

*Jean Meyer*  
*Martine Acerra*

# La grande époque de la marine à voile

ouest  
france 

Extrait de la publication







## L'HISTOIRE AUX ÉDITIONS OUEST-FRANCE

**Dans la collection « De mémoire d'homme : l'histoire »**  
(dirigée par Lucien Bély):

- Archives du corps* (J. Léonard)
- Bagnards à Brest* (P. Henwood)
- La Cour de Henri III* (J. Boucher)
- Les Druides* (C.-J. Guyonvarc'h et F. Le Roux)
- Le Fer contre la forêt* (F. Dornic)
- La Mort dans l'antiquité romaine* (J. Prieur)
- Pêcheurs d'Islande* (J.-L. Avril et M. Quéméré)
- Les Petites écoles sous l'Ancien Régime* (B. Gresperrin)
- La Rue au Moyen Age* (J.-P. Leguay)
- Saint Bruno, le premier chartreux* (B. Bligny)
- Saint Jacques à Compostelle* (J. Chocheyras)
- Les Sépulcres flottants* (P. Masson)

**Dans la collection « L'histoire et nous »** (dirigée par Lucien Bély):

- Archives secrètes de Bretagne 1940-1944* (H. Fréville)
- L'Avenir se présente bien* (A.-D. Kergal)
- 5 000 ans d'histoire du livre* (R. Salles)
- Les Cohortes du Christ* (P.-R. Gaussin)
- Moreau, rival républicain de Bonaparte* (P. Savinel)
- Rennes pendant le procès Dreyfus* (C. Cosnier)
- Suzanne Bidault: Souvenirs* (S. Bidault)

**Histoire de la Bretagne** en 12 volumes :

- Préhistoire de la Bretagne* (P.-R. Giot, J. L'Helgouach, J.-L. Monnier)
- Protohistoire de la Bretagne* (P.-R. Giot, J. Briard, L. Pape)
- La Bretagne des saints et des rois* (A. Chédeville, H. Guillotel)
- Fastes et malheurs de la Bretagne ducale 1213-1532* (J.-P. Leguay, H. Martin)

**Histoire de la Savoie** en 4 volumes (dirigée par Jean-Pierre Leguay):

- La Savoie des origines à l'an mil* (J. Prieur, A. Bocquet, M. Colardelle, J.-P. Leguay, J. Loup, J. Fontanel)
- La Savoie de l'an mil à la Réforme* (R. Brondy, B. Demotz, J.-P. Leguay)
- La Savoie de la Réforme à la Révolution* (R. Devos, B. Gresperrin)
- La Savoie de la Révolution à nos jours* (A. Palluel-Guillard, C. Sorrel, G. Ratti, A. Fleury, J. Loup)





*« Le vent en est le véritable propriétaire  
et unique maître : le pilote gouverne  
en sa place comme son représentant.  
J'ai vu le pilote, lieutenant du roi, assis  
en toute sa dignité sur son trône de bois...  
image de Neptune, proclamant le seul droit  
des vents, de la mer et des vagues. »*







