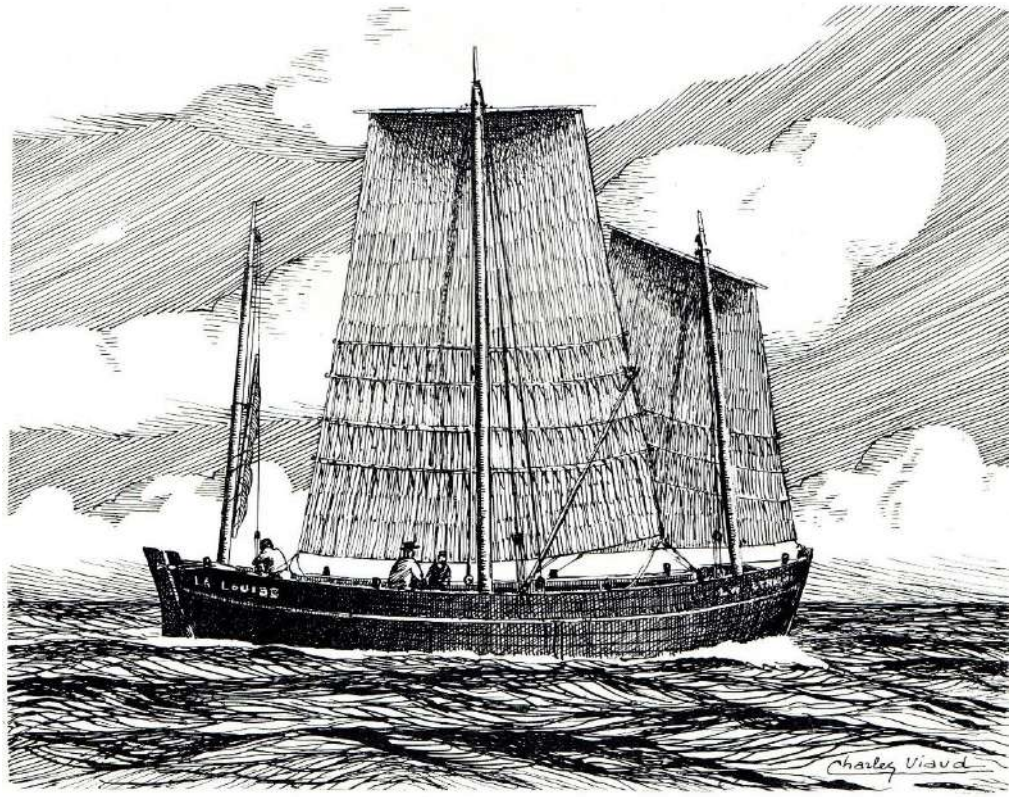
Université de Nantes
UFR Histoire, Histoire de l'Art et Archéologie
Master 1 – Archéologie, Sciences pour l'archéologie

Les caboteurs amphidromes du XVIe au XIXe siècle en contexte atlantique



Mémoire présenté par
Pauline Dupont

Sous la direction de
Gaëlle Dieulefet

Codirection de
David Plouviez

Année universitaire 2019-2020

UNIVERSITÉ DE NANTES

Page de couverture :

Gravure du XXe siècle représentant la *Louise* en train de naviguer (Viaud 1960 : 27)

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Gaëlle Dieulefet, ma directrice de mémoire, et David Plouviez, mon co-directeur de mémoire, qui ont su m'accompagner lors de mes recherches et trouver les mots justes pour répondre à mes interrogations.

Les recherches effectuées pour ce mémoire m'ont conduite à contacter et rencontrer beaucoup de passionnés par le sujet avec qui j'ai pu échanger mes réflexions. Ils ont des visions différentes qui étaient intéressantes à confronter. Ils ont tous été de bons conseils, m'ont soutenu dans mes démarches et je tiens à les remercier :

Maurice Legault a été d'une aide admirable, notamment pour les archives. En plus de me fournir certaines cotes d'archives, il a pris le temps de répondre à chacun de mes mails et de contribuer aux retranscriptions d'archives.

Bernard Imbert, très impliqué dans le projet de reconstruction de ce bateau, a également été d'une bienveillance en m'envoyant de nombreux documents écrits ou iconographiques, en me prêtant ses ouvrages et en m'aidant du mieux qu'il a pu pour éclaircir certains points.

Fernand Rousseau qui n'a pas hésité à me montrer ses maquettes, à me partager ses réflexions et à répondre à mes interrogations.

Jean-Louis Vérisson pour m'avoir fait parvenir rapidement tous les documents dont il dispose sur le sujet.

Yannick Blin pour m'avoir montré sa maquette et partagé ses recherches sur ce bateau.

Gilles Fortineau, qui a pris le temps de répondre à mes questions par téléphone et me fournir des pistes de recherche.

Romuald Renaud, président de L'Association des Amis du Pays de Retz, association qui s'occupe notamment du Musée du Pays de Retz et qui souhaite mettre en valeur mes futurs travaux et résultats au sujet de ce bateau amphidrome.

Henri de Cayeux, président de l'Association pour la reconstruction d'une Chatte, bateau amphidrome de la baie de Bourgneuf (ARCAB), pour m'avoir transmis de nombreux documents et contacts, dont la plupart sont cités ici.

François Vivier, architecte naval, pour m'avoir aidée dans tout ce qui touche directement à l'architecture navale, que ce soit les termes techniques et la lecture des plans de forme.

Edith Caignon, chargée des collections et des expositions des sites patrimoniaux sur la communauté de communes Océan-Marais-de-Monts, pour m'avoir très gentiment accueillie à

l’écomusée Le Daviaud, à La-Barre-de-Monts, et avoir mis à ma disposition tous les documents en sa possession.

Je remercie également mes amis et ma famille qui ont su m’encourager durant cette année.

Enfin, je remercie Claire Gallou, Justine Dupuis, Jean-Louis Vérisson et Blandine Delattre pour leurs relectures attentives.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS **4**

SOMMAIRE **6**

TABLE DES ABREVIATIONS **9**

TABLE DES SIGLES **10**

INTRODUCTION **11**

I. METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE **14**

I.1 Méthodologie de la recherche **14**

I.1.1 La création d'un corpus documentaire 14

I.1.2 Le développement d'une problématique et des hypothèses de recherche 15

I.2 Présentation de la zone d'étude **16**

I.2.1 Situation géographie de la baie de Bourgneuf actuelle 16

I.2.2 Contexte historique de la baie de Bourgneuf du XIVe au XIXe siècle 17

II. LES SOURCES **21**

II.1 Sources écrites **21**

II.1.1 Littérature régionale 21

II.1.2 Dictionnaires 21

II.1.3 Archives 37

II.2 Sources iconographiques **49**

II.2.1 Maquettes 49

II.2.2 Gravures 57

II.2.3 Peintures, dessins 61

II.2.4 Blason 66

II.3 Sources archéologiques 67

II.4 Les témoignages oraux 75

III. DESCRIPTION 79

III.1 Présentation générale 79
III.1.1 Origine du nom 79
III.1.2 Chronologie 79

III.2 Zones et types de navigation 82
III.2.1 Zones de navigation 82
III.2.2 Types de navigation 83

III.3 Caractéristiques architecturales 84
III.3.1 Description 84
III.3.2 Conception de l'embarcation 87
III.3.3 Pratique de navigation 90

III.4 Fonctions 92
III.4.1 Les bateaux « non amphidromes » 92
III.4.2 Les bateaux amphidromes 93

III.5 Embarcations similaires 100
III.5.1 Le sinagot ancien 100
III.5.2 La biscayenne 105
III.5.3 Embarcations amphidromes 107

IV. PROJET DE RECONSTRUCTION 109

IV.1 Historique du projet 109

IV.2 Enjeux et objectifs 110

IV.3 Démarche archéologique expérimentale 110

IV.4 Caractéristiques du projet 112

CONCLUSION 115

DEFINITION DES TERMES 119

TABLE DES FIGURES 123

TABLE DES TABLEAUX 129

BIBLIOGRAPHIE 130

ANNEXES 139

TABLE DES ABREVIATIONS

cm : Centimètres

kg : Kilogrammes

L : Longueur

l : Largeur

m : Mètres

M. : Monsieur

Mlle : Mademoiselle

n° : Numéro

tx : Tonneaux

TABLE DES SIGLES

AD 44 : Archives départementales de Loire-Atlantique

ARCAB : Association pour la reconstruction d'une Chatte, bateau amphidrome de la baie de Bourgneuf

BnF : Bibliothèque nationale de France

CRHIPA : Cercle de Recherche sur l'Histoire et le Patrimoine de Vendée

DAO : Dessin assisté par ordinateur

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

ENSA : École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

IGN : Institut National Géographique

P2MB : Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton

RPNDC : Richesses patrimoniales et naturelles de La Bernerie et défense de la cô

INTRODUCTION

Parmi les bateaux naviguant sur les côtes atlantiques, ceux qualifiés d'amphidrome, renvoie à des navires pouvant naviguer indifféremment dans un sens ou dans l'autre. Peu connu, ce type de bateau a pourtant été largement employé durant l'époque moderne et ce jusqu'au milieu du XIXe siècle. Mentionnés dans les sources sous plusieurs vocables, ceux de la baie de Bourgneuf ont été le point de départ de la recherche. Ils nous ont amené à nous interroger plus largement sur ces navires « atypiques » de la façade atlantique. En Bretagne et en Loire-Atlantique, connus sous le nom de « chatte », ou plus rarement « chat », ils revêtent une certaine importance historique et patrimoniale autour de la navigation et des traditions d'architecture navale.

Ce type de caboteur est exceptionnel par son ancienneté, son gréement à voile carrée et son fonctionnement amphidrome. Avant la démocratisation des chemins de fer et des réseaux routiers, les navires ont longtemps été un moyen de transport privilégié pour le commerce. Le cabotage constituait une activité importante permettant le transport des marchandises d'un point à un autre. Les bateaux répondent à plusieurs contraintes architecturales pour assurer ce rôle de caboteurs. Ils doivent être restreints dans leurs dimensions, avoir la meilleure capacité de charge possible, être robustes pour s'échouer avec leur chargement, facilement manœuvrables pour naviguer dans les espaces resserrés et avec peu de membres d'équipage pour des raisons économiques (Beaudouin 1990 : 142 ; Pomey 2018 : 576-577). Cette forme symétrique est donc due à son usage pour le cabotage mais également à sa zone de navigation : les espaces nautiques conditionnent les bateaux qui y circulent (Rieth et al. 2018 : 48). Ce bateau est particulièrement bien adapté à la navigation en Bretagne et en Loire-Atlantique, où le littoral est bordé de nombreux étiers et cours d'eau étroits. Ils ont une grande importance dans la vie économique du pays jusqu'au XIXe siècle, mais ne laissent que peu de place à une manœuvre pour virer de large (Soret 1990 : 370). C'est donc là tout l'avantage d'un bateau amphidrome avec un faible tirant d'eau.

L'archéologie navale, se structure dès les années 1970 et s'intéresse aujourd'hui à tous types de navires. Or, pendant longtemps, l'espace atlantique et les bateaux d'époques modernes firent l'objet d'un faible intérêt archéologique. Cela s'explique notamment par les sources écrites et iconographiques relatives à l'époque moderne beaucoup plus importantes que pour les autres périodes, qui permettaient déjà d'aborder de nombreuses interrogations. Cependant

cette documentation concerne principalement les bateaux d'un fort tonnage (Pomey 2018 : 577 ; Rieth et al. 2018 : 48). En effet, la documentation écrite et graphique pour ce caboteur amphidrome se fait rare. Les connaissances sur ce bateau peuvent être approfondies en passant par une relecture et l'étude des sources documentaires telles que des écrits historiques, des archives ou des maquettes. Cela permettra également de renseigner les champs d'étude de l'archéologie navale tels que les caractéristiques nautiques, l'influence des progrès techniques ou encore la mise en évidence des réseaux portuaires (Pomey 2018 : 575-578). Toutefois des références plus précises telles que des plans, des photographies ou même des épaves, sont plus rares.

L'Association pour la reconstruction d'une Chatte, bateau amphidrome de la baie de Bourgneuf (ARCAB) a fait renaître un intérêt historique pour ce bateau. Cette association souhaite réaliser une reconstruction expérimentale à l'échelle 1 d'une chatte de la baie de Bourgneuf. Ce projet s'inscrivant dans le champ de l'archéologie navale expérimentale devra permettre l'apport de connaissances sur le plan de l'histoire de l'architecture navale vernaculaire.

Ce mémoire est placé sous la direction de Gaëlle Dieulefert[1] et sous la codirection de David Plouviez[2], de l'Université de Nantes. Il s'agit de réaliser un bilan documentaire de toutes les données possibles sur les bateaux connus sous la dénomination de chatte pour avoir une meilleure compréhension de ces navires amphidromes typiques de la baie de Bourgneuf.

Ainsi, quelles sont les caractéristiques de l'architecture navale des bateaux amphidromes de l'espace atlantique ? Pour aborder cette question il s'agira dans une première partie de présenter la zone d'étude. Le cadre géographique et historique, ainsi que la méthodologie de la recherche employée seront développées.

La deuxième partie fait état des sources. Celles-ci concernent les sources écrites, soit, la littérature régionale, les anciens dictionnaires de marine ou plus généraux, et les archives. Dans un souci de fidélité à ces dernières, et bien que la grammaire et l'orthographe de certaines soient incorrectes aujourd'hui, les usages linguistiques d'origine ont été retranscrits. Les sources iconographiques seront également abordées à travers la présentation des maquettes, des gravures, des dessins, etc. Les sources archéologiques seront évoquées, avant de terminer cette partie par les témoignages oraux, qui consiste à retranscrire les connaissances apportées par les

[1] Maître de conférences en archéologie moderne et contemporaine à l'Université de Nantes.

[2] Maître de conférences en histoire moderne à l'Université de Nantes.

amateurs du patrimoine maritime qui s'intéressent depuis longtemps à ce sujet. Il est important de passer par l'étude de toutes les sources pour appréhender les différents types de bateaux connus sous le même nom, avant de s'intéresser aux caractéristiques de ce caboteur amphidrome qui seront approchées dans la partie suivante.

Cette troisième partie débute par une présentation générale dans laquelle nous tenterons d'expliquer l'origine de cette appellation avant de s'intéresser à la date d'apparition et de disparition de ce bateau. La zone d'évolution et le type de navigation seront exposés. Puis, les caractéristiques architecturales et les fonctions seront abordées. Enfin, les éventuelles embarcations présentant des caractéristiques similaires seront évoquées.

La quatrième et dernière partie s'intéresse au projet de reconstruction. Cette partie présente l'association porteuse du projet, ces enjeux et objectifs, la démarche archéologique expérimentale dans laquelle il s'inscrit et ses caractéristiques.

Ces quatre parties permettront finalement de présenter une conclusion sur les caboteurs amphidromes de l'espace atlantique.

I. METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE ET PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

I.1 Méthodologie de la recherche

I.1.1 La création d'un corpus documentaire

La documentation archéologique étant restreinte, le mémoire se fonde sur la documentation écrite, iconographique et orale. Le point de départ a consisté à créer un corpus de documents conséquent afin de saisir les différents types d'embarcations nommées d'après le même terme.

La documentation contemporaine, bien que peu présente, constitue une source d'informations intéressante, mais à nuancer. Les auteurs se sont appuyés sur des sources historiques ou sur leur expérience personnelle en navigation, mais ils relatent des faits qu'ils n'ont pas directement vécus. Il est donc important de compléter cette littérature régionale par l'étude des documents encyclopédiques. De nombreux auteurs ont donné une définition de ce bateau dans leurs ouvrages. Les définitions ont été fidèlement retranscrites, et un tableau de synthèse mettant en avant les informations principales a été réalisé (tableau 1). Il rend compte d'une évolution dans la définition attribuée à ce type de bateau. En parallèle, une recherche aux archives départementales de Loire-Atlantique a été menée. La priorité a été donnée aux registres de francisation. Certains rapports de mer des capitaines de l'Amirauté ont aussi été consultés. Des tableaux reprennent les cotes de toutes les archives qui ont été consultées afin de connaître les documents qui ont déjà été étudiés, dans le cas d'une éventuelle reprise des recherches (tableaux 2, 3, 4, 5 et 6). Les archives qui se sont révélées pertinentes ont été retranscrites avec l'aide de Maurice Legault, tout en conservant la mise en page d'origine. Elles sont placées en annexe de ce mémoire. Enfin, les bateaux associés au type de chatte dans les archives ont été intégrés dans un tableau ce qui permet de comparer plus facilement leurs caractéristiques respectives (tableau 7).

La documentation iconographique vient compléter la documentation écrite et témoigne visuellement d'une certaine réalité architecturale dans un contexte donné. Les gravures, peintures et dessins proviennent de divers ouvrages, qui ne sont pas nécessairement contemporains. Les maquettes de bateaux ont été abordées, car elles permettent d'observer les caractéristiques architecturales en trois dimensions. Certaines sont mentionnées dans les

ouvrages de Louis Lacroix, tandis que les plus récentes, réalisées par des passionnés, figurent dans des articles rédigés par des membres d'associations qui s'intéressent à ce sujet.

La découverte d'une épave ou d'un fragment d'épave permettrait d'étayer de nombreuses hypothèses. Malheureusement, les éléments archéologiques sont ténus. Les plans sont également peu nombreux. La volonté d'expliquer les causes probables pouvant conduire à un manque d'éléments archéologiques est alors apparue.

Une enquête orale a également été menée sur le terrain, auprès de la population du Pays de Retz, territoire dans lequel aurait navigué ce caboteur amphidrome. Ces passionnés ont déjà abordé le sujet, parfois depuis de nombreuses années, et leurs témoignages ont été intégrés au mémoire. Ils ont également récolté des documents en lien avec ce sujet qui m'ont été gracieusement transmis.

Après la création du corpus documentaire centré sur le sujet, des ouvrages et articles généraux en lien avec l'archéologie navale, l'architecture navale et la fouille d'épaves de caboteurs ont été consultés. Cela a permis d'acquérir des connaissances transversales sur le sujet de l'archéologie navale, mais également d'avoir une compréhension plus précise des plans d'architectures navales et de rechercher d'éventuelles constructions similaires.

I.1.2 Le développement d'une problématique et des hypothèses de recherche

À partir des connaissances acquises lors de la phase de recherche, il a fallu élaborer une problématique servant de fil conducteur au développement. Cette problématique tient compte de la volonté de décrire et de comprendre ce type d'embarcation dans son entièreté et plus particulièrement les bateaux amphidromes de la baie de Bourgneuf. Un des objectifs étant de réaliser un bilan documentaire, il est pertinent de commencer par une approche globale des sources et de les confronter. La nécessité étant d'intégrer l'embarcation à un milieu et à un contexte précis, il est primordial de présenter le contexte géographique et historique de la baie de Bourgneuf, pour aborder le contexte historique de la navigation. Puis, il est essentiel d'analyser les caractéristiques de l'embarcation en fonction des spécificités du milieu pour tenter de comprendre les raisons de la construction, de l'utilisation et de la disparition d'une telle embarcation. Ces connaissances permettent d'aborder les conditions de navigation mais soulèvent également plusieurs questionnements quant à la conception. On peut se demander si les caractéristiques architecturales de ces bateaux sont adaptées au milieu ou aux besoins, ce qui pourrait expliquer la polyvalence des embarcations de ce type, mais aussi, son évolution

architecturale. Les charpentiers ont pu faire des choix au niveau de la sélection des essences ce qui démontrerait une certaine intégration au milieu environnemental de l'époque. Cette embarcation de la baie de Bourgneuf pourrait être caractéristique du territoire dans lequel elle évolue. Les réflexions sur ce type d'embarcation sont donc nombreuses et l'objectif de ce mémoire est de tenter d'y répondre à travers une première approche documentaire.

I.2 Présentation de la zone d'étude

I.2.1 Situation géographie de la baie de Bourgneuf actuelle

La baie de Bourgneuf est localisée sur la côte atlantique de la France, bordée par les départements de la Loire-Atlantique et de la Vendée. Elle est délimitée au nord-ouest par la pointe Saint-Gildas à Préfailles et au sud-ouest par l'île de Noirmoutier, elle-même séparée du continent par le goulet de Fromentine. Elle longe ainsi la côte sud du Pays de Retz, le littoral du marais breton et le côté est de l'île de Noirmoutier (figure 1).

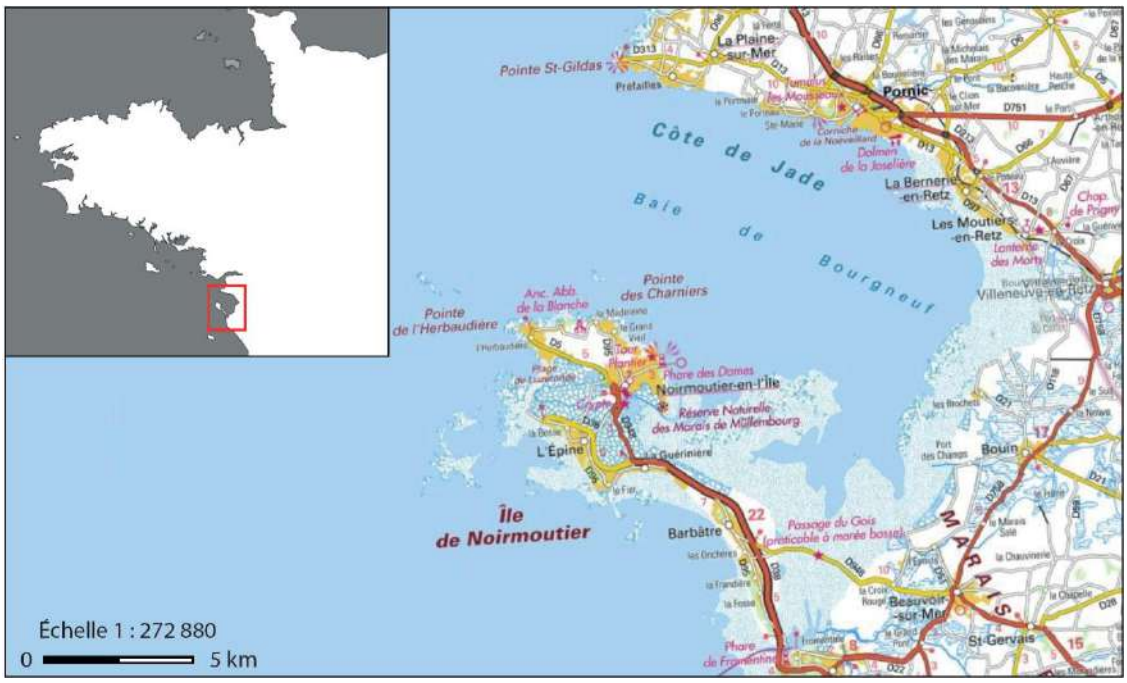


Figure 1 : Carte de la baie de Bourgneuf et localisation régionale de la baie de Bourgneuf (Source : IGN).

La baie est exposée aux vents d'Ouest mais elle demeure abritée, notamment grâce à l'île de Noirmoutier. Elle forme ainsi un port et un abri naturel exploité par les hommes. De nombreux navires ont fréquenté la baie jusqu'à qu'elle ne soit plus praticable par ces derniers à cause de son envasement progressif dès la fin du Moyen Âge. Le niveau du rivage de la baie a en effet connu de nombreuses oscillations en raison d'un phénomène d'alluvionnement. Ce phénomène

consiste en un dépôt argileux ou sableux émergé qu'ont laissé des eaux par des sédimentations successives. Aujourd'hui, quelques bateaux de pêches, de plaisances et caboteurs y naviguent encore. L'évolution de la baie apporte des renseignements sur les conditions de navigation mais également sur l'implication du commerce local (Lacroix 1996 : 1 ; Sarrazin 2019 : 70).

I.2.2 Contexte historique de la baie de Bourgneuf du XIVe au XIXe siècle

Au temps de Louis XIV apparaît l'expression « baie de Bourgneuf » car la ville de ce nom connaît une grande prospérité. Elle a été un centre important pour le commerce du sel au XVIIe siècle, en plus de disposer d'installations liées à cette production (Soret 1990 : 374). Cette expression est toujours d'actualité, mais, au Moyen Âge, la baie de Bourgneuf était appelée « baye de Bretagne ». Ce terme de « baye » semble dériver du mot abbaye, car les moines contrôlaient la production salicole. Boutin et Sarrazin indiquent que d'après le dictionnaire historique Robert, les premières apparitions du mot « baie » concernent le site de Noirmoutier et de Bourgneuf. Suite à une erreur orthographique, « l'abaie » est devenue « la baie ». Puis, la baie de Bourgneuf réputée pour ses salines a fait évoluer l'influence du moyen français « baee », (grenier à sel, saline). « Baie » est donc avant tout un nom propre désignant la baie de Bourgneuf. Au XVe siècle le mot finit par désigner un petit golfe comme c'est toujours le cas aujourd'hui (Boutin 1993 : 15 ; Sarrazin 2007 : 33).

La baie de Bourgneuf a constitué un grand centre de production de sel. À la fin du Moyen Âge, il s'agit de la principale région productrice et exportatrice de sel marin atlantique vers les pays du Nord, et grâce à la Loire et ses affluents, vers le royaume de France. Le sel était une denrée indispensable à la vie des hommes notamment pour la conservation du poisson et autres aliments. À son apogée, entre le XIVe et le XVIe siècle, la baie est l'un des complexes portuaires les plus fréquentés de la côte atlantique. De nombreux navires issus des villes marchandes de l'Europe de Nord, les navires hanséatiques, venaient se ravitailler en sel. L'année 1473 marque l'apogée du commerce du sel avec les pays nordiques (Boutin 2002 : 24). Une ordonnance de 1468 du duc François II, relative à l'étier reliant Bourgneuf à la mer évoque « le havre et port de mer nommée la Bae » comme étant « l'un des plus beaux havres de notre païs[3] » (Guilloux 1923 : 21 ; Sarrazin 2019 : 68, 86). Le tableau *Le chargement de sel* de Théodore de Kolly rappelle cette époque. La scène se déroule à Noirmoutier et représente un chargement de sel sur un brick-goélette échoué dans un étier. Au second plan figure une saline (figure 2).

[3] Archives départementales de Loire-Atlantique, Cote B, 6, folio 70, verso.

Figure 2 : Théodore de Kolly, *Le chargement de sel*, avant 1828, Musée des Traditions de l'Île de La Guérinière, peinture sur papier.

Mais l'enlisement progressif de la baie a fini par restreindre l'accès aux bateaux d'un fort tonnage dans certains ports. L'eau salée n'atteint que rarement les marais salants dont l'exploitation est devenue difficile, et certains sont alors abandonnés. Dès le XVe siècle des plaintes contre l'envasement sont signalées et augmentent fortement au XVIIIe siècle (Guilloux 1923 : 83). En 1815, l'accès au port de Bourgneuf est difficile pour des navires jaugeant 25 tonneaux alors qu'auparavant des navires de 150 tonneaux pouvaient s'y rendre (Binet 1999 : 72). Au XVIIIe siècle, le Dain, un large bras de mer séparant l'île de Bouin du continent, se sédimente, aboutissant ainsi au rattachement complet de Bouin qui n'est alors plus une île (Frapel 1989-1991 : 24 ; Sarrazin 2007 : 47 ; 2019 : 69, 73). Malgré la mise en place de curages ou de dragages, l'envasement ne peut être arrêté et se confirme encore au XIXe siècle ce qui amena au déclin du commerce maritime du sel et par la même occasion, de la ville de Bourgneuf (Sarrazin 2007 : 50). Pour se procurer du sel, les pays de la Hanse se tournent vers Brouage, entre la Charente et la Seudre, puis vers le Portugal à Setùbal (Guilloux 1923 : 27 ; Boutin 2002 : 2). De nombreux ports identifiés dans les sources médiévales et modernes ont disparu entre le XVIIe et le XIXe siècle. Ils n'existent plus car ils sont colmatés dans la vase, en retrait de la côte. Pour ceux qui n'ont pas disparu, ils ont perdu de leur importance à cause de l'effondrement du commerce du sel et parce qu'ils ne peuvent plus recevoir les grands bateaux (Sarrazin 2019 : 86). Les étiers sont également comblés et deviennent impraticables à la navigation. En 1770, l'étier de la Taillée qui conduisait à Bourgneuf, était large d'une

soixantaine de mètres et permettait le passage des grands navires, tandis qu'en 1818, il n'est plus qu'un simple ruisseau de trois mètres de large, à sec par basse mer (Lacroix 1993 : 7 ; Sarrazin 2007 : 48). Les salines de la baie de Bourgneuf, qui pendant plusieurs siècles ont ravitaillé les pays de la Hanse, ne sont plus représentées que par quelques marais, principalement répartis dans l'île de Noirmoutier. Au XIXe siècle, les caboteurs et bateaux de pêches fréquentent encore la baie de Bourgneuf mais les navires étrangers désertent les rives de la baie (Soret 1990 : 375-378 ; figures 3 et 4).

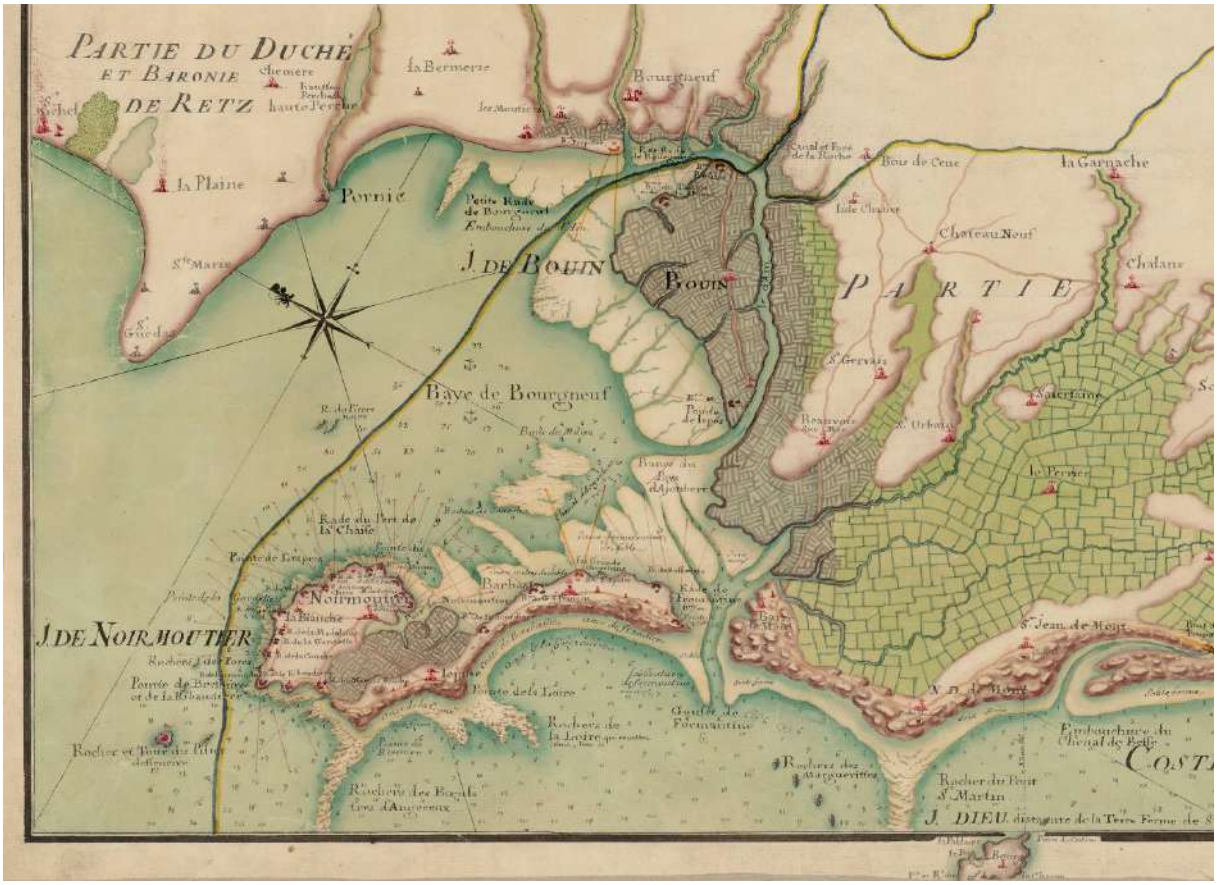


Figure 3 : Carte de la baie de Bourgneuf, d'après la *Carte générale qui comprend les Isles de Bouin, Noirmoutiers, le bas Poitou, l'Aunis, la Saintonge […]*, carte de C-F. Masse, 1755 (Source : BnF).

Figure 4 : Carte de la baie de Bourgneuf, d'après la *Carte générale de la France*, C-F. de Cassini de Thury, 1783-1786 (Source : BnF).

Sur cette carte de la baie de Bourgneuf réalisée par César-François de Cassini de Thury entre 1783 et 1786, on constate que Bouin est rattachée au continent, tandis que sur la carte de Claude-Félix Masse datant de 1755, Bouin est encore une île.

II. LES SOURCES

II.1 Sources écrites

II.1.1 Littérature régionale

À ce jour, il n'a été trouvé aucun ouvrage de la Renaissance mentionnant la chatte. Le capitaine Louis Lacroix (1877-1958), originaire de La Bernerie-en-Retz, est la source contemporaine principale évoquant les embarcations amphidromes dans deux ouvrages : *La Baye de Bretagne, Histoire de la Baie de Bourgneuf et de son littoral* publié en 1942, et *La Bernerie, Son Histoire à travers les âges* en 1953. Grâce à ses discussions avec les derniers marins ayant navigué à bord de ces embarcations, il a acquis de nombreuses connaissances sur le sujet. Son expérience en mer lui a permis de comprendre les subtilités de ce bateau, que ce soit au niveau de la manœuvre ou de la pêche et de les restituer à l'écrit. Ces livres seront repris par beaucoup d'auteurs souhaitant traiter ce sujet dont François Beaudouin (1929-2013), réputé pour son approche anthropologique des bateaux dits traditionnels comme étant : « acteurs et témoins d'histoire » (Rieth 2019 : 22, 183). Dans son ouvrage *Bateaux des côtes de France,* il a la volonté de répertorier les différents bateaux naviguant le long des côtes françaises. On retrouve aussi Emile Boutin (1919-2013), originaire du Pays de Retz, qui consacre le chapitre intitulé « les chattes perdues » à ces bateaux dans *Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire*. Louis Gautier, ancien maire de 1926 à 1945 de La Bernerie-en-Retz, dédie également un chapitre à ces embarcations dans *La Bernerie, son histoire*. De nombreux autres auteurs venant de la baie de Bourgneuf ont évoqué cette embarcation. Le contenu de ces ouvrages sera abordé au fil du développement du mémoire.

II.1.2 Dictionnaires

Plusieurs ouvrages, notamment des anciens dictionnaires de marine, mentionnent directement les navires du type chatte, se rapprochant grandement des allèges et des bateaux de servitude.

Ainsi, Georges Guillet de Saint-George dans la troisième partie *L'art de la navigation* de son ouvrage *Les Arts de l'homme d'épée ou le dictionaire du gentilhomme* est le premier auteur, à notre connaissance, à mentionner ce navire en 1680 : « Une chatte est une barque, ronde de hanches & d'épaules, rase et sans aucun accastillage, appareillé à deux mâts, dont les

voiles portent des bonnettes maillées. Les moindres sont de soixante tonneaux. Elles servent à transporter du canon, & les provisions des vaisseaux. » (Guillet de Saint-George 1680 : 363).

En 1687, Nicolas Desroches dans *Dictionnaire des termes propres de marine* donne une courte définition : « Une Chatte, c'est un bâtiment qui porte la carguaison, ou ce qu'il faut pour charger un Navire. » (Desroches 1687 : 119).

Nicolas Aubin reprend la définition donnée par Georges Guillet dans *Dictionaire* de *marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, « C'est une barque qui a les hanches & les épaules rondes, dont les moindres sont de soixante tonneaux, elle est rase, grossièrement construite, presque sans façons, & sans aucun acastillage ; apareillée à deux mâts dont les voiles portent des bonnettes maillées. On s'en sert à transporter du canon & les provisions d'un vaisseau. » (Aubin 1702 : 198-199).

Le premier volume du *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots François, tant vieux que modernes, & les Termes des sciences et des arts* d'Antoine Furetière indique : « Barque qui a les hanches, & les épaules rondes ; elle est sans aucun acastillage ; appareillée de deux mâts, dont les voiles portent des bonnettes maillées. La chatte est du port de soixante tonneaux. On s'en sert à porter du canon, & les vivres d'un vaisseau. » (Furetière 1708 : vol. 1, n.p.).

Dans le troisième tome de l'*Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* de Denis Diderot et Jean-Baptiste le Rond d'Alembert, deux définitions de la *chatte* sont données : « C'est une espèce de barque qui a les hanches & les épaules rondes, & qui est communément du port de soixante à cent tonneaux. Elle est rase, grossièrement construite & sans aucun acastillage. Elle n'a que deux mâts, dont les voiles portent des bonnettes maillées. Elles servent à charger & décharger les vaisseaux. » puis « *autrement* traversier, *terme de Pêche*, sorte de bateau à trois mâts. » (Diderot et d'Alembert 1751-1765 : 252).

Dans le premier volume de *Éléments de l'Architecture navale, ou traité pratique de la Construction des vaisseaux*, Henri Louis Duhamel du Monceau mentionne le bateau à trois reprises. Dans la préface, il est indiqué « Il est nécessaire d'avoir encore des Flutes, des Gabares, des Chattes, en un mot des Bâtimens de charge, dont la perfection consiste à être d'un grand

Port & à pouvoir naviguer avec peu de monde ». Puis plus loin : « Enfin une Chatte de 70 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot, pèse 230 tonneaux ». Enfin une définition est donnée : « Grosse barque presque sans façons ni acastillage ; ce Bâtiment est ordinairement appareillé à deux mâts, & sert à porter aux Vaisseaux en rade les effets pesans, comme les canons, les ancres, &c. ». (Duhamel du Monceau 1752 : xj, 331, 415).

Alexandre Saverien dans son premier volume du *Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine* donne une définition puis les proportions générales d'une chatte : « Barque ronde de hanches & d'épaules, grossièrement construite, presque sans façons, & sans aucun accastillage, n'ayant que deux mâts garnis de voiles, qui portent des bonnettes maillées, & du port d'environ soixante à quatre-vingts tonneaux. Son usage est de transporter le canon et les provisions du vaisseau. Voici les proportions générales de ce bâtiment.

PROPORTIONS GÉNÉRALES D'UNE CHATTE.

	Pieds.	Pouces.	
Longueur	50	0	
Largeur	16	6	
Hauteur de l'étambord	12	0	
Hauteur de l'étrave	13	0	
Bord	7	6	» (Saverien 1758, p. 242-243).

Ces dimensions converties en mètres nous donnent 15,24 m de longueur pour 5 mètres de largeur. La hauteur de l'étambot est de 3,6 mètres, la hauteur de l'étrave est de 3,9 mètres et le bord de 2,3 mètres.

Les premiers tomes de l'*Encyclopédie méthodique Marine* de Honoré-Sébastien Vial du Clairbois et Étienne-Nicolas Blondeau et du *Manuel des marins ou Dictionnaires des Termes de Marine* de Jacques Bourdé de Villehuet donnent la même définition : « C'est une espèce de gabarre propre à charger & décharger les vaisseaux : c'est une allège » (Bourdé de Villehuet 1773 : 114 ; Vial du Clairbois, Blondeau 1785 : 339).

Dans le *Dictionnaire de la marine françoise, avec figures,* Charles Romme propose la définition suivante : « Petit bâtiment de charge qui sert quelquefois d'allège. C'est une espèce

de gabarre qu'on emploie, et pour des voyages de cabotage, et pour faciliter le chargement ou le déchargement des grands vaisseaux. » (Romme 1813 : 141).

Le *Dictionnaire de Marine* du vice-amiral Willaumez développe d'abord une définition de la chatte comme étant une « sorte de grappin sans oreilles », puis : « Chatte, espèce de chasse-marée à fond un peu plat, qui fait la pêche dans les courreaux ; mais qui en diffère cependant par le gréement et la construction ; elle monte son gouvernail indifféremment à chaque bout, porte un grand mât au milieu, et un petit à chaque extrémité. Ces derniers ont une petite inclinaison vers le grand mât. Leurs voiles s'amurent sur le bord, du côté qu'on veut avoir au vent, dès en appareillant : changeant de route sans virer, elle conserve le même bord au vent. Les arcs-boutans placés aux deux bouts de la chatte ne servent que pour les cordages de la drague. Ce bâtiment ne vire pas de bord, il change seulement ses voiles lorsqu'il louvoie, l'avant devient l'arrière, et réciproquement. Cette sorte de bâtiment est particulière à Rhuis, au Croisic, à Noirmoutiers et aux environs. La longueur d'une chatte varie de 32 à 40 pieds ; largeur au milieu, environ 13 pieds ; creux, 5 pieds, et tirant d'eau, 2 ½. Le grand mât a la longueur de la quille. – D'autres chattes servent d'allège dans les ports et les rades, principalement à Rochefort. Ces sortes de chattes, ou petites gabarres, sont originairement de construction de Rhuis. – Le nom de chatte est aussi donné, sur la Charente, aux barques citernes qui portent de l'eau aux bâtiments en rade de l'île d'Aix. » (Willaumez 1831 : 146-147).

Jules Lecomte dans son *Dictionnaire pittoresque de Marine* présente une longue définition. Il évoque d'abord une « sorte de grand croc en fer » puis indique que « on donne aussi le nom de *chatte* à un bâtiment caboteur en usage dans quelques petits ports de la Bretagne, et particulièrement dans celui de Pénerf, à l'entrée de la Vilaine. Ce petit navire, ainsi que les marins qui en ont adopté l'usage, sont remarquables sur la côte bretonne, où, plus qu'ailleurs, les genres variés de navires, ainsi que la science et les mœurs des marins, à part de légères différences, tiennent à un ensemble unitaire. La *chatte*, par ses formes, son système de voilure et sa manière de naviguer, n'a aucune analogie avec les nombreuses espèces de bâtiments côtiers de ce littoral. Pointue et relevée des deux bouts, souple et légère, médiocrement finie, la *chatte* porte trois mâts grêles et mal faits, presque nus. Celui du milieu est le plus grand ; sa pose est droite. Les deux autres, placés aux extrémités, penchent légèrement vers celui du milieu. Trois voiles en forme de carrés longs, et mal suspendues à leurs vergues, sont les seules qu'elle peut déployer. Les extrémités de la *chatte*, semblables de formes, n'ont pas de désignation fixe ; elles peuvent tour à tour être l'avant ou l'arrière du bâtiment, et, dans ce but

chacune porte un gouvernail qui peut être facilement ôté et remis, selon qu'elle devient avant ou arrière. Cette particularité dispense la *chatte* de virer de bord ; pour changer sa route son évolution consiste à retirer le gouvernail de sa poupe, qui devient sa proue, *et vice versa* ; orienter ses voiles, et se ranger au vent : manœuvre prompte et facile, que les autres navires exécutent lentement. La *chatte*, pour s'arrêter, ne fait pas usage d'ancres ; ces machines sont remplacées par deux grappins en fer, qui figurent sur chaque extrémité du bâtiment comme les griffes de l'animal dont il a pris le nom, et à l'aide desquelles il se cramponne sur le fond des rades, et y résiste quand les autres navires chassent par la violence du vent. Les marins de ces mystérieux petits vaisseaux, comparés à ceux des autres bâtimens de cette partie de la Bretagne, présentent aussi des différences tranchées. Leurs habitudes, leur science et leur langage maritime ne sont pas les mêmes. Ils se mêlent rarement aux autres caboteurs ; ils se mettent en mer à des heures différentes, et le plus souvent c'est la nuit. Telles circonstances atmosphériques redoutées des autres marins sont mises à profit par eux. Enfin, dans ce qu'une *chatte* et son équipage présentent d'étrange et de sournois, l'observation cherche et veut trouver l'origine de son nom. Les autres marins côtiers du pays attachent à ce singulier navire un préjugé traditionnel, dans lequel la superstition entre pour quelque chose ; ils ne manquent pas de se demander avec certain émoi, en arrivant au port, s'ils ont rencontré ou aperçu une *chatte* dans leur navigation. » (Lecomte 1835 : 109-110).

À la définition de « chatte » dans le *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Alexandre Sarrazin de Montferrier mentionne dans un premier temps un « grappin à émérillon ». Il indique ensuite : « divers petits bâtimens qu'on emploie au cabotage ou au chargement et au déchargement des grands navires prennent le nom de *chattes*. On donnait jadis le nom de *chat* à un bâtiment de commerce des mers du Nord, arrondi aux deux bouts. (Montferrier 1841 : 181).

A la définition de « bâtiment », il donne une autre définition du mot chatte : « Navire commun à Rhuis, au Croisic, à Noirmoutiers et aux environs. Il est employé à la pêche, monte son gouvernail indifféremment à chaque bout, porte un grand mât au milieu et un mât plus petit à chaque extrémité. Lorsque ce bâtiment louvoie, il prend les amures de l'autre bord, en changeant les voiles et en plaçant le gouvernail à l'autre bout. » (Montferrier 1841 : 132).

Dans le *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur*, Pierre de Bonnefoux et François-Edmond Pâris indiquent d'abord le sens de « grappin sans oreilles » puis donnent trois autres

définitions: « Une chatte est encore une espèce de chasse-marée à fond un peu plat, qui s'occupe principalement de faire la pêche ; mais qui diffère du chasse-marée, en ce que la Chatte peut monter son gouvernail indifféremment à l'avant ou à l'arrière : elle a un grand mât au milieu, et un plus petit vers chaque extrémité, s'inclinant, chacun un peu, vers le grand mât ; les voiles s'amurent du bord que l'on désire présenter au vent ; par suite de ces dispositions, l'avant peut devenir l'arrière, ou l'arrière, l'avant ; et on louvoie sans virer de bord. La longueur d'une telle Chatte varie de 10 à 15 mètres. Sa largeur en a environ 2 ½, et son creux, près de 2. Cette sorte de navire est particulière au Croisic et à Noirmoutiers.
On appelle aussi Chatte, une sorte de bâtiment gros et renforcé dans sa charpente, destiné à porter quelques canons de fort calibre, pour défendre l'entrée d'un port ; il est peu probable que de semblables constructions soient renouvelées.
A Rochefort, le nom de Chatte se donne quelquefois à une allége, ou à une petite gabare faisant le service du port ou celui de la rade, et même aux citernes. » (De Bonnefoux et Pâris 1848 : 186).

Augustin Jal évoque d'abord la chatte dans le premier volume d'*Archéologie navale* : « Je ne sais si la Chatte, ce petit bâtiment de transport qui a un gouvernail à chaque bout, un gréement et une voilure dont la pondération est telle que tout devant, soit comme derrière ; qui louvoie sans changer de côté, est une descendante des navires suioniens ; mais on la trouve dans les baies du Morbihan et de la Vendée, sur cette côte fréquentée par les Danois au temps de leurs expéditions de piraterie, et qui a gardé un long souvenir de ces conquérants du Nord. […] Dans une pensée de progrès, M. l'amiral Willaumez, praticien habile et ingénieux, imagina une corvette qui n'aurait pas eu besoin de virer de bord et qu'il appela *Amphisdrome* ; ce bâtiment ne fut pas adopté, ce qui ne veut pas dire qu'il ne fût pas bon. Est-ce le navire germain de Tacite qui a grandi sous la main de M. Willaumez ? Est-ce le Prao-Volant ou la Chatte du Croisic qui a donné l'idée de l'*Amphisdrome* ? Je l'ignore. » (Jal 1840 : 124).

Les navires suioniens évoqués par Augustin Jal font référence aux navires de Suède. Dans l'*Encyclopédie Méthodique, Géographie ancienne,* il est indiqué que le terme « Suioniens » est le nom français ancien et le nom moderne est « Sueonie ». (Mentelle 1792 : 681). Dans *Description de toutes les Parties du Globe terrestre, enrichie de Cartes Géographiques*, la Suéonie correspond à la Suède propre, une appellation traditionnelle d'une partie de la Suède (Vaissète 1755 : 248)

Puis dans *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, il donne une nouvelle définition plus complète : « Nom d'un bâtiment de transport servant d'allège pour le chargement et le déchargement des navires, et faisant le cabotage. Il y a dans les baies du Morbihan et de la Vendée des Chattes qui font surtout la pêche ; leurs deux extrémités sont égales, et elles montent leur gouvernail indifféremment à l'un ou à l'autre cap ; quand elles louvoient, leur voilure est disposée de telle sorte qu'elles peuvent ne jamais virer de bord. » Il cite ensuite les définitions de Guillet et Desroches puis le recueil de Pierre-Jacob Guéroult du Pas, *Les différents bâtiments de la mer Océane* (1710) : « offre la figure d'une Chatte qui, pour le corps, satisfait assez bien au signalement tracé par Guillet, mais qui en diffère beaucoup quant à la mâture. Ce navire, en effet, à trois mâts verticaux, dont le grand et le mât de misaine portent basses voiles, huniers et perroquets, et le mât d'artimon : perroquet de fougue et artimon latin. Sous le dessin du navire, Guéroult a écrit, « Chatte, gros bâtiment depuis deux cents jusqu'à six cents tonneaux ; apportant du Nord en France des mâts, planches, goudrons, etc. ; une Corve est plus petite ». » (Jal 1850 : 462).

Le troisième volume du *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle* donne une plusieurs définitions : « Espèce d'allège usitée dans les ports. || Sorte de grappin avec lequel on saisit au fond de l'eau un cordage tendu par l'ancre ou tombé accidentellement à la mer. || Espèce de chasse-marée à fond un peu plat employé à la pêche. » Puis il décrit un bateau employé au cabotage et un autre bateau employé par les Paraguayens : « « Les chattes sont des petits bâtiments qu'on emploi au cabotage ou au chargement et au déchargement des grands navires. Ce genre de bâtiments à une origine ancienne. Dans un manuscrit de la bibliothèque du Vatican, il est question d'une *chata* faisant partie de l'armée espagnole en 1585, à l'expédition de Tercera. « Les vaisseaux soubtils, dit A. de Conflans (1512-1522), sont galleres bastardes, esquiffes, *chates*, pour descharger et charger caraques ».

Parmi les *chattes* en usage en France, le type le plus remarquable est une sorte de chasse-marée particulier aux côtes de Bretagne. C'est un petit navire pointu et relevé des deux bouts, souples et léger, médiocrement fin, avec trois mâts grêles et mal faits, presque nus. Celui du milieu est le plus grand ; sa pose est verticale. Les deux autres, placés aux extrémités, penchent légèrement vers celui du milieu. Trois voiles en forme de carrés longs, et mal suspendues à leurs vergues, sont les seules qu'elle puisse déployer. Les extrémités de la *chatte*, semblables de formes, n'ont pas de désignation fixe ; elles peuvent tour à tour être l'avant ou l'arrière du bâtiment, et chacune porte un gouvernail qui peut être facilement ôté et remis selon qu'elle

devient avant ou arrière. Cette particularité dispense la *chatte* de virer de bord ; pour changer sa route, son évolution consiste à retirer le gouvernail de sa poupe, qui devient sa proue, et *vice versa*, orienter ses voiles et se ranger au vent, manœuvre prompte et facile, que les autres navires n'exécutent que lentement. La *chatte*, pour s'arrêter, ne fait pas usage d'ancres ; elles sont remplacées par deux grappins en fer, qui figurent sur chaque extrémité du bâtiment comme les griffes de l'animal dont il a pris le nom, et à l'aide desquels il se cramponne sur le fond des rades, et y résiste quand les autres navires chassent par la violence du vent. » La partie de la définition présentant les marins naviguant sur ce bateau de Jules Lecomte est ensuite mentionnée. Puis la définition évoque les chattes employées par les Paraguayens : « Dans ces derniers temps, on a beaucoup parlé des *chattes* employées par les Paraguayens contre les navires du Brésil. Ces nouvelles *chattes* sont des baleinières de 12 à 15 m. de longueur sur 4 à 5 m. de largeur, et armées d'un canon. Leur extrémités sont verticales et à angle très-aigu. Elles sont construites avec des bordages de 0 m. 06 à 0 m. 08, d'un bois très-dur, connu dans l'Amérique du Sud sous le nom de *quebracho colorado.* À la partie supérieure se trouve un bordage encore plus épais, formant saillie à la manière d'une préceinte. A l'intérieur, à quelques centimètres du plat-bord, est placé un bordage épais et large, qui constitue un petit pont tout autour du bateau, et, en s'élargissant aux deux extrémités, y forme une teugue. C'est sous ce pont que se placent les obus et les mitrailles, et c'est sous la teugue arrière que l'on renferme l'approvisionnement de poudre. La *chatte* est à fond plat ; elle porte un canon de 68, dont l'affût, placé sur une plate-forme très-solide située à l'avant, fait partie même du bâtiment, ou y est solidement attaché. Le corps de l'affût ne dépasse le plat-bord que de la hauteur nécessaire pour obtenir un tir horizontal de la pièce. Le pointage en élévation se fait au moyen de vis et de coins de mire ; le pointage en direction s'obtient, au signal du chef de pièce, par la manœuvre d'amarres placées convenablement à terre ; les hommes les manœuvrent de l'intérieur et sans se montrer. Le recul de la pièce se fait sentir directement sur la *chatte* elle-même. Pour charger la pièce, deux canniers sautent sur la teugue avant, introduisent la charge et disparaissent. Les *chattes* sont ordinairement montées par une quinzaine d'hommes. On les remorque et on les place à leur poste de combat pendant la nuit. Toutefois les Paraguayens, placés sur le pont et armés de pagaies savent au besoin les manœuvrer avec adresse et célérité. D'après certains rapports, il parait qu'elles n'ont pu être coulées que par des boulets les prenant par le travers. Ceux qui les frappaient par l'avant ricochaient, à cause de leur forme, sur le bois de fer dont elles sont faîtes. Les soldats paraguayens les construisent eux-mêmes et en peu de temps. Elles ne calent que 0 m. 30, et ne dépassent le niveau de l'eau que de 0 m. 50. Leur canon est monté sur affût à coulisse et à brague, et tourne en rasant le plat-bord. » (Larousse 1867 : 1092).

