

Au temps héroïque de la
MARINE À VOILE

À Mino, ma matelote, qui depuis 55 ans, et souvent par vent debout, m'a aidé à tirer des bords dans cette navigation sans retour qu'on appelle la vie.

Au temps héroïque de la **MARINE À VOILE**

Le présent ouvrage est une œuvre originale protégée par les lois sur les droits d'auteur. Il ne constitue donc pas une banque de données libre d'accès, dans laquelle chacun peut s'approprier ce qui lui plaît.

Quel que soit le support employé, papier ou numérique, toute reproduction est limitée au strict droit de citation, exigeant d'indiquer la source de l'emprunt.

Il n'est donc pas permis de copier, contrefaire, ou réécrire tel ou tel passage du présent ouvrage, afin de nourrir blog, forum de discussion, site internet, bibliothèque, dictionnaire ou encyclopédie en ligne, articles de journaux ou revues, etc.

Il n'est pas non plus permis de reproduire le présent ouvrage sous forme audio, ou de s'en inspirer pour des émissions radiophoniques.

Tout emprunt, dépassant le cadre de la loi sur les citations, étant soumis à autorisation préalable.

Ouvrage publié avec le soutien
de la Région Bretagne.



ISBN 978-2-36833-246-7
Copyright Locus Solus, 2019

Les textes et illustrations de cet ouvrage sont protégés.
Toute reproduction ou représentation, totale ou partielle,
par quelque procédé sans autorisation expresse de l'éditeur
est interdite et constituerait une contrefaçon sanctionnée
par les articles L.335-2 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle.



LOCUS-SOLUS.FR

Jeff Falmor

Illustrations de Bonquart, Bourgoin,
Garneray, Gino, Gudin, Laot, Le Breton, Lix,
Morel-Fatio, Sahib et quelques autres...



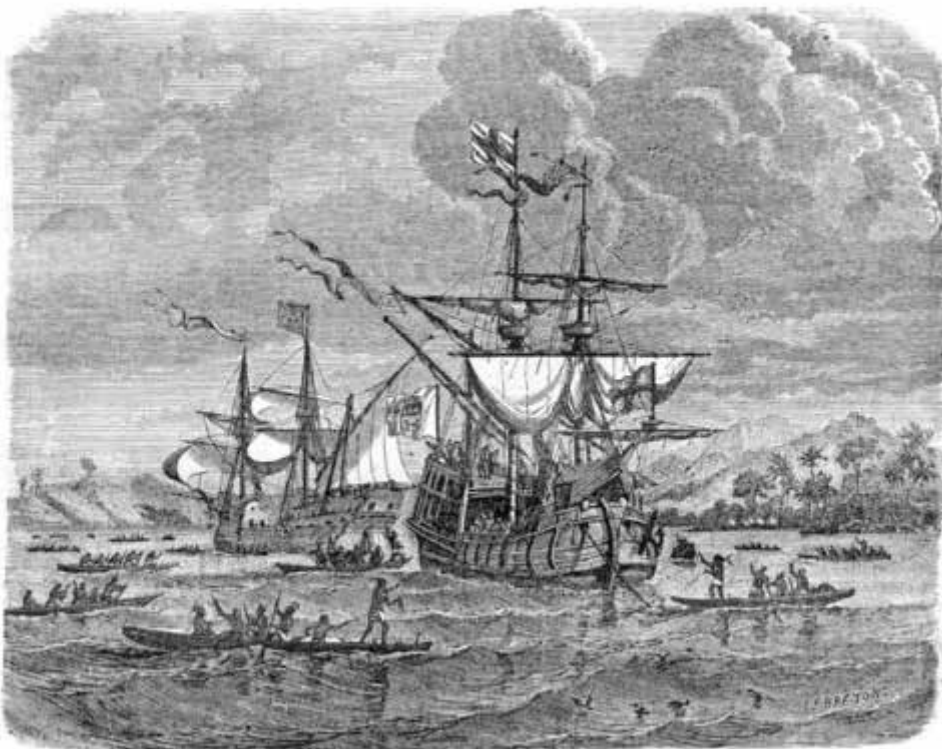
**LOCUS
SOLUS**

CHAPITRE PREMIER
Le vaisseau

À l'origine, un vaisseau était, le plus souvent, la reproduction flottante de ce qui existait à terre. En 1533, le roi François I^{er} fit ainsi construire, au Havre, la *Grande Françoise*, un navire de 1200 tonneaux qui resta célèbre dans les annales de la construction navale. Car si on avait pensé à tout pour rendre la vie à bord agréable, avec jeu de paume, forge, moulin à vent, chapelle, on avait oublié que la *Grande Françoise* devait flotter et naviguer. Et, avant tout, être mise à l'eau, ce qui ne fut pas une mince affaire, à l'époque, du fait de sa masse. Le lancement fut néanmoins réalisé, mais comme le vaisseau avait un très grand tirant d'eau, il fut impossible de le sortir du port. La *Grande Françoise* fut donc ramenée dans l'arrière-port du Havre où, au cours d'une tempête, elle chavira. À défaut de pouvoir lui faire prendre la mer, elle fut donc démolie sur place.

Nombre de vaisseaux anciens étaient dotés de *châteaux*, qui étaient les répliques maritimes des châteaux construits à terre. Les bâtiments en question étaient, de ce fait, très hauts sur l'eau, et parfois de manière excessive. On les disait alors *enhuchés*, en langage maritime, mot venant du breton *uch*, voulant dire « haut, élevé ». Les châteaux terrestres, qui servaient de modèles aux *châteaux* maritimes étaient, très souvent, construits en des points stratégiques, afin de résister à toute attaque ennemie. Une grande partie d'entre eux étaient donc affublés du terme *gaillard*, francisation du mot *gall* qui, en breton ancien, signifiait « fameux guerrier ». D'où divers noms de lieux possédant un château difficilement prenable, tels que : *Château-gaillard*, *Saint-Germain-le-Gaillard*, etc. D'où encore le mot *gaillard* comme synonyme de *château*, à bord des bâtiments de la vieille marine, dans laquelle un vaisseau avait donc un *gaillard d'avant* et un *gaillard d'arrière*.

À cette époque lointaine, un vaisseau ressemblait donc à une forteresse flottante, permettant de reproduire sur mer les combats terrestres. Depuis les *châteaux*, on s'envoyait alors, d'un bâtiment à l'autre, des volées de flèches tirées à l'arbalète. Et ceci jusqu'au jour où l'on comprit enfin que la navigation à voile et l'utilisation pertinente du vent permettaient à une



Vaisseaux dieppois à châteaux. Les Dieppois s'étaient, de longue date, spécialisés dans le commerce de l'ivoire.

armée navale une tout autre stratégie. On en arriva dès lors, au fil du temps, à des vaisseaux différents, véritablement taillés pour la mer. Et

les chantiers navals ne manquèrent pas d'ouvrage, car la durée de vie d'un bâtiment était très aléatoire. Certaines tempêtes mettaient, en effet, en pièces les navires les mieux construits, qui se trouvaient aussi, en permanence, à la merci des boulets ennemis, anglais, hollandais ou autres. Il fallait donc remplacer, dans les meilleurs délais, les vaisseaux envoyés par le fond, brûlés ou capturés, et suivre la demande de construction de

corsaires, qui représentaient autrefois un placement financier fort intéressant pour les particuliers disposant de capitaux à faire fructifier.

Comme on construisait des navires en bois, la demande en cette matière était évidemment très forte. Jusqu'à l'arrivée de Colbert, on achetait tout, ou presque, à l'étranger, les grands fournisseurs étant les pays du Nord. Ce qui coûtait de l'argent au budget de l'État, tout en créant une situation de dépendance économique, souvent préjudiciable à la qualité finale de la réalisation. Car les mâts livrés étaient souvent mal choisis, et il en était de même des cordages. Pour construire un vaisseau, on utilisait un *gabari*, c'est-à-dire un modèle réduit, à partir duquel les charpentiers de marine, dits maîtres de hache, taillaient les pièces de bois en grandeur réelle.

« Gabari, ou Gabarit¹ ; substantif masculin et terme de Marine. C'est proprement le modèle de construction sur lequel les charpentiers travaillent, en donnant aux pièces de bois qui doivent entrer dans la composition du vaisseau, la même forme, les mêmes contours et les mêmes proportions en grand, que ces pièces ont en petit dans le modèle »

Le grand vocabulaire français, 1770.