## INTRODUCTION

*« La “Jane-Guy”, de Liverpool, capitaine Guy, était partie pour chasse le veau marin et trafiquer dans les mers du sud du Pacifique. Elle était une goëlette de belle apparence, de la contenance de cent quatre-vingts tonneaux. Elle était singulièrement affinée de l’avant, et au plus près, par un temps maniable, c’était bien le meilleur marcheur que j’ai jamais vu. Toutefois ses qualités, comme bateau propre à tenir la mer, étaient loin d’être aussi grandes et son tirant d’eau était beaucoup trop considérable pour l’usage auquel elle était destinée. Pour ce service particulier, on a souvent besoin d’un navire plus gros et d’un tirant d’eau relativement faible — c’est-à-dire d’un navire de trois cents à trois cent cinquante tonneaux. Elle aurait dû être grée en trois-mâts-barque... Il eût été indispensable qu’elle fût bien armée... La “Jane-Guy” possédait un équipage de trente-cinq hommes, tous bons marins... Le capitaine Guy possédant une remarquable expérience de tout le négoce du Sud... était le propriétaire du navire sur lequel il faisait ses voyages. » C’est ainsi qu’Edgar Poë décrit, en 1838, l’un des héros de son roman fantastique « Les aventures d’Arthur-Gordon Pym ». En quelques mots, tout est dit. La sécheresse du renseignement précis introduit, par contraste, l’horreur de ce qui va suivre. Pour nous, ces quelques phrases sèchement jetées à la face du lecteur résument infiniment de choses : le besoin de la voile pour une humanité européenne qui, explosant en dehors de son étroit cap eurasiatique, a pris — par la voile — la domination des mers, et donc du monde. L’aventure est sans doute, essentiellement anglo-saxonne, après avoir été italienne, espagnole, portugaise, hollandaise et balte. La part de la France, pour importante qu’elle soit, reste seconde. Rien n’est plus révélateur à cet*

égard que le vocabulaire marin français.

*Cette langue, si spécifique, n'achève de se former qu'à l'extrême fin du XVII<sup>e</sup> siècle, et les apports ultérieurs sont restreints. Preuve de cette stabilisation relative, les dictionnaires du temps commencent à l'enregistrer timidement, vers cette date. Statistiquement parlant, ce langage provient pour près de 50 % des pays méditerranéens, et d'abord, majoritairement, de l'Italie, l'Espagne représentant la quasi totalité du reste. Rien de surprenant : l'Italie n'est pas seulement la « mère des arts », mais d'abord la matrice du langage maritime européen. L'autre moitié, d'origine nordique, est de date d'introduction beaucoup plus tardive, et correspond, pour l'essentiel, au hollandais beaucoup plus qu'à l'anglais. Ce constat illustre bien le retard français que corrobore la quasi absence de notre pays des grandes découvertes comme des grandes campagnes maritimes du XVI<sup>e</sup> siècle. A quelque chose, cependant, malheur est bon : la langue maritime française, à cheval sur les deux grands centres de techniques de constructions maritimes — le nordique et le méditerranéen — possède de ce fait une variété et une richesse qu'on n'attendait pas d'elle.*

*Qui, cependant, s'en doute en France ? Combien de Français savent le rôle que la mer a joué dans la formation de notre pays ? Ce n'est point vaine nostalgie pour un passé à jamais révolu, encore moins une quelconque nostalgie romantique pour une marine à voile qui attire cependant, au départ des courses transatlantiques, les foules bigarrées et les nuées d'embarcations dans le golfe de Saint-Malo qui est à l'origine de ce livre. C'est, de notre part, un double rappel : qu'il n'est pas de présent qui ne s'explique, ne s'enracine dans le passé, parfois le plus lointain ; qu'il n'est pas non plus de présent qui ne se déshonore par l'oubli de ce qui l'a permis. C'est à la mémoire de tous ceux — cette infime minorité dans une France trop profondément terrienne et continentale — qui ont souffert, lutté, sont morts sur ces mers qu'ils ont aimées et maudites, que nous dédions cet essai. Un petit livre qui voudrait être une introduction aux grandeurs comme aux misères de l'ancienne marine à voile.*

*Oh, marins perdus  
Au loin, dans cette ombre  
Sur la nef qui sombre  
Que de bras tendus  
Vers la terre sombre  
Pas d'ancre de fer  
Que le flot ne rompe  
Le vent de la mer  
Souffle dans sa trompe...*

(Victor HUGO.)