Dans le dixième tome de *La grande encyclopédie, inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts* sous la direction de Marcellin Berthelot, une courte définition est donnée : « Sorte de chasse-marée à fond plat, dont on peut, à volonté, monter le gouvernail devant ou derrière », avant de poursuivre par celle d'un « petit grappin sans oreilles » dont il décrit l'usage. (Berthelot 1885 : 928).

Dans *Histoire des Navires, des origines au XIXe siècle* de Georges Trogneux qui reprend le livre *Notice Historique sur les divers modes de transports par mer*, publié à l'origine en 1889, l'auteur parle des chattes qui étaient encore employées : « On voit encore de nos jours la chatte, petit bateau de transport des côtes de Bretagne, qui possède un gouvernail à chaque extrémité et une voilure balancée de façon à permettre la marche dans les deux sens qui évite les virements de bord, souvent dangereux avec des courants et des vents violents. » (Trogneux, 2001 : 41).

Plus récemment, dans l'*Encyclopédie des voiliers* de Dominique Buisson, on trouve plusieurs définitions décrivant différents bateaux : « Probablement du portugais *de fundo chatto*, à fond plat. Sorte d'allège employée au transport intérieur des marchandises dans un port. C'est également un chasse-marée à fond plat, dont le gouvernail peut se fixer à l'un ou l'autre extrémité de la coque ; on le trouve surtout en baie de Bourgneuf, entre le continent et l'île de Noirmoutier. C'est encore un petit bâtiment à voile du XIXe siècle armé d'un canon. La chatte est surtout un bateau de pêche utilisant la chatte, un grappin sans empattement attaché à la pointe du filet et servant à le « piquer » au fond de la mer. La chatte de pêche, naviguant entre la presqu'île de Quiberon et le sud de l'estuaire de la Loire, est un bateau symétrique de coque et de voilure qui disparaît à la fin du XIXe siècle. Le mât, centré, porte une grand-voile trapézoïdale à la bordure inférieure presque aussi longue que le bateau. A chaque extrémité, légèrement surélevé, un mât court et vertical porte une petite voile carrée. Les deux très longs hale-à-bord tendant le filet complètent cette symétrie parfaite du bateau. » (Buisson 1994 : 105).

Georges Guillet (1680), Nicolas Aubin (1702), Antoine Furetière (1708), Denis Diderot et Jean-Baptiste le Rond d'Alembert (1751-1756) et Alexandre Saverien (1758) livrent une définition similaire. Celle d'une barque à deux mâts, ronde de hanches et d'épaules qui ne possède aucun accastillage et jaugeant 60 tonneaux. Diderot et d'Alembert ajoutent qu'il peut s'agir d'un bateau à trois mâts employé pour la pêche.

Henri Louis Duhamel du Monceau (1752) donne aussi cette définition d'une grosse barque sans accastillage mais jaugeant 230 tonneaux pour une longueur de 70 pieds ou 21 mètres.
Pour Nicolas Desroches (1687), Jacques Bourdé de Villehuet (1773), Honoré-Sébastien Vial Du Clairbois, Étienne-Nicolas Blondeau (1785), et Charles Romme (1813), il s'agit d'une allège faisant la liaison entre les gros bâtiments et le port ou la rade. Charles Romme quant à lui, assigne également la fonction de cabotage.
Le projet de corvette amphidrome de l'amiral Willaumez mentionné par Augustin Jal est intéressant à relever car il est possible qu'il soit à l'origine de cette distinction. Il est en effet le premier à attester textuellement en 1831, de l'existence de ces bateaux amphidromes en baie de Bourgneuf et dans le Morbihan. Son idée de corvette amphidrome provient de l'observation de ces caboteurs pouvant naviguer indifféremment dans un sens ou dans l'autre comme le précise justement Jal. L'*Elisa*, du capitaine Salaün, fut en effet mise à la disposition de l'amiral. Il souhaitait concevoir la corvette avec une coque symétrique, un gréement complet de trois-mâts carré et deux gouvernails. Les plans ont été déposés au ministère de la Marine mais le projet n'a jamais abouti (Willaumez 1831 : planche D' ; Lacroix 1996 : 167 ; figure 5).

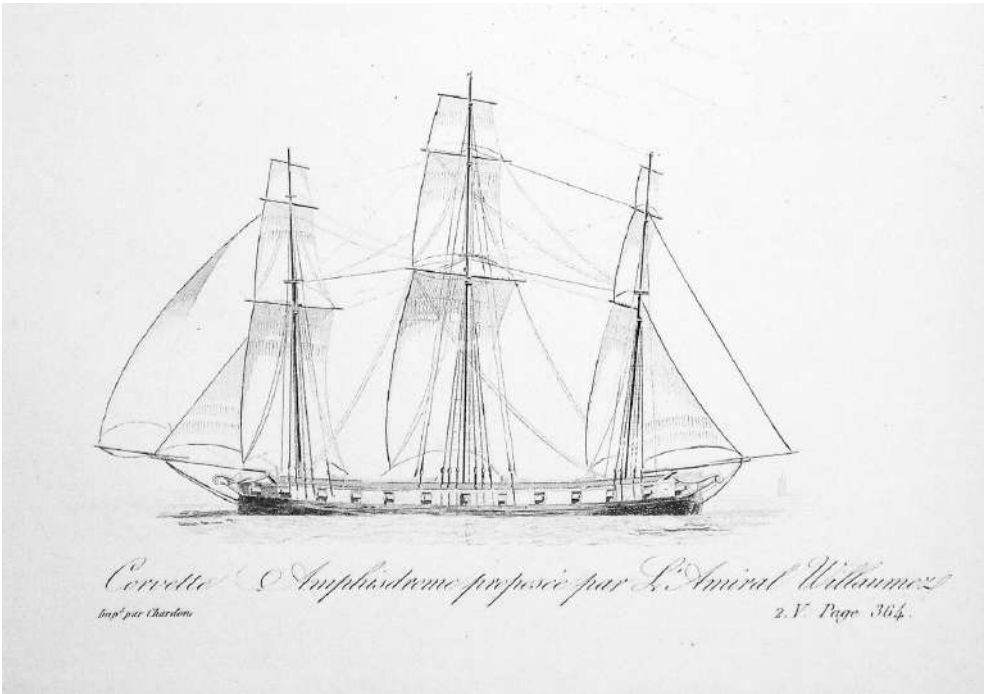


Figure 5 : Gravure de la corvette amphidrome, J-B. Willaumez, 1831, *Dictionnaire de Marine*, planche D'.

Willaumez indique qu'à Rhuis (comprendre Rhuys, dans le Morbihan), au Croisic et à Noirmoutier, la chatte est employée pour la pêche. Il en donne également les dimensions : la longueur est de 32 à 40 pieds soit, 10 à 12 mètres environ. La largeur au milieu de 13 pieds, ce

qui correspond à presque 4 mètres. Le creux est de 5 pieds, ou 1,5 mètre et le tirant d'eau de 2,5 pieds soit 0,7 mètre.

A Rochefort, elles sont employées comme allège mais sont originairement de construction de Rhuys. Il est donc probable qu'elles soient inspirées des modèles provenant de Rhuys. Enfin en Charente, il s'agit de barques citernes acheminant de l'eau pour les navires restés en rade de l'île d'Aix. Il évoque le caractère amphidrome de l'embarcation lui évitant le besoin de virer de bord.

Jules Lecomte (1835) évoque la capacité amphidrome de la chatte et, de même que Willaumez, la manœuvre à suivre pour virer de bord en déplaçant le gouvernail et en modifiant l'orientation des voiles. Il mentionne aussi le grappin du même nom servant au bateau pour s'arrêter. Le bateau est employé pour le cabotage dans les ports bretons, notamment à Pénerf.

Alexandre Sarrazin de Montferrier (1841) donne la définition d'une allège puis d'un caboteur. Il complète sa définition en évoquant le nom de « chat », donné aux navires du Nord employés pour le commerce (Lescallier 1791 : planche 19, figure 3 ; figure 6).

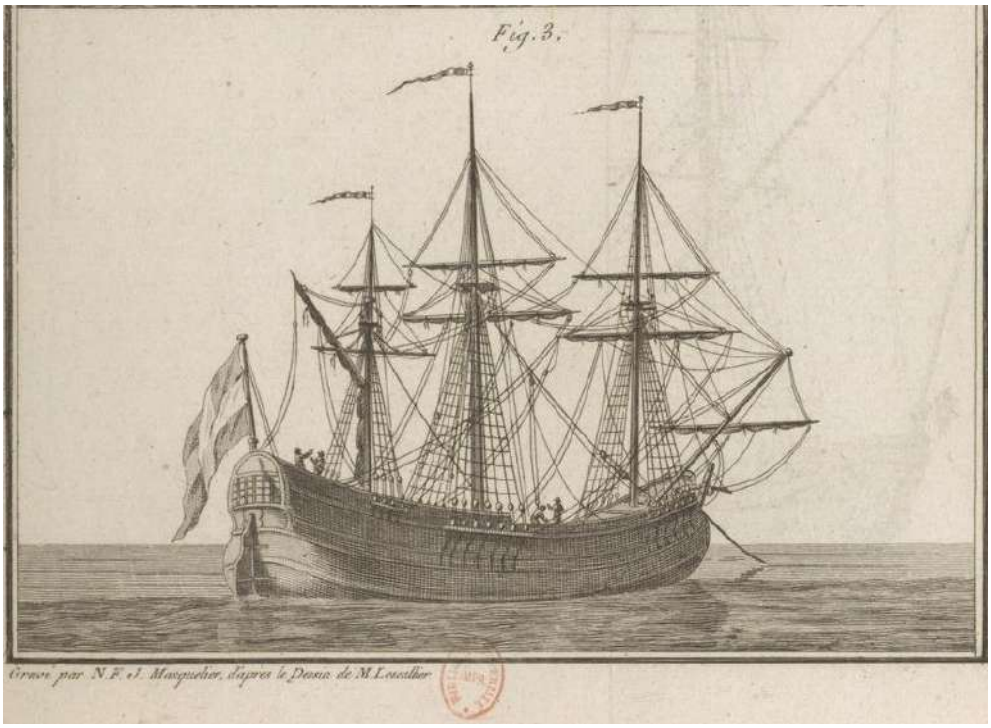


Figure 6 : Chat, bâtiment du Nord, D. Lescallier, 1791, *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtimens de mer*, volume 2, planche 19, figure 3, gravure par N.F.J. Masquelier, d'après le Dessin de D. Lescallier (Source : BnF).

Il indique aussi qu'il s'agit d'un navire à trois mâts employé pour la pêche à Rhuys, au Croisic et à Noirmoutier pouvant monter son gouvernail d'un côté ou d'un autre, donc amphidrome.

Pierre de Bonnefoux et François-Edmond Pâris (1848), reprennent la définition donnée par Montferrier de la chatte amphidrome employée pour la pêche. Mais il s'agirait également d'un gros bâtiment armé de canons pour défendre l'entrée d'un port. Il évoque aussi son emploi en tant qu'allège à Rochefort.

Augustin Jal (1840 et 1850) mentionne l'utilisation du bateau amphidrome en tant qu'allège, pour le cabotage et dans les baies du Morbihan et en Vendée, surtout pour la pêche. Il cite également Pierre-Jacob Guéroult du Pas qui dans son *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages* datant de 1710, donne un dessin et décrit un gros bâtiment de plusieurs centaines de tonneaux venant du Nord jusqu'en France.

Le dictionnaire de Pierre Larousse (1867) reprend les définitions déjà connues et en donne une nouvelle dans laquelle il décrit des baleinières armées d'un canon et employées par les paraguayens contre les navires du Brésil. Il faut relever que l'origine du nom et la construction de ce type de navire remonte peut-être au XVIe siècle. Une *chata* est mentionnée dans un manuscrit de la bibliothèque du Vatican comme étant employée par l'armée espagnole en 1585 dans l'expédition de Tercera.

L'encyclopédie rédigée sous la direction de Marcellin Berthelot (1885) évoque seulement la possibilité de monter le gouvernail indifféremment d'un côté ou d'un autre.

Georges Trogneux (1889) décrit un bateau amphidrome employé au cabotage le long des côtes de Bretagne et possédant un gouvernail à chaque extrémité.

Enfin, Dominique Buisson (1994), mentionne son utilisation pour le transport des marchandises, le bateau amphidrome pour la pêche et le bâtiment armé d'un canon au XIXe siècle.

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux donnés par les différents auteurs selon la date d'édition. Plusieurs définitions peuvent être données par un même auteur. Lorsque les informations sont connues, le tonnage (en tonneaux), la longueur (en mètres), la largeur (en mètres), le bord, le tirant d'eau en mètres), la fonction attribuée au bateau, les lieux qu'il fréquente, le nombre de mâts, peuvent être notés. Une brève description peut également être ajoutée (tableau 1).

Auteur	Date	Tonnage (en tx)	Longueur (en m)	Largeur (en m)	Bord	Tirant d'eau (en m)	Fonction/Activité	Lieux fréquentés	Nombre de mâts	Description
Guillet de Saint-George	1680	60					Transport de canons et provisions d'un vaisseau (Allège)		2	
Desroches	1687						Allège			
Aubin	1702						Transport de canons et provisions d'un vaisseau (Allège)		2	
Furetière	1708	60					Transport de canons et vivres d'un vaisseau (Allège)			
Diderot et d'Alembert	1751-1756	60 à 100					Allège		2	
							Pêche		3	Traversier
Duhamel du Monceau	1752	230	21				Transport des canons, ancres, etc. aux vaisseaux en rade (Allège)		2	
Saverien	1758	60 à 80	15	5	2		Transport de canons et		2	

							provisions d'un vaisseau (Allège)			
Bourdé de Villehuet	1773						Allège			« Espèce de gabarre »
Vial Du Clairbois et Blondeau	1785						Allège			« Espèce de gabarre »
Romme	1813						Allège Caboteur			« Espèce de gabarre »
Willaumez	1831		9,7 à 12	4		0,7	Pêche	Rhuys, Croisic, Noirmoutiers	3	Amphidrome
							Allège	Rochefort		« […] Ces sortes de chattes, ou petites gabarres, sont originairement de construction de Rhuis. »
							Barque citerne	Charente		
Lecomte	1835						Caboteur	Petits ports de la Bretagne, surtout à Pénerf	3	Amphidrome
de Montferrier	1841		10 à 15	2,5			Caboteur Allège			
							Pêche	Rhuys, Croisic, Noirmoutier	3	Amphidrome
de Bonnefoux et Pâris	1848						Pêche	Croisic, Noirmoutiers		Amphidrome

							Transport de canons pour défendre l'entrée d'un port (Allège ou gabare)			« Sorte de bâtiment gros et renforcé dans sa charpente […] »
							Allège	Rochefort		« Allège, ou à une petite gabare faisant le service du port ou celui de la rade, et même aux citernes. »
Jal	1840						Allège	Baies du Morbihan et de la Vendée		Amphidrome
	1850						Allège Caboteur Pêche	Baies du Morbihan et de Vendée		Amphidrome
		200 à 600					Transport marchandises (Caboteur ?)		3	Pierre-Jacob Guéroult du Pas, *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages* (1710) : « Apportant du Nord en France des mâts, planches, goudrons, etc. »
Larousse	1867						Pêche			« Espèce de chasse-marée à fond un peu plat »
								Bretagne	3	Amphidrome
			12 à 15	4 à 5	0,6 à 0,8	0,5	Guerre	Amérique du Sud		« Dans ces derniers temps, on a beaucoup parlé des *chattes* employées par les Paraguayens contre les navires du Brésil. Ces nouvelles *chattes* sont des baleinières […] armées d'un canon »
Berthelot (dir.)	1885									« Sorte de chasse-marée à fond plat, dont on peut, à volonté, monter le gouvernail devant ou derrière. » : Amphidrome

Trogneux	1889						Caboteur	Côtes Bretonnes		Amphidrome
Buisson	1994						Transport de marchandises			« […] employée au transport intérieur des marchandises dans un port. »
								Baie de Bourgneuf, entre le continent et l'île de Noirmoutier		Amphidrome
										« Petit bâtiment à voile du XIXe siècle armé d'un canon. »
							Pêche	Presqu'île de Quiberon au sud de l'estuaire de la Loire	3	Amphidrome : « Bateau symétrique de coque et de voilure qui disparaît à la fin du XIXe siècle. »

Tableau 1 : Tableau de synthèse des définitions reprenant l'auteur, la date de publication, le tonnage, les dimensions (longueur, largeur, bord, tirant d'eau), le nombre de mâts, la fonction, les lieux fréquentés et la description faite par les différents auteurs.

Ainsi, il apparaît au travers de ses définitions que le terme est générique et un même nom est employé pour désigner différents types d'embarcations. Le nom désigne d'abord une barque à deux mâts, ronde de hanches et d'épaules jaugeant environ 60 tonneaux. Il n'est pas précisé si l'embarcation est amphidrome. Puis, le nom qualifie une embarcation employée en tant qu'allège et souvent associée à une espèce de gabare. La notion d'amphidromie est évoquée par le vice-amiral Willaumez en 1831. Elle est alors employée pour la pêche ou pour le cabotage. À Rochefort, c'est son emploi en tant que bateau de servitude portuaire, autrement dit, d'allège, qui semble prôner. Tandis que le long du Morbihan, en baie de Bourgneuf, et sur les côtes vendéennes, son usage semble être orienté vers le cabotage ou pour la pêche. Son gouvernail se monte alors à un bord ou à l'autre indifféremment afin de lui éviter de virer de bord. On trouve également la définition d'un bateau utilisé par les paraguayens contre les navires brésiliens et d'un gros bâtiment venant du Nord jusqu'en France mais là aussi, il est peu probable qu'il s'agisse d'embarcations amphidromes.

II.1.3 Archives

Les tableaux ci-dessous présentent les archives qui ont été consultées aux archives départementales de Loire-Atlantique (tableau 2, 3, 4, 5, 6). La priorité a été donnée aux registres de francisation que l'on trouve dans les fonds de la direction des douanes sous la cote 5 P. Un acte de francisation est un document délivré par le bureau de la douane du port d'attache du navire. Ce document en fait sa description. Il atteste qu'il a été mesuré et reconnu bien construit et de construction française (Traditions de la Marine 2016 : 63).

Les cotes présentant les rapports de mer des capitaines à l'Amirauté m'ont été transmises et j'ai donc décidé d'en exploiter les informations intéressantes.

Enfin, les cotes issues du fonds du commandement général de la marine à Nantes et du tribunal de première instance de Paimboeuf ont été consultées lors d'une recherche d'un document précis évoqué par Louis Lacroix.

DOUANES (FONDS DE LA DIRECTION)	
Cote	**Description**
5 P 229	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Noms et francisation des navires. - Réglementation : circulaires, instructions, correspondance, notes. Concerne aussi le monopole de pavillon (1893 - 1940) et quelques annulations de soumissions (1904 - 1932)
5 P 232 - 233	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer ; Bureau du Croisic (1817 - 1884)
5 P 236 - 253	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer ; Bureau de Nantes (1812 - 1884)
5 P 254 - 555	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer ; Bureau de Pornic (1866 - 1908)
5 P 256	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer ; Bureau du Pouliguen (1817 - 1836)
5 P 257	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer ; Bureau de Saint-Nazaire (1837 - 1862)
5 P 260 - 262	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des navires francisés ; Bureau de Nantes (1849 - 1872)
5 P 263	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des navires francisés ; Bureau de Pornic (1828 - 1908)
5 P 264 - 267	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Enregistrement des navires francisés ; Bureau de Saint-Nazaire (an X - 1920)
5 P 274, 280, 283, 341, 395, 399, 412, 408, 413, 480, 495	Navigation, droits de navigation ; Francisation ; Dossiers de navires. - Actes de francisation, inventaires et déclarations des objets de gréement et de mobilier appartenant aux navires, congés de navigation, certificats de jauge, extraits des minutes des greffes de justice de paix (an VIII-1938)

Tableau 2 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds de la direction des douanes aux AD 44.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES	
Cote	**Description**
21 U 457	Enregistrement et contrôle des pièces déposées ; Affaires maritimes ; Rapports de mer ; Registres des rapports de mer des capitaines (long cours et cabotage) (1808 – 1815)
21 U 484 - 485	Enregistrement et contrôle des pièces déposés ; Affaires maritimes ; Rapports de mer ; Registres des rapports de mer des capitaines au petit cabotage (1818 - 1835)

Tableau 3 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds du tribunal de commerce de Nantes aux AD 44.

TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DE PAIMBOEUF - GREFFE CIVIL	
Cote	**Description**
3 U 4 257	Fonds du Tribunal de première instance de Paimboeuf - Greffe civil ; Juridiction amiable, gracieuse et contentieuse ; Audiences et jugements ; Jugements ; En matière maritime (An IX-1822)

Tableau 4 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du tribunal de première instance de Paimboeuf aux AD 44.

FONDS DU COMMANDEMENT GENERAL DE LA MARINE A NANTES	
Cote	**Description**
7 R 1 / 1436	Courses et prises ; Prises de bateaux anglais ; Dépenses et répartition des parts : états comptables par navire pris, chacun étant numéroté (an II - an IV)
7 R 1 / 1437 - 1443	Courses et prises ; Prises de bateaux anglais ; Dossiers classés chronologiquement par navire, numéros 1 à 32 (an II – an IV)
7 R 1 / 1446	Courses et prises ; Prises de navires par les bâtiments de l'État armés à Nantes ; Tableaux, correspondance et rapports (an III - 1814)
7 R 1 / 1447	Courses et prises ; Prises de navires par les bâtiments de l'État armés à Nantes ; États récapitulatifs par année (an III - 1816)
7 R 1 / 1448	Navigation ; Courses et prises ; Prises de navires. - Extraits de jugements du tribunal de commerce de Nantes (An V - an VI)
7 R 1 / 1450	Courses et prises ; Caisse des prises - Comptabilité ; Recettes et dépenses faites par le trésorier des Invalides : bordereaux mensuels, pièces justificatives (an VI - 1811)
7 R 1 / 1451	Caisse des prises - Comptabilité - Cautionnements fournis par les armateurs en course (an V - 1811)

Tableau 5 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds du commandement général de la marine à Nantes aux AD 44.

ARCHIVES NOTARIALES	
Cote	**Description**
4 E 93 24	Etudes notariales de La Bernerie-en-Retz ; Minutes ; Exercice Pierre Lacroix (avril 1838 - décembre 1839)
4 E 93 25	Etudes notariales de La Bernerie-en-Retz ; Minutes ; Exercice Pierre Lacroix (janvier 1840 - décembre 1841)

Tableau 6 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant des archives notariales à Nantes aux AD 44.

Au sein des registres de francisation issus des douanes, six navires catégorisés sous la dénomination chattes ont pu être trouvés.

La cote 5 P 232 relative à l'enregistrement des déclarations de construction et des soumissions de francisation des bâtiments de mer du bureau du Croisic livre le nom de deux d'entre eux : *Marie-Françoise* et *Agile*.

La francisation de la *Marie-Françoise* nous apprend qu'il s'agit d'un navire ponté à deux mâts de 28 tonneaux et rattaché au port du Croisic. La longueur, de l'étrave à l'étambot, est de 44 pieds soit 13,4 mètres pour une hauteur de 4 pieds 10 pouces soit 1,2 mètre, en tenant compte de l'entre-pont. Pélage-Joseph Tessier, Olivier Dreno, Guillaume Lescouesec, Pierre Le Goff et Vincent Fahannout en étaient tous cinq conjointement propriétaires. Le bateau a été construit à Redon puis refondu à Billiers en 1823 et a fait naufrage le 10 janvier 1839. La valeur de la *Marie-Françoise* y est estimée à 2000 francs (Annexe 1).

L'*Agile* est également un navire ponté à deux mâts et jaugeant 28 tonneaux. La longueur, de l'étrave à l'étambot, est de 46 pieds 6 pouces soit 14,2 mètres pour une hauteur, en comptant l'entre-pont, de 4 pieds 7 pouces soit 1,4 mètre. L'*Agile* a été construit à Redon en 1812 et appartient au port du Croisic. Joseph Antoine Benoit en est l'unique propriétaire jusqu'à ce qu'il en vende le tiers à Claude Julien Guinguant en 1844. Elle est « perdue corps et biens » en 1855 signifiant qu'elle a sombré (Annexe 2).

En 5 P 261, l'enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes mentionne la *Pourvoyeuse* qui est également référencée dans les ouvrages de Louis Lacroix comme étant la dernière chatte (Lacroix 1996 : 166). Elle jauge 12 tonneaux et a été francisée à Paimboeuf en 1845. Le propriétaire est Vincent Gâche, habitant à Nantes (Annexe 3).

La cote 5 P 263 concernant l'enregistrement des navires francisés du bureau de Pornic révèle les navires *Eliza, Marie Félicité* et *Célestine*. *Eliza* jauge 11,90 tonneaux francisée à Pornic, en 1828. Charles Salaün, domicilié à Nantes, en est d'abord propriétaire puis Séraphin Morin, de La Bernerie, le deviendra à son tour. Le navire est dépecé le 28 décembre 1869 (Annexe 4). *Marie Félicité* jauge 10,82 tonneaux. Raphaël Morin et Lapré Georges, de Montoir, en son conjointement propriétaires. Elle est francisée à Pornic en 1835 puis dépecée le 13 octobre 1868 (Annexe 5). Enfin, la *Célestine* jaugeant 12,31 tonneaux a été francisée à Pornic en 1841 puis sera démolie en 1867 (Annexe 6). Cette dernière est également mentionnée dans le journal *L'Écho de Paimbœuf* qui consacre une partie aux mouvements de la rade de Paimboeuf. Le 21 octobre 1844, sous le commandement du capitaine Morin, elle arrive de La Bernerie et se rend en direction de Paimboeuf chargée de fûts vides. Le 27 octobre 1844,

toujours commandée par Morin, elle se rend à La Benerie avec à son bord un chargement de chaux (Annexe 7).

En 5 P 495, on trouve un dossier consacré à l'*Agile*. Le premier document est une chemise administrative indiquant les pièces contenues et date de 1855. On apprend que l'*Agile* a été francisé à Billiers en 1812. Il est inscrit qu'elle a été rejaugé à 32 tonneaux au lieu de 28 tonneaux. On retrouve l'attachement au port du Croisic et le nom des deux propriétaires : Joseph Antoine Benoit puis, Julien Claude Guiguant[4] pour un tiers.

Vient ensuite un inventaire répertoriant le nombre, le poids ou les mesures des principaux objets de gréement et de mobilier de l'*Agile*. Parmi ces derniers figurent plusieurs ancres, une cuisine, une longue-vue, des pelles en fer, un canot, une chaîne et un fanal. Le canot du navire possède par ailleurs son certificat de jauge dans le document qui suit. Trois bulletins modificatifs sont associés à cet inventaire.

L'acte de congé numéro 5, édité par la police de navigation, autorise l'*Agile* et son patron Guingant à quitter le port. Il est également indiqué que l'*Agile* a une contenance de 32 tonneaux, qu'elle est pontée, qu'elle possède deux mâts et est attachée au port du Croisic. Des informations que l'on retrouve donc dans les documents précédents. Au verso du document figure un tableau énumérant les voyages du navire entre le 29 mai 1844 et le 27 mars 1845. La date, le lieu d'embarquement et de débarquement sont donnés. À côté du tableau, quelques objets du navire ainsi que le port d'attachement, le tonnage et le nom du capitaine sont inscrits.

Le document suivant est un acte notarié de 1842 relatant une vente. On apprend que le navire vendu à Joseph Antoine Benoit appartenait auparavant à Alexis François Pedrono, Olivier Quistrebert, Charles Oraine, Françoise Lemauff, veuve de Yves Pierre Mollé et Guillaume Barillec.

Le recto de l'acte de francisation numéro 6 comporte peu d'éléments lisibles. Alors que les autres documents indiquaient que l'*Agile* possédait deux mâts, il est ici écrit qu'elle appartient au port de Billiers et que le nombre de mâts s'élève à trois. Ce changement peut être dû à une évolution des besoins. Le passage à deux mâts suggère qu'il n'est peut-être plus nécessaire de

[4] Plusieurs orthographes sont possibles pour les noms propres énoncés dans les actes : Guiguant ou Guingant, Mollé, Molé ou Mollet, Oraine ou Oranie, Pedrono, Pedroneau ou Pedronneau, l'*Agile* ou *Lagille*, *Eliza* ou Elisa.

faire demi-tour dans les étiers : dès le XIXe siècle, la baie est envasée comme en témoigne le comblement de l'île de Bouin (Lacroix 1996 : 7).
Au verso, on apprend dans un premier paragraphe que Michel Mollet vend son quart à son frère, Pierre Yves Mollet en 1831. Dans un deuxième paragraphe, Julienne Moissard, veuve de Michel Mollé a vendu en 1836 à Jacques François Oranie les parts qu'elle possédait dans le navire. Le dernier paragraphe indique que Alexis François Pedrono, Olivier Quistrebert, Charles Oranie, Françoise Lemauff, veuve de Pierre Yves Molé et Guillaume Barillec ont vendu leurs parts à Joseph Antoine Benoit en 1842.

L'acte de francisation provisoire numéro 3 a été délivré en 1843 et redonne le nom d'anciens propriétaires, à savoir ; Alexis François Pedrono, Olivier Quistrebert, Jacques François Oranie. Le navire a bien été construit à Redon en 1812 puis attaché au port de Billiers. Les dimensions du bateau sont données ainsi que son tonnage. Ainsi la longueur de tête en tête est de 46 pieds 6 pouces soit 15 mètres. La largeur la plus grande au maître-bau de 12 pieds 6 pouces ou 3,8 mètres et enfin, que la profondeur est de 4 pieds 7 pouces ce qui équivaut à 1,4 mètre. Il a deux mâts et jauge 28 tonneaux.

Un nouvel acte de francisation datant de 1844 déclare Joseph Antoine Benoit comme propriétaire du navire. La longueur, de tête en tête, prise sur le pont, de l'étrave à l'étambot est de 15 mètres. La largeur la plus grande au maître-bau est de 4,35 mètres du pont de la cale, ou de 1,92 mètre de planche en planche. Le navire est rejaugé à 32 tonneaux. Le document poursuit en déclarant Claude Julien Guinguant propriétaire au tiers après le versement de 800 francs à Joseph Antoine Benoit.

On a ensuite le certificat de jauge numéro 19 de l'*Agile* où les mêmes dimensions sont à nouveau données.

Une missive de 1849 indique que des réparations ont été effectuées par Pierre François Mahé, constructeur à Méan.

L'acte de francisation provisoire numéro 202 datant de 1843 déclare Joseph Antoine Benoit comme propriétaire unique. Encore une fois, les mêmes informations telles que les dimensions, le nombre de mâts sont données.

L'acte suivant est un acte administratif délivré en 1843 par la police de navigation sous le numéro 3 permettant au patron Guinguant de sortir du port. Il est écrit que le navire jauge alors 28 tonneaux et est attaché au port du Croisic mais son nouveau tonnage et ses dimensions sont

mentionnées. Au verso, on retrouve un autre tableau énumérant les voyages effectués par le navire entre le 7 février 1843 et le 28 février 1844. Ce document permet de connaître les lieux où pouvait se rendre l'*Agile*. Ainsi, il apparaît qu'elle fréquente de nombreuses villes des côtes de la Loire-Atlantique actuelle : le Croisic, le Pouliguen et Guérande, mais aussi des villes des côtes bretonnes : Camaret, Saint-Malo, Bénodet, Dinan, Landerneau, Lannion, Concarneau, Douarnenez, Redon, l'Aber Wrac'h et Granville dans le département de la Manche. Comme sur l'acte de congé précédent, quelques objets du navire sont inscrits.

Un autre document le présente attaché et francisé au port de Billiers en 1812 et jaugeant 28 tonneaux. Les propriétaires sont Alexis Pedronneau, Michel Mollé, Guillaume Barillec et Olivier Quistrebert. Un changement de propriétaire est inscrit : Michel Mollé qui a vendu son quart à Yves Pierre Mollé, le 25 mars 1831.

Le document suivant est édité par la police de navigation en 1837. La chatte est pontée, à deux mâts et est attachée au port de Billiers. Le patron est Noury. Au dos de ce document, les différents voyages effectués de janvier 1838 au mois de juillet 1838 sont inscrits. De nombreuses villes bretonnes sont mentionnées mais également les villes de Bordeaux et de Dinan, ce qui suggère que le territoire de navigation de ces caboteurs pouvait s'étendre sur de larges zones.

Enfin le dernier document est un acte administratif qui date du 30 octobre 1812, année de construction de l'*Agile*. Il déclare d'ailleurs le navire comme étant neuf. Alexis Pedronneau en est alors le capitaine et le propriétaire pour un quart et conjointement avec Michel Mollé, Guillaume Barillec, Ollivier Quistrebert, tous les trois également pour un quart chacun.

Au travers de ce dossier, il apparaît que l'*Agile* est dans un premiers temps, un trois mâts ponté de 28 tonneaux. Elle a été construite en 1812 à Redon et attaché au port de Billiers. Les premiers propriétaires sont Alexis Pedronneau, Michel Mollé, Guillaume Barillec et Olivier Quistebert pour un quart chacun. En 1831, Michel Mollé vend son quart à Pierre Yves Mollé qui devient alors le nouveau propriétaire. Plus tard, la veuve de Michel Mollé, Françoise Lemauff, reprendra la part de son défunt mari. Charles Oraine deviendra également propriétaire. Le 7 août 1842, le navire est vendu à Joseph Antoine Benoit et est alors attaché au port du Croisic. Le bateau semble subir des modifications : il possède deux mâts, son tonnage est reévalué à 32 tonneaux en 1843 et ses dimensions sont de 15 mètres de longueur, 4,35 mètres de largeur et la hauteur intérieure, prise de la cale au pont est de 1,92 mètre. En 1844, Claude Julien Guinguant devient également propriétaire au tiers (Annexe 8).

Les cotes 21 U 457, 21 U 484 et 21 U 485 m'ont été transmises par Maurice Legault. Il s'agit de rapports de mer des capitaines, au long cours et cabotage pour la cote 21 U 457, et au petit cabotage pour les cotes 21 U 484 et 21 U 485. Ces rapports renseignent sur le nom du navire, le nom du capitaine, le tonnage, le nombre de membres d'équipage, le lieu d'embarquement et de débarquement, la date d'arrivée, la description du chargement et le nom de la personne à qui il est destiné.

Au numéro 226 de la cote 21 U 457, figure la chatte la *Nation*. Il s'agit d'un navire de 21 tonneaux, ponté et monté de trois membres d'équipage, dont le capitaine Louis Cossé. Le document nous apprend que le 10 avril 1808, il a quitté la Roche Bernard et est arrivé à Nantes le 13 avril 1808, avec à son bord un chargement de seigle (Annexe 9).

La cote 21 U 484 mentionne plusieurs chattes. Au numéro 11,8, on trouve la *Gille*, commandée par Alexis Pedronneau, qui a également été propriétaire de l'*Agile*. Il jauge 28 tonneaux, il est ponté et monté de cinq membres d'équipage. Il a quitté Bordeaux le 2 août 1818 et est arrivé à Nantes le 4 août 1818 chargé de chanvre (Annexe 10).

Le numéro 49.d est attribué à la *Palas*, de 28 tonneaux, ponté avec à son bord quatre membres d'équipages dont le capitaine Louis Hurmant et un chargement de 38 700 kilogrammes de sel. Le navire quitte le Croisic le 17 septembre 1818 et arrive à Nantes le 18 septembre 1818 (Annexe 11).

La *Marie Joseph*, associée au numéro 19,8, jauge 28 tonneaux, est pontée, et montée de quatre membres d'équipage. François Regent en est le capitaine. Il a quitté Kernic le 26 septembre 1818 et est arrivé à Nantes le 10 octobre avec un chargement de froment (Annexe 12).

Le numéro 4 d correspond aux *Trois cousins*. Ce bateau de 24 tonneaux est ponté et monté du capitaine Jean Marie Pedrono et de trois autres membres d'équipage. Il part d 'Ars-en-Ré le 28 octobre 1818 et arrive le 31 octobre 1818 à Nantes avec 30 309 kilogrammes de sel (Annexe 13).

La *Marie Perrine*, numéro 33 d, est la dernière chatte que l'on trouve dans ce registre. Il s'agit d'un navire jaugeant 23 tonneaux, ponté et monté de quatre membres d'équipage dont le capitaine François Oraine. Le navire quitte Penerf le 14 janvier 1819 pour se rendre à Nantes le 15 janvier 1819. Son chargement est constitué de 28 732 kilogrammes de sel (Annexe 14).

La cote 21 U 485, nous livre un rapport sur le trajet de la *Gloire*, qui jauge 39 tonneaux. Le capitaine est le capitaine Morel. Les trois autres membres d'équipage sont Toussaint, Bidault et Marquet. Le 23 décembre 1846, le bateau a quitté Billiers pour se rendre à Vieille Roche pour compléter son chargement constitué de seigle et de froment. Le 27 janvier de la même année, le navire se rend à Tréhiguier, mais est retenu à cause des mauvaises conditions météorologiques du 28 décembre au 16 janvier. Le 31, il tente de descendre la Vilaine mais les conditions sont toujours défavorables. Arrivé à la pointe du Croisic, le capitaine fait sonder la cale et trouve 21 centimètres d'eau qu'il fait pomper. Le document indique ensuite que tous les membres d'équipage ont comparu pour confirmer la version du rapport (Annexe 15).

Les cotes 4 E 93 24 et 4 E 93 25 sont des actes notariaux provenant des minutes de l'exercice de Pierre Lacroix relatant chacun une vente de bateau qualifié de chatte ou bateau de pêche. La première cote évoque la vente de la *Phébé,* le 24 mai 1839. On apprend les noms des anciens et nouveaux propriétaires. Il s'agit d'un navire à trois mâts, un pont, dont le port d'attache est Pornic et construit au Pellerin l'an VIII soit en 1800. La longueur de l'éperon à l'étambot est de 38 pieds, soit 11,6 mètres environ. Il mesure 12 pieds ou 3,6 mètres de largeur et 3 pieds de hauteur soit à peine 1 mètre. Il jauge 13,32 tonneaux. La cale fait 3 pieds ou moins de 1 mètre de profondeur. Le bateau a été vendu contre la somme totale de 600 francs. La deuxième cote évoque la vente de la *Courageuse* le 17 avril 1841. Les noms des anciens et nouveaux propriétaires y sont aussi inscrits. Le bateau appartient au port de Pornic et a été construit à Paimboeuf en 1815. Il a trois mâts et un pont. La longueur de l'éperon à l'étambot est de 12 mètres. La largeur de 3,9 mètres et la hauteur de 1,8 mètre. D'après l'acte, il jauge 110 hectolitres 40 litres, ce qui peut correspondre à 13 tonneaux suivant le registre de l'inscription maritime cité par Louis Lacroix, dans *La Baye de Bretagne, Histoire de la Baie de Bourgneuf et de son littoral* (Lacroix 1996 : 177). La vente s'est conclue au prix de 545 francs (Annexes 16 et 17).

Enfin, les cotes restantes ont été consultées pour tenter de trouver un document évoqué par Louis Lacroix dans *La Baye de Bretagne, Histoire de la Baie de Bourgneuf et de son littoral*. En effet, il indique qu'il « existe notamment à Nantes, aux archives départementales (liasse 4612.F.F.2 Caisse des prises) un document intéressant concernant l'affaire de la « Dorade » capturée par l'ennemi et reprise sur lui par la chatte de La Bernerie « la Ménagère », patron Morin, le 27 novembre 1807 » (Lacroix 1996 : 173).

Cependant, la cote donnée par Lacroix, est une ancienne cote qui n'existe donc plus actuellement. Dans un premier temps les cotes 7 R 1 / 1450 et 7 R 1 / 1451 concernant les caisses des prises ont été consultées, mais sans succès. D'après les conseils de Jean-François Caraës, ancien conservateur du Patrimoine aux Archives départementales de la Loire-Atlantique, les cotes 7 R 1 / 1436 à 1443 et 7 R 1 / 1446 à 1448 liées aux prises de navires ont été examinées. Puis la cote 3 U 4 257 portant sur les jugements maritimes du tribunal de Paimboeuf a été examinée. Les recherches ont été infructueuses et le document évoqué par Lacroix reste, pour le moment, introuvable.

Deux catégories de navires semblent se détacher de ces archives : on retrouve d'un côté des navires pontés à deux mâts jaugeant jusqu'à une trentaine de tonneaux. Ces chattes semblent surtout évoluer le long des côtes du Morbihan, allant parfois jusqu'à Nantes. Puis on a des navires à trois mâts d'un plus faible tonnage : entre 10 et 13 tonneaux qui paraissent être présents en baie de Bourgneuf (Tableau 7).

Nom	Nombre mâts	Tonnage (en tx)	Dimensions (en m)	Port d'attache	Remarque	Cote archive
Agile	3 puis 2	28 puis 32	L : 15 m l : 3,8 m puis 4,35 m	Billiers puis Croisic	Construit à Redon en 1812 Naufragé en 1855	5 P 232 5 P 495
Marie-Françoise	2	28	L : 13,4 m	Croisic	Construit en 1823 à Redon Refondu à Billiers naufragé en 1839	5 P 232
Pourvoyeuse	3 ?	12		Paimboeuf	Francisé en 1845	5 P 261
Eliza	3 ?	11,90		Pornic	Francisé en 1828, dépecé en 1869	5 P 263
Marie-Félicité	3 ?	10,82		Pornic	Francisé en 1835, dépecé en 1868	5 P 263
Célestine	3 ?	12,31		Pornic	Francisé en 1841, démolie en 1867	5 P 263
Nation	2 ?	21			Trajet Roche-Bernard à Nantes en 1808, chargement de seigle	21 U 457
Gille	2 ?	28			Trajet Bordeaux à Nantes en 1818, chargé de chanvre	21 U 484
Palas	2 ?	28			Trajet Croisic à Nantes en 1818, chargé de sel	21 U 484
Marie-Joseph	2 ?	28			Trajet Kernic à Nantes en 1818, chargé de froment	21 U 484
Trois cousins	2 ?	24			Trajet Ars-en-Ré à Nantes en 1818, chargé de sel	21 U 484
Marie-Perrine	2 ?	23			Trajet Penerf à Nantes en 1819, chargé de sel	21 U 484
Gloire	2 ?	39			Trajet Billiers au Croisic en 1846, chargé de seigle et froment	21 U 485
Phébé	3	13,32	L : 11,6 m l : 3,6 m	Pornic	Construit au Pellerin en 1800	4 E 93 24
Courageuse	3	13 ?	L : 12 m l : 3,9 m	Pornic	Construit à Paimboeuf en 1815	4 E 93 25

Tableau 7 : Synthèse des différents bateaux dénommés chattes évoqués dans les archives départementales 44 reprenant le nom du bateau, son nombre de mâts, son tonnage, ses dimensions, son port d'attache, des remarques telles que l'année de construction, de francisation, de destruction ou le trajet effectué et la côte.

Le nombre de mâts de la *Pourvoyeuse*, de l'*Eliza*, de la *Marie-Félicité* et de la *Célestine* n'est pas évoqué. Mais ces quatre bateaux sont cités par Louis Lacroix dans *La Baye de Bretagne, Histoire de la Baie de Bourgneuf et de son littoral*, qui mentionne des chattes amphidromes à trois mâts (Lacroix 1996 : 177-178). On peut donc en déduire que ces chattes sont amphidromes et ont trois mâts. Cela semble cohérent, car il est indiqué dans les archives que la *Phébé* et la

Courageuse ont trois mâts et elles présentent les mêmes caractéristiques. La même déduction est possible pour la *Nation*, la *Gille*, la *Palas*, la *Marie-Joseph*, les *Trois cousins*, la *Marie-Perrine* et la *Gloire* qui jaugent presque le même tonnage et évoluent dans la même zone que l'*Agile* et la *Marie-Françoise*, des navires à deux mâts. Ils semblent être employés pour le cabotage. Toutefois, on ne sait pas si ces bateaux étaient amphidromes.

Il est intéressant de relever que le vice-amiral Willaumez, évoque la notion d'amphidromie en 1831 et que les bateaux dont les caractéristiques architecturales ne correspondent pas à celles des chattes, sont antérieurs à cette date. Toutefois, la *Phébé* et la *Courageuse* sont citées par Lacroix comme étant amphidromes et datent respectivement de 1800 et 1815.

Sous la cote MAR/G//246 est conservé aux archives nationales le *Répertoire de construction* écrit par Pierre Morineau entre 1752 et 1762 alors qu'il était Premier Maître Constructeur en chef de l'arsenal de Rochefort. Cet ouvrage regroupant ses connaissances accumulées au cours de sa carrière était destiné à ses enfants. Il décrit et fournit le plan transversal des formes de plusieurs bateaux parmi lesquels on trouve des vaisseaux, des frégates, des flûtes mais aussi des petits bâtiments tels que des gabarres, des yacks, des chaloupes, etc. De la page 191 à 196 se trouve donc une partie intitulée : « Chattes pontées et non pontées » puis à la page 198 le plan de forme transversal d'une chatte pontée (figure 41). Il indique que ce sont des bâtiments ronds à l'arrière et à l'avant. Ils sont employés dans le port de Rochefort pour transporter les munitions aux vaisseaux en rade et pour d'autres utilisations, toujours dans le port. La longueur s'échelonne de 66 pieds jusqu'à 74 pieds, soit de 20 mètres à 22,5 mètres. L'auteur ne mentionne pas s'il s'agit de bateaux amphidromes ou non. Toutefois, cela ne semble pas être le cas au vu de leur utilisation, de sa zone de navigation et du nombre de mâts s'élevant à deux, et non trois comme pour les caboteurs amphidromes. Il détaille ensuite les proportions d'une chatte pontée mesurant 20 mètres de longueur (Annexe 18).

Ainsi, les registres de francisation des archives départementales de Nantes ont été consultés en détail. Mais il ne faut pas exclure la possibilité de mention de ce bateau au sein d'autres archives, car contrairement à ce que dit Lacroix : « les archives de l'Amirauté, presque toutes disparues en nos pays, ne donnaient pas de renseignements précis à ce sujet » (Lacroix 1953 : 52), des informations ont pu être trouvées dans les rapports des capitaines à l'Amirauté de Nantes. Il pourrait être pertinent de poursuivre l'examen des fonds de la direction des

douanes et notamment les documents relatifs à la navigation et au contrôle des marchandises mais également les actes notariés et de consulter d'autres fonds plus anciens.

II.2 Sources iconographiques

II.2.1 Maquettes

Plusieurs maquettes de ce bateau amphidrome ont été construites du XVIIe au XXIe siècle.

Maquettes de Madrid et de Jersey

Louis Lacroix mentionne une première maquette du XVIIe siècle, conservée en 1907 au musée Naval de Madrid. Il en évoque une seconde du XVIIIe siècle exposée à Jersey en 1922 où sur le socle est gravé un écusson reproduisant les armes du marquis Alexandre de Brie-Serrant (Lacroix 1996 : 168-169). Le marquis de Brie-Serrant (1748-1814) fut le dernier duc de Retz de 1778 à 1790, date à laquelle il fut dépossédé de ses terres. Yannick Blin indique qu'il serait plus cohérent que ce soit la maquette du Musée de la Marine de Madrid qui ait porté le blason du marquis, ce dernier ayant fui en Espagne durant la Révolution française et en est revenu ruiné au début du XIXe siècle (Blin 2015 : 68). Actuellement, aucune de ces deux maquettes n'a pu être retrouvée bien qu'elles présenteraient un grand intérêt au vu de leur ancienneté.

Maquette dite « du capitaine Lacroix »

Enfin, Lacroix mentionne une dernière maquette qui aurait été façonnée par le patron de la chatte *Jeune-Ollivier*. Il s'agit d'un bateau armé par la famille Lacroix, vers 1830 et sous le commandement du capitaine Raingeard. La maquette a été conçue pour servir d'objet publicitaire ou de décoration mais Lacroix l'aurait utilisée comme jeu durant son enfance (Lacroix 1953 : 50). François Vivier indique que ses proportions ont été imposées par le massif de bois dans lequel elle a été exécutée. Ainsi, les varangues sont fortement relevées ce qui ne correspond pas aux sources évoquant la facilité d'échouage des chattes et leurs fonds plats. La

chatte est pontée et les trois voiles sont hissées. Cette maquette est aujourd'hui dite « du capitaine Lacroix » ou du « commandant Lacroix » (Vérisson 2014 : 58 ; Vivier 2014 : 3 ; figures 7, 8 et 9).

Figure 8 : Maquette du capitaine Lacroix (Cliché : B. Imbert).

Figure 7 : Section transversale de la maquette du capitaine Lacroix (Cliché : F. Vivier).

Figure 9 : Maquette du capitaine Lacroix (Cliché : F. Vivier).

Maquette du musée des Salorges

Il cite également la maquette provenant de la collection Caffin. Cette maquette était conservée depuis 1932 au musée des Salorges de Nantes. Lors des bombardements de 1943, le musée fut détruit et la maquette a été transférée au musée des Ducs de Bretagne, à Nantes. Cette maquette d'environ 30 cm présente une chatte et une chaloupe et daterait du XIXe siècle. La chatte est pontée et présentée avec ses apparaux c'est-à-dire, l'ensemble des appareils de manœuvre, sur un bateau. La maquette est présentée sous forme de diorama, elle est mise en situation en pleine mer. Il est toutefois possible d'extraire le bateau de son contexte. Ces deux maquettes portent l'inscription « P. 1880 ». Cette inscription est aussi mentionnée sur le dossier « chatte de la baie de Bourgneuf pour la pêche au chalut », et correspondrait probablement à l'année de fabrication. La chaloupe permet de lui donner une longueur de 14 mètres à 15 mètres soit une échelle de 1/40ème. Il pourrait être également pertinent de comparer le modèle de la chaloupe avec des plans pour voir si cette dernière est juste et ainsi déduire la fidélité de la représentation de la chatte. Pour Lacroix, cette maquette est loin d'avoir l'intérêt de celles de Madrid et de Jersey, car elle ne fournit pas de détail de construction et porte un train de pêche des environs 1880 qui ne correspond pas avec elle (Lacroix 1996 : 169). Un relevé de cette maquette a été réalisé par François Vivier, architecte navale. Cependant, il note quelques incohérences notamment au niveau de la voilure. Les deux misaines sont hissées et établies à l'envers. Le sens des vergues est inversé car la partie courte de la vergue devrait être du côté de l'étrave, contrairement à la représentation qu'il en est faite sur la maquette. Cette anomalie peut être la cause d'une restauration de la maquette. (Vivier 2014 : 4, 7 ; figures 10, 11 et 12).

Figure 10 : Maquette du musée des Salorges (Cliché : B. Imbert).

Figure 11 : Maquette du musée des Salorges en place dans le diorama (Cliché : J-L. Vérisson).

Figure 12 : Maquette du musée des Salorges (Cliché : B. Imbert).

Maquette de la mairie de La Bernerie-en-Retz

La mairie de La Bernerie-en-Retz dispose d'une maquette réalisée au début du XXe siècle par le maquettiste Jean-Pierre Boué. D'après l'échelle au 1/10ème, il s'agirait là d'une embarcation de plus de 30 mètres de longueur. Elle est pontée et avec une coque très effilée. La grand-voile et une voile de misaine sont hissées. La maquette est présentée sous forme de diorama. Il devait s'agir d'une chatte de pêche (Vérisson 2014 : 58 ; Vivier 2014 : 3 ; figures 13 et 14).

Figure 14 : Maquette de la mairie de La Bernerie-en-Retz (Cliché : F. Vivier).

Figure 13 : Maquette de la mairie de La Bernerie-en-Retz (Cliché : J-L. Vérisson).

Maquette du musée du Pays de Retz, La Louise

Une maquette est présentée au Musée du Pays de Retz à Villeneuve-en-Retz (anciennement Bougneuf-en-Retz). *La Louise* est là aussi pontée, mais à la différence de la maquette du musée des Salorges et de la maquette dite du « capitaine Lacroix », seule la grand-voile et la voile de misaine sont hissées tandis que la deuxième misaine, à l'arrière, du côté du gouvernail, est ferlée sur la vergue, comme lorsqu'elle navigue. Elle serait plus récente et daterait du XXe siècle. D'après la description qu'il en est faite au musée, il s'agit d'une maquette au 1/25ème construite par M. Laboueble (Vérisson 2014 : 4 ; Vivier 2014 : 60 ; figures 15 et 16).

