◁ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… Nous aimions à parler de cet admirable navire, le « coq » de tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »*
tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »

« La Recouvrance »

Avec la goélette brestoise, on retrouve le temps où les bâtiments de guerre allaient à la voile, leurs équipages affichant plus volontiers leur qualités maritimes que leurs qualités militaires.

De tous les vieux gréements navigant sous pavillon français, *La Recouvrance* remporte indiscutablement la palme de l'élégance. C'est toute une atmosphère d'aventure qui émane de cette reconstitution de goélette aviso comme la marine de guerre en arma sous la Restauration. Car ces bâtiments étaient chargés de missions particulièrement romanesques. Lorsqu'elles étaient affectées à une escadre, elles jouaient le rôle d'éclaireur : à elles de déceler la présence de l'ennemi sans se faire repérer ; ce sont elles aussi qui étaient chargées de porter les ordres du navire amiral aux autres bâtiments de la flotte…

Faux titre

Pour un jeune officier, tenir le rôle d'éclaireur et de courrier était certainement une mission de confiance excitante. Mais ce n'était sans doute pas un aussi beau commandement que celui qui consistait à être affecté en stationnaire – c'est-à-dire représenter l'autorité de l'État – dans les possessions et colonies que la France possédait en Afrique, en Amérique, dans l'océan Indien et en Océanie. Pour aller tenir ces postes éloignés, les goélettes aviso effectuaient donc de longues traversées : on en prend la mesure à travers les rapports de mer qui permirent aux initiateurs de la construction de *La Recouvrance* de choisir un plan de bateau dans les archives de la Marine nationale. On y rencontre par exemple le lieutenant de vaisseau Jules Collier qui, deux ans durant, a patrouillé entre Cayenne, les Antilles et Terre-Neuve ! Or, l'équipage embarqué pour ces missions était de cinquante hommes environ, pour lesquels étaient prévus quatre-vingt-dix jours de vivres. Mais où l'eau, la nourriture et le bois ou le charbon nécessaires pour cuisiner pouvaient-il bien trouver leur place ? Pour bien se représenter le mystère, il faut regarder *La Recouvrance* du haut du quai à marée basse, afin de disposer du recul nécessaire. Il faut bien convenir qu'avec une douzaine de passagers sur le pont, on est prêt de se bousculer ; avec vingt, c'est la foule. Alors cinquante ?

Évoquer un confort spartiate paraîtrait encore exagéré ! Dans la coque (longue de 25 mètres et large de 6,40 m pour 2,80 m de profondeur) était ménagé un faux pont sous lequel se trouvaient les caisses à eau et la plus grande partie des vivres. Dans l'entrepont, la hauteur disponible n'atteignait pas 1,30 m : on ne s'y déplaçait qu'en se pliant en deux, les matelots ne pouvant donc se tenir debout qu'au niveau des écoutilles. À l'arrière de la goélette, un roof accordait toutefois aux officiers la « hauteur sous barrot ». Chaque homme d'équipage disposait d'un dérisoire volume où placer ses maigres biens et dormait

△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

dans un hamac. Tous les matins au branle-bas, les hamacs étaient roulés et rangés à l'extérieur dans le bastingage. Ce terme, que l'on confond souvent avec la rambarde ou les filières qui servent de garde-corps sur un bateau, désigne en réalité le coffrage qui, sur les bâtiments de guerre, était édifié au-dessus du pavois, de part et d'autre du pont. Ce rangement présentait deux avantages : faire de la place dans l'entrepont et former une muraille qui, lors des batailles, protégeait l'équipage des éclats de mitraille. Ainsi allait la vie sur les bâtiments de guerre…

Faux titre

Le gréement des goélettes de la Marine répondait aux spécificités de leurs missions. Qu'il s'agisse d'éclairer une flotte ou de porter des ordres, l'aviso devait aller vite et être le moins gêné possible par un vent debout. La coupe relativement fine de la carène et les voiles auriques se prêtaient idéalement au louvoyage. Tandis qu'aux allures plus portantes, les deux huniers gréés sur le mât de misaine et la voile d'étai établie au-dessus de la misaine donnaient au bateau toute la puissance dont il pouvait avoir besoin. Au grand largue et au vent arrière, une immense fortune pouvait être déployée sous les huniers. Subtilité du gréement : afin de tirer le meilleur parti de cet ensemble de voiles carrées, on pouvait carguer alors la voile de misaine ! Sur les illustrations anciennes, on note par ailleurs que les goélettes portaient une surface de voilure plus développée encore que celle de *La Recouvrance*, qui a pourtant déjà fière allure ! Il y eut, dit-on, des accidents…

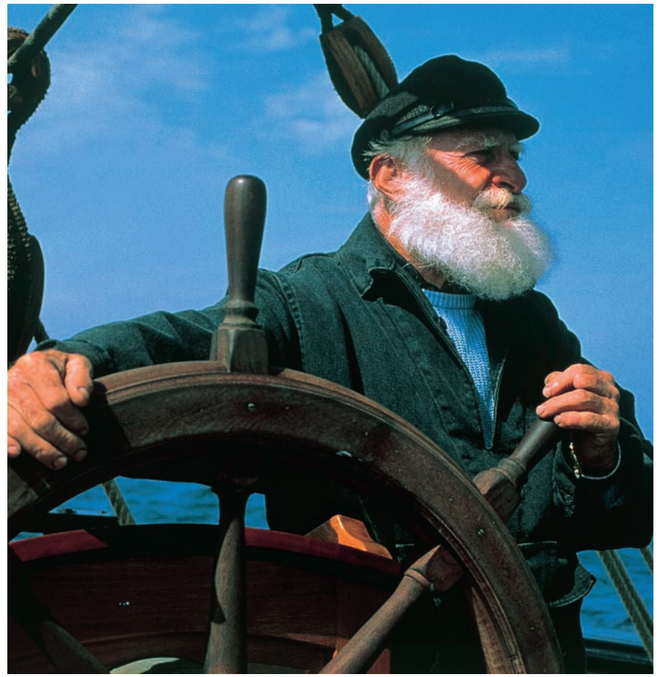
La Recouvrance fut donc construite pour le grand rassemblement de vieux gréements organisé à Brest en 1992. À l'époque, Cancale et Granville (bientôt) possédaient leurs bisquines ; Saint-Malo se préparait à lancer un cotre corsaire : en pure logique, les villes maritimes s'attachaient à reproduire des voiliers représentatifs de leur histoire. La question se posait donc de savoir quel type de bateau pouvait caractériser Brest, qui a toujours été un port militaire ? Dans la mesure où construire ne serait-ce qu'une corvette exigeait des budgets faramineux – sans même évoquer les problèmes de son exploitation future –, il fallait trouver un type de bâtiment de guerre… raisonnable. Quand aujourd'hui on croise *La Recouvrance* sous voile, on ne peut que féliciter les initiateurs du projet d'avoir retrouvé dans les archives la trace des magnifiques avisos de 1830.

LA RECOUVRANCE

Lancé en 1817
Long. à la coque : 25 m
Long. hors tout : 41,20 m
Largeur : 6,40 m
Tirant d'eau : 3,20 m
Voilure : 440 m²

Recouvrance, quartier de la Royale…

Situé sur la rive droite de la Penfeld, dominant l'arsenal et accessible par le pont levant, Recouvrance est le quartier des « marins d'État » ou de « la Royale », ces deux expressions désignant la Marine nationale. Mais à l'époque des goélettes aviso comme notre Recouvrance, les quais de la Penfeld accueillaient aussi les navires de commerce et de pêche. Ils étaient le vrai quartier du port de Brest, un lieu hautement pittoresque bien connu par la Complainte de Jean Quéméneur, cette chanson de quatorze couplets que tout équipage brestois entonne forcément un soir de bordée. Aujourd'hui, la Recouvrance a son poste d'amarrage dans le premier bassin du port de commerce, dont les quais bordés de troquets ne manquent pas non plus de caractère.