Une invention bretonne

Vers 1500, sous Louis XII, Descharges, constructeur à Brest, inventa le *sabord*. Jusque-là, les canons envoyaient leurs boulets depuis le pont. Ce qui limitait le nombre de pièces de tirs et, par voie de conséquence, la puissance de feu. Avec les *sabords*, un bâtiment de guerre put alors être doté de plusieurs batteries de canons, tirant depuis des niveaux différents, que les matelots appelaient avec humour *rangées de dents* ! Le premier vaisseau à *sabords* fut la *Charente*, construite en Bretagne, sous la direction de Descharges. Ce qui explique l'étymologie du mot *sabord*, francisation de la contraction des substantifs bretons *sav*, « hauteur » et *or*, variante *hor*, « porte », avec mutation classique du « v » de *sav* en « b ». Le *sabord* était donc une « porte s'ouvrant vers le haut », pratiquée dans la coque d'un vaisseau, pour permettre un tir de canon. Les Espagnols, eux, préférant la fermeture de ce type de dispositif à l'aide d'une porte s'ouvrant par le côté.

L'invention du *sabord* fut d'autant plus intéressante qu'elle permit une ruse grossière mais néanmoins très efficace, consistant à peindre de *faux-sabords* sur les coques des navires. Ce qui, de loin, faisait véritablement illusion, en donnant au bâtiment ainsi maquillé l'allure d'un vaisseau ayant de

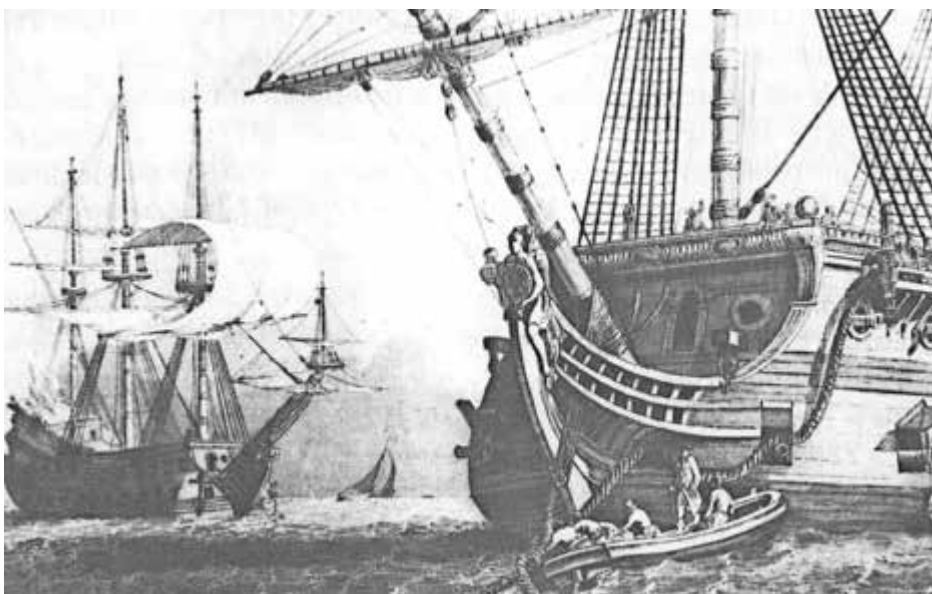
¹ *Gabari* : francisation du breton *gobar*, contraction de *go* et *bar* voulant dire « petit bateau ».

quoi en découdre, si on voulait s'en prendre à lui, pour une raison ou pour une autre. Une autre ruse consistait à mettre en évidence sur le pont d'un vaisseau des canons factices !

« On appelle, en termes de mer, fausses lances des canons de bois faits au tour. On les bronze, afin qu'ils ressemblent aux canons de fonte verte ou de fer cerclé, et qu'étant pris pour de vrais canons, ils servent à faire peur ».

Thomas Corneille, *Dictionnaire universel des arts et des sciences*, 1732.

À l'origine, à l'avant d'un vaisseau, on trouvait volontiers, à titre d'ornementation, un serpent dit *guibre*, ou *vouivre*, les deux mots étant des francisations du breton *viber*, tout comme la forme moderne *vipère*. Et c'est donc de là qu'est né le terme maritime *guibre*, désignant l'ensemble des pièces de bois soutenant le gréement de beaupré. C'est-à-dire devant la *poulaine* faisant allusion à une chaussure excentrique, longtemps à la mode, qui était à la fois pointue et recourbée. Ce qui, par image, donna le nom *poulaine* à la partie antérieure d'un navire de la vieille marine, dont la forme rappelait celle de la chaussure en question. C'était là un endroit assez vaste. La *poulaine* du vaisseau royal la *Couronne*, lancé à La Roche-Bernard, et resté



Le vaisseau, à droite, a sa poulaine surmontée de la figure qui le caractérisait. Au-dessus de celle-ci : le mât de beaupré avec, tout à l'extrémité, la vergue d'une voile établie à l'avant du bâtiment, appelée civadière.

célèbre dans l'histoire de la construction navale, avait ainsi 47 pieds de long. L'habitude de mettre une *figure* à la *poulaine* venait de l'époque ancienne, où l'on plaçait à l'avant d'un navire une sculpture représentant une tête d'animal, destinée à faire impression. La *figure* devint ensuite une sculpture d'ornementation, qui était parfois de très grandes proportions.

« On raconte à l'occasion de l'*Atlas*², vaisseau de 90 canons, lancé dernièrement à Chatham³, l'anecdote suivante. L'emblème naturel de ce vaisseau était un Atlas portant le Globe, idée qui devait d'autant mieux réussir que les figures mises aux poulaines des vaisseaux prennent nécessairement l'attitude écrasée de l'Atlas de la fable ; mais, dans cette occasion, le Globe était si élevé qu'il a fallu en retrancher une partie ; et, par une circonstance singulière, il est arrivé que le charpentier, qui se trouve Américain, a fait disparaître toute la partie de l'Amérique septentrionale »

Le Mercure de France, 1782.

C'était, le plus souvent, à partir de sa *figure* qu'un capitaine identifiait un navire s'approchant du bâtiment qu'il commandait. Ce qui confirmait, ou infirmait, les soupçons qu'il pouvait avoir jusque-là sur les intentions, belliqueuses ou non, du navire en question.

« [...] pendant que le matelot indiquait la position du bâtiment signalé, Jorlis, de sa voix de stentor, ajoutait : "Laisse porter en grand sur lui, que nous voyions un peu la figure qu'il a sur la poulaine" [...] »

Edouard Lamoignon, *Les corsaires bayonnais*, 1856.

« – À sa figure de poulaine, dit Maître Vanburg, je reconnais le *Cheval-Marin*, de Flessingue, un vaisseau de cinquante qui se croit déguisé en frégate parce qu'un masque de toile noire cache sa batterie basse »

G. de La Landelle, *Jean Bart et Charles Keyser*, 1868.

Avec les sculptures de proue et de poupe des vaisseaux, les artistes avaient, évidemment, des commandes de manière continue. Le célèbre sculpteur français Pierre Puget était ainsi appointé, au début de sa carrière, à cent écus par mois, par la Marine. Colbert décida que c'était là de l'argent mal utilisé, car on pouvait se dispenser de toutes les ornements maritimes, qui n'apportaient rien aux caractéristiques techniques du vaisseau. Colbert décida aussi que, sauf exceptions, la Marine se devait à l'avenir de se fournir en France pour les matériaux nécessaires à ses constructions. Il

² *Atlas* : géant de la mythologie grecque, portant la Terre sur ses épaules.

³ *Chatham* : en Angleterre.

fut donc admis que les bois des vaisseaux du Roi viendraient désormais des forêts de Provence, des Pyrénées et d'Auvergne qui, judicieusement gérées, étaient à même de subvenir, de manière continue, aux projets de construction de la Marine. Zone naturelle de forêts, et d'arbres de haute futaie, les Pyrénées devinrent donc le fournisseur naturel des mâts de vaisseaux français :

« [...] ce qui nous fait entrevoir un court avenir pour le rétablissement entier de notre Marine, c'est l'heureuse exploitation des Pyrénées, qui se fait avec tout le succès imaginable par la Compagnie qui s'est formée pour cet objet dans la province du Béarn. Ces montagnes sont couvertes d'une quantité prodigieuse de sapins, de chênes, d'ormeaux et de hêtres de toute beauté et de la meilleure qualité, et nous offrent une ressource intarissable [...] pour la mâture de nos plus grands vaisseaux de guerre ; ressource dont nous avons manqué jusqu'à présent, et que nous ne pouvions nous procurer que dans la partie du Nord, d'où nous étions forcés de tirer tous nos mâts à grand frais, et avec beaucoup de risque [...] »

Gazette de Vienne, mars 1762.