Figure 15 : Maquette *La Louise* du musée du Pays de Retz, Villeneuve-en-Retz (Cliché : F. Vivier).

Figure 16 : Maquette *La Louise* du musée du Pays de Retz, Villeneuve-en-Retz (Cliché : F. Vivier).

Maquette de Gilles Robin

La maquette de Gilles Robin, ancien notaire de La Bernerie-en-Retz, a été conçue par le maquettiste Frabolot Jean de Nantes. Elle est datée du milieu du XXe siècle. La chatte est pontée. Le gouvernail est représenté, mais les trois voiles sont hissées (Vérisson 2014 : 60 ; figures 17 et 18).

Figure 17 : Maquette de Gilles Robin (Cliché : J-L. Vérisson).

Figure 18 : Maquette de Gilles Robin (Cliché J-L. Vérisson).

Maquette de Monsieur Hiou

La maquette réalisée en 1995 est seulement mentionnée dans le livre *La Bernerie, son histoire à travers les âges*, dans l'édition de 1996 de La Découvrance. Il est indiqué : « maquette réalisée par Monsieur Hiou (St Brévin) d'après les documents du Capitaine Lacroix (appartenant à Madame L. Richard et construite en 1995) » (Blin 2015 : 68).

Maquette d'Alain Cunnigham, Shamrock IV

La maquette navigante *Shamrock IV* a été achevée par Alain Cunnigham en 2010. Elle a été conçue à partir du plan issu du projet d'études des élèves de l'école nationale supérieure d'architecture de Nantes (ENSA). Pour dessiner le plan, les élèves se sont appuyés sur la maquette du musée des Salorges. « Shamrock » est le nom vernaculaire du trèfle irlandais, pays dont est originaire Alain Cunnigham. Elle mesure 1,20 mètre de longueur. Des essais de navigations ont été réalisés en 2012 dans le plan d'eau de La Bernerie-en-Retz mais le but

n'était pas de valider ou invalider des hypothèses, simplement de la voir naviguer (Vérisson 2014 : 61 ; figures 19 et 20).

Figure 19 : Maquette *Shamrock IV* lors des essais de navigations par Bernard Imbert et Alain Cunningham en 2012 dans le plan d'eau de La Bernerie-en-Retz (Cliché : B. Imbert).

Figure 20 : Maquette *Shamrock IV* dans le plan d'eau de la Bernerie-en-Retz (Cliché B. Imbert).

Maquette de Jacques Ortais

En 2011, une maquette a été construite par Jacques Ortais puis offerte à Yannick Blin qui l'a toujours en sa possession. La chatte est pontée et la grand-voile, ainsi que la misaine opposée au gouvernail, sont hissées. La longueur, comprenant la coque et le gouvernail, est de 23 centimètres (Blin 2015 : 68 ; figures 21 et 22).

Figure 21 : Maquette de Jacques Ortais (Cliché : Y. Blin).

Figure 22 : Maquette de Jacques Ortais (Cliché : Y. Blin).

Maquette de Maurice Legault[5], la Pêcheuse

La maquette de Maurice Legault a été réalisée par Jacky Athimon en mars 2020. Il s'agit d'un essai de reconstitution d'une chatte de pêche non pontée. La longueur réelle est de 12 mètres, la largeur au maître-bau de 3,09 mètres et le tirant d'eau d'1,08 mètre. La maquette est représentée à l'échelle 1/ 30ème. La longueur de la maquette est donc de 40 centimètres pour 10 centimètres de largeur au maître-bau. Elle est représentée avec tous ses agrès, espars, perche de relevage du filet, grappin, pompe de cale, etc. La grand-voile et la misaine opposée au gouvernail sont hissées. Pour réaliser la maquette, Jacky Athimon s'est inspiré du tableau de Charles Viaud représentant l'*Aimable Cécile* et des écrits de Louis Lacroix. Le bateau se nomme la *Pêcheuse*. En plus de son emploi pour la pêche, elle peut aussi être utilisée au cabotage. Dans ce cas, elle peut recevoir des fagots, tonneaux, cendres en vrac, etc., à destination ou en provenance de Noirmoutier (figures 23, 24 et 25).

Figure 23 : Maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault).

Figure 24 : Maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault).

Figure 25 : Vue transversale de la maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault).

Ces maquettes permettent donc de renseigner sur les différentes formes architecturales possibles du bateau et sur son éventuelle fonction. Comme c'est le cas pour les maquettes représentant une chatte de pêche. Cependant, ces maquettes sont tributaires des choix techniques ou artistiques des concepteurs et des sources utilisées qui présentent parfois

[5] Informations transmises par Maurice Legault le 06/04/2020.

quelques lacunes. Ainsi, même si elles se veulent les plus réalistes possibles pour témoigner d'une réalité architecturale, il s'agit de reconstitutions qui ne seront jamais complètement fidèles aux chattes telles qu'elles étaient. De plus, elles ont été, pour la plupart, réalisées après la disparition de ces bateaux.

II.2.2 Gravures

Pierre-Jacob Guéroult du Pas livre une estampe datant de 1710 dans son *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*. En dessous de la représentation la légende donnée est la suivante : « chatte, gros batimens depuis 200 jusqu'à 800 T^{x} qui aportent du Nord en France des mats, planches, goudrons, etc. une corve est plus petite. ». Il est peu probable qu'il s'agissait d'un bateau amphidrome. Le bateau est de fort tonnage et la coque assez ronde et haute sur l'eau et n'a pas de symétrie apparente. Le navire est propulsé par les voiles. De droite à gauche, on a le mât de beaupré, le mât de misaine, le grand mât et le mât d'artimon constituent la mâture. Le mât de misaine porte la voile de misaine, le petit haunier et le petit perroquet ; le grand mât porte la grande voile, le grand haunier et le grand perroquet puis le mât d'artimon, le perroquet de fougue et l'artimon latin. Augustin Jal évoque et décrit cette représentation dans *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* (Guéroult du Pas, 1710 : image 37 ; Jal 1850 : 462 ; figure 26).

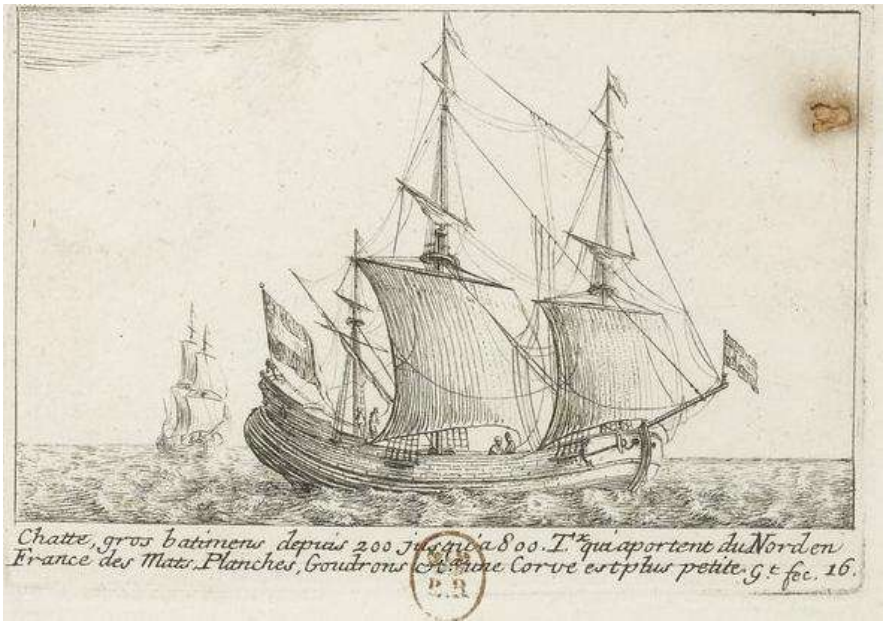


Figure 26 : Estampe représentant une chatte, P-J. Guéroult du Pas, 1710, *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, image 37 (Source : BnF).

Dans son *Dictionnaire de marine* datant de 1831, le vice-amiral Willaumez a réalisé huit planches, dont la planche C, sur laquelle se trouve, à la figure 5, une représentation illustrant sa définition de chatte amphidrome employée pour la pêche. Les trois voiles du bateau sont hissées et permettent la propulsion du navire. Les voiles de misaines, en plus d'être gréées sur des arc-boutants, sont plus petites que sur les autres représentations. Comme l'a fait remarquer François Vivier pour la maquette du musée des Salorges, le sens des vergues est inversé sur cette représentation. La partie courte des vergues est du côté du grand mât alors qu'elle se trouve habituellement du côté de l'étrave. Un bras servant à orienter les vergues, le hauban tient le mât, la drisse sert à hisser la voile, l'itague transmet l'effort d'un palan à une vergue ou à un autre objet susceptible d'être monté ou descendu. Le gouvernail, en action avec la barre et le safran permet de diriger le bateau. Un élément évoquant un gouvernail est représenté à chaque extrémité du bateau mais dans sa définition Willaumez ne fait pas mention de deux gouvernails. Cela pourrait correspondre à un système amovible permettant de fixer à la fois un gouvernail et une senne pour la pêche. La coque, basse sur l'eau, est symétrique et probablement à fond plat comme le mentionne Willaumez. Cinq membres d'équipages se distinguent. D'après l'auteur, les arcs-boutants placés à chaque extrémité de la chatte sont utilisés pour les cordages du filet servant lors de la pêche : la drague (Willaumez 1831 : 146-147 ; figure 27).

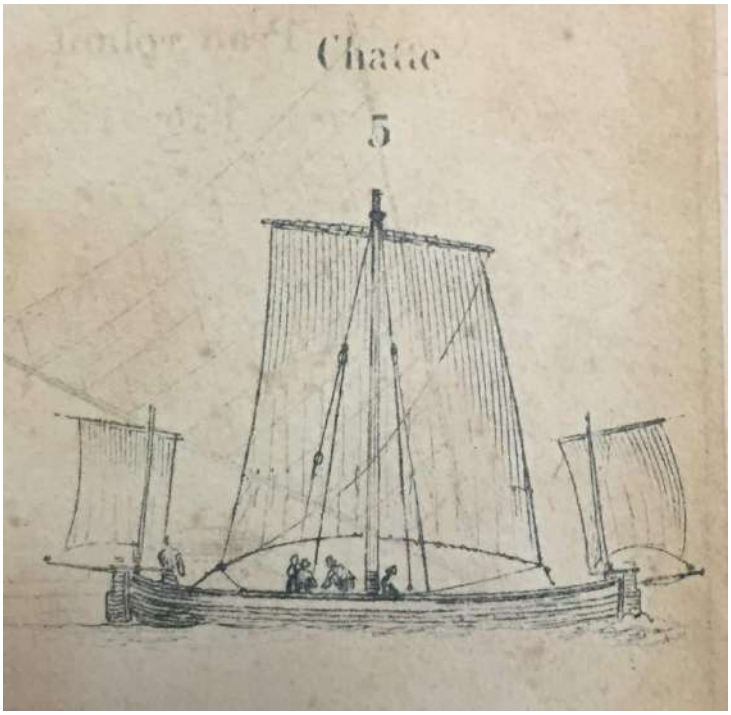


Figure 27 : Gravure d'un bateau amphidrome, J-B. Willaumez, 1831, *Dictionnaire de Marine*, planche C, figure 5.

Dans l'édition illustrée de 1890 de la *Grande Encyclopédie Larousse*, une gravure de chatte très similaire à celle de Willaumez est représentée. Le gréement est le même, les trois voiles sont hissées ; et le hauban, l'itague, la drisse, le bras ainsi que les arcs-boutants ou bout-dehors sont figurés. La forme de la coque est également similaire et l'avant et l'arrière disposent d'un gouvernail. Seul le nombre de membres d'équipage change pour dépasser plus que trois personnes (figure 28).

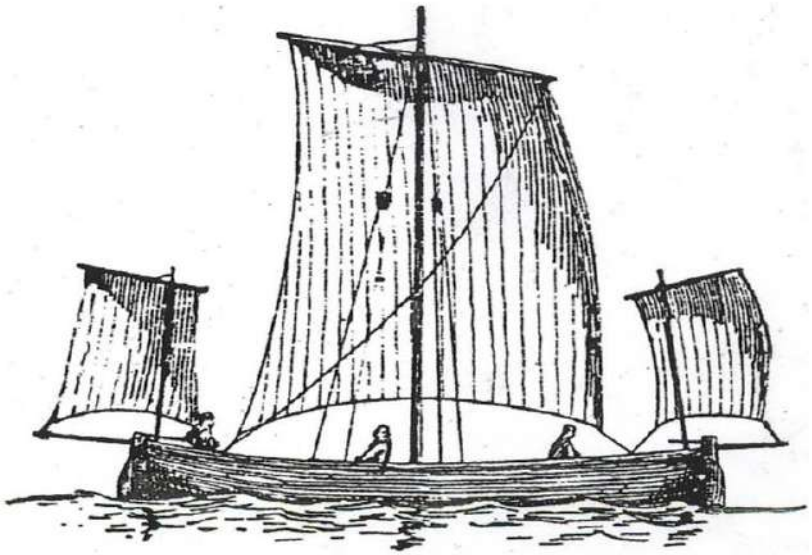


Figure 28 : Gravure d'un bateau amphidrome, P. Larousse, 1890, *La Grande Encyclopédie Larousse*.

Dans le sixième numéro du *Cahier des Salorges*, Charles Viaud, pour illustrer un article qu'il a écrit sur les chattes, a réalisé deux gravures. Les deux premières représentent le même bateau vu de profil et du dessus. Sur la gravure de profil, on retrouve les trois mâts et le gouvernail composé de la barre et du safran et des femelots et des aiguillots. Sur la poupe est inscrit *La Bernerie P. 855* soit le nom du port d'attache et le numéro de matricule et sur la proue *La chatte*. Le bordage est à franc-bord. Le tirant d'eau n'est pas conséquent comme en témoigne le bas niveau de la coque sur l'eau. La gravure vue du dessus rend compte d'une architecture pontée d'une coque très symétrique. De chaque côté de l'embarcation se trouve un mât de misaine et un petit panneau, puis deux autres panneaux de cale de part et d'autre du grand mât au milieu. Le safran est également visible avec la barre du gouvernail puis le tire-veille et des organeaux. (Viaud 1960 : 26 ; figure 29).

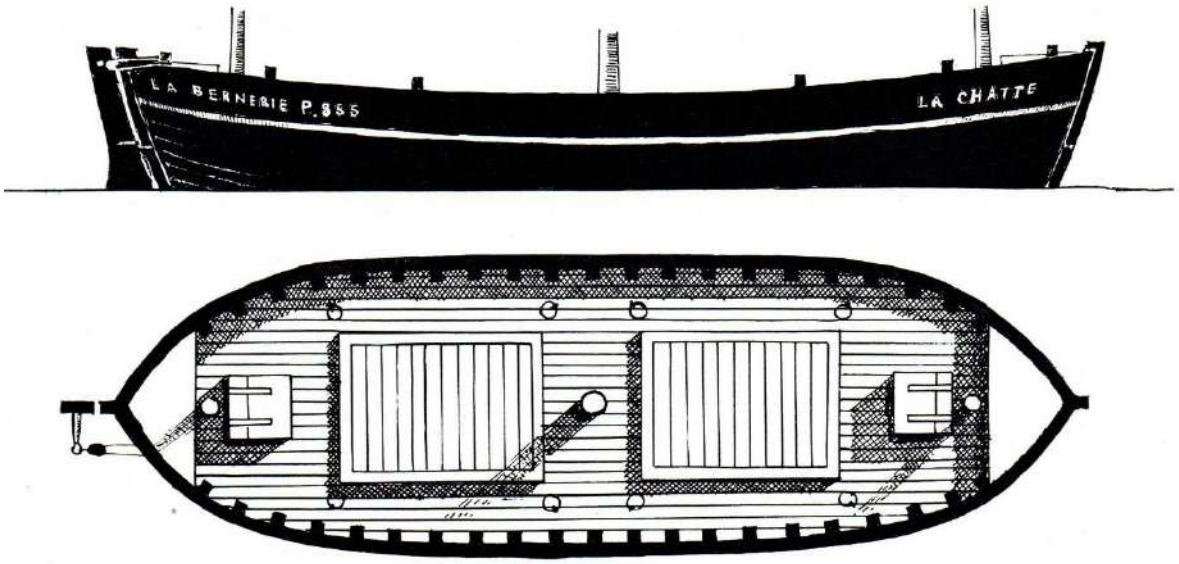


Figure 29 : Gravure d'une chatte vue de profil et du dessus, C. Viaud, 1960, « Les Chattes », *Cahiers des Salorges*, n° 6, p. 26.

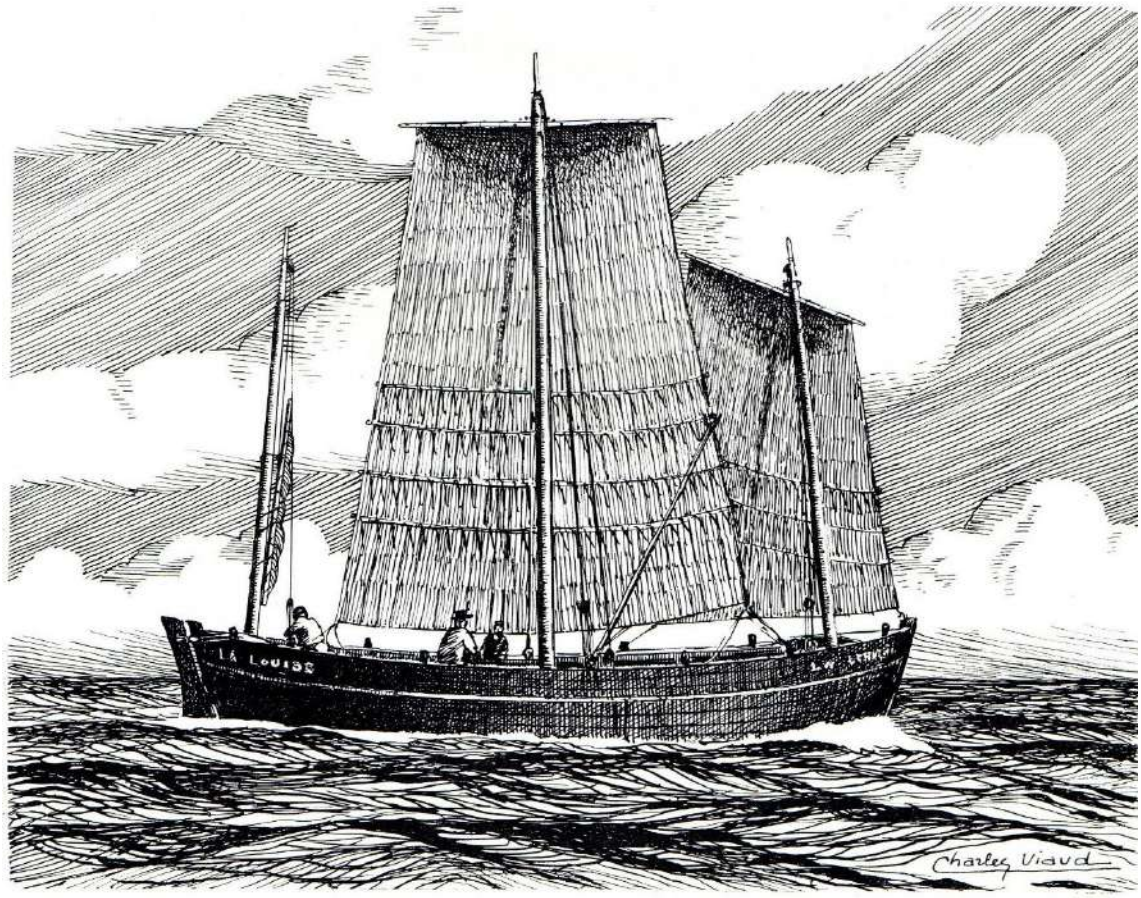


Figure 30 : Gravure de *La Louise* en pleine mer, C. Viaud, 1960, « Les Chattes », *Cahiers des Salorges*, n° 6, p. 27.

Puis, une autre gravure représente *La Louise* en pleine mer en train de naviguer. La coque est symétrique et bordée à franc-bord. La grand-voile et la voile de misaine sont hissées et la propulsent. La deuxième misaine, du côté du gouvernail, est ferlée sur la vergue. L'embarcation compte trois membres d'équipage. Beaucoup de détails sont représentés tels que les bandes de ris et les garcettes associées permettant de ferler la partie inutilisée de la voile, le hauban, l'itague, une perche pour raidir le côté avant de la voile afin de mieux remonter au vent. Cette dernière gravure a par la suite été modifiée en tableau à de multiples reprises. Dans son article, Charles Viaud indique qu'il s'agit de solides bateaux de 10 à 12 mètres de longueur de quille pour 3,5 à 4 mètres de largeur au milieu avec un faible tirant d'eau d'1,20 mètre (Viaud 1960 : 27 ; figure 30).

II.2.3 Peintures, dessins

La gravure de Charles Viaud représentant *La Louise* en pleine mer a été reproduite plusieurs reprises notamment par Louis Lacroix dans *La Bernerie, son historie à travers les âges*. Le navire se montre similaire en tous points. Cependant il ne s'agit plus de *La Louise* mais de l'*Aimable Cécile* qui est en train de pêcher. On distingue en arrière-plan la commune de La Bernerie, actuellement La Bernerie-en-Retz, comme la description en dessous du tableau le précise : « les Chattes de La Bernerie pêchant au chalut au XIXe siècle, entre la tourelle du Caillou et la bouée de la Pierre du chenal. Au fond, les trois moulins de La Bernerie et le bourg (D'après le tableau de M. Charles Viaud.) » (Lacroix 1953 : 50-51 ; figure 31).

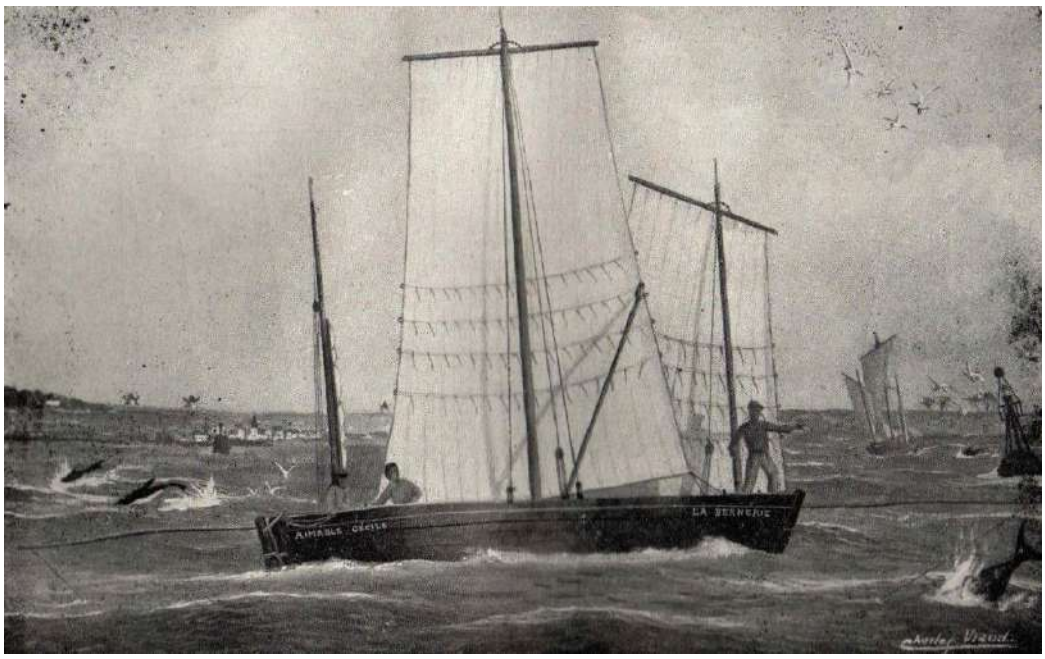


Figure 31 : L'*Aimable Cécile* pêchant, L. Lacroix, 1953, *La Bernerie, son histoire à travers les âges*, p. 50-51.

Une version colorisée de ce bateau est illustré dans *Si Pornic m'étais conté…* Le texte en dessous indique le rôle joué par les chattes durant la Révolution française, période durant laquelle ces embarcations furent massivement employées par les marins de La Bernerie-en-Retz, au point de susciter les mécontentements des marins de Noirmoutier qui dénonçaient alors rafle du poisson : « Les vaisseaux de guerre ne furent pas les seuls à jouer un rôle dans les intrigues de la Révolution. Sur le plan local, les chaloupes et « chattes » entrèrent aussi dans le jeu, se faufilant des côtes pornicaises jusque dans les petits ports des marais vendéens. Les chattes de La Bernerie – Bateaux spécifiques de la Baie de Bourgneuf très utilisés par les marins berniens et surveillés par les garde-côtes pendant la Révolution. Auparavant, ces bateaux furent l'objet de plaintes auprès du Roy par les marins de Noirmoutier qui craignaient les voir vider la mer de ses poissons ». (Guitteny 2006 : 49 ; figure 32).

Figure 32 : Une chatte pêchant, M. Guitteny, 2006, *Si Pornic m'étais conté…*, p. 49.

Louis Gautier illustre son chapitre consacré à la description des chattes par un dessin représentant l'une d'elle pêchant à la drague. Le bateau est propulsé au moyen de la grand-voile et d'une des deux voiles de misaine et il est dirigé à l'aide d'un safran et d'une barre. Un pavillon est hissé sur le mât central. Un hauban est à chaque bord, les cosses qui sont des anneaux destinés à recevoir un cordage par exemple, une perche. Le dessin permet de voir que le bateau est à fond plat avec un faible tirant d'eau. L'auteur décrit le procédé mis en place pour pêcher : « les chattes se servaient de deux « espars » à l'extrémité desquels était une poulie dans

chaque poulie courait un fort grelin réuni à la poche de la drague que l'on filait du bord à longueur suffisante et qu'on tournait ensuite à bord. Ce dispositif permet d'ouvrir la poche de drague suffisamment, chose impossible sans cela ou sans la perche de nos jours en usage » (Gautier 1912 : 40 ; figure 33).

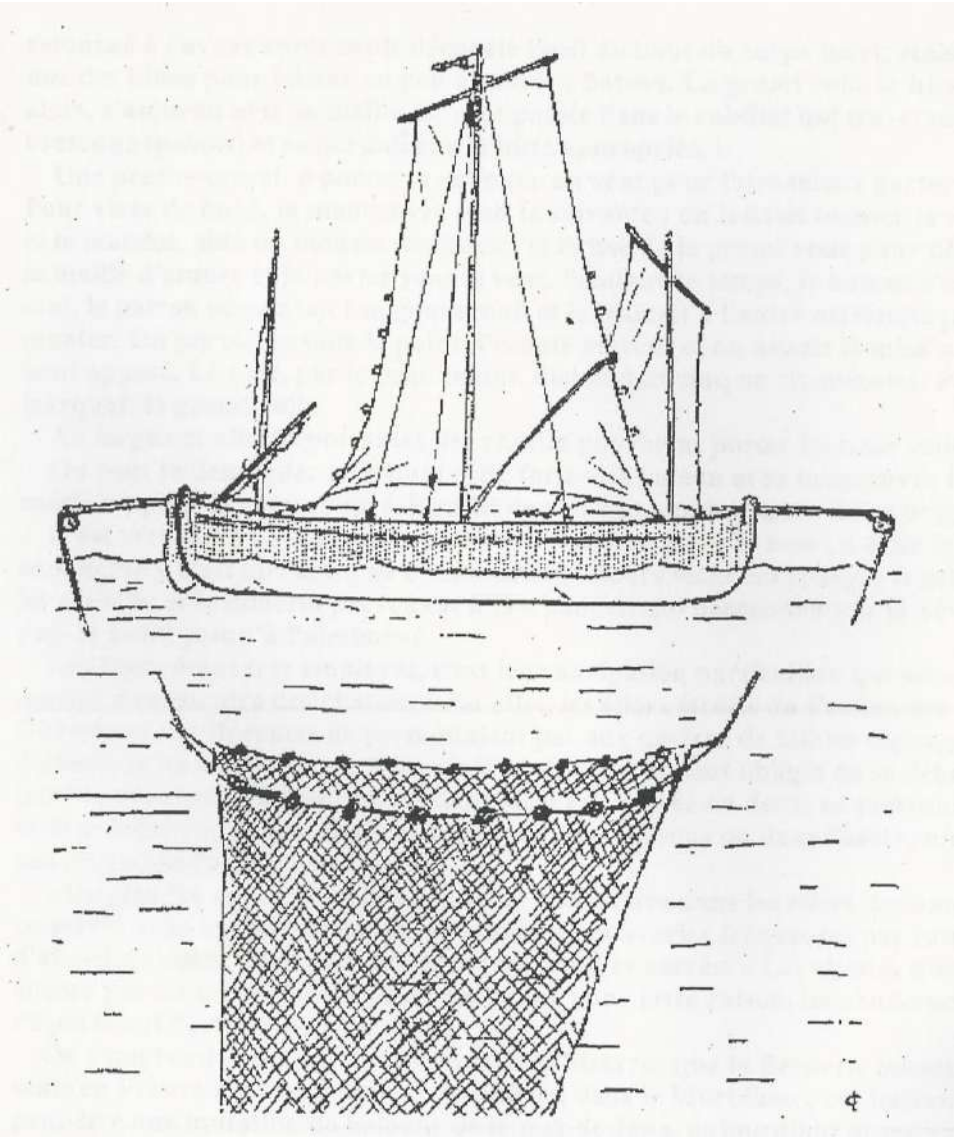


Figure 33 : Dessin d'une chatte pêchant à la drague, L. Gautier, 1912, *La Bernerie, son histoire*, p. 40.

Dans *Bateaux des côtes de France* de François Beaudouin, figure une chatte similaire à celle réalisée par Willaumez, notamment en ce qui concerne la taille des voiles de misaine. Le navire est figuré en train de pêcher à la drague. La coque se montre relativement plate. Les deux arcs-boutants à chaque extrémité du bateau permettent de maintenir la drague. Du plomb et des flotteurs, probablement en verre, permettaient de la maintenir ouverte. Dans son texte, Beaudouin indique que « malgré la date tardive de sa disparition, nous ne possédons pas de

représentations modernes directes de la chatte, mais seulement des descriptions et un très joli dessin du XVIIIe siècle » (Beaudouin 1990 : 127 ; figure 34).

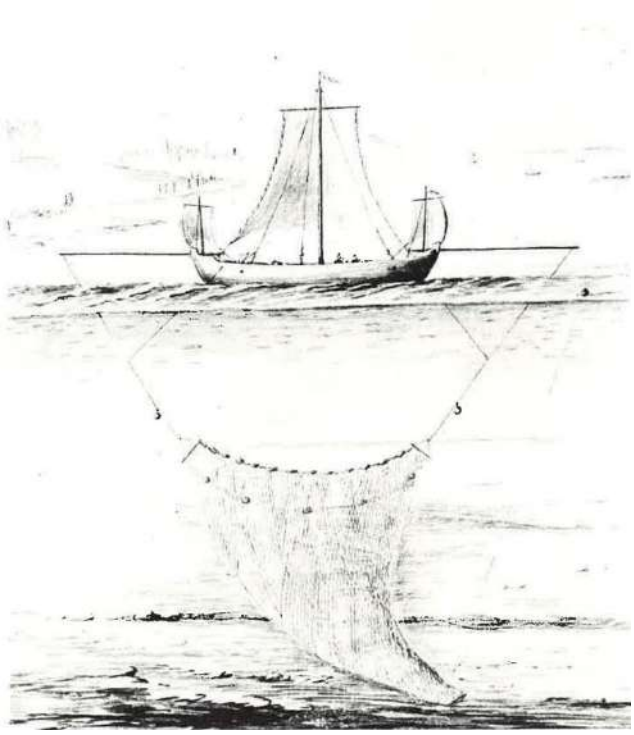


Figure 34 *:* Dessin d'une chatte pêchant à la drague, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 127.

Dans le chapitre « Les chattes perdues » du livre *Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire*, Émile Boutin illustre sa description des chattes d'un dessin très similaire à la gravure réalisé par Charles Viaud mais seul le bateau et ses gréements sont représentés. De nouveau la voile de misaine est opposée au gouvernail, la grand-voile hissée, l'autre voile de misaine ferlée sur la vergue, le hauban, la perche, les palans de drisses, les bandes de ris et les garcettes. Il n'y a ni membre d'équipage, ni arrière-plan (Boutin 2002 : 39 ; figure 35).

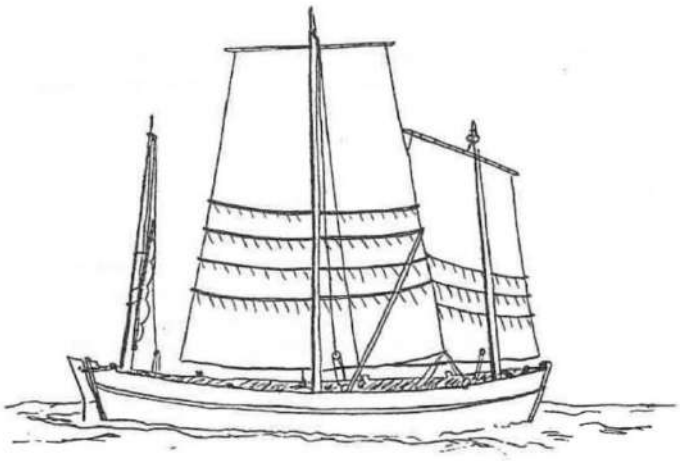


Figure 35 : Dessin d'une chatte, E. Boutin, 2002, *Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire*, p. 39.

Plus récemment, en 2016, Antoine Bugeon a réalisé de nombreux dessins de la « Chatte de La Bernerie » offrant ainsi différentes vues du bateau. Il s'agit de représentations personnelles réalisées à partir de différentes maquettes, des écrits de Louis Lacroix et de Louis Gautier ainsi que de l'avant-projet de reconstruction d'une chatte de la baie de Bourgneuf de François Vivier (figure 36, 37 et 38).

Figure 36 : Chatte de La Bernerie-en-Retz sous voile, A. Bugeon, 2016.

Figure 37 : Chatte de La Bernerie-en-Retz sous voile, A. Bugeon, 2016.

Figure 38 : Chatte de La Bernerie-en-Retz à l'échouage, A. Bugeon, 2016.

II.2.4 Blason

Sur le blason de la commune de La Bernerie-en-Retz figure une chatte. Ce blason est créé en 1929, par Bernard Roy. Le blason se lit de la manière suivante : « D'or à la croix de sable chargée en abîme d'une tour d'argent maçonnée de sable, chargée d'une moucheture d'hermine ; au chef d'azur chargé d'une chatte soutenue d'une divise ondée, le tout d'argent ». Louis Lacroix l'évoque en indiquant que « le bateau figuré de façon approchée se traîne de travers » (Lacroix 1996 : 16 ; RPNDC 2012 : 2 ; Blin 2015 : 67 ; figure 39). Les blasons tout comme les sceaux de villes au Moyen Âge, sont des bons indicateurs de la forme générale des navires en circulation, bien qu'ils ne témoignent pas d'une réalité architecturale (Rieth, Pomey 2005 : 70). Il s'agit d'œuvres produites avant tout à des fins illustratives. De plus, le blason a été créé en 1929, soit bien après la disparition du type de navire qu'il représente. Bernard Roy s'est donc appuyé sur des sources iconographiques ou textuelles dont l'authenticité peut être questionnée.

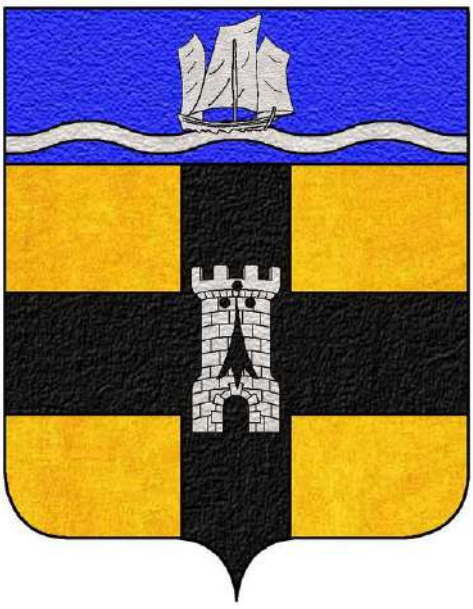


Figure 39 : Blason de La Bernerie-en-Retz, B. Roy, 1929.

De même que les maquettes, ces illustrations offrent donc différentes représentations de ce bateau. Exceptée celle de Guéroult du Pas, elles semblent faire référence au bateau amphidrome à trois mâts employé en baie de Bourgneuf et le long des côtes vendéennes. Mais toutes ces sources iconographiques, qu'il s'agisse des maquettes, des gravures, des dessins, etc., sont discutables. Il s'agit d'illustrations qui ne représentent pas l'exactitude architecturale. Les artistes souhaitant apporter une touche davantage artistique que réaliste à leurs œuvres, ou tout simplement ne sachant pas à quoi elles ressemblaient véritablement, ont pu modifier ou imaginer certains détails. En effet, si nous nous penchons sur les dates de réalisation de ces représentations iconographiques ; seules celle de Willaumez et le dessin du XVIIIe siècle, provenant du livre de Beaudouin suggèrent que les auteurs de ces dessins ont réellement connu et vu ces bateaux. Il est également possible que les auteurs se soient inspirés d'autres représentations iconographiques ou sources textuelles qui ne nous sont pas parvenues. Il ne faut donc pas tenir pour fidèles ces représentations qui peuvent être issues d'une volonté de transposition artistique et non d'une reproduction documentée (Rieth, Pomey 2005 : 70 ; 2019 : 93).

II.3 Sources archéologiques

En France, les épaves d'époque moderne ont longtemps fait l'objet d'un faible intérêt scientifique notamment en raison de sources conséquentes existantes sur le sujet. Toutefois, cette documentation, beaucoup plus rigoureuse, était en grande partie consacrée aux navires d'un tonnage important, destinés à la guerre et au commerce d'État. Les bateaux plus modestes employés au cabotage, au bornage ou à la pêche côtière souffrent de l'absence de sources et de données archéologiques. Cependant, ces bateaux, bien que plus modestes, n'en demeurent pas moins intéressants d'un point de vue de l'histoire des techniques car beaucoup d'entre eux relèvent d'une architecture navale de type vernaculaire. La construction s'effectue à une échelle régionale, voire locale, avec des techniques propres aux différents chantiers et dont peu de traces subsistent dans les documents. Cette absence de sources doit, dans la mesure du possible, être compensée par l'archéologie qui sera susceptible de restituer l'architecture de ce caboteur et les principes de constructions mis en œuvre, et ainsi permettre une meilleure compréhension des savoir-faire et des savoirs artisanaux des charpentiers de marine de la région (Rieth et al. 2018 : 48, 90-92).

Toutefois, aucun élément ou épave de ce bateau n'a été mis au jour actuellement. Cela peut s'expliquer par le contexte atlantique peu propice à la conservation de vestiges à cause des marées, courants et tempêtes qui les altèrent. Cependant, il est possible que l'envasement progressif de la baie ait permis d'en préserver certains. Une autre hypothèse à l'explication de l'absence de vestiges est le réemploi du bois dans la construction de nouveaux bateaux, ou encore dans l'édification d'habitation. Jean Mounès évoque cette pratique à Bourgneuf. Il indique qu'un certain Armand Piraut aurait réutilisé des pièces de bois d'une épave de Bourgneuf pour en faire des poteaux de clôture, puis que Jacques Louërat, propriétaire du marais du Puymain, a coupé une pièce de 5 mètres sur 16 centimètres pour la réutiliser en faîtage dans une écurie du Puymain (Mounès 1960 : 116, 117). Même si la réutilisation des matériaux n'a pas encore été prouvée en baie de Bourgneuf, elle a déjà été étudiée sur d'autres lieux. Michel Daeffler constate que sur les épaves de la Natière à Saint-Malo, une carlingue a peut-être été récupérée sur un navire, vouée à la réforme ou réutilisée différemment lors d'une refonte du navire (L'Hour et Veyrat 2003 : 75). Éric Rieth évoque la réutilisation des pièces de grandes dimensions ou de formes particulières dans la construction terrestre, dans les bassins de la Loire et de la Saône ; causant la rareté d'épaves de bateaux (Rieth, Pomey 2005 : 191).

De plus, le manque de forêts environnantes, pouvant rendre difficile l'accès à la matière première, est un autre argument étayant cette hypothèse de réutilisation du bois. D'après Louis Lacroix, les essences de bois utilisées seraient le chêne, l'acacia et les résineux (sapin et pitchpin) (Lacroix 1996 : 169-170). Cependant, les forêts de la baie de Bourgneuf, et même de l'Ouest de la France, sont faiblement boisées et ne permettent pas d'alimenter en quantité suffisante les chantiers navals. Pour se fournir en bois de marine, les charpentiers étaient contraints de l'importer depuis les forêts exploitées pour la construction navale, dans les Pyrénées, situées à plus de 500 kilomètres de la baie de Bourgneuf. Il est également possible que les bateaux venant de la région Baltique pour se fournir en sel amenaient du bois pour ravitailler les chantiers de la baie de Bourgneuf. Comme le représente ci-dessous la carte des taux de la surface boisée dans les départements au XIXe siècle, le pourcentage dans l'ouest ne dépasse pas les 13 % tandis qu'il est bien plus élevé dans le sud et l'est de la France, s'affichant de 13 % à 33 % (Koerner et al. 2000 : 254 ; figure 40).

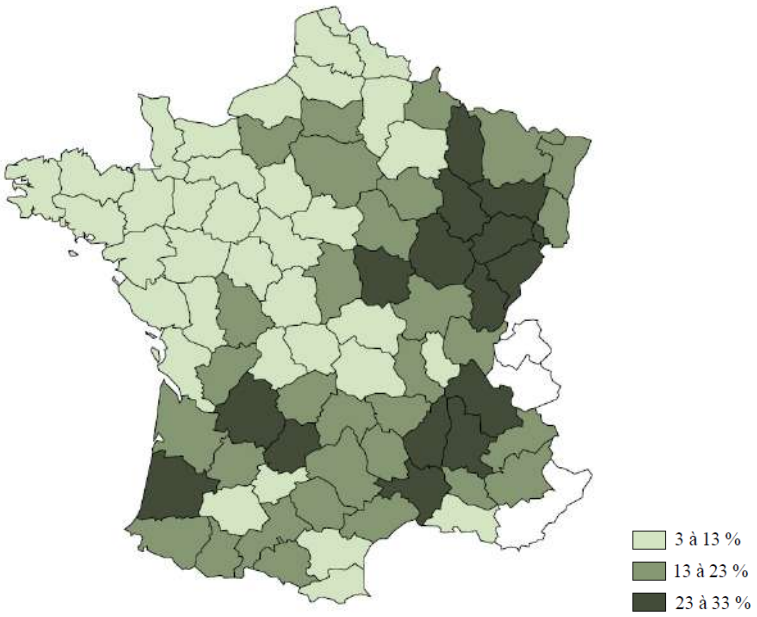


Figure 40 : Carte de la France du taux de la surface boisée dans les départements de l'époque du premier cadastre établi entre 1810 et 1850 (en pourcentage), d'après : W. Koerner, B. Cinotti, J.-H. Jussy, M. Benoît, 2000, « Évolution des surfaces boisées en France depuis le début du XIXe siècle : identification et localisation des boisements des territoires agricoles abandonnés », *Revue forestière française*, 3, p. 254 (DAO : P. Dupont).

La baie de Bourgneuf pâtit également d'un manque d'interventions archéologiques. Cependant, un programme collectif de recherche a été lancé en 2020 par Gaëlle Dieulefet. Le programme a pour thématique : « la baie de Bourgneuf dans l'économie maritime atlantique, îles, ports et navigations ». C'est un programme diachronique qui porte sur la préhistoire siècle jusqu'au début du XIXe siècle. Il permettra peut-être d'amener des éléments de réponse en lien avec le sujet.

Dans son ouvrage *Rivage oublié, Prigny, Les Moutiers, Bourgneuf et Saint-Cyr au Moyen-Âge*, Jean Mounès consacre une partie sur les épaves de navire du marais, dans laquelle il indique la localisation de plusieurs d'entre elles. Même s'il précise que ces épaves dateraient du Moyen Âge, rien n'indique que les datations données soient au sens strict médiévales mais elles restent intéressantes à relever.

Ainsi, à 600 mètres à l'ouest de la Gendarmerie de Bourgneuf et toujours selon l'auteur, se trouverait une épave échouée au XVe siècle au plus tôt. Elle se situerait dans la saline de Patoreau. Cette saline, abandonnée depuis 1944 est en bordure de la « charreau » (littéralement : chemin de char) du Puymain au Port-au-Riz (également orthographié Port Ouril). L'épave est à 70 ou 80 mètres de l'extrémité nord de la saline. Elle occupe un espace de 6 mètres sur 2 à 3

mètres. Il est indiqué qu'elle n'est pas visible et qu'il faut « fouiller la vase à la main pour y rencontrer des pièces informes d'un bois brun foncé très spongieux » (Mounès 1960 : 112). L'auteur précise que l'épaisseur des planches du bordé varie de 4 à 10 centimètres, ou 3 à 8 centimètres en tenant compte du gonflement du bois, ce qui laisse présumer une épave de grande envergure. Les membrures sont en position et deux d'entre elles portent même un fragment de bauquière. Un plan des vestiges de l'épave a été réalisé par l'auteur en 1949 (figure 41).

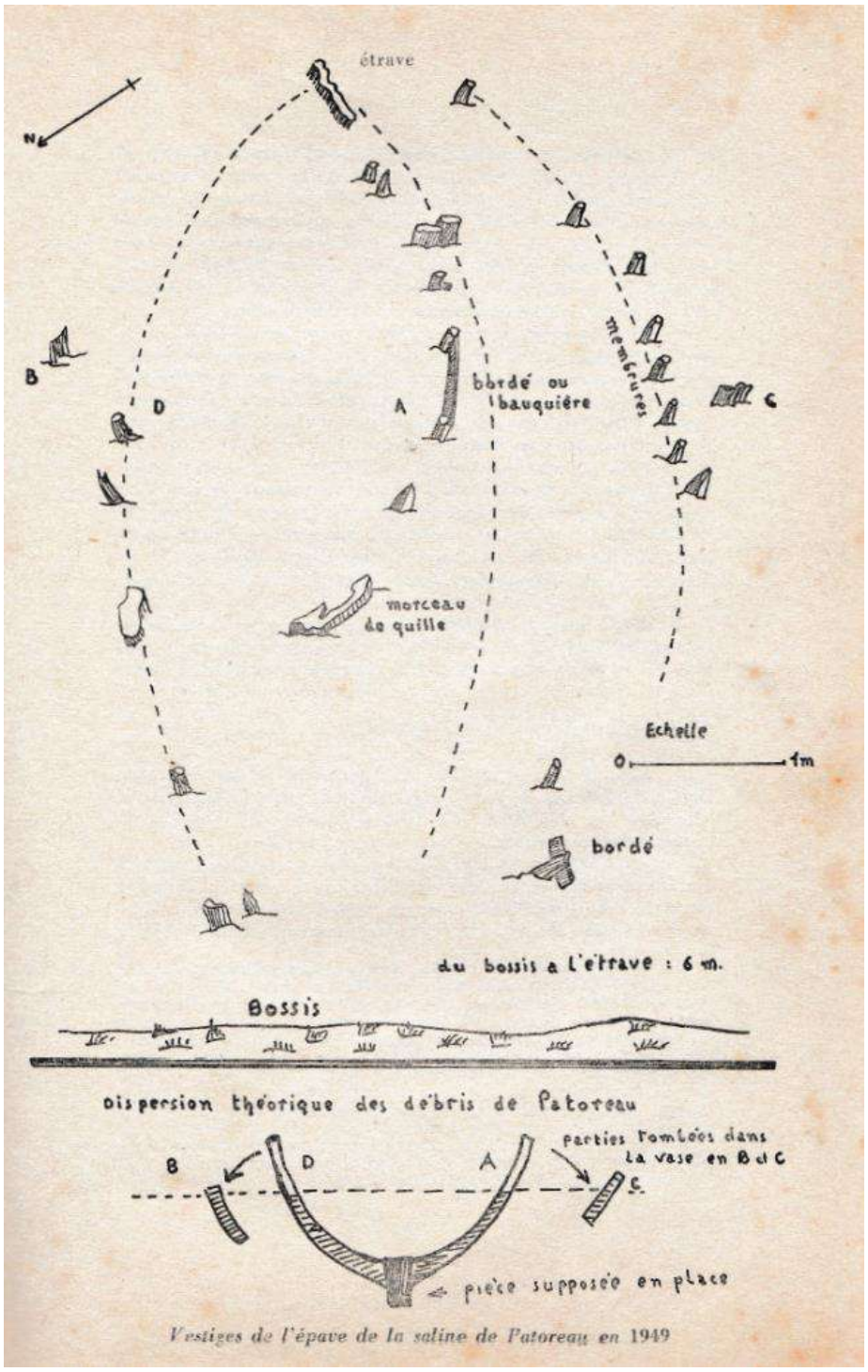


Figure 41 : Plan réalisé en 1949 des vestiges de l'épave de la saline de Patoreau, J. Mounès, 1960, *Rivages oubliés*, p. 112.

Cinq mètres plus loin, en direction de l'est, se trouvent les restes de l'étrave tournée vers le sud-est qui se cintre légèrement. On a la présence d'éléments de membrures. Le bateau venait du large et a fait naufrage à Bourgneuf à cause d'un fort vent, il y a probablement 600 à 700 ans. Sous l'action des vagues et de son pillage par les habitants, le navire a fini par se briser. Selon l'auteur, la moitié du navire serait conservée sous la vase. Ce navire devait à l'origine mesurer une douzaine de mètres de longueur, ce qui correspond aux dimensions des barques alors utilisées pour le transport du sel. L'auteur se questionne sur un possible lien entre un naufrage ayant eu lieu en 1408, évoqué dans le cartulaire des Sires de Rays, et l'épave de la saline du Patoreau. Le cartulaire décrit un bateau chargé de presque 6 tonnes de sel et monté par huit hommes d'équipage, qui a fait naufrage sur la côte du Collet suite à une tempête.

Il mentionne également la présence d'éléments de deux épaves ayant fait naufrage, aux environs de 1200, au Collet. L'une serait dans les marais des Quarantaires, à 300 mètres de la Mazure et l'autre dans le fossé d'un marais abandonné nommé Oscina, à 200 mètres de la Rochelle. Ce marais se trouverait à proximité du village de la Culée. C'est de l'épave des marais des Quarantaires et d'Oscina que Armand Piraut et Jacques Louërat, évoqués précédemment, ont récupéré des pièces de bois. Jean Mounès termine d'évoquer ces épaves en indiquant : « doit-on enfin admettre l'hypothèse d'après laquelle « Oscina » et « la Rochelle » pourraient être les noms des navires naufragés qui auraient ainsi servi à désigner l'un une saline et l'autre une ferme bâtie en plein marais ? » (Mounès 1960 : 112-117).

Outre ce manque d'épaves, les plans sont aussi une source importante de l'archéologie navale. Ils permettent de conserver les savoirs et facilitent d'éventuelles comparaisons et de nouvelles réalisations. Éric Rieth indique qu'un « un autre axe de recherche, pour lequel l'approche archéologique demeure tout à fait importante, est celui des méthodes de conception des navires de commerce antérieurement à l'usage, très tardif (pas avant le début du XIXe siècle voire bien plus tard pour les unités de cabotage), des plans » (Rieth, Pomey 2005 : 188). Cependant, cela soulève un autre problème : l'absence de plans jusqu'au début du XIXe siècle, voire plus tardivement, pour les caboteurs. C'est effectivement le constat qui a pu être fait et dont parle Louis Lacroix : « Les plans des nombreux chantiers de la côte, qui pendant de longues années, construisirent ces bateaux, ne sont pas parvenus jusqu'à nous, à part ceux de Paimboeuf. » (Lacroix 1996 : 168). Toutefois, même les plans du chantier Baudet de Paimboeuf n'ont pas pu être retrouvés. Et même si des plans existaient, leur représentativité pourrait être discutée.

Cette absence de plan peut s'expliquer par le fait que les bateaux répondaient à des formes simples et similaires et résultaient d'une construction locale et artisanale, en dehors des grands arsenaux. Pour de telles embarcations, la conception graphique n'était pas systématique et la transmission du savoir maritime pouvait alors s'effectuer selon une tradition orale. Les acquéreurs pouvaient éventuellement spécifier au charpentier les caractéristiques qu'ils souhaitaient donner à leur bateau. Les petits bateaux, de charge ou de pêche, étaient généralement tracés par le patron du chantier. Les demi-coques étaient couramment employées par les charpentiers et architectes pour concevoir des bateaux. A partir d'un bloc de bois sculpté, le charpentier obtient un plan de formes précis, et peut tracer le bateau ou le construire directement en grandeur nature. Le charpentier pouvait également tracer les formes du bateau sur le plancher. C'est peut-être par un de ces procédés que les chattes étaient conçues.

