

HISTOIRE DES BATEAUX ET DES CHANTS DE MARINS

Un peu d'histoire

L'histoire des bateaux commence au Néolithique ce qui en fait un des moyens de transport le plus ancien. De simples troncs d'arbres évidés au moyen d'outils de pierre donnaient naissance aux premières embarcations appelées pirogue monoxyle.



C'était le départ de la conquête de l'élément liquide. Depuis l'homme n'a eu de cesse d'apporter des améliorations aux bateaux tant au niveau de la taille, de la propulsion, des équipements et de la sécurité.

Propulsés au départ par la main, la pagaie fait bientôt son apparition, une révolution importante qui va permettre un déplacement plus rapide. Avec l'augmentation de la taille des embarcations, une évolution de la pagaie va donner le jour à la rame et à l'aviron. Autre innovation importante, l'invention du gouvernail. Toutes ces inventions vont rendre les bateaux plus manœuvrant et vont permettre à l'homme de parcourir de plus longues distances et d'ouvrir l'ère des grandes découvertes maritimes.

Puis les navigateurs découvrent qu'en déployant une peau de bête ou une toile sur une perche verticale fixée au pont du bateau, celui-ci, sous l'effet du vent, peut se déplacer. C'est la naissance du voilier qui va régner en maître sur toutes les mers et tous les océans du globe jusqu'au début du 20^e siècle.

Avec l'arrivée de la vapeur, les modes de propulsion vont évoluer rapidement. En 1685 le physicien français Denis Papin invente la roue à aubes actionnée par de la vapeur sous pression générée par des chaudières alimentées au bois ou au charbon. Ces navires à fond plat et à faible tirant d'eau sont surtout destinés à une navigation fluviale, sur les lacs et dans les estuaires. Cependant, des unités à propulsion mixte (voiles et roues à aubes) navigueront sur les océans. Le premier bateau doté de roues à aube, nommé Pyroscaphe, navigue sur la Saône en 1783. Puis vient l'invention de l'hélice en 1827 par l'ingénieur autrichien Joseph Ressel. Le premier vapeur équipé d'une hélice affecté à une activité commerciale est le SS Archimède qui débute sa carrière en 1839, il est l'œuvre de l'ingénieur britannique Francis Pettit Smith en collaboration avec John Ericsson.

Plus tard, les navires seront équipés de 2, 3 voir 4 hélices. Le charbon remplacé par le mazout puis arrivera le moteur diesel inventé par l'ingénieur allemand Rudolph Diesel. D'autres modes de propulsion verront le jour : les diesels-électriques système hybride puis les turbines à gaz et enfin le réacteur nucléaire.

Les innovations dues à la mécanisation vont radicalement modifier le travail à bord des navires. Les cabestans, les guindeaux, les pompes, actionnés avant par la force humaine vont être mus par la vapeur, par l'énergie électrique et l'hydraulique facilitant ainsi le travail des marins.

Histoire des chants de marins

Les chants de marins existent depuis très longtemps. Les premières traces datent de l'antiquité, ils étaient utilisés pour rythmer les travaux dans les ports. Les premiers témoignages remontent au 15^e siècle, les chants sont alors basiques.

Les chants de marins vont évoluer à partir du 17^e siècle avec la construction de navires de plus en plus grands, de plus en plus toilés et équipés de cabestans, de guindeaux, de pompes, de canons puissants. Tout ce matériel étant actionné par la seule force humaine. Dans les années 1830-1850 l'intérêt pour la culture maritime est important. La navigation à la voile est en pleine expansion. Des marins écrivent des articles sur le patrimoine oral des matelots et intègrent des chants. En 1835, Jules LECOMTE décrit de façon précise l'utilité des chansons de travail à bord des navires. C'est l'âge d'or des chants de marins. Ceux-ci tomberont bientôt dans l'oubli au premier quart du 20^e siècle du fait de la disparition des grands navires à voiles.

Ces chants transmis de façon orale auraient pu disparaître après la mort des derniers marins ayant navigué à la voile. C'était sans compter sur la volonté d'hommes de la mer qui vont entreprendre la collecte de ces chants vers 1840. Parmi eux, on peut citer Charles Edmond Henri de COUSSEMAKER, puis plus tard le capitaine VEDIEU, le capitaine HAYET (dont on doit les fameux carnets dans lesquels on peut trouver principalement des chants qui étaient interprétés sur les derniers clippers cap-horniers) et plus récemment Michel COLLEU et bien d'autres qui ne voulaient pas perdre ce patrimoine. Ils se sont mis à collecter auprès d'anciens marins ou familles d'anciens marins des chants qu'ils ont notés dans des carnets.

