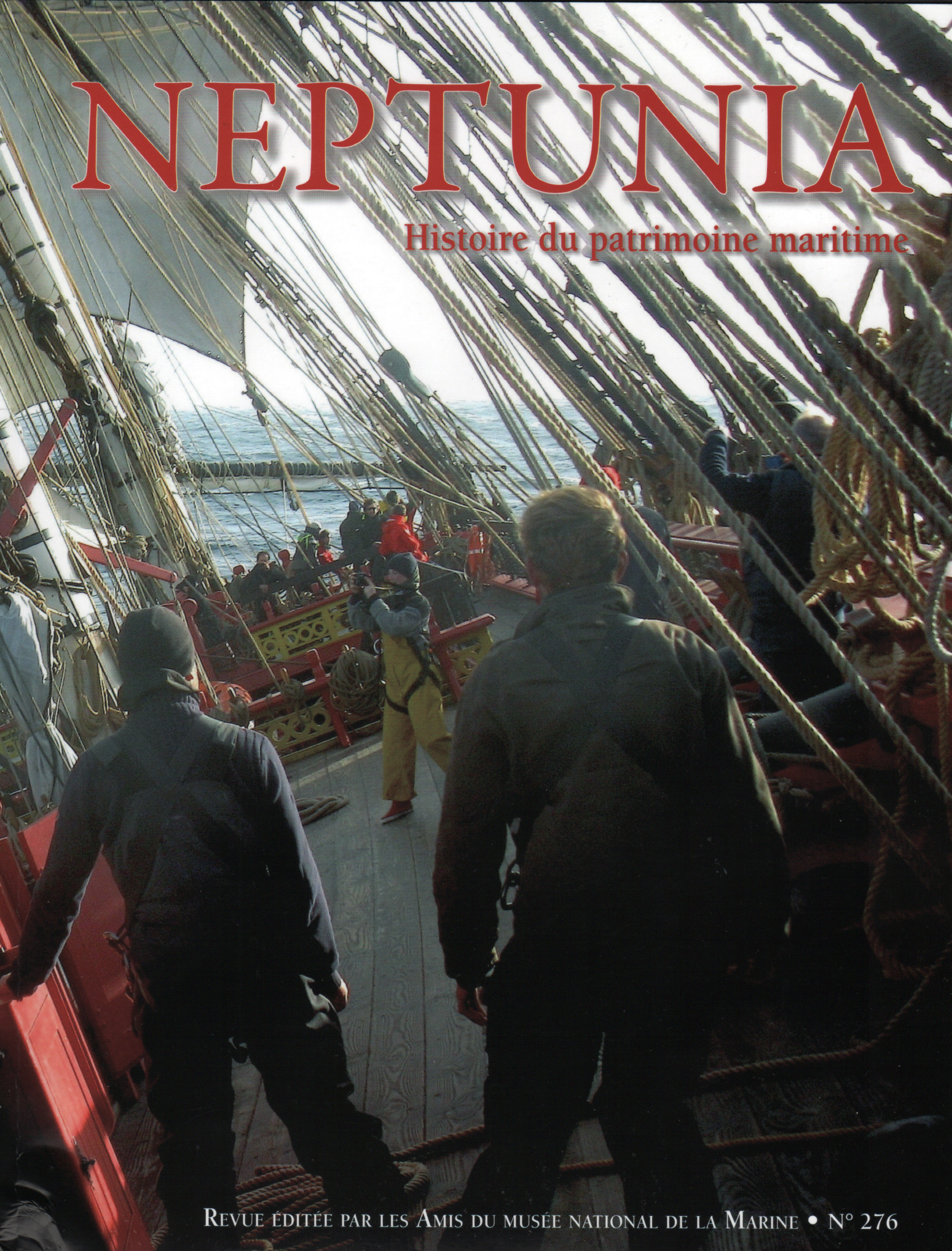


NEPTUNIA

Histoire du patrimoine maritime



■ Patrimoine maritime

Le *Grand Saint-Antoine*, un navire maudit

Michel Goury, Laurent Claquin et Marina Branger

Une partie de l'épave du *Grand Saint-Antoine*, le navire qui avait apporté les germes de la grande peste de 1720, a été retrouvée et explorée par l'auteur. L'examen de cette épave a révélé un certain nombre de particularités qui enrichissent notre connaissance des méthodes de construction des chantiers du début du XVIII^e siècle.