△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

Les goélettes

Les subtilités du plus élégant des gréements

Du petit canot à misaine breton ou de la barquette provençale qui portent une voile unique, au grand cotre arborant trois focs et un flèche en plus de sa grand-voile, l'ingéniosité des marins a fait naître, au cours des siècles, une multitude de gréements sur des bateaux dotés pourtant d'un seul mât.

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

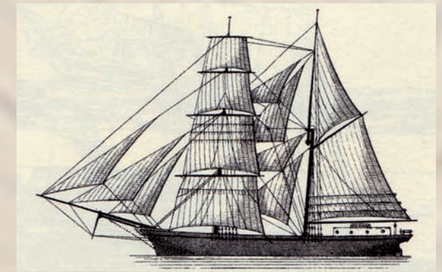
Le plus souvent, la goélette est un voilier gréé de deux mâts semblables, ou bien dont le plus haut se trouve à l'arrière. Mais il existe aussi des goélettes à trois ou quatre mâts, tandis que, selon la voilure qu'il arbore, ce type de gréement peut présenter des silhouettes très diverses. Car depuis le XVIIIe siècle qui l'a vu naître, le gréement de goélette a adopté de nombreuses variantes.

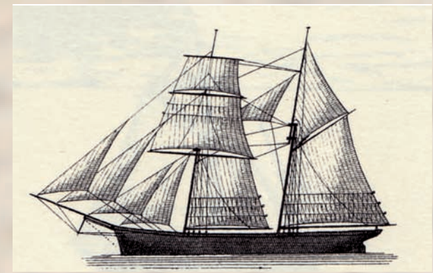
La goélette est semble-t-il née en Amérique, sous l'appellation « schooner » ; aujourd'hui, ce terme désigne une goélette seulement dotée de voiles auriques, ce que l'on appelle une goélette franche. La logique de ce gréement est de diviser au maximum la surface de voilure d'un bateau afin de limiter les efforts physiques à déployer pour la contrôler. Le gréement des autres voiliers à deux mâts, comme le dundee, répondait à la même logique. Mais on choisissait la goélette pour les plus grands de ces bateaux.

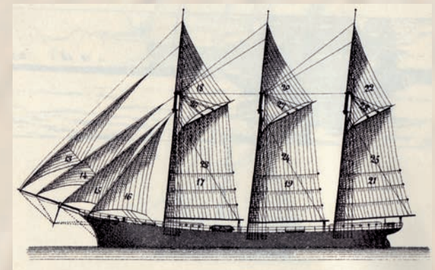
Un gréement idéal pour les caboteurs

Le gréement de goélette était donc choisi principalement pour les caboteurs qui, étant souvent amenés à louvoyer pour rejoindre un port, ne se satisfaisaient pas des voiles carrées utilisées pour les gros navires de transport.
On a cependant vu des goélettes à trois, quatre, cinq, sept mâts ! Dans ce cas, chaque mât portait une voile aurique surmontée d'un flèche. Ces grandes goélettes furent une spécialité américaine développée notamment pendant et après la Première Guerre mondiale comme cargos à voile. En fait, ces goélettes étaient dotées de machines auxiliaires, et le choix des voiles auriques était motivé par le souci de simplifier la manœuvre par rapport aux voiles carrées. Avec de tels gréements, l'équipage n'avait pas besoin de grimper dans la mâture ! Ces navires s'avérèrent bien médiocres voiliers. En revanche, ce gréement fut utilisé avec succès sur certaines goélettes morutières portugaises jusqu'aux années 1950 et même plus tard. Mais, dans ce cas, leur surface de voilure était énorme, ce qui ne posait pas vraiment de problème de manœuvre dans la mesure où leurs équipages étaient pléthoriques. Le navire-école portugais *Creoula* est l'un de ces anciens morutiers.

On considère donc que le gréement aurique est celui des grands voiliers de tonnage réduit et cherchant la plus grande manœuvrabilité, les voiles carrées ne convenant qu'aux traversées au long cours. De fait, elles procurent une extraordinaire puissance, bien utile aux allures portantes. C'est pourquoi certaines goélettes portent un ou deux huniers. Sur les goélettes corsaires américaines du XVIIIe siècle, dont l'actuelle *Pride of Baltimore* est la réplique, on trouve par petit temps deux huniers superposés ; certaines goélettes de guerre établissaient même des huniers sur chacun de leurs mâts. En France, le gréement de goélette à huniers est bien connu parce quil 'était celui des navires qui pêchaient la morue au large de l'Islande (jusqu'aux années 1930). C'est par conséquent celui des voiliers-écoles de la marine nationale *Étoile* et *Belle-Poule*. Son avantage était de donner de la puissance au bateau pendant les traversées,







△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

les autres voiles – auriques – permettant à l'équipage de manœuvrer facilement durant la campagne chaque fois qu'il fallait changer de lieu de pêche.

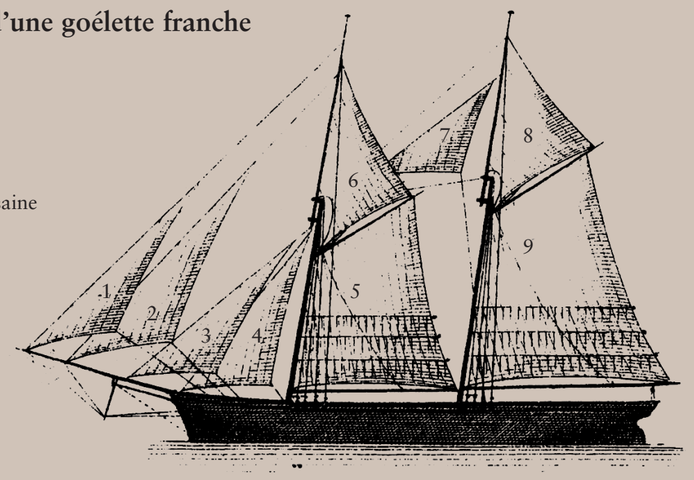
Les variantes du gréement en goélette

On a aussi vu des caboteurs opter pour un gréement totalement mixte (on parle parfois de goélettes hermaphrodites !). On appelle ainsi brick-goélette, ou encore brigantin, un voilier à deux mâts dont le premier est gréé de voiles carrées et le second de voiles auriques. Entre les deux peuvent être hissées des focs appelés voiles d'étai. Un navire gréé de la sorte bénéficie de la puissance des voiles carrées de misaine lors d'une traversée par vent portant, et de la finesse de ses focs, voiles d'étai et misaine dans le cas où un louvoyage s'imposerait.

La goélette à trois mâts et huniers est un gréement typique de certains gros caboteurs comme ceux de la mer Baltique, qui avaient souvent besoin de louvoyer mais nécessitaient un maximum de puissance dès que l'allure était plus arrivée. En France, on connaît ainsi le *Bel-Espoir*, longtemps affrété comme centre de soins flottant aux toxicomanes. Attention cependant de ne pas confondre la goélette à trois mâts et le trois-mâts goélette (voir aussi p. 84-85). À la différence de la goélette à trois mâts, celui-ci ne porte que des voiles carrées sur son mât de misaine, des voiles d'étai étant par ailleurs établies entre le grand mât et celui de misaine. Ce fut le gréement adopté jusqu'à la Seconde guerre mondiale par les morutiers de Saint-Malo, Granville et Fécamp, dont *Marité* et *Palinuro* sont aujourd'hui les derniers survivants. Pour les longues traversées de l'Atlantique – et surtout le retour dans les vents d'ouest dominants –, les voiles carrées étaient un moteur puissant.

La voilure d'une goélette franche

1 - clinfoc
2 - grand foc
3 - petit foc
4 - trinquette
5 - misaine
6 - flèche de misaine
7 - voile d'étai
8 - grand flèche
9 - grand-voile



◁ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté... Nous aimions à parler de cet admirable navire, le « coq » de tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »* *tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »*

“Le renard”

En lançant une copie du dernier bâtiment armé par le célèbre Robert Surcouf, Saint-Malo nous donne une vision réaliste de ce que furent les corsaires.

