

LA VIE DES MARINS AU 17^e, 18^e ET MOITIE 19^e SIECLE

A BORD DES VAISSEAUX DE LIGNE

INTRODUCTION

Certains chants de marins évoquent la vie quotidienne à bord des bâtiments de ligne au cours des 17^e, 18^e et moitié 19^e siècles. Ces navires embarquaient un nombre important d'hommes. A titre d'exemple, le vaisseau « le Royale Louis » avait un équipage de 850 hommes au plus fort de sa carrière dont : 20 officiers, 117 officiers mariniers, 446 matelots et 267 soldats.

En 1786, le règlement fixe l'effectif de l'équipage d'un vaisseau à 3 ponts et 118 canons tel « Le Commerce de Marseille » à 716 hommes en temps de paix : 18 officiers ou assimilés (chirurgien, aumônier), 80 officiers mariniers, 366 matelots, 66 canoniers et 186 soldats. Les officiers étant issus majoritairement de la noblesse.

L'abolition des privilèges de la noblesse par la Constituante en 1789, les révoltes dans les ports de guerre et arsenaux va priver la marine de guerre de la quasi-totalité de ses officiers. La gouvernance révolutionnaire va tenter de stopper l'hémorragie en nommant de jeunes officiers sans expérience au commandement à la mer, des capitaines au commerce en mal de commandement et autres grands partisans du régime plus aptes à crier les louanges de celui-ci qu'à commander un navire. Dans le même temps, le Comité de Salut Public représenté par Jean Bon Saint André supprime le corps des canoniers créé par le Cardinal Richelieu ainsi que les régiments d'infanterie de la marine. A la place il place des bataillons de volontaires nationaux dépourvus de culture maritime. La marine en subira les conséquences (défaites, naufrages, mutineries, désertions) pendant de très nombreuses années. A titre d'exemple, le naufrage de la Frégate La Méduse par beau temps à l'été 1816 commandée par un capitaine manquant d'expérience.

Avec la création de l'école navale le 1^{er} octobre 1830 et la création de l'école des mousses en 1856, la situation s'améliorera de façon très significative.

L'organisation des équipages

Depuis Richelieu, les détails du service, la marche quotidienne du navire est l'affaire des maîtres et des pilotes qui forment le bas Etat Major. Le maître d'équipage, secondé par un contremaître et des quartiers maîtres commande la manœuvre en toute circonstance. Le capitaine, se contente lui, de donner des ordres d'une manière générale sans intervenir dans leur exécution. Le pilote hauturier assisté de deux pilotes se charge de la navigation. Le maître canonier quant à lui est chargé de l'entretien et de la mise en œuvre de l'artillerie. Cette organisation explique le nombre peu important d'officiers à bord, en général 8.

Colbert, ministre de la marine fera évoluer l'organisation en confiant aux officiers subalternes et élèves officiers les détails du service. Vient ensuite la maistrance (corps des officiers marinières) qui selon le Règlement de 1786 comporte 4 grades à savoir : Premiers Maitres, Second Maitres, Contremaitres et enfin Quartiers Maitres chacun d'entre eux ayant une spécialité. L'équipage est constitué en majorité de volontaires mais avec la pénurie de personnel, les états majors auront recouru à la «presse» méthode de recrutement musclée d'où par la suite, un nombre important de désertion.

Colbert met en place des équipages permanents complétés si besoin est d'une réserve de matelots engagés volontairement. En 1689 des mesures en faveur des marins sont prises (demi-solde aux marins non embarqués, versement d'une partie de la solde aux épouses, exonération de certaines taxes et impôts). Cette mesure des classes est supprimée en 1786 et est remplacée par des levées obligatoires qui suppriment le principe de l'alternance.

La vie à bord

Sur un trois ponts, la surface habitable et abritée est à peu près de 2500 m². Cet espace, l'équipage le partage avec environ 90 canons, les parcs à boulets, la viande dite sur pied (vaches, moutons, cochons, canard et poules). Une grande partie du château arrière est réservée aux officiers, la surface disponible par homme est d'environ 2,5m², sans pouvoir toujours tenir debout du fait de la hauteur sous barrots (pont des batteries, hauteur 1,70m). La cale et le faux-pont sont réservés pour les vivres, l'eau douce, le vin, les munitions, les pièces de rechange et les cordages. C'est dire que la promiscuité est vraiment présente.

La répartition de l'équipage est définie comme suit : 16 gabiers (leur nombre doublera suite à un décret en 1793), ils font partie des 160 matelots les plus payés. Les 640 matelots que compte l'équipage sont répartis en 4 classes.

- Les novices âgés de 16 à 18 ans ou ayant moins de 6 mois de navigation.
- La basse paye.
- La moyenne paye.
- La haute paye.

A cela, il faut rajouter 80 mousques âgés de 11 à 16 ans.

La vie à bord est réglée par les coups de sifflet et de garcette. L'équipage est divisé en deux groupes, les tribordais et les bâbordais. Une moitié est de service pendant que l'autre se repose. L'équipage dort dans des branles ou hamacs. Ceux-ci, quand ils ne servent pas sont démontés et remisés sur le bastingage où ils font office de protection lors des combats.