Pierre Morineau (1697-1764) fournit le plan transversal d'une chatte pontée à la page 198 de son ouvrage *Répertoire de construction* rédigé entre 1752 et 1762. Au-dessus de son plan, il indique : « Vertical d'une chatte pontée de 72 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au milieu 9 pieds de creux du dessin de la quille a ligne droite du m^{e} Bau. Ses coupes etablies sur la quille en 20 parties. Leur ouvertures prises à la table des chattes, la configuration de la carenne de celle cy au tirant d'eau de 8 $^{2}/_{3}$ pieds deplacera 258 ¼ tonneaux ». Il s'agit donc d'un bateau de 21 mètres de longueur, 6 mètres de largeur et de 2,7 mètres de creux. Il indique dans son texte qu'on l'utilisait dans le port à Rochefort et notamment pour transporter les munitions aux vaisseaux. Comme évoqué dans la partie sur les archives (II.1.3 Archives), il ne semble pas s'agir d'un bateau amphidrome. Sa définition et les dimensions renseignées correspondent à celles données par les auteurs contemporains tels que Henri Louis Duhamel du Monceau ou Jacques Bourdé de Villehuet, bien que contrairement à ces derniers, il mentionne le lieu de navigation (figure 42).

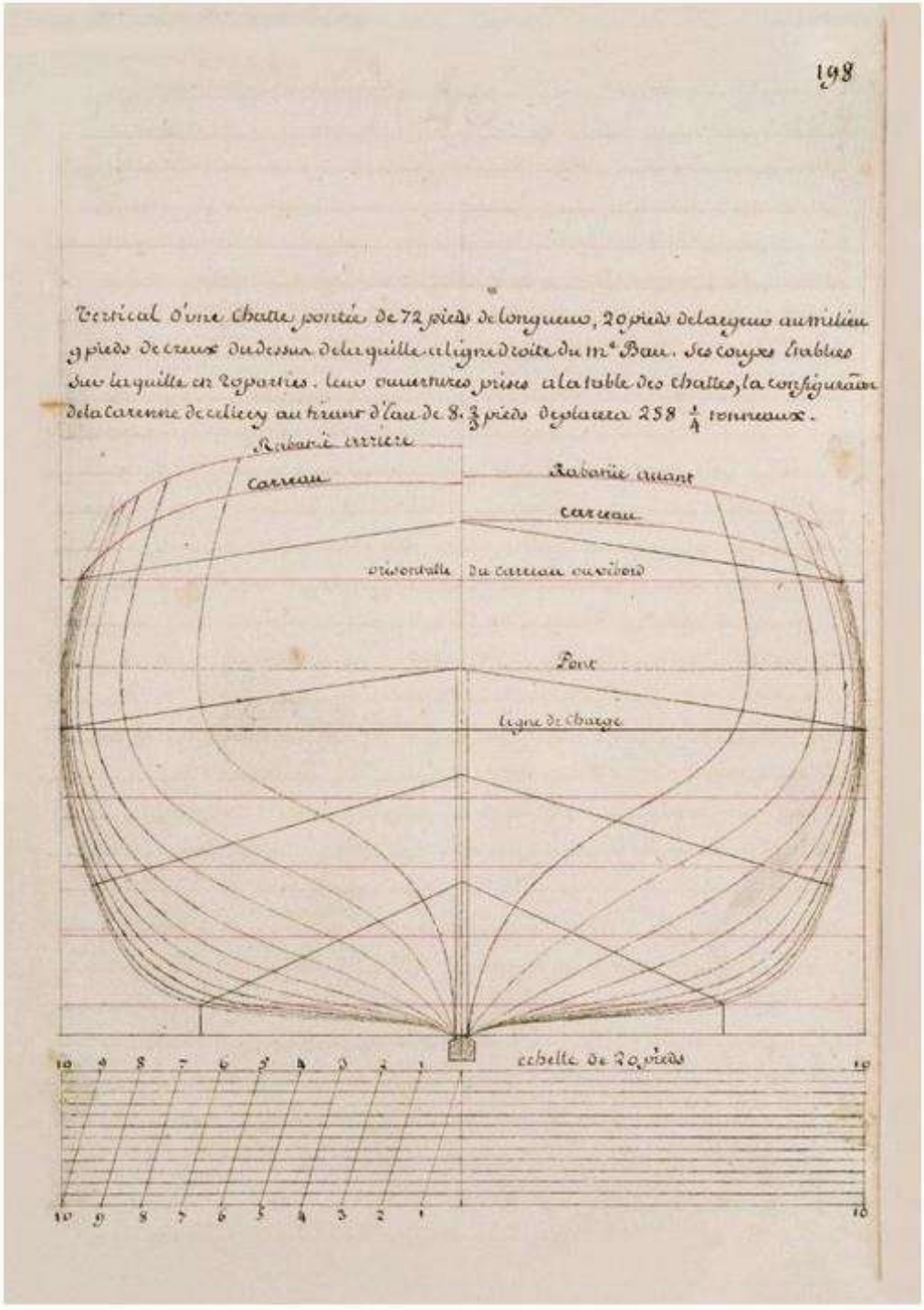


Figure 42 : Plan vertical d'une chatte pontée, P. Morineau, *Répertoire de construction*, 1752-1762 (Source : Archives nationales, cote MAR/G//246).

C’est à l’amiral François-Edmond Pâris (1806-1893) que nous devons un autre plan de ce bateau publié en 1892, dans le cinquième tome de *Souvenirs de marine conservés*. La figure 13 de la planche 252, montre le plan de forme transversal d’une chatte à l’échelle 0.025 de 23,39 mètres de longueur, 6,50 mètres de largeur et 2,92 mètres de creux. Ces dimensions semblent être celles d’un modèle existant observé lors de ces recherches d’ethnographies nautiques. Les dimensions données dans la définition jouxtant le plan sont des proportions générales. Par ailleurs, au vu de cette description, il semble s’agir un bateau amphidrome : « La chatte est une sorte de chasse-marée à fond plat dont le gouvernail se monte à l’AV. comme à l’AR. Le g^{d}. Mât est au milieu et à chaque bout un petit mât incliné vers le grand. Les voiles s’orientent des deux bords et on louvoie sans virer de bord. Long. de 10 à 15^{m} larg. $2^{m1/2}$ et creux 2 mètres. Ce bateau appartenait surtout au Croisic et à Noirmoutiers. A Rochefort ce n’est qu’une allège pour citerne ou chargement ». Les dimensions renseignées sont cohérentes avec celles qui sont connues des chattes amphidromes de la baie de Bourgneuf (figure 43).

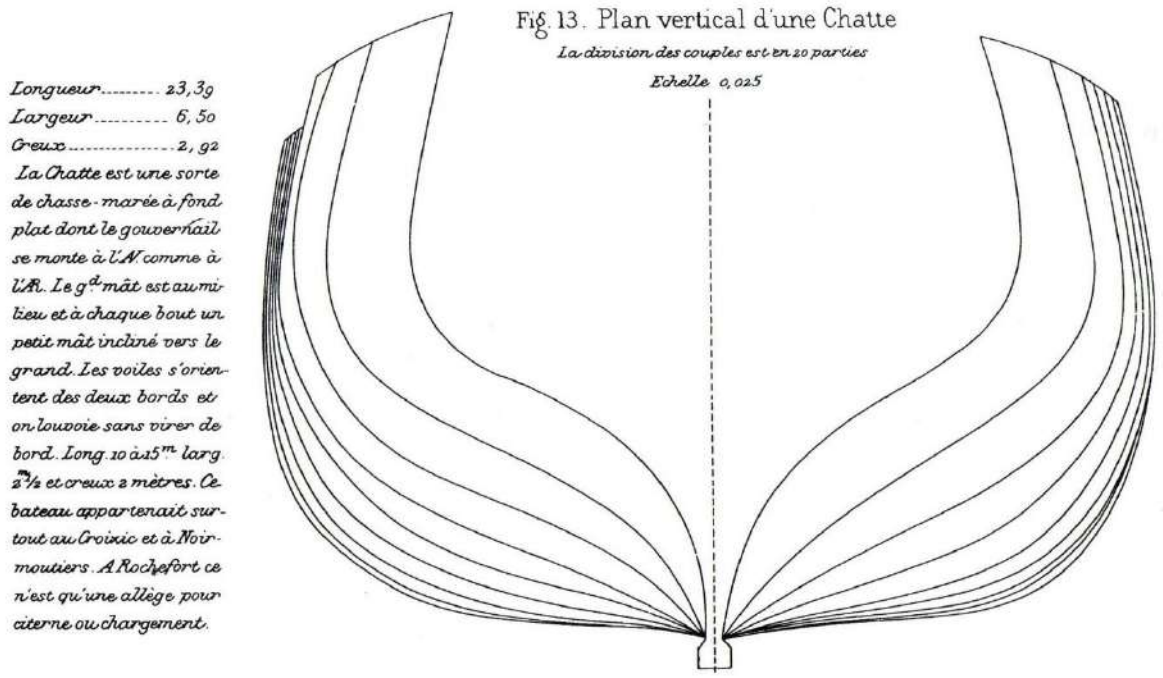


Figure 43 : Plan vertical d’une Chatte, F-E. Pâris, *Souvenirs de marine*, 1892, volume 5, planche 252, figure 13 (Source : Service historique de la Défense, Vincennes).

Un plan de voilure datant de 1836 présente une chatte de servitude portuaire. Il s'agit de la *Louvre*, un bateau à deux mâts verticaux jaugeant 100 tonneaux de port. Il mesure 21,6 mètres de longueur de l'étrave à l'étambot pour une largeur maximale de 6,4 mètres avec un creux de 3 mètres et un tirant d'eau d'environ 2 mètres. Toutefois, il s'agit d'un plan de voilure et il n'est alors pas possible de se fier à la forme de la coque, qui peut être un simple schéma d'illustration, pour constater ou non l'amphidromie (figure 44).

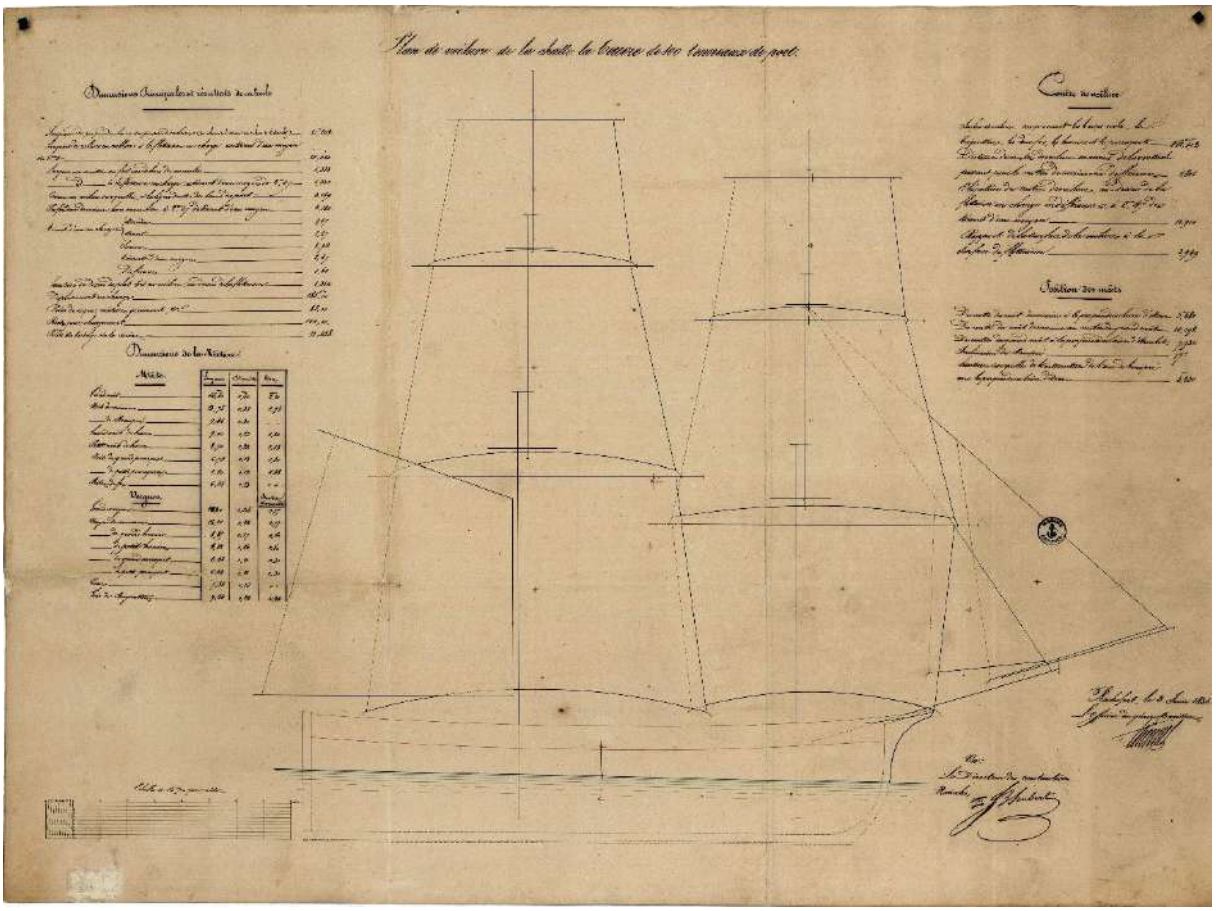


Figure 44 : Plan de voilure de la *Louvre* (Source : Service historique de la Défense, Vincennes, SHDMV MV8 DD1).

II.4 Les témoignages oraux

Les recherches effectuées lors de ce mémoire ont conduit à de nombreuses rencontres dont les idées principales de chacun ont été retranscrites.

Fernand Rousseau est un passionné de navires et réalise de nombreuses maquettes. A partir de l'observation d'une yole de l'Île de Retz construite avant-guerre, il évoque un système permettant de changer facilement le gouvernail d'un bord à l'autre grâce à l'aiguillot et au fémelot. L'aiguillot est la partie mâle d'une ferrure. Il est fixé sur le gouvernail. Le fémelot est

la partie femelle d'une ferrure. Elle est fixée à l'étambot. L'aiguillot s'engage dans le fémelot mais sur un navire amphidrome qui nécessite un changement fréquent du gouvernail, il serait difficile d'aligner les aiguillots sur les femelots. Pour faciliter l'emboîtage, il faut un fémelot ouvert renforcé et un aiguillot avec un méplat rectangulaire. Le fémelot s'intègre dans le méplat et par son poids, il descend et le gouvernail est alors en place. Ce système placé en haut du gouvernail facilite sa mise en place (figure 45). Le changement du gouvernail ne s'effectuait pas en pleine mer mais au port. Une fois le gouvernail démonté des fémelots et des aiguillots, il est glissé sur le boudin, un bourrelet protégeant le plat-bord, pour l'amener de l'autre côté de l'embarcation.

Schéma de principe du fémelot ouvert et de l'aiguillot avec un méplat rectangulaire

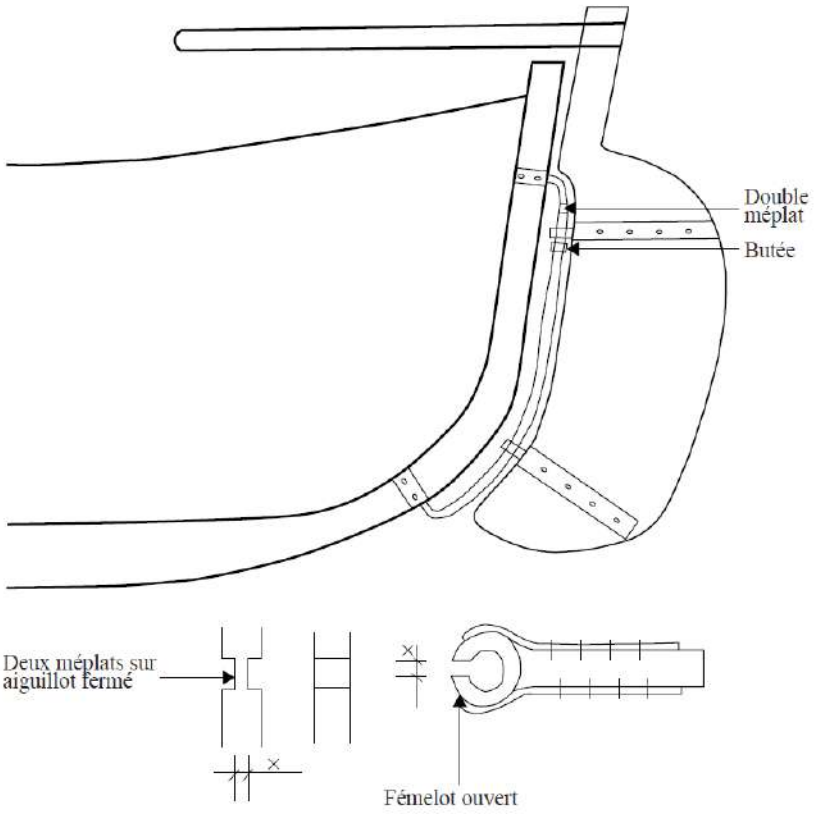


Figure 45 : Schéma illustrant le principe du fémelot ouvert et de l'aiguillot avec un méplat rectangulaire (Dessin : F. Rousseau, DAO : P. Dupont).

Maurice Legault effectue des recherches à partir de la consultation active des archives. Ses recherches l'ont amené à conclure qu'il existe des chattes non pontées et pontées pouvant aussi bien être employées à la pêche et qu'au bornage. Il existe également des bateaux de servitude portuaire servant à approvisionner les navires dans les ports et dans les rades. Avec

Jacky Athimon, ils souhaitent reconstituer, sous la forme de maquettes, différents types de chattes. En mars 2020, ils ont reconstitué une embarcation non pontée, la *Pêcheuse*.

Bernard Imbert, passionné de la mer et ancien commandant dans la marine marchande, indique qu'il y a probablement eu des formes architecturales différentes suivant les époques, les usages (pêche, transport etc.) et les chantiers de constructions. Sur un lieu géographique restreint les formes des navires et les usages évoluent à travers les siècles. Il n'existait pas de brevets protégeant les constructions. Les marins et charpentiers se sont, plus ou moins consciemment, inspirés des constructions voisines pouvant venir tout simplement de l'estuaire de la Vilaine ou de bien plus loin. La baie de Bourgneuf aura vu au cours des siècles des navires venant de tous horizons et de traditions architecturales variées (méditerranée, hanséatique, vikings etc.). Les chattes étaient polyvalentes et selon les saisons, leurs fonctions pouvaient changer. Par exemple, en hiver, elles étaient destinées au transport.

Jean-Louis Vérisson est l'auteur d'un article recensant les différentes maquettes de chattes de La Bernerie-en-Retz (Vérisson 2014 : 59-62). Il évoque l'idée d'un modèle commun au départ qui a subi des modifications par la suite.

Yannick Blin a également écrit un article sur ces bateaux dans le bulletin n° 10 de *Pornic Histoire* dans lequel il cite Louis Lacroix avant de rappeler les principales caractéristiques des chattes de La Bernerie et de décrire la manœuvre pour virer de bord. Il soulève le problème du gouvernail (un seul ou un à chaque extrémité) puis évoque leur construction, notamment à La Bernerie. Il indique qu'elles étaient surtout employées pour le bornage et rarement pour la pêche exceptée dans les dernières décennies. Il poursuit en mentionnant la présence de chattes à Billiers dans le Morbihan jusque vers 1850. Elles étaient principalement construites sur les chantiers Le Goff, à Pen Lan, mais également à Redon et à La Roche-Bernard. Elles étaient en majorité destinées à la pêche mais aussi au bornage à destination de Redon en Ille-et-Vilaine, et même jusqu'à Rochefort et Tonnay-Charente, en Charente-Maritime. Leur chargement était constitué de sel et de céréales. Puis il évoque l'étymologie du nom, les maquettes, les projets de reconstruction et enfin, il recense de nombreuses définitions données de ce bateau (Blin 2015 : 63-74).

Selon Gilles Fortineau, descendant des chantiers Fortineau à Pornic (chantier existant de 1834 à 1914), les chattes étaient construites sans plans mais à partir de gabarits. Le plan vertical fourni par l'Amiral Pâris n'est pas celui d'une chatte destinée à la pêche ou au bornage. Il indique qu'elle n'est pas un bateau spécifique de La Bernerie, mais on associe souvent les deux, car les derniers exemplaires de cette embarcation sont venus mourir en ce lieu. Les caboteurs amphidromes naviguant à La Bernerie étaient surtout employés pour le bornage et la pêche. La plupart présents dans la baie de Bourgneuf jaugeaient environ 14 tonneaux, et étaient tous construits à Paimboeuf au chantier Baudet. *La Pourvoyeuse* était la dernière chatte de la baie et a été refondue en 1875. Ce bateau a évolué dans une large zone littorale de Quiberon et jusqu'à Fouras. Le même terme s'emploie pour désigner les chattes qui sont des bateaux de servitude utilisés dans les arsenaux. Les chattes assignées à la servitude portuaire pouvaient porter les hommes, l'eau, les canons. Enfin la maquette de la famille Lacroix est la plus authentique, car fabriquée par un pêcheur qui était un témoin oculaire des chattes. Dans son ouvrage *Voyages photographiques : 1870-1930 ; Pornic, Beauvoir, Bouin, Noirmoutier, Nantes*, il consacre une petite partie aux chattes (Fortineau 2005 : 86-87).

Selon François Vivier, architecte naval, les bateaux assez anciens sont couramment symétriques car il s'agit d'une forme simple et logique. Les voiles de misaine seraient plutôt auriques. Le fond plat du navire lui offre une meilleure stabilité et une meilleure capacité à remonter au vent ainsi qu'un faible tirant d'eau. Le relevé de varangue quasi nul caractérise bien les chattes de la baie de Bourgneuf. À l'origine elles devaient servir d'allège pour charger et décharger les bateaux.

III. DESCRIPTION

III.1 Présentation générale

III.1.1 Origine du nom

Plusieurs hypothèses existent pour évoquer l'étymologie du nom de ce type de bateau. Il pourrait venir de l'expression nautique portugaise *fundo chato* signifiant « fond plat ». François Beaudouin indique qu'en France, ce nom désigne des bateaux de transport à fond plat et des bateaux de pêche particuliers possiblement apparentés (Beaudouin 1990 : 127). D'après Louis Lacroix, il viendrait des *chatts*, des anciens navires de Scandinavie, aux formes et gréements similaires. Ce n'est pas inenvisageable dans la mesure où Alexandre Sarrazin de Montferrier indique que le nom de *chat* est donné à un bâtiment de commerce des mers du Nord, arrondi aux deux bouts. L'auteur a peut-être fait une analogie avec ces bateaux venant du Nord (Montferrier 1841 : 181 ; Lacroix 1996 : 166). Pourtant, selon Gilles Fortineau : « la thèse selon laquelle « chatte » proviendrait de la « *chatt* » scandinave ne repose sur aucune base scientifique » (Fortineau 2005 : 87). Enfin, comme le mentionnent Jules Lecompte puis Yannick Blin, il pourrait également venir du grappin éponyme qui est placé sur chaque extrémité du bâtiment, telles les griffes d'un chat, et que les matelots lançaient pour arrêter le bateau (Lecomte 1835 : 109 ; Blin 2015 : 68). Cependant, comme le rappel Yannick Blin, il ne faut pas oublier que de nombreux bateaux de différents types se sont vu attribuer le nom de « chatte », « chata » ou « chat » (Blin 2015 : 67).

III.1.2 Chronologie

Les bateaux amphidromes auraient été conçus par les charpentiers de marine dans le but de répondre à plusieurs contraintes. En effet, au XVIe siècle, le commerce est prospère dans la baie de Bourgneuf, les bateaux viennent charger du sel, du vin, des céréales et du minerai. Les étiers sont très fréquentés pour le transit des marchandises, mais il est contraignant d'y naviguer. Les bateaux parvenus dans ces cours d'eau étroits étaient chargés puis devaient se déhaler par l'arrière jusqu'à l'entrée ; cela créé une perte de temps considérable. Les bateaux subissaient également des avaries par suite d'abordage entre les avants à quille et les arrières carrés. Ces désagréments amenèrent les charpentiers de marine à concevoir des bateaux symétriques

facilement manœuvrables dans les étiers qui n'avaient pas besoin de se déhaler (Gautier 1912 : 39-40).

Ce caboteur amphidrome serait donc apparu dans la baie de Bourgneuf durant l'époque moderne, au XVe siècle ou au début du XVIe siècle selon les auteurs, et son apogée au XVIIIe siècle. (Gautier 1912 : 36, 39 ; Lacroix 1953 : 52 ; Boutin 2002 : 38, 43). Cependant, les embarcations amphidromes ne sont attestées textuellement qu'à partir de 1831 par le vice-amiral Willaumez (Willaumez 1831 : 146-147). En 1680, Guillet de Saint-George semble être le premier auteur à évoquer des « chattes » mais sans que l'on sache s'il s'agit de bateaux amphidromes ou non (Guillet de Saint-George 1680 : 363).

L'ouvrage *Petite Géographie de la Loire inférieure* de 1849, mentionne, dans la partie consacrée aux Moutiers, la présence de chattes qui sont donc toujours employées par les pêcheurs à cette date (Talbot et Guéraud, 1849 : 200). Cependant, un manuscrit de l'abbé Baconnais datant de la deuxième moitié du XIXe siècle évoque leur abandon à cause des tempêtes de plus en plus fréquentes en baie de Bourgneuf et du coût des réparations trop élevé (RPNDC 2016 : 392). Louis Gautier, dans son ouvrage *La Bernerie, son histoire* indique qu'au début du XIXe siècle, treize chattes utilisées pour la pêche sont encore présentent à La Bernerie tandis que la dernière disparaît probablement vers 1868 (Gautier 1912 : 51). Pour Louis Lacroix, « les étiers du pays de Retz et de Noirmoutier furent les derniers endroits de la côte atlantique où elles trouvèrent à s'employer jusqu'au milieu du XIXe siècle ». En 1850, La Bernerie compte encore quatorze chattes et la dernière connue est la *Pourvoyeuse*, disparue dans les années 1870 (Lacroix 1996 : 166, 171, 177, 179). En 1889, Georges Trogneux écrit : « On voit encore de nos jours la chatte », laissant suggérer que leur utilisation se perpétue encore à cette date (Trogneux 2001 : 41). Les dernières chattes disparaissent dans la deuxième moitié du XIXe siècle, notamment à La Bernerie. Il est en effet possible qu'elles ne soient déjà plus présentes avant ou après cette date dans les autres espaces où elles ont pu évoluer auparavant.

L'envasement progressif des étiers et de façon plus générale, de la baie de Bourgneuf semble être la cause du déclin de ces bateaux amphidromes car la navigation devenant impraticable dans cette zone, le besoin de circuler dans les espaces étroits n'est alors plus d'actualité et pour des raisons économiques, elles cessèrent d'être réparées (Gautier 1912 : 51). Emile Boutin indique que c'est depuis Louis-Philippe Ier (règne de 1830 à 1848) que « les chattes échouées n'étaient plus réparées » (Boutin 2002 : 43). Les chattes sont souvent associées à La Bernerie car d'après Louis Lacroix, la commune en « eut le monopole exclusif, du premier

tiers du XIXe siècle à 1873 » (Lacroix 1996 : 166). Il semble que ce soit en ce lieu qu'ont disparu les dernières (Fortineau 2005 : 87).

Pour certains auteurs les chaloupes, autres embarcations de la baie, descendraient des chattes, voire même, ces dernières auraient été abandonnées au profit des chaloupes. Les deux types d'embarcations ont probablement coexisté quelques années avant que ces dernières ne disparaissent. Lacroix indique que la *Pourvoyeuse* aurait été refondue en 1872 en chasse-marée au chantier Fortineau à Pornic. Cette information n'est pas vérifiable dans l'archive 5 P 261 qui la mentionne (Boutin 2002 : 44 ; Fortineau 2005 : 86) (figure 46).

Figure 46 : Photographies de la chaloupe la *Pourvoyeuse* dans le port de Pornic, fin du XIXe siècle (collection G. Fortineau).

III.2 Zones et types de navigation

III.2.1 Zones de navigation

Ces bateaux amphidromes ont navigué le long des côtes atlantiques françaises. Les premiers auteurs les évoquant, mentionnent des lieux de fréquentation identiques, c'est-à-dire, le Croisic, en actuelle Loire-Atlantique, Noirmoutier, en Vendée, mais également Rhuys, dans le Morbihan (Willaumez 1831 : 147 ; Montferrier 1841 : 132 ; Bonnefoux et Pâris 1848 : 186). La baie de Bourgneuf représente un lieu hautement côtoyé par ces embarcations. Dans les archives, le port d'attache de la *Pourvoyeuse* est Paimboeuf, et celui de l'*Eliza*, la *Marie-Félicité*, la *Célestine*, la *Phébé*, et la *Courageuse*, est Pornic, ce qui atteste de cette fréquentation dans la baie. Avant leur disparition, dans les années 1870, elles étaient uniquement cantonnées à La Bernerie (Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 166). D'après Gautier, ce sont même ces bateaux qui ont fait « la fortune de La Bernerie » (Gautier 1912 : 51).

D'autres sources textuelles montrent qu'elles pouvaient se rendre le long des côtes bretonnes. Beaudouin indique qu'elles naviguaient jusqu'à la presqu'île de Quiberon (Beaudouin 1990 : 172). Lacroix explique que par beau temps, elles pouvaient se rendre à Lorient, Belle-Ile ou Groix (Lacroix 1953 : 51). À l'inverse, d'autres auteurs révèlent qu'elles ne quittent pas la baie de Bourgneuf pour se rendre en Bretagne, mais qu'elles naviguent déjà en ces lieux. Lecomte indique qu'il s'agit d'un « bâtiment caboteur en usage dans quelques petits ports de la Bretagne, et particulièrement dans celui de Pénerf, à l'entrée de la Vilaine » (Lecomte 1835 : 109-110). Larousse et Torgneux signalent également qu'on retrouve ce bateau le long des côtes bretonnes (Larousse 1867 : 1092 ; Torgneux 2001 : 41). Jal précise qu'il se trouve dans les baies du Morbihan (Jal 1840 : 124 ; 1850 : 462).

Enfin, les auteurs évoquent d'autres lieux de navigation tels que les côtes vendéennes (Jal 1840 : 124 ; 1850 : 462), mais aussi à Rochefort ou en baie d'Aiguillon selon Viaud et Lacroix qui reprennent les propos de l'amiral Pâris, et parfois même jusqu'à Bordeaux d'après Lacroix (Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 166).

Concernant les embarcations non amphidromes, les auteurs donnent peu d'indications quant aux lieux fréquentés. Seule la ville de Rochefort est mentionnée par Morineau dans son

Répertoire de construction, ainsi que par Willaumez, Bonnefoux et Pâris (Willaumez 1831 : 147 ; Bonnefoux et Pâris 1848 : 186).

III.2.2 Types de navigation

La zone de navigation où l'utilisation de ces caboteurs est attestée s'étend donc des côtes sud de la Bretagne jusqu'en Charente-Maritime, en passant par les côtes Vendéennes. La baie de Bourgneuf, qui représente alors un abri sûr pour les bateaux, est un lieu assez privilégié. Cette navigation s'effectuait près des côtes. Les chattes sont en effet avant tout employées pour le cabotage et le bornage. Il s'agit d'une navigation de commerce s'effectuant non loin des côtes, de port en port. Le bornage se pratique à plus petit rayon d'action que le cabotage. Les caboteurs, intégrés à leur zone de navigation, participent à la vie économique et à la valorisation des ressources d'un territoire. Ils assurent la distribution des denrées agricoles ou salicoles produites par la région, grâce aux échanges s'effectuant sur des distances plus ou moins longues. Leur capacité à naviguer dans les étiers, prodigué par leur faible tirant d'eau, leur permet aussi de redistribuer les marchandises dans les petits ports enclavés, ou de remonter jusqu'à Nantes, et participent ainsi à la mise en place et à l'impulsion d'un réseau portuaire (Priotti 2003 : 75-92).

Quant aux bateaux non amphidromes, ils évoluent essentiellement dans les ports comme l'indiquent encore une fois Willaumez, Bonnefoux et Pâris (Willaumez 1831 : 147 ; Bonnefoux et Pâris 1848 : 186).

D'après Maurice Amiel, architecte naval, un bateau aurait même navigué au long-cours et effectué une traversée de l'Atlantique en deux mois en 1723. Il aurait quitté Bourgneuf-en-Retz, pour se rendre au Canada, à l'Île Royale, aujourd'hui Île du Cap-Breton, pour la pêche à la morue. Selon les documents, le bateau jaugerait entre 15 et 25 tonneaux. Il indique que d'après la tradition orale, il s'agirait d'une chatte nommée *Petit Joseph*. Toutefois il précise bien qu'une « lourde incertitude plane sur le bateau qui a fait cette traversée de l'Atlantique en 1723 ». En effet, cette information est contestable dans la mesure où un tel bateau paraît peu approprié pour une navigation en haute-mer. Les terre-neuviers sont couramment employés pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve mais sont des professionnels de cette pêche et équipés en conséquence (Amiel 1983 : n.p.).

III.3 Caractéristiques architecturales

III.3.1 Description

Le tableau ci-dessous présente les différentes dimensions évoquées par les auteurs classés par ordre chronologique (tableau 8).

Auteur	Date	Longueur (m)	Largeur (m)	Creux	Tirant d'eau	Tonnage (tx)
Guillet de Saint-George	*1680*					*60*
Furetière	*1708*					*60*
Diderot et d'Alembert	*1751 -1756*					*60-100*
Duhamel du Monceau	*1752*	*21*				*230*
Morineau	*1752-1762*	*21*	*6*	*2,7*		
Saverien	*1758*	*15*	*5*			*60-80*
Willaumez	1831	10-12	4	1,5	0,7	
Bonnefoux et Pâris	1848	10-15	2,5	2		
Pâris	1892	10-15	2,5	2		
Gautier	1912					12
Viaud	1960	10-12	3,5-4		1,20	
Amiel	1983	12			1,6-1,7	
Soret	1990	> 10			1	10-12
Lacroix	1996	10-12	3,5-4		1,20	10-12
Boutin	2002	12	4		< 1	

Tableau 8 : Synthèse des dimensions données par les auteurs, reprenant le nom de l'auteur, la date d'édition, la longueur, la largeur, le creux, le tirant d'eau et le tonnage. Le texte en italique et gris désigne les bateaux qui ne semblent pas être amphidromes, à l'inverse, le texte en noir désigne les bateaux amphidromes.

On constate ainsi que ce bateau amphidrome mesure entre 10 et 12 mètres de longueur pour 3,5 à 4 mètres de largeur. Pour Pâris, la longueur peut atteindre 15 mètres, et la largeur 2,5 mètres avec un creux de 2 mètres. Le tirant d'eau varie selon les auteurs, mais pour Lacroix et Viaud, il est de 1,20 mètre au lège. Il jauge de 10 à 12 tonneaux. La *Phébé* et la *Courageuse* dont on connaît la longueur, la largeur et le tonnage, correspondent bien aux dimensions précédemment

présentées. À l'inverse, l'*Agile* et la *Marie-Françoise*, ont un tonnage bien supérieur à celui qui est exposé (tableau 7).

Lacroix indique que ce bateau est ponté et un petit capot à rabattement de 60 centimètres carrés, situé à 30 centimètres de l'arrière de chaque mât de misaine permet d'accéder à un poste d'équipage, à quatre couchettes et à la soute aux voiles, filins et filets. Le reste de la cale était inoccupé car dédié à la marchandise (Lacroix 1996 : 169-170). La coque se termine par deux élancements pointus mais légèrement arrondis et identiques. De même que le gréement, elle est parfaitement symétrique, ce qui permet au bateau de se déplacer indifféremment dans un sens ou dans l'autre. Beaudouin indique que ces embarcations avaient un aspect particulier et étaient baptisées « calvaire », avec la réputation de porter malheur (Beaudouin 1990 : 128).

Mâture

Ce bateau amphidrome comportait trois mâts, le grand mât au milieu du pont et un mât de misaine à chaque extrémité. Le grand mât, de même longueur que le bateau lui-même, s'élève au-dessus du pont de façon perpendiculaire à la quille (Beaudouin 1990 : 128). Lacroix précise que les deux mâts de misaine mesurent les deux tiers du grand mât et qu'ils sont à 3 ou 4 pieds des extrémités, soit à environ 1 mètre. Viaud indique qu'ils sont situés entre 1 et 1,40 mètre des extrémités et selon Gautier, ils sont à 8 pieds ou 2,4 mètres des deux étraves (Gautier 1912 : 36-38 ; Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 170). Ces mâts penchent légèrement vers celui du milieu, et d'après Lacroix, leur inclinaison est de 5 degrés vers le centre (Lecomte 1835 : 110 ; Larousse 1867 : 1092 ; Lacroix 1996 : 170). Toutefois sur certaines illustrations et d'après certains auteurs, les mâts de misaine n'étaient pas inclinés, mais verticaux (Gautier 1912 : 36 ; Beaudouin 1990 : 128). Le grand mât n'est haubané que du côté tribord, le côté du vent, puisqu'il ne virait pas de bord (Viaud 1960 : 26). Les deux mâts de misaine sont maintenus par la drisse et l'itague de leurs voiles respectives. La grand-voile est hissée à l'aide d'un palan à quatre brins, fixé sur la lisse et par l'intermédiaire d'une itague traversant un clan sous la fusée. Cette mâture était résistante au roulis et au tangage (Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 170). Gautier évoque qu'à l'extrémité supérieure du grand mât se trouvait une poulie dans lequel passait un cartahu, permettant d'hisser le chalut au sec (Gautier 1912 : 38).

Voilure

Le mât central est doté d'une grande voile carrée de forme trapézoïdale. Dans sa position neutre, la voile est perpendiculaire à l'axe du bateau. Elle est suspendue à une vergue

horizontale, elle-même hissée au mât par son milieu et orientée à l'aide d'un bras. Cette voile fonctionne essentiellement aux allures portantes, lorsque le bateau se rend dans la direction dans laquelle le vent souffle. À l'inverse, la voile carrée ne permet pas de serrer le vent efficacement. Les mâts de misaine sont tous deux dotés d'une voile de misaine gréée au tiers moderne. La vergue est articulée au mât par le point de drisse située vers le tiers de sa longueur. La voile n'est donc plus symétrique par rapport au mât : un tiers de la surface de toile se trouve en avant du mât et deux tiers en arrière. Cette voile au tiers permet de mieux remonter contre le vent. Lacroix précise que la grande voile mesure une fois et demie la surface du rectangle circonscrit du pont, soit environ 72 mètres carrés selon Bernard Imbert. Les voiles de misaine en font le tiers (Lacroix 1996 : 170-171 ; Imbert 2013 : 10). Gautier indique que les misaines avaient la forme des misaines des sardiniers et qu'à cause de leur petite taille, elles ne portaient pas de garcette de ris et s'usaient rapidement. Avant qu'elles n'en soient dotées, vers 1860 d'après Lacroix, on amenait la quantité nécessaire de voile, les écoutes et amures étaient passées dans les cosses correspondantes et le reste de la toile restait en paquet sur le pont. Gautier ajoute que la grande voile portait six cosses pour crocher les ris et passer une petite perche permettant de porter la voile au vent (Gautier 1912 : 36-38 ; Lacroix 1996 : 170-171).

Ce bateau naviguait avec la grande voile centrale et la misaine de la voile opposée au gouvernail. La seconde misaine était de fait ferlée sur sa vergue. Il pouvait ainsi atteindre huit nœuds (Gautier 1912 : 40 ; Boutin 2002 : 39). Amiel évoque la possibilité de hisser la misaine arrière pour mieux remonter au vent. Cela suppose l'installation d'une queue de malet, pour recevoir l'écoute de la voile, tirant dans la bonne direction (Amiel 1983 : n.p.). Gautier indique également que les chattes pouvaient porter les trois voiles au largue et allures portantes c'est-à-dire, lorsque le vent est oblique par rapport à la route du navire et que les voiles ne sont pas tendues (Gautier 1912 : 39).

Système de gouverne

Le gouvernail était muni de deux fémelots venant s'engager dans les aiguillots de l'extrémité de la coque. Pour faciliter la mise en place, l'aiguillot était plus long et placé à hauteur de la flottaison, le rendant ainsi toujours visible. Le gouvernail ne comportait pas de barre, mais un petit palan faisant fonction de tire-veille et permettant d'obtenir l'angle de barre. Ce palan était fixé sur un espar, lui-même accroché sur le côté tribord du safran et débordant de la tête du gouvernail (Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 170).

Selon les auteurs, ce bateau ne disposait que d'un gouvernail qu'on changeait d'extrémité à volonté, ou de deux gouvernails que l'on enlevaient et remettaient ou bloquaient selon le sens dans lequel on voulait naviguer. Lacroix lui-même indique dans *La Bernerie, son histoire à travers les âges*, que l'avant et l'arrière sont tous deux munis d'un gouvernail tandis que dans *La Baye de Bretagne*, il n'en mentionne qu'un seul (Lacroix 1953 : 50 ; 1996 : 170). Ainsi, Larousse, Jal et Lecomte précisent que le bateau possède un gouvernail à chaque extrémité (Lecomte 1835 : 110 ; Jal 1840 : 124 ; 1850 : 462 ; Larousse 1867 : 1092). Ludovic Soret indique également qu'il est muni de deux gouvernails, mais il mentionne toutefois l'existence d'une « autre version » de ces bateaux qui ne comportent qu'un gouvernail (Soret 1990 : 359). Enfin, Beaudouin fait la réflexion intéressante, à partir de l'observation de son dessin sur lequel le gouvernail est absent que ce dernier était peut-être démonté en pêche. Bien sûr, cette absence de gouvernail sur le dessin peut provenir d'une volonté artistique (Beaudouin 1990 : 128).

Ce bateau amphidrome diffère donc de ce qu'évoquent certains auteurs tels que Guillet de Saint-George, Furetière, Diderot et d'Alembert, etc. Les dimensions, le nombre de mâts, le type de navigation, mais également les fonctions qui seront abordées dans le point suivant, présentent des différences.

III.3.2 Conception de l'embarcation

Architecture de l'embarcation

La coque du bateau est construite à partir de la quille horizontale, constituée d'une seule pièce de 30 centimètres d'équarrissage. Les membrures et varangues viennent ensuite se placer sur la quille. Les membrures ne sont seulement qu'à un intervalle de 10 centimètres. Les varangues sont plates sur un tiers de la longueur de la quille et acculées aux extrémités de façon très fine. La quille était raccordée aux étraves grâce à une longue pièce de brion (Lacroix, 1996 : 169). Le fond du bateau était plat avec des bouchains arrondis et des côtés verticaux pour disposer d'un grand volume (Amiel 1983 : n.p.). Ce fond plat assure une certaine stabilité, renforcée par trois tonnes de lest en pierre, arrimé dans le fond. Sa construction solide et son fond plat lui permettent d'échouer partout sans dangers et fournissent ainsi une réponse adaptée au milieu de navigation, grâce à un faible tirant d'eau, tout en conservant une capacité de charge convenable (Rieth 1998 : 83). À partir de l'observation de deux plans d'époques différentes, Lacroix indique que le tracé de leurs formes n'a pas subi de modification importante au moins depuis le XVIIe siècle (Lacroix 1996 : 168).

La quille forme ainsi l'assise de la charpente longitudinale puis les membrures sont mises en place et constituent la charpente transversale. Le bordé est ensuite élevé. Selon Éric Rieth, ce procédé de construction peut se définir selon l'expression sur « membrure première », dans laquelle la membrure occupe la position centrale au sein de l'ensemble de la structure de la coque. Cette membrure formant la charpente transversale participe à la définition des formes de la coque (Rieth 1998 : 83 ; 2005 : 25-28, 31-32). Il envisage l'étude d'un bateau selon le double point de vue du principe de conception et des procédés de constructions. L'embarcation amphidrome est ainsi construite selon le principe assemblé, puis il existe plusieurs méthodes ou procédés de constructions pour bâtir la coque (Rieth, Pomey 2005 : 29). Toutefois, ces procédés de constructions sont restitués seulement à partir des sources documentaires. En l'absence de données archéologiques, ils sont difficilement attestables voire inconnus. On ignore par exemple si le bordé est à franc-bord ou à clin. Restituer les séquences de la chaîne opératoire, ou même les principales séquences de construction est difficile. Pourtant, cela permettrait d'exposer d'éventuels écarts entre les propos théoriques des sources documentaires et la réalité architecturale (Rieth et al. 2018 : 56).

Essences de bois utilisées

La sélection des espèces se fait par les charpentiers de marine, selon leurs propriétés, à l'embarcation, à son utilisation, mais aussi à la fonction de la pièce. Le bois utilisé doit ainsi pouvoir répondre à plusieurs contraintes. Il doit être résistant à l'humidité permanente, aux mouvements et aux chocs et il doit assurer l'étanchéité de la coque. Louis Lacroix est le seul auteur à mentionner les essences de bois utilisées dans la construction du navire. Le bateau est ainsi constitué de chêne et d'acacia, sauf le pont bordé qui est en sapin. La quille est en chêne. Les mâts sont en pitchpin (pin rigide) (Lacroix 1996 : 169-170). Le chêne est un bois dur, résistant en flexion et en compression, deux contraintes fréquemment exercées sur les varangues comme lors des échouages sur l'estran. Il permet une utilisation durable de l'embarcation et est donc favorisé en construction navale. L'acacia est également un bois solide et durable, il est privilégié pour les membrures ployées. Les résineux types sapin et pitchpin sont des bois légers et élastiques, adaptés pour la mâture d'une embarcation légère telle que celle-ci et pour les ponts bordés, car ils regonflent rapidement après avoir séchés (Rieth et al. 2018 : 63 ; Vivier et al. 2018 : 7-8). Ces trois essences sont disponibles en France, mais en quantités variables. Toutefois, en l'absence d'épave ou même d'un fragment d'épave, les informations fournies par Louis Lacroix ne sont pas vérifiables.

Chantiers navals

Peu de mentions existent sur les chantiers navals d'où sortent ces caboteurs. Les archives 4 E 93 24 et 4 E 93 25 indiquent que la *Phébé* a été construite au Pellerin, en 1800. La *Courageuse*, elle, fut construite en 1815 à Paimboeuf. Lacroix indique en effet qu'après la révolution de 1793, ces bateaux sortaient principalement des chantiers Baudet de Paimboeuf (Lacroix 1996 : 169). D'autres auteurs exposent qu'elles sont dans un premier temps construites au Collet au Moutiers-en-Retz ou au Porteau à La Barre-de-Monts (Gautier 1912 : 40 ; Boutin 2002 : 38). Blin indique que des chattes étaient construites ou réparées à La Jaginière et à La Bernerie. Le toponyme de la « rue de la montée de la chatte » jouxtant La Jaginière témoigne peut-être de ce passé (Blin 2015 : 66). Ces bateaux étaient donc principalement construits à Paimboeuf et les chantiers de la baie de Bourgneuf devaient davantage servir à d'éventuelles réparations.

Il semble également qu'au début de leur existence, les chantiers Fortineau (1834-1914) situés à Pornic, ont été amenés à réparer les dernières chattes dont l'*Aimable Cécile* pour la renflouer. Un livret de compte détaille les sommes engagées lors cette opération : 180 francs pour quatre charpentiers du chantier Fortineau, pendant six jours et 870 francs pour le coût des tranchées, les coulisses, le suif, le bois, les dix bouviers et vingt bœufs (Amiel 1983 : n.p. ; Lacroix 1996 : 177). Ce bateau construit en 1839, à Paimboeuf, se fracasse en 1863 contre la roche dite Norégo, alors qu'il rentrait de pêche le soir, par un temps de brume. Les membres de l'équipage appelèrent au secours, mais le douanier en faction à la Pétardière, entre Crève-Cœur et la Joselière, à La Bernerie, crut que les cris provenaient d'une dispute entre matelots (Lacroix 1996 : 178 ; Boutin 2002 : 44).

L'*Agile* et la *Marie-Françoise* ne sont peut-être pas amphidromes mais selon les archives 5 P 232 et 5 P 495, elles ont respectivement été construites en 1812 et 1823 à Redon, ce qui est cohérent avec l'existence de ce bateau en Bretagne.

Coût d'une embarcation amphidrome

Concernant le coût, Lacroix signale qu'en 1845, le prix d'un de ces bateaux neufs jaugeant 10 à 12 tonneaux, était de 3000 francs (Lacroix 1996 : 169). Les archives fournissent des indications supplémentaires. L'acte de vente de la *Courageuse* indique qu'elle a été vendue en 1841, moyennant la somme de 545 francs. La *Phébé* a été vendue en 1839, pour le prix de 300 francs. L'*Agile*, jaugeant alors 28 tonneaux a été vendue en 1842, pour 710 francs. En 1844, après un tonnage réévalué à 32 tonneaux, elle est vendue au tiers, au prix de 800 francs.

Longévité

La durée d'exploitation de ces embarcations est également intéressante à relever. L'*Agile* construite à Redon en 1812 fait naufrage en 1855, soit après 43 ans de service. La *Marie-Françoise* sort des chantiers navals de Redon en 1823 et fait naufrage 16 ans plus tard, en 1839. La *Pourvoyeuse*, l'*Eliza*, la *Marie-Félicité*, la *Célestine*, toutes quatre employées en baie de Bourgneuf, sont démolies ou dépecées respectivement après 25 ans environ, 41 ans, 33 ans, et 26 ans de service. L'*Aimable-Cécile* fait naufrage après 24 ans d'utilisation. La durée de vie varie selon plusieurs critères tels que l'essence employée, la qualité de la construction, l'entretien, les conditions d'utilisation. Les navires peuvent ne plus être exploités et donc démontés, car leur durée de vie technique n'est plus rentable. Le coût pour le maintenir en état devient trop élevé. Cette durée de vie est de l'ordre de 25 ans. La durée de vie commerciale est également un facteur expliquant la fin d'exploitation d'un bateau. Après quelques années, un bateau peut ne plus s'avérer rentable pour son activité. Cela peut être causé par l'apparition d'une nouvelle technique de pêche ou pour des raisons écologiques. L'envasement de la baie de Bourgneuf empêche par exemple la circulation dans les étiers. Le bateau peut alors être employé pour un autre usage.

III.3.3 Pratique de navigation

Une voile carrée permet aisément de virer de bord vent arrière, mais difficilement de virer vent debout. Ainsi, le caractère amphidrome de cette embarcation lui permet de ne pas avoir besoin d'effectuer de virement de bord. Le bateau étant symétrique, sa misaine avant pouvait devenir sa misaine arrière. Pour partir en sens inverse, le matelot mollit la drisse de la grand-voile pour la porter sous le vent et laisse tomber la misaine avant, permettant ainsi au bateau de s'étaler seul. En même temps, le patron démonte le gouvernail puis, aidé du mousse, ils traînent le gouvernail le long du bateau, vers l'autre extrémité et le remontent. Le gouvernail pouvait être soulevé avec l'aide de la drisse du mât le plus proche. Le point d'écoute de la grand-voile était ensuite porté au vent, et la misaine opposée hissée (Gautier 1912 : 38-39 ; Lacroix 1996 : 167-168 ; Boutin 2002 : 39-40 ; figure 47).

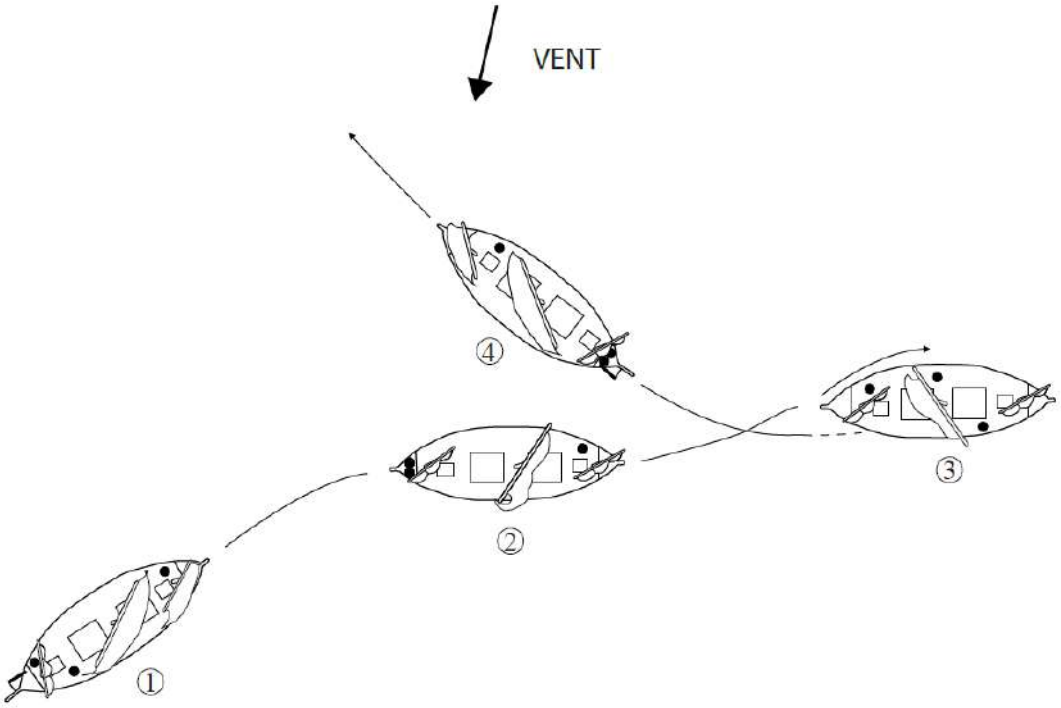


Figure 47 : Illustration de la manœuvre (DAO : P. Dupont).