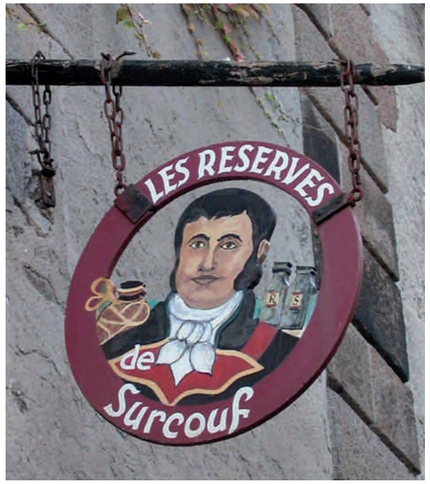
À quai au pied des remparts, *Le Renard* est devenu le symbole flottant du passé corsaire de la ville. Le fringant petit navire accroche le regard par les canons disposés sur son pont, la couleur jaune vif de sa coque et ses superstructures quant à elles peintes en rouge. Si rien n'explique le choix du jaune, le rouge est traditionnel sur ce type de bâtiments de guerre : on dit qu'il avait pour avantage de dissimuler les taches de sang après les combats, toujours atroces...

Faux titre

Lorsqu'il s'attardait à contempler son vaillant petit bâtiment au mouillage sous les remparts de Saint-Malo, Robert Surcouf devait à chaque fois se défendre d'une vague de nostalgie. Car le richissime armateur avait gardé au c?ur la passion de la guerre de course ; c'est la raison pour laquelle il avait armé ce cotre en 1812, trois ans après être revenu de sa dernière campagne de corsaire. Mais lui-même n'embarquait plus et avait confié le commandement du bâtiment au capitaine Leroux, un brave parmi les braves, ainsi qu'on va le voir.

Robert Surcouf avait treize ans quand il embarqua comme mousse sur un brick caboteur. Sa famille avait souhaité pour lui un avenir plus confortable, en lui faisant suivre des études dans un collège de Dinan. Mais le grand air manquait au jeune garçon qui s'enfuit en pleine tempête de neige pour revenir chez lui, près de Cancale. Bien qu'il ait failli mourir de froid, ses parents estimèrent qu'un embarquement lui ferait apprécier les charmes de la terre. Peine perdue ! Le jeune Surcouf se trouva fort bien sur ce caboteur qui bourlinguait entre la France et l'Espagne. Et ce n'était d'ailleurs pas encore assez ! Au bout de quelques mois, devenu matelot, il eut envie de vivre la grande aventure.

En 1789, c'est à bord d'un navire négrier qu'il découvrit l'océan Indien et les charmes de l'île de France, l'actuelle Maurice. Accepté à bord d'un corsaire, il s'imposa tant et si bien qu'en 1790, à l'âge de dixx-sept ans donc, il obtint son premier commandement. Commence alors une épopée grandiose avec des coups de main de plus en plus audacieux. Celui-ci, accompli en 1795, en donne une idée : ayant arraisonné un brick pilote armé de quatre canons, il y embarque avec vingt hommes. Il croise ainsi le *Triton*, un navire britannique de vingt-six canons et cent cinquante hommes. Surcouf hisse le pavillon de pilote de son bâtiment et le *Triton* prend la panne, se laissant aborder sans méfiance. En un instant, six marins français passent à bord. Ils se précipitent sur l'état-major qu'ils massacrent en deux coups de pistolet et trois moulinets de sabre d'abordage, puis ils tirent les caillebotis sur les écoutilles afin d'empêcher l'équipage



△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

de monter sur le pont. Les Anglais n'ont pas compris qu'ils étaient attaqués par une poignée d'hommes seulement : ils se rendent !

Faux titre

On a peine à y croire, mais Surcouf va reproduire ce coup d'éclat à une échelle supérieure ; la prise du *Kent* lui vaudra d'avoir sa tête mise à prix par les Anglais. Sur la Confiance armée de cent trente hommes, le corsaire prend donc d'assaut un vaisseau tellement énorme et bien défendu que son commandant ne croit pas un instant au risque d'abordage. Jusqu'à ce que des grappes humaines assaillent sa dunette… Les Français ne savaient pas qu'à bord du *Kent* se trouvaient plus de quatre cents combattants, aussi la victoire fut-elle plus sanglante. Il arriva cependant à Surcouf d'échapper de peu au pire. En avril 1801, toujours sur la Confiance, il rentre en France. Dans le golfe de Gascogne, le voici pris en chasse par un Anglais plus rapide et mieux armé. Il ne trouvera son salut qu'en s'allégeant au maximum. D'abord, il jette ses canons à la mer, puis ses espars de rechange, puis ses embarcations ! Alors enfin, il distance son poursuivant. À Saint-Malo, Robert Surcouf épouse la fille d'un très riche armateur. Il a vingt-sept ans, elle vingt, une nouvelle vie commence. Le corsaire songe en effet que la chance lui a souri assez longtemps pour qu'elle ne finisse pas par se lasser un jour de lui. La capture à laquelle il a échappé de justesse n'était-elle pas un avertissement ? Dès lors, il renonce à « courir la grande bordée » pour devenir armateur.

Le renard

Lancé en 1793
Long. à la coque : 19 m
Long. hors tout : 29 m
Largeur : 5,78 m
Tirant d'eau : 2,78 m
Voilure : 249 m²

Faux titre

Robert Surcouf sera peut-être tenté, en 1803, de reprendre la mer lorsque Napoléon Bonaparte le convoque pour lui proposer un haut commandement. Mais il refuse, sachant qu'il n'acceptera jamais la discipline imposée par l'état de militaire. En 1807, un coup de nostalgie l'amène à repartir pour l'océan Indien où Il fait de nombreuses prises, avant de rejoindre définitivement la France en 1809. Il est alors porté au rang de baron de l'Empire et reprend ses activités d'armateur. Surcouf n'abandonne pourtant pas vraiment l'aventure puisqu'entre 1809 et 1814, il arme encore huit bâtiments corsaires ! Le dernier d'entre eux sera un petit cotre baptisé *Renard*, commandé par Emmanuel Leroux.

Les grandes dates…

Robert Surcouf

1773
Naissance près de Cancale

1789
Embarquement sur un brick négrier.

1790
Premier commandement

1800
Après la prise du Kent, dans l'océan Indien, la tête de Surcouf est mise à prix par la Royal Navy.

1801
De retour à Saint-Malo, Surcouf se marie et arrête la guerre de course, pour s'établir comme armateur.

1803
Napoléon propose un haut commandement à Surcouf, qui refuse.

1807 - 1809
Campagne corsaire en océan Indien

1827
Décès à Saint-Malo

Faux titre

La carrière corsaire du *Renard* ne connut pas d'épisode notable jusqu'au combat du 9 septembre 1813. Devant les côtes anglaises au large de Start Point, ayant reconnu de trop près une proie possible qui s'avéra être une goélette de guerre anglaise plus rapide que lui, le cotre ne put refuser le combat avec l'Alphea. Duel d'artillerie à mitraille et tentatives d'abordage firent grand massacre jusqu'à ce qu'un coup de canon heureux du *Renard* fasse exploser l'ennemi. Le bilan était rude puisque sur 58 hommes on comptait 5 tués et 31 blessés. Parmi ces derniers, le capitaine Leroux et trois hommes décédèrent dans les jours qui suivirent. Le cotre retrouva Saint-Malo en très mauvais état. Surcouf s'en sépara et, semble-t-il, mit en chantier un nouveau cotre. C'est donc un bâtiment couvert de gloire que Saint-Malo a choisi de construire à l'identique pour représenter la cité des corsaires au rassemblement de gréements anciens de Brest en 1992 ainsi qu'à tous les suivants.

