

Françoise GUYON LE BOUFFY

Corsaire et Terre-Neuvas



The background of the cover is a painting of a three-masted sailing ship, likely a corsair, navigating through a turbulent, stormy sea. The sky is dark and filled with white, swirling clouds. The ship's sails are partially visible, and the masts are silhouetted against the sky. Overlaid on the painting is a large amount of handwritten text in a cursive script, which appears to be a historical document or a letter. The text is written in dark ink and is somewhat faded and difficult to read, but it is clearly a primary source related to the subject of the book. The overall color palette is dominated by blues, greys, and whites, creating a dramatic and atmospheric scene.

Nicolas Antoine Girard
marin granvillais (1771-1835)

Édition FGLB



Corsaire et Terre-neuvas

Nicolas Antoine Girard, marin granvillais
(1771-1835)

Françoise GUYON LE BOUFFY

Corsaire

et

Terre-neuvas

Nicolas Antoine Girard,

marin granvillais (1771-1835)



Éditions FGLB

Page de couverture

Corsaires

Félicie de Laborderie

Huile au couteau sur toile, 40 x 50 cm, 2022



Granville vue prise de la falaise
Isidore-Laurent Deroy (1797-1885)
Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville

« J'aime les traces.

Oui, elles finissent par s'effacer, mais pas toutes. »

Irène Frain. *Je te suivrai en Sibérie*

Les témoignages et les écrits familiaux comme sources

De la plume de Nicolas Antoine Girard, nous ne disposons, hélas, que de quelques lettres... Il n'a pas, comme d'autres capitaines granvillais, fait le récit de ses aventures ni rédigé ses "Mémoires"... C'est la raison pour laquelle, dans ces pages, une large place est faite aux témoignages de terre-neuvas ou corsaires du XVIII^e siècle, qui, eux, ont raconté ce qu'ils avaient vécu.

Plutôt que d'imaginer, comme dans un roman, telle ou telle situation, nous avons fait le choix de reproduire de larges extraits de ces témoignages. Puisés dans les *Mémoires* de Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805) ou celles d'Eustache Le Pelley (1745-1820) ou encore dans le rapport de Pierre Romain Desury (1795-1857), ces récits nous permettent de faire un saut dans le temps, de rejoindre ces hommes dans ce qui fut leur quotidien et donc aussi celui de Nicolas Antoine Girard.

Une large place est faite également aux écrits familiaux. Parlons d'abord des écrits de Fulgence Girard¹, le fils de Nicolas Antoine et de Rosalie La Houssaye, son épouse. Promis au métier de marin, Fulgence prend très vite une autre direction. Devenu, sous-la Monarchie de Juillet, avocat, militant de la cause républicaine, il fait aussi ses débuts d'écrivain. Passionné d'aventures de mer, il est en phase avec les goûts de l'époque et son talent fait le reste.

Ses chroniques, ses articles, ses nouvelles... sont publiés dans les plus grands périodiques et lus avec avidité. Il y parle de la vie des marins, il raconte les tempêtes, les naufrages, les aventures corsaires, la pêche à Terre-Neuve, les prisons anglaises... On retrouvera dans ses écrits tout l'univers qui a si fortement marqué sa famille, son enfance et sa jeunesse².

Et n'allez pas croire que ses talents de conteur l'écartent des réalités !...

Voici en effet le témoignage reçu d'Eugène Sue, à qui il avait communiqué son roman *Un corsaire sous l'Empire*, avant sa publication.

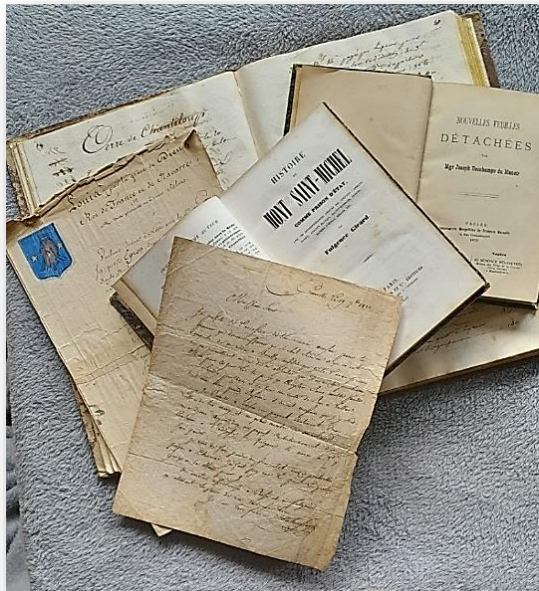
¹ Nous lui avons consacré un ouvrage : *Entre révolutions et littérature, Fulgence Girard* (Cf. *l'Arbre des biographies* p. 306)

² Dans les *Chroniques de la Marine française de 1789 à 1830*, ouvrage écrit en collaboration avec Jules Lecomte, un chapitre est consacré aux activités corsaires sous la Révolution et l'Empire, Fulgence Girard y cite les succès de campagne de plusieurs navires dont son père avait été le capitaine.