Le monde en boîte • Entretiens sur la conteneurisation au Havre

Laure Bouscasse

Le conteneur a révolutionné le transport maritime sur les océans et dans tous les ports du monde. Au Havre, les témoignages des personnels sur l'évolution des métiers maritimes et portuaires entre 1960-2000 ont été recueillis par l'association French Lines.

L'Hélice Mangin

Jan Holtrop, Jan Kloowijk, Dick Vries

Depuis 2014, une réplique en vraie grandeur de l'hélice de la corvette *Bonaire* (lancée en 1877) est exposée au musée naval du Helder, aux Pays-Bas. Ce type d'hélice à deux ailes doubles, révolutionnaire pour l'époque, avait été conçu par l'ingénieur français Mangin pour équiper les bâtiments mixtes navigant essentiellement à la voile.

Les chaloupes morutières utilisées sur les côtes de la Nouvelle-France vers 1650

Donald Cahill et Martin Ouellet

Un marchand rochelais, Nicolas Denys, avait décrit en détail de quelle façon étaient construites les chaloupes utilisées pour la pêche à la morue le long des côtes de l'Acadie et de la Gaspésie. Son ouvrage la *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale*, publiée en 1672, à Paris, est un document exceptionnel.

■ Modélisme

Le *Dauphin Royal* de 1668, recherche et construction du modèle

Les longues recherches de l'auteur lui ont permis de réaliser un modèle reconstituant ce qu'avait pu être le *Dauphin Royal*. Ce deuxième article présente la construction du modèle.

■ Patrimoine maritime

En mer à bord de la frégate *l'Hermione* • Jean-Marie Ballu

Après 17 ans de construction à Rochefort, la frégate *l'Hermione* a pris le large pour une semaine vers la Cornouailles et a essuyé un fort coup de vent. Le navire et l'équipage ont été mis à l'épreuve avec succès.

■ Acquisition et services en ligne du Musée

Haffner et le monotype de Chatou • Sylvie David-Rivièreux

Le catalogue informatisé des bibliothèques

Florence Le Corre et Marie-Hélène Taisne

■ Chronique d'archéologie navale

Archéologie des épaves de l'estran : l'exemple de la fouille de l'épave des Hôpitaux (Côtes-d'Armor)

Éric Rieth

■ À lire et à relire

■ Actualités des musées

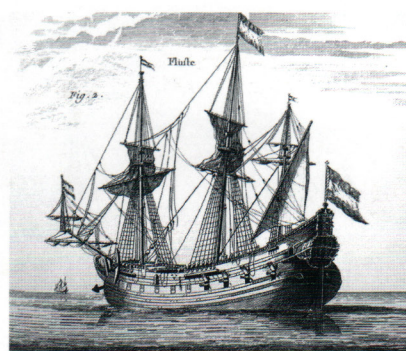
■ Vie de l'AAMM

Monographie de l'*Adroit*

■ La boutique en ligne

Dans le sommaire du n° 275, il a été omis un des auteurs de l'article *Collection Trianon* Jean-Michel Letenoux, qu'il veuille bien nous en excuser.

4



14



26

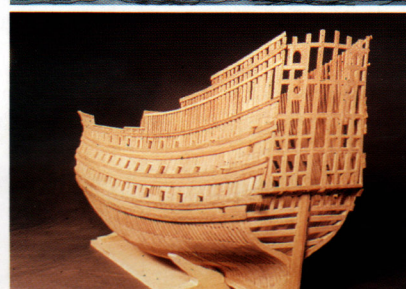
35



42



48



54

58

60

63

65

67

70

72



Les **chaloupes morutières** utilisées sur les côtes de la Nouvelle-France vers 1650