Aujourd'hui un nombre important de chants dits traditionnels (composés par Henry JACQUES et Pierre Mac ORLAN entre autres) sont répertoriés et interprétés par de nombreux groupes. De même, des chants plus récents composés par des auteurs comme Michel TONNERRE, Hervé GUILLEMER sont venus enrichir ce répertoire déjà très riche.

Les chants de marins ont des origines différentes mais beaucoup sont issus des marines Britanniques, américaines, canadiennes et Françaises. En ce qui concerne la France la majorité des chants sont d'origine Bretonne et Normande mais le Pays basque, le bassin Méditerranéen et dans une moindre mesure les côtes du nord de la France ont apporté leur lot de chants.

Une particularité des chants de marins est qu'un même chant peut être interprété de façon différente, notamment au niveau des paroles, du rythme et de la musique d'une région à l'autre, d'un port à l'autre voir d'un bateau à l'autre ce qui contribue grandement à la diversité du répertoire.

Pourquoi les chants de marins

Comme il a été dit précédemment, la taille toujours plus importante des navires a été à l'origine des chants de marins. La pénibilité du travail, lors des manœuvres du fait de l'effort physique important qu'elles demandaient à l'équipage (manœuvres qui pour certaines pouvaient durer plusieurs heures comme par exemple la manœuvre du guindeau), usait les hommes. L'idée est venue que le chant pouvait non pas supprimer la fatigue mais pouvait aider les hommes à mieux la supporter. Autre bienfait du chant, il permettait de bien coordonner les actions lors des manœuvres et ainsi les rendre plus efficaces.

Ainsi chaque manœuvre avait des chants adaptés au rythme demandé par celle-ci, ce rythme était donné par un marin que l'on appelait le meneur. C'est pourquoi un bon capitaine se devait d'engager un marin qui autre son métier devait être un bon chanteur. Certains chants non dédiés aux manœuvres permettaient aux marins lors des rares moments de détente de se divertir à bord. Ces chants pouvaient être des complaintes ou des chants à danser.

Différents types de chants

En fonction des manœuvres effectuées à bord, il existait différents chants. Parmi les plus connus on peut trouver les chants à virer, à hisser, à ramer, à haler ou déhaler, à curer les runs, à pomper, à décompter, les chants de ports, les complaintes et chants de taverne et enfin les chants à danser.

Les chants à virer



A virer au cabestan : le cabestan est un treuil à axe vertical, installé à l'avant et ou au centre du navire sur les grands bâtiments de la ROYALE. Son rôle : relever les mouillages, hisser les voiles, hisser des charges, virer les aussières. Sur le bord haut de celui-ci étaient disposées des encoches dans lesquelles on mettait des barres (appelées barre d'anspect), les marins par groupe de trois ou quatre poussaient sur ces barres en tournant autour du cabestan. Le meneur juché sur le cabestan donnait alors le tempo. Sur certains grands voiliers de guerre du 18 et 19^e siècle, l'axe du cabestan pouvait traverser plusieurs ponts, ainsi à chaque niveau on retrouvait le même dispositif qui permettait une plus grande efficacité.

Au début de la manœuvre, le navire se rapproche lentement de son ancre, le meneur choisit des airs au tempo assez vif. Quand l'ancre est presque à pic, il adopte des chants lents. A un moment, la chaîne, trop raide, ne permet plus de virer au rythme des couplets. Le chant cesse et laisse la place à des exclamations énergiques ou à des cris pour obtenir le grand effort collectif qui va arracher l'ancre du fond et le ramener à poste sur le navire.

Ces chants sont souvent à réponses.

Exemples de chants à virer au cabestan : La Danaé, La Carméline, Naviguant dans le port de Nantes



A virer au guindeau : le guindeau est un treuil à axe horizontal installé à l'avant du navire. A cette époque le guindeau est à bringuebales ou brimbales. Il est actionné par un système de balanciers à axe central, les matelots appuyaient alternativement sur les bras. Son rôle : identique au cabestan, cependant, il était très utilisé sur les terre-neuviens car les changements de mouillage étaient fréquents. Sur les baleiniers il servait aussi pour virer le gras de la baleine. Le rythme du chant est différent de celui du cabestan, il est plus découpé. Peu de chants spécifiques sont répertoriés du fait d'une collecte trop tardive.

Exemples de chants à virer au guindeau : Le père Winslow, Hardi les gars vire au guindeau.