La journée de service est organisée de la façon suivante :

De midi à 18H00

De 18H00 à minuit

Puis 3 quarts de 4 heures qui se succèdent entre minuit et midi.

Les deux repas quotidiens se prennent à même le sol, plus tard, ils seront pris autour de grandes planches installées entre deux affûts. Celles-ci sont hissées au plafond le repas terminé. 7 hommes désignés à l'embarquement constituent un plat, chaque plat possède une sorte de médaillon matricule appelé « broche » celle-ci est fixée à la pièce de viande

avant la cuisson. Cette pièce de viande est servie une seule fois par jour gras. La ration quotidienne est assez riche (plus ou moins 5000 calories/jour) mais elle est également très déséquilibrée et de qualité très souvent médiocre (l'armement d'un vaisseau est prévu pour 6 mois de vivres, stockées dans de mauvaises conditions). Pour les boissons, le vin est de la piquette, quant à l'eau douce, stockée elle aussi dans de mauvaises conditions, elle est presque imbuvable.

En ce qui concerne les conditions de vie, l'humidité règne en maître à bord, l'air est vicié entre les ponts et envahi par les odeurs nauséabondes venues des cales. Régulièrement, la hauteur de l'eau présente dans les cales est mesurée et pompée lorsque celle-ci est devenue importante. Les seules aérations du navire sont les échelles, les écouteilles, l'ouverture des sabords (par mer calme). L'éclairage est assuré par quelques fanaux.

L'hygiène est aussi un problème permanent. Les matelots portent en permanence des vêtements humides, quelque fois détrempés, chargés de sel qui leur provoquent de graves irritations. De temps en temps, les matelots lavent à l'eau de mer avec une sorte de savon leurs hardes (vêtements). Les premières tenues réglementaires (uniforme) ne seront distribuées qu'à la fin du XVIIIe siècle.

Autres problèmes d'hygiène, la présence de poux, de cafards, de puces et de rats qui apportent leur lot de maladies. Le scorbut fait des ravages et sous certaines latitudes, le typhus et la dysenterie déciment les équipages. Au milieu du XVIIIe siècle, quelques médecins mettent en place les premiers traités d'hygiène navale et de conservation des vivres. Ils proposent également des rations mieux équilibrées et une meilleure hygiène corporelle avec notamment des bains en eau douce chauffée. Ils préconisent aussi une purification de l'air dans les batteries. Contre le scorbut, le jus de citron acide est préconisé. La médecine elle aussi progresse, notamment la médecine de guerre. En 1722, Rochefort accueille une école de chirurgie et d'anatomie.

La discipline est stricte, militaire mais moins rigide que celle mise en place dans les régiments. Les peines varient en fonction de la gravité du délit.

Délits bénins : suppression du vin durant 3 jours, une réduction temporaire de la paye et quelquefois la mise aux fers, cette décision ne pouvant être prise que par le capitaine.

Pour les vols et autres larcins : les coupables sont punis par des coups de corde, de la bouline. Pour l'exécution de la peine, le coupable passe entre deux haies formées par les membres de l'équipage alignés tout le long du pont et reçoivent ainsi de chaque matelot un coup de corde.

Une autre punition : la cale. Le coupable, avec un ou deux boulets accrochés à ses pieds, est hissé à hauteur d'une vergue d'où on le laisse tomber à la mer. Selon la sentence, il peut être plongé plusieurs fois.

Pour les peines les plus graves : insultes envers un officier, insubordination, actes de rébellion, sédition et lâcheté devant l'ennemi, le coupable est condamné à mort.

Les bagarres étant fréquentes entre membres de l'équipage, s'il y a mort d'homme, le meurtrier est lié au corps de sa victime et jeté à la mer sans autre forme de procès.

Petit à petit, la justice navale se codifie, limite les pouvoirs disciplinaires du capitaine et hiérarchise, en fonction de la gravité des délits, ses instances de jugements provisoirement constituées pour l'occasion. Le code pénal de 1790, complété par le décret du 22 juillet 1806 donne au seul conseil de guerre le pouvoir de prononcer des peines supérieures à la bouline ou à la cale. Les châtiments corporels disparaîtront totalement qu'avec la publication du code de justice militaire pour l'armée de mer le 4 juin 1858 sous le règne de Napoléon III.

Formation

La formation se fait à bord, 3 mois sont nécessaires pour qu'une jeune recrue puisse réaliser les basses manœuvres (celles dédiées au pont du navire). 12 mois et un avis positif pour passer d'une paye à la suivante et 42 mois minimum de service continu pour pouvoir obtenir la haute paye et pouvoir peut être accéder au grade d'officier marinier. A l'exception des timoniers, des gabiers, des canoniers par exemple, les matelots sont, selon les besoins du service, mis sur les différents postes du bord notamment la manœuvre des canons.

Plus tard, avec les progrès techniques, seront créées des écoles de spécialité afin de pouvoir disposer d'un personnel compétent dans tous les domaines relatifs à l'entretien et la conduite d'un navire.

Thierry KLEIN