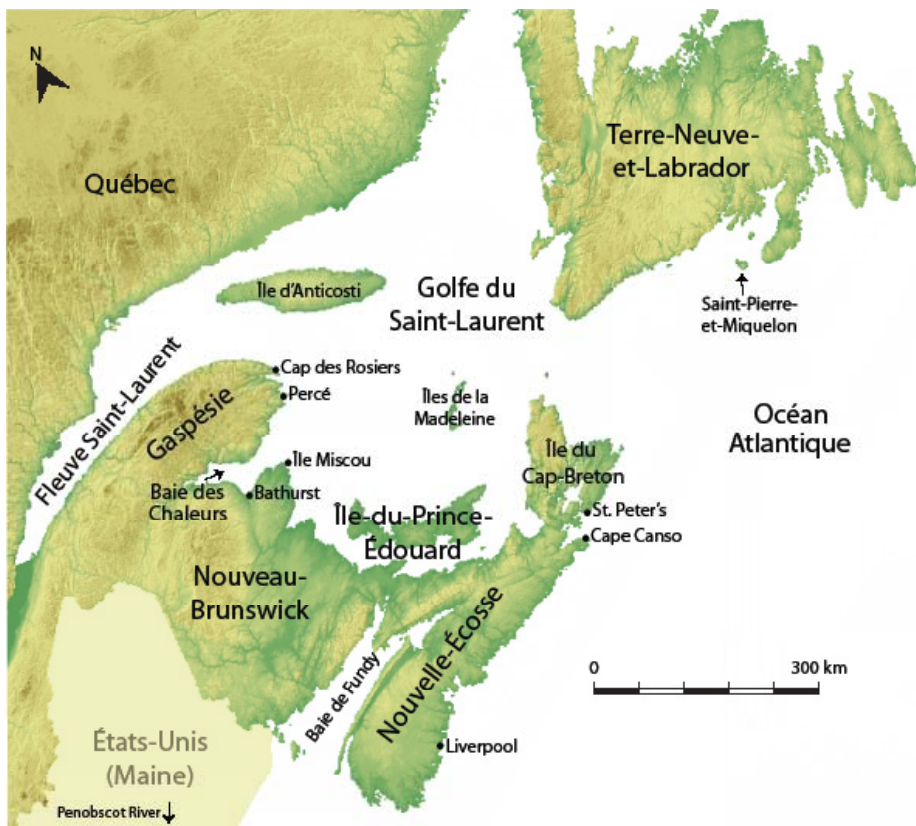
Donald Cahill et Martin Ouellet



Chaloupe utilisée pour la pêche à la morue vers 1650. (dessin © Donald Cahill)

Un siècle avant le célèbre *Traité général des pesches* de Duhamel du Monceau, un marchand rochelais, Nicolas Denys, décrit en détail de quelle façon était construite les chaloupes utilisées pour la pêche à la morue le long des côtes de l'Acadie et de la Gaspésie. La *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale*,

publiée en deux volumes à Paris en 1672, est un document exceptionnel rédigé par un spécialiste de cette pêche. Cet ouvrage a permis de procéder à une reconstitution hypothétique de cette embarcation, il renseigne également sur certains mots et expressions propres au langage populaire utilisé dans le domaine maritime de cette époque.



Au XVII^e siècle, l'Acadie comprenait un territoire s'étendant de la Baie des Chaleurs jusqu'à l'embouchure de la Penobscot River (Maine). Cette colonie française incluait alors les provinces canadiennes du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'une partie de l'état américain du Maine.

Nicolas Denys (1598-1688), surnommé « la grande barbe »

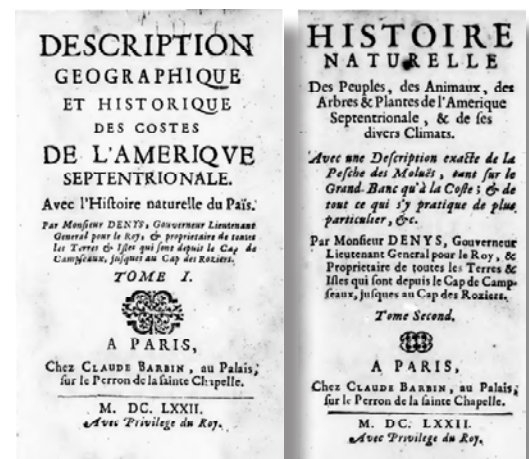
Fils de Jacques Denys de la Thibaudière et de Marie Cosnier, Nicolas Denys est né à Tours en 1598. Il déclara lui-même être « d'une famille d'ingénieurs ». Peu disposé aux études, il acquit une grande expérience dans la navigation, l'industrie des pêcheries, l'exploitation forestière et l'administration. Marchand à La Rochelle, il y était en 1632 l'agent et le représentant de la Compagnie de la Nouvelle-France. À ce titre, il s'occupa du recrutement de volontaires et de l'équipement de l'expédition envoyée en Acadie sous le commandement d'Isaac de Razilly pour prendre possession du pays et y établir une colonie. Arrivé en Acadie le 8 septembre 1632, il établit une pêcherie à Port-Rossignol (aujourd'hui Liverpool) et reçut en 1634, une

concession de terre très boisée. L'année suivante, il y commençait la coupe du chêne blanc, débité en planches et en poutres, pour l'exportation en France¹.