« Ces feuillets légers par la forme, sont au fond de vraies pages d'histoire. [...] J'ignore sur qui vous avez copié *Launel* et *le père Houssin*, mais j'atteste qu'ils ont existé ; l'imagination ne produit pas de ces types-là. Ils sont trop vivants pour être son œuvre [...]. Je connais les principaux acteurs de votre drame, malgré les noms dont vous avez masqué les personnalités. »

Autre source familiale souvent citée dans ce récit, les écrits de Joseph Marie Deschamps du Manoir¹, le petit-fils de Nicolas Antoine et de Rosalie.

Ordonné prêtre en 1858, Joseph Deschamps du Manoir, d'abord vicaire à Avranches, quitte définitivement la Normandie pour l'Italie en 1875. Ce prélat érudit, passionné d'Histoire, est nommé camérier de la Maison du Pape et élevé au titre de Monseigneur. Depuis Naples où il vit, il adresse à sa famille une volumineuse et intéressante correspondance. Dans le domaine de l'Histoire, il est l'auteur de nombreux travaux qu'il transmet à la Société d'Archéologie d'Avranches dont il reste membre titulaire jusqu'à la fin de sa vie, en 1906. Il rassemble sous le titre *Feuilles détachées* des souvenirs de jeunesse, des biographies et de nombreuses contributions à l'histoire de l'Avranchin. On y trouvera de savoureux échos de son enfance granvillaise, et de piquantes anecdotes familiales.



¹ Que nous appellerons *Joseph* ou Monseigneur (ou Mgr) dans la suite de ce récit.

Nous lui avons consacré deux ouvrages : *Monsignore Deschamps du Manoir* et *Feuilles échappées* (Cf. l'Arbre des biographies p. 306).

C'était vrai...

Il y a longtemps que je voulais en savoir plus sur cet ancêtre *corsaire*, un de ces personnages mythiques comme il en existe souvent dans les familles, des personnages dont on ne sait pratiquement rien mais qui, par leur seule évocation, nourrissent l'imaginaire des générations qui en transmettent la mémoire...

Il y avait bien ces vieux arbres généalogiques manuscrits transmis par ma mère, il y avait aussi la réalité d'une lettre du 13 juillet 1825, adressée à *Monsieur Girard capitaine du Saint-Jean à Pointe rouge*, un lieu de pêche alors très convoité sur la côte Nord de Terre-Neuve. Il y avait enfin, daté de 1830, un document jauni qu'on manipulait avec beaucoup de précautions, c'était l'*État des services* établi au nom de Nicolas Antoine Girard par le ministère de la Marine et des Colonies¹. Chacun de ses embarquements (entre 1785 et 1830) y est répertorié avec précision, en distinguant les temps de *pêche*, les *temps de navigation dans la Marine nationale*, les *temps de course*² ... et les *temps de prison en Angleterre*.

Oui, il y avait bien ces indices... mais dans la famille, le mystère continuait à planer autour du personnage...

Il a fallu un déclic pour tout changer : ce fut, en 2009, la sortie d'un livre : *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, fruit des patientes recherches menées par Anne Cahierre³ dans les archives maritimes.

J'ai pu lire dans cet ouvrage le récit détaillé du parcours maritime de Nicolas Antoine Girard, il occupait même plus de deux pages de ce dictionnaire...

¹ Cf. p.13

² Nous verrons plus loin tout ce que signifiait, pour les marins, cette alternance d'embarquements qui en faisaient soit des pêcheurs, soit des corsaires.

³ Anne Cahierre, *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, Conseil Général de la Manche, Saint-Lô, 2009, 471 p. p.158-160 (Cf. Annexe 1 p.263).

Ainsi donc, la légende familiale prenait vie... Notre homme avait bien été l'un de ces Granvillais, capitaines corsaires sous la Révolution et l'Empire.

