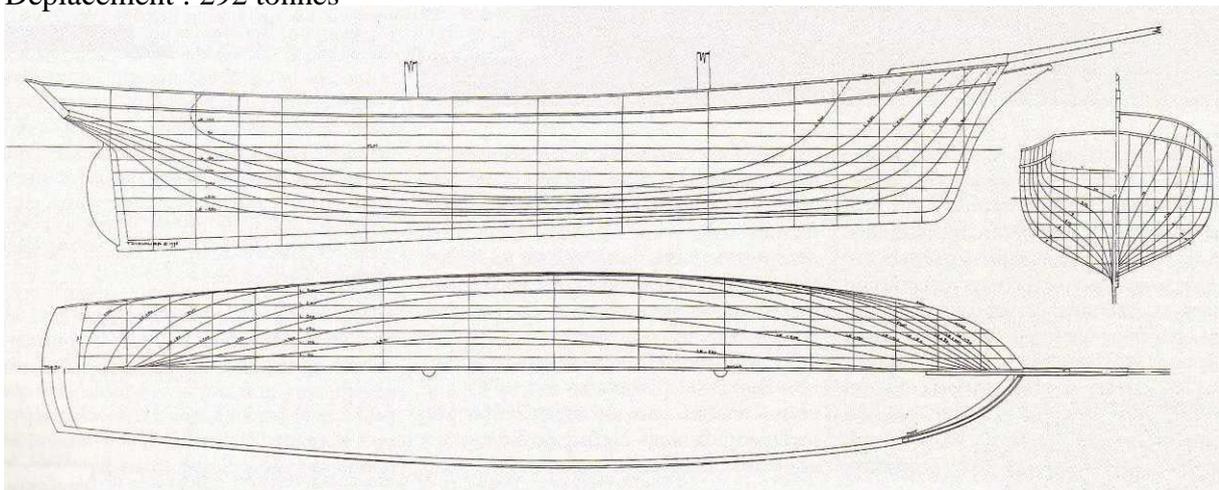
### Florentine :

Longueur totale sans la guibre : 33,10 m

Largeur au fort : 7,20 m

Tirant d'eau : 3,90 m

Déplacement : 292 tonnes



Plan des formes de l'Anémone, retracé par François Chevalier d'après un plan des archives du chantier Bonne

### Anémone

Longueur : 38 m

Largeur : 7,53m

27 aout 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/fr/)



## Histoire maritime de Bretagne Nord

Tirant d'eau : 4m

Déplacement 353 tonnes

On peut voir un accroissement de la taille des goélettes, l'Anémone représente un cas extrême, par sa taille la goélette Islandaise typique étant certainement plus proche de la Florentine. D'ailleurs le chantier Bonne indique comme caractéristiques :

Longueur totale non compris la guibre : 35,1 0m

Largeur au fort : 7,53 m

Tirant d'eau en charge : 4,50 m

Déplacement moyen : 353 tonnes

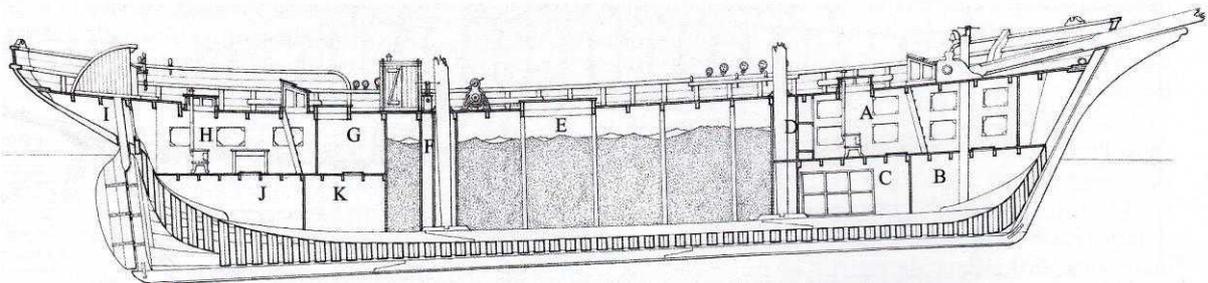
### Comparaison des formes

La Léonie Cécile a des formes d'un bateau de charge, ses varangues sont assez plates, sa carène est volumineuse pour un bateau de cette taille, son tirant d'eau est limité et lui permet d'accéder à toutes sorte de petit port. Son bouchain est doux. Ses œuvres mortes sont frégatées la largeur maximum est pratiquement à la flottaison, sa voute est courtaude .sa tonture est modéré et le pont est assez bas au dessus de la flottaison.