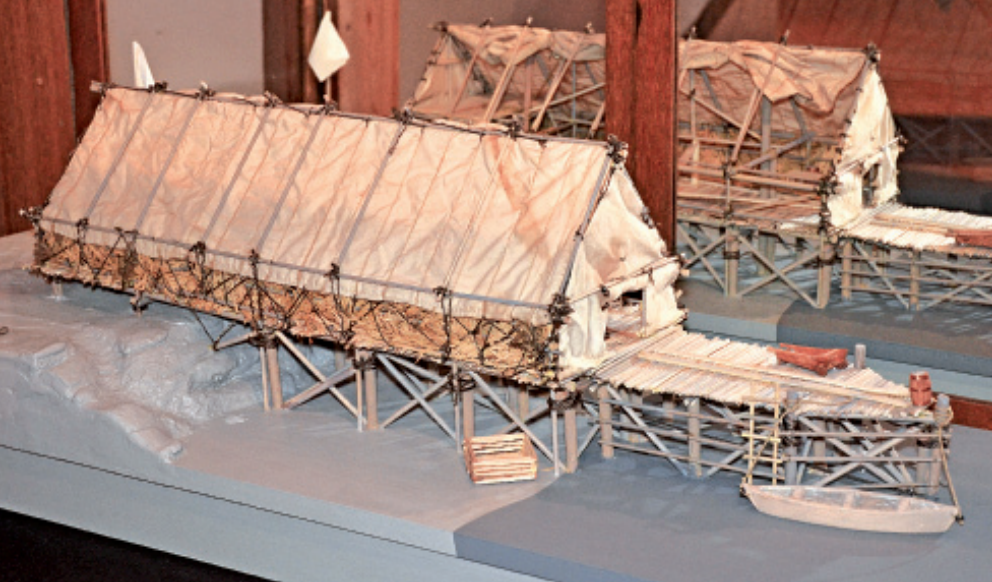
De 1635 à 1651, il fit face à toutes sortes de problèmes et à des rivalités commerciales féroces. Ses tentatives d'établir des entreprises à différents postes de l'Acadie, incluant ceux de l'Île Miscou et à l'Île du Cap-Breton échouèrent. Rentré en France en 1653, il achetait les droits de pêche et de traite d'un immense territoire qui s'étendait de Cape de Campseaux (ou Canso) au Cap des Rosiers, incluant les Îles de la Madeleine ainsi que l'Île du Prince-Édouard. Malgré des périodes fructueuses pour ses

1. George MacBeath, *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 1, Université Laval / University of Toronto, 1966.

entreprises, Denys ne réussit pas à remplir l'obligation qu'il avait de créer deux postes permanents. Le pillage dû aux rivalités, des contestations judiciaires et, finalement, l'incendie de ses établissements de Saint-Pierre (St. Peter's) finirent par avoir raison de sa ténacité. Alors âgé de 70 ans, il s'installa avec sa famille à son poste de Nepisiguit (Bathurst) dans la Baie des Chaleurs où, durant l'hiver 1668-1669, il composa son ouvrage : « *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale* ». La langue en est médiocre, il écrit d'ailleurs lui-même « vous excuserez un pescheur ; si j'avois autant employé de temps à l'étude que j'ay fait à m'instruire et à rechercher les moyens de suivre la molüe [...] je vous aurois donné plus de satisfaction en tout ce récit que je n'ay fait. » Publié en deux volumes à Paris en 1672, ce document demeure une description sans égale de la géographie du pays ainsi que du fonctionnement de l'industrie de la pêche à la morue au XVII^e siècle. Après quelques années passées en France dans la pauvreté, Nicolas Denys serait retourné à Nepisiguit, où il meurt à l'âge de 89 ans.