Les chants à hisser

Les chants à hisser peuvent se diviser en trois catégories en fonction des voiles à hisser. On trouvera **les chants à hisser « à grands coups »** pour les voiles lourdes comme le grand perroquet volant ou le grand hunier volant. **Les chants à hisser « main sur main »** pour les voiles plus légères comme les voiles d'étai ou les focs. **Les chants à hisser « à courir »** pour les voiles légères comme les cacatois. Les chants à hisser étaient surtout employés par mauvais temps. Vent fort et mer formée.

Chants à hisser à grands coups :



Lors de la manœuvre, le meneur se place en pied de mât avec d'autres matelots et le bosco, ils crochent le plus haut possible dans la drisse et tire sur celle-ci verticalement. Un autre matelot reprend le mou et le tourne autour d'un cabillot (cheville de bois fixé sur la lisse de pavois) pour éviter que la voile ne retombe, c'est le moment de pause, l'effort fourni étant intense. Puis ils crochent de nouveau la drisse et tirent.

La manœuvre est rythmée par le meneur, il chante seul en donnant le signal de l'effort à la fin de la phrase musicale qu'il peut faire durer plus ou moins longtemps afin d'utiliser le roulis du navire, quand la voile est légèrement déventée, l'effort à fournir est moindre. Au signal du meneur, les haleurs attaquent en cœur le refrain et tirent sur la drisse.

Exemple de chants à hisser à grands coups : Le pont de Morlaix, Jean François de Nantes

Chants à hisser main sur main:

A bord des grands navires, les voiles d'étai et les focs demandent un effort moins important pour les hisser. Les matelots, disposés de part et d'autre de la drisse, reprennent alternativement les manées. C'est ce que l'on appelle hisser main sur main, le mouvement est sec, régulier, cadencé et rapide. Lors de ces manœuvres, le chant est rarement chanté dans son intégralité. De même sur les voiliers de plaisance, les voiles sont hissées main sur main. Enfin sur les navires terre-neuviers, le gréement étant moins lourd, cette technique est employée pour hisser toutes les voiles. Cette façon de tirer peut être employée pour rentrer une aussière ou pour haler une charge.

Beaucoup de ses chants étaient improvisés par les matelots mais avant de commencer la manœuvre, les chants commençaient souvent par des cris rythmés (Euh oh ! euh oh ! ohé pourohé ! ohé pourohé !) Faits relatés par le commandant GAUTHIER de Saint Lunaire.

Chant à hisser à courir:

Cette technique est pratiquée de temps en temps pour hisser les cacatois. Le rythme de cette manœuvre est rapide et très saccadé, les refrains sont très courts. Contrairement aux techniques précédentes, les haleurs ne hissent pas sur place, ils crochent la drisse sur le retour de poulie et marche rapidement le long du pont.

Un seul chant à hisser à courir a été sauvegardé en France par Jean René CLERGEAU dans les années 30/ Derrière chez nous, il y a un petit bois.

Les chants à ramer

L'aviron était un moyen de propulsion très employé au temps de la marine à voile. Il était utilisé pour les liaisons entre le navire mouillé en baie et la terre, le halage des navires, pour la pêche côtière et pour les terre-neuvas avec les doris sur les bancs. Sur les baleiniers, l'approche de l'animal, pour le harponner, se faisait aussi à l'aviron.

C'est le type de chant marin le plus ancien, il était utilisé lorsque l'effort était important en particulier lorsque l'embarcation naviguait face au vent, face au courant et lors des

manœuvres de halage. Ces chants permettaient de coordonner l'action des rameurs et aussi de rendre l'effort plus supportable car celui-ci pouvait durer des heures.

Exemple de chants à ramer: Hourra les filles à cinq deniers, Rolling down, Les trois marins de Groix.

Les chants à haler ou déhaler

Chant à haler



Les navires à voiles exceptés quelques voiliers du fin 19^e et début 20^e siècle n'étaient pas motorisés, seul le vent était utilisé à condition que le sens du vent soit compatible (un bateau à voile ne peut pas avancer face au vent) et que l'espace de navigation soit important. Les chenaux, les entrées et la configuration des ports, la navigation en rivière ne permettaient pas toujours aux navires de naviguer sous voiles. Pour amener les bateaux à quai, il fallait les haler. Cette manœuvre était effectuée par d'anciens marins retraités, des femmes, parfois âgées et même des enfants qui se présentaient à l'entrée du chenal à l'arrivée d'un navire. Un filin était alors lancé aux haleurs et ceux-ci le dos courbé halaient le navire. L'effort était considérable et pouvait durer des heures. Le chant à haler est composé des longues cantilènes graves et monotones. A la fin de chaque couplet, la voix des chanteurs tremblote et s'éternise sur un trille.

Exemple de chants à haler : As-tu connu le Père QUINSLLOT, En revenant de La Rochelle, Pique la baleine.