# **PREMIÈRE PARTIE**

## **LE VOILIER**



## CHAPITRE PREMIER

### LES TYPES DE VOILIERS

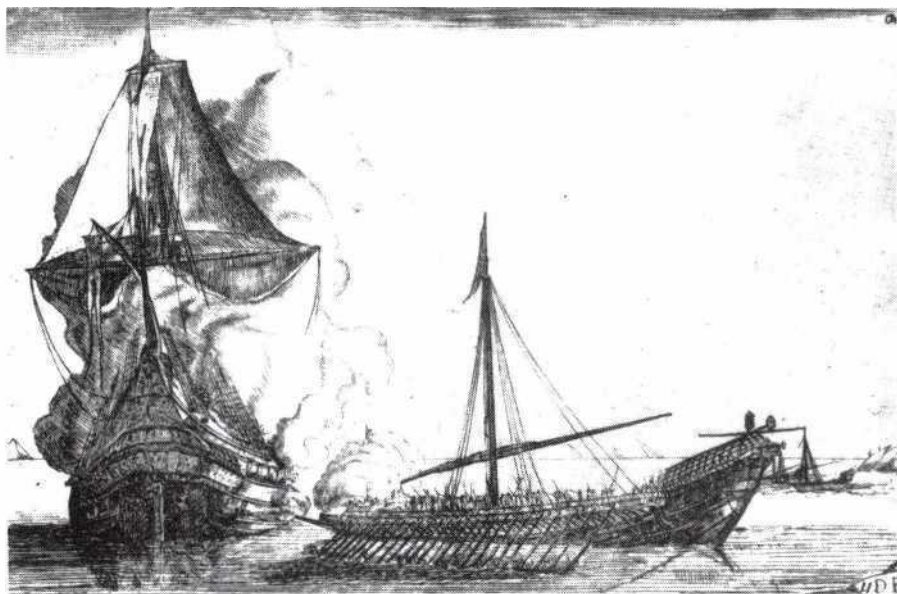
#### **Origine**

Le vaisseau de ligne, pierre angulaire des marines européennes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, n'est pas apparu d'un coup de baguette magique mais procède d'une longue évolution née des contraintes de la guerre sur mer et de la rencontre de deux civilisations : celle du Levant (la Méditerranée) et celle du Ponant (les mers de l'Europe du Nord).

Si l'on peut considérer la caraque comme l'ancêtre du vaisseau de ligne, avec l'étape intermédiaire représentée par le galion, il ne faut pas oublier que ce passage a pris deux siècles : ce qui représente une bien courte période, pour une profonde évolution, comparée au relatif « immobilisme » des 5 000 ans précédents. En deux cents ans, le navire à mâts unique est devenu rapidement un deux-mâts, un trois-mâts voire un quatre-mâts. Sa voilure s'est augmentée d'une brigantine, d'un grand hunier, d'une voile à livarde.