Pages de titre des deux volumes de l'ouvrage de Nicolas Denys, publié en 1672.



Maquette d'un échafaud du XVII^e siècle. L'échafaud était une construction légère en bois, sur pilotis, recouverte avec les voiles des navires. Composé d'une plate-forme s'avancant en mer, l'échafaud demeurait accessible aux chaloupes à marée basse.

(réalisation William Lambert, photo © Martin Ouellet)



Une chaloupe lourdement chargée de morues accoste au débarcadère de l'échafaud. (dessin © Donald Cahill)

La pêche dite « sédentaire »

Dès la fin du XVI^e siècle, de nombreux ports de France armaient chaque année des navires pour la pêche à la morue franche le long des côtes du golfe du Saint-Laurent. Les baies et les anses de l'Acadie et de la Gaspésie étaient déjà reconnues pour la qualité de la pêche du « poisson sec », c'est-à-dire la morue salée et séchée. Cette pêche s'effectuait près de la côte à bord de petites embarcations transpor-

tées depuis la France. Leur nombre variait selon le tonnage du navire porteur à raison d'une chaloupe par 20 tonneaux selon le règlement de l'intendant Jacques de Meulles rédigé à l'Isle Percée (Percé) en 1686². Ces chaloupes étaient montées par trois personnes, « un maistre de chaloupe, un bossoin et

2. Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, T1, Paris, 1957, 163.

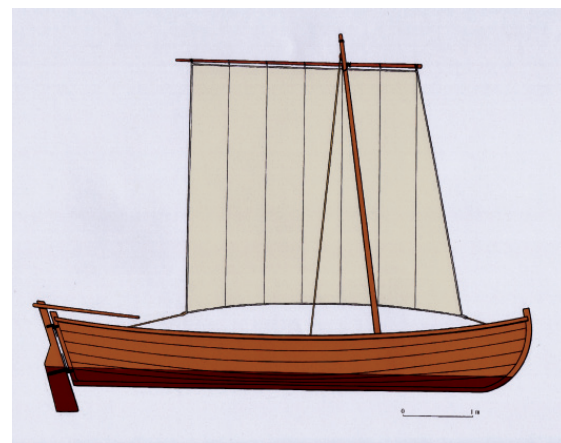
un arimier » selon Nicolas Denys. Il en existait également de plus grandes, montées par quatre ou cinq personnes et appelées *bateaux pêcheurs* ou *capelaniers* car elles servaient à pêcher les appâts. Près d'un siècle plus tard, « Ces différents bateaux se construisent dans les ports où l'on fait les armements, et on les embarque démontés. On en emporte quelques-uns montés si la grandeur du bâtiment le permet et les autres en paquets. Ces bateaux démontés s'arriment dans la cale sur le sel.³ »

La transformation de la morue nécessitait d'importantes installations à terre : échafauds, cabaneaux, vigneaux, et employait un grand nombre de personnes.

La « re-construction » des chaloupes

« Pour rendre les chaloupes prestes pour aller en pesche l'on commence par le charpentage qu'il y a à faire aux chaloupes neufves qu'on porte de France, elles se mettent par quartiers dans le navire, l'une a la quille entiere, à d'autres on la coupe par la moitié selon la place qu'il y

3. Henri Louis Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches*, T2, Paris, 1772, 83.



Reconstitution hypothétique de la chaloupe morutière avec son gréement. (dessin © Donald Cahill)

a dans le navire pour les y mettre⁴ ». Les varangues fixées à la quille étaient de bois équarri d'environ trois pouces⁵. Les deux premiers bordages étaient alors cloués sur les varangues. « Au dessous de ces varangues l'on cloüe deux bordages ou deux planches d'un bout de la quille à l'autre de chaque costé; voilà le premier quartier...⁶ » À cette étape, les membres étaient fixés aux varangues à clous perdus, ceux-ci ne traversaient pas complètement les varangues et n'étaient donc pas repliés ou rivetés, ce qui en facilitait le démontage en quartiers. L'étrave était courbe alors que l'étambot était droit et légèrement incliné vers l'arrière. L'étrave et l'étambot de bois équarri d'environ six pouces, comportaient des *feüillures* (râblures) afin de recevoir le bordage. Les planches constituant le bordage étaient alors coupées au milieu de la chaloupe à la façon des briques d'un mur où le joint vertical d'un rang ne se superpose pas au joint du rang inférieur. Denys précise que cela ne se pratique d'ordinaire que pour les chaloupes destinées à être transportées par quartiers : « ayant été ainsi assemblées en France on les demonte pour les mettre en quartiers, tous les bordages que j'ai dit passer les uns sur les autres dans le milieu ne sont clouez