Les formes de Florentine sont fines tout en conservant un volume de carène important n ces fonds sont en V marqué , le bouchain est doux et ses flancs verticaux, la voute est modéré et assez large , les formes de l'avant son fine et sont tullipées au dessus de la flottaison. La tonture est marquée. Ce plan donne une impression d'équilibre et de grâce.

Les formes de l'Anémone reprennent les mêmes caractéristiques , le V des fonds est encore plus marqué et le bouchain très doux et la tonture est moins prononcée le pont semble plus haut au dessus de la flottaison .

On trouva cependant un défaut, au goélettes classique d'Islande, la mèche de safran en bois était déportée du safran pour être dans l'axe des ferrures , ce qui donne un point de faiblesse qui aurait provoqué des avaries importantes et des naufrages. Vers 1913 le constructeur Bonne Lesueur apporta des améliorations notoires sur ce système de mèche de safran.



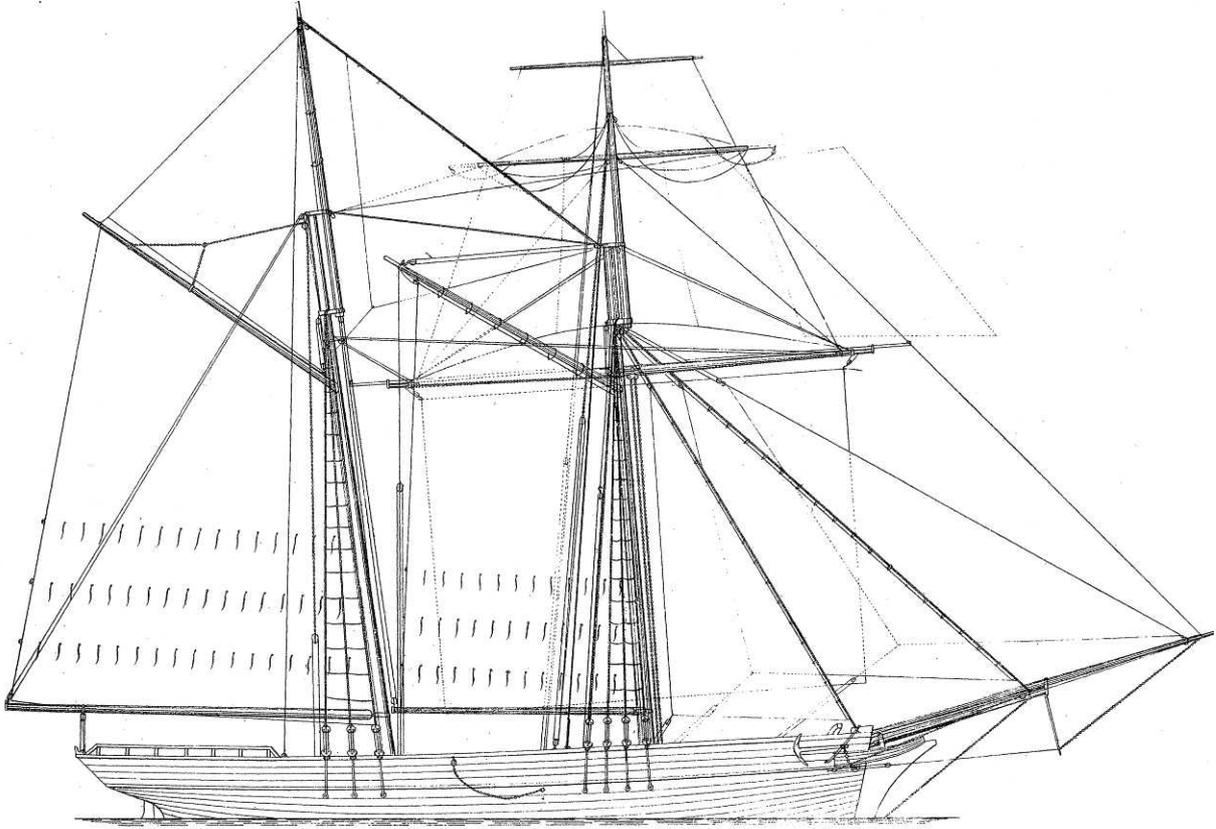
Aménagement d'une goélette islandaise, certaines avaient une barre à roue avec la « tortue pour abriter le mécanisme, d'autres étaient à barre franche avec palans