« Les lettres de Toulon portent [...] qu'il ne cesse d'arriver dans ce port de l'exploitation des bois des Pyrénées de toute sorte de bois propre pour la construction et le radoub de la marine, notamment des mâts de navires des plus parfaits, soit pour la qualité du bois, soit pour la longueur et des mieux proportionnés contenant depuis 100 pieds de long jusqu'à 110 et 112 pieds de roy⁴ »

Gazette de Cologne, 1763.

Trouver du bois de construction pour les vaisseaux était une chose, et l'acheminer par mer vers les chantiers en était une autre. Car il ne fallait pas que ce bois tombe dans les mains d'un ennemi, ou soit brûlé par ce dernier, au cours d'une attaque.

« Les Anglais [...] se sont [...] rendus maîtres de trois bâtiments corses, dont les chargements consistaient en bois de construction, et ils en ont brûlé deux après avoir mis sur le troisième les voiles, les cordages, les ancres, et les équipages des deux autres »

Mercure français, 1745.

C'était donc sous bonne escorte qu'on faisait transporter le bois nécessaire aux constructions maritimes :

⁴ *pied de roy* : ancienne mesure valant 32,5 centimètres.

« On a armé au Morbiant⁵ plusieurs canonnières, destinées à protéger le transport des bois de construction, que l'on fait passer de Nantes à Brest »

Gazette de Vienne, juin 1762.

Comme il fallait, de manière constante, fournir en bois les chantiers navals, qui étaient grands dévoreurs de forêts, toute source nouvelle d'approvisionnement était la bienvenue. La France avait aidé les colons américains à gagner leur indépendance à l'égard de l'Angleterre. Il fut donc envisagé qu'ils paient, en retour, cette assistance en bois de construction. On se rendit compte aussi, dans le même temps, que produire des vaisseaux à l'unité n'était pas la meilleure méthode. On envisagea donc une sorte de fabrication en série.

« Les États-Unis de l'Amérique ont accepté la proposition que la France leur a faite, de lui donner des bois de construction en paiement des sommes qu'ils lui doivent ; il a été donné des ordres à Brest pour employer les premiers bois, qui arriveront de l'Amérique, à la construction de 9 vaisseaux de ligne, dont les dimensions seront prises sur le gabarit de la Victoire. On disposera seulement les pièces nécessaires pour la construction de chaque vaisseau, et on ne les assemblera que dans les cas de besoin ; il résultera de cette méthode, que les vaisseaux ne se détérioreront pas inutilement dans les bassins. On adopte aussi l'usage de faire plusieurs vaisseaux sur le même modèle, et on aura l'avantage de pouvoir faire servir dans les radoubes les pièces des vaisseaux condamnés, qui seront encore propres à être employées »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1784.

Apparemment, ce fut le navigateur de La Pérouse qui fut l'un des premiers bénéficiaires de la nouvelle méthode de construction en série, désormais employée sur les chantiers :

« [...] comme M. de la Peyrouse peut toucher à des terres ou s'approcher de baies et de rivières avec des bâtiments aussi considérables⁶, on lui prépare deux corvettes qu'il emportera par pièces numérotées ; et, en moins de 8 jours, les constructeurs et les charpentiers qu'il aura à bord, les mettront en état de tenir la mer »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1785.

Tout allait donc pour le mieux. Mais on se rendit vite compte que le fameux bois d'Amérique n'était pas utilisable :

⁵ *Morbiant* : Morbihan, contraction des mots bretons *mor*, « mer », et *bihan*, « petite ». D'où « petite mer », nom du département.

⁶ *des bâtiments aussi considérables* : il s'agit de *L'Astrolabe* et de *La Boussole*.

« Tous les bois de construction qu'on a tirés de l'Amérique [...] n'ont point de valeur aux yeux des constructeurs de Brest et de Rochefort, comme étant trop susceptibles de pourriture »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1786.

La liberté ou la mort

On chercha donc du bois ailleurs et on continua à construire des vaisseaux de ligne, même, et surtout, en temps de paix. Car une guerre était vite déclarée, à laquelle la Marine devait faire immédiatement face, afin que les denrées alimentaires, et produits divers, nécessaires à la vie économique du pays, puissent continuer à circuler par mer et voies navigables. Ce qui était alors le mode de transport ordinaire. Dans les ports de guerre, que le baromètre de la politique soit au beau fixe ou non en Europe, on s'appliquait donc à avoir en stock tout le bois qu'il fallait pour les éventuelles constructions de navires.

« On ne peut trop louer la vigilance du ministère pour l'augmentation de la marine : quoiqu'en temps de paix, et malgré les probabilités que l'on a que la fermentation qui règne dans les cabinets de l'Europe, n'éclatera point une guerre maritime, on travaille dans les chantiers de Brest, de Rochefort et de l'Orient avec autant d'activité que si nous étions menacés. À Brest, on ne sait où placer les matériaux de construction qui sont arrivés à plusieurs reprises ; les magasins sont pleins, et l'on a été obligé d'entasser les bois dans les environs de la ville, et même à une très grande distance. Un vaisseau de 74 canons y a été lancé à la mer dans les premiers jours de Novembre, et l'on travaille déjà à la construction d'un nouveau qui l'a remplacé »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1786.

Au moment de fixer l'étrave à la quille d'un vaisseau, on pratiquait une cérémonie assez particulière.

« Sur les chantiers, c'était un usage ancien qu'une personne de distinction fichait dans l'étrave le premier clou ou la première cheville servant à lier cette pièce à la quille. Cette cérémonie ne différait point par l'intention de celle qui a pour but la pose de la première pierre d'un monument, d'un édifice utile, d'une maison construite pour un propriétaire placé d'une certaine façon dans le monde. Je crois que c'est à Bordeaux que, pendant la dernière guerre, l'impératrice Joséphine ficha le premier clou de l'étrave d'un navire qui devait porter son nom, et que devait commander Arnaudault, le célèbre corsaire.

Ce premier clou, si je ne me trompe était d'argent. Je ne suppose pas que le navire prît la mer avec la cheville d'argent ; on la repoussa sans doute, on la remplaça par une cheville de fer, et elle fut donnée en pourboire aux ouvriers du chantier de construction »

Augustin Jal, *Les Soirées du gaillard d'arrière*, 1840.

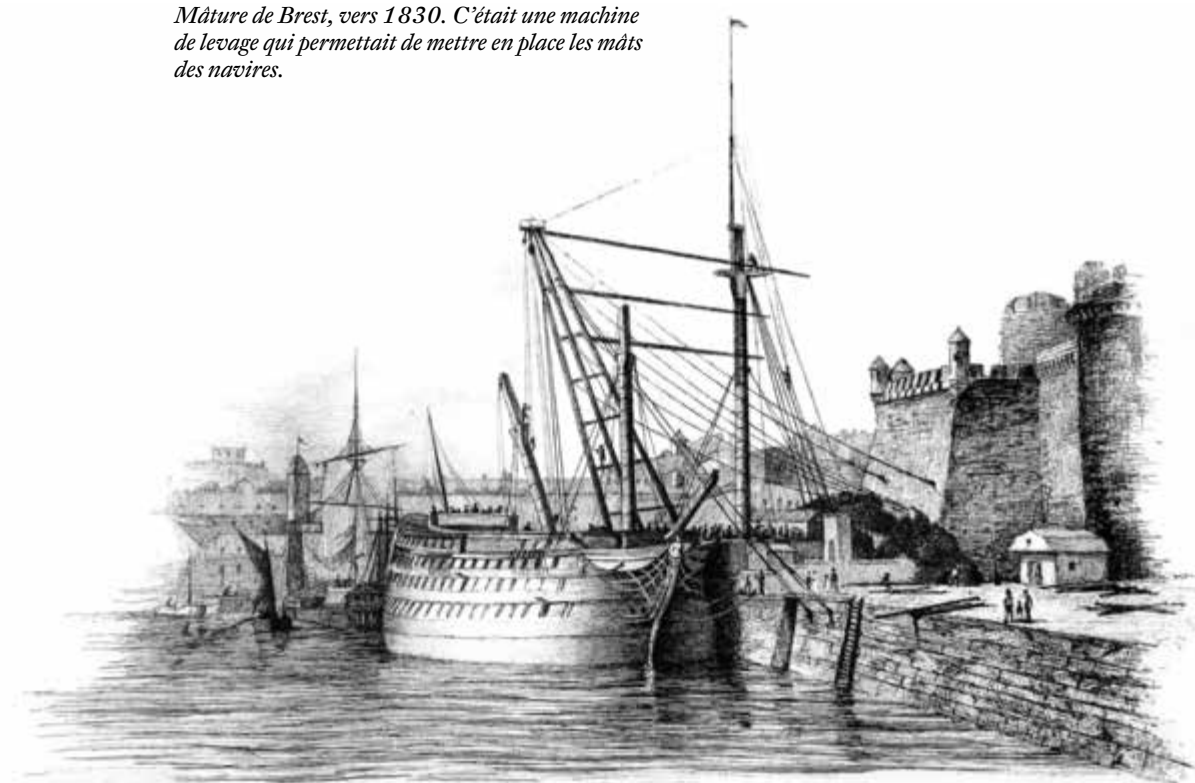
Une fois sa construction terminée, on vérifiait l'étanchéité du vaisseau qui allait être lancé.