△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

Corsaires et pirates

Un petit monde très policé

Même si leurs canons sont chargés à blanc, les reproductions de navires corsaires ne passent pas inaperçues dans les rassemblements de vieux gréements. Le Renard fut le dernier bateau armé en course par le célèbre Robert Surcouf, et Pride of Baltimore perpétue le souvenir d'un héros de la Guerre de l'Indépendance américaine contre l'Angleterre. Mai, qu'est-ce précisément qu'un corsaire ? Quelle différence avec un pirate ?

La définition du pirate est simple. Au temps de la marine en bois, c'était l'équivalent maritime du bandit de grand chemin, celui qui attaquait les navires marchands afin de les piller. En ces temps de justice expéditive, un pirate capturé était condamné à la pendaison immédiate. Le corsaire aussi s'emparait par la force de navires marchands, mais pas n'importe lesquels, et en respectant des règles strictes.

Les règles de la guerre de course

Les corsaires étaient officiellement commissionnés par leur gouvernement pour attaquer les bâtiments de nations contre lesquelles leur pays se trouvait en guerre, et seulement ceux-là. *Pride of Baltimore* et le *Renard*, par exemple, n'étaient autorisés à arraisonner que des bâtiments anglais. Ces attaques de civils par des supplétifs se justifiaient par la nécessité d'affaiblir économiquement l'adversaire ; tous les pays reconnaissaient et pratiquaient donc ce que l'on appelait la guerre de course. Ainsi considéré comme un militaire, un corsaire capturé bénéficiait du statut de prisonnier de guerre. À la différence du pirate, s'il était pris vivant, le corsaire sauvait donc sa peau.

En pratique, le corsaire recevait un document l'autorisant à « armer en course », la lettre de marque. Cette dernière précisait bien sûr à qui il pouvait s'attaquer. Certaines lettres n'autorisaient d'ailleurs leur porteur qu'à se défendre en cas d'agression : en effet, un navire marchand arraisonné par un bateau de guerre et qui s'en défendait par les armes pouvait se voir considéré comme pirate ! De plus, il faut savoir que les corsaires ne devenaient pas propriétaires des navires et des cargaisons capturés. Le produit des campagnes était mis en vente publique, le bénéfice de ces enchères faisant ensuite l'objet d'un partage entre le corsaire (ou plus précisément son armateur) et les caisses de l'État.

Bien entendu, les corsaires étaient toujours tentés de voir une nation ennemie là où il n'y avait qu'un neutre, de s'estimer attaqués afin de pouvoir frapper et de dissimuler leurs prises afin d'en conserver l'entier bénéfice. En clair, dès qu'un corsaire avait la possibilité de se comporter en pirate, il ne s'en privait pas ! On conçoit aussi que les corsaires cherchaient systématiquement à capturer les prises les plus riches en prenant le moins de risques possible. Les hauts faits héroïques des Jean Bart, Duguay-Trouin, Surcouf et autres (pour ne citer que les plus célèbres) ont donc constitué l'exception, tandis que les agressions faciles, pour ne pas dire lâches, demeurèrent la règle. C'était même le principe de bonne gestion imposé aux capitaines par leurs armateurs.

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

La sécurité sociale des pirates

Bandits promis à la corde, les pirates composaient toutefois une société dont les règles préfiguraient le futur droit du travail et l'assurance maladie ! C'est ainsi qu'au départ d'une campagne, des accords préalables fixaient très précisément les règles du partage des prises entre les différents membres de l'état-major et de l'équipage, tandis que des indemnités étaient prévues pour les blessés ! Par exemple, la perte d'un bras ou d'une jambe valait 200 écus (ou 2 esclaves) à la victime, et la perte de deux membres 600 (ou 6 esclaves) !

◁ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

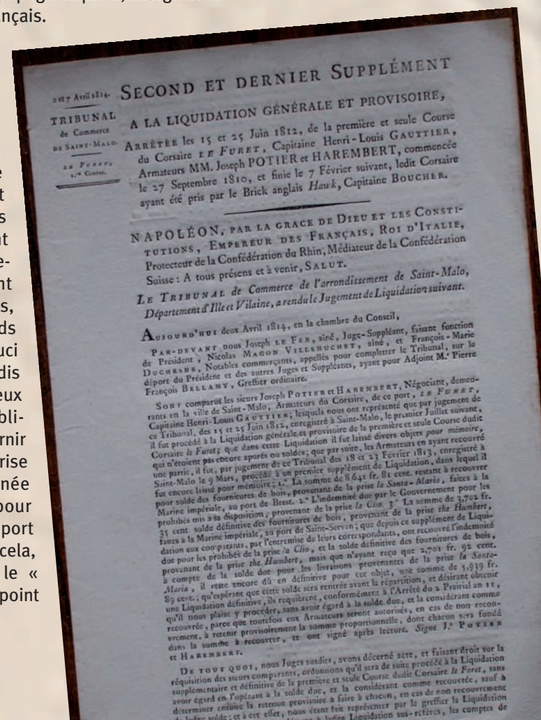
La logique du bâtiment corsaire

En découvrant le Renard dans le port de Saint-Malo, on est étonné par sa petite taille : est-ce donc avec ce petit cotre que les corsaires de Surcouf s'emparaient d'énormes navires marchands ? La vérité oblige à préciser que le vrai Renard mesurait 6 mètres de plus à la coque que celui-ci. Mais ses 25 mètres n'en faisaient pas pour autant un gros navire, et l'on peut se demander comment un équipage de 60 hommes s'y entassait lorsqu'il partait en course. En fait, la petite taille des bâtiments corsaires répondait à une vraie stratégie, et leur gréement était spécialement conçu pour attaquer plus gros qu'eux.

Le gréement de cotre aurique permettait de louvoyer bien mieux que n'importe quel lourd vaisseau marchand, ce qui permettait de prendre l'avantage du vent. Mais, si le cotre devait fondre sur sa proie à une allure portante, ses huniers et sa fortune carrée lui garantissaient une belle vitesse. La tactique adoptée consistait à utiliser le moins possible l'artillerie, afin de ne pas détériorer la prise. On prenait donc l'ennemi à l'abordage, et c'est ce qui explique l'équipage pléthorique. De ce point de vue encore, la petite taille du cotre était un avantage puisque, si le navire attaqué répondait par des coups de canon, les boulets passaient au-dessus de la coque très basse du corsaire. De plus, la vergue du hunier constituait une passerelle idéale pour déferler à bord de l'adversaire. Une fois sur le navire attaqué, on limitait encore les risques : on se précipitait sur l'état-major afin de le massacrer s'il n'acceptait pas immédiatement de se rendre. Pour cette raison, le corsaire tentait toujours l'abordage au niveau de la dunette.

Le navire étranger étant capturé, le corsaire y laissait ce que l'on appelait un équipage de prise, chargé de le ramener dans un port français.

Ainsi, dès la première prise, la promiscuité à bord du bâtiment corsaire devenait moins pénible. Bien sûr, lors des assauts suivants, la supériorité numérique des corsaires se faisait aussi de moins en moins évidente. Mais, devant l'audace et les comportements volontairement effrayants des corsaires, les équipages marchands avaient pour unique souci de sauver leur vie. Tandis que, si les hasards heureux d'une campagne obligeaient le corsaire à fournir plusieurs équipages de prise d'affilée, une poignée d'hommes suffisait pour ramener le cotre à son port d'attache. Sachant tout cela, on comprend pourquoi le « petit » *Renard* était à ce point redoutable.



Du 27 Avril 1814.

TRIBUNAL de Commerce de Saint-Malo.

LE FORET, 1er Contre.