en cet endroit qu'à cloux perdus, tout le reste est cloüe à demeure à la réserve d'un costé qui tient à l'étrave & l'autre costé à l'étambot, en sorte que l'étrave & l'étambot ne tiennent que d'un costé à l'un des quartiers; pour faire ces quartiers l'on coupe la quille par la moitié, mais si le navire la peut porter entiere, l'on démanche les membres des varangues où je vous ait dit qu'ils estoient cloüez à cloux perdus; l'on démanche aussi tous ces bouts de bordages du milieu qui vont les uns sur les autres, ainsi la chaloupe demeure partagée en quatre quartiers quand on la coupe, & en cinq quand la quille demeure entiere.⁷ »

Chaque quartier possède une marque afin de faciliter le triage. Dès l'arrivée sur le lieu de pêche, les charpentiers procédaient au réassemblage des quartiers. Les différentes pièces sont alors clouées à demeure, c'est-à-dire de façon permanente⁸. Bien que Denys n'y fasse aucune allusion directe, il est très probable que ces chaloupes étaient bordées à franc-bord.

Des lisses (serres) d'environ quatre à cinq pouces de large servant à renforcer la chaloupe sont ajoutées. Ces lisses supportent les baux ou toutes, qui servent de bancs de nage qui sont au nombre de six.

Des courbes clouées aux extrémités des bancs de nage et au côté de la chaloupe viennent encore la solidifier. Pour terminer, le *carreau* (plat-bord) de deux bons pouces, ou de deux & demy en quarré est fixé tout autour. Les membres sont alors sciés au niveau du plat-bord. La chaloupe est par la suite *galferté*, c'est-à-dire calfaté. Le calfatage se faisait à partir de vieux cordages de chanvre bouillis et battus à l'aide d'un maillet. « Le fer s'appelle un *galfet*, & le travail *galfeter*, et la besogne la *couture*⁹ ». Le bordage était ensuite chauffé à l'aide de branchages de sapins enflammés fixés à un bâton. Un *guipon*, bouchon de laine fixé à un bâton, était alors utilisé pour enduire le bordage de *bray* (brai) bien chauffé dans un grand pot de fer. « Ce bray c'est ce que les jôeurs de violon appellent *colofhanne* dont ils frottent leur archet, lequel estant bien chaud l'on y met de l'huile de poisson pour le rendre plus gras & empescher qu'il ne s'écaille quand il est sec...¹⁰ »

Les espaces entre les bancs de nage étaient séparés les uns des autres à l'aide de douves de barriques. Chaque pêcheur avait un compartiment où s'installer et un autre pour y mettre la morue. Ces compartiments se nommaient *rums*. Celui du milieu était plus grand et s'appelaient le *grand rum*. La chaloupe était considérée chargée lorsque le

4. Nicolas Denys, *Histoire naturelle des peuples, des animaux, des arbres & plantes de l'Amérique septentrionale, & de ses divers climats. Avec une description exacte de la pêche des moluës, tant sur le Grand-Banc qu'à la coste ; & de tout ce qui s'y pratique de plus particulier*, &c. T2, Paris, 1672, 117-118.

5. Le pied de roi équivalait à l'époque à environ 32,5 cm et le pouce à 2,7 cm.

6. Denys, *op. cit.*, 119.

7. Denys, *op. cit.*, 123-124.

8. Les chaloupes (baleinières basques) découvertes au site archéologique de Red Bay au Labrador, ont la quille coupée par le milieu, Ryan Harris, Brad Loewen, « Une baleinière basque : chalupa n° 1 », dans *L'archéologie subaquatique de Red Bay : la construction navale et la pêche de la baleine basques au XVIIe siècle*, Robert Grenier, Marc-André Bernier, Willis Stevens, Parcs Canada, Ottawa, 2007, Vol. IV, 329-403.