1 : Le matelot mollit la drisse de la grand-voile : le bateau abat ; 2 : Le matelot laisse tomber la misaine avant et le patron, aidé du mousse, démontent le gouvernail ; 3 : Le gouvernail est traîné à l'autre extrémité du bateau. Le point d'écoute de la grand-voile est porté au vent ; 4 : Le patron et le mousse montent le gouvernail et la misaine opposée est hissée.

Cette manœuvre qui consiste à changer de place le gouvernail, les voiles de misaine et les points de tire de la grand-voile, demande donc une bonne maîtrise de la part de l'équipage constitué de trois personnes (Imbert 2013 : 11). Par beau temps, il ne faut que quelques minutes pour virer de bord. Cela explique donc la facilité de ce bateau pour naviguer dans les endroits étroits tels que les étiers. Cette manœuvre spécifique est déroutante pour les marins qui n'en ont pas l'habitude. Gautier précise que « lorsque les étrangers, Anglais ou Hollandais, vinrent dans la baie et essayèrent de les enlever, on dit qu'ils durent les abandonner, car ils ne virent pas du premier coup leur manœuvre très simple » (Gautier 1912 : 41).

Toutefois, en pleine mer ou par mauvais temps, la manœuvre semble plus difficile à mettre en place. Le gouvernail, mesurant plus de deux mètres de hauteur, est lourd et encombrant et donc difficile à transporter, mais également à démonter et remonter (Beaudouin 1990 : 128). Le virement de bord s'effectuait probablement au port ou en fond d'étier et non en pleine mer. Cependant, le gouvernail est rarement sollicité car le bateau offre une bonne stabilité de route grâce à la longueur de la quille et le tirant d'eau égal à chaque extrémité. À partir de

l'explication de Louis Lacroix, Bernard Imbert indique que « le cap est maintenu en réglant l'écoute de la grand-voile, afin de faire varier la position du centre vélique de la voile par rapport au centre de gravité du navire. La voile de misaine établie est en avant du grand mat par rapport au gouvernail ; la troisième voile n'est établie que pendant le chalutage. Le gouvernail, lui, n'est utilisé que pour provoquer une aulofée. Le bateau, de par la disposition des voiles, était naturellement mou. » (Lacroix 1996 : 170 ; Imbert 2013 : 11).

Certains auteurs précisent que pour s'arrêter, le bateau n'utilise pas d'ancre, mais deux grappins en fer placés sur chaque extrémité. Ce grappin « comme les griffes de l'animal dont il a pris le nom » lui permet de se cramponner sur le fond des rades même par mauvais temps (Lecomte 1835 : 110 ; Larousse 1867 : 1092).

III.4 Fonctions

Les sources, notamment écrites, ont permis de faire la distinction de ces bateaux qui, bien qu'ayant la même dénomination, n'ont pas les mêmes caractéristiques. Les définitions exposées dans les encyclopédies, les archives et les sources iconographiques laissent apparaître que ces bateaux amphidromes et « non amphidromes », n'exerçaient pas tout à fait les mêmes fonctions.

III.4.1 Les bateaux « non amphidromes »

Ainsi les chattes « non amphidromes », ou du moins dont la symétrie n'est pas attestée sont surtout employées en tant qu'allège ou caboteur. Guillet de Saint- George, Aubin, Furetière, Diderot et d'Alembert, Duhamel du Monceau, Morineau, Saverien, Bourdé de Villehuet, Vial Du Clairbois, Blondeau, et Montferrier indiquent qu'il s'agit d'un bateau effectuant le transport des vivres et munitions destinées à l'armement ou l'avitaillement d'un navire (Guillet de Saint-George 1680 : 363 ; Aubin 1702 : 199 ; Furetière 1708 : vol. 1, n. p. ; Diderot et d'Alembert 1751-1765 : 252 ; Duhamel du Monceau 1752 : 415 ; Saverien 1758 : 243 ; Bourdé de Villehuet 1773 : 114 ; Vial du Clairbois, Blondeau 1785 : 339 ; Montferrier 1841 :132).

Romme, Willaumez, Bonnefoux et Pâris, Larousse et Buisson parlent directement d'une allège employée dans les ports et rades, notamment à Rochefort. Willaumez évoque aussi son usage en Charente en tant que barque citerne pour porter de l'eau aux bâtiments en rade. Romme et

Montferrier indiquent que l'on peut également l'utiliser pour le cabotage. Bonnefoux et Pâris ajoutent que ce bateau est parfois armé de canons pour défendre l'entrée d'un port (Romme 1813 : 141 ; Willaumez 1831 : 147 ; Montferrier 1841 : 132 ; Bonnefoux et Pâris 1848 : 186 ; Larousse 1867 : 1092 ; Buisson 1994 : 105).

Le plan de voilure datant de 1836 issu du Service historique de la Défense de Rochefort présente la *Louvre*, un bateau de servitude portuaire.

Diderot, d'Alembert et Larousse mentionnent aussi une sorte de chasse-marée utilisé pour la pêche (Diderot et d'Alembert 1751-1765 : 252).

Enfin Larousse évoque des « nouvelles chattes » comme étant des baleinières à fond plat de 12 à 15 mètres de longueur, pour 4 à 5 mètres de largeur et un faible tirant d'eau et qui sont armées d'un canon et employées par les Paraguayens contre les navires du Brésil (Larousse 1867 : 1092).

III.4.2 Les bateaux amphidromes

Ces embarcations amphidromes affichent une polyvalence de leurs usages. Boutin les qualifie même comme étant « bonnes à tout faire » (Boutin 2002 : 40). Elles pouvaient être indifféremment employées dans les ports, pour le transport de marchandises et pour la pêche.

Allège

Contrairement aux autres embarcations, peu d'auteurs indiquent que ce bateau amphidrome ait été employé en tant qu'allège. Boutin indique que ces bateaux faisaient la navette entre les grands navires restés en rade et la côte (Boutin 2002 : 40). Lacroix et Viaud reprennent les dires de l'Amiral Pâris et informent qu'ils étaient surtout utilisés au début du XIXe siècle au Croisic, à Noirmoutier et à Rochefort, où ils servaient souvent d'allèges, ainsi qu'en baie d'Aiguillon (Viaud 1960 : 26 ; Lacroix 1996 : 166).

Cabotage de marchandises

Le cabotage est une activité importante qui consiste à naviguer non loin des côtes, de port en port, pour assurer le transport des marchandises. Rieth indique que le cabotage du Ponant consiste souvent à transporter du sel, des céréales du vin ou des poissons (Rieth et al. 2018 : 44). À la vieille de la Révolution, 20 000 marins sont employés à la

navigation côtière, mais le développement du chemin de fer conduira au déclin du cabotage (Beaudouin 1990 : 155).

Les auteurs, déjà évoqués dans les définitions, mentionnent cette activité qui est parfois exercée à une échelle bien plus large que la baie de Bourgneuf. Pour Lecomte, le bateau est employé pour le cabotage dans les ports bretons (Lecomte 1835 : 109). Jal indique qu'il s'agit d'un navire de transport qui est employé en tant qu'allège pour le chargement et le déchargement des navires, mais faisant également du cabotage et de la pêche (Jal 1840 : 124 ; 1850 : 462).

Au XVIe siècle, le commerce est prospère dans la baie de Bourgneuf et même si son envasement conduit à un certain déclin du trafic portuaire, le cabotage reste de mise. Lacroix mentionne un registre de 1811 sur lequel est inscrit le passage de soixante chattes dans la baie en une journée. Elles transportaient diverses marchandises : du sel, du vin, des engrais, du bois, du charbon, des pierres à chaux, des matériaux de construction, des céréales, etc. Le journal *L'Écho de Paimboeuf* du 21 octobre 1844 mentionne la *Célestine* chargée de chaux. Lacroix indique que le vin était importé de la région nantaise, les pierres des carrières des bords de la Loire, les pierres à chaux du plateau de La Vendette, à proximité de l'île de Noirmoutier (plateau aujourd'hui immergé), le ciment et les ardoises d'Angers. Les marchandises étaient placées dans des palanquées d'osier, en ballots ou en sacs. Une poulie fixée au sommet du grand mât permettait leur chargement et déchargement. Par la suite, la navigation dans la baie diminua, car le commerce perdit de son importance, mais les chattes étaient toujours employées au transport des matériaux et des engrais (Gautier 1912 : 39-40 ; Guitteny 2008 : 13 ; Lacroix 1996 : 171).

Au printemps, elles se rendaient à Noirmoutier pour porter du bois. Monsieur Tardif et Monsieur Lépine, propriétaires de ces bateaux, étaient spécialisés dans le transport du bois vers l'île de Noirmoutier et à Bouin. Ce matériau y était rare au début de l'Empire à cause d'un hiver rude où les besoins en bois demeuraient importants pour se chauffer. Un seul de ces bateaux pouvait être chargé de 700 fagots de bois ou sept cordes[6] de bûches de chênes ou de hêtre soit 21 mètres cubes. Les bateaux revenaient chargés de goémon, par la suite brûlés dans les fours à goémons afin d'obtenir de la cendre. Cette cendre était utilisée en tant qu'engrais ou, de façon plus restreinte, pour obtenir de la soude employée dans la fabrication du verre, la teinture, ou pour d'autres usages. L'engrais était entreposé à La Bernerie, à gauche du Port Chesneau, sur

[6] La corde est une ancienne unité de mesure du volume de bois de chauffage.

un terrain appelé « parc aux cendres » ou « Loch' aux cendres ». Boutin indique que ce commerce de goémon permettait largement à Noirmoutier de financer son bois de chauffage : « chaque charretée valant 10 francs, la valeur commerciale est de 197 760 francs. Ceci est très important, car la valeur du bois livré en contrepartie n'est que de 131 840 francs. D'où il ressort que, pour les insulaires, la vente des cendres laisse un bénéfice de 65 920 francs. » (Gautier 1912 : 51 ; Lacroix 1996 : 171 ; Boutin 2002 : 40-42).

Pêche

La baie de Bourgneuf est un lieu riche en poisson, aussi, en plus du transport de marchandises, il n'est pas étonnant que ce bateau soit employé pour la pêche. Selon certains auteurs, les chattes se spécialisèrent au XIXe siècle à cette activité, lorsque les étiers sont devenus trop envasés pour y naviguer. Il n'est pas impossible que même avant cette date, elles exerçaient déjà cette activité (Lacroix 1953 : 52).

Les définitions, déjà abordées, dans les encyclopédies de Willaumez, Montferrier, Bonnefoux et Pâris indiquent qu'à Rhuys, au Croisic et à Noirmoutier, elle est employée pour la pêche (Willaumez 1831 : 147 ; Montferrier 1841 : 132 ; Bonnefoux et Pâris 1848 : 186). Jal mentionne que cette activité est même pratiquée dans les baies du Morbihan et de la Vendée et Buisson précise qu'elle a lieu entre la presqu'île de Quiberon et le sud de l'estuaire de la Loire (Jal 1850 : 462 ; Buisson 1994 : 105). Les archives attestent aussi de la pratique de cette activité pour la *Phébé* et la *Courageuse* deux bateaux appartenant au port de Pornic. Les illustrations de Willaumez, Larousse, Lacroix, Gautier et Beaudouin viennent également témoigner de cet usage.

Plusieurs autres sources textuelles attestent de l'utilisation de ce bateau amphidrome pour la pêche dont, Talbot et Guéraud à une époque où elles existaient encore : « Les embarcations de pêcheurs ont une forme et un nom particulier : on les nomme *chattes* » (Talbot et Guéraud 1849 : 204). Gautier signale qu'au commencement du XIXe siècle, treize chattes vendaient du poisson pour 17 000 francs par an (Gautier 1912 : 51).

D'après Catherine Vadon-Le Bras, les chattes furent les premiers bateaux armés pour la pêche au chalut en baie de Bourgneuf. (Vadon-Le Bras 1997 : 25). Le bateau remorque une sorte de

chalut qui traîne sur le fond. Le filet est maintenu ouvert grâce aux deux perches ou espars fixés à chaque extrémité du bateau. Il s'agit de pêche « à la vache », car le chalut est tracté en travers du vent, ce qui permet de maintenir la plus grande ouverture au filet en pêche. Le dessin proposé par Beaudouin illustre cette pratique (figure 48). Lacroix indique que le chalut se déploie sur douze mètres de terrain en largeur et sur des centaines de mètres de longueur. Les funes, les câbles reliant le chalut au bateau et la ralingue intérieure du filet, sont lestés avec des pierres tandis que la ralingue supérieure porte des flotteurs. Beaudouin explique que cette pêche nécessite un équilibre sous voile différent de celui de la marche normale. Cet équilibre est résolu par la symétrie de la coque et du gréement de ce bateau. Lacroix indique que les pêcheurs exerceraient de préférence la nuit et partaient au début de la marée descendante pour revenir à marée haute (Lacroix 1953 : 53 ; Beaudouin 1990 : 127 ; Binet 2006 : 45). Le chalut se pratique toute l'année. Les espèces pêchées varient selon les auteurs, mais on retrouve notamment les poissons plats, les merlans, les harengs, etc. (Binet 1999 : 73 ; Boutin 2002 : 40).

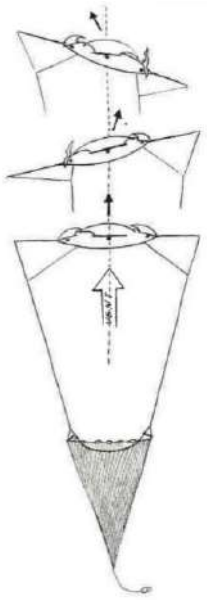


Figure 48 : Illustration d'une chatte pêchant à la drague, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 127.

Dans les *Notes historiques sur les Moutiers, Prigny et leurs prieurés*, l'Abbé Baconnais indique que les chattes rivalisaient avec les pêcheurs de Noirmoutier. Lacroix signale en effet qu'en 1808, la pêche est si abondante que les pêcheurs de Noirmoutier se plaignaient du pillage qui était fait sur le poisson et adressèrent au ministre de la Marine une supplique pour mettre fin à ce mode de pêche destructeur (Lacroix1953 : 53 ; RPNDC 2016 : 392).

Les chattes semblent continuer cette activité jusqu'à leur disparition dans les années 1870.

Contrebande

La contrebande, une activité déjà bien répandue en baie de Bourgneuf, connaît un essor avec le commerce du sel, jusqu'à menacer le commerce officiel et les revenus provenant de l'impôt sur le sel, la gabelle. En effet, la Bretagne, pays de franc salé, était exemptée de cette taxe, tandis que l'Anjou, pays de grande gabelle, où l'État fixait le prix du sel et la quantité obligatoire à acheter par habitant, devait s'en acquitter. Le prix du sel était alors beaucoup plus

cher à Angers qu'à Nantes. Cette inégalité explique la progression de la contrebande et l'existence de faux sauniers qui achetaient leur sel en Bretagne avant de le revendre dans les pays de grande gabelle et en tiraient des bénéfices importants. En 1705, une ordonnance réglemente la vente du sel à certaines heures de la journée et au domicile du négociant. La répression était forte, mais cela n'arrête pas le faux saunage, car les contrebandiers, mais également les douaniers vivaient de cette activité. En 1789, la gabelle est supprimée, et les contrebandiers se retrouvent subitement sans travail. La gabelle est rétablie sous une forme atténuée par Napoléon Ier, le 16 mars 1806 et durera jusqu'à la moitié du XXe siècle. Les faux sauniers reprirent alors leurs activités de contrebande (Boutin, Guitteny 1983 : 38-40).

Il semble que les chattes jouaient un rôle dans cette activité. Elles étaient employées dans les activités de contrebande, car leur capacité amphidrome rendait les manœuvres beaucoup plus simples dans les étiers et permettait ainsi de gagner du temps de chargement et de déchargement pour échapper aux gabelous. Belser indique que : « au XIXe siècle, la contrebande se modernise avec la constitution d'une véritable flottille composée notamment de navires anglais. La nuit, ces bateaux remplis de marchandises approchent du rivage où des marins locaux les rejoignent pour transférer les cargaisons sur leurs « chattes » avant de les écouler sur le continent ! » (Belser 2006 : 44). Toutefois les activités de contrebande n'étaient pas seulement liées au sel. En 1812, Monsieur Trochon, l'inspecteur des douanes à Pornic signale que le 19 décembre, des chattes ont chargé du blé au port du Collet, avant de se faire capturer intentionnellement pour exporter la denrée de façon illégale (Boutin, Guitteny 1983 : 40 ; Boutin 2002 : 40).

Conflits et guerres

Les chattes ne sont pas des bateaux destinés à la guerre, mais elles ont été à plusieurs reprises mobilisées lors de conflits notamment durant la Guerre de Vendée (1793-1796) et la Révolution française (1789-1799). Elles sont réquisitionnées pendant ces périodes de troubles, car leurs patrons connaissent la navigation dans la baie. Elles ne redoutaient pas les poursuites des croiseurs ennemis, puisque leur faible tirant d'eau et leur capacité amphidrome, leur permettent de se cacher facilement dans les endroits étroits et peu profonds, là où les autres bateaux ne peuvent pas se rendre. Boutin indique qu'elles servirent souvent d'avisos aux frégates de la République, c'est-à-dire qu'elles faisaient la liaison pour porter le courrier et les ordres des forces navales entre les navires et la terre (Lacroix 1953 : 52 ; Boutin 2002 : 43). La littérature nous expose ainsi plusieurs évènements dans lesquels ces bateaux ont tenu un rôle essentiel.

En 1793, des habitants de Noirmoutier ont fui les royalistes et se sont réfugiés à Pornic. Ils signalèrent que 500 livres de poudres étaient stockés sur l'îlot du Pilier, au nord de la pointe de l'île de Noirmoutier. Deux chattes furent utilisées de nuit pour aller récupérer le stock et ainsi équiper la Garde nationale (Boutin 2002 : 42).

Des chattes de la baie furent réquisitionnées en 1793, lors de la guerre de Vendée. Le 10 octobre 1793, le militaire Charrette de La Contrie parvient à prendre l'île de Noirmoutier. Pour reprendre l'île, alors aux mains des Royalistes, une formation navale de quelques unités fut constituée dans le but de former un blocus autour de l'île avant l'attaque qui devait initialement avoir lieu les 2 et 3 janvier 1794. Elle prit le nom de « Forces navales en baie de Bourgneuf ». Cette flottille se constitue de bateaux d'un faible tirant d'eau, étant donné que l'opération doit se dérouler en baie de Bourgneuf, où les eaux sont peu profondes. En plus d'une frégate et de six corvettes, des plus petits bâtiments formaient cette coalition. On retrouve donc parmi ces derniers de nombreuses chattes (de Maisonneuve 2006 : 105-115 ; figure 49).

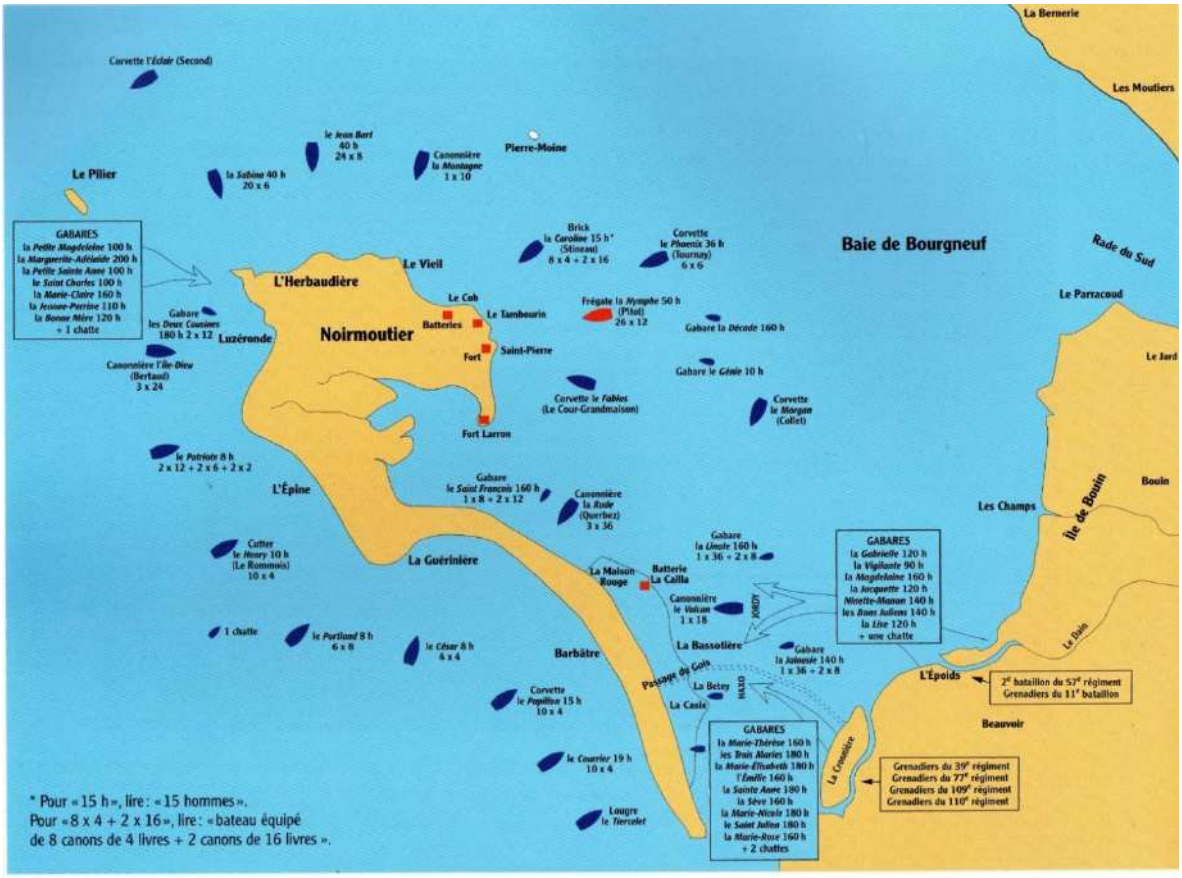


fig. 6. Plan du blocus de l'île de Noirmoutier par les « Forces navales en baie de Bourgneuf », attaque prévue les 2 et 3 janvier 1794, dessin, CRHIP.

Figure 49 : Plan du blocus de l'île de Noirmoutier sur lequel figure plusieurs chattes, B. De Maisonneuve, CRHIP, 2006, *Fortunes de Mer, Histoires de naufrages au large des côtes vendéennes*, p. 110.

En 1794, toujours dans ce contexte de la Guerre de Vendée durant la Révolution française de nombreuses personnes, pour la plupart des femmes et des enfants, ont été faits prisonniers par les révolutionnaires, puis amenés à Paimbœuf. Les lieux étant déjà pleins de détenues, la décision fut prise d'en envoyer à Noirmoutier, alors appelée « l'Isle de la Montagne » par les révolutionnaires. L'île servait de prison pour les personnes en attente de jugement. C'est ainsi que la *Bien Aimée*, jaugeant 12 tonneaux et commandée par le capitaine Michel Ernaud, fut réquisitionnée pour le transport de prisonniers. Elle prit le large avec la gabarre la *Petite Marianne* en direction de l'île de Noirmoutier le 22 juin 1794, avec à son bord 65 prisonniers. L'île étant surpeuplée et ravagée par une épidémie et le 23 juin, la décision fut prise d'interdire l'expédition de nouveaux prisonniers. La *Bien Aimée* est ainsi contrainte de faire demi-tour et regagne Paimbœuf dans la nuit du 24 au 25 juin. Les prisonniers ont été enfermés à la Maison Forest et ne seront libérés que vers le 6 août 1794 ou au plus tard le 9 janvier 1795 (Vallée 1989 : 31-46).

Il est possible de rappeler l'évènement déjà évoqué dans les archives (II.1.3 Archives) et ayant eu lieu le 27 novembre 1807. La *Ménagère*, une chatte de La Bernerie, alors sous le commandement de Morin, a réussi à reprendre la *Dorade* capturée par les Anglais (Lacroix 1996 : 173 ; Boutin 2002 : 43).

Au terme de cette troisième partie, il apparaît donc que l'appellation de chatte s'explique de différentes manières. L'origine de ce nom peut venir de l'expression nautique portugaise, d'une influence des *chat*, les bateaux de commerce du Nord ou encore du grappin éponyme dont est équipé le bateau. Finalement, cette appellation regroupe un large type de bateaux dont les caractéristiques architecturales diffèrent. Ce caboteur amphidrome apparait en baie de Bourgneuf au XVe siècle ou au début du XVIe siècle, notamment pour répondre au besoin de naviguer facilement dans les étiers. Au XIXe siècle, l'envasement de la baie, et l'arrêt des réparations conduisent à sa disparition. Il est principalement mentionné en baie de Bourgneuf et le long des côtes sud de la Bretagne. Les auteurs décrivent un bateau de 10 à 12 mètres de longueur pour 3,5 à 4 mètres de largeur jaugeant 10 à 12 tonneaux. Le bateau comporte un grand mât doté d'une voile carrée et deux mâts de misaine gréés au tiers. L'architecture est caractérisée par une quille horizontale, des membrures rapprochées, un fond plat et des bouchains arrondis. Le bateau est conçu selon le procédé de construction sur « membrure première ». Au lieu de virer de bord, il effectuait une manœuvre qui consistait à changer de

place le gouvernail et à hisser la misaine opposée. Cette manœuvre demande une certaine habilité mais permet de naviguer dans les espaces étroits. Il semble que les bateaux non-amphidromes soient avant tout des bateaux de servitude portuaire employés dans les ports, pour le transport des canons et les provisions d'un vaisseau. Ils sont donc utilisés en tant qu'allège, mais également pour l'acheminement de marchandises, dans le port, ou parfois au cabotage. À l'inverse, les bateaux amphidromes paraissent être polyvalents et exercent différentes fonctions notamment dans le commerce, la pêche et parfois en tant qu'allège. Ils naviguent en baie de Bourgneuf, et le long des côtes sud de la Bretagne. Il est possible que la fonction de ces bateaux s'adapte selon le lieu de navigation, mais également selon les saisons et les besoins. Ces embarcations jouent un rôle dans l'économie quotidienne et renseignent sur les activités commerciales de la baie de Bourgneuf, mais également sur son histoire. Les chattes ont en effet eu un intérêt dans la période révolutionnaire de la région. Elles ont également une importance dans l'histoire maritime de la baie, car les enfants de La Bernerie et des environs venaient faire leur apprentissage sur ces bateaux avant d'embarquer au long cours (RPNDC 2016 : 392).

Ainsi, il se pourrait que les bateaux non amphidromes, employés dans les ports et évoqués par les premiers auteurs le mentionnant, soient les prédécesseurs des bateaux amphidromes et dont le nom fut conservé. Les bateaux deviennent adaptés à leur nouveau lieu de navigation : ils sont amphidromes, avec un tonnage plus léger et un troisième mât pour faciliter la manœuvre afin de circuler dans les étiers. Lorsque les étiers deviennent difficiles d'accès à cause de l'envasement, ils sont employés pour la pêche. Il peut également simplement s'agir de deux types de bateaux bien distincts mais portant le même nom.

III.5 Embarcations similaires

III.5.1 Le sinagot ancien [7]

Dans son ouvrage *Bateaux des côtes de France*, François Beaudouin évoque le sinagot « ancien » dont l'architecture présenterait, selon lui, des similitudes avec celle de la chatte de

[7] Cette partie a été rédigée avec l'aide généreuse de Yann Régent, membre de l'association Les Amis du Sinagot. Les informations ont été récoltées depuis plus de 40 ans par ses soins, notamment auprès des pêcheurs de Séné, des archives départementales de Vannes et des archives maritimes de Lorient.

La Bernerie. Pour évoquer le sinagot « ancien », le terme de sinagot type « Martin » 1857/1914, du nom du constructeur situé sur la commune de Séné, est maintenant privilégié. Pour mentionner le sinagot « moderne », la dénomination du type « Querrien » 1919/1943, est utilisée. Le constructeur était situé au Bono près de la ville d'Auray, autre commune du golfe du Morbihan. À eux deux, ils ont construit près de 95 % des sinagots, les autres étant construits à Vannes. Ce petit bateau à voile est originaire de Séné, dont il porte le nom de ses habitants, une commune située au fond du golfe du Morbihan, en région Bretagne. Il navigue essentiellement dans le golfe du Morbihan, et plus rarement en baie de Quiberon, dans les rivières de La Trinité et de Penerf, pour la drague des huîtres au printemps. Le sinagot et certaines chattes semblent donc fréquenter la même zone de navigation.

Le sinagot « ancien » est une chaloupe non pontée qui apparaît dans la première moitié du XIXe siècle. Dans un premier temps, le sinagot a une taille réduite de 3 à 5 tonneaux pour 6 à 7 mètres de longueur. À la fin du XIXe siècle, le sinagot passe à 5 à 7 tonneaux pour 8 à 9,50 mètres de longueur. Son gréement est à l'origine constitué d'un seul mât et d'une voile carrée en bannière. C'est seulement à partir de 1857 que des sinagots avec deux mâts furent construits. Son gréement est alors composé de deux voiles au tiers très hautes : la grand-voile et la misaine. À partir de 1905, les voiles commencent à s'apiquer et un foc sur bout-dehors apparaît dès 1919. Ses principales pêches étaient la drague des d'huîtres et celles des crevettes ainsi que la senne. À compter des années 1890, le sinagot commence à être utilisé en tant que chalutier. Ses petites dimensions lui permettent de travailler dans des espaces étroits et peu profonds comme c'est le cas entre les îles du golfe du Morbihan.

Les derniers sinagots types « Martin » ont été remplacés par les sinagots types « Quérriens », dès 1919. Leurs dimensions peuvent alors atteindre 10,80 mètres de longueur pour 8 à 9 tonneaux. L'aménagement intérieur est conservé, mais la coque est allongée avec un étambot très incliné et des voiles toutes apiquées. Le seul sinagot d'origine qui subsiste est *Les Trois Frères.* Construit en 1943 puis classé Monument Historique en 1983, il est restauré une première fois en 1985, puis en 2008. D'autres sinagots de type ancien ont depuis peu été construits (figure 50).

Figure 50 : Sinagot *Les Trois Frères* (Source : Les Amis du Sinagot).

Quelques caractéristiques rapprocheraient le sinagot de type ancien et la chatte. D'abord, les deux bateaux étaient employés pour la pêche. Ils évoluent dans les espaces restreints grâce à leurs petites dimensions et ils présentent le même élancement de l'étrave. La forme du sinagot presque symétrique évoquerait la forme de la chatte. Enfin, les voiles sont des voiles carrées tiercées (Beaudouin 1990 : 212-215).

Cependant ces ressemblances peuvent être liées aux formes voulues par l'époque. De plus, les dernières recherches ont mis en avant qu'il n'existe pas deux types de sinagots, mais que les formes ont connu plusieurs évolutions depuis 1857 et jusqu'en 1943. Actuellement, il y aurait cinq ou six formes de sinagots différentes.

Malgré l'absence d'échelle sur le plan fourni par Beaudouin, des différences sont observables entre ce dernier et le plan de forme d'une chatte de la baie de Bourgneuf, réalisé à partir d'un relevé de la maquette du musée des Salorges, à Nantes. L'écart de creux entre l'avant et l'arrière est identique sur la chatte mais plus important à l'arrière sur le sinagot ancien. La poupe du sinagot type ancien est en effet bien plus pointue, et son tirant d'eau arrière est alors plus important que son tirant d'eau avant, ce qui lui ôte toute forme symétrique. Cet enfoncement de l'arrière lui permet de résister davantage au vent et l'empêche ainsi de dériver lorsqu'il remonte au vent, ce qui n'est pas le cas sur la chatte. À l'inverse, la forme de cette dernière lui offre une certaine stabilité, utile lors de la pêche à la drague, tandis que la forme du sinagot ne

lui procure pas cette stabilité. Finalement, les caractéristiques principales du caboteur amphidrome ne sont pas observables sur le sinagot. Le bateau n'est pas symétrique et le gréement n'est pas similaire. De plus, le sinagot jauge moins de 10 tonneaux et sa longueur ne dépasse pas les 10 mètres alors que la chatte a toujours une longueur supérieure à celle-ci (figures 51 et 52).

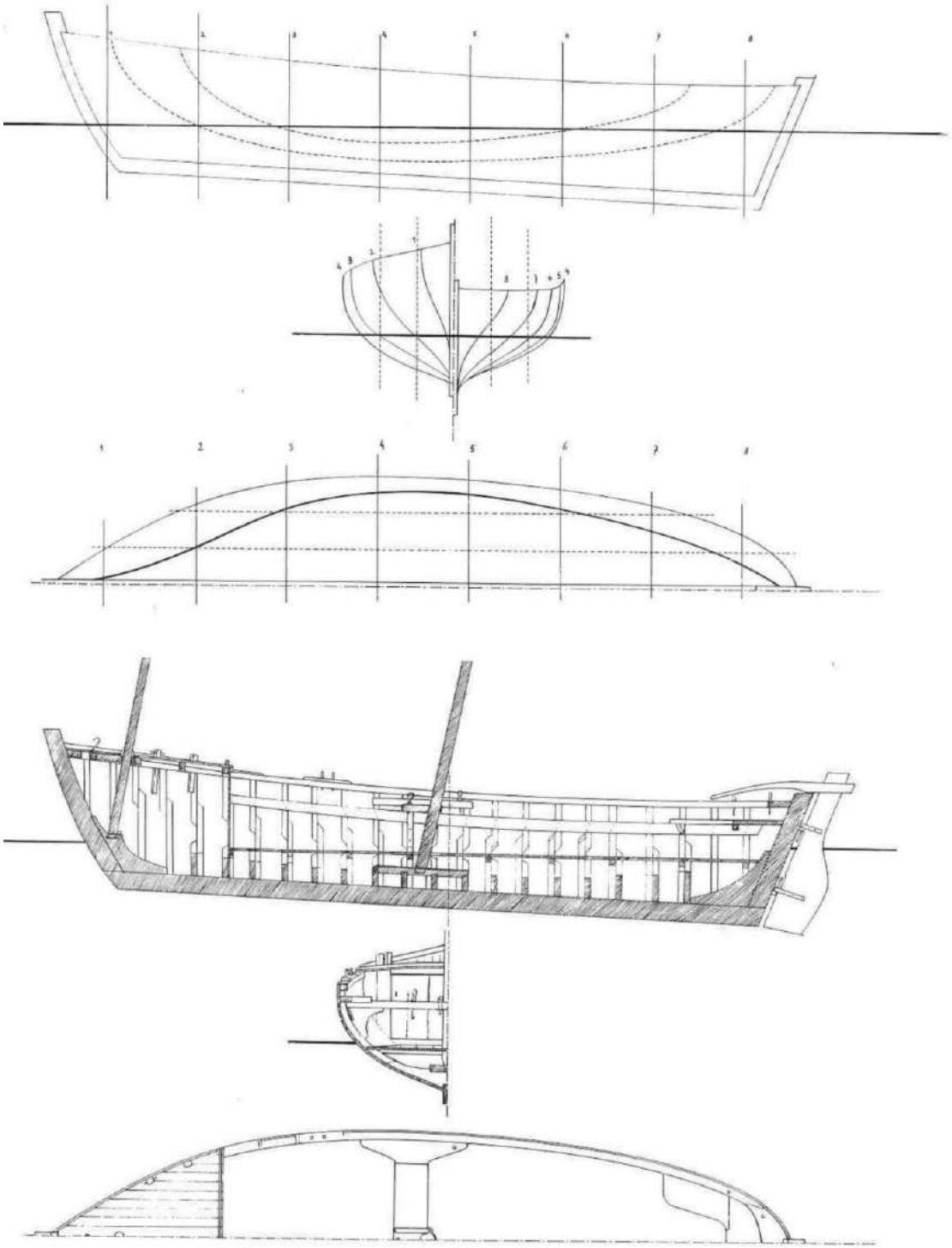
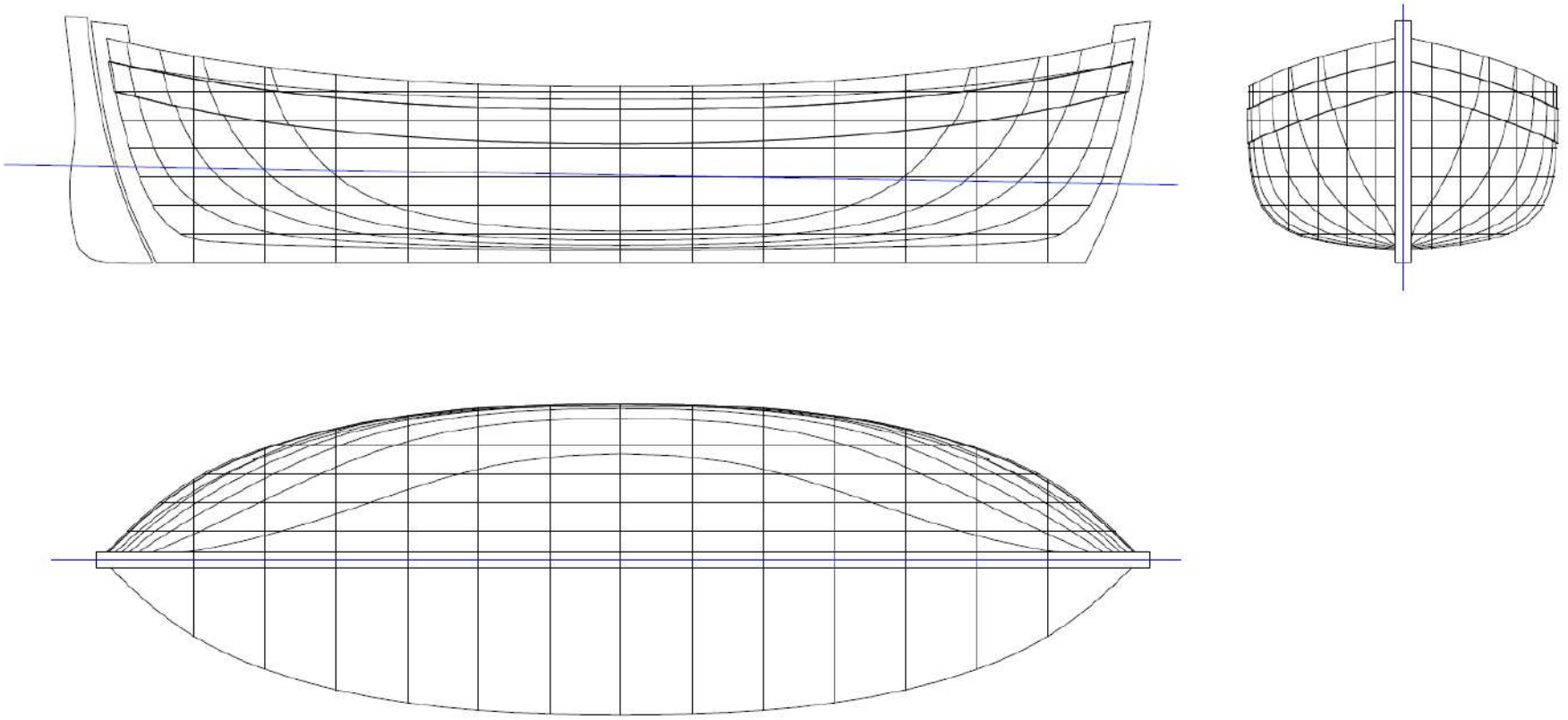


Figure 51 : Plan de forme du sinagot ancien, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 128.



	Maquette	Si échelle 1/40
Longueur de coque	37.2 cm	14.88 m
Longueur flottaison	35.2 cm	14.08 m
Largeur hors bordé	10.9 cm	4.36 m
Largeur flottaison	10.6 cm	4.24 m
Tirant d'eau	3.36 cm	1.34 m
Coefficient prismatique	0.673	0.673
Surface mouillée	370 cm²	59.2 m²
Déplacement eau de mer	0.524 kg	33.5 t

Maquette de Chatte de La Bernerie
Relevé de la maquette du Musée des Salorges à Nantes
Plan de forme hors bordé
Echelle 1/2
17 Février 2014
François Vivier Architecte Naval

Figure 52 : Plan de forme hors bordé de la maquette du musée des Salorges à Nantes, F. Vivier, 2014, *Chatte de la Baie*, *Avant-projet*, p. 16.

III.5.2 La biscayenne

L'amiral Pâris propose dans le premier volume de *Souvenirs de marine conservés* de 1878, un plan de forme d'une biscayenne, également appelée *txalupa handi*. Il s'agit d'une chaloupe allongée de la baie de Biscaye, employée principalement au début du XIXe siècle, pour plusieurs types de pêches dans la baie de Biscaye, dont la pêche baleinière. Cette chaloupe est non pontée, gréée de deux voiles au tiers mesurant 6 à 20 mètres de longueur suivant les usages auxquels elle se destine (Garant 2006 : marine ancienne [en ligne] ; Flambart 2009 : taxalupa [en ligne]). Ainsi, l'amiral Pâris présente dans son ouvrage le tracé d'une biscayenne à l'échelle 0^{m},03 d'environ 11,5 mètres de longueur. Le profil longitudinal est plutôt symétrique. L'avant et l'arrière sont toutefois beaucoup moins angulaires au niveau des bouchains que sur le plan de forme de la maquette du musée des Salorges. Le profil horizontal est quant à lui moins arrondi. La forme du maître couple de la biscayenne n'a quasiment pas de bouchain. Sa section est proche d'un demi-cercle, ce qui en fait une coque peu stable mais plus facile à mettre en mouvement. C'est un bateau plus étroit et présentant une faible capacité de charge, tandis que la forme du caboteur amphidrome lui permet d'être stable et de disposer d'un volume de charge convenable pour le transport de marchandises. De plus, il n'est pas fait mention d'amphidromie pour ce bateau (Pâris 1975 : planche 38 ; figures 52, 53 et 54). Toutefois, cette symétrie n'est pas une caractéristique remarquable. Elle se retrouve sur plusieurs embarcations, car il s'agit d'une forme simple et logique à mettre en œuvre dans la construction d'un bateau.

Figure 53 : Gravure d'une biscayenne, de P-J. Guéroult du Pas, 1710, *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, image 47, (Source : BnF).

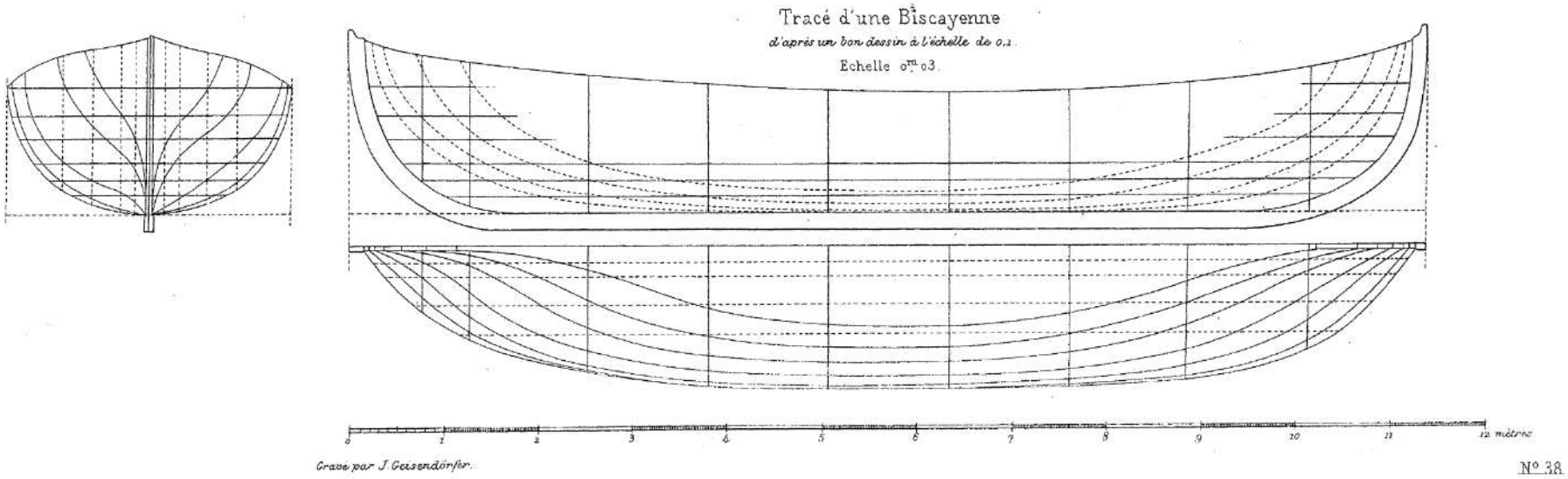


Figure 54 : Plan de forme d'une biscayenne, F-E. Pâris, 1975, *Souvenirs de marine conservés*, volume 1, planche 38.

III.5.3 Embarcations amphidromes

Denis Binet indique que ce principe amphidrome est observable sur d'autres embarcations européennes, asiatiques ou océaniennes. Cette amphidromie ne répond pas systématiquement aux mêmes objectifs. L'amphidromie permet de tracter le filet par le travers et d'ainsi obtenir la plus grande ouverture tout en évitant les auloffées et abattées qui ferment le filet. Ces bateaux ont alors des caractéristiques communes : un fond plat, un faible tirant d'eau, et des extrémités similaires facilitant la dérive en travers du vent. Il précise toutefois que « seuls les constructeurs des chattes ont été jusqu'au bout de cette logique en fabriquant des bateaux à extrémité totalement semblables qui peuvent faire route dans l'un ou l'autre sens ». Pour les bateaux de l'Océan Indien et du Pacifique, cette amphidromie, très répandue, apporte de la vitesse et de la stabilité à une embarcation hauturière naviguant longtemps sous la même amure, telle que des pirogues doubles ou à balancier. Le prao conserve le flotteur du même côté et lors d'un changement de bord, la proue devient la poupe. Avec Charles Viaud, ils évoquent par exemple les praos volants, des embarcations des îles Marshall de Micronésie qui n'ont pas besoin de virer de bord (Anson 1749 : image 30 ; Viaud 1960 : 26 ; figure 55).

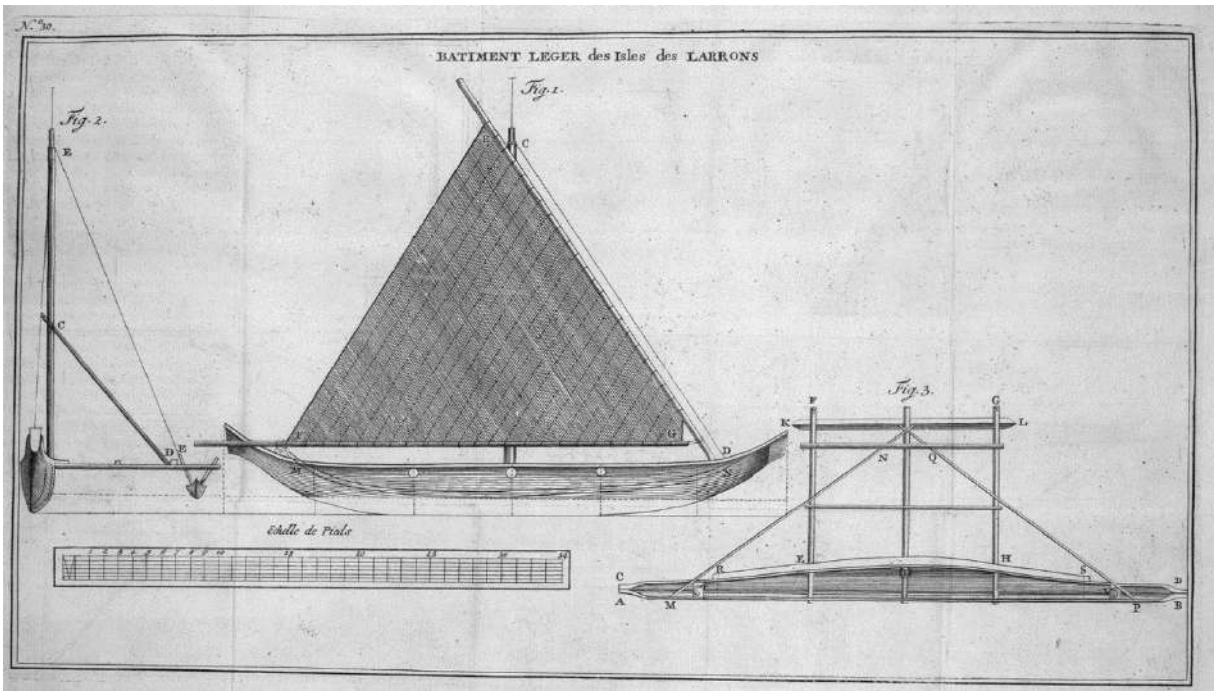


Figure 55 : Prao amphidrome des îles Mariannes, G. Anson, 1749, *Voyage autour du monde*, image 30 (Source : BnF).

Denis Binet indique que dans cet état, l'amphidromie semble être la seule technique de navigation à voile (Binet 2006 : 44-55). Dans le cas de la chatte, ce principe répond à la fois à une volonté d'éviter le besoin de virer de bord, une manœuvre parfois périlleuse, mais également à celle de maximiser l'ouverture d'un filet de pêche traîné sur le fond. La caractéristique amphidrome est donc observable sur d'autres embarcations, notamment dans l'Océan Indien et du Pacifique, mais semble peu répandue le long de la façade atlantique. Dans cette zone, la chatte est, pour le moment, l'unique bateau amphidrome de l'époque moderne connu.

IV. PROJET DE RECONSTRUCTION

IV.1 Historique du projet

Depuis 2001, de nombreuses recherches d'archives, de documents historiques et de témoignages sont menées par l'association Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton (P2MB) des Moutiers-en-Retz. En 2003, à la demande de l'association, des élèves de l'école d'architecture de Nantes dessinent des plans de ce bateau et réalisent un cahier des charges, permettant la construction de maquettes, dont la maquette navigante *Shamrock IV*. En 2013, l'association Richesses patrimoniales et naturelles de La Bernerie et défense de la côte (RPNDC) de La Bernerie-en-Retz apporte son soutien. Les deux associations ont l'ambition commune de reconstruction d'une chatte. En 2014, elles réunissent une documentation conséquente et font appel à François Vivier, architecte naval qui a déjà contribué à la reconstruction de plusieurs bateaux. Il rédige un avant-projet qui fixe les dimensions, la disposition générale des volumes, les matériaux utilisés et une estimation du prix total du projet. Cet avant-projet s'appuie sur la maquette du musée des Salorges de Nantes. En 2016, des membres de ces deux associations locales créent l'Association pour la reconstruction d'une Chatte, bateau amphidrome de la baie de Bourgneuf (ARCAB) dont l'objectif est de reconstruire et exploiter ce bateau. Henri de Cayeux est aujourd'hui le président de cette association dont le siège est à La Bernerie-en-Retz et Bernard Imbert en est le chef de projet (ARCAB 2019 : lettres de soutien, le projet, dossier de présentation du projet de reconstruction [en ligne]).

En 2014 et 2015, ce projet reçoit le soutien de Éric Rieth, directeur de recherche émérite au CNRS et responsable du département d'archéologie navale au musée de la marine de Paris ; de Jean Boudriot, architecte et chercheur en archéologie navale expérimentale ; de Laurent Delpire, conservateur des antiquités et objets d'art de Loire-Atlantique, mais également de la revue *Chasse-marée*. Les collectivités territoriales portent aussi un certain intérêt au projet. Malgré ce soutien notable, le projet est pour le moment suspendu, notamment à cause de la difficulté à réunir les subventions nécessaires. Le financement est recherché auprès du mécénat privé ou d'entreprise, des collectivités locales, etc. (ARCAB 2019 : lettres de soutien [en ligne]).

IV.2 Enjeux et objectifs

L'objectif est donc de reconstruire à l'échelle 1 puis de faire naviguer ce caboteur amphidrome. Cette reconstruction répond à une volonté de préserver, valoriser et transmettre le patrimoine historique et maritime de la baie de Bourgneuf. Au-delà de son intérêt scientifique et expérimental, le bateau aura un rôle pédagogique important auprès du public, à l'image des réalisations du Musée des Bateaux Vikings de Roskilde au Danemark, qui organise des sorties en mer pour le grand public. Le bateau servira de support d'animation sur le littoral du Pays de Retz et dans l'estuaire de la Loire, jusqu'à Nantes. Des activités pédagogiques, des expositions, des visites guidées et des journées de navigation seront organisées afin de communiquer sur ce bateau amphidrome et l'activité maritime qui s'y attache. Il participera aux différents événements nautiques aux côtés d'autres embarcations traditionnelles. Enfin, sa reconstruction permettra à la baie de Bourgneuf de renouer avec son patrimoine maritime (Rieth, Pomey 2005 : 150 ; ARCAB 2019 : l'association ARCAB, le projet [en ligne]).