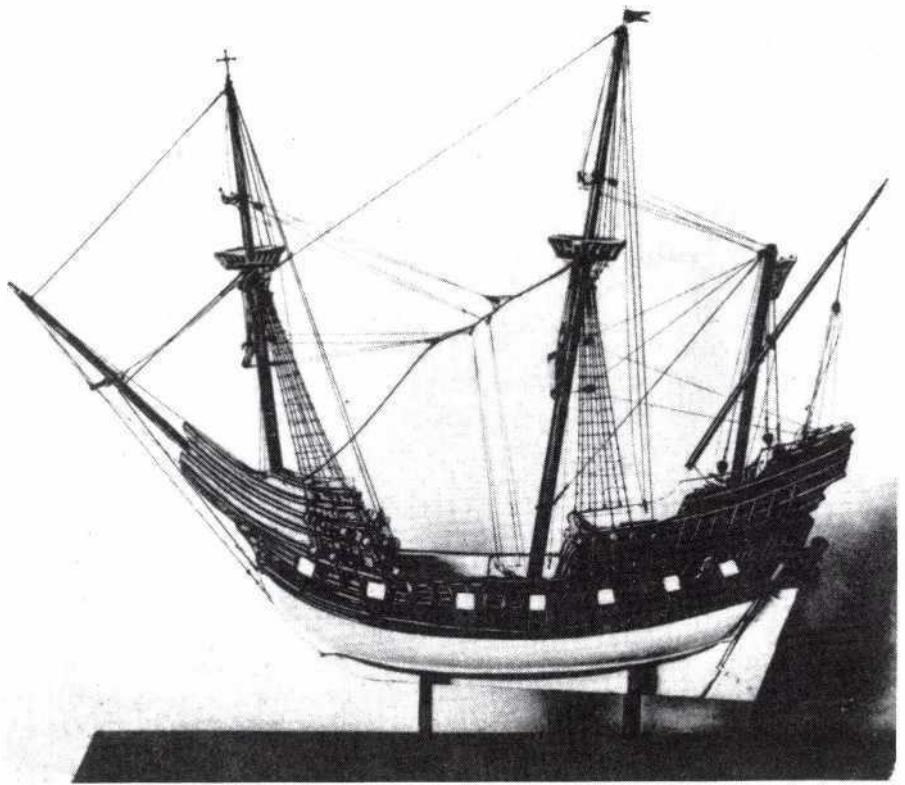
La haute caraque, hérissée dans ses superstructures d'une étonnante collection de pièces légères d'artillerie ne se justifie que parce que le combat sur mer, au Moyen Âge comme au XV<sup>e</sup> siècle, n'est que la réplique du combat terrestre. Liée au principe de l'attaque ou de la défense d'un château fort, la hauteur du gaillard d'arrière sert à dominer, au

sens exact du terme, l'adversaire. La bataille navale se livre sous forme d'abordages et de combats singuliers à bord des bâtiments investis. Lourde de structures, large, peu manœuvrante, la caraque est remplacée par le galion, navire probablement d'origine espagnole mais que l'on trouve au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle aussi bien en France qu'en Angleterre ou en Italie. Caractérisé par sa sveltesse en comparaison de la caraque, le galion voit aussi son château-avant diminuer de hauteur, se rétrécir et rester dans les limites de l'étrave. Il garde cependant encore un quatrième mât et une longue dunette arrière hérités de la caraque. C'est à l'extrême fin du XVI<sup>e</sup> siècle que les galions hollandais commencent à prendre des allures de vaisseaux de ligne : leur dunette est moins haute, ils ne connaissent presque plus de château-avant, les huniers prennent de l'importance alors que disparaît le quatrième mât. Toute cette évolution s'explique par le fait que le combat naval rapproché, la nécessité de l'abordage s'estompent et sont remplacés par le combat à distance dû à l'apparition d'une artillerie plus lourde, plus performante, placée en batterie dans les flancs du navire. Dans la première partie du XVII<sup>e</sup> siècle, le vaisseau de ligne apparaît donc, dans une structure qui ne connaîtra pas de changements fondamentaux mais des amé-



Vaisseau attaqué par une galère, dessin de Barrière, Circa, 1660 (musée de la Marine, cliché 143099).

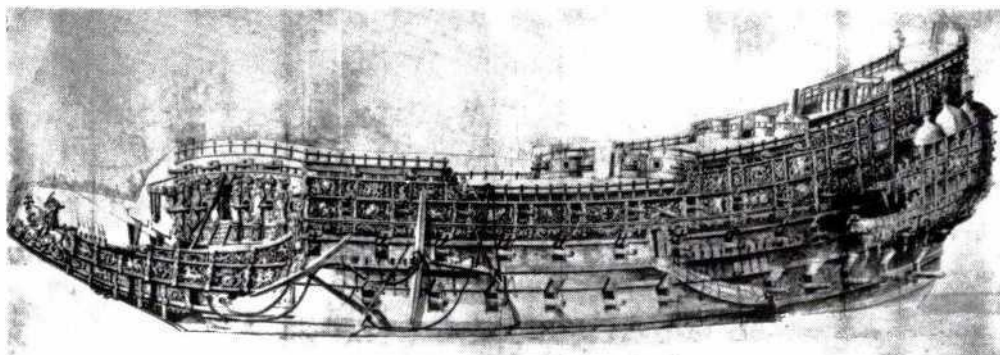




Modèle de galion du musée naval de Venise, XVI<sup>e</sup> siècle (musée de la Marine, cliché 2625).

nagements et perfectionnements qui en feront un outil de combat élaboré et redoutable.