9. Denys, *op. cit.*, 129.

10. Denys, *op. cit.*, 130.

Dès l'arrivée sur le lieu de pêche, les charpentiers procédaient au réassemblage des chaloupes morutières. (dessin ©Donald Cahill)



Maquette au 1/6 d'une chaloupe morutière du XVII^e siècle. Ces chaloupes devaient être fortement inspirées des baleinières basques.

(réalisation William Lambert, photo © Martin Ouellet)



grand rum et les petits étaient pleins. Selon Denys, une chaloupe chargée pouvait contenir de 500 à 600 morues. Les chaloupes étaient également munies de *fargues*, qui étaient installées lorsque la chaloupe était trop chargée ou que les pêcheurs devaient faire face à du mauvais temps en mer. Ces *fargues* rehaussaient le bordage et empêchaient l'eau d'entrer dans la chaloupe, elles étaient constituées d'une bande de toile fortement goudronnée d'environ 30 cm de largeur. Un côté de la toile était cloué au plat-bord, l'autre côté percé d'œillets, était attaché à une ou plusieurs perches de bois. Des *espontilles* (perches) étaient glissées entre la serre et le bordage et servaient à suspendre les *fargues* au-dessus du plat-bord. L'analyse du texte de Denys amène à conclure que ces chaloupes étaient probablement



Planche extraite de l'album consacré aux bateaux des côtes de France, attribué à Jean Jouve, et daté de 1679. Au premier plan figurent trois embarcations morutières.

(© SHD Vincennes)

équipées d'un gouvernail d'étambot, « afin que l'eau lors que le bastiment va à la voile, ou à la rame rencontre le gouvernail, & qu'en donnant contre il la fasse venir d'un costé ou de l'autre pour, aller droit ou l'on veut.¹¹ »

Suite à leur démontage par quartiers et leur réassemblage après un transport à fond de cale, leur solidité et leur qualité pouvaient varier grandement d'une chaloupe à l'autre. Afin d'envoyer immédiatement des équipes à la pêche, les charpentiers assemblaient en premier les meilleures chaloupes, celles qui nécessitaient le moins de travail. Ils réparaient également les chaloupes laissées sur place à la fin de la campagne de pêche précédente. Pour éviter les querelles entre les équipes de pêcheurs, les chaloupes étaient alors tirées au sort : « tous les Maîtres de chaloupes tirent au billet, dans lequel est écrit, premier, second, troisième, ainsi du reste...¹² » Étonnamment, Denys ne donne aucune information concernant les essences de bois utilisées pour la construction des chaloupes. Construites dans les ports de France, il est probable que le chêne était le bois le plus utilisé. Les charpentiers utilisaient sans doute, à l'occasion, d'autres essences disponibles dans leur région respective, comme le démontre l'étude de la *chalupa* basque découverte à Red Bay¹³.

Ces chaloupes devaient être fortement inspirées des baleinières basques. Nicolas Denys précise qu'elles sont en pointe aux deux extrémités et que l'arrière est moins pincé vers le haut, « le derrière n'a

pas la façon si haute que le devant ». Il semble qu'un siècle plus tard, ces embarcations avaient peu changées. Selon Duhamel du Monceau, ces petits bateaux ont « comme les Biscayennes, l'avant coupé comme l'arrière ; l'étrave est seulement un peu plus élevée que l'arrière. Du port de quatre à cinq tonneaux et n'ont ordinairement que vingt à vingt-cinq pieds de quille, quatre à cinq pieds de bau.¹⁴ » Dans l'*Album du Ponant* de Jean Jouve, le dessin représentant les pinasses armées à La Rochelle, nous montre également trois chaloupes pointues aux deux extrémités. Montées par seulement trois personnes, elles devaient être maniables et facile à propulser tant à la voile qu'à la rame. La construction des chaloupes, telle que décrite par Nicolas Denys, laisse supposer un type d'embarcation standardisé pour la pêche à la morue en Acadie et en Gaspésie. Il est toutefois probable qu'elles variaient légèrement d'un port de pêche à un autre et d'un charpentier à un autre.