« [...] on l'abreuvait, c'est-à-dire on introduisait de l'eau entre son franc bord et son vaigrage pour voir s'il n'avait pas de voie d'eau. On a reconnu le danger de cette expérience. La partie du vaisseau qui avait été inondée restant humide et privée d'air pourrissait promptement »

Dictionnaire universel et raisonné de marine, 1841.

Un vaisseau était construit sur un *ber*, mot celtique voulant dire « porter ». Ce *ber* était donc une sorte de charpente prévue pour supporter le navire qui, lors de son lancement, glissait selon la pente de la cale de

Mâtère de Brest, vers 1830. C'était une machine de levage qui permettait de mettre en place les mâts des navires.



construction. À l'origine, le bâtiment était retenu dans un système de cordages non goudronnés, que l'on arrosait à profusion. Ce qui permettait de soulever le bâtiment, qui entraît alors dans l'eau par l'arrière. À l'heure dite, il fallait donc, à coups de hache, débarrasser le vaisseau de son carcan de cordages, en commençant par l'avant, en haut de la cale. Il ne restait plus ensuite qu'à chasser la *clef*, c'est-à-dire la pièce de bois qui retenait encore en place l'arrière du vaisseau.

« BREST (le 22 septembre)... Le nouveau vaisseau le *Sceptre* fut lancé à l'eau le 9 de ce mois, à 11 heures du matin. La cale sur laquelle il avait été construit ayant beaucoup de pente, il partit aussitôt que la clef fut coupée, et avant qu'on eût coupé les deux gros câbles qui le retenaient par derrière, et qui étaient amarrés à 2 canons plantés⁷. Le tout fut emporté avec une telle violence qu'il fit frémir tous les spectateurs. Par un heureux hasard, il n'y eut que 3 personnes blessées légèrement, un officier de marine et deux charpentiers. La secousse qu'éprouva ce bâtiment fit craindre son chavirement, et qu'il ne périt environ 200 hommes qu'il portait ; mais heureusement il soutint son équilibre sur son berceau, et il n'a eu aucun dommage [...] »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1780.

Au temps des bagnes de ports de guerre, on confiait la mission dangereuse de chasser la *clef* à un forçat qui, dès qu'il avait accompli sa tâche, se blottissait, au plus vite, dans un trou pratiqué sur la cale de lancement. Le bâtiment libéré passait alors au-dessus de ce refuge, où le forçat mourait parfois étouffé, par tous les débris de chantier, que la quille du navire entraînait avec elle, dans son mouvement de descente vers la mer. C'était donc là un spectacle assez éprouvant.

« [...] on voyait s'avancer un homme vêtu de rouge⁸, au visage pâle et désespéré. Armé d'une hache, il entamait l'arc-boutant, la clef ; si le ber était bien installé, si les cordes, passées sous la quille, mouillées à propos, avaient bien soulevé le bâtiment, la masse énorme faisait sauter en éclat la clef déjà affaiblie, et l'infortuné, n'ayant pas le temps de se blottir dans un trou creusé en terre, sa seule chance de salut, disparaissait, broyé dans cet épouvantable choc. C'était un forçat qu'on désignait pour ce terrible office, et, lorsqu'il échappait

⁷ 2 canons plantés : plantés dans la vase des ports, les vieux canons servaient à l'amarrage des vaisseaux.

⁸ vêtu de rouge : le rouge était la couleur du vêtement des forçats.

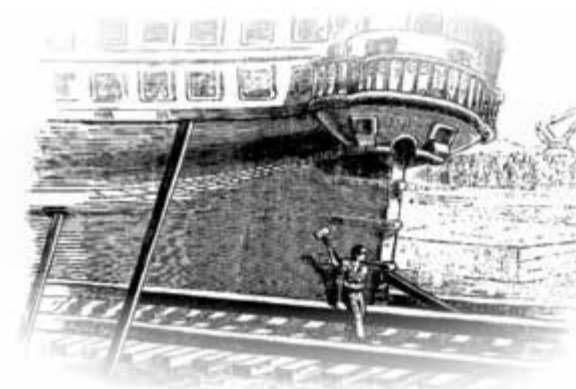
à cette mort presque inévitable, sa grâce était le prix de son adresse⁹ »
Eugène Pacini, *La Marine*, 1844.

Sans être impossible, la tâche confiée au forçat était, en fait, une accumulation de dangers à éviter, en un temps record. Car :

« S'il manquait son coup, il était broyé inévitablement par la masse en mouvement, mais il risquait aussi d'être étouffé dans la fosse par tout ce que le bâtiment entraînait sur lui »

Louis Lacroix, *Les derniers grands voiliers*, 1974.

Au fil du temps, on inversa donc la manière de faire. On commença par chasser la *clef*, pour couper ensuite les câbles fixés à l'avant du bâtiment. Selon ce processus, il n'y avait plus besoin du concours d'un forçat pour un lancement de vaisseau. L'opération devint, dès lors, purement technique. Mais elle ne gomma pas pour autant, dans les mémoires, surtout celle des charpentiers de marine, la scène ancienne du forçat cognant sur la fameuse *clef*, pour libérer la quille du navire, symbole de son éventuelle liberté. Quille et liberté devinrent ainsi définitivement associées dans la vision populaire. Lorsque les bagnes des ports de guerre furent fermés, remplacés par le bague de Cayenne, on appela donc, avec une certaine dose d'humour noir, *La Quille* le bâtiment chargé de transporter les forçats à Cayenne, ou de les en ramener, lorsqu'ils retrouvaient la liberté. L'esprit frondeur des conscrits, marins ou soldats, effectuant leurs obligations militaires légales, fit ensuite le reste, en donnant à la quille du jeu de quilles valeur de symbole du retour à la vie civile et à la liberté, une fois le service militaire fini.



Forçat libérant la clef d'un vaisseau sur ber.

⁹ sa grâce était le prix de son adresse : le forçat retrouvait alors la liberté.

À cent jours de rentrer définitivement dans leur foyer, les conscrits de la Marine ou de l'armée de terre se confectionnaient donc une quille, de métal ou de bois, de plus ou moins grande dimension, qu'ils accrochaient de manière ostensible à leur uniforme. Dans les gares, les trains ou les rues, marins ou soldats en permission poussaient alors des hurlements célébrant la quille, et la liberté qui approchait à grands pas, sans nécessairement savoir l'origine du folklore qu'ils perpétuaient.

Pour empêcher les vers d'investir le bordage d'un vaisseau, on l'enduisait, à l'origine, de *ploc*, qui était une composition de verre pilé et de poil de vache. On employait aussi la *courée* ou *couroy*, mélange de suif, de résine, de soufre et de verre pilé. Ce produit, par sa consistance, rappelait la graisse employée pour l'entretien du « cuir », dit *cor*, en celtique. D'où son nom. La *courée* ou *couroy* n'était pas pour autant un produit miracle. Car les vers étaient une véritable plaie pour les navires en bois.