Chant à déhaler

Les chants à déhaler sont une forme très ancienne du chant de marin basée sur des onomatopées et des improvisations avec souvent des paroles fort crues.

Exemple de chants à déhaler : La joyeuse bordée, Encore un coup lahoura, La petite Polletaie, Aloué la falloué.....

Les manœuvres de halage et déhalage se font à la cordelle qui est une corde de moyenne grosseur.

Les chants à curer les runs

Les Terre-neuviens appareillaient pour la campagne de pêche avec les cales pleines de sel. Celui-ci était utilisé au fur et à mesure de la pêche pour conserver le poisson (cabillaud qui une fois salé deviendra la morue). Pour stocker le poisson dans la cale, il fallait creuser à la pelle des tranchées, c'est ce que l'on appelle « curer les runs ». Pour cette tâche épuisante, il

fallait 4 à 5 hommes, ils étaient relevés toutes les 120 pelletées ce qui correspondait à une volée d'un quart d'heure. Sur certains bateaux, le nombre d'hommes et le nombre de pelletées pouvaient être différents. Les chants entonnés lors de ce travail étaient destinés principalement à décompter les pelletées et aussi donner la cadence. Le chef pelletas donnait le rythme et les hommes reprenaient en cœur. Arriver au nombre de pelletées voulues, le travail s'arrêtait, les hommes buvaient un coup et une autre équipe prenait la relève.

Les thèmes concernaient souvent la vie à bord et les paroles étaient assez paillardes.

Exemple de chant à curer les runs : Dans le port de Navalo, Hourra les filles à cinq deniers, Y a dix marins sur mer....

Les chants à pomper

Sur tous les navires sont installées des pompes qui permettent d'assécher les fonds. Sur les grands voiliers, ces pompes étaient dans une grande majorité à bringuebales (quelques unes à volant). Les matelots appuyaient alternativement sur les bras comme pour la manœuvre du guindeau. On va donc retrouver des chants à virer.

Les chants à décompter

Ce sont des chants à un seul couplet avec un élément qui est décompté. On le répète en général 10 fois (on commence à 10 et on descend jusqu'à 1 voir 0).

Une petite anecdote : dans la tradition et par superstition, on ne chante jamais le 4 qui porte malheur. Ce type de chant est utilisé par exemple lors du curage des runs sur les terre-neuvers, lors du déchargement des morues dans les ports.....

Les chants des ports

Le chargement et le déchargement des navires se faisaient à bras d'hommes et à la chaîne. Les dockers ou les marins chantaient pour rythmer le travail. Il s'agissait d'une mélodie monotone, généralement sur 3 ou 4 notes. Là encore on retrouvait des chants à décompter. Les ouvriers qui entretenaient les navires avaient leurs chants. Les matelots aussi chantaient en préparant leur embarquement. Puis il y avait les marins en bordée qui animaient les quais de leurs chants.

Exemple de chants des ports : Le Minéro, Les Calfats, Le clipper Bernica.....

Les complaintes, les chants de taverne, les chants de gaillard d'avant

Ce sont des chants qui racontent la vie du marin, ses amours, le dur travail à bord, les naufrages, pour la Royale ce sont des récits de combats. La mélodie est lente, mélancolique et souvent dans des tonalités mineures, sur des rythmes à 2 ou 4 temps du style ballade.

Exemple de chants : Mon petit garçon, Les roses d'Ouessant, Allons à Messine, Le combat de la Danae, Le naufrage de l'Hilda.....

Les chants à danser

Lors des grandes traversées, lorsque il y avait des périodes d'inactivité (pas de vent par exemple...), pour éviter des querelles, il fallait occuper les hommes d'équipage et la danse était une de ces occupations

Exemple de chants à danser : C'est à Cherbourg, La polka des marins, Les gars de Seneville....

On pourrait citer d'autres chants spécifiques à certains métiers comme les chants à relever les filets, les chants des calfats et des charpentiers, les chants des ouvrières des sardineries et bien d'autres.

A ce répertoire de chants de marins il faut ajouter le répertoire de chants de mariniers qui étaient chantés sur les gabares, les chalands, les flûteaux, les toues qui naviguaient sur les fleuves, rivière et canaux. Le répertoire le plus connu est celui des mariniers de Loire.

Exemple de chants de mariniers : Gueules de serpent, La marine de Loire, Les mariniers.....

Enfin pour terminer : quelques groupes de chants de marins

Les Souillés de Fond de Cale. Cabestan. Marins des Abers. Mille Sabords. Pavillon Noir. Taillevent. Mâles de Mer.

Thierry KLEIN