SECOND ET DERNIER SUPPLÉMENT

A LA LIQUIDATION GÉNÉRALE ET PROVISOIRE,

ARRÊTÉE les 15 et 25 Juin 1812, de la première et seule Course du Corsaire LE FORET, Capitaine Henri-Louis GAUTTIER, Armateurs MM. Joseph POTIER et HAREMBERT, commencée le 27 Septembre 1810, et finie le 7 Février suivant, ledit Corsaire ayant été pris par le Brick anglais *Hawk*, Capitaine BOUCHER.

NAPOLÉON, PAR LA GRACE DE DIEU ET LES CONSTITUTIONS, EMPEREUR DES FRANÇAIS, ROI D'ITALIE, Protecteur de la Confédération du Rhin, Médiateur de la Confédération Suisse : A tous présens et à venir, SALUT.

LE TRIBUNAL de Commerce de l'arrondissement de Saint-Malo, Département d'Ille et Vilaine, a rendu le Jugement de Liquidation suivant.

AUJOURD'HUI deux Avril 1814, en la chambre du Conseil,

PAR-DEVANT nous Joseph LE FER, aîné, Juge-Suppléant, faisant fonction de Président, Nicolas MAGON VILLENEUVE, aîné, et François-Marie DUCHESNE, Notables commerçants, appellés pour compléter le Tribunal, sur le déport du Président et des autres Juges et Suppléants, ayant pour Adjoint M. Pierre François BELLANY, Greffier ordinaire.

SONT comparus les sieurs Joseph POTIER et HAREMBERT, Négociant, demeurants en la ville de Saint-Malo, Armateurs du Corsaire, de ce port, LE FORET, Capitaine Henri-Louis GAUTTIER, lesquels nous ont représenté que par jugement de ce Tribunal, des 15 et 25 Juin 1812, enregistré à Saint-Malo, le premier Juillet suivant, il fut procédé à la Liquidation générale et provisoire de la première et seule Course dudit Corsaire *le Foret*; que dans cette Liquidation il fut laissé divers objets pour mémoire, qui n'étoient pas encore arrêtés ou soldés; que par suite, les Armateurs en ayant recouvré une partie, il fut, par jugement de ce Tribunal des 18 et 25 Février 1813, enregistré à Saint-Malo le 9 Mars, procédé à un premier supplément de Liquidation, dans lequel il fut encore laissé pour mémoire : 1°. La somme de 8,641 fr. 81 cent. restant à recouvrer pour solde des fournitures de bois, provenant de la prise la *Santa-Maria*, faites à la Marine impériale, au port de Brest. 2°. L'indemnité due par le Gouvernement pour les prohibés mis à la disposition, provenant de la prise *le Clio*. 3°. La somme de 3,792 fr. 35 cent. solde définitive des fournitures de bois, provenant de la prise *the Humbert*, faites à la Marine impériale, au port de Saint-Servan; qui depuis ce supplément de Liquidation eux comparants, par l'entremise de leurs correspondants, ont recouvré l'indemnité due pour les prohibés de la prise *le Clio*, et la solde définitive des fournitures de bois, provenant de la prise *the Humbert*, mais que n'ayant reçu que 2,701 fr. 92 cent. à compte de la solde due pour les livraisons provenantes de la prise *la Santa-Maria*, il reste encore dû en définitive pour ce objet, une somme de 5,639 fr. 83 cent.; qu'espérant que cette solde sera remise avant la répartition, et désirant obtenir une Liquidation définitive, ils requièrent, conformément à l'Arrêté du 2 Prairial an 11, qu'il nous plaise y procéder, sans avoir égard à la solde due, et la considérant comme recouvrée, parce que toutefois eux Armateurs seront soumis, en cas de non recouvrement, à retenir provisoirement la somme proportionnelle, dont chacun est fondé dans la somme à recouvrer, et ont signé après lecture. *Signé* J. POTIER et HAREMBERT.

DE TOUT QUOI, nous Juges susdits, avons décerné acte, et faisant droit sur la réquisition des sieurs comparants, ordonnons qu'il sera de suite procédé à la Liquidation supplémentaire et définitive de la première et seule Course dudit Corsaire *le Foret*, sans avoir égard en l'opérant à la solde due, et la considérant comme recouvrée, sauf à déterminer ensuite la retenue provisoire à faire à chacun, en cas de non recouvrement. Et à cet effet, nous étant fait représenter par le greffier la Liquidation sur-référée, les comptes de

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté... Nous aimions à parler de cet admirable navire, le « coq » de tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »*

“Bluenose”

Représentée sur des pièces de monnaie et sur des timbres, cette goélette morutière est considérée au Canada comme un symbole national, en souvenir des régates qu'elle remporta sur ses concurrents américains.

Le *Bluenose* actuellement à flot est le troisième du nom. Construit en 1995, il succède à une autre goélette lancée en 1963, qui était elle-même la copie de l'héroïne originelle. Celle-ci avait été lancée en 1921 afin de représenter dignement le Canada lors des grandes régates qui opposaient alors les meilleures goélettes de pêche canadiennes et américaines armées pour pêcher la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Fins, dotés d'une voilure généreuse, soignés comme des yachts, ces navires sont les plus beaux voiliers de travail qu'on ait jamais vus sur l'Atlantique.

Faux titre

Dès la colonisation de l'Amérique du Nord, Français et Anglais d'abord, puis Canadiens et Américains ont pêché la morue qui abondait sur les côtes situées vers la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. À l'origine, la morue était salée ou séchée afin d'être vendue en Europe ou aux Caraïbes. On y appréciait en effet cet aliment riche qui se conservait bien malgré la chaleur, sa préparation la plus connue étant les beignets qu'on appelle « acras ». Plus tard, avec le développement des voies ferrées, un marché local s'ouvrira avec une forte demande, y compris pour du poisson frais. C'est afin de livrer le poisson en bon état de fraîcheur que les armateurs conçurent des bateaux de plus en plus sophistiqués et rapides. Et c'est sans nul doute pour vendre aux meilleurs cours que les goélettes se firent la course entre elles, avant que des régates officielles ne soient organisées à l'attention des pêcheurs et … des parieurs !

Bluenose

Lancé en 1921
Long. à la coque : 43,73 m
Long. hors tout : 49,90 m
Largeur : 8,9 m
Tirant d'eau : 4,77 m
Voilure : 930 m²

Faux titre

Ces régates prirent la dimension d'événements nationaux en 1919 lorsque la rédaction du quotidien Halifax Herald apprit qu'une manche de l'America Cup avait été annulée parce que le vent soufflait trop fort : 23 nœuds, soit force 6. Pour les goélettes de la Nouvelle-Écosse, c'était une brise de demoiselle ! Par dérision, ils créèrent donc la Halifax Herald North Atlantic Fisherman's International Competition, destinée aux goélettes de pêche. Il s'agissait d'un duel américano-canadien pour lequel chaque nation devait sélectionner un champion. Las, cette première édition fut gagnée par les États-Unis, ce que les Canadiens vécurent fort mal. Les hommes d'affaires de Halifax créèrent tout de suite un syndicat pour construire un voilier exceptionnel qu'ils baptisèrent du sobriquet attribué aux habitants de la Nouvelle-Écosse : *Bluenose*. Pour satisfaire au règlement, la goélette fit une première saison de pêche et déjà se distingua par… ses prises exceptionnelles ! Ensuite, sous le commandement d'Angus Walters qui en fut l'unique skipper, elle accumula victoire sur victoire. Dès le premier défi en 1921, *Bluenose* survola la course autant par sa vitesse que par la qualité de ses manœuvres. Et Walters prononça pour la première fois cette phrase qu'il répétait à chaque victoire : « On n'a pas encore planté l'arbre qui battra un jour *Bluenose*. »

Faux titre

Les goélettes américaines ont pêché sur le Grand Banc de Terre-Neuve jusqu'aux années 1950, et les Canadiens ont persévéré jusqu'en 1965 ! Mais elles étaient motorisées depuis 1920 environ. Toutefois, un certain nombre de goélettes pures jugées obsolètes pour la pêche trouvèrent un nouveau débouché quand les États-Unis décrétèrent la prohibition (1919-1933) : elles assuraient le transport de spiritueux depuis Saint-Pierre-et-Miquelon ou bien les Bahamas jusqu'à la limite des eaux territoriales américaines où ils étaient livrés aux fameux bootleggers, les contrebandiers. En tant que territoire français, Saint-Pierre se faisait livrer d'énormes quantités d'alcools de luxe depuis la métropole. Tandis qu'aux Bahamas, les alambics de la maison Bacardi distillaient du rhum sans discontinuer !