« [...] le bois se pourrit toujours dans l'eau à sa ligne de flottaison. On peut faire cette observation sur les pieux qui sont dans les rivières, et sur tous les bois exposés à être alternativement mouillés et séchés. C'est là que se nichent les vers et que germent la plupart des herbes aquatiques [...] Je crois qu'il serait utile de border de feuilles de cuivre toute la circonférence des vaisseaux sur une largeur de trois pieds »

Bernardin de Saint-Pierre. *Voyage à l'Île-de-France*, 1768.

« De Londres, le 26 janvier 1768.

On a fait dernièrement la visite des vaisseaux qui sont amarrés dans les ports de ce royaume et qui composent la flotte royale, et l'on a reconnu que ceux qui se trouvent dans la rivière de Medway sont rongés des vers, ainsi que ceux qui font des voyages de long cours ou qui ont été pendant quelques années aux Indes Occidentales. Cette considération a déterminé l'amirauté à faire doubler de cuivre tous nos vaisseaux de guerre »

La gazette de France, 1768.

Des carènes malmenées

En dehors de la protection qu'il offrait contre les vers, le doublage en cuivre avait aussi l'avantage de rendre les bâtiments plus rapides, du fait qu'algues et autres coquillages ne s'agglutinaient pas sur le métal comme ils le faisaient sur le bois. Il fallait toutefois que les feuilles de cuivre utilisées soient correctement posées. Ce qui n'était pas toujours le cas.

« Quand la feuille de cuivre se détache, presque toujours (l'expérience le prouve) ce sont les clous qui manquent. Pourquoi cela ? C'est que la

plupart sont frappés d'une main mal assurée, et beaucoup sont pliés sur la feuille au lieu d'être enfoncés dans le bordage. Le bras d'un homme qui frappe trois ou quatre heures de suite se fatigue, et le coup n'est plus sûr, il porte à faux ; le clou se plie, on veut le redresser, c'est pour le courber dans un autre sens, et l'empressement qu'on y met ne permet pas de l'arracher pour en substituer un autre [...] Je voudrais donc que la moitié des calfats qui travaillent fût relevée toutes les heures par ceux qui se reposent, et réciproquement, que l'on prit le temps de conduire toutes les têtes de clous bien à joindre sur la feuille, que leurs pointes fussent brassées ou durcies à la forge, et qu'un poinçon aigu d'acier bien trempé leur ouvrît un peu plus le chemin »

Anon. *Essai sur la Marine*, 1782.

Le doublage en cuivre était une bonne protection de la coque, mais il ne dispensait pas pour autant de traiter le bois employé dans la construction du vaisseau. Ici et là, on cherchait donc, de longue date, le produit idéal pouvant remplacer *ploc* et *couroy*. Un médecin de Vienne, Autriche, nommé Kornebek, mit ainsi sur le marché, en 1771, un vernis de sa composition à base de cinabre, ou sulfure de mercure, destiné à la protection de tous les bois. En 1780, un Marseillais proposa, lui aussi, un produit miracle contre les vers rongant le bois des navires.

« Marseille (le 16 mars)... M. Ange Boule, ingénieur, et constructeur de navires en cette ville, est parvenu, après 10 années de recherches, à composer une poudre particulière qui garantit la carène des bâtiments de la piqûre des vers [...] Pour en faire usage, on la délaie dans du brai, du suif, du goudron, ou d'autres matières de la même espèce ; ensuite on l'applique sur la carène du bâtiment [...] »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1780.

Outre le fait qu'ils étaient volontiers attaqués par les vers, les navires en bois de la vieille marine avaient un autre inconvénient. Ils s'ouvraient facilement à la suite de chocs violents, lors d'une tempête. Et c'était la même chose à la suite de chocs thermiques, lors du passage d'un hémisphère à l'autre, quand les bâtiments entraient dans une zone de température excessive.

« La chaleur est si violente et étouffante que [...] les navires s'ouvraient aux endroits où ils ne trempaient point en la mer, la poix et le goudron se fondaient partout [...] »

Voyage de François Pyrard de Laval aux Indes Orientales, 1619.

« Nous arrivâmes en peu de jours sur les côtes de la Terre de Natal [...] La mer est ordinairement fort grosse, les vents y sont furieux, les tonnerres fréquents ; on est souvent obligé dans ce passage de lier

les navires avec des gros câbles, de peur qu'ils ne s'entrouvrent. Cette précaution que nous primes ne nous fut pas inutile [...] »

Jérôme Lobo, *Voyage historique d'Abyssinie*, 1728.

« La *Psyché*, ébranlée par tant de secousses, menaçait à chaque instant de se découdre. Les poutres qui soutiennent les ponts jouaient d'une manière effrayante dans leurs encastremets; à chaque coup de roulis, les ponts eux-mêmes se séparaient de plusieurs pouces de la muraille. Je dus faire usage des grands moyens. De forts cordages raidis au cabestan furent passés d'un bord à l'autre sous la carène, et resserrèrent tant bien que mal les diverses parties de notre charpente: c'est ce qu'on appelle cintrer un bâtiment. J'avais peine à m'expliquer comment une frégate toute neuve, construite sur les plans de M. Sané¹⁰ et douée de qualités nautiques forts remarquables, pouvait manquer aussi complètement de solidité »

E. Jurien de la Gravière, *Souvenirs d'un amiral*, 1860.

Tout vaisseau en bois, même le plus soigneusement construit, demandait donc d'avoir l'œil sur lui en permanence. De temps à autre, il fallait aussi faire relâche pour remplacer un mât qu'une tempête avait mis en pièces, quand il ne fallait pas carrément refaire la pompe du bord, afin de pouvoir poursuivre la route en toute sécurité.

« Ces îles sont fort abondantes en beaux et grands arbres; aussi envoyâmes-nous nos charpentiers à terre pour en couper pour notre usage. En effet, nous y fîmes un nouveau beaupré, et le mîmes sur le champ parce que le nôtre ne valait plus rien. Nous fîmes aussi une vergue et un perroquet pour notre mât d'avant; et comme nos pompes étaient usées et ne pouvaient plus servir, ils coupèrent un arbre pour en faire une nouvelle. On quarra d'abord l'arbre, ensuite on le scia par le milieu, et puis on perça les deux moitiés avec la même justesse et la même exactitude. On fit la cavité de ces deux moitiés, assez creuse pour contenir une pompe, étant jointes ensemble. Nos charpentiers eurent besoin de toute leur industrie pour joindre ces deux pièces avec la justesse nécessaire, pour en faire, s'il faut ainsi dire, l'étui d'une pompe; ce qui leur donna d'autant plus de peine qu'ils n'étaient pas accoutumés à des ouvrages de cette nature. Nous apprîmes cette manière de pompe des Espagnols, qui font ainsi celle des vaisseaux qu'ils ont sur les mers du sud, et je suis persuadé qu'il n'y a pas au monde de meilleures pompes »

William Dampier, *Suite du nouveau voyage autour du monde*, 1715.

¹⁰ M. Sané: ingénieur, maître incontesté de l'architecture navale sous Louis XVI, véritable spécialiste des carènes.

Au cours d'un long voyage, les charpentiers du bord étaient donc très sollicités, avec obligation de réussite, sans quoi la navigation s'arrêtait là. Mais il y avait aussi, dans l'équipage, des matelots dont on attendait, aux moments cruciaux, la même compétence technique: les calfats, qui avaient l'art et la manière de localiser rapidement un trou dans une coque de vaisseau, à l'aide d'une petite voile appelée *bonnette*:

« [...] ils lardent une bonnette avec plusieurs bouts de fil de carret, qu'ils laissent pendre tout du long, et après avoir mouillé la bonnette, ils jettent de la cendre ou de la poussière sur ces bouts de fil, afin de leur donner un peu de poids, pour la faire enfoncer dans l'eau. En cet état, ils descendent la bonnette dans la mer, et la promènent à tribord et à babord de la quille, jusqu'à ce qu'elle se trouve opposée à l'ouverture ou débris qui est dans le bordage, car alors l'eau qui court pour y entrer pousse la bonnette contre le trou: ce qui se connaît par une espèce de gazouillis, ou de frémissement, que font la bonnette et la voie d'eau. Les matelots pour exprimer ce bruit, ou frémissement, disent que la bonnette suppe [...] »

Les arts de l'homme d'épée, 1678.