Sa reconstitution permettra de tester la navigation amphidrome et ses capacités nautiques, car l'objectif est également de le faire naviguer sous différentes conditions pour tenter de retrouver les techniques de navigation de l'époque et comprendre le mode de fonctionnement. Ainsi, l'expérimentation portera sur différents aspects tels que le virement de bord, le déplacement du gouvernail d'une extrémité à l'autre et sa mise en place, la manœuvre d'une voile carrée, l'utilisation de voiles au tiers, l'équilibre sous voile, l'utilisation de la barre avec tire-veille et éventuellement s'essayer à des techniques de pêche. Cela permettrait également de tester ce qu'évoquent Amiel et Gautier, c'est-à-dire, la navigation avec les trois voiles hissées, et de constater la façon dont l'utilisation des trois voiles modifie l'équilibre du navire (Gautier 1912 : 39 ; Amiel 1983 : n.p.). L'expérimentation se fera de manière progressive. Il sera nécessaire, dans un premier temps, de maîtriser la navigation à la voile carrée avant de passer au fonctionnement amphidrome avec le déplacement du gouvernail. Il permettra également de s'intéresser aux savoir-faire des charpentiers de marine de la baie et ainsi de mieux percevoir la chaîne opératoire depuis la conception jusqu'à sa mise en œuvre avant utilisation (Imbert 2013 : 16 ; Vivier 2014 : 9-11).

IV.3 Démarche archéologique expérimentale

Ce projet s'inscrit dans une démarche d'archéologie navale expérimentale. Il permettra, entre autres, d'obtenir des éléments de réponses sur un navire d'un grand intérêt au niveau de

son gréement, de son fonctionnement et dont les caractéristiques architecturales et les capacités de navigation sont méconnues.

À défaut de disposer de vestiges de ce type de navire, cette réplique sera conçue à partir de l'interprétation de la documentation écrite et graphique. La rareté des sources peut faire craindre une marge d''interprétation quant à la reconstruction. Cependant, il ne s'agit pas d'une réelle contrainte, car le respect strict des plans de conception par les constructeurs navals n'est pas systématique historiquement. Ils laissaient une part d'appréciation et d'expériences personnelles au cours de la construction (ARCAB 2019 : Lettre de soutien de Laurent Delpire). De plus, comme l'indique Éric Rieth, dans le cas de l'absence de vestiges, « l'expérimentation par la construction d'un modèle à l'échelle 1/1 et par son utilisation représente une voie privilégiée pour identifier, restituer, évaluer, analyser, interpréter en termes d'histoire technique, environnementale et socio-économique, les caractéristiques structurales, morphologiques, fonctionnelles du bateau pris comme sujet d'étude » (Rieth 2012 : 5). Cette approche ne permettra pas de vérifier les hypothèses formulées à partir de l'étude des traces archéologiques, mais celles énoncées à partir des documents historiques ou iconographiques. La part d'hypothèse demeurant élevée, la notion de « réplique » laisse place à celle d'« hypothèse flottante ». Un processus expérimental ne dépend pas exclusivement de l'archéologie. La mise en place d'un protocole expérimental pour mener à bien ce projet de restitution est primordial. Il est nécessaire d'élaborer des hypothèses de recherches auxquelles des tests répondront (Rieth, Pomey 2005 : 150, 152 ; 2012 : 5).

Pour le bon déroulement d'une telle expérimentation, il est important de respecter une succession de phases déterminantes. La première phase concerne la conception du projet durant laquelle le cahier des charges est établi. Vient ensuite le temps de la construction de l'objet d'étude puis de sa mise à l'eau et de son utilisation sous différentes conditions. Enfin, il ne faut pas négliger la phase d'entretien et de gestion de l'objet. Les résultats obtenus lors des différentes phases doivent être publiés pour faire part des connaissances acquises. La publication constitue, avec les hypothèses et les tests, les trois piliers méthodologiques mentionnés par Éric Rieth (Rieth 2012 : 6). Les tests en mer permettront d'estimer les qualités du navire telles que la vitesse, la stabilité, la facilité d'évolution et donc d'évaluer ses performances (Rieth, Pomey 2005 : 45). Même s'il ne sera pas utilisé dans l'espace nautique ou dans le contexte socio-économique d'origine, cela permettra après plusieurs années d'expérimentation d'apprécier la durée de vie du bateau et la manière dont il se dégrade.

Les informations sont limitées, mais l'intérêt de la reconstruction de cette réplique est la possibilité de répondre à de nombreuses hypothèses sur cette embarcation, tant au niveau de la construction que de la navigation, et ce grâce à l'expérimentation. Il sera alors ensuite possible de reprendre et d'améliorer le bateau selon les résultats obtenus lors des tests effectués. François Vivier indique par exemple qu'il faudra envisager des modifications de gréement. De façon plus large, cette embarcation sera l'occasion de valider de nombreuses intuitions sur l'évolution des bateaux traditionnels (Vivier 2014 : 8, 11).

IV.4 Caractéristiques du projet

Les dimensions de la réplique ont été définies à partir de l'étude des sources historiques et des relevés sur la maquette du musée des Salorges de Nantes. Cette maquette a été prise comme référence car selon François Vivier, certaines caractéristiques, telles que le brion carré, sont plus proches de la réalité architecturale du XIXe siècle pour des bateaux de cette aire géographique (figure 56).

Figure 56 : Relevé des formes de la maquette du musée des Salorges, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 5.

Au vu des difficultés liées à la maîtrise des voiles, du déplacement du gouvernail lors des virements de bord, ainsi que le coût de mise en place et de construction d'un tel projet, une embarcation d'une taille minimale est préférable. Les dimensions de la reconstitution seront donc de 11,5 mètres de longueur de coque pour 3,6 mètres de largeur (Annexe 19). La coque et les membrures seront en chêne. Le bateau pourra accueillir douze personnes à son bord, dont

les membres d'équipages (Vivier 2014 : 2 ; ARCAB 2019 : l'association ARCAB, le projet [en ligne]). La réalisation du bateau sera confiée à Laurent Ménard, charpentier de marine, sur le chantier Marlo, à Saint-Jean-de-Boiseau. La construction devrait se réaliser sur trois ans. Le budget prévisionnel pour mener à bien ce projet est établi à 450 000 €. À partir de la cinquième année, des travaux d'entretien, parfois importants, seront nécessaires pour maintenir en bon état le bateau. Il faudra alors estimer les dépenses pour que la reconstitution, une fois conçue, ne finisse pas par être négligée ou même abandonnée, faute de moyens (ARCAB 2019 : le projet, dossier de présentation du projet de reconstruction [en ligne]).

Le projet prendra en compte les exigences d'aujourd'hui, notamment en termes de sécurité. Cette embarcation sera donc motorisée et disposera d'un équipement moderne dont une cartographie électronique (ARCAB 2019 : le projet [en ligne]). Plusieurs contraintes ont été prises en compte dans le choix de l'hélice. L'hélice ne doit pas empêcher de retirer et remettre en place le gouvernail, le bateau doit pouvoir naviguer à la voile dans le sens opposé à celui de la marche au moteur, sans que ce dernier ne perturbe la marche du bateau et il doit être en mesure de s'échouer sans risques pour le système propulsif. L'hélice bipale en cage est le système retenu, même si sa mise en place nécessite d'apporter des modifications légères aux formes de l'embarcation. Il sera possible de la mettre en position verticale lors de la marche sous voile (Vivier 2014 : 7, 12-14 ; figure 57).

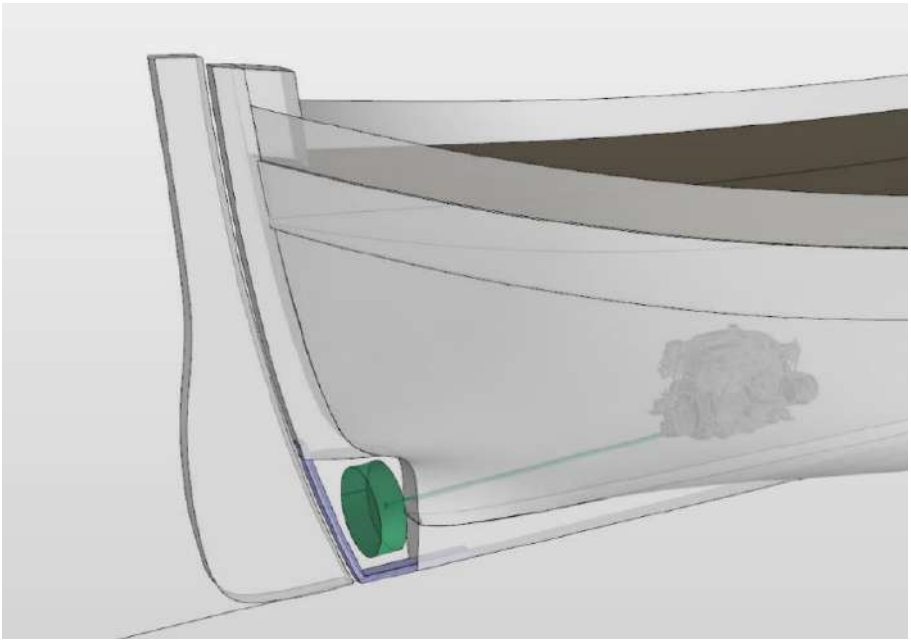


Figure 57 : Représentation de l'hélice en cage matérialisée par le cylindre vert, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 7.

Il conviendra de réfléchir à un dispositif simple, mais robuste pour mettre en place le safran. Dans le projet d'étude, les élèves de l'école d'architecture évoquent la possibilité d'un aiguillot supérieur plus long, d'une antenne de guidage et d'un fémelot inférieur en trompette. Des aménagements intérieurs sont également prévus. Des couchettes sont par exemple envisagées dans le volume disponible des cales à marchandises, ce qui permettra à un équipage restreint de passer quelques nuits à bord (Amacher et al. 2004 : n.p.).

Au niveau de la réglementation, le navire est prévu pour être en catégorie de conception C, c'est-à-dire, un navire de plaisance conçu pour la navigation à proximité des côtes et capable de résister à des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues d'une hauteur allant jusqu'à quatre mètres compris (Vivier 2014 : 7).

Ces compromis nécessaires pour des questions pratiques et sécuritaires, ainsi que les contraintes financières risquent d'influencer le projet final. L'utilisation de matériaux d'origine, ou à défaut, présentant les mêmes propriétés mécaniques est à privilégier pour se rapprocher des conditions initiales. Pour approfondir la démarche scientifique de l'expérimentation, les outils traditionnels conformes à ceux en usage à l'époque seront privilégiés. Ce projet ne sera jamais complètement fidèle par rapport aux embarcations de l'époque, mais l'objectif est de rester le plus proche possible de la réalité et dans le respect de la méthodologie scientifique. Cette reconstruction que l'on peut qualifier « d'hypothèse flottante » présente un intérêt patrimonial et permet de faire revivre un bateau autrement que par la découverte de vestiges archéologiques (Rieth 2012 : 6 ; 2015 : 153). Ce projet permet d'avoir de meilleures connaissances sur ce navire et par conséquent, sur le plan de l'histoire de l'architecture vernaculaire, mais également, sur les bateaux traditionnels de la côte atlantique (ARCAB 2019 : lettre de soutien de Éric Rieth [en ligne]).

CONCLUSION

Ce mémoire avait pour objectif de regrouper une multitude de données permettant ainsi une meilleure compréhension de ces bateaux amphidromes de l'espace atlantique à l'époque moderne, qui jusqu'alors n'étaient que très peu connus.

Louis Lacroix, capitaine au long cours, est la principale source littéraire faisant mention de cette embarcation amphidrome. Il relate les témoignages de marins ayant connu et navigué à bord de ces bateaux uniques en leur genre. D'autres auteurs, notamment des locaux de la baie de Bourgneuf, ont consacré une partie de leur ouvrage à ces embarcations, mais ils s'appuient sur les propos de Lacroix. L'étude des anciens dictionnaires a permis de constater que ce nom désigne de multiples types d'embarcations présentant des caractéristiques différentes. De nombreux auteurs évoquent dans un premier temps une barque à deux mâts, ronde et jaugeant environ 60 tonneaux. Le nom qualifie ensuite une embarcation employée en tant qu'allège et souvent associée à une espèce de gabare. Cette littérature du XVIIe, XVIIIe siècle ne désigne donc pas la même embarcation, toutefois l'amphidromie n'est pas à exclure. En 1831, Willaumez est le premier de ces auteurs à mentionner cette embarcation qui constitue le sujet d'étude de ce travail de recherche. Il évoque la notion d'amphidromie qu'il associe à des bateaux employés en tant que caboteur ou bateaux de pêche. Ces bateaux amphidromes ne seraient donc peut-être apparus qu'au XIXe siècle et n'auraient finalement pas perdurés plus d'un siècle. Cette appellation commune peut venir d'un glissement terminologique. Les recherches menées aux archives départementales de Loire-Atlantique ont permis de retrouver quatorze noms de ces embarcations. Six d'entre elles fréquentent la baie de Bourgneuf et, en plus d'être mentionnées par Lacroix, leurs caractéristiques laissent penser qu'il s'agit de bateaux amphidromes.

Les sources iconographiques rendent possible la visualisation de ce bateau et les maquettes offrent une idée des proportions en volume. Néanmoins, la plupart ont été réalisées alors qu'elles avaient disparu. Dans le cas où les auteurs ont réalisé ces illustrations ou maquettes sans avoir connu ces bateaux, ils se sont appuyés sur d'autres sources, écrites ou graphiques, présentant parfois des lacunes. Ces représentations sont donc à relativiser, mais offrent tout de même un aperçu intéressant. En ce sens, le blason de La Bernerie-en-Retz, créé d'après la volonté du maire de la commune, Louis Gautier, montre peut être une volonté de ne pas oublier ce bateau si particulier.

Le contexte atlantique peu propice à la conservation de vestiges et le réemploi du bois des bateaux sont deux raisons possibles pour expliquer l'absence de sources archéologiques. Hormis le plan de Pâris, le plan de Morineau et le plan de voilure, ne font sans doute pas référence au sujet d'étude. Il est probable que pour ce genre de bateaux, la construction s'effectuait sans plans.

Ce bateau apparaît durant l'époque moderne entre le XVe et le XVIe siècle. Sa disparition dans la deuxième moitié du XIXe siècle s'inscrit dans le cadre historique de la baie de Bourgneuf. Du XIVe au XIXe siècle, la baie de Bourgneuf constitue un espace maritime important grâce au commerce du sel. Toutefois, son envasement progressif modifie les conditions de navigation et impact l'importance du commerce. L'accès à la baie est difficile pour les bateaux d'un fort tonnage au XVIIe siècle, ce qui conduit à son déclin en tant que baie commerciale. Au XIXe siècle, la navigation devient impossible dans de nombreux étiers. Largement présents en baie de Bourgneuf, les navires amphidromes ne sont alors plus réparés et sont laissés à l'abandon au profit des chaloupes. Ils fréquentaient également les côtes du sud de la Bretagne et dans une moindre mesure, le littoral vendéen.

Ses caractéristiques lui permettent en effet de naviguer près des côtes pour le cabotage et la pêche ou parfois en tant qu'allège. Ils participaient également à quelques activités de contrebande et furent réquisitionnés lors de plusieurs conflits révolutionnaires à la fin du XVIIIe siècle. Ces bateaux se caractérisent par un tonnage léger de l'ordre de 10 à 12 tonneaux, un faible tirant d'eau et des dimensions de 10 à 12 mètres de longueur pour 3,5 à 4 mètres de largeur. Leur coque et leur gréement symétrique leur confèrent cette amphidromie qui dispense le besoin de virer de bord, mais la manœuvre demande tout de même une certaine dextérité. Quelques nuances architecturales, telles que la présence d'un ou deux gouvernails, sont à relever selon les auteurs. En baie de Bourgneuf, plusieurs chantiers ont participé à la construction de ce type d'embarcation. Actuellement, c'est la seule embarcation amphidrome connue le long de la façade atlantique.

De nombreuses interrogations subsistent et c'est pour tenter d'y répondre que l'association ARCAB a fait élaborer un avant-projet de reconstruction par un architecte naval après de nombreuses recherches sur le sujet. L'association souhaite vivement reconstruire une réplique navigable à l'échelle 1 de 11,5 mètres de longueur de coque pour 3,6 mètres de largeur. En attendant d'obtenir d'éventuelles données archéologiques qui viendraient compléter les connaissances, ce projet, qui s'inscrit dans une démarche d'archéologie expérimentale

permettrait de valoriser ce patrimoine auprès du public et d'aborder de nombreuses interrogations. Cette réplique rend possible le test des capacités nautiques et des subtilités de la manœuvre d'une telle embarcation, en plus de mettre en avant une architecture navale vernaculaire.

Ainsi, le terme de « chatte » semble être un terme assez générique qui désigne plusieurs types d'embarcations naviguant le long des côtes atlantiques, mais présentant des caractéristiques différentes. Le caractère amphidromique n'est pas systématique. Il est en effet probable que ceux qui ne comportent que deux mâts, conservaient toujours le gouvernail à la même place. Ces bateaux non amphidromes ont à priori, un tonnage plus important et sont employés en tant que bateaux de servitude portuaire ou en tant qu'allège dans des espaces plus ouverts. Ils ne nécessitent pas de circuler dans des zones restreintes. Ces bateaux amphidromes de l'espace atlantique ont finalement des caractéristiques architecturales qui leurs permettent d'être légers et polyvalents. Cette embarcation est donc adaptée dans ses proportions, dans ses formes et dans sa manœuvrabilité à son espace nautique. Les « chattes » pourraient finalement regrouper un ensemble de navires de petit tonnage et ayant une pluriactivité de tradition atlantique, provenant peut-être d'un modèle commun qui a évolué dans le temps et s'est adapté au contexte fonctionnel et au milieu de navigation. L'environnement nautique semble en effet avoir une influence sur l'architecture des bateaux. Toutefois, les sources ne permettent pas d'affirmer avec certitude que cette embarcation soit issue d'un bateau commun façonné par l'évolution des besoins. Ce caboteur amphidrome représente tout de même un modèle architectural particulier d'un bateau destiné à une navigation régionale de cabotage ou à une échelle plus limitée de bornage. Il est également employé pour la pêche. Ces bateaux de tonnage modeste participant à l'économie maritime de la France sont qualifiés par Éric Rieth de « bateaux du quotidien » (Rieth 2018 : 90-92). Même si beaucoup d'interrogations subsistent, l'étude des sources apporte tout de même de nombreux renseignements favorisant la compréhension de ce type de bateau. Il est certain que des analyses archéologiques amèneraient des conclusions nouvelles. Il serait possible d'avoir des informations sur les méthodes de construction que les sources ne sauraient restituer.

Le corpus documentaire présenté n'est pas exhaustif et il reste de nombreux éléments à étudier. Il serait par exemple pertinent de se renseigner sur les propriétaires et membres d'équipage de ces embarcations amphidromes. Il serait aussi intéressant de vérifier les informations transmises par Jean Mounès sur la présence de trois épaves à Bourgneuf-en-Retz. Il faut également

envisager la poursuite de l'étude des archives notamment les actes notariés et les devis de constructions des chantiers Baudet de Paimboeuf.

Malgré le manque de données archéologiques, l'étude de ce bateau par la documentation écrite et graphique reste fondamentale pour apporter de nouvelles connaissances au patrimoine maritime, car comme l'indique François Beaudouin : « l'étude du bateau et des techniques nautiques constitue la meilleure voie d'accès à la connaissance de l'homme de l'eau » (Beaudouin 1970 : 1).

DEFINITION DES TERMES

Agrès : Matériel mobile nécessaire à la manœuvre d'un navire : voiles, vergues, cordages, câbles, pouliage, etc. (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/agr%C3%A8s [lien valide au 05/05/2020]).

Allège : Embarcation à fond plat, de dimensions variables, accompagnant les gros bâtiments pour les alléger, les décharger d'une partie de leur cargaison lorsqu'ils ne peuvent à pleine charge entrer dans un port ou une rade, ou bien approcher le quai (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/allege [lien valide au 02/03/2020]).

Amphidrome : Se dit d'une embarcation pouvant aller dans un sens ou dans l'autre (Merrien, 2014 : 26).

Apparaux : Matériel fixe servant à effectuer, sur un navire, les manœuvres et les opérations de manutention (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/apparaux [lien valide au 05/05/2020]).

Arc-boutant : Barre perpendiculaire à un espar, assurant la triangulation d'une manœuvre dormante (Merrien 2014 : 42).

Bande de ris : Renfort rectiligne de la voile, portant une file de garcettes (Merrien 2014 : 727).

Bauquière : Ceinture intérieure formée de pièces de bois qui servent à lier les couples entre eux et à soutenir les baux par leurs extrémités. (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/academie9/bauqui%C3%A8re [lien valide au 06/04/2020]).

Bornage : Mode de navigation : *armer au bornage* : le permis de navigation au bornage est délivré aux bâtiments jaugeant mois de 100 tonneaux, naviguant au commerce (petit cabotage ou transport de passagers) dans un rayon de 65 milles de leur port d'armement (Merrien 2014 : 128-129).

Bouchain : Partie de la coque comprise entre le fond et le départ des flancs (URL : https://journals.openedition.org/ephaistos/270 [lien valide au 05/05/2020]).

Bras : Manœuvre courante servant à orienter une vergue (Merrien 2014 : 144).

Brion : Pièce de bois faisant la jonction de la quille et de l'étrave extérieurement (Merrien 2014 : 150).

Cabotage : Navigation marchande non loin des côtes, de port en port (URL : https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cabotage/11906 [lien valide au 23/12/2019]).

Cartahu : Manœuvre volante c'est-à-dire occasionnelle, n'intéressant par la manœuvre du bateau (Merrien 2014 : 188-189).

Chaland : Grand bateau plat servant au transport des marchandises sur les rivières et les canaux (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/chaland [lien valide au 23/12/2019]).

Chasse-marée : Petit bâtiment côtier ponté, à deux ou trois mâts, servant au cabotage ou au transport de la marée (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/chasse-mar%C3%A9e [lien valide au 23/12/2019]).

Clan : Ouverture latérale dans une poulie (Merrien 2014 : 227).

Diorama : Dispositif de présentation par mise en situation d'un modèle d'exposition le faisant apparaître dans son environnement habituel (https://www.cnrtl.fr/definition/diorama [lien valide au 05/05/2020]).

Drisse : Cordage ou palan qui sert à hisser une voile, un pavillon, un signal flottant. (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/drisse [lien valide au 03/04/2020]).

Espar : Longue pièce de bois brute, embarquée comme rechange pour faire, en cas de besoin, vergue, partie de mât, etc. (Merrien 2014 : 372).

Étier : Canal faisant communiquer un marais littoral avec la mer à marée haute (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/%C3%A9tier [lien valide au 23/12/2019]). Il permet de

ravitailler la saline en eau salée. Il peut être navigable en fonction de sa largeur et du tirant d'eau des navires.

Francisation : Immatriculation d'un navire dans un port français (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/academie9/francisation [lien valide du 28/02/2020]).

Fusée : Partie amincie qui termine un mât ou une vergue, au-delà du dernier capelage (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/fus%C3%A9e [lien valide au 05/05/2020]).

Garcette : Petit filin, plus moins long, servant à un amarrage: les garcettes de ris servent à amarrer la partie de la voile que l'on veut soustraire au vent (URL : https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/termes-la-voilure-et-le-greement-courant/ [lien valide au 05/05/2020]).

Hauban : Manœuvre dormante consistant en un cordage ou un câble servant à étayer un mât par le travers ou par l'arrière (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/hauban [lien valide au 03/04/2020]).

Itague : Cordage ou filin d'acier sur lequel on agit à l'aide d'un palan, pour déplacer ou soulever un objet fixé à son extrémité (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/itague [lien valide au 03/04/2020]).

Membrures : Pièce de base de la charpente transversale dont la composition varie selon les époques et les types d'architectures, mais aussi : ensemble des membrures de la charpente transversale (Rieth, Pomey 2005 : 213).

Palan : Appareil composé de deux poulies, l'une fixe, servant de point d'appui, l'autre mobile (Merrien 2014 : 626).

Point de drisse : Endroit où la drisse est accrochée (on dit où la drisse est frappée). C'est avec ce point que l'on hisse la voile, que l'on envoie en haut du mât. C'est donc le point le plus haut (URL : https://www.bateaux.com/article/27280/lexique-voile-nomenclature-d-une-voile [lien valide au 05/05/2020]).

Queue de malet : Espar horizontal utilisé à l'arrière d'un bateau afin de reculer le point de tire de l'écoute d'un tapecul (URL : http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Queue%20de%20malet/fr-fr [lien valide au 05/05/2020]).

Servitude : Bâtiments de servitude, tous engins flottants appelés au service d'un port et n'allant pas en haute mer (Merrien 2014 : 759).

Tire-veille : Bouts de cordage actionnant une barre à tire-veille d'embarcation, placée sur la tête du gouvernail perpendiculairement au plan de celui-ci, ce qui permet de barrer tout en étant assis au milieu à l'arrière de l'embarcation, afin de ne pas la déséquilibrer (Merrien 2014 : 809).

Tonnage : Capacité de transport d'un navire de commerce, évaluée par son volume intérieur exprimé en tonneaux de jauge. (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/tonnage [lien valide au 28/02/2020]).

Varangues : Elément inférieur d'une membrure disposée perpendiculairement à l'axe longitudinal de la quille et sensiblement symétrique par rapport à cet axe. La varangue constitue la partie centrale de la membrure (Rieth 2005 : 215).

Vergues : Espar, généralement cylindrique, effilé aux extrémités, disposé à diverses hauteurs sur les mâts et destiné à porter, à tendre la voile qui y est fixée et à faciliter son orientation par rapport au vent (URL : https://www.cnrtl.fr/definition/vergue [lien valide au 05/05/2020]).

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Carte de la baie de Bourgneuf et localisation régionale de la baie de Bourgneuf (Source : IGN). 16

Figure 2 : Théodore de Kolly, *Le chargement de sel*, avant 1828, Musée des Traditions de l'Île de La Guérinière, peinture sur papier. 18

Figure 3 : Carte de la baie de Bourgneuf, d'après la *Carte générale qui comprend les Isles de Bouin, Noirmoutiers, le bas Poitou, l'Aunis, la Saintonge […]*, carte de C-F. Masse, 1755 (Source : BnF). 19

Figure 4 : Carte de la baie de Bourgneuf, d'après la *Carte générale de la France*, C-F. de Cassini de Thury, 1783-1786 (Source : BnF). 20

Figure 5 : Gravure de la corvette amphidrome, J-B. Willaumez, 1831, *Dictionnaire de Marine*, planche D'. 30

Figure 6 : Chat, bâtiment du Nord, D. Lescallier, 1791, *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtimens de mer*, volume 2, planche 19, figure 3, gravure par N.F.J. Masquelier, d'après le Dessin de D. Lescallier (Source : BnF). 31

Figure 8 : Section transversale de la maquette du capitaine Lacroix (Cliché : F. Vivier). 50

Figure 7 : Maquette du capitaine Lacroix (Cliché : B. Imbert). 50

Figure 9 : Maquette du capitaine Lacroix (Cliché : F. Vivier). 50

Figure 10 : Maquette du musée des Salorges (Cliché : B. Imbert). 51

Figure 11 : Maquette du musée des Salorges en place dans le diorama (Cliché : J-L. Vérisson). 51

Figure 12 : Maquette du musée des Salorges (Cliché : B. Imbert). 52

Figure 13 : Maquette de la mairie de La Bernerie-en-Retz (Cliché : F. Vivier). 52

Figure 14 : Maquette de la mairie de La Bernerie-en-Retz (Cliché : J-L. Vérisson). 52

Figure 15 : Maquette *La Louise* du musée du Pays de Retz, Villeneuve-en-Retz (Cliché : F. Vivier). 53

Figure 16 : Maquette *La Louise* du musée du Pays de Retz, Villeneuve-en-Retz (Cliché : F. Vivier). 53

Figure 17 : Maquette de Gilles Robin (Cliché : J-L. Vérisson). 54

Figure 18 : Maquette de Gilles Robin (Cliché J-L. Vérisson). 54

Figure 19 : Maquette *Shamrock IV* lors des essais de navigations par Bernard Imbert et Alain Cunningham en 2012 dans le plan d'eau de La Bernerie-en-Retz (Cliché : B. Imbert). 55

Figure 20 : Maquette *Shamrock IV* dans le plan d'eau de la Bernerie-en-Retz (Cliché B. Imbert). 55

Figure 21 : Maquette de Jacques Ortais (Cliché : Y. Blin). 55

Figure 22 : Maquette de Jacques Ortais (Cliché : Y. Blin). 55

Figure 23 : Maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault). 56

Figure 24 : Maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault). 56

Figure 25 : Vue transversale de la maquette la *Pêcheuse* (Cliché : M. Legault). 56

Figure 26 : Estampe représentant une chatte, P-J. Guéroult du Pas, 1710, *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, image 37 (Source : BnF). 57

Figure 27 : Gravure d'un bateau amphidrome, J-B. Willaumez, 1831, *Dictionnaire de Marine*, planche C, figure 5. 58

Figure 28 : Gravure d'un bateau amphidrome, P. Larousse, 1890, *La Grande Encyclopédie Larousse*. 59

Figure 29 : Gravure d'une chatte vue de profil et du dessus, C. Viaud, 1960, « Les Chattes », *Cahiers des Salorges*, n° 6, p. 26. 60

Figure 30 : Gravure de La Louise en pleine mer, C. Viaud, 1960, « Les Chattes », *Cahiers des Salorges*, n° 6, p. 27. 60

Figure 31 : L'Aimable Cécile pêchant, L. Lacroix, 1953, *La Bernerie, son histoire à travers les âges*, p. 50-51. 61

Figure 32 : Une chatte pêchant, M. Guitteny, 2006, *Si Pornic m'étais conté…*, p. 49. 62

Figure 33 : Dessin d'une chatte pêchant à la drague, L. Gautier, 1912, *La Bernerie, son histoire*, p. 40. 63

Figure 34 : Dessin d'une chatte pêchant à la drague, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 127. 64

Figure 35 : Dessin d'une chatte, E. Boutin, 2002, *Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire*, p. 39. 64

Figure 36 : Chatte de La Bernerie-en-Retz sous voile, A. Bugeon, 2016. 65

Figure 37 : Chatte de La Bernerie-en-Retz sous voile, A. Bugeon, 2016. 65

Figure 38 : Chatte de La Bernerie-en-Retz à l'échouage, A. Bugeon, 2016. 66

Figure 39 : Blason de La Bernerie-en-Retz, B. Roy, 1929. 66

Figure 40 : Carte de la France du taux de la surface boisée dans les départements de l'époque du premier cadastre établi entre 1810 et 1850 (en pourcentage), d'après : W. Koerner, B. Cinotti, J.-H. Jussy, M. Benoît, 2000, « Évolution des surfaces boisées en France depuis le début du XIXe siècle : identification et localisation des boisements des territoires agricoles abandonnés », *Revue forestière française*, 3, p. 254 (DAO : P. Dupont). 69

Figure 41 : Plan réalisé en 1949 des vestiges de l'épave de la saline de Patoreau, J. Mounès, 1960, *Rivages oubliés*, p. 112. 70

Figure 42 : Plan vertical d'une chatte pontée, P. Morineau, *Répertoire de construction*, 1752-1762 (Source : Archives nationales, cote MAR/G//246). 73

Figure 43 : Plan vertical d'une Chatte, F-E. Pâris, *Souvenirs de marine*, 1892, volume 5, planche 252, figure 13 (Source : Service historique de la Défense, Vincennes). 74

Figure 44 : Plan de voilure de la *Louvre* (Source : Service historique de la Défense, Vincennes, SHDMV MV8 DD1). 75

Figure 45 : Schéma illustrant le principe du fémelot ouvert et de l'aiguillot avec un méplat rectangulaire (Dessin : F. Rousseau, DAO : P. Dupont). 76

Figure 46 : Photographies de la chaloupe la *Pourvoyeuse* dans le port de Pornic, fin du XIXe siècle (collection G. Fortineau). 81

Figure 47 : Illustration de la manœuvre (DAO : P. Dupont). 91

Figure 48 : Illustration d'une chatte pêchant à la drague, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 127. 96

Figure 49 : Plan du blocus de l'île de Noirmoutier sur lequel figure plusieurs chattes, B. De Maisonneuve, CRHIP, 2006, *Fortunes de Mer, Histoires de naufrages au large des côtes vendéennes*, p. 110. 98

Figure 50 : Sinagot *Les Trois Frères* (Source : Les Amis du Sinagot). 102

Figure 51 : Plan de forme du sinagot ancien, F. Beaudouin, 1990, *Bateaux des côtes de France*, p. 128. 103

Figure 52 : Plan de forme hors bordé de la maquette du musée des Salorges à Nantes, F. Vivier, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 16. 104

Figure 53 : Gravure d'une biscayenne, de P-J. Guéroult du Pas, 1710, *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, image 47, (Source : BnF). 105

Figure 54 : Plan de forme d'une biscayenne, F-E. Pâris, 1975, *Souvenirs de marine conservés*, volume 1, planche 38. 106

Figure 55 : Prao amphidrome des îles Mariannes, G. Anson, 1749, *Voyage autour du monde*, image 30 (Source : BnF). 107

Figure 56 : Relevé des formes de la maquette du musée des Salorges, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 5. 112

Figure 57 : Représentation de l'hélice en cage matérialisée par le cylindre vert, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 7. 113

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Tableau de synthèse des définitions reprenant l'auteur, la date de publication, le tonnage, les dimensions (longueur, largeur, bord, tirant d'eau), le nombre de mâts, la fonction, les lieux fréquentés et la description faite par les différents auteurs……. 32

Tableau 2 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds de la direction des douanes aux AD 44……. 37

Tableau 3 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds du tribunal de commerce de Nantes aux AD 44…….. 37

Tableau 4 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du tribunal de première instance de Paimboeuf aux AD 44……. 38
.
Tableau 5 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant du fonds du commandement général de la marine à Nantes aux AD 44..…… 38

Tableau 6 : Cotes et descriptions des documents consultés provenant des archives notariales à Nantes aux AD 44..…… 38

Tableau 7 : Synthèse des différents bateaux dénommés chattes évoqués dans les archives départementales 44 reprenant le nom du bateau, son nombre de mâts, son tonnage, ses dimensions, son port d'attache, des remarques telles que l'année de construction, de francisation, de destruction ou le trajet effectué et la côte……. 46

Tableau 8 : Synthèse des dimensions données par les auteurs, reprenant le nom de l'auteur, la date d'édition, la longueur, la largeur, le creux, le tirant d'eau et le tonnage. Le texte en italique et gris désigne les bateaux qui ne semblent pas être amphidromes, à l'inverse, le texte en noir désigne les bateaux amphidromes……. 83

BIBLIOGRAPHIE

Anson 1749

ANSON G., *Voyage autour du monde*, Amsterdam / Leipzig : Arkstée et Merkus.

Amacher et al. 2004

AMACHER R., DEBACQ J-F., LÉDÉE R., *La chatte de la baie*, projet long d'étude (Nantes, ENSA, Architecture navale).

Amiel 1983

AMIEL M., *La chatte de la Bernerie, l'Ancêtre de la Région*, s.l.

Aubin 1702

AUBIN N., *Dictionaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam : Pierre Brunel.

Beaudouin 1970

BEAUDOUIN F., *Le bateau de Berck*, Paris : Institut d'Ethnologie, Musée de l'homme.

Beaudouin 1990

BEAUDOUIN F., *Bateaux des côtes de France*, Grenoble : Glénat.

Belser 2006

BELSER C., *Le Pays de Retz, Culture, histoire et patrimoine*, Spézet : Coop Breizh.

Berthelot 1885

BERTHELOT M. (dir.), *La grande encyclopédie, inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts*, vol. 10, Paris : H. Lamirault et Cie.

Binet 1999

BINET D., *Les pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au XIXe siècle*, Plouzané : Ifremer.

Binet 2006

BINET D., « Amphidromie et navigation à voile », *Neptunia*, n° 243, pp. 44-55.

Blin 2015

BLIN Y., « Les Chattes de la Bernerie », *Pornic Histoire*, bulletin n° 10, pp. 63-74.

De Bonnefoux, Paris 1848

DE BONNEFOUX P., PARIS F-E., *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur*, Paris : Arthus Bertrand.

Bourdé de Villehuet 1773

BOURDÉ DE VILLEHUET J., *Manuel des Marins ou Dictionnaire des Termes de Marine*, vol. 1, Lorient : Julien Le Jeune fils.

Boutin, Guitteny 1983

BOUTIN E., GUITTENY M., *Le sel Breton, Historie et technique du sel – Paludiers et sauniers du pays Guérandais à la baie de Bretagne (Bourgneuf-Noirmoutier)*, La Barre-de-Monts : éditions du Vieux Chouan.

Boutin 1993

BOUTIN E., *La Baie de Bretagne et sa contrebande : sel, vin, tabac, indiennes*, Laval : éditions Siloë.

Boutin 2002

BOUTIN E., *Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire*, Nantes : éditions Siloë.

Buisson 1994

BUISSON D. *Encyclopédie des voiliers*, Paris : Edita.

Desroches 1687

DESROCHES N., *Dictionaire des termes propres de marine*, Paris : Amable Auroy.

Diderot, d'Alembert 1751-1765

DIDEROT D., D'ALEMBERT J., *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers,* vol. 3, Paris : Briasson / David l'aîné / impr. Le Breton / Durand.

Duhamel du Monceau 1752

DUHAMEL DU MONCEAU H-L., *Éléments de l'Architecture navale, ou traité pratique de la Construction des vaisseaux,* vol. 1, Paris : Charles-Antoine Jombert.

Fortineau 2005

FORTINEAU G., *Voyages photographiques : 1870-1930 ; Pornic, Beauvoir, Bouin, Noirmoutier, Nantes,* Nantes : Coiffard.

Frapel 1989-1991

FRAPEL (pseudonyme de François Pelletier), *La très ancienne isle de Bouing, son histoire avant les polders, Les exportations du sel au cours des siècles,* vol. 4, s.l.

Furetière 1708

FURETIERE A., *Dictionnaire Universel, contenant généralement tous les mots François, tant vieux que modernes, & les Termes des sciences et des arts*, vol. 1, Rotterdam : Reinier Leers.

Gautier 1912

GAUTIER L., *La Bernerie, son histoire*, Nantes : impr. Heron-Mesnier-Frères et C°.

Guéroult du Pas 1710

GUEROULT DU PAS, P-J., *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris : Pierre Giffart.

Guillet de Saint-George 1680

GUILLET DE SAINT-GEORGE G., *Les Arts de l'homme d'épée ou le Dictionaire du gentilhomme,* vol. 3, *L'art de la navigation*, La Haye : Adrian Moetjens.

Guilloux 1923

GUILLOUX F., *Histoire de la conquête du marais breton-vendéen et du port de Bourgneuf,* Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Guitteny 2006

GUITTENY M., *Si Pornic m'étais conté…*, La Bernerie-en-Retz : Marc Guitteny.

Guitteny 2008

GUITTENY M., *Histoire illustrée de La Bernerie-en-Retz…la mémoire des siècles…*, La Bernerie-en-Retz : Marc Guitteny.

Imbert 2013

IMBERT B., « Les Chattes de la Bernerie », *La Garzette*, numéro spécial n° 35, pp. 1-16.

Jal 1840

JAL A., *Archéologie navale*, vol. 1, Paris : Arthus Bertrand.

Jal 1850

JAL A., *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris : Firmin Didot Frères.

Koerner et al. 2000

KOERNER W., CINOTTI B., JUSSY J.-H., BENOIT M, « Évolution des surfaces boisées en France depuis le début du XIXe siècle : identification et localisation des boisements des territoires agricoles abandonnés », *Revue forestière française*, 3, pp. 249-269.

Lacroix 1953

LACROIX L., *La Bernerie, Son Histoire à travers les âges*, Luçon : impr. S. Pacteau.

Lacroix 1996

LACROIX L., *La Baye de Bretagne, Histoire de la Baie de Bourgneuf et de son littoral*, Rennes : La Découvrance.

Larousse 1867

LAROUSSE P., *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle*, vol. 3, Paris : Librairie classique Larousse et Boyer.

Lecomte 1835

LECOMTE J., *Dictionnaire pittoresque de marine*, Paris : impr. de Decourchant.

Lescallier 1791

LESCALLIER D., *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtimens de mer*, vol. 2, Paris / Londres / Amsterdam : impr. Clousier / F. Didot / P. Elmsly / G. Dufour.

L'Hour, Veyrat 2004

L'HOUR M., VEYRAT E., *Un corsaire sous la mer, les épaves de la Natière, Archéologie sous-marine à Saint-Malo*, vol. 5, Concarneau : édition Adramar.

De Maisonneuve 2006

DE MAISONNEUVE B., « Quelle hécatombe ! La Nymphe, 29 décembre 1793 », in SOMOGY EDITIONS D'ART (dir.), *Fortunes de Mer, Histoires de naufrages au large des côtes vendéennes*, Paris : Somogy éditions d'art / Conseil général de la Vendée, pp. 104-115.

Mentelle 1792

MENTELLE M., *Encyclopédie méthodique, Géographie ancienne*, Paris : impr. Panckoucke.

Merrien 2014

MERRIEN J., *Dictionnaire de la mer*, Varèrese : Omnibus.

Montferrier 1841

MONTFERRIER A-S., *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris : Bureau du dictionnaire de Marine.

Mounès 1960

MOUNÈS J., *Rivage oublié, Prigny, Les Moutiers, Bourgneuf et Saint-Cyr au Moyen-Âge*, Paimbœuf : éditions du Pays de Retz.

Pâris 1975

PÂRIS F-E., *Souvenirs de marine conservés*, vol. 1, Grenoble : éditions des 4 Seigneurs.

Pomey 2018

POMEY P., « L'archéologie maritime », in DEMOULE J-P., GARCIA D., SCHNAPP A. (dir.) *Une histoire des civilisations,* Paris : La Découverte/Inrap, pp. 574-578.

Priotti 2003

J-P. PRIOTTI, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVIIe-XVIIIe siècles) », in BUTI G. (dir.*), Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée*, Aix-en-Provence : Telemme, pp. 75-92, n° 13, Rives méditerranéennes.

RPNDC 2016

RICHESSES PATRIMONIALES & NATURELLES DE LA BERNERIE ET DEFENSE DE LA COTE, *Notes historiques sur Les Moutiers, Prigny et leurs prieurés, Abbé Baconnais*, Nice : impr. Impression de livre.

RPNDC 2012

RICHESSES PATRIMONIALES ET NATURELLES DE LA BERNERIE ET DEFENSE DE LA COTE, « Blason de La Bernerie en Retz », *Fascicule de RPNDC*, n° 12, pp. 2.

Rieth 1998

RIETH E., *Des bateaux et des fleuves, archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps modernes en France*, Paris : éditions Errance.

Rieth, Pomey 2005

RIETH E., POMEY P., *L'archéologie navale*, Paris : éditions Errance.

Rieth 2012

RIETH E., « Hypothèse flottante, réplique et archéologie navale expérimentale », *Archéothéma*, n° 18, pp. 4-9.

Rieth et al. 2018

RIETH E., POVEDA P., HULOT O., JAOUEN M., BERTOLIATTI S., LAVIER C., « L'épave du milieu du XVIIe siècle d'Erquy (Côtes-d'Armor) : Archéologie d'une architecture navale vernaculaire », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, n° 24, pp. 41-92.

Rieth 2019

RIETH E., *Pour une histoire de l'archéologie navale, les bateaux et l'histoire*, Paris : Classiques Garnier.

Romme 1813

ROMME C. *Dictionnaire de la marine françoise, avec figures*, Paris : Barrois l'aîné.

Sarrazin 2007

SARRAZIN J-L., « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge : évolution des rivages et problèmes d'accès », in BOCHACA M., SARRAZIN J-L. (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique : Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIe siècles)*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, pp. 33-54.

Sarrazin 2019

SARRAZIN J-L., « Le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge », in *Pornic et le pays de Retz, les transformations paysagères du littoral*, acte du congrès de Pornic (6, 7, 8 septembre 2018), Pornic : Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, vol. 97, pp. 67-86.

Saverien 1758

SAVERIEN A., *Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine*, vol. 1, Paris : impr. Charles-Antoine Jombert.

Soret 1990

SORET L., *Beauvoir-sur-Mer sa contrée et la baie de Bourgneuf à travers les âges*, la Mothe-Achard : Offset 5 éditions.

Talbot, Gueraud 1849

TALBOT E., GUERAUD A., *Petite géographie de la Loire-inférieure*, Nantes / Paris : impr. L. et A. Guéraud / L. Hachette et Cie.

Traditions de la Marine 2016

TRADITIONS DE LA MARINE, *Vocabulaire de la Marine à Voiles*, Quintin : éditions Jean-Paul Gisserot.

Trogneux 2001

TROGNEUX G., *Histoire des Navires, des origines au XIXe siècle*, Saint-Malo : éditions l'ancre de marine.

Vadon-Le Bras 1997

VADON-LE BRAS C., « Histoire de la pêche dans le Pays de Retz », in *La pêche au Pays de Retz*, pp. 12-30, n° 17 du bulletin de la société d'études et de recherches historiques du Pays de Retz.

Vaissète 1755

VAISSETE J., *Géographie historique, ecclésiastique et civile ou Description de toutes les Parties du Globe terrestre, enrichie de Cartes Géographiques*, tome premier, Paris : Desaint & Saillant / Jean-Thomas Herissant / Jacques Barois.

Vallée 1989

VALLEE J-P., « Les miraculés de Noirmoutier », *Revue du souvenir vendéen*, n° 168, pp. 31-46.

Vérisson 2014

VERISSON J-L., « Les bateaux de la Baie, la chatte de La Bernerie, les maquettes », *Richesses Patrimoniales & Naturelles de La Bernerie et Défense de la Côte*, n° 18, pp. 59-62.

Vial du Clairbois, Blondeau 1785

VIAL DU CLAIRBOIS H-S., BLONDEAU E-N., *Encyclopédie méthodique Marine*, vol. 1, Paris / Liège : Panckoucke / impr. Plomteux.

Viaud 1960

VIAUD C., « Les Chattes », *Cahier des Salorges*, n°6, pp. 26-27.

Vivier 2014

VIVIER F., *Chatte de la Baie, Avant-projet*, Pornichet.

Vivier et al. 2018

VIVIER F., NEWMEYER M., AUDOIN J., « Le bateau bois », in *Bateaux, des techniques à découvrir*, pp. 5-12, n° hors-série 15 de la revue le Bouvet.

Willaumez 1831

WILLAUMEZ J-B., *Dictionnaire de marine*, Paris : impr. P. Dupont.

WEBOGRAPHIE

ARCAB 2019

ARCAB, Site internet de l'association ARCAB [en ligne], URL : http://amphidromearcab.com/ [lien valide au 14/05/2020].

Flambart 2009

FLAMBART, *Taxalupa* [en ligne], URL : http://www.flambart.com/txalupa.php [lien valide au 06/05/2020].

Garant 2006

GARANT P., *Marine ancienne* [en ligne], URL : http://www.mandragore2.net/dico/lexique2/lexique2.php?page=t2 [lien valide au 06/05/2020].

ANNEXES

Annexe 1 : Soumission de francisation de la *Marie-Françoise* (AD 44, 5 P 232)…… 137

Annexe 2 : Soumission de francisation de l'*Agile* (AD 44, 5 P 232)…….. 139

Annexe 3 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Pourvoyeuse* (AD 44, 5 P 261) ……..…….…….. 141

Annexe 4 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : l'*Eliza* (AD 44, 5 P 263) …….…….…….……..... 142

Annexe 5 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Marie Félicité* (AD 44, 5 P 263)…….... 143

Annexe 6 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Célestine* (AD 44, 5 P 263) …….……...…..…….. 144

Annexe 7 : *L'Écho de Paimbœuf*, mouvement de la rade de Paimbœuf, 3 Novembre 1841 (BnF) …….…….…….. 145

Annexe 8 : Francisation, dossiers de navires, archives relatives à l'*Agile* (AD 44, 5 P 495) …….…….……..... 146

Annexe 9 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au long cours et au cabotage, n° 226, la *Nation* (AD 44, 21 U 457) ……...…… 166

Annexe 10 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 11,8 la *Gille* (AD 44, 21 U 484) ……... 167

Annexe 11 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 49.d, la *Palas* (AD 44, 21 U 484) ……. 168

Annexe 12 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, Rrapports des capitaines au petit cabotage, n° 19,8, la *Marie Joseph* (AD 44, 21 U 484) …… 169

Annexe 13 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 4 d, les *Trois cousins* (AD 44, 21 U 484) ……. 170

Annexe 14 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 33 d, la *Marie Perrine* (AD 44, 21 U 484) ……..…….. 171

Annexe 15 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, la *Gloire* (AD 44, 21 U 485) ……..…… 172

Annexe 16 : Acte notarial, vente de bateau, la *Phébé* (AD 44, 4 E 93 24) …… 173

Annexe 17 : Acte notarial, vente de bateau, la *Courageuse* (AD 44, 4 E 93 25) ……..... 176

Annexe 18 : P. Morineau, « Chattes pontées et non pontées », *Répertoire de construction*, pp. 191-196 (Archives nationales, MAR/G//246) …… 177

Annexe 19 : Plan des formes hors bordé du projet de reconstruction d'une chatte, F. Vivier, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 17…….……..... 181

Signification des abréviations des archives :

7bre : septembre

8bre : octobre

9bre : novembre

Adm^{on} ou Ad^{m}: administration

An II (calendrier républicain) : 1793-1794 (calendrier grégorien)

an.nx : anneaux

cal, bord : gabord

cé : collationnée

ch : chargé

D^{on} : direction

F° : folio

francbor : franc bord

jombet : jambette

Kes : kilos

p : pieds

pc pouces

Prairial (calendrier républicain) : correspond à quelques jours près, à la période allant du 20 mai au 18 juin (calendrier grégorien)

plabor : plat-bord

R° : recto

Reur : receveur

S^{r} : sieur

Sour : sœur

Tx : tonneaux

Vendémiaire (calendrier républicain) : correspond à quelques jours près à la période allant du 22 septembre au 21 octobre (calendrier grégorien)

Xbre : décembre

NUMÉROS
suivis
des soumissions
62

SOUMISSION DE FRANCISATION

POUR LE NAVIRE *La Marie-Françoise*

Par M. P. J. Tessier Négociant.

Je soussigné (1) Pélage-Joseph Tessier demeurant au Croisic jure et affirme que le Navire nommé la *Marie-Françoise* appartenant au port du Croisic contient vingt-huit tonneaux 26/94 ; qu'il a deux mâts un pont ; que sa longueur, prise de tête en tête sur le pont, est de celle de l'étrave à l'étambot, de 44 pieds, que sa plus grande hauteur, en y comprenant celle de l'entre-pont, est de 4 pieds 10 pouces, qu'il est une chatte ; qu'il n'a pas de galerie, comme il appert du ~~certificat de M.~~ de l'ancien acte de francisation vérificateur en ce bureau ; qu'il a été construit à (2) Redon, Refondu à Billiers en 1823 et francisé au dit lieu le 21 Janvier de la dite année 1823, au numéro 1er,
que j'en suis propriétaire (3) pour $^1/_5$, conjointement avec Olivier Dreno Laboureur, pour $^1/_6$, et $^{1/30}$ Guillaume Lescouesec, Laboureur, pour $^1/_6$, et $^{1/30}$ Pierre Le Goff, constructeur, pour $^1/_6$, et $^{1/30}$ Vincent Fahannout, Maréchal-ferrant, pour 1/6 et $^{1/30}$; mes 4 associés demeurant à Billiers, excepté Lescouesec qui demeure à Bourg-paul Muzillac ·/·
et qu'aucune autre personne quelconque n'y a droit, titre intérêt, propriété ou portion de propriété ; que je suis Français, jouissant des droits civils et soumis aux lois du Royaume, et qu'aucun étranger n'est directement ni indirectement intéressé dans le susdit bâtiment ; et pour constater d'autant plus la propriété, j'ai présentement remis et déposé audit bureau, ès mains du Receveur, qui le reconnaît (4) Naufragé le 10 Janvier 1839.
Lettre de l'administration du 8 février 1839 et que j'ai fait aujourd'hui ma déclaration d'attache sous le n° 15
et de suite, pour satisfaire à l'article XI de la loi du 27 vendémiaire an II, ledit S.r propriétaire s'est soumis à payer la somme de (5) cinq-cent-soixante-six francs du paiement de laquelle s'est rendu caution (6) M J B Thomazi Négociant, demeurant au Croisic, s'obligeant solidairement, l'un pour l'autre, lesdits propriétaire et caution, dans le cas où la fausseté de la déclaration ci-dessus serait reconnue, au paiement de ladite somme, de laquelle la confiscation aura encore lieu, outre les condamnations portées par ladite loi, dans les cas prévus par l'article XVI. Plus l'amande de 500 fr, et la valeur de la Barque estimée deux mille francs ·/·

En conséquence, ledit propriétaire promet de ne point vendre, prêter, ni autrement disposer de l'acte de francisation qui va lui être délivré, non plus que des congés et expéditions qu'il recevera

(1) Noms et états des propriétaires.