Les aménagements intérieurs de la goélette sont assez classique, un grand poste avant ou chaque matelot à sa cabane, sur ma Léonie Cécile le poste était minuscule et ils était certainement deux par cabane. Sur les dernières goélette ce poste est éclairé et ventilé par une claire-voie et chauffé par un petit poêle. La minuscule cuisine est le petit roof en arrière



## Histoire maritime de Bretagne Nord

du grand-mât. La cale à poisson est au centre les poids sont bien centrés dans le navire. Le carré à l'arrière a les cabanes du capitaine, du second et du saleur et d'éventuellement quelques autres.



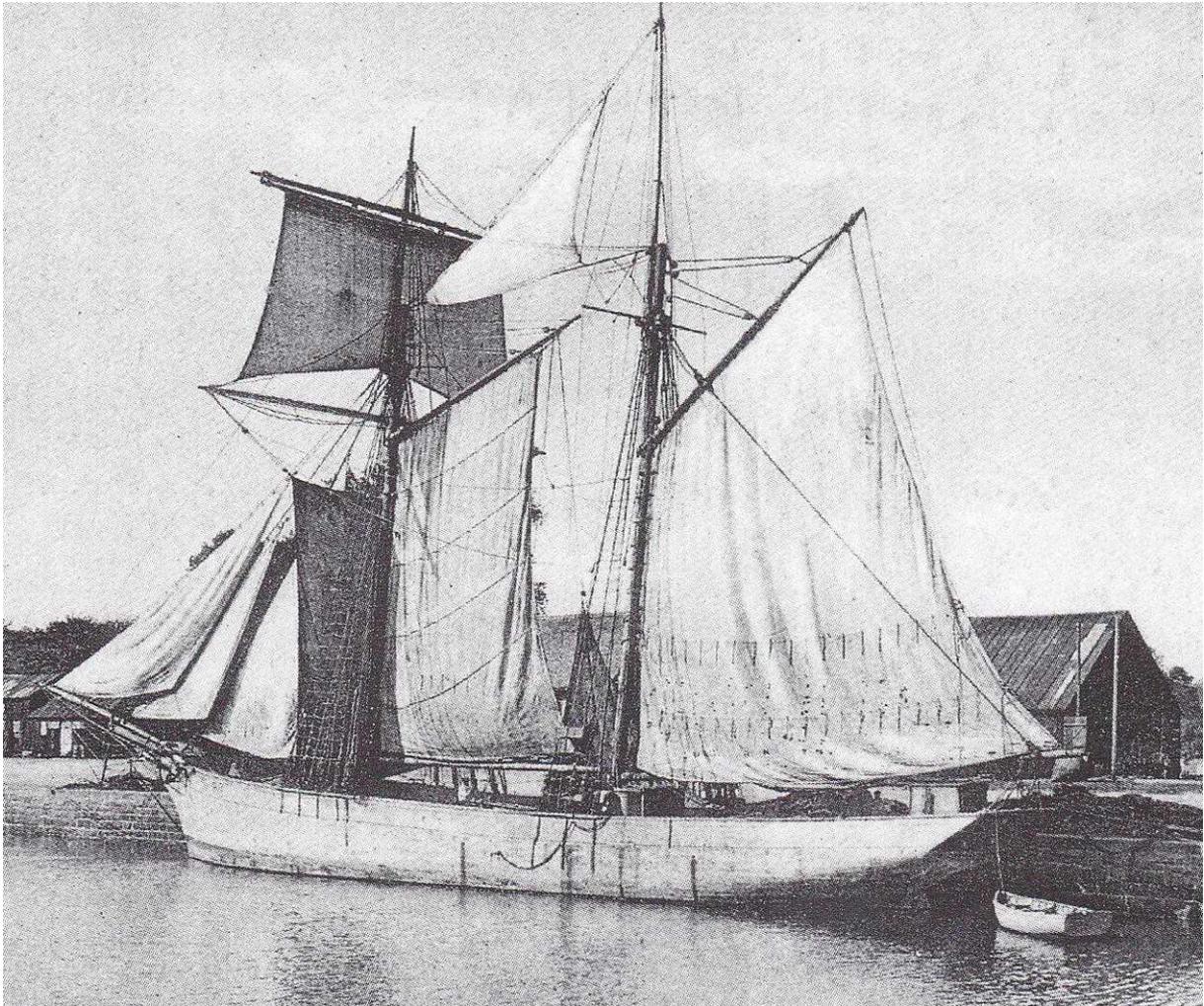
Plan de voilure de la Léonie Cécile (Souvenir de marine de l'Amiral Paris)