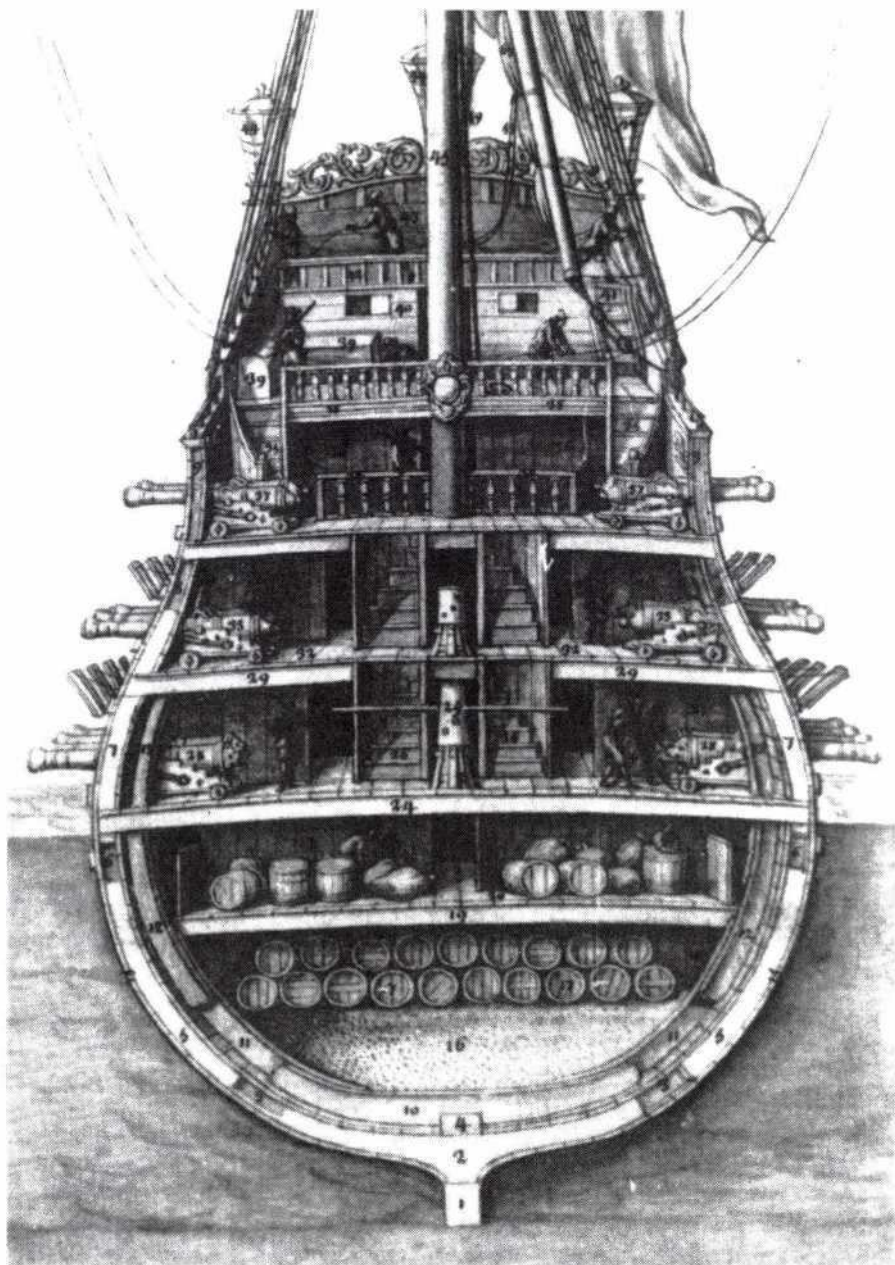
Dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle, avec le *Harry Grâce à Dieu* ou *Great Harry*, mais surtout au début du XVII<sup>e</sup> siècle, les grandes puissances maritimes prirent l'habitude de construire au moins un très grand vaisseau, sorte de « monstre » de la mer impressionnant de dimensions et d'artillerie pour l'époque. C'est le cas de l'Angleterre, en 1610, avec la construction du *Royal Prince* reconstruit deux fois, portant 90 canons en trois batteries, mesurant 64 m de long et 13 m de large. Mais c'est aussi la Suède en 1628 qui lance et perd le même jour le *Vasa*. L'Angleterre encore, lance en 1637 le *Sovereign of the Seas*. Ordonné par Charles I<sup>er</sup> d'Angleterre le 26 juillet 1634, lors de sa visite des chantiers navals de Woolwich, le *Sovereign of the Seas* est supérieur en taille et