= que la plus grande largeur est de 12 pieds 6 pouces
D.

(2) S'il n'a pas été construit en France, énoncer qu'il a été pris, confisqué ou perdu sur la côte.

(3) Mettre : *unique*, ou *conjointement avec* …., et faire mention des jugements et procès-verbaux de vente.

P.J Tes. = $^6/_{30}$ ou $^1/_5$
O. Do = $^6/_{30}$ ou $^1/_5$
Ge Le = $^6/_{30}$ ou $^1/_5$
P Le = $^6/_{30}$ ou $^1/_5$
Vi F = $^6/_{30}$ ou $^1/_5$

(4) Détailler ici les actes constatant la propriété.
Annuellé

(5) Cette somme se calcule à raison de 20, 30 ou 40 fr. par tonneau, suivant que la contenance du bâtiment est de moins de 100 tonneaux, de 2 à 400, ou de plus de 400 tonneaux

(6) Noms, qualités et domicile de la caution.

ultérieurement, et de n'en faire usage que pour le service du navire ci-dessus dénommé et décrit. Il s'engage, en outre, à rapporter l'acte de francisation en ce bureau, dans le cas où ce bâtiment serait pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière, ou vendu, soit en partie, soit en totalité, à un étranger ; et ce, dans un mois, si la perte ou la vente totale ou partielle a eu lieu en France ou sur les côtes de France, ou dans trois, six ou neuf mois, suivant la distance des autres lieux. En conséquence, il a été délivré de suite audit soumissionnaire un acte de francisation dudit bâtiment, sous le numéro de la présente, et portant la date de ce jour ; tout quoi, le présent acte a été dressé et signé par nous, le propriétaire et sa caution.
Au Croisic, le Dix-septième jour de Décembre Mil huit cent vingt huit ·/·

Douglas P.J. Tessier J^{n} B^{le} Thomazi »

Annexe 1 : Soumission de francisation de la *Marie-Françoise* (AD 44, 5 P 232)

*Le jauge à 32 et 97 / certificat du 7 8 1842
Perdu corps et bien en 1855 = soumission annulée autorisation de Mr le Directeur à Nantes, en date du 12 Juillet 1855.

NUMÉROS
suivis
des soumissions
202

SOUMISSION DE FRANCISATION (attache)

POUR LE NAVIRE *L'Agile*, chatte

Par M. Joseph Antoine Benoit, négociant

(1) Noms et états des propriétaires.

C.O.n°. 136.

(2) S'il n'a pas été construit en France, énoncer qu'il a été pris, confisqué ou perdu sur la côte.

(3) Mettre : *unique*, ou *conjointement avec* …., et faire mention des jugements et procès-verbaux de vente.

(4) Détailler ici les actes constatant la propriété.

(5) Cette somme se calcule à raison de 20, 30 ou 40 fr. par tonneau, suivant que la contenance du bâtiment est de moins de 100 tonneaux, de 2 à 400, ou de plus de 400 tonneaux

(6) Noms, qualités et domicile de la caution.

D'un acte passé en l'étude de M. Thomazy notaire au Croisic le 22 mai 1844, enregistré à Guérande le même jour, il appert que M^r. Joseph, Antoine Benoit négociant au Pouliguen, a vendu avec garantie de tout privilège hypothèque, saisie et revendication au sieur Claude Julien Guinguant maître au cabotage domicilié au Croisic le tiers de la chatte *L'Agile*, y compris les agrès

Je soussigné (1) Benoit, Joseph antoine négociant demeurant du Pouliguen jure et affirme que le Navire nommé *l'Agile* appartenant au port du Croisic contient vingt huit tonneaux* 33 94 ; qu'il a deux mâts un pont ; que sa longueur, prise de tête en tête sur le pont, est de 46 pieds 6 pouces celle de l'étrave à l'étambot, de plus grande Largeur 12 pieds 6 pouces que sa plus grande hauteur, en y comprenant celle de l'entre-pont, est de 4 pieds 7 pouces qu'il est une chatte ; qu'il n'a pas de galerie, comme il appert du certificat de M. Duraud Dutertre vérificateur en ce bureau ; qu'il a été construit à (2) Redon du 1812 où il a été francisé le 2 décembre de la même année sur le n° 9

que j'en suis propriétaire (3) unique suivant acte passé en l'étude de maître Thomazy notaire au Croisic, le 7 avril 1842, au registre à Guérande le 22 le même mois f° 51 verso case 7
et qu'aucune autre personne quelconque n'y a droit, titre intérêt, propriété ou portion de propriété ; que je suis Français, jouissant des droits civils et soumis aux lois du Royaume, et qu'aucun étranger n'est directement ni indirectement intéressé dans le susdit bâtiment ; et pour constater d'autant plus la propriété, j'ai présentement remis et déposé audit bureau, ès mains du Receveur, qui le reconnaît (4) suivant acte énoncé ci-dessus
et de suite, pour satisfaire à l'article XI de la loi du 27 vendémiaire an II, ledit S.^r propriétaire s'est soumis à payer la somme de (5) soixante deux francs trente neuf centimes pour droit de sortie et conformément à la loi du 6 mai 1841 du paiement de laquelle s'est rendu caution (6) Mr Guilloré, marchand domicilié au Croisic s'obligeant solidairement, l'un pour l'autre, lesdits propriétaire et caution, dans le cas où la fausseté de la déclaration ci-dessus serait reconnue, au paiement de ladite somme, de laquelle la confiscation aura encore lieu, outre les condamnations portées par ladite loi, dans les cas prévus par l'article XVI.

En conséquence, ledit propriétaire promet de ne point vendre, prêter, ni autrement disposer de l'acte de francisation qui va lui être délivré, non plus que des congés et expéditions qu'il recevera ultérieurement, et de n'en faire usage que pour le service du navire ci-dessus dénommé et décrit. Il s'engage, en outre, à rapporter l'acte de francisation en ce bureau, dans le cas où ce bâtiment serait pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière, ou vendu,

et apparaux, du quel il était seul propriétaire. Le nouvel acquéreur se soumettant aux conditions avancées le présent soumission nous a présenté pour caution Mr. Augé maître au cabotage lequel signé avec lui.

Croisic 29 mai 1844

Augé Guiguant

soit en partie, soit en totalité, à un étranger ; et ce, dans un mois, si la perte ou la vente totale ou partielle a eu lieu en France ou sur les côtes de France, ou dans trois, six ou neuf mois, suivant la distance des autres lieux. En conséquence, il a été délivré de suite audit soumissionnaire un acte de francisation dudit bâtiment, sous le numéro de la présente, et portant la date de ce jour ; tout quoi, le présent acte a été dressé et signé par nous, le propriétaire et sa caution.

Au Croisic le dix huitième jour de Juillet 1849

Guilloré N. N. de Levesque de Meuvel

J. Benoit

Annexe 2 : Soumission de francisation de l'*Agile* (AD 44, 5 P 232)

RAPPEL des N^{os} des actes de francisation	PRISE EN CHARGE AU 19 Mai 1858 ET SUCCESSIVEMENT							TRANSFERTS			
	DÉSIGNATION DES NAVIRES				FRANCISATIONS		ATTACHÉ				
	NOMS, ESPÈCE ET TONNAGE	NOMS ET PRÉNOMS des propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun	NOMS DES PORTS où elles ont été accordées	DATES	DATE à laquelle chaque navire a été attaché à ce port	DATE des transferts	NOMS ET PRÉNOMS des nouveaux propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun
1115 1860	(annulé) *Pourvoyeuse* Chatte Jaug^{t}. 12.^{t} $^{22}/_{100}$	Gâche Vincent	Nantes	totalité	Paimboeuf	5 mars 1845 N°, 46	19 mai 1858	6 octobre 18.. [Fin illisible]			

CHANGEMENTS postérieurs au 19 Mai 1858			EXTINCTIONS Constatées postérieurement au 1er janvier 1827						RECENSEMENT annuel		OBSERVATIONS
DE NOM,	DE FORME,	DE TONNAGE,	EXTINCTIONS ABSOLUES				EXTINCTIONS RELATIVES		NAVIRES présents	NAVIRES absents	
			DATE DES								
SUBSTITUÉ à celui indiqué en la deuxième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la troisième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la quatrième colonne	Dépècements ou démolitions	Prises en mer, confiscations en France ou à l'étranger	naufrages	Acquits de paiements des navires vendus pour ou à l'étranger	NOMS DES PORTS où les navires seront repris en charge	DATE des déclarations de chargement d'attache	DATE du dernier retour	DATE du dernier départ	
							Pornic	4 novembre 1868/.			Cé. Pornic 16 juin 1859 Cé. Pornic août 1861 Cé. Pornic 4 août 1862 Cé. Pornic 25 août 1863 Cé. Pornic 28 août 1865

Annexe 3 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Pourvoyeuse* (AD 44, 5 P 261)

RAPPEL des N°s des actes de francisation	PRISE EN CHARGE AU / ET SUCCESSIVEMENT — DÉSIGNATION DES NAVIRES				FRANCISATIONS		ATTACHÉ	TRANSFERTS			
	NOMS, ESPÈCE ET TONNAGE	NOMS ET PRÉNOMS des propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun	NOMS DES PORTS où elles ont été accordées	DATES	DATE à laquelle chaque navire a été attaché à ce port	Date des transferts	NOMS ET PRÉNOMS des nouveaux propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun
1 20 ing	*Eliza*, chatte 11.90	Salaün, Charles	Nantes	totalité	Pornic	10 janvier 1828	16 janvier 1828	15 mai 1828	Morin Séraphin	Bernerie	totalité

CHANGEMENTS postérieurs au			EXTINCTIONS Constatées postérieurement au 1er janvier 1827						RECENSEMENT annuel		OBSERVATIONS
			EXTINCTIONS ABSOLUES				EXTINCTIONS RELATIVES				
DE NOM,	DE FORME,	DE TONNAGE,	DATE DES						NAVIRES présents	NAVIRES absents	
SUBSTITUÉ à celui indiqué en la deuxième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la troisième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la quatrième colonne	Dépècements ou démolitions	Prises en mer, confiscations en France ou à l'étranger	Naufrages	Acquits de paiements des navires vendus pour ou à l'étranger	NOMS DES PORTS où les navires seront repris en charge	DATE des déclarations de chargement d'attache	DATE du dernier retour	DATE du dernier départ	
			Dépecé le 28 Xbre (décembre) 1869			Soumission annulée Lettre de Mr le Directeur à Nantes du 10 Janvier 1868 adressée à l'adm, le 13 janvier 1868 Un Bulletin d'extinction n° 169 Pornic 15 Janvier 1868 Le receveur [Signature illisible]					Date de dernier congé 16 mai 1864 Pornic Idem 15 mai 1865 Pornic Idem 16 mai 1866 Pornic Idem 18 mai 1869 Pornic

Annexe 4 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : l'*Eliza* (AD 44, 5 P 263)

RAPPEL des N^{os} des actes de francisation	PRISE EN CHARGE AU ET SUCCESSIVEMENT — DÉSIGNATION DES NAVIRES — NOMS, ESPÈCE ET TONNAGE	NOMS ET PRÉNOMS des propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun	FRANCISATIONS — NOMS DES PORTS où elles ont été accordées	DATES	ATTACHÉ — DATE à laquelle chaque navire a été attaché à ce port	TRANSFERTS — Date des transferts	NOMS ET PRÉNOMS des nouveaux propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun
41	*Marie Felicité*, chatte 10.82	Morin, Raphaël Lapré, Georges	Montoir idem	½ ½	Pornic	4 mai 1835	4 mai 1835				

CHANGEMENTS postérieurs au — DE NOM,	DE FORME,	DE TONNAGE,	EXTINCTIONS Constatées postérieurement au 1er janvier 1827 — EXTINCTIONS ABSOLUES — DATE DES — Dépècements ou démolitions	Prises en mer, confiscations en France ou à l'étranger	Naufrages	Acquits de paiements des navires vendus pour ou à l'étranger	EXTINCTIONS RELATIVES — NOMS DES PORTS où les navires seront repris en charge	DATE des déclarations de chargement d'attache	RECENSEMENT annuel — NAVIRES présents — DATE du dernier retour	NAVIRES absents — DATE du dernier départ	OBSERVATIONS
SUBSTITUÉ à celui indiqué en la deuxième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la troisième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la quatrième colonne									
			Dépecé le 13 8bre 1868			Soumission annulée Lettre de Mr le Directeur à Nantes du 24 8bre 1868 adressée à l'adm, le 27 8bre 1868 Un Bulletin d'extinction n° 174 Le receveur [Signature illisible]				Date de dernier congé 21 mai 1864 Pornic Idem 28 mai 1865 Pornic Idem 29 mai 1866 Pornic Idem 1er juin 1867 Pornic Idem 5 juin 1868 Pornic

Annexe 5 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Marie Félicité* (AD 44, 5 P 263)

RAPPEL des N[os] des actes de francisation	PRISE EN CHARGE AU ET SUCCESSIVEMENT — DÉSIGNATION DES NAVIRES				FRANCISATIONS		ATTACHÉ	TRANSFERTS			
	NOMS, ESPÈCE ET TONNAGE	NOMS ET PRÉNOMS des propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun	NOMS DES PORTS où elles ont été accordées	DATES	DATE à laquelle chaque navire a été attaché à ce port	Date des transferts	NOMS ET PRÉNOMS des nouveaux propriétaires	DOMICILES	POUR quelle part chacun
64	*Celestine*, chatte 12.31	Galarneau, Yves	Bernerie	totalité	Pornic	21 8.[du] 1841	21 8.[du] 1841				

CHANGEMENTS postérieurs au			EXTINCTIONS Constatées postérieurement au 1er janvier 1827 — EXTINCTIONS ABSOLUES DATE DES				EXTINCTIONS RELATIVES		RECENSEMENT annuel		OBSERVATIONS
DE NOM,	DE FORME,	DE TONNAGE,							NAVIRES présents	NAVIRES absents	
SUBSTITUÉ à celui indiqué en la deuxième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la troisième colonne	SUBSTITUÉE à celle indiquée en la quatrième colonne	Dépècements ou démolitions	Prises en mer, confiscations en France ou à l'étranger	naufrages	Acquits de paiements des navires vendus pour ou à l'étranger	NOMS DES PORTS où les navires seront repris en charge	DATE des déclarations de chargement d'attache	DATE du dernier retour	DATE du dernier départ	
			Démolition								Dernier congé 16 X[bre] 1864 Pornic Idem 25 février 1866 Pornic Soumission annulée Lettre de la D[on] du 26 février 1867 Bulletin transmis à l'adm[on] le 15 mars 1867 sous le n° 162 Le receveur [Signature illisible]

Annexe 6 : Enregistrement des navires francisés du bureau de Nantes : la *Célestine* (AD 44, 5 P 263)

MOUVEMENT DE LA RADE DE PAIMBŒUF.

ENTREES.

Du 21 Octobre 1844.

Lougre *St.-Julien*, cap. Fruneau, ven. de Noirmoutier, ch. de sel, pour Rouen.

Chasse-marée *Courrier-Obéissant*, cap. Le Role, ven. de St.-Martin, ch. de vin, pour Paimbœuf et Nantes.

Chatte *Célestine*, cap. Morin, ven. de la Bernerie, ch. de fûts vides, pour Paimbœuf.

Du 22 dudit.

Chasse-marée *Le Rand*, cap. Le Port, ven. de St.-Martin, ch. de vin, pour Paimbœuf et Nantes.

Du 23 dudit.

Chasse-marée *Jeune-Adèle*, cap. Boju, ven. de Donges, ch. de grain, pour Bordeaux.

Du 24 dudit.

Chasse-marée *Jeune-Marie-Joseph*, cap. Grem, venant de Rochefort, ch. de pierre, pour Nantes.

Trois-mâts *Cérès*, (norwégien), capitaine Sechuus, venant de Christiansand, ch. de bois. (Ce navire vient de monter à Nantes.)

Du 25 dudit.

Brick *Eugène-Elise*, cap. Chauvelon, ven. de Newcastle, ch. de houille, pour Paimbœuf.

SORTIES.

Du 27 Octobre 1844.

Sloop *St-Martin*, c. Lahaie, c. de fûts vides, al. à la Flotte.

Trois-mâts suédois *Pétrus*, cap. Giothstrom.

Goëlette ang. *Suhra*, cap. Grum, ch. d'orge, all. à Newcastle

Lougre *Messager-du-Hâvre*, cap. Lebreton, ch. de froment, all. à Rouen.

Du 28 dudit.

Trois-mâts *Colombien*, cap. Sohier de Vaucouleurs, ch. de div. march., all. aux Iles du Cap-Vert et Montévidéo.

Trois-mâts *Antilope*, cap. Legrand, ch. de div. march., all. la côte d'Afrique.

Chatte *Célestine*, cap. Morin, ch. de chaux, all. à la Bernerie.

Trois-mâts *Albert*, cap. Fortin, ch. de mules, all. à la Guadeloupe.

Trois-mâts *Suffren*, c. Weisbrod, c. de mules, all. à Bourbon.

Galiotte Hanowrienne *Hoffenung*, cap. Hansen, ch. de sirop, all. à Hembourg.

Lougre *Nouvelle-Victorine*, c. Rivet, ch. de bois, all. à Lorient.

Lougre *Courrier-de-Marseille*, cap. Labbé, ch. de froment, all. à Bordeaux.

Lougre *St.-Louis*, cap. Ridel, ch. de bois, all. à Brest.

Dogre *Gustave*, cap. Boquin, ch. de bois, all. à Lorient.

Du 29 dudit.

Chasse-marée *Jeune-Adèle*, cap. Boju, ch. de froment, all. à Rouen.

Du 30 dudit.

Lougre *Jeune-Marie-Anne*, cap. Gérard, ch. de froment, all. Bordeaux.

Lougre *Nouvelle-Anna*, cap. Ertaut, ch. de sel, ven. de St.-Gilles, all. à Caën.

Chasse-marée *Eole*, cap. Butot, ch. de planches et Chaux, all. aux Croisic.

Annexe 7 : *L'Écho de Paimbœuf*, mouvement de la rade de Paimbœuf, 3 Novembre 1841 (BnF)

NAVIGATION.

DOSSIERS DES NAVIRES

N° 136 du Compte ouvert
N° 202 de la Soumission,

NOM DU NAVIRE. *L'Agile*

1855

Noms substitués au premier . . . { ……. Autorisation du ……. Autorisation du = rejaugé à 32 Tx 97/100

Espèce chatte tonnage 28 33/64

francisé à Billiers le 2 Décembre 1812, n° 3

attaché au port du Croisic

Noms des Propriétaires.

(1) Dire pour quelle part.

M. pour (1)
M. Divers, voir l'acte de francisation provisoire ci-joint
M.
M.

Changemens de Propriété.

M. les dits propriétaires ont vendu le 7 août 1842
représenté par Mr Guilloré Syndic
à M. Benoit, Joseph Antoine
Guingant, Julien Claude 1/3

Changemens de Forme ou de Tonnage.

Nouvelle espèce Nouveau tonnage 32 x 97/100

Inventaire du Dossier.

1°. Acte de vente du 7 avril 1842 passé en l'étude de Mr Thomazy
2.° Un certificat de jauge du bureau du Croisic du 7 8bre 1842
3.° Acte de vente du 22 mai 1845. Passé en l'étude de Mr Thomazy

[Illisible] soumission [Illisible] du 12 juillet 1855

ADMINISTRATION
DES DOUANES

INVENTAIRE des principaux objets de gréement et de mobilier[1] appartenant au navire français l'*Agile*
Capitaine Guingant jaugeant 32 tonneaux 97 100 mer, et attaché au port de Croisic

(1) Tels que canots, chaloupes et autres embarcations dépendant du navire. – Machines à vapeur. – Ancres. – Chaînes-câbles et cordage en fer. – Câbles et cordage de chanvre en pièces et voiles de rechange. – Machines et mécaniques en fer pour la manœuvre, avec leurs accessoires. – Armes. – Instruments de calcul et d'observation. – Chaudières. – Cuisines en fer ou en fonte. – Cheminées à l'anglaise. – Autres articles de mobilier de nature prohibée ou frappés de forts droits. – Lest en fonte, en ferraille ou en toute autre matière qui puisse être considérée comme marchandise.

(2) On a laissé ici un espace suffisant pour annoter les changements de port d'attache qui peuvent avoir lieu successivement pendant la durée du présent inventaire.

AVIS AUX CAPITAINES

Les agrès et apparaux et les objets mobiliers que les capitaines n'auront pas fait comprendre, à leur départ, sur l'inventaire, seront traités au retour comme étrangers et deviendront passibles des prohibitions ou des droits d'entrée. (Arrêts de la Cour de cassation du 30 mai 1842 et circulaires n°s 909 et 2022)

NUMÉRO d'ordre des objets	DÉSIGNATION des objets	NOMBRE en TOUTES LETTRES	OBJETS EMBARQUÉS, POIDS OU MESURE (EN TOUTES LETTRES) ET AUTRES SIGNES DE RECONNAISSANCE DES OBJETS	PERMIS D'EMBARQUER		PORT D'EMBARQUEMENT et signature de l'employé chargé de navigation	OBJETS DÉBARQUÉS			
				NUMÉRO	DATE		NATURE ET NUMÉRO D'ORDRE DE L'OBJET	NUMÉRO du permis	DATE	PORT DE DÉBARQUEMENT et signature de l'employé chargé de la navigation
1	Ancre	une	Pensant cent kilogᵉˢ				Ancre n° 1ᵉʳ	12	22 xᵇʳᵉ 1848	Croisic Le Rᵉᵘʳ Duboys
2	Ancre	une	Pensant Soixante quinze kilogᵉˢ				Ancre n° 2			
3	Ancre	une	Pensant quarante cinq kilogᵉˢ							
	Cuisine	une	Avec marmite, chaudron pᵗ. tentre trois kᵉˢ							
5	Longuevue	une	Garnie en cuivre							
6	Pelles en fer	deux	Deux							
7	Canot	une	Long 3ᵐ 88 ; larg 1ᵐ 40, profond 0ᵐ43, Jaugᵗ 61/100ᵉˢ							
8	Ancre	une	Avec jas en bois pʳ. quatr vingt dix sept kᵉˢ	3	13 7ᵇʳᵉ 1848	Croisic Le Rᵉᵘʳ Duboys				
9	Ancre	une	Avec jas en bois pᵗ. Cent vingt quatre kᵉˢ	20	20 Xᵇʳᵉ	Croisic Le Rᵉᵘʳ Duboys				
10	Chaine cable	une	Divisible en trois bouts, les an.nˣ [anneaux] ayant 16 à 22ᵐᵐ de dᵗʳᵉ mesᵗ 70 m pᵗ. 270ᵏ	11/17	22 juin 1849	Pouliguen Signé Benaloux				
11	Fanal	un	En cuivre, de Le Tourneu	297	14 juin 1853	Sᵗ Malo, Signé Mangin de l'Etang				
12	Ancre	une	Avec jas en fer, pesant cent dix sept kᵉˢ	8	8 janvier 1855	Sᵗ Malo Signé Mangin de l'Etang				

B^ou de Nantes

DOUANES
NAVIGATION
Direction de St Brieux
BUREAU de St Malo

BULLETIN MODIFICATIF

De l'Inventaire des Objets de gréement et de mobilier appartenant au navire français l'*Agile* capitaine Oiseau jaugeant 32 ^tx 97/^100 attaché au port du Croisic

OBJETS EMBARQUÉS A BORD DUDIT NAVIRE.					
PERMIS		DÉSIGNATION DES OBJETS	NOMBRE	POIDS ou mesures	AUTRES SIGNES DE RECONNAISSANCE
NUMÉROS	DATES				
8	8 janvier 1855	Une ancre avec jas en fer (Je dis en fer)	1	117 K^es	

DOUANES
NAVIGATION
Direction de St Malo
BUREAU de St Malo

BULLETIN MODIFICATIF

De l'Inventaire des Objets de gréement et de mobilier appartenant au navire français l'*Agile* capitaine Oiseau jaugeant 32 ^tx 97/^100 attaché au port du Croisic

OBJETS EMBARQUÉS A BORD DUDIT NAVIRE.					
PERMIS		DÉSIGNATION DES OBJETS	NOMBRE	POIDS ou mesures	AUTRES SIGNES DE RECONNAISSANCE
NUMÉROS	DATES				
197	14 juin 1853	Fanal en cuivre de Le Tourneau	1		

DOUANES
NAVIGATION
Direction de St Malo
BUREAU de St Malo

BULLETIN MODIFICATIF

De l'Inventaire des Objets de gréement et de mobilier appartenant au navire français l'*Agile* capitaine Le Mato jaugeant 32 ^tx 97/^100 attaché au port du Croisic

OBJETS EMBARQUÉS A BORD DUDIT NAVIRE.					
PERMIS		DÉSIGNATION DES OBJETS	NOMBRE	POIDS ou mesures	AUTRES SIGNES DE RECONNAISSANCE
NUMÉROS	DATES				
11	22 juin 49	Une chaîne câble en fer, divisible en trois bouts, les anneaux ayant 16 et 12 cm de diamètre, mesurant soixante dix mètres, pesant deux cent soixante dix K^es	1	270	

N° 12
d'ordre, conservé au talon

COURTIER,
M.

DOUANES FRANÇAISES.

CERTIFICAT DE JAUGE.

DIRECTION
de Nantes

BUREAU
du Croisic

Nous soussignés, Vérificateurs des Douanes, certifions avoir, en conformité de l'article 14 de la Loi du 27 Vendémiaire, et d'après la formule donnée par la Loi du 12 Nivôse an II, vérifié la jauge du canot du navire nommé *L'Agile* capitaine Guingant appartenant au port du Croisic venu d et avoir obtenu le résultat suivant, savoir :

Longueur	de tête en tête.....		
	de l'étrave à l'étambot.....		3,88
	TOTAL.....		
	moyenne.....		
Largeur la plus grande au maître bau.....			1,40
Profondeur ou hauteur	Prise de la cale pour les bâtiments à un pont, ou de planche en planche.		
	Prise pour les bâtiments à deux ponts.....	de la cale au pont....	1,43
		dans l'entrepont.....	
	TOTAL.....		

Desquelles mesures il résulte que le bâtiment est de la contenance de tonneaux, $^{61}/_{100}$ /94.es

FAIT au bureau des Douanes, le 30 7bre 1845

Cette embarcation n'a ni serrage ni vaigrage

[Signature Illisible]

NOM DU NAVIRE
L'Agile

NOM DU PATRON
Guingant

FRANCE

POLICE

DE NAVIGATION

N° 5

TONNAGE
32 – 97/100

CONGÉ

Valable pour un an.

Louis-Philippe, Roi des Français,

A TOUS CEUX QUI LES PRESENTES VERRONT, SALUT.

Vu les articles 2, 4, 5, 11 et 22 de la loi du 27 vendémiaire au II, et l'article 5 de l'ordonnance du 23 juillet 1838.

En vertu de l'acte de francisation délivré au Croisic le 18 juillet 1843 portant le n° 202, et sous la foi des déclarations et soumissions souscrites, à l'effet de l'obtenir, lesquelles ont été, en tant que de besoin, renouvelées par l'acte reçu aujourd'hui en ce bureau sous même numéro que ci-dessus, Nous déclarons qu'il est donné Congé au Sieur Guingant de sortir du Port, avec la chatte nommée *L'Agile* à charge par ledit Sieur de se conformer aux lois et règlements de l'Etat.

Ledit Navire a été reconnu être de la contenance de trente deux tonneaux 97 cent suivant le détail porté aux premières soumissions ou en l'acte de francisation. Il est ponté (1) deux mâts et il est actuellement attaché au Port du Croisic.

PRIONS ET REQUÉRONS tous Souverains, États, Amis et Alliés de la France, et leurs subordonnés ; MANDONS à tous Fonctionnaires publics, aux Commandants des Bâtiments de l'Etat, et à tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec son dit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque ; mais au contraire, lui donner toute faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré au Bureau de la Douane du Port du Croisic où il a été payé la somme de sept francs quarante C^es^ pour droit présent Congé, aux termes de la Loi du 27 vendémiaire an II (*)

Ce douze mars 1844

Le Commis principal à la navigation (2)

[Signature illisible]

Par autorisation du

Ministre Secrétaire d'Etat des Finances,

Et conformément à l'Arrêté du 30 juin 1829

Le Receveur des Douanes,

[Signature illisible]

(*) TARIF DES DROITS

Bâtiments de 30 tonneaux et au-dessus		6. 60
Bâtiments au-dessous de 30 tonneaux..	pontés	
	non pontés	
Timbre dans tous les cas		" 75
	quittance	" 05

7f 40

(1) Écrire dans ce blanc selon qu'il y a lieu : *Sans* ou : *Avec* 1 ou 2.
(2) Dans les bureaux où il n'existe pas de Commis principal à la navigation, les Employés désignés par l'art. 4 de l'Arrêté ministériel du 30 juin 1829, signeront néanmoins à cet endroit, en écrivant au-dessous des mots imprimés : *En son lieu*.

Le 29 mars 1844, vu partir de Brest sur Chargé allant à (1) Croisic [Signature illisible]	Le 9 8bre 1844, vu ~~partir~~ en relache à Porzale allant à (1) Croisic chargé [Signature illisible]
Le 4 mai 1844, vu partir de Dinan sur lest allant à Plouer [Signature illisible]	Le 23 8bre 18 , vu partir du Croisic allant au Legué chargé [Signature illisible]
Le 7 mai 1844, vu partir de Plouer chargé allant au Croisic [Signature illisible]	Le 28 8bre 1844, vu partir du Pouliguen allant au Legué chargé [Signature illisible]
Le 9 mai 1844, vu partir de Dinard chargé allant au Croisic [Signature illisible]	Le 1er 9bre 1844, vu en relâche à l'Abrevrach allant au Légué chargé [Signature illisible]
Le 20 juin 1844, vu partir de Paimpol chargé allant au Croisic [Signature illisible]	Le 11 9bre 1844 vu en relâche à [illisible] allant au Légué [Signature illisible]
Le 25 juin 1844, vu partir Camaret au lest allant au Croisic [Signature illisible]	Le 29 novembre 1844 vu partir du Erqui chargé allant à Brest et au Croisic [Signature illisible]
Le 13 juillet 1844, vu partir du Croisic allant au Pouliguen sur lest [Signature illisible]	Le 4 Xbre 1844 vu partir de Paimpol chargé allant à Brest [Signature illisible]
Le 20 juillet 1844, vu partir du Pouliguen allant à Dinan ch. [Signature illisible]	Le 12 Xbre 1844, vu partir de Brest sur lest allant au Croisic [Signature illisible]
Le 31 juillet 1844, vu partir de Dinan sur lest allant à Croisic [Signature illisible]	Le 20 Xbre 1844, vu partir de Camaret allant au Croisic sur lest Linoz
Le 10 août 1844, Vu en relâche en rade allant au Croisic [Signature illisible]	Le 17 janvier 1845, vu partir du Croisic allant à Nantes chargé [Signature illisible]
Le 31 août 1844, vu partir du Croisic allant à Paimpol chargé [Signature illisible]	Le 15 février 18 , vu partir de Nantes chargé allant à Morlaix [Signature illisible]
Le 3 septembre 1844, vu en relâche à l'Abrevrach allant à Paimpol chargé [Signature illisible]	Le 7 mars 1845, vu partie de Camaret allant à Morlaix chargé [Signature illisible]
Le 13 septembre 1844, vu partir de Paimpol chargé allant au Croisic [Signature illisible]	Le 18 mars 1845, vu en relâche à l'Abrevrach allant à Morlaix et à Lannion Chargé, [Signature illisible]
Le 18 7bre 1844, vu partir du Croisic allant à Morlaix chargé [Signature illisible]	Le 27 mars 18 , vu partir de Morlaix allant à Lannion [Signature illisible]
Le 23 7bre 1844, vu partir de Camaret Allant à Morlaix chargé [Signature illisible]	
(1) S'abstenir de donner cette indication pour les embarcations qui se livrent habituellement à la pêche côtière.	

Les capitaines doivent être prévenus que s'ils ont à bord des objets de gréement ou d'ameublement de nature prohibée, comme ancres, câbles en fer, poterie de grès, vases en fonte, cheminées à, l'anglaise, etc., ou si leur lest se compose de fonte, de ferraille, ou de toute autre chose qui puisse être considérée comme marchandises et doivent le faire reconnaître au départ par les chefs de la douane, qui en feront mention ci-après, faute de quoi lesdits objets seront traités au retour comme étrangers et deviendront passibles des prohibitions ou des droits. (Circulaire du 18 mars 1825, n°909 confirmée par décision du Ministre des finances du 30 juillet 1827.)

Trois ancres en fer pensant 100 k, 75 k et 45 k
Une cuisine en fonte de fer pensant 33k = une marmite de fer, un chaudron en fonte.
Conformément au dernier congé
Vu allant au Croisic sur lest
Morlaix le 3 octobre 1844
Legris

L'Agile, chatte du Croisic
Jaugeant 32 x 97/100 –
Capitaine Guingant

L'*Agile* du Croisic
Un congé à Lannion le 5 avril 1845
Avec l'inventaire . 5 . bis
Du 5 avril 1845

L'an Mil huit cent quarante deux

Le sept Août

Devant Mr Thomazi Notaire à la résidence du Croisic chef lieu du canton département de la Loire Inférieure

Est comparu

Monsieur Pierre Guilloré syndic de la marine demeurant au Croisic.

Agissant aux noms et désires de 1° Mr Alexis François Pedrono Maître au cabotage, 2° Olivier Quistrebert propriétaire, 3° Charles Oraine aussi propriétaire, 4° Dame Françoise Lemauff veuve du sieur Yves Pierre Mollé, sans profession, 5° Et Mr Guillaume Barillec maître au cabotage demeurant tous en la commune de Billiers (Morbihan) et qui l'ont établi leur mandataire suivant leur procuration collective datée de Billiers le vingt huit mai dernier, dument légalisée et qui reste annexée aux présentes pour être soumise avec elles à la formalité de l'enregistrement.

Lequel comparant a par ses présentes vendu et s'est obligé à garantir de tous privilèges saisies et revendications.

A Monsieur Joseph Antoine Benoit négociant demeurant au Pouliguen commune de Batz et ici présent et acceptant savoir :

La Chatte *L'Agile* dépendant du port de Billiers jaugeant vingt huit tonneaux trente trois quatre vingt quatorziennes.

Ainsi que ce navire et tous ses agrès et apparaux se comportent sans aucune exception ni réserve.

La vente a lieu pour le prix de sept cent dix francs que M. Benoit a sur l'heure payé et compté en bon argent du cours à M. Guilloré qui le reconnait et aux noms de ses mandants en souscrit ici bonne et valable, quittance et décharge sans réserve.

Au moyen de quoi mon dit sieur Guilloré désaisis et dépossédé de ses mandants de tous les droits qu'ils ont et peuvent avoir au batiment *l'Agile* consentant que l'acquéreur en prenne immédiatement possession et jouisse désormais de la totalité du produit de ses voyages.

Dont acte : fait et passé au Croisic, en l'étude les jours et an que devant ; en présence de Messieurs Charles Auguste César serrurier et Jean Prosper Ollivier sous officier d'artillerie qui l'ont signé avec le Mesrs. Benoit Guilloré et nous après lecture des présents du mandat y annexé.

La minute est signée César, Ollivier, Guilloré Benoit et Thomazi.

Enregistré à Guérande le vingt deux août 1842 f°= 51 R° = case 7 reçu un franc decime dix centimes signé Bredoux

Pour expédition

Thomazi

Verso de l'acte de Francisation n°6

Par acte passé le 5 8bre 1830 devant Louis Martin Nizery notaire à Muzillac il appert qu' Yves Pierre Mollet capitaine marin est propriétaire d'un quart de la chatte dénommée d'autre part [illisible] de Michel Mollet son frère pourquoi au terme de la nouvelle loi il a été perçu le droit de mutation à raison de six centimes par tonneaux et porté en la recette sous le numéro 24 le décime a été perçu en plus

Billiers, 26 Mars 1831

Le Reur des Douanes

Signature [illisible]

Par acte passé en l'étude de Maître Nizery notaire à Muzillac arrondissement de Vannes département du Morbihan le 20 juillet 1836, il appert que Julienne Moissard, veuve de Michel Mollé demeurant à Billiers a vendu et cédé au Sieur Jacques François Oranie maître au cabotage demeurant à Billiers la part qu'elle possédait dans le navire dénommé au présent acte de francisation plus celle qui reviendra par droit héritage à ses enfants.

Recette du droit dud à serment sous le numéro 25

Billiers, le 25 août 1836

Jacou

Ouverture passé en l'étude Mr Thomazi, notaire au Croisic, le 7 août 1842, enregistré à Guérande le 22 même mois, il appert que M. Pierre Guilloré, Syndic de la marine, domicilié au Croisic, agissant au nom et désires de 1° Alexis François Pedrono, maître au cabotage, 2° Olivier Quistrebert, propriétaire, 3° Charles Oranie, aussi propié, 4° Dame Françoise Lemauff, veuve de Yves Pierre Molé sans profession, 5° Guillaume Barillec, maître au cabotage demeurant tous en la commune de Billiers (Morbihan) et qui l'ont établi leur mandataire suivant leur procuration collective datée de Billiers le 28 mai 1842, dument légalisée et enregistrée, a vendu avec garantie de tous privilèges saisis et revendications à Mr Joseph Antoine Benoit négociant demeurent au Pouliguen commune de Batz la chatte *L'Agile* dénommée au présent acte, du port de de 28 x 33/94 dont acte.

Croisic ce 1er Septembre 1842

Le Reur Le Routin

N° 3

Acte de Francisation provisoire [1]

Des Bâtiments du Commerce français.

Le Receveur des Douanes à Billiers déclare que le Sr Alexis Pedrono - français domicilié à Billiers a justifié, conformément à la Loi du 27 Vendémiaire an 2, être Propriétaire pour 1/4 conjointement avec Guillaume Barillec pour 1/4 Olivier Quistrebert et pour 1/4 Jacques François Oranie pour 1/4 tous trois aussi de Billiers.

De La Chatte *L'Agile* ci-après décrit, qu'il a déclaré vouloir attacher au Port de Billiers, Ledit Navire, ayant été préalablement mesuré, a été reconnu être de la contenance ci-après :

		m / c	
Longueur……	*de tête en tête*……	46[p] 6 pc	Desquelles mesures, établies d'après la Loi du 12 Nivôse an 2, et l'Ordonnance du 18 Novembre 1837 et vérifiées par le Vérificateur Mr Durant du Tertre attaché au bureau de Redon
	de l'étrave à l'étambot……		
	Total……		
	moyenne……		
Largeur……	*la plus grande au maître bau*……	12[p] 6 pc	
Profondeur ou hauteur	*à un pont, de la cale ou de planche en planche*…	4[p] 7 pc	Qui en répond aux termes de l'art. 14 de la Loi du 27 Vendémiaires an 2, il résulte que le Navire dont il s'agit jauge officiellement 28[tx] 43/94
Prise pour les bâtiments	*à deux ponts,* *de la cale au pont*……		
	dans l'entrepont……		
	Total……		

Il a été également constaté que ledit Navire à un pont ; qu'il [2] serrage et vaigrage qu'il a 2 mâts ; qu'il est doublé en et qu'il a été construit à Redon en 1812, ainsi qu'il appert des justifications produites.

Vu les Actes passés par-devant l'Autorité judiciaire, à l'effort de constater que ledit Navire est propriété française, et que le serment a été reçu ;

Vu aussi les soumissions et le titre du cautionnement déposés au bureau de la Douane de Billiers le 2 Décembre 1812 et relatés au registre des francisations, sous le n° 3.

Le présent Acte provisoire est délivré par nous aux fins de conférer à l'Impétrant le droit de faire naviguer ledit Navire sous Pavillon français.

En conséquence, nous prions et requérons tous Souverains, Etats, Amis et Alliés de la France et leurs Subordonnés, tous Fonctionnaires publics, Commandants des Bâtiments de l'Etat, et tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec sondit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble, ni empêchement quelconque, mais au contraire de lui donner faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré à Billiers, le 14 juillet 1843 duplicata de l'acte de francisation définitif.

Le Receveur des Douanes,

[Signature illisible]

Les justifications relatives à la francisation ont été enregistrés au bureau de la Douane et le où les droits, s'élevant à la somme de ont été perçues et portés en recette sous le n° (Au 26 de la Loi du 27 Vendémiaire an 2)

(1) L'acte provisoire, délivré sur papier mort, sera absolument semblable, pour la forme, à l'Acte de francisation définitif ; et sera annulé si, quatre mois après sa délivrance, il est présenté dans un port de France (Décision du Ministre des finances du 5 Mars 1834 ; circulaire de l'Administration des Douanes du 21 Mars 1834, n° 1432.)
(2) Indiquer ici, conformément à la circulaire du 29 Novembre 1832, n° 1365, si le Navire a ou n'a pas de faux tillac, serrage ou vaigrage.

Acte de Francisation des Batiments du Commerce Français. Au nom du Roi des Français.

Le Ministre secrétaire d'état des Finances déclare que le Sr Benoit Joseph Antoine français domicilié au Pouliguen a justifié conformément à la loi du 27 Vendémiaire an 2, être propriétaire unique de la Chatte *l'Agile* ci-après décrite qu'il a déclarée vouloir attacher au port du Croisic ledit navire ayant été préalablement mesuré a été reconnu être de la contenance ci-après : de tête en tête ^m^ 15,00 longueur. De l'étrave à l'étambot . moyenne . largeur la plus grande au maître beau 4, 35 a un pont de la cale ou de planche en planche 1,92 de la cale au pont a deux ponts dans l'entrepont. Desquelles mesures établis d'après la loi du 12 nivose an 2 et l'ordonnance du 12 novembre 1837 et vérifiés par le vérificateur Mr Masseron qui en répond aux termes de l'article 14 de la loi du 27 Vendémiaire an 2 il résulte que le navire dont il s'agit jauge officiellement trente deux Ton^ux^ quatre vingt dix sept centiemmes. Il a été également constaté que ledit navire a un pont qu'il a faux tillac et serrage qu'il a deux mâts et qu'il est doublé en et qu'il a été construit à Redon en 1812 ainsi qu'il appert des justifications produites. Vu les actes passés par devant l'autorité judiciaire à l'effet de constatés que le dit navire est propriété française et que le serment a été recu : Vu aussi les soumissions et le titre du cautionnement déposés au bureau des douanes du Croisic le 18 juillet 1843 et relatés au registre de francisation sous le N° 202. Le présent acte est délivré pour nous aux fins de conférer à l'impétrant le droit de faire naviguer le dit navire sous pavillon Français. En conséquence nous prions et requérons tous souverains, états amis et alliés de la France et leurs subordonnés tous fonctionnaires publics commandant des batiments de l'Etat et tous autres qu'il appartiendra de le laisser surement et librement passés avec son dit du batiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quel conque, mais au contraire de lui donner faveur secours et assistance partout au besoin sera.

Vu et collationné à l'administration des douanes le sous directeur, chargé du service de la navigation Jacou Délivré à Paris le 25 Août 1843. Le ministre secrétaire d'Etat des Finances. La Plagne. Les justifications relatives au présent acte avaient été enregistrées au bureau de la Douane et du Croisic le 18 juillet 1843. Le Receveur Le Roux.

L'An Mil huit cent quarante quatre, le Vingt deux Mai

Devant Mr Thomazi notaire à la résidence du Croisic, chef lieu de Canton, département de la loire Inférieure

Est Comparu :

Monsieur Jospeh Antoine Benoit négociant, demeurant au Pouliguen, commune de Batz.

Lequel a par ces présentes vendu et s'est obligé à garantir de tous privilèges et hypothèque saisies et revendications.

A Mr Claude Julien Guingant, maître au cabotage, demeurant au Croisic et ici présent et acceptant Savoir le tiers de la chatte *l'Agile* jaugeant trente deux tonneaux quatre vingt dix sept centièmes attaché au port du Croisic ainsi que le tiers de ce navire, et ses agrès et apparaux.

La vente a lieu pour le prix de huit cents francs que M Guigant a payé avant ces heures à M Benoit qui le reconnait et lui en consent pleine et entière quittance et décharge sans réserve. Au moyen de quoi M Benoit se dessaisit et dépossède du tiers de navire dont il s'agit en faveur de M Guigant qui en fera et en disposera comme de sa chose propre à compte de ce jour.

Dont acté : fait et passé au Croisic en l'Etude les jours et an que devant.

En présence de Charles Auguste Cesar, serrurier et Mathurin Le Corno cordonnier, nos témoins demeurant au Croisic.

Sous les seings des comparants des témoins et de nous après lecture.

La minute est signé Benoit, J. Guingant, Cesar, Le Corno et Thomazi

Enregistré a Guérande le Vingt deux mai 1844 f°=75 R°= Case 4° ; reçu un franc decime dix centimes signé Bredoux

Expédition

Trois mots rayés nuls Thomazi

N° 19 d'ordre, conservé au talon	DOUANES FRANÇAISES.	DIRECTION de Nantes
COURTIER, M.	CERTIFICAT DE JAUGE.	BUREAU du Croisic

Nous soussignés, Vérificateurs des Douanes, certifions avoir, en conformité de l'article 14 de la Loi du 27 Vendémiaire an II, et d'après la formule donnée par la Loi du 12 nivôse suivant et par l'ordonnance du 18 novembre 1837, vérifié la jauge de la chatte du navire nommé *L'Agile* capitaine Guingant appartenant au port du Croisic venu d et avoir obtenu le résultat suivant, savoir :

			mèt.	cent.
Longueur	de tête en tête, prise sur le pont, de l'étrave à l'étambot.....		15	
	prise sur la quille, de l'étrave à l'étambot.....			
	TOTAL.....			
	Moyenne (1).....			
Largeur la plus grande, prise a		.....	4,35	
Hauteur intérieure, prise	pour les bâtiments à un pont, de la cale au pont.....		1,92	
	pour les bâtiments à deux ponts.....	de la cale au second pont....		
		dans l'entrepont.....		
		TOTAL.....		

Desquelles mesures il résulte que le bâtiment est de la contenance de trente deux tonneaux, 97 cent.[im] (ayant serrage et faux tillac)

Fait au bureau des Douanes, le 7 octobre 1842

Bitllault [Signature illisible]

Vu par le S[s] Inspect[r]
[Signature illisible]

Je soussigné Pierre François Mahé constructeurs a Mean commune de Montoire patenté au dit lieu de première catégorie 5ème classe n° 1329 du rôlé certifié avec fait des réparations a la chatte Lagille Cn Guingant consistant, premièrement avoir changé la quille et rousye cal, bord tout ce qu'il y'a eu de mauvais dans son francbor tout son pont rélevé à neuf, plabor et pavoi et lisse avec plusieurs, montant de jombet tout son borde decrosté et rellove à neuf donc le batiment est en très bon état, en foi de quoi je lui ai délivré le présent pour lui servir au besoin sera.
A Montoire le 31 mars 1843

PF Mahé

Enregistré à Guérande le treize mai 1849. f°=46
Recto case 6e recu deux francs, decime vingt centimes Brevoux

N° 202

Acte de Francisation provisoire (1)

Des Bâtiments du Commerce français.

Le Receveur des Douanes au Croisic déclare que le Sr Benoît Joseph antoine - français domicilié au Pouliguen a justifié, conformément à la Loi du 27 Vendémiaire an 2, être Propriétaire unique.

De la chatte *L'Agile* ci-après décrit, qu'il a déclaré vouloir attacher au Port du Croisic, Ledit Navire, ayant été préalablement mesuré, a été reconnu être de la contenance ci-après :

		m	c
Longueur	*de tête en tête*	15	
	de l'étrave à l'étambot		
	Total		
	moyenne		
Largeur	*la plus grande au maître bau*	4	35
Profondeur ou hauteur Prise pour les bâtiments.	*à un pont, de la cale ou de planche en planche*		
	à deux ponts, de la cale au pont		
	dans l'entrepont		
	Total		

Desquelles mesures, établies d'après la Loi du 12 Nivôse an 2, et l'Ordonnance du 18 Novembre 1837 et vérifiées par le Vérificateur Mr Massero

Qui en répond aux termes de l'art. 14 de la Loi du 27 Vendémiaires an 2, il résulte que le Navire dont il s'agit jauge officiellement trente deux tonn[x] $^{97}/_{100}$

Il a été également constaté que ledit Navire à un pont ; qu'il (2) a faux tillac et serrage qu'il a 2 mâts ; qu'il est doublé en et qu'il a été construit à Redon en 1812, ainsi qu'il appert des justifications produites.

Vu les Actes passés par-devant l'Autorité judiciaire, à l'effort de constater que ledit Navire est propriété française, et que le serment a été reçu ;

Vu aussi les soumissions et le titre du cautionnement déposés au bureau de la Douane du Croisic le 18 Juillet 1843 et relatés au registre des francisations, sous le n° 202

Le présent Acte provisoire est délivré par nous aux fins de conférer à l'Impétrant le droit de faire naviguer ledit Navire sous Pavillon français.

En conséquence, nous prions et requérons tous Souverains, Etats, Amis et Alliés de la France et leurs Subordonnés, tous Fonctionnaires publics, Commandants des Bâtiments de l'Etat, et tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec sondit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble, ni empêchement quelconque, mais au contraire de lui donner faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré au Croisic, le 22 août 1843

Navire chargé dans son tonnage

un nouveau brevet a été demandé à l'ad[on].

Le Receveur des Douanes,

Le Roux

Les justifications relatives à la francisation ont été enregistrés au bureau de la Douane et le où les droits, s'élevant à la somme de ont été perçues et portés en recette sous le n° (Au 26 de la Loi du 27 Vendémiaire an 2)

(1) L'acte provisoire, délivré sur papier mort, sera absolument semblable, pour la forme, à l'Acte de francisation définitif ; et sera annulé si, quatre mois après sa délivrance, il est présenté dans un port de France (Décision du Ministre des finances du 5 Mars 1834 ; circulaire de l'Administration des Douanes du 21 Mars 1834, n° 1432.)
(2) Indiquer ici, conformément à la circulaire du 29 Novembre 1832, n° 1365, si le Navire a ou n'a pas de faux tillac, serrage ou vaigrage.

Bâtiment du Commerce français

NOM DU NAVIRE
L'Agile

NOM DU PATRON
Guinguant

Recevant au Croisic
Le 13 Mars 1844
N° 5

FRANCE

POLICE

DE NAVIGATION

N° 3

TONNAGE
~~28 Tx 97/100~~

Rejaugé à 32 ˣ 97/100
d'après les dimensions suivantes
Long ˣ 15ᵐ . ″
Larg ˣ 4 . 35
Hauteur 1 . 92
Croisic à 8 juillet 1843
Le Rᵉᵘʳ Le Roux

CONGÉ

Valable pour un an.

Louis-Philippe, Roi des Français,

A TOUS CEUX QUI LES PRESENTES VERRONT, SALUT.

Vu les articles 2, 4, 5, 11 et 22 de la loi du 27 vendémiaire au II, et l'article 5 de l'ordonnance du 23 juillet 1838.

En vertu de l'acte de francisation délivré à Billiers le 2 Xᵇʳᵉ 1812 portant le n° 6, et sous la foi des déclarations et soumissions souscrites, à l'effet de l'obtenir, lesquelles ont été, en tant que de besoin, renouvelées par l'acte reçu aujourd'hui en ce bureau sous même numéro que ci-dessus, Nous déclarons qu'il est donné Congé au Sieur Guinguant de sortir du Port, avec le navire français nommé *L'Agile* à charge par ledit Sieur de se conformer aux lois et règlements de l'Etat.

Ledit Navire a été reconnu être de la contenance de vingt huit tonneaux ^{33}/cent suivant le détail porté aux premières soumissions ou en l'acte de francisation. Il est ponté (1) a deux mâts et il est actuellement attaché au Port du Croisic.