Au besoin, il pouvait aussi arriver à un calfat de se mettre carrément à l'eau, et de plonger en apnée afin de repérer la voie d'eau:

« Étant en Morée, chargé à fond, prêt à partir, il se déclare à notre vaisseau une voie d'eau de 13 pouces par heure. C'était l'hiver. Il faisait très froid. Il n'y avait point là de galeries pour visiter. Notre maître calfat (un Maltais), sans hésiter, se jette à l'eau, fait plusieurs fois le tour du vaisseau sans paraître; reste sous l'eau un temps si prodigieux, que je n'ose le dire, et que nous désespérions de le revoir. Il trouve la voie d'eau à l'avant, peu en dessous de la flottaison. Nous passâmes nos canons et d'autres effets, à l'arrière pour l'émerger, et il la boucha parfaitement. Mon intention était de récompenser noblement cet homme, d'un service important, qu'on n'aurait jamais pu exiger de lui; mais quoique je fusse intéressé dans le vaisseau, je ne le commandais pas. J'étais trop jeune. Le capitaine, pour épargner la bourse des co-intéressés, ne lui donna rien qu'un coup d'eau-de-vie; et ce qui me surprit le plus, il n'en parut pas mécontent. Il faut donc convenir que les services de ces gens-là sont bien plus désintéressés que les nôtres [...] »

Vial-Duclairbois, *Dictionnaire de Marine*, 1785.

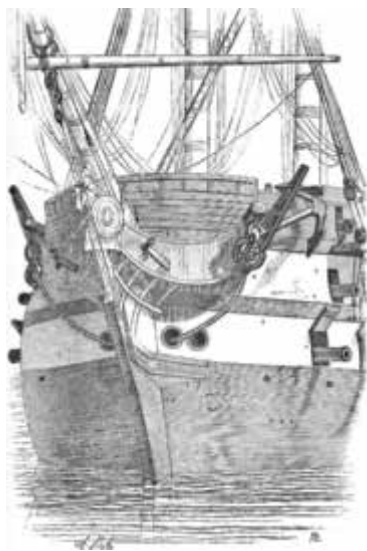
Dans les combats, les calfats avaient encore pour mission de boucher, au plus vite, et au mieux, les voies d'eau faites par les boulets de canon enne-

mis, pouvant menacer la flottaison du bâtiment. Ce qui, parfois, tenait quelque peu de la gageure, tant certains vaisseaux avaient été construits sans trop se préoccuper de leur résistance aux tirs.

« Les vaisseaux des dernières constructions [...] sont savamment construits; mais [...] ils ne peuvent pas résister au combat aussi longtemps que nos anciens vaisseaux, que la plupart des boulets ne perçaient pas. Le *Tonnant* le montre encore aujourd'hui à toute la marine, tandis que trente vaisseaux prouvent, dans toutes les parties du monde, qu'il n'y en a pas un qui ne puisse être percé à l'eau d'un boulet de douze¹¹ [...] »

Essai sur la Marine, 1782.

Depuis le temps des *châteaux*, la construction navale avait néanmoins fait beaucoup de progrès. C'en était fini des galères et autres bâtiments, lourds à manœuvrer, désormais remplacés par de véritables voiliers, frégates et autres, faits pour tailler de la route dans toutes les mers du monde.



Le sabord fut une invention bretonne.

¹¹ *boulet de douze* : boulet de douze livres.

CHAPITRE II *La partance*

À l'époque de la vieille marine, une grande partie de la toile à voile était fabriquée en Bretagne. Les *noyales* étaient ainsi des :

« [...] Toiles de chanvre, écrues, très fortes et très serrées ; il y en avait de six sortes, distinguées par les dénominations de noyales à 6 fils de brin, noyales à 4 fils, noyales courtes, noyales simples, et noyales rondelettes. Le nom de noyale dérive de celui de la petite ville de Noyale-sur-Vilaine, située à quelques lieues de Rennes, où, depuis très longtemps, on fabriquait beaucoup de ces sortes de toiles. Les cinq premières sortes se faisaient dans un rayon de cinq à six lieues autour de Rennes, notamment à Noyale, à Janzay, à Piré, etc. Quant aux rondelettes, Vitré et ses environs les produisaient pour la plus grande partie »

Dictionnaire général des tissus anciens et modernes, 1863.

La toile à voile la plus réputée était appelée *Olonne*. Mais cette appellation était un peu mensongère car il s'agissait, là encore, bien souvent, d'une fabrication bretonne.

« Les meilleures toiles dont on fait de présent en France sur l'océan, les grandes voiles, sont toiles d'Olonne [...] Ces toiles toutefois ne se font toutes en Olonne, ains¹ beaucoup plus en basse Bretagne, à Chasteaulin, Kimper, Saint Germain, et autres lieux, où les Olonnais les vont quérir pour la plus part »

Georges Fournier, *Hydrographie*, 1643.

Les toiles dites *Olonne* ou *petite Olonne* étaient fabriquées en pièces de 36 mètres de long, et de 75 à 80 centimètres de large. On appelait aussi *toiles d'Olonne*, des toiles à voiles fabriquées à Locronan, Finistère, qui étaient

¹ *ains* : « mais au contraire », en vieux français.

plus particulièrement destinées aux bâtiments pratiquant la pêche à la morue. En Bretagne, on fabriquait encore des toiles à voile à Pouldavid, appelé autrefois *Polledavy* :

« Les toiles ainsi désignées, toutes de chanvre écru, tiraient leur dénomination de la commune de Polledavy, située dans la Basse-Bretagne, qui les produisait plus spécialement. On en faisait aussi à Quimper et aux environs. Les polledavy de 30 aunes (36 mètres) de longueur, sur 3/4 de large (90 centim.), servaient à faire des voiles aux grandes et petites chaloupes qui allaient à la pêche de la morue. On en exportait d'assez grandes quantités en Angleterre »

Dictionnaire général des tissus anciens et modernes, 1863.

Lors de la partance, on vérifiait évidemment que le bâtiment avait toutes ses voiles et jeux de rechange, et qu'il était donc capable d'affronter tous les temps. Les morutiers avaient ainsi des voiles blanches pour la route et des voiles noires pour la pêche.

« [...] les voiles d'une blancheur virginale [...] étaient utilisées pour les voyages aller et retour. Sur les bancs elles étaient détachées des vergues, remisées, remplacées par des voiles de "batture", dites parfois "noires" pour les opposer aux blanches, spécialement préparées pour les séjours dans les eaux de Terre-Neuve et d'Islande, enduites de graisse et parfois de goudron chaud pour les protéger de l'humidité continue de ces lieux de pêche »

J. P. D. Le Douarec, *La saga des Verry Carfantan*, 1985.

À l'heure des ultimes préparatifs, avant de quitter la terre, les calfats quant à eux s'activaient à des réparations de dernière minute. Ce qui, parfois, tournait bêtement au drame. Comme le 29 août 1782, au moment de la partance du vaisseau anglais le *Royal-George*.

« Le *Royal-George* ayant fait plus d'eau dans sa dernière croisière que de coutume, et continuant d'en faire après sa rentrée au port, il fut donné l'ordre, le 24 Août, de le faire entrer au chantier. Mais sur le rapport du charpentier que la voie n'était qu'à deux pieds sous l'eau, causée apparemment par le frottement de la doublure de cuivre détachée en cet endroit, il fut résolu, pour gagner du temps, de mettre le vaisseau un peu sur le côté, et de le caréner à la rade de Spithead même. L'on commença donc cette opération le 29 Août au matin, par un temps fort calme. Vers les 10 heures, le vaisseau était déjà assez abattu en carène pour la réparation qu'on avait d'abord cru nécessaire. Mais comme on en voulut ôter encore deux feuilles de cuivre davantage, il fut donné ordre d'augmenter son inclinaison de

quelques degrés. Pendant qu'on y travaillait, la plus grande partie de l'équipage était à dîner. Par hasard, le vaisseau se trouvait dans une position à présenter le côté précisément à l'aire de vent qui soufflait. Il survint une bouffée imprévue qui le jeta entièrement sur le côté.

Par un second malheur, ou plutôt une négligence impardonnable, on avait oublié de fermer les sabords de la première batterie. L'eau y entra ainsi avec tant de rapidité et de force que, dans peu de minutes, le navire s'emplit et disparut, sans qu'il fût possible de lui donner le moindre secours.