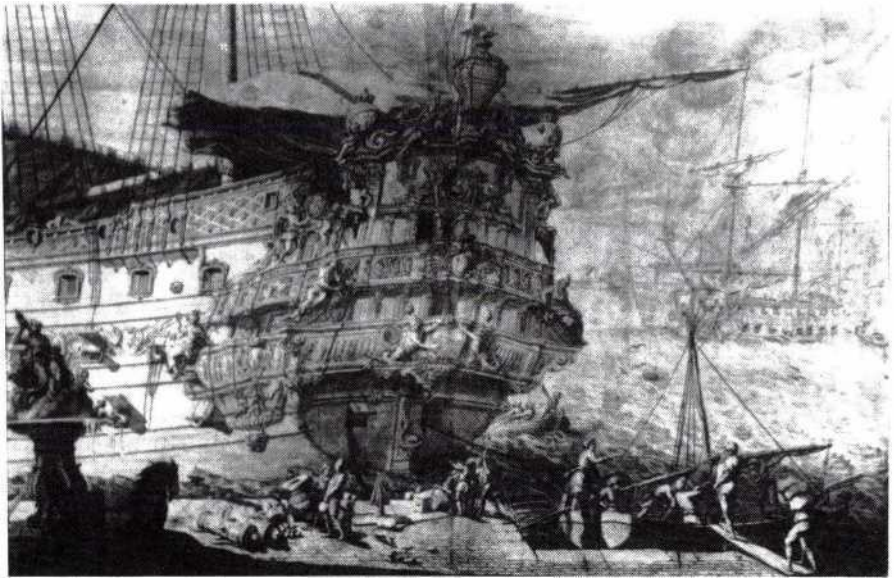
Le *Sovereign-of-the-Seas*, vaisseau anglais 1637, dessin de Willem Van de Velde l'aîné (musée de la Marine, cliché 35317).

en armement à tous les navires existants. Ce géant présente aussi une somptueuse décoration, sculptée d'après le dessin de Van Dyck et dorée à la feuille. Impressionnant à plus d'un titre, les Hollandais s'en tinrent toujours à distance et le surnommèrent le « diable doré ». Cependant, lourdement chargé d'œuvres mortes, il s'enfonçait profondément au point qu'il était souvent impossible d'utiliser sa batterie basse. Au cours de reconstructions successives, on en retrancha donc les vastes superstructures pour le mieux adapter au combat. Il périt par accident dans un incendie en 1696. Parallèlement, en France, Richelieu, convaincu de la nécessité d'entrer dans le monde de la mer, fit construire à La Roche-Bernard à la même date de 1637 la *Couronne* de 74 canons. Malheureusement, moins formés à la technique de construction de navires de grandes dimensions (à cette époque les grosses unités de la Marine royale française étaient de construction étrangère : Pays-Bas, Suède, Danemark), les charpentiers français « ratèrent » la *Couronne* qui, si elle portait bien la voile, était instable. Elle ne servira jamais au combat et sera rayée des listes en 1645.