Le gréement de goélette à hunier, est bien divisé et bien équilibré pour ce type de pêche, le hunier se brasse avec un angle plus pointu, qu'un phare carré complet comme sur un brick goélette ou un trois-mâts goélette gréement courant pour les terre-neuviens.

Le gréement de la Léonie Cécile, paraît plus archaïque, avec son mât de misaine vertical et son grand mât ayant une quête importante, mais surtout avec son hunier surmonté d'un perroquet et ses bonnettes. Sa misaine est à girafe, le long de la corne coulisse des anneaux ce qui permet de carguer la misaine le long du mât et de la hisser en bout de corne. Les misaines à girafe seront conservées sur les goélettes islandaises de la fin du siècle.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Goélette islandaise typique voiles établies au quai à Paimpol, sous le hunier, la fortune envoyé grâce à 3 carthahus

L'évolution majeure du grément pour la goélette typique d'Islande est l'invention du hunier à rouleau. Ce dispositif permet de réduire ou d'établir le hunier sans envoyer des hommes en haut. Ce qui est progrès considérable par mauvais temps et mer formé. On imagine bien que les pêcheurs islandais engourdi par le froid, dans leur cirés avec leur lourd sabot botte préféreraient réduire la voilure depuis le pont.

Le système des huniers à rouleau a été mis au point par M. Dosmann forgeron à Paimpol. La maison Dosmann était la plus importante forge de marine de Paimpol et comptait aux meilleurs temps de la construction navale : 15 forgerons, 2 poulieurs, 6 gréeurs et possédait 4 feux. Les forgerons de marine, fabriquait non seulement toutes les ferrures et chevilles pour la coques mais également toutes les ferrures et pièces métalliques du grément et mettaient en place tout le grément dormant. Le grément des goélette d'Islande était particulièrement robuste.