Dans ce moment terrible, il y avait à bord plus de 1200 personnes, à savoir : l'équipage complet, au nombre de 850 tant matelots que marines², un bon nombre de charpentiers au travail, et environ 400 femmes ou filles, dont quelques-unes étaient venues avec leurs enfants pour prendre congé de leurs maris ou parents ; le reste, comme de coutume dans les ports anglais, était de la plus basse classe du sexe, amené par le désir de faire commerce de ses charmes³. Ceux qui se trouvaient sur le pont, au nombre d'environ 230 personnes, ont été presque tous sauvés par les chaloupes des autres vaisseaux [...] »

Journal politique, ou gazette des gazettes, 1782.

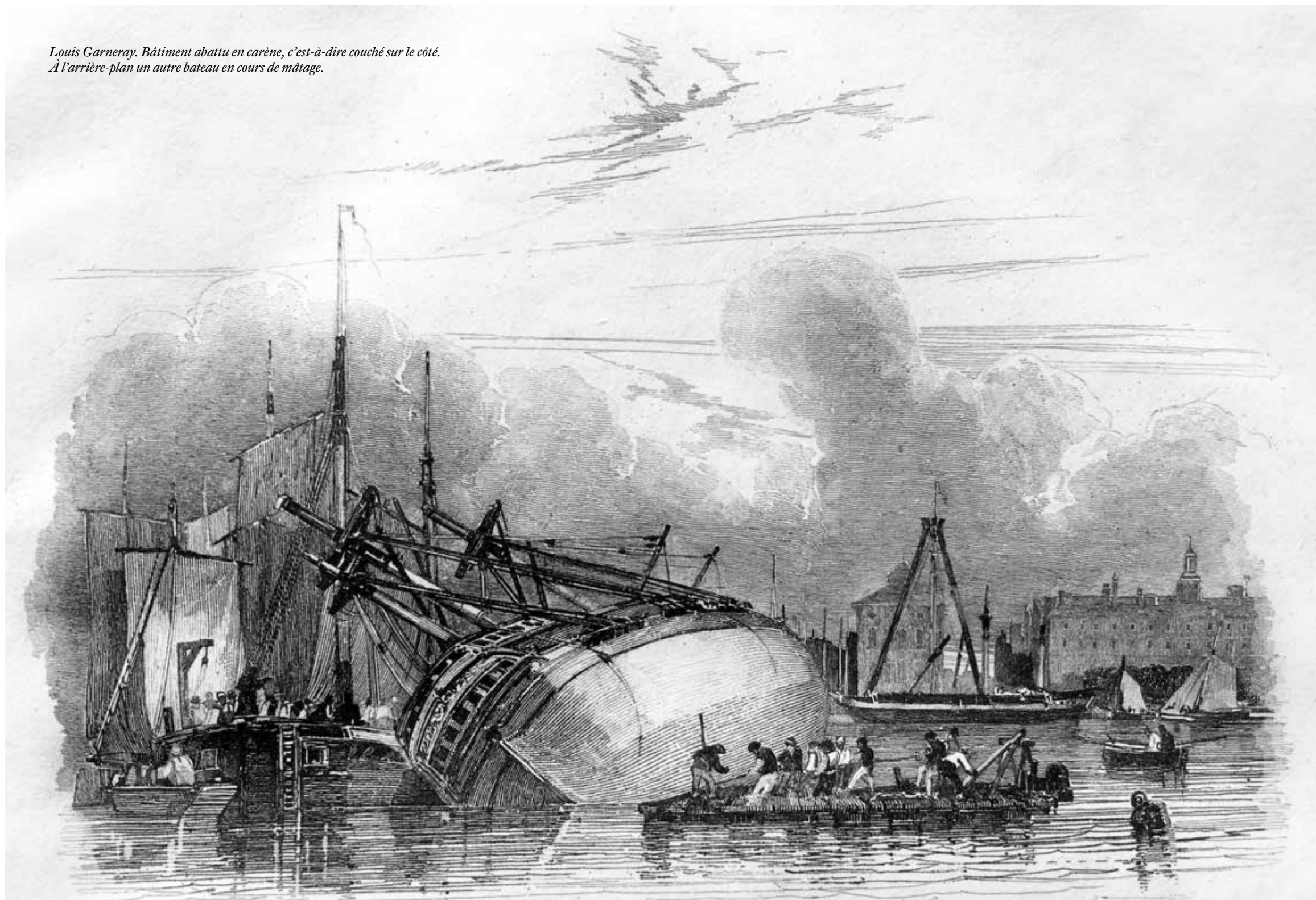
Mis à l'eau en 1755, le *Royal-George* était le plus ancien vaisseau de premier rang de la marine anglaise. Précédemment monté par divers amiraux, il portait, en ce mois d'août 1782, le pavillon de l'amiral Kempenfeld. S'étant retrouvé à l'eau, ce dernier, âgé de 70 ans, s'installa un moment avec deux matelots sur une cage à pigeons qui flottait. Mais, bientôt, l'un de ses compagnons d'infortune, perdant l'équilibre, l'entraîna dans sa chute. De nouveau à l'eau, mais en ayant pratiquement perdu ses forces, du fait de son âge, l'amiral ne put, au bout du compte, saisir la main qu'un pilote, venu à son secours, lui tendait. Il fut donc au nombre des quelque 900 personnes à avoir péri ce jour-là.

Au moment de la partance, pendant qu'on procédait aux ultimes révisions du vaisseau, on embarquait les animaux les plus divers, qui allaient servir de réserve de viande, au cours du voyage. D'où la cage à pigeons, qui vient d'être signalée. On descendait aussi en cale des futailles d'eau douce, des barriques de vin, du biscuit de mer [...] Il fallait alors tout contrôler et ne rien oublier, car le navire s'en allait pour de longs mois. Voire pour plusieurs années. Et, pour faire bon voyage, le bâtiment se devait évidemment d'être parfaitement arrimé. Ce qui n'était pas toujours facile.

² *marines* : soldats de marine.

³ *faire commerce de ses charmes* : la pratique de la prostitution était autorisée à bord des bâtiments anglais.

*Louis Garneray. Bâtiment abattu en carène, c'est-à-dire couché sur le côté.
À l'arrière-plan un autre bateau en cours de mâtage.*



« Notre fond de cale est plein de provisions ; il y a quantité de pain et de barriques d'eau entre les ponts, avec 183 hommes à bord du *Duc*, et 151 à bord de la *Duchesse* ; c'est-à-dire qu'il se trouve tant d'embararas sur nos deux vaisseaux, que nous ne saurions en venir aux mains avec un ennemi, sans être forcés de jeter à la mer une partie de nos munitions et de nos victuailles »

W. Rogers, *Voyage autour du monde commencé en 1708 et fini en 1711*.

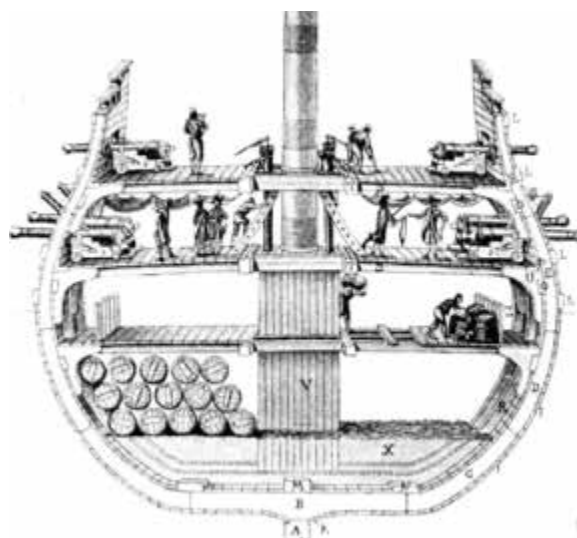
En attente du coup de partance

Les bâtiments en partance étaient parfois si chargés qu'on préférait les faire sortir du port, au préalable, afin d'effectuer le transbordement de matériel et de vivres. Car, sans cela, trop alourdis, les navires n'auraient pas pu ensuite prendre le large. C'était le cas à l'Orient, aujourd'hui Lorient, où la passe étroite et peu profonde du Port-Louis limitait le tirant d'eau. Les vaisseaux de la Compagnie des Indes se préparaient donc sous l'île de Groix, où ils mouillaient le temps voulu.