Faux titre

En 1940, lorsque ses armateurs jugèrent que *Bluenose* n'était plus rentable à la pêche, il la vendirent et, comme plusieurs autres purs voiliers, elle pratiqua le cabotage entre les îles des Caraïbes, chargeant dans ses cales toutes sortes de marchandises. Malheureusement, en janvier 1946, la belle goélette toucha un banc de récifs dont elle ne put se dégager, et elle fut mise en pièces. Pendant une quinzaine d'années, *Bluenose* tomba dans l'oubli, jusqu'à ce qu'une brasserie d'Halifax produisant la Schooner Beer (la bière Goélette) apporte le début du financement pour la construction d'une réplique. Lancée en 1963, cette dernière bourlingua tant et si bien que trente ans plus tard, la construction d'un nouveau voilier s'imposa, toujours à l'identique.

△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté... »*
Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté... »*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes... »*

◁ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… Nous aimions à parler de cet admirable navire, le « coq » de tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »*
tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »

Étoile et Belle-Poule

Les navires-écoles de la Marine nationale sont dérivés des goélettes à hunier de Paimpol et Dunkerque, qui pêchaient autrefois au large de l'Islande.

À l'époque où le service national était obligatoire en France, on a vu des appelés insister pour prolonger leur temps d'armée ! C'étaient des passionnés de voile qui avaient été affectés sur l'*Étoile* ou la *Belle-Poule*, les deux navires-écoles de la Marine nationale. Lancées en 1932, les deux fringantes goélettes ont reçu à leur bord des centaines d'élèves officiers, d'officiers mariniers et de matelots. En sorties de formation, croisières de représentation et participations aux courses de grands voiliers, elles ont accompli des milliers de milles à partir de Brest, leur port d'attache.

Faux titre

On veut bien croire qu'effectuer une grande croisière à bord de tels bâtiments est une chance qui ne se présente pas deux fois ! D'autant plus que le quotidien du bord échappe à beaucoup de désagréments de la vie militaire, dans la mesure où l'équipage permanent se compose en tout et pour tout de 16 personnes : le commandant, 10 officiers mariniers, 5 quartiers-maîtres et matelots. S'y ajoutent, selon le type de navigation, 15 à 25 élèves, sachant que, pour mener ce type de bateau, vingt-cinq paires de bras s'imposent ! La notion d'esprit de bord n'est donc pas un vain mot. D'ailleurs, les goélettes sont très attachées à leur double tradition. Une tradition historique d'abord, ainsi que le rappelle le pavillon national particulier arboré sur leur beaupré à l'occasion des escales de prestige. En effet, le blanc de ce pavillon adopte la forme d'un losange portant une croix de lorraine rouge : pendant la seconde Guerre mondiale, ce fut le pavillon des Forces navales françaises libres (FNFL), comme on appela les unités et équipages de la Marine nationale qui, après l'armistice de 1940, se joignirent au camp allié. La seconde tradition que perpétuent l'*étoile* et la *Belle-Poule* est celle des voiliers de grande pêche, puisqu'elles sont des adaptations des morutiers qui travaillaient jadis au large des côtes islandaises.

Faux titre

Car, en 1930, quand la Royale comprit que l'expérience de la navigation à voile s'imposait pour faire un bon marin, c'est vers ce type de navires qu'elle se tourna. Le ministre de la Marine avait en effet chargé une commission de chercher dans tous les ports de France deux navires d'un déplacement raisonnable. À l'époque, il existait encore à Paimpol ce que l'on appelait des goélettes islandaises : ces coques de 25 mètres étaient capables de demeurer plusieurs mois en mer dans des conditions météo exécrables, tout en montrant des qualités de marche et de manœuvre remarquables. Ce type de gréement présentait sans nul doute aussi un a priori favorable à la Marine, puisqu'il était celui de ses anciens avisos comme ceux qui ont

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

▷▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

inspiré *La Recouvrance* ; c'est pourquoi la commission s'intéressa sans doute tout particulièrement aux ports de Dunkerque et de Gravelines dont les goélettes avaient porté ce même gréement caractérisé par l'importante inclinaison des mâts sur l'arrière. Mais c'était de l'histoire ancienne, il n'en restait plus une seule à flot.

Faux titre

À l'époque, les seuls voiliers visibles dans les ports français se trouvaient à Paimpol et Saint-Malo. La flottille paimpolaise était complètement sur le déclin ; ce qui flottait encore étant entretenu à moindres frais. Or, la première qualité exigée pour ces unités était la robustesse… En revanche, les bassins de Saint-Malo abritaient plusieurs bons terre-neuviers, désarmés et en quête d'acquéreurs. Mais ces trois-mâts goélette était de trop gros navires. Finalement donc, aucun bateau ne fit l'affaire, et la Marine décida de faire construire les bâtiments qu'elle ne trouvait pas.

ÉTOILE ET BELLE-POULE

Lancé en 1921
Long. à la coque : 43,73 m
Long. hors tout : 49,30 m
Largeur : 8,9 m
Tirant d'eau : 4,77 m
Voilure : 930 m²

Faux titre

Si les navires n'existaient plus, le savoir-faire des charpentiers de marine demeurait, avec par exemple Chantelot et Lemaistre, les patrons des Chantiers navals de Normandie, à Fécamp. Ce chantier avait construit précédemment un harenguier comme ceux qui travaillaient en mer du Nord. Le chantier en reprit les lignes, et cette coque reçut le gréement des goélettes de Paimpol. Pour décrire les goélettes de la Marine, on peut citer cette phrase extraite d'un article de fonds publié par la revue d'ethnologie maritime Chasse-Marée : « … contrairement à une idée reçue, l'*étoile* et la *Belle-Poule* ne sont pas, quant aux formes de carène, des goélettes typiquement

DES TÉMOINS DE NOTRE HISTOIRE MARITIME • ***Étoile et Belle-Poule***

paimpolaises ; elles représentent en fait un compromis particulièrement abouti entre l'architecture des dundées islandais gravelinois, celle des goélettes de Bretagne Nord, avec en fond l'influence de la tradition de construction fécampoise, et une recherche d'esthétique et de marche inspirée de la plaisance. »

Faux titre

Ce fut un beau moment que celui de la mise à l'eau de la *Belle-Poule*, le 8 février 1932. Chacun s'accorda à apprécier l'élégance de sa coque ; mais comme les deux roofs paraissaient disgracieux ! La destination du navire les rendaient pourtant indispensables… Quant à la mise à l'eau de l'*étoile*, elle fut l'occasion pour la Marine d'apprendre qu'il ne fallait plaisanter avec la conscience professionnelle des charpentiers normands. La mise à l'eau avait été fixée au 7 juillet et, quelque temps auparavant, un militaire s'inquiéta de voir le chantier en retard. Une expression malheureuse fut même prononcée : « pénalités de retard ». Le jour dit, quand les officiels arrivèrent pour assister au lancement, ils trouvèrent le bateau, non pas en haut de la cale, paré à glisser sur son rail suiffé, mais à l'eau, amarré à quai. Le chantier s'était offert sa propre cérémonie au cours de la nuit précédente. Un bateau livré en retard chez Chantelot et Lemaistre ? Jamais de la vie ! en avance, plutôt…

Comment distiguer les deux sœurs jumelles ?