PRIONS ET REQUÉRONS tous Souverains, États, Amis et Alliés de la France, et leurs subordonnés ; MANDONS à tous Fonctionnaires publics, aux Commandants des Bâtiments de l'Etat, et à tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec son dit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque ; mais au contraire, lui donner toute faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré au Bureau de la Douane du Port de Camaret où il a été payé la somme de quatre francs cinq Cᵐᵉˢ pour droit présent Congé, aux termes de la Loi du 27 vendémiaire an II (*)

Ce 21 janvier 1843

Le Commis principal à la navigation (2)

Nicolleau

Par autorisation du
Ministre Secrétaire d'Etat des Finances,
Et conformément à l'Arrêté du 30 juin 1829
Le Receveur des Douanes,
[Signature illisible]

(*) TARIF DES DROITS

Bâtiments de 30 tonneaux et au-dessus		6ᶠ	ᶜˢ
Bâtiments au-dessous de 30 tonneaux..	pontés	3	″
	non pontés	1	″
Timbre dans tous les cas		″	75

(1) Ecrire dans ce blanc selon qu'il y a lieu : *Sans* ou : *Avec* 1 ou 2.
(2) Dans les bureaux où il n'existe pas de Commis principal à la navigation, les Employés désignés par l'art. 4 de l'Arrêté ministériel du 30 juin 1829, signeront néanmoins à cet endroit, en écrivant au-dessous des mots imprimés : *En son lieu.*

Le 7 février 1843, vu partir de Camaret allant à (1) St Malo chargé [Signature illisible]	Le 12 7bre 1843, vu partir de Lannion allant à (1) Croisic au lest [Signature illisible]
Le 4 mars 1843, vu partir de St Malo lest allant au Croisic [Signature illisible]	Le 25 7bre 1843, vu partir du Croisic allant à Douarnenez chargé Billault
Le 11 mars 1843, vu partir de Bénodet chargé allant au Croisic Le Morim	Le 14 octobre 1843, vu partir de Concarneau, chargé allant à Douarnenez Beau
Le 29 mars 1843, vu partir du Croisic allant au Pouliguen sur lest Billault	Le 23 8bre 1843, vu partir de Douarnenez allant à Croisic [Signature illisible]
Le 17 avril 1843, vu ~~partir~~ en relâche à Camaret allant à Dinan chargé [Signature illisible]	Le 1er décembre 1843, Vu partir du Croisic allant au Pouliguen sur lest Billault
Le 2 mai 1843, vu partir de Dinan au lest allant au Croisic Legrand	Le 5 Xbre 1843, vu partir du Croisic allant à Redon chargé Billault
Le 19 mai1843, vu partir du Croisic allant à Landerneau chargé Billault	Le 30 Xbre 1843, vu partir du Croisic allant au Pouliguen chargé Billault
Le 27 mai 1843, vu partir de Landerneau allant au Croisic au lest [Signature illisible]	Le 19 janvier 1844, vu en relâche à Camaret allant à Granville chargé [Signature illisible]
Le 31 mai 1843, vu ~~partir~~ en relâche allant au Croisic chargé [Signature illisible]	Le 29 janvier 1844, vu en relache allant à l'Abervrach [Signature illisible]
Le 6 juin 1843, vu partir du Croisic allant au Pouliguen sur lest [Signature illisible]	Le 28 février 1844, vu partir de Granville lest allant au Croisic Duchauf
Le 17 juin 1843, Vu ~~partir~~ relache à Camaret allant à St Malo [Signature illisible]	Le 18 , vu partir de allant
Le 1er juillet 1843, vu partir de St Malo au lest allant à Croisic [Signature illisible]	Le 18 , vu partir allant à
Le 27 juillet 1843, vu partir du Croisic, allant à St Malo chargé Billault	Le 18 , vu allant à
Le 12 août 1843, vu partir de St Malo leste allant au Croisic [Signature illisible]	Le 18 , vu partir de allant à
Le 26 août 1843, vu partir du Croisic allant à Lannion chargé Billault	Le 18 , vu partir de allant à
(1) S'abstenir de donner cette indication pour les embarcations qui se livrent habituellement à la pêche côtière.	

Les capitaines doivent être prévenus que s'ils ont à bord des objets de gréement ou d'ameublement de nature prohibée, comme ancres, câbles en fer, poterie de grès, vases en fonte, cheminées à, l'anglaise, etc., ou si leur lest se compose de fonte, de ferraille, ou de toute autre chose qui puisse être considérée comme marchandises et doivent le faire reconnaître au départ par les chefs de la douane, qui en feront mention ci-après, faute de quoi lesdits objets seront traités au retour comme étrangers et deviendront passibles des prohibitions ou des droits. (Circulaire du 18 mars 1825, n°909 confirmée par décision du Ministre des finances du 30 juillet 1827.)

Trois ancres en fer pensant 100 Kgs, 75 Kgs et 45 Kgs =/= Une cuisine en fonte de fer pensant trente trois Kgs =/= Une marmite et un chaudron en fonte:/.

Conforme au Dernier Congé
Camaret, le 21 janvier 1843
Briotteau

NAVIGATION.
DOSSIERS DES NAVIRES
N° 10 du Compte ouvert
N° 3 de la Soumission,

Attaché au Croisic
Lettre de l'adm^on du 14 août 1843

NOM DU NAVIRE. *L'Agile*

Noms substitués au premier . . . ……. Autorisation du ……. Autorisation du

Espèce : chatte — tonnage : 28 T^x 33/94

francisé à Billiers — le 2 X^bre 1812

attaché au port de Billiers — le même jour

Noms des Propriétaires.

(1) Dire pour quelle part.

M. Alexis Pedronneau — pour (1) ¼
M. Michel Mollé — ¼
M. G^me Barillec — ¼
M. Olivier Quistrebert — ¼

Changemens de Propriété.

M. Michel Mollé a vendu le 25 Mars 1831
à M. Yves Pierre Mollé sont quart
M.M Alexis Pedronneau, Guillaume Barillec, Olivier Quistrebert illebers et Yves Pierre Mollé pour vendu chacun ladite part à Mr Benoit, négociant au Pouliguen

Changemens de Forme ou de Tonnage.

Nouvelle espèce — Nouveau tonnage

Inventaire du Dossier.

1°. Un acte de propriété
2.° Un congé
3.°

(1) Suivant qu'il y a lieu, on écrit en avant de ces mots : *au-dessous*, ou à la suite : et *au-dessus*.

Bâtiment du Commerce français

En dessous de 30 tonneaux (1)

N° 18

NOM DU NAVIRE
L'Agile

FRANCE

POLICE

DE NAVIGATION

TONNAGE
28 T^x 33/

NOM DU PATRON
~~Oraine~~

~~Remplacé par Pregent~~
Nourry

DESTINATION
Petit cabotage

(2) Ecrire à la suite : *voyage*, s'il s'agit d'un bâtiment de 30 tonneaux et au-dessus ; ou *an*, s'il s'agit d'un bâtiment au-dessous de 30 tonneaux.

CONGÉ

Valable pour un (2) an qui finira le 14 8bre 1838

Louis-Philippe, Roi des Français,

A TOUS CEUX QUI LES PRESENTES VERRONT, SALUT.

Vu les articles 2, 4, 5, 11 et 22 de la loi du 27 vendémiaire au II,

En vertu de l'acte de francisation délivré à Billiers le 2 X^dre 1812 portant le n° 6, et sous la foi des déclarations et soumissions souscrites, à l'effet de l'obtenir, lesquelles ont été, en tant que de besoin, renouvelées par l'acte reçu aujourd'hui en ce bureau sous même numéro que ci-dessus, Nous déclarons qu'il est donné Congé au Sieur Nourry de sortir du Port, avec la chatte nommée *L'Agile* pour se rendre au (3) Petit cabotage, à charge par ledit Sieur de se conformer aux lois et règlements de l'Etat.

(3) S'il s'agit d'un bâtiment de 30 tonneaux et au-dessus, on désigne ici le but du voyage ; pour les bâtiments inférieurs, on écrit : *à la pêche sur les côtes* ou *au petit cabotage*, selon le cas.

Ledit Navire a été reconnu être de la contenance de 28 tonneaux 33/94 suivant le détail porté aux premières soumissions ou en l'acte de francisation. Il est ponté (4) a deux mâts et il est actuellement attaché au Port de Billiers.

(4) Écrire dans ce blanc, selon qu'il y a lieu : sans ou : *avec 1 ou 2*.

PRIONS ET REQUÉRONS tous Souverains, États, Amis et Alliés de la France, et leurs subordonnés ; MANDONS à tous Fonctionnaires publics, aux Commandants des Bâtiments de l'Etat, et à tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec sondit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque ; mais au contraire, lui donner toute faveur, secours et assistance partout où besoin sera.

Délivré au Bureau de la Douane du Port de Billiers où il a été payé la somme de quatre francs dix centimes pour droit du présent Congé, aux termes de la Loi du 27 vendémiaire an II (*)

Ce 17 8bre 1837

(5) Dans les bureaux où il n'existe pas de Commis principal à la navigation, les Employés désignés par l'art. 4 de l'Arrêté ministériel du 30 juin 1829, signeront néanmoins en cet endroit, en écrivant au-dessous des mots imprimés : en son lieu.

Le Commis principal à la navigation (5)

Par autorisation du
Ministre Secrétaire d'Etat des Finances,
Et conformément à l'Arrêté du 30 juin 1829
Le Receveur des Douanes,
[Signature illisible]

(*) TARIF DES DROITS

Bâtiments au-dessus de 30 tonneaux		6^f	^c
Bâtiments de 30 tonneaux et au-dessous.	pontés	3	"
	non pontés	1	"
Timbre dans tous les cas		"	75

Nota. La Douane du Croisic a délivré le 27 8bre 1838 pour le navire ci-dessus désigné, allant au cabotage un nouveau congé, n° 159

Mallon à Redon ch.
Bordeaux le 12 janvier 1838
[Signature illisible]

Tournay
L'Agile cap = ~~Oraine~~
Noury

Vu à l'entrée par le service actif de Douanes du Croisic
Le 19 août 1838
[Signature illisible]

Vu en relâche, allant à St Brieuc, chargé
Vu entrer Camaret, le 21 juillet 1838
Croisic 19 7bre 1838
[Signature illisible]

En allant au Croisic sur lest
Legué le 1er août 1838
Dumas

J'ai vu aux Bau Douanes à Bénodet le 17 août 1808 allant au Croisic chargé
J Masson

Les Capitaines doivent être prévenus que s'ils ont à bord des objets de gréement ou d'ameublement de nature prohibée, comme ancres, câbles en fer, poterie de grès, vases en fonte, cheminées à l'anglaise, etc., ou si leur lest se compose de fonte, de ferraille, ou de toute autre chose qui puisse être considérée comme marchandises, ils doivent le faire reconnaître au départ par les Chefs de la Douane, qui en feront mention ci-après ; faute de quoi lesdits objets seront traités au retour comme étrangers, et deviendront passibles de prohibitions ou des droits. (Circulaire du 18 mars 1825, n° 909, confirmée par décision du Ministre des finances du 30 juillet 1827.)

Vu à la douane du Port Louis
Le 14 juillet 1838 allant à St Brieux
chargé
[Signature illisible]

Il existe à bord quatre ancres en fer de 100, 75, 45 et 40 kilogrammes.
La cuisine se compose d'une marmite et d'un chaudron en fonte.
Pour copie conforme au der congé
[Signature illisible]

Vu allant à Redon
Le 17 8bre 1837
[Signature illisible]

Vu allant à Billiers chargé
Lorient le 9bre 1837
Boulutte

Vu à Billiers le 15 Novembre 1837 allant,
à Mesquer sur lest
[Signature illisible]

Vu à l'arrivée à Mesquer par le
service actif de Douane le 16 9bre 1837
[Signature illisible]

Vu entrer au Croisic par le
service actif des Douanes
Le 26 8bre 1838
[Signature illisible]

Vu allant à Redon terminer
son chagement
[Signature illisible]

Vu Tréhiguier en relache
allant à Bordeaux chargé
Le 3 Xbre 1837
[Signature illisible]

Vu en relache à Camaret, allant à
Dieppe, chargé
Le 2 avril 1838
[Signature illisible]

Vu à l'arrivée par le service actif de Douanes
Croisic le 18 Mars 1838
Le Beurier

Vu et entrée par le service actif des Douanes
Dieppe le 10 avril 1838
Vu entrer Croisic le 1er 8bre 1838
[Signature illisible] Couillard

Vu à l'entrée par le service
actif des douanes
Croisic le 1er Mai 1838
Vignvier

Vu au Bureau de la Navigation retournant au
Croisic sur son lest
Dieppe, le 13 avril 1835
[Signature illisible]

Vu à l'entrée pour le service actif
Pouliguen le 7 mai 1838
Mahé [Signature illisible]

Vu à la douane du Croisic le 7 mai 1838
Allant à Dinan chargé
Vu en relâche allant à Dinan, chargé
Camaret le 12 mai 1838

Vu pour aller à Billiers sur lest
St Malo, le 31 mai 1838
[Signature illisible]

Vu entrer
Croisic le 25 juin 1838
[Signature illisible]

Vu à la Douane de Dinan
allant à Billiers de lest
le 29 mai 1838
[Signature illisible]

Vu à la douane d'Auray le 30 juin 1838
retournant au Croisic à vide
[Signature illisible]

Vu allant à Concarneau chargé
[Signature illisible]

Vu à l'entrée par le service actif des Douanes
Croisic le 1er juillet 1838
[Signature illisible]

Par le sous brigadier de service
Pouliguen le 8 juillet 1838
[Signature illisible]

30 9bre 1812

Extraits des minutes du Greffe de la justice de paix du canton de Muzillac.

An mil huit cent douze, le trente novembre.

Devant nous Pierre Jean Jouan juge de paix du canton de Muzillac arrondissement de Vannes département du Morbihan

Est comparu Alexis Pedronneau marin demeurant au Bourg et commune de Billiers, lequel vous a dit et déclaré qu'il est capitaine de la chate nommée *l'Agile*, appartenant au port de Billiers sous ce canton, batiment neuf construit au port de Redon jaugeant vingt neuf tonneaux soixante dix quatre vingt quatorzième ou vingt neuf kilolitres sept cent quarante quatre litres ; que dans ce batiment, il est propriétaire pour un quart, conjointement avec Michel Molé pour un autre quart, Guillaume Barillec pour un autre quart et Ollivier Quistrebert pour un autre quart ; qu'aucune autre personne quelconque n'y a droit, titres, intérêts, portion ni propriété, qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans le susdit batiment.

Desquelles déclaration nous avoue rapporté acte pour valoir et servir ce qu'il appartiendra et exigé avec nous.

Fait en notre demeure à Muzillac les jours et an que devant signé sur la minute de Pedronneau Jouan et Gaudin Greffier, plus bas est écrit enregistré à Muzillac le premier décembre mil huit cent douze folio vingt et un verso numéro cinq Reçu un franc dix centime signé Fricot

Pour copie conforme

Jouan, juge de paix [Signature illisible] greffier

Reçu 3f, 01 cent

N° 226, La Chatte *La nation* de Bilier, de 21 tonneaux, cap^e^ Cossé

Enregistré à Nantes le 2 may 1808, f° 8, reçu trois frs cinquante-huit centimes

L'an mil huit cent huit, le quatorze avril, avant midi, devant nous Louis-André Lechantre, Président du tribunal de Commerce de Nantes, ayant avec nous Jean Morin, greffier du dit tribunal, étant au greffe, est comparu le Sieur Louis Cossé, Capitaine, de la Chatte *La nation*, de Bilier, du port de vingt-un tonneaux, pontée et montée de trois hommes d'équipage tout compris, naviguant sous pavillon français, lequel a déclaré être parti de la Roche Bernard, le dix courant, et être arrivé le jour d'hier en cette ville où il est mouillé à vis la Douane ayant à son bord un chargement de seigle à l'adresse du sieur Levergue, commerçant de cette ville, et n'avoir point d'avaries à son bord jusqu'à ce jour qui soient à sa connaissance, déclarant sont néanmoins faire toutes protestations et réservations de fait et de droit, si besoin est, et ne d'être passé rien de remarquable dans le cours de son voyage, et il a signé, après lecture lui faite du présent ./.

Cossé

De tout quoi nous président susdit, avons décerné acte et arrêté le présent, tous notre seing et celui du greffier, les dits jour et an que dessus ./.

Morin, greffier Lechantre

Annexe 9 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au long cours et au cabotage, n° 226, la *Nation* (AD 44, 21 U 457)

N° 11 8, La *Gille*, 28 tonneaux, Pedronneau

L'an mil huit cent dix huit le cinq août avant midi devant nous Alexis Bonamy Président du Tribunal de commerce de Nantes, ayant avec nous Maître René Bourgerel, Greffier dudit Tribunal, étant au greffe, a comparu le sieur Alexis Pedronneau , commandant la Chatte La *Gille* de Billier du port de vingt huit tonneaux ponté et monté de cinq hommes d'équipage, tout compris, naviguant sous pavillon français lequel a déclaré être parti de Bordeaux le deux de ce mois et être arrivé le jour d'hier en ce port où il est mouillé cale de l'amiral ayant à son bord un chargement consistant en chanvre pour le compte de Mr Donetteau.

Déclare en outre ledit comparant n'avoir point d'avaries apparentes à son bord, jusqu'à ce jour ; réservant néanmoins de faire une plus ample déclaration pendant ou après son déchargement si le cas l'exige, et il a signé après lecture lui faite du présent ./.

Pedronneau

De tout quoi, nous, Président, susdit, avons décerné acte et arrêté le présent sous note seing et celui de notre Greffier, lesdits jour et an.

Bourgerel, greffier a^{is} Bonamy

Annexe 10 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 11,8 la *Gille* (AD 44, 21 U 484)

N° 49.d, La *Palas*, 28 tonneaux, Hurmant

L'an mil huit cent Dix huit le vingt et un septembre après-midi devant nous Alexis Bonamy Président du Tribunal de commerce de Nantes, ayant avec nous Maître René Bourgerel, greffier du dit tribunal, étant au greffe, a comparu le sieur Louis Hurmant commandant le Chatte la *Palas* de Bilier du port de vingt huit tonneaux ponté et monté de quatre hommes d'équipage, tout compris, naviguant sous pavillon français, lequel a déclaré être parti du Croisic le vendredi dernier le 17 c[ouran]t et être arrivé le lendemain en ce port où il est mouillé a la Machine ayant à son bord un chargement consistant en trente huit mille sept cent kilogrammes de sel pour le compte de Mr Malon.

Déclare en outre ledit comparant n'avoir point d'avaries apparentes à son bord, jusqu'à ce jour ; réservant néanmoins de faire une plus ample déclaration pendant ou après son déchargement si le cas l'exige, et il a signé après lecture lui faite du présent ./.

Hurmant

De tout quoi, nous, Président susdit, avons décerné acte et arrêté le présent sous notre seing et celui de notre Greffier, lesdits jour et an.

Bourgerel, greffier a^{is} Bonamy

Annexe 11 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 49.d, la *Palas* (AD 44, 21 U 484)

N° 19 8, *La Marie Joseph*, 28 tonneaux, Regent

L'an mil huit cent dix huit le douze octobre avant midi devant nous Alexis Bonamy Président du Tribunal de commerce de Nantes, ayant avec nous Maître René Bourgerel, greffier dudit Tribunal, étant au greffe, a comparu le sieur F[ranç]ois Regent commandant la Chatte la *Marie Joseph* du port de vingt huit tonneaux ponté et monté de quatre hommes d'équipage, tout compris, naviguant sous pavillon français, lequel a déclaré être parti de Kernic le vingt six septembre dernier et être arrivé le dix de ce mois en ce port où il est mouillé a la Douane ayant à son bord un chargement consistant en froment.

Déclare en outre ledit comparant n'avoir point d'avaries apparentes à son bord, jusqu'à ce jour ; réservant néanmoins de faire une plus ample déclaration pendant ou après son déchargement si le cas l'exige, et il a signé après lecture lui faite du présent ./.

Regent

De tout quoi, nous, Président susdit, avons décerné acte et arrêté le présent sous notre seing et celui de notre Greffier, lesdits jour et an.

Bourgerel, greffier a^{is} Bonamy

N° 4 d, Les *Trois Cousins*, 24 tonneaux, Pedrono

L'an mil huit cent dix huit le deux novembre avant midi devant nous Alexis Bonamy Président du Tribunal de commerce de Nantes, ayant avec nous Maître René Bourgerel, Greffier dudit Tribunal, étant au greffe, a comparu le sieur J(*ea*)^{n} M(*ar*)^{ie} Pedrono commandant la Chatte les *Trois Cousins* de Billier du port de vingt quatre tonneaux pontée et montée de quatre hommes d'équipage, tout compris, naviguant sous pavillon français, lequel a déclaré être parti de d'Ars, Ile de Ré le vingt huit octobre et être arrivé le trente et un du dit en ce port où il est mouillé cale D'ancin ayant à son bord un chargement consistant en trente un mille trois cent neuf kilogrammes de sel pour le compte de Mr Martin Legaud et Cie.

Déclare en outre ledit comparant n'avoir point d'avaries apparentes à son bord, jusqu'à ce jour ; réservant néanmoins de faire une plus ample déclaration pendant ou après son déchargement si le cas l'exige, et il a signé après lecture lui faite du présent ./.

Pedrono

De tout quoi, nous, Président susdit, avons décerné acte et arrêté le présent sous notre seing et celui de notre Greffier, lesdits jour et an.

Bourgerel, greffier a^{is} Bonamy

Annexe 13 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 4 d, les *Trois cousins* (AD 44, 21 U 484)

N° 33 d, La *Marie Perrine*, 23 tonneaux, Oraine

L'an mil huit cent dix neuf le quinze janvier après-midi devant nous Alexis Bonamy Président du Tribunal de commerce de Nantes, ayant avec nous Maître René Bourgerel, Greffier dudit Tribunal, étant au greffe, a comparu le sieur François Oraine commandant la Chatte la *Marine Perrine* de Billier du port de vingt trois tonneaux pontée et montée de quatre hommes d'équipage, tout compris, naviguant sous pavillon français, lequel a déclaré être parti de Penerf le quatorze du courant et être arrivé le matin de ce jour en ce port où il est mouillé à l'île Gloriette ayant à son bord un chargement consistant en vingt huit mille sept cent trente deux kilogrammes de sel, pour le compte du porteur.

Déclare en outre ledit comparant n'avoir point d'avaries apparentes à son bord, jusqu'à ce jour ; réservant néanmoins de faire une plus ample déclaration pendant ou après son déchargement si le cas l'exige, et il a déclaré ne savoir signer de ce requis.

De tout quoi, nous, Président susdit, avons décerné acte et arrêté le présent sous notre seing et celui de notre Greffier, lesdits jour et an.

Bourgerel, greffier a^is^ Bonamy

Annexe 14 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, n° 33 d, la *Marie Perrine* (AD 44, 21 U 484)

6 février 1847, rapport *La Gloire*, cap[e]. Morel,

L'an mil huit cent quarante sept le 6 février

Devant nous Président du Tribunal de Commerce de Nantes, Chevalier de la légion d'honneur

Etant au Greffe du dit tribunal a assisté de Mr. le prévôt Bourgerel a comparu le Sieur Morel, Commandant la chatte *La Gloire*, de Billier, jaugeant trente neuf tonneaux venue de Billier et de Vieille Roche, Rivière de Vilaine, avec un chargement de seigle et froment et fait le rapport suivant : Je suis parti de Billier pour compléter mon chargement à Vieille Roche le vingt trois décembre 1846, le navire bien étanche, gréé et avitaillé

Le vingt janvier sept le chargement étant terminé, je suis descendu à Tréhiguier pour y attendre des vents favorables. Retenu en cet endroit par des vents de S.E et de la brume du 28 X(décem)bre au 16 janvier 1847.

J'ai essayé de descendre à l'entrée de la Vilaine, mais je n'ai pu prendre la mer que le trente un pour ma destination avec des vents de N. O., temps brumeux et mer grande.

Ayant sondé à la pompe à midi, je n'y ai pas trouvé d'eau, à deux heures su soir devant la pointe du Croisic, j'ai fait de nouveau sonder et j'ai trouvé vingt un centimètre d'eau, ayant fait immédiatement pomper, la pompe a amené un peu de grain.

L'élévation du grenier fait espérer que l'eau n'aura pas atteint la cargaison, cependant le comparant craint que dans le roulis, le grain n'ait été avarié ;

C'est pourquoi il fait la présente déclaration sous toutes réserves.

A l'endroit ont comparu les sieurs Toussaint, Bidault puis Marquet faisant partie de l'équipage dudit navire, lesquels après avoir entendu lecture de tout ce qui précède, avoir été interrogé séparément, ont déclaré que ledit rapport est sincère et véritable.

Et après lecture le capitaine a signé Morel

Illisible le sieur Bidaut Marquet

En conséquence nous Président susdit avons dressé acte et reçu ledit jugement en dépôt, sous notre seing et celui du greffier après lecture

Le prévost Bourgerel [le président] illisible

Annexe 15 : Rapports des capitaines de l'amirauté de Nantes, rapports des capitaines au petit cabotage, la *Gloire* (AD 44, 21 U 485)

24 mai 1839

Vente de bateau
Ledits Giraud a Mr Le Ray et Bertret

Par devant Mr Lacroix, notaire à la Bernerie, commune des Moutiers, canton de Bourgneuf arrondissement de Paimboeuf et le cinquième du département de la Loire inférieur assisté des Sieurs Joseph Boudeau et Pierre François Vasseur, cordonniers demeurant tous deux séparément audit lieu de la Bernerie, témoins instrumentaires avec ledit notaire soussigné

Sont comparus

Mr Hyacinthe Vigneux, capitaine au long cours, et de Melle Sophie Euphrosine Giraud, son épouse de lui autorisée et Melle Barbe Giraud, rentière, leur sour et belle-sour, demeurant tous ensemble ville et commune de Paimboeuf.

Lesquels ont par ces présentes vendu, cédé et transporté dès maintenant et à toujours et se sont obligés à garantir de tous privilèges, dons, dettes, saisies et revendications quelconques

ft exped

A Mr Etienne Julien Le Ray, propriétaire demeurant à la Bernerie, dite commune des Moutiers et à Claude Michel Bertret, marin demeurant audit lieu de la Bernerie, acquéreurs pour eux, leurs héritiers ou ayant cause, à ce présent et acceptant dans la proportion ci-après savoir ; Mr Leray pour la moitié agissant et ledit Bertret pour un quart aussi au grand le bateau ci après

Les trois quarts pour lesquels Mr et Mme Vigneux ladite Dlle Giraud sont fondés dans un bateau de pêche ou chatte, nommé la *Phébé* ainsi que dans les agrès, apparaux, canot, filets et généralement tout ce qui en dépend, duquel bateau l'acte de francisation suit :

N° 4428. Acte de francisation des bâtiments du commerce de France au nom du roi ministre secrétaire d'état des finances déclare que Mr Etienne Giraud, armateur domicilié à la Bernerie, commune des Moutiers, est propriétaire unique du navire la *Phébé* appartenant au port de Pornic et ayant été construit au Pellerin l'an huit, ainsi qu'il a été certifié par le Sieur Journet, que navire à trois mâts, un pont, que la longueur de l'éperon à l'étambot est de trente huit pieds, que la plus grande largeur est de douze pieds ; que la hauteur est de trois pieds qu'il mesure treize tonneaux trente deux quatre vingt quatorzième ayant été jaugé suivant la manière prescrite par la loi du douze nivose de l'an deux ; que la profondeur de la cale est de trois pieds ; qu'il est une chatte ; qu'il n'a pas une galerie en tête ; que le propriétaire dudit navire a rempli les formalités prescrites par la loi du vingt sept vendémiaire an deux, pour constater qu'il est propriété française ; que les déclarations, sermens, soumissions et cautionnements prescrites par ladite loi, ont été fait le quatre prairial au huit et enregistrés numéro dix du registre du bureau de Pornic où réside ledit propriétaire pourquoi il a droit de naviguer sous le pavillon de France. Enjoignons en conséquence aux commandes avec les bâtiments de France et du royaume, à tous fonctionnaires publics de le reconnaître pour français et de le faire jour de tous les privilèges des vaisseaux du royaume à la charge par le propriétaire ou se conformer aux lois et de prendre les congés et expéditions prescrites

Délivré le quatre prairial an huit le ministre secrétaire d'état des finances.
(signé) C. Corvette

Enregistré et délivré au bureau de la douane, au port de Pornic le neuf septembre mil huit cent seize pour remplacer l'ancien retiré d'après la circulaire du vingt juin dernier n° 171. Le receveur

Enregistré à Pornic le premier juin 1839 f° 23 R° C. 1ere Reçu un franc plus dix centimes pour subvention

Henry Niroche

1.10

Expédié au secrétariat général de l'administration des douanes sous le numéro 4428. Reçu pour droit du présent acte la somme portée au registre de recettes

Les dites De Vigneux et Dlle Giraud sont propriétaires du trois quarts dans ledit bateau de pêche pour l'avoir recueilli dans la succession de De Julienne Lucas ve de Mr Etienne Giraud, rentière demeurant à la Bernerie en les Moutiers, laquelle en avoit cédé et transporté le quart dans ledit bateau et dépendances audit Sr Bertret par acte du huit juillet mil huit cent trente au rapport de Me Magné, l'un des prédécesseurs dudit Me Lacroix
Pour par les acquéreurs en jour faire et disposer en pleine propriété et jouisse et comme de chose leur appartenant à compter de ce jour, et ce chacun dans la proportion sus indiquée, c'est-à-dire qu'ils seront chacun pour moitié au grand dans les profits comme dans les pertes

La présente vente est au surplus faite au charges, clauses et conditions suivantes que lesdits Sr Le Ray et Bertret promettent et s'obligeant d'exécuter fidèlement savoir :

1°. De prendre ledit bateau de pêche ainsi que tous les agrès, apparaux, filets, canot, corps-mort etc. dans dans l'état où ils se trouvent actuellement sans aucune repetition envers les vendeurs pour cause dé vétusté ou de dégradation les acquéreurs ayant déclaré le bien connaître, savoir et accepter.

2°. De payer les frais et endroits auxquels ces présentes demeurant ouverture et lieu et de remplir vis à avis et la douane et la marine toutes les formalités nécessaires pour faire mettre ledit navire en leurs noms et payer ce qu'il faudra

Aux susdites conditions et autres ordinaires et endroit, la présente vente est faite et consentie pour et moyennant le prix et somme de trois cent francs que les acquéreurs ont présentement payées en pièces métalliques d'argent ayant cours de monnaie savoir Mr Leray deux cents francs pour la moitié et Bertret cent franc pour son quart comptés et délivrés à la vue du notaire soussigné et es mains des vendeurs qui le reconnaissent et leur en consentent quittance sans réserve

Au moyen du quel paiement les vendeurs se démettent en faveur desdits acquéreur de tous les droits appropriés et jouissance qu'ils pouvaient avoir sur ledit bateau s'en dessaisissant à leur profit voulant qu'ils en soient saisis et mis en possession par qui et ainsi qu'il appartiendra

Dont acte fait et passé à la Bernerie, étude susdite l'an mil huit cent trente neuf le vingt quatre mai sont comparu signé avec les témoins et le dit notaire le tout après lecture faite.

Bertrait Etnne Le Ray

B. Giraud H.Vigneux

Vasseur S. Vigneux
née Giraud

Joseph Rondeau Lacroix
nor.

Annexe 16 : Acte notarial, vente de bateau, la *Phébé* (AD 44, 4 E 93 24)

17 avril 1841

Vente de bateau
Les époux Guibert
A Mr Graton, etc.

Par devant Mr Lacroix, notaire à la Bernerie commune de Moutiers, canton de Bourgneuf, Loire inférieure, assisté des Srs Joseph Rondeau et Pierre François Vasseur, cordonniers, demeurant tous les deux séparément audit lieu de la Bernerie, témoins instrumentaires avec ledit notaire soussigné,

Sont comparus

Le Sr Pierre Guibert, marin et Françoise Grosleau sa femme de lui autorisée demeurant ensemble audit lieu de la Bernerie

Lesquels ont par ces présentes vendu, cédé et transporté, et se sont obligés à garantir de tous privilèges, detes et saisies et revendications quelconques.

A Mr Aimé François Séraphin Berthelot, capitaine au long cours, demeurant même lieu de la Bernerie et Mr Pierre Graton, officier marin, demeurant à la Villadière, même commune, à ce présent et ce acceptant, acquéreurs chacun pour moitié, pour eux, leurs héritiers ou ayant cause, savoir :

Un bateau de pêche ou chatte nommé la *Courageuse*, ses agrès, apparaux, canot, filets et généralement tout ce qui en dépend, et dont l'acte de francisation suit :

N° 4425. Acte de francisation des bâtiments du commerce de France au nom du Roi : le ministre secrétaire d'état aux finances déclare que Mr Boutet armateur, domicilié à la Bernerie, commune des Moutiers, est propriétaire unique du navire la *Courageuse* appartenant au port de Pornic, et ayant été construit à Paimboeuf l'an mil huit cent quinze, ainsi qu'il a été certifié par Mrs Poster et Deyoumot ; que ce navire à trois mâts, un pont ; ft. Exped. que la longueur de l'éperon à l'étambot est de douze mètres. Que la plus grande largeur est de trois mètres neuf centimètres, que la hauteur est d'un mètre huit centimètres ; qu'il mesure cent dix hectolitres quarante litres ayant été jaugé suivant la manière prescrites par la loi du douze nivose an deux ; qu'il est une chatte ; qu'il n'a pas une galerie en tête ; que le propriétaire dudit navire à rempli les formalités prescrites par la loi du vingt sept vendémiaire ; an deux, pour constater qu'il est propriété française ; que les déclarations, sermens, soumissions et autres et cautionnement prescrits par ladite loi, ont été faites le vingt quatre février mil huit cent quinze et enregistré numéro quarante huit sur le registre du bureau des douanes de Pornic où réside ledit propriétaire pourquoi il a droit de naviguer sous le pavillon de France. Enjoignons en conséquence aux commandants des bâtiments du royaume à tous fonctionnaires publics, de le reconnaître pour français et de le faire jouir de tous privilèges des vaisseaux du Royaume, à la charge par le propriétaire de se conformer aux lois et de prendre les congés et expéditions prescrites délivrés le vingt quatre février mil huit cent quinze Le ministre secrétaire d'état des finances signé Corvetto expédie au secrétariat général de l'administration des douanes sous le numéro, quatre mille quatre cent vingt cinq. Enregistré et délivré aux bureaux de la douane au port de Pornic le sept septembre mil huit cent seize en replacement de l'ancien retiré

D'après la circulaire du vingt juin dernier numéro 171.

Le Receveur (signé) Chezeau. (Signé) Déneriez

Tel au surplus que ledit bateau se poursuit, vend et comporte sans aucune exception ni référence et tel qu'il appartient aux vendeurs pour l'avoir acquis de Dame Perrine Rosalie Joys, Ve Michel Boutet, demeurant à la

Bernerie, par acte du cinq juillet mil huit cent trente huit, au rapport du notaire soussigné.

Pour par les acquéreurs en jour, faire et disposer en pleine et absolue propriété jouissant comme de chose leur appartenant à compter de jour.

La présente vente est au surplus faite aux charges et conditions suivantes que les acquéreurs promettant et s'obligent d'exécuter fidèlement élément savoir :

1°. De preuve ce navire, ainsi que ses agrès, apparaux, filets, canot, dans l'état où ils se trouvent actuellement, sauf deux allongeoies neuves que se réservent les vendeurs, sans recours vers ce dernier pour cause de vétusté ou de dégradation quelconque. 2°. De payer les frais et droits auxquels ces présentes donneront lieu.

Il est expressément convenu et stipulé que Mr Graton se réserve la direction dudit bateau de pêche, et le droit de le faire conduire par qui bon lui semblera. De le conduire lui-même s'il le jugeait convenable, toujours dans les intérêts des deux acquéreurs qui contribueront chacun par moitié soit aux réparations qui seraient reconnues nécessaires, soit aux fournitures dont il aura besoin pour la pêche, attendu que les profits seront partagés par moitié.

La présente vente est en outre faite pour et moyennement le prix et somme de cinq cent quarante cinq francs que les dits Mrs Berthelot et Graton ont présentement payée chacun par moitié, en pièces métallique d'argent à la vue du notaire soussigné es mains des époux Guibert qui le reconnaissent et leur en consentent quittance sans réserve

Au moyen duquel paiement, et sous la foi où l'entière exécution des clauses et conditions du présent contrat, les vendeurs se demettent au profit des acquéreurs de tous les droits de propriété et jouissance qu'ils pouvaient avoir sur ledit bateau

Dont acte fait exposé audit lieu de la Bernerie, en l'étude, l'an mil huit cent quarante un, le dix sept avril et ont les comparants signé avec les témoins et dudit notaire après lecture.

P :

Graton
Joseph Rondeau

Berthelot

Vasseur

Guibert

femme
Guibert Lacroix

1.10 Enregistré sans envoi et sans mots rayer a Pornic le vingt trois avril 1848 folio 48 recto C.3

Annexe 17 : Acte notarial, vente de bateau, la *Courageuse* (AD 44, 4 E 93 25)

Ce sont des Bâtiments ronds à l'arrière comme à l'avant, ils servent dans le port de Rochefort à porter différentes munition aux vaisseaux en rade et à d'autres usages dans le port, leur longueur au dehors de l'étrave à l'étambot peut être depuis 66 pieds jusqu'à 74, leur largeur au dehors des membres est de 3 $^{1}/_{3}$ pour par pied de leur longueur, leur creux au milieu du dessus de la quille au-dessus de la planche du pont est de 5 ½ pouces par pied de la largeur et de 184 paires lorsque la ½ largeur sera divisée en 200.

Le relevement du pont l'élancement de l'étrave la queste de l'étambot et autres dimensions pour les chattes pontées et non pontées seront Réglées en Raison de leur longueur et largeur sur ce qui est observé à la gabarre pontée.

Les chattes non pontées sont ouvertes en avant et en arrière du grand mast pour le soutien duquel il y a un bau en avant et en arrière de son centre dont les faces extérieures sont éloignés dudit centre d'un 19e de la longueur totalle chacune la largeur de ces deux Baux portée en dedans, le centre du grand mast doit être a 4 lignes par pied de la longueur totalle en arrière du vray milieu.

La cloison de la cabane de l'arrière qui descend jusque sur la carlingue et qui est en dessous du pont doit être à 2 pouces ¼ par pieds de la longueur totalle en avant de la tête de l'étambot a prendre de son dehors la tête de des étambot doit monter au dessus de la dernière lisse du petit rabatue de l'arrière,

La cloison de la cabane de l'avant qui est aussy au dessous du pont sera 3 pouces par pieds en arrière du dehors de l'étrave La cloison de cette cabane descendra du pont à la carlingue, Le vuide qui se trouvera entre le bau de l'avant du grand mast et l'arrière de cette cloison, et celui qui sera sur l'arrière du bau de l'arrière du grand mast et l'avant de de la cloison de la cabane de l'arrière seront les deux vides qui resteront pour l'embarquement des canons destinez a être emporté à bord de vaisseaux, entre ces deux espaces on fait a bord de chaque bord une coursive d'environ deux pieds de la largeur pour aller de l'avant et de l'arrière travailler et manouvrer ces sortes de batiment.

Les chattes pontées ont aussy des cabanes au dessous du pont à distance proportionnelle a leur longueur, leur pont est continue de l'avant a l'arrière, on y fait un paneau sur l'avant du grand mast et un autre sur l'arrière de 5 pieds de longueur sur 4 pieds de largeur pour le passage d'une pièce de 4 bariques, aux deux espèces de chatte on fait un gaillard avant de 3 ½ pieds de hauteur abord dans le dernier barrot sera sur l'arrière du mats de misaine qui a son centre a la 9e partie de la longueur totalle a l'arrière de la tête de l'étrave, et à l'arrière de ce Barrot sera a la 7e partie de la ditte longueur sur l'arrière de ce barrot on etablit des poupées ou flasques de guindeau a 8 pieds de distance de l'une a l'autre, le guindeau déborde en ces poupées de 2 pieds a chaque bout, il doit avoir 18 pouces de diamètre au milieu et diminuer aux bouts pour l'entrée de ses

liens et il y a un passage entre le bord et le bout du guindeau on établira sous le galbord un fourneau qui servira de cuisine a l'équipage, et s'il n'y en a point, ce fourneau sera mis en dedans de la cabane de l'avant.

On établira sur l'arrière au dessus du pont un petit gaillard de 9 pieds de longueur depuis le dehors de l'étambot et de 3 pieds 10 pouces de hauteur abord franc de barrot pour loger le patron et son second, avec attention de faire faire une barre croche au gouvernail pour pouvoir gouverner au dessus du pont on met des porques au fond de calle des chattes a distance convenable pour supporter les canons dans leur longueur, pour faire le pied du grand mast et mast de misaine, vis a vis les deux lofs et autre place convenable.

Les chattes non pontées ont depuis 56 pieds jusqu'à 66 pieds de longueur totalle

Proportions détaillées d'une chatte pontée de 67 pieds de long^{r}.

Du dehors de l'étrave au centre du mast de misaine 7 pieds, idem au bout de derrière du gaillard avant 8 ½ pieds, le centre du grand mât est 22 pouces en arrière du vray milieu, l'entre deux de ses baux est de 46 pouces francs la largeur des baux 9 ½ pouces portée en avant et en arrière, leur épaisseur est 9 pouces L'avant du bau de l'avant de ce fait la face arrière du panneau de l'avant qui a 8 pieds de longueur sur l'avant sur 4 pieds 5 pouces de largeur de tribord a babord, l'arrière bau arrière du grand mat fait l'avant d'un panneau qui a 8 pieds de longueur sur l'arrière et 4 pieds $^{1}/_{3}$ de largeur tribord et babord.

L'avant de la cloison de la chambre arrière est 11 pieds en arrière de ce panneau, la largeur du bau qui soutient cette cloison portée sur l'avant de cette distance, il y a un coupis en cet endroit pour descendre sur le marchepied de la chambre qui est 14 pouces en dessous du pont bordage compris, cette chambre a 4 ½ pieds de hauteur de planche en planche. Ses barots ont 3 pouces d'épaisseur, sur le 1er pont entre le bau de l'arrière du panneau et le bau de l'avant de ces coupis il y a 2 baux entre deux. L'avant du bau ou est clouée la cloison de la cabane de l'avant est 9 $^{1}/_{6}$ pieds en avant de l'avant du panneau de l'avant la largeur de ce bau sur l'arrière qui est de 9 pouces, il n y a qu'un bau entre celuy cy et celuy de l'avant du dit panneau, sur l'avant de cette cloison il y a un panneau de 22 pouces d'ouverture au quarré fait au milieu de la chatte.

Du dehors de l'étambot à l'avant de chambre arrière 11 pieds, idem a la rabatue arrière 17 pieds, sa lisse est 11 pouces au dessus du carreau sans vuide, les bouts d'allonges depassent la lisse pour servir d'apotureaux a lancer les manœuvres. L'avant de la chambre arrière est 3 pieds 4 ½ pouces au dessus du pont planche comprise, le gaillard avant est 3 pieds au dessus du dit pont planche comprise, le marchepied de la cabanne avant est 4 $^{2}/_{3}$ pieds au dessous du pont, l'arrière de la rabatue est de 16 $^{1}/_{3}$ pieds du dehors de l'étrave, sa lisse 13 pouces au dessus du plabord, la tête des membres debordent la ditte rabatue P^{r} servir d'apotureaux. Les pompes sont sur l'avant du grand mast, l'archipompe a 5 pieds au quarré, les allonges a la hauteur du plabord

rentrent de 5 pouces de châque côte, les illoires du pont au milieu ont 6 pieds d'ouverture et 5 pouces $^{2}/_{3}$ pieds vis a vis la chambre de derrière, Il y a quatre dalots de chaque bord sur le pont dont 2 sur l'avant et l'arrière du grand mast, le 3e a la chatte du gaillard arrière, et le 4e a la chatte du gaillard avant. La lisse du plabord au milieu est 25 pouces au dessus du pont, le plabord au dessus de 3 pouces qui est son épaisseur, la lisse du plabord sur l'étambot est 28 ½ pouces plus élevé qu'au milieu et sur l'étrave de 17 ½ pouces elle est 11 pouces plus haute sur l'étambot que sur l'étrave la quitte estant sensée a niveau ou sans différence de tirant d'eau de l'avant à l'arrière.

La 2e preceinte a son lit de haut 32 pouces au dessous de la lisse du plabord elle est parallelle a cette lisse et a sa largeur au dessous

Etablissement des lignes orisontalles et lisses verticalles des chattes pontées et non pontées les coupes placées en 20 parties d'une rabelure à l'autre la demy largeur divisée en 200 parties

Lorisontalle du creux ou du pour bordage compris sera 184 parties au dessus de la quille, la ligne de charge sera au dessous de cette orisontalle d'une 6e de sa hauteur ou de 153 $^{1}/_{3}$ parties de 200, Lorisontalle de l'aculement sera d'un 12e du creux ou du 13e de la ½ largeur de cette ligne a celle de charge La distance divisée en 4 pour 3 orisontalles intermediaires. La lisse du fort avant et arrière sera sur la ligne de charge et relevée sur la ppu^{re} duvray milieu d'un 5e de la hauteur de la ligne de charge pour faire sur son orisontalle un angle de 9 degréz. La 1re lisse avant et arriere aura 7 pouces 9 lignes 7 points d'ouverture par pied de ½ largeur sur lorisontalle de l'aculement ou de 130 parties de 200 sur la ppu^{re} duvray milieu elle sera a la moitié de la hauteur de la ligne de charge a l'avant et a l'arrière, entre cette lisse et celle du fort il n'y en aura qu'une a distance égalle sur la m^{se} coupe et sur la ppu^{re} du vray milieu, la 4e lisse sera sur lorsiontalle du plabord pour la m^{se} coupe son obliquité sera parallelle a la lisse du fort. Quoy qu'il n'y ait qu'une lisse entre la 1ère et celle du fort. Les coupes étant tracées par les points d'ouvertures portées dans la table de l'autre port, on fera une autre disposition de lisse convenable aux empatures des membres qui seront de 3 1/3 a 4 pieds de longueur, après avoir tracé sur son plan orisontalle la configuration des lisses verticalles, ou changera aussy la position des coupes sur la quille qui ne doivent être qu'a 4 ¾ pieds les uns des autres pour qu'il y ait 2 Remplissages entre chaque coupe, leur distribution 20 parties de Rabelure en Rabelure serait trop serrées pour 2 Remplissage et trop longue pour n'en mettre qu'une entre chaque coupe.

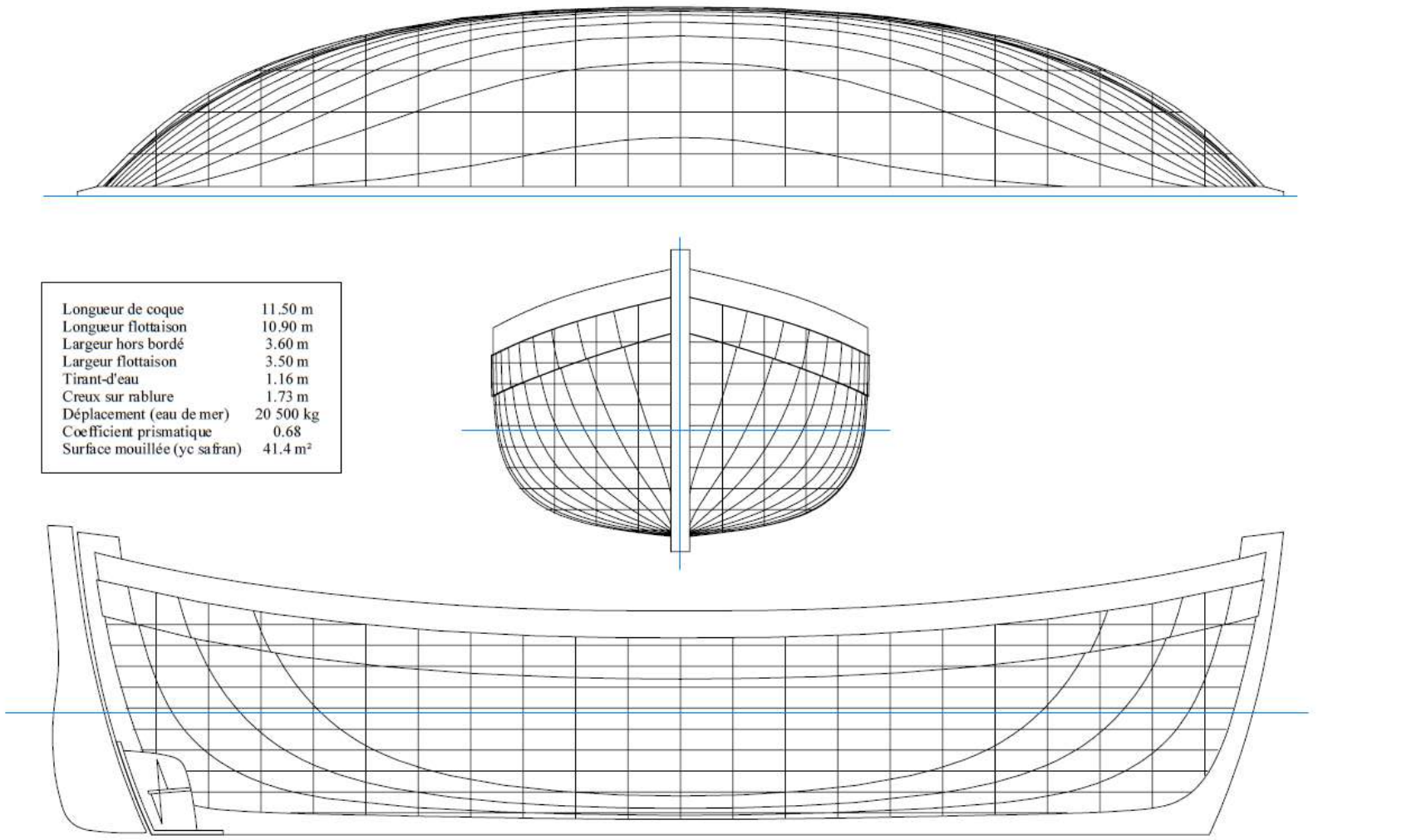
Ouvertures des coupes p[r]. d'une chatte de 72 pieds de longueur

Orisontalles arrière pour une chatte les coupes divisées en 20 de rabelure en rabelure					Lisses obliques arriere pour une chatte				Lisse d'acasti[ge] d'une fregatte divisée en 20 parties		Lisse d'acasti[ge] d'une fregatte divisée en 16 parties	
Coupes	2e ligne	3e ligne	4e ligne	Ligne de change	fort	1re lisse	2e lisse	3e lisse ou plabord	6e lisse 24 canons	6e lisse	5e lisse 24 canons	6e lisse
m	174	188	196 ½	200	200	130	184 ½	191	183	162	181	162
1	172 ½	187 ½	195	199 ¾	200	126 ½	183 ½	190 ½	181	159 ½	178	159
2	167 ½	185 ½	193 ½	199 ½	199 ½	122	181 ½	189 ½	177 ½	156	175	155
3	160	182 ½	191	198 ½	198 ½	115	178	188	174	151 ½	168 ½	149
4	149 ½	178	186	197	197	106	175 ½	186 ¼	169	146 ½	169	140
5	133	170	181	194 ½	194 ½	94	167	184	163	139 ½	151	130
6	104 ½	158	184	191	191	79	156 ½	181	155 ½	131	139	119
7	65 ½	134 ½	170	180 ½	184	61 ½	140 ½	173 ½	146 ½	122 ½	124 ½	106
8	31 ½	90 ½	146 ½	167	167 ½	48 1/2	112 ½	160 ½	136 ½	113		
9	11	33	86	126 ½	129	19	68	124 ½	124	103 ½		
								estin	110	91	109	91
Orisontalles avant					Lisses obliques avant				Lisses dacastillage avant			
1	171 ½	187	196	200	200	127 ½	183 ½	191	182 ½	161 ½	180 ½	161 ½
2	169	185 ½	195	199 ½	199 ½	123 ½	181	190	180 ½	160	179	160 ½
3	163	182 ½	193 ½	198 ½	198 ½	116	179	188 ½	178 ½	157 ½	177	158
4	152 ½	177 ½	191 ½	197 ½	197 ½	107 ½	174 ½	186 ½	175 ½	154 ½	174	155 ½
5	130	169	188	196	196	94 ½	166	183 ½	171	150 ½	170	151 ½
6	92	148	179	190 ½	190 ½	76 ½	149	179 ½	162 ½	144	151	138
7	52	106 ½	156	174	175	55	122	167 ½	142	131 ½	106	110
8	18	45	98 ½	135	140	27	77 ½	136	100 ½	108		
								coltis	69	83	70 ½	82 ½

Les 4 dernieres colonnes de cette table sont les ouvertures de la 5e et 6e lisse d'une fregatte de 24 canons, la 1re divisée en 20 parties et la 2ème en 16.

La configuration des coupes estant tracée par les points d'ouverture de la table de l'autre part procureront a la carenne d'une chatte de 72 pieds de longueur au dehors de l'étrave a l'étambot 20 pieds de largeur au milieu au dehors des membres et 9 pieds 3 pouces de creux, une capacité qui au tirant d'eau de 8 pieds 7 pouces a sa charge deplacera un volume d'eau de 258 tonneaux 639[f] Son avant quoy que egal de tirant d'eau a l'arrière luy seroit superieur de 10 tonneaux 551[f] cette meme chatte parachevée dans sa construction ne tirant d'eau sans lest devant et derrière 4 pieds 10 pouces deplacera pour le poids de sa coque ou casque 103 tonneaux 974[f] son avant au dernier tirant d'eau serait supérieur a l'arrière d'où tonneaux 1951 [t] il resterait pour sa charge 154 tonneaux 1665[l] pour son port en poids lavant dans cedernier egalement dominerait sur l'arrière de 8 ton[x] 90[l].

Archive 18 : P. Morineau, « Chattes pontées et non pontées », *Répertoire de construction*, pp. 191-196 (Archives nationales, MAR/G//246)



Annexe 19 : Plan des formes hors bordé du projet de reconstruction d'une chatte, F. Vivier, 2014, *Chatte de la Baie, Avant-projet*, p. 17