« Nous sommes partis ce matin vendredi 24 février 1690 de l'Orient de Port-Louis en Bretagne, et avons mouillé devant l'île de Groix, non pour y rester longtemps, mais pour y recevoir des marchandises et des canons, qui auraient trop chargé les vaisseaux en rade, et auraient pu nous empêcher d'en sortir »

Robert Challes, *Journal d'un voyage fait aux Indes Orientales*, 1721.

Les armements dans les ports de guerre activaient évidemment l'économie locale, mais ils avaient pour conséquence perverse de provoquer la cherté des vivres. En particulier quand il s'agissait de préparatifs de guerre, annonçant blocus maritimes et autres difficultés d'approvisionnement en denrées de première nécessité. Cette situation compliquait donc le quotidien des officiers en instance d'embarquement. En particulier celui des officiers dits auxiliaires, c'est-à-dire les officiers de la marine marchande, convoqués par le commissaire des classes pour venir servir sur les bâtiments du Roi.



Coupe transversale du vaisseau l'Écueil de la Compagnie des Indes, en instance de chargement.

« Chaque année la quantité de monde que l'on rassemble dans Brest, ou dans ses environs, y a porté le prix des denrées de première nécessité à un taux énorme ; mais la subsistance, ni la solde des officiers n'a augmenté en proportion. Désarmé, pendant que son vaisseau est dans le port, on donne à chaque officier les mêmes appointements qu'il avait en temps de paix, et dans la plus grande abondance, tandis qu'on ne fait pas attention que tout se vend à un prix excessif. C'est surtout ces officiers qu'on nomme auxiliaires, et que le commissaire, qui ne les choisit pas toujours dans la classe la plus opulente, ni ce qui est encore pis, dans celle des mieux nés, force à venir essayer tous les dégoûts de l'humiliation [...] Ils n'emportent, en partant de chez eux, pour la plupart, qu'une faible conduite proportionnée à la distance des lieux ; ils se flattent d'être employés en arrivant sur les vaisseaux les premiers prêts, mais la lenteur des armements, en trompant leur espoir, les force souvent à languir plusieurs mois de suite dans une dispendieuse oisiveté. Avec 70 livres que le Roi leur donne par mois, il faut qu'ils se logent, se nourrissent et s'entretiennent, encore sont-ils obligés d'en faire les avances. Aussi beaucoup de ceux qui ne trouvent pas à s'armer tout de suite, sont-ils réduits à manger du pain sec dans un galetas, faute de crédit ou de moyens, ou pour se ménager de quoi s'acheter un trousseau pour la mer. Si encore ces appointements, tous insuffisants qu'ils sont, étaient quittes de toutes retenues ; s'ils étaient payés régulièrement à la fin de chaque mois ; sûrs de ce qu'ils ont à dépenser, ils vivraient en conséquence, du peu que cette somme leur procure »

Essai sur la Marine, 1782.



Le port de l'Orient en 1690. En bas, à gauche, la fumée indique qu'on est en train de préparer du brai ou du goudron pour calfater, ou recalfater, le vaisseau qui est à proximité, qu'on a abattu en carène pour faciliter le travail.

Les simples matelots, appelés pour servir sur les bâtiments du Roi, arrivaient eux aussi dans les ports de guerre, les semaines qui précédaient la partance. Et, une fois sur place, on les employait au mieux, le temps que leur vaisseau soit enfin en mesure de prendre la mer.

« [...] on les occupe [...] aux travaux du port, en attendant que les vaisseaux destinés à les recevoir soient prêts, sans s'inquiéter si ces hommes qui ont fait de longues routes, qui sont excédés de fatigue, n'ont pas besoin de quelques jours de repos, et s'ils ont pu se procurer des gîtes sains et convenables. Ils se mettent en pension chez la première hôtesse⁴ qui veut les prendre à crédit. Leurs hardes⁵ qu'ils font venir par la messagerie, ou quelque autre voie plus lente, leur manquent absolument; ils auraient besoin de quelque délassement, mais la nécessité de payer leurs dépenses les force à se présenter au travail. Vingt ou trente sous qu'on leur donne par jour suffisent à peine à leur faire trouver un mauvais gîte, et la plus grossière nourriture; ils se logent souvent, surtout à Brest, dans des galetas d'une rue étroite, malpropre, et semblable à un cloaque fangeux où le soleil n'a jamais pénétré; y couchent deux ou trois sur un même grabat, où ils respirent, éveillés comme endormis, des miasmes putrides qui attaquent bientôt la constitution la plus robuste »

Essai sur la Marine, 1782.

Parfois, les matelots en instance de départ n'ayant rien trouvé pour les accueillir, dormaient dans les rues plusieurs nuits de rang, souvent sous la pluie, déjà à la merci de la maladie, avant même d'avoir embarqué. Il fallut du temps pour admettre que ces conditions lamentables étaient préjudiciables à la santé des hommes d'équipage, et à la vie de bord qui, fort rude, ne pouvait se dérouler avec des matelots déjà diminués physiquement, au moment de la partance. En haut lieu, on décida donc de construire des *cayennes*, c'est-à-dire des bâtiments destinés à accueillir, dans les ports de guerre, les marins attendant de prendre la mer.

Le mot *cayenne* appartient à la même famille que le mot *quay*, qui s'écrivait ainsi à l'origine. Une *cayenne* étant, au sens premier du terme, en vieux français, un abri à marchandises près d'un quai, destiné à préserver des intempéries les denrées et produits arrivant par mer, ou sur le point d'être embarqués. On s'inspira donc de ce type de bâtiment pour loger les équi-

4 *hôtesse*: femme qui, dans un port, tenait une sorte de pension de famille pour marins en attente d'embarquement.

5 *hardes*: vêtements. Le terme, à l'origine, n'avait pas du tout le sens péjoratif qu'on lui a donné par la suite.

pages des vaisseaux d'État. Le simple matelot put, enfin, avoir un abri pour dormir en attendant d'embarquer.

Jusqu'au coup de partance, coup de canon tiré à poudre invitant matelots et passagers à rallier le bord, certains marins s'offraient un peu de bon temps. Dans le même temps, d'autres, après avoir touché leurs avances, quittaient le port au plus vite.

« On publia le samedi premier de mars un ordre pour payer les soldats et mariniers des galions [...] Le mardi, on arbora le pavillon sur l'Amiral⁶, et l'on commença à payer, ce que l'on continua le lendemain sur les autres vaisseaux [...] Le lundi (suivant) quantité de méchants matelots qui avaient reçu la paie s'enfuirent »

Gemelli Careri, *Voyage du tour du monde, 1696.*

Des *méchants matelots* il n'en manquait pas. Dans le monde de la pêche à la morue, les désertions étaient fréquentes. Au moment de devoir mettre leur coffre à bord des goélettes, pour l'Islande ou Terre-Neuve, bien des hommes s'apercevaient qu'ils avaient, purement et simplement, signé un engagement pour l'enfer. Car la pêche à la morue se pratiquait dans des conditions très difficiles. À l'heure de larguer les amarres, nombre de marins se terraient donc ici ou là, recherchés par les gendarmes, dits *brasse-carré*, en argot maritime, pour le bicorne dont ils étaient autrefois affublés. Ce couvre-chef avait, en effet, des pointes allant d'une oreille à l'autre, ce qui, d'une certaine façon, le mettait en position perpendiculaire par rapport à la marche de celui qui le portait. C'est-à-dire exactement comme la vergue d'une voile, dite brassée carré, l'était par rapport à l'axe d'un navire, considéré dans sa longueur.



L. Gino. Matelot poursuivi par un « brasse-carré ».

Appareillages interminables

Chaque année, en Bretagne, à la grande époque de la partance des morutiers, les *brasse-carré* ramenaient, manu militari, à bord des bateaux de pêche, entre 180 et 200 déserteurs. Dans le milieu des cap-horniers, la désertion tenait un peu plus du folklore. Car, pour pas mal de matelots long-courriers, se présenter à bord entre deux *brasse-carré* c'était montrer qu'on était du genre dur à cuire qui, une fois en mer, ne s'en laisserait pas conter. Mais aucun capitaine n'était pour autant dupe de cette mise en

6 *le pavillon sur l'Amiral*: signal de départ imminent, hissé sur le vaisseau amiral d'une flotte.