En anglais, bateau est un mot féminin ; c'est pourquoi deux navires construits sur le même plan sont dits « sister-ships » : ainsi la Belle-Poule et l'Étoile. À quelques infimes détails, les spécialistes savent toutefois distinguer l'une de l'autre. Premier indice, le radar : à bord de l'Étoile, il est monté sur un chouque, tandis que celui de la Belle-Poule se trouve sur un mâterau. Second indice : la couleur des mâts, guis, cornes et vergues qui sont de couleur sombre sur la Belle-Poule, et plus dorée sur l'Étoile.

Faux titre

Dès leur mise à l'eau, les goélettes de l'École navale tinrent leurs promesses : on évoque des vitesses de 8,5 nœuds au plus près et de 12 au grand largue, ce qui paraît un peu exagéré si l'on considère les performances atteintes aujourd'hui par ces mêmes bateaux dotés d'une voilure en tissu synthétique. Mais quand même… Et surtout, dès les premières fortes brises, l'équipage découvrit les vertus de son hunier paimpolais. On sait que l'intérêt de cette voile carrée établie dans les hauts de la misaine

est de fournir de la puissance. Notamment, par des mers très creuses, sa position élevée lui permet d'appuyer le bateau en permanence, de limiter le roulis à tout point de vue néfaste. Cet avantage se paye très cher au moment où l'on rentre cette voile, puisque la manœuvre oblige à monter dans la mâture puis sur la vergue ! Une opération toujours dangereuse… sauf sur les goélettes de Paimpol, dont le hunier était doté d'un système de rouleau permettant de le rentrer – ou d'en diminuer la superficie – depuis le pont. C'est un forgeron de Paimpol qui eut l'idée un jour d'adapter au hunier le mécanisme qui donnait satisfaction sur les voiles auriques ! Pour décrire la chose en trois mots, disons que le hunier s'enroule sur sa vergue à la manière d'un store.

L'autre Belle-Poule, l'autre Étoile…

Avant d'être attribué à l'actuelle goélette, Belle-Poule fut aussi le nom d'une frégate connue pour avoir ramené en France les cendres de l'empereur Napoléon, mort comme on le sait sur l'île de Sainte-Hélène. Par une étonnante coïncidence, le premier commandant de la nouvelle Belle-Poule, le lieutenant de vaisseau Richard, était le petit-fils du dernier survivant du fameux navire ! Il y eut aussi une autre Étoile fameuse : la flûte qui accompagna La Boudeuse dans le célèbre voyage de Bougainville autour du monde, entre 1767 et 1769.

Faux titre

Lancées en 1932, les goélettes ont donc soixante-seize ans quand elles participent aux grands rassemblement de 2008 : à leur âge, est-ce bien raisonnable ? La vérité est qu'elles ont toujours bénéficié d'un entretien maniaque et passent régulièrement en carénage, voire en « grand carénage ». Dans ce cas-là, le bateau est mis au sec pendant plusieurs mois pour des travaux importants comme le remplacement d'une partie de la charpente ! Ainsi donc, l'âge annoncé d'un bâtiment reste théorique ! Comme pour prouver leur vitalité, la *Belle-Poule* et l'*étoile* ont accompli la plus belle peut-être de toutes leurs navigations durant l'été 2000, et en tout cas la plus symbolique puisqu'elles sont montées en Islande ! Après avoir affronté la forte houle de l'Atlantique Nord, elles ont découvert le soleil de minuit et les folles rafales tombées des glaciers. Par autorisation spéciale des autorités islandaises, leurs équipages ont même pu pêcher la morue à la ligne, retrouvant des gestes oubliés depuis l'été 1935, quand la goélette paimpolaise Glycine avait accompli la dernière campagne française en Islande.

DES TÉMOINS DE NOTRE HISTOIRE MARITIME • ***Étoile et Belle-Poule***

Terre-neuvas et Islandais

La grande aventure des morutiers

L'*Étoile* et la *Belle-Poule* portent le gréement des goélettes qui jadis pêchaient la morue au large de l'Islande, tandis que *Marité* et *Palinuro* fréquentèrent les bancs de Terre-Neuve : tous quatre entretiennent le souvenir d'une activité qui employa des milliers et des milliers de marins dans des conditions particulièrement dures. Mais pourquoi, salée ou séchée, la morue connut-elle pareil succès ?

En France comme en Espagne, au Portugal et en Italie, c'est la religion catholique qui explique pourquoi la morue est restée pendant des siècles un aliment aussi important. À l'époque où l'on respectait le « maigre du vendredi » imposé par l'Église, pour les populations vivant loin de la mer, la morue salée était le plus accessible des poissons. Entre le Moyen Âge et la Seconde Guerre mondiale, dans la moindre épicerie et jusqu'au plus profond des campagnes, on en trouvait sous forme de filets séchés, conservés dans le sel.

Du point de vue alimentaire, l'énorme avantage de ce poisson est sa chair dense qui permettait de le saler et de le sécher. La morue a de plus un goût appréciable, et on peut la préparer de façons très différentes : pochée, grillée, sous forme de brandade, de beignets, d'acras…

Deux techniques de pêche

Dès les années 1490 sans doute, et sûrement après la découverte officielle de Terre-Neuve par le Génois Giovanni Caboto en 1497, pêcheurs normands et malouins fréquentèrent ces eaux où la morue abondait. Par ailleurs, mais beaucoup plus tard, des pêcheurs originaires de Dunkerque, Gravelines, Binic et Paimpol fréquentèrent les côtes islandaises. Qu'importe les zones de pêche, la morue toujours cette caractéristique de vivre par bancs compacts ; il était donc possible de la pêcher à la ligne depuis le bord du bateau. Jusqu'aux dernières campagnes en Islande (vers 1930), on procéda ainsi sur les goélettes. En revanche, les trois-mâts morutiers de Terre-Neuve développèrent une autre méthode.

Dès leur arrivée sur les zones de pêche, ces grands voiliers jetaient l'ancre sur les bancs, et c'est à partir de petites embarcations que travaillaient les équipages. Les terre-neuvas ne pêchaient pas à la ligne, ainsi que procédaient les « islandais », mais ils mouillaient des palangres, c'est-à-dire des lignes garnies de centaines d'hameçons, tendues entre deux eaux. Ces lignes de fond, que l'on appelait généralement « cordes », étaient tendues en étoile à partir du navire. Chacune d'entre elles pouvait atteindre 3,5 km de longueur et portait alors mille huit cents hameçons ! Leurs deux extrémités étaient balisées par une bouée surmontée d'une perche qu'un chiffon de couleur rendait plus visible ; la plus proche bouée du bord se situait à 500 mètres du bateau, et la plus éloignée à près de 4 kilomètres.

Des navigateurs hors pair

Chaque navire emportait une grande douzaine de doris, coques à bouchains vifs sans doute inspirées d'embarcations amérindiennes. Très simples d'apparence, ces petits bateaux sont extraordinaires : mesurant 4,80 m de long pour 1,80 m de large et 0,80 m de creux, ils sont capables de porter jusque 1,8 tonne. Ces embarcations sont tellement marines que, dans les régions de Saint-Malo et de Granville, on en construit encore sur le modèle de ceux qui servaient sur les bancs de Terre-Neuve ! Les doris étaient principalement manœuvrés à l'aviron, et toujours par deux hommes, le « patron » et son « avant ». Ces maîtres manœuvriers et fins navigateurs étaient capables de mouiller et de relever leurs lignes par des mers abominables. Mais le plus admirable reste qu'ils parvenaient à retrouver leurs lignes puis à revenir au bateau malgré la houle qui leur masquait la vue, sans parler des brumes fréquentes qui obligeaient à naviguer à l'estime. Ils devaient de plus composer avec des courants de marée violents qui faussaient les « calculs » (car tout se passait dans la tête !) de navigation.

Parfois, un doris ne retrouvait pas son bateau : des équipages sont ainsi morts d'épuisement, de soif et de faim. Il est arrivé aussi que le doris se trouve surchargé de poissons, l'eau arrivant à ras bord : un rien suffisait alors pour faire naufrage, en quelques secondes.