Nous voyons donc apparaître dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, surtout en Hollande et en Angleterre, puis en France, un goût prononcé pour des bâtiments de guerre relativement imposants, montés d'une artillerie conséquente. Ces navires de diverses tailles qui composent une flotte combattant sans ordre de bataille. C'est au cours de la première guerre anglo-hollandaise, en 1653, que fut inauguré le combat « en ligne ». L'Amirauté anglaise avait donné pour consigne aux navires de se placer les uns derrière les autres, en ligne, nous dirions en file indienne, pour tirer leur bordée tous du même côté avec le maximum d'efficacité.



Intérieur d'un vaisseau armé et équipé (S.H.M. Vincennes, *Atlas dit de Colbert*, f° 43).



Poupe du vaisseau le *Dauphin-Royal*, dessin de Pierre Puget, 1668 (musée de la Marine, cliché 82992).

Bien entendu cela suppose que les vaisseaux sont capables de naviguer approximativement à la même vitesse et qu'ils disposent d'une même puissance de feu afin de ne pas affaiblir la ligne à un quelconque endroit. En conséquence, l'amirauté anglaise classa les vaisseaux par catégories, par « rangs » selon l'importance de leur artillerie. Il y eut à l'origine cinq rangs dont les trois premiers, regroupant les vaisseaux de plus de 50 canons, formèrent les trois catégories assez fortes pour combattre en ligne. Les bâtiments qui les composent furent appelés « vaisseaux de ligne ».

La répartition anglaise fut reprise dès les années 1670 par la marine française afin de pouvoir répondre à la nouvelle exigence de cette bataille en ligne. Le premier règlement qui y fait allusion date du 4 juillet 1670 et indique surtout les nombres maximal et minimal de canons que peuvent embarquer les vaisseaux selon leur rang. Cette notion sera reprise dans la grande ordonnance de 1689, sans modification excepté l'ajout de la longueur de chaque vaisseau qui sera rarement respectée dans les faits. En 1744 encore, cette répartition par rangs, se trouve augmentée des principales dimensions de chaque type de vaisseau.

## TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
Introduction .....	11
<b>PREMIÈRE PARTIE.</b>	
<b>LE VOILIER</b> .....	<b>13</b>
Chapitre I. — Les types de voiliers .....	15
Origine .....	15
Du trois-ponts à la flûte .....	21
Chapitre II. — Évolution du voilier (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles) .....	33
Description .....	33
Origines techniques .....	37
Uniformisation de la marine .....	41

Chapitre III. — La mise en œuvre et l'entretien .....	47
Définition et répartition .....	47
Les arsenaux français .....	50
Fonctions de l'arsenal .....	55
Description de l'infrastructure .....	57
Rendement et coût .....	62

## DEUXIÈME PARTIE.

<b>LES HOMMES</b> .....	67
Chapitre I. — Les marins à terre .....	69
Chapitre II. — La vie à bord .....	91
Chapitre III. — Le monde des officiers .....	109
Chapitre IV. — La gestion de l'ensemble .....	121

## TROISIÈME PARTIE.

<b>LA MER DANS TOUS SES ÉTATS</b> .....	129
Chapitre I. — La guerre sur mer .....	131
Chapitre II. — Le commerce maritime .....	157
Chapitre III. — Les voyages scientifiques .....	177
Conclusion .....	197
Chronologie de l'histoire de la marine française .....	203
Bibliographie .....	209
Les secrétaires d'État à la Marine française .....	211
Tableaux complémentaires .....	213