Le gréement au tiers

Selon Duhamel du Monceau « comme il faudra les monter et les gréer quand on sera rendu au lieu de la pêche, il faut embarquer pour chacun une voile quarrée, pour quelques-uns une misaine¹⁵ ». Nicolas Denys, lui, indique clairement que le gréement au tiers était celui communément utilisé sur les chaloupes de pêche au milieu du XVII^e siècle en Acadie et en Gaspésie, confirmant ainsi la présence de la voile au tiers en France vers le milieu du XVII^e siècle. « Ces chaloupes-là sont appareillées comme celles de la Rochelle, elles n'ont

qu'un mast, la drisse n'en partage pas la vergue également, elle est attachée en son tiers & n'a qu'un bras qui est un cordage attaché au plus long bout de la vergue, & de l'autre costé, le bout de la vergue est une fois plus gros que du costé du bras, afin de faire le contre-poids, le bras sert pour haller la voile, lors que le vent vient de l'arrière & l'escoute qui est attachée au coin de la voile, de l'autre costé par embas sert à haller la voile, lors que le vent vient de l'avant pour que la voile reçoive plus de vent...¹⁶ » Afin de serrer le vent au plus près, une perche servait de bouline « à quoy sert encore le secours d'une perche avec laquelle on pousse la ralingue, plus en avant pour que le vent donne encore mieux dans la voile ; cette perche s'appelle un Valleston...¹⁷ » Le maniement de la voile au tiers sur de petites embarcations, souvent lourdement chargées de morues, devait se faire avec précaution. Lorsque le vent était fort et changeant, la manœuvre demandait au maître de chaloupe une attention de tout instant « & pour lors s'il y a du vent la chaloupe est tellement couchée sur le costé que l'eau entre dedans par dessus le bord ; c'est en ces occasions où le maître de la chaloupe a besoin de toute son adresse à bien gouverner, & qu'il est nécessaire qu'il aye l'ecoûte à la main pour l'allonger ou la retirer, pour faire dresser la chaloupe quant elle se couche trop, ou qu'il vient des raffalles, ayant un bon Gouverneur il n'y a pas de risque, il y en a plus quant le vent vient justement par derrière ; l'on souhaite plus celui-là que l'autre, en ce que la chaloupe est toujours droite, neantmoins il en perit plus de vent arrière que de celui de devant, en ce que la chaloupe est plus mal-aisée à gouverner, & plus sujette à virer.¹⁸ »

11. Denys, *op. cit.*, 119.

12. Denys, *op. cit.*, 135-136.

13. « Presque toutes les membrures se révélèrent être en chêne (*Quercus sp.*) ; plusieurs autres essences secondaires avaient également été utilisées dans une moins grande mesure », Harris, Loewen, *op. cit.*, 346-348.

14. Duhamel du Monceau, *op. cit.*, 83 et 92.

15. Duhamel du Monceau, *op. cit.*, 83.

16. Denys, *op. cit.*, 65-66.

17. Denys, *op. cit.*, 66.

18. Denys, *op. cit.*, 66-67.

Conclusion

Construites de façon à être transportées par quartiers, les chaloupes morutières ont rempli un rôle essentiel dans le développement de l'importante industrie de la morue salée et séchée, le long des côtes du golfe du Saint-Laurent. Les pêcheurs de morue de l'Acadie et de la Gaspésie ont probablement adopté le gréement au tiers en raison de sa simplicité. Nicolas Denys en décrit son utilisation non pas comme une nouveauté, mais comme un gréement déjà répandu dans la région de La Rochelle ainsi qu'en Acadie et en Gaspésie vers le milieu du XVII^e siècle. Les Amérindiens mi'kmaqs ont rapidement reconnu la qualité nautique de ces embarcations et les ont immédiatement adopté pour la navigation côtière. ■



« Des bateaux qui vont & reviennent de la pêche, les uns à la rame, les autres à la voile... » (Détails des planches XVI et XVIII, section I de la seconde partie du *Traité général des pesches*, de Duhamel du Monceau, 1772)

Donald Cahill
(dcahill@amphibia-nature.org)
et Martin Ouellet
(mouellet@amphibia-nature.org)
œuvrent tous les deux au sein d'Amphibia-Nature, un groupe de recherche basé au Québec, Canada. Respectivement peintre de marine et médecin vétérinaire en environnement, ils sont aussi des marins professionnels passionnés d'histoire maritime et de sciences naturelles. Les auteurs tiennent à remercier Nathalie Cadet pour son assistance technique, William Lambert pour de fructueuses discussions ainsi que Patrick Galois pour ses commentaires sur une première version de ce texte.