Mais les terre-neuvas se montraient pêcheurs d'autant plus enragés qu'ils étaient payés à la pièce pêchée. C'est pourquoi ils n'hésitaient pas à prendre tous les risques. Les pêcheurs de Terre-Neuve appartenaient d'ailleurs à la classe ouvrière aisée – ce qui ne veut pas dire qu'ils étaient riches ! – et affichaient volontiers leur fierté du métier. Pourtant, leur vie quotidienne était si difficile qu'on les surnommait « bagnards de la mer ».

△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

Une riche veine d'inspiration romanesque

Trois grands romans évoquent avec force la vie des morutiers. En publiant Pêcheur d'Islande en 1886, Pierre Loti a offert une vision intimiste de la vie des « islandais » de Paimpol : très impressionniste, ce roman compte parmi les meilleurs de cet officier de marine et écrivain. Édité à Londres en 1897, Capitaines courageux est l'un des pionniers de la littérature de jeunesse. Mais, avec ce roman édifiant, Rudyard Kipling a réussi un fabuleux documentaire sur les goélettes de pêche canadiennes. Paru en 1931, En dérive est le second roman de Roger Vercel (prix Goncourt 1934 pour Capitaine Conan) : authentique polar remarquablement documenté, il donne à comprendre le quotidien des équipages de doris à Terre-Neuve.

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

▷ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… Nous aimions à parler de cet admirable navire, le « coq » de tous ceux ayant jamais remonté la Loire. »*

« Marité »

L'unique survivant des trois-mâts morutiers en bois est revenu en France. Avec le *Palinuro*, un navire en acier aujourd'hui sous pavillon italien, il entretient le souvenir héroïque des terre-neuvas.

Quel choc en juillet 1999 lorsqu'au large des falaises du pays de Caux apparaissent le trapèze d'un hunier et les deux triangles des flèches d'un trois-mâts goélette, le gréement traditionnel des terre-neuviers que Fécamp et Saint-Malo armèrent jusqu'à la moitié du XXe siècle pour pêcher la morue sur les bancs de Terre-Neuve. *Marité* est de retour après une absence de soixante-neuf ans. Cette apparition relève du miracle : qui aurait imaginé qu'il existait encore un navire de ce genre ? Il est vrai que *Marité* avait refait sa vie bien loin de son port d'attache : aux îles Féroé puis en Scandinavie, où elle avait accumulé les aventures…

La première fois

On aimerait le voir appareiller de Fécamp avec ses doris empilés de part et d'autre du mât de misaine, comme ce 11 février 1924 quand, pour la première fois, le trois-mâts mit le cap sur les bancs de Terre-Neuve. Il y retourna jusqu'en 1929 car, le 1er janvier 1930, *Marité* quitta Fécamp sans espoir de retour. À l'époque, non seulement la morue s'était faite rare, mais les armateurs normands délaissaient les voiliers pour armer des chalutiers motorisés. *Marité* fut donc vendue à un armateur danois pour l'armer au cabotage : son gréement de trois-mâts goélette était justement celui de nombreux petits navires de transport scandinaves. En 1935, *Marité* est de nouveau vendue et part cette fois aux îles Féroé, toujours sous pavillon danois, mais désormais armée à la pêche. Elle perd alors sa voilure et devient méconnaissable. Ses deux courts mâts permettent de gréer des voiles triangulaires plus destinées à limiter le roulis du bateau qu'à le propulser ! Un puissant moteur a été installé, et à l'arrière du bateau se dresse le traditionnel château des bateaux de pêche.

Marité

Lancé en 1922
Long. à la coque : 34 m
Long. hors tout : 47 m
Largeur : 7,95 m
Tirant d'eau : 4,20 m
Voilure : 650 m²

L'ancien terre-neuvier

Voici donc l'état dans lequel se trouve l'ancien terre-neuvier en 1977, quand de jeunes Suédois débarquent à Thorhavn, en quête de cette *Marité* dont ils possèdent une photo la représentant sous voiles ! C'était l'époque où jeunes et moins jeunes de tous pays se lançaient autour de la planète à la voile. La grande idée était d'armer un bateau assez grand afin d'y vivre aux Antilles en embarquant des passagers payants. On imagine leur embarras et leur déception devant ce chalutier minable ! Mais on leur dit que la coque, construite en chêne, est parfaitement saine malgré des années de navigation dans des mers dures. Et eux restent sous l'envoûtement de la photo, de la silhouette que *Marité* pourrait retrouver. Alors, ils décident des amis à les rejoindre et, à cinq, ils apprennent le métier de charpentier pour restaurer leur navire !

Un gréement de goélette

En 1978 le bateau est en Suède et, en 1987, au prix d'un labeur acharné , il reprend la mer sous un gréement de goélette à trois mâts et huniers. Ainsi que prévu à l'origine, *Marité* a reçu des emménagements qui lui permettent de pratiquer le charter. Mais nul besoin pour cela de traverser l'Atlantique : une clientèle locale se manifeste, suffisante pour faire vivre le bateau. L'année 1992 est pourtant la grande année de *Marité*, qui est engagée dans la Cutty Sark, la course des grands-voiliers dont cette édition commémore le cinq centième anniversaire du fameux voyage de Colomb. Traversant l'Atlantique à son tour, *Marité* salue Porto Rico et New York !

Une mise à sec

Cette apothéose n'empêche pas que les jeunes passionnés prennent de l'âge et ambitionnent une vie plus sédentaire que celle imposée par le charter. Des contacts sont pris, et différents acheteurs manifestent leur intérêt, notamment en France. C'est ainsi qu'en 1999, *Marité* fait voile sur la France avec au programme des escales à Dunkerque, Fécamp, Le Havre, Saint-Malo… On imagine l'émotion quand le trois-mâts se glisse entre les jetées de Fécamp qui l'a vu naître. Tout de suite, il paraît impossible que le navire ne retrouve pas son port d'attache. Une vaste campagne s'organise pour créer une structure de communication, déclencher les enthousiasmes, monter un tour de table financier… Quelques mois plus tard, après un tour de France mémorable sous l'égide de l'émission télévisée « Thalassa », *Marité* est mise au sec pour une refonte complète, avant de connaître de nouvelles aventures.

△ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes, il émerveillait par son état d' entretien et son impeccable propreté… »*

▽ Le capitaine au long cours Georges Aubin, ancien des grands voiliers, disait du Belem : *« Je l' ai admiré, comme toute la population nantaise, lorsqu' à chacun de ses retours à Nantes… »*

LES GRANDS VOILIERS

Portant jusqu'à trente voiles et plus sur leurs trois, quatre ou même cinq mâts, les grands voiliers sont des bateaux sublimes. La plupart d'entre eux servent de navires-écoles aux marines marchandes et militaires, car seule la navigation à la voile permet d'acquérir le sens de la mer et du vent. Ainsi se perpétue la tradition des belles manœuvres exercées à la force des bras et des ascensions acrobatiques de la mâture, comme à l'époque où ces navires défiaient les tempêtes du cap Horn et des mers du Sud.

Allemagne
Alexander Von Humboldt 82
Gorch Fock II 92
Chili
Esmeralda 98
Danemark
Danmark 106
Georg Stage II 114
Espagne
Juan Sebastian de Elcano 122
France
Belem 130
Italie
Amerigo Vepucci 138
Palinuro 146
Mexique
Cuauhtémoc 154
Norvège
Christian Radich 162
Sorlandet 82
Statsraad Lehmkuhl 92
Pays-Bas
Europa 98
Stad Amsterdam 106
Pologne
Dar Mlodziezy 114
Portugal
Creoula 122
Sagres II 130
Roumanie
Mircea II 138
Russie
Kruzenshtern 146
Mir 154
Sedov 162
Ukraine
Khersones 138
Tovarish 146
USA
Eagle 154
Pride of Baltimore 162