## Histoire maritime de Bretagne Nord

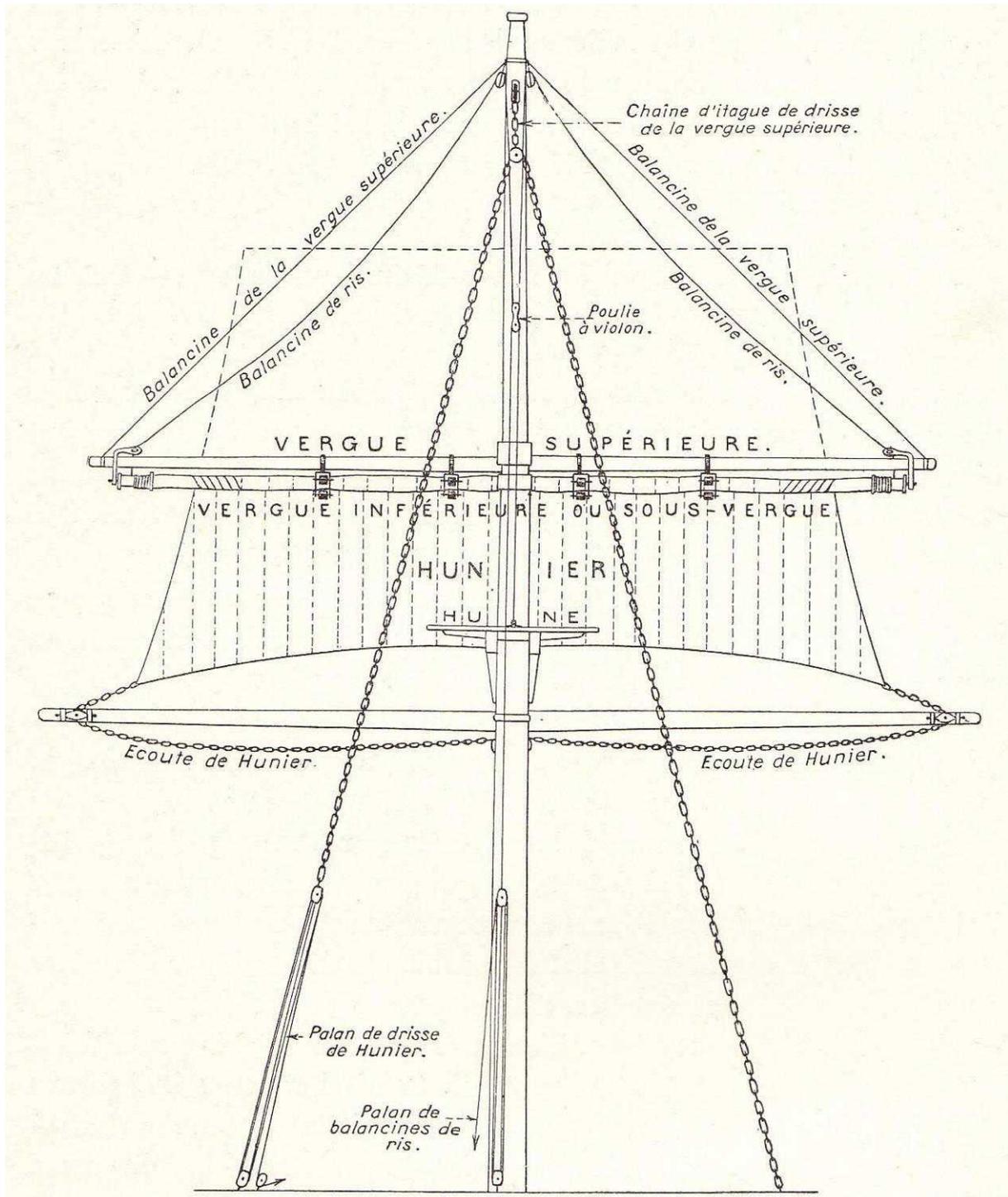


Schéma de principe du hulier à rouleau (technique et pratique des Grandes pêches maritimes Massenet 1913)

Toutes ses caractéristiques associées, font des goélettes d'Islande paimpolaise, d'excellents navires par tous les temps. Mais malgré les qualités des goélettes, l'expérience et les compétences de leurs capitaines, l'endurance des équipages, les pêcheurs payèrent un lourd tribut avec la perte de 867 hommes et de plus de 100 navires rien que pour le quartier maritime de Paimpol entre 1853 et 1936 date de la fin de cette épopée.



## Histoire maritime de Bretagne Nord

### Bibliographie

- Technique et pratique des grandes pêches maritimes G Massenet 1913
- Paimpol au temps d'Islande Mgr Jean Kerlévéo 1944
- Les derniers voiliers morutiers terreneuvais, islandais, groenlandais Louis Lacroix 1949
- Bateaux des côtes de Bretagne Nord Jean le Bot 1976
- Les Paimpolais à Islande Jacques Guégen Chasse-Marée n° 108 1997

### Liens :

Atelier du matrimoine de Dahouet

<http://patrimoinedahouet.over-blog.com/article-la-flottille-dahouetine-en-islande-103295397.html>

Les musées maritimes de la Manche

<http://musee-maritime.patrimoine.manche.fr/objet.php?ssect=charp>



Goélette désarmées en hiver au bassin de Paimpol, elles sont lèges, on apprécie leur belle tonture

27 aout 2013

Article de Pierre-Yves Decosse

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)