Ce qui est extraordinaire avec les archives de l'Inscription maritime, c'est qu'elles permettent de reconstituer de façon détaillée l'ensemble de la carrière d'un marin, et par conséquent, l'histoire de sa vie.

À partir de là, j'ai recherché, dans les documents ou les écrits familiaux ainsi que dans les ouvrages traitant de l'histoire de cette période, tout ce qui pourrait m'aider à reconstituer son histoire. Demeurent des énigmes, des zones d'ombre, des mystères... D'autres, ensuite, pourront continuer à rêver...

Il reste qu'au travers de la vie de ce marin, c'est tout un pan de l'histoire de Granville qui resurgit. Quant au parcours personnel de Nicolas Antoine Girard, il s'inscrit dans des moments particulièrement marquants de l'Histoire de France.

C'est tout cela que je vous invite à découvrir dans les pages qui suivent.



Lettre du 13 juillet 1825 adressée à
Monsieur Girard Cap^{ne} du n^{re} Le St Jean à Cap rouge

Graville le 13. Juillet 1825.

Monsieur Girard Cap^{ne} Du n^{re} Le St Jean à Caprouge
 nous faisons espérance que le présent Du navire Fougeray
 a m^{re} malheureux, dont est Cap^{ne} Ollivier, qui a bien voulu
 se charger de la présente pour vous donner de nos nouvelles
 ce bâtiment ainsi que le navire a m^{re} Douval, que leur
 mandait Le capitaine, ont été forcés de retourner en France
 ports français, tous dimanches & dimanches par suite d'une
 foudre tempête, & des coups de mer qu'ils ont eus, ce qui
 occasionne la rupture de la campagne, & la perte de leur
 voyage, attendu l'époque avancée, ce nous sommes maintenant,

Cette lettre, conservée par la famille, fut adressée à Nicolas Antoine Girard alors que son navire était en campagne de pêche à Terre-Neuve. Elle est signée de l'armatrice Fougeray, parente de Nicolas Antoine, personnage granvillais dont nous aurons l'occasion de reparler plus tard¹.

¹ Transcription de cette lettre p. 224-225.

État des services du *sieur Girard, Nicolas Antoine* établi par le ministère de la Marine et des Colonies en 1830

MARINE ET COLONIES.


ÉTAT DES SERVICES du *sieur Girard, Nicolas Antoine*
né le 2 Mars 1774 à Granville

Département de la Manche

ANNÉE	GRADE	NOM DES BÂTIMENS, DES SERVICES, ou DÉSIGNATION DES VOIES	ÉPOQUES		NATURE DES CAMPAGNES ou DES SERVICES	DURÉE DES SERVICES				COMBATS, BLESSURES, ÉVÉNEMENTS PARTICULIERS	OBSERVATIONS
			DEPARTÉMENT ou Région de service	ou Désignation de service		à bord	à terre	à bord	à terre		
1791		<i>La Concorde</i>	1. Avril	1. Avril	Embarquement						
1792		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1793		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1794		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1795		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1796		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1797		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1798		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1799		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1800		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1801		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1802		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1803		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1804		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1805		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1806		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1807		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1808		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1809		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1810		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1811		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1812		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1813		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1814		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1815		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1816		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1817		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1818		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1819		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1820		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1821		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1822		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1823		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1824		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1825		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1826		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1827		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1828		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1829		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							
1830		<i>La République</i>	1. Mars	1. Mars							

Recapitulation	
Tot	302 29
Commerces	207 19
Courses	20 18
Pisces	15 5

Trois cent deux mois vingt neuf jours
Granville le 9 Mars 1830
Carrin



Quelques précisions pour la lecture de ce livre

Polices d'écriture

Des polices différentes ont été choisies selon le type de texte :

Cette police pour le corps principal du récit.

Cette police « avec guillemets » pour les citations.

Cette police, en nous dispensant des guillemets, pour les textes (reproduits dans leur forme) de sources manuscrites : mémoires, lettres actes, registres. ...

Course et corsaires

Le mot *course* définit l'activité corsaire.

Le terme *corsaire* peut se dire d'un navire ou d'un marin.

Terre-neuvier et terre-neuvas

Dans ces pages, nous appelons *terre-neuvier* le navire qui est destiné à la pêche sur les côtes de Terre-Neuve et *terre-neuvas* le marin qu'il transporte. Le sens de ces termes a évolué dans le temps, certaines citations en témoignent.

L'origine de l'écriture du mot *terre-neuvas* avec un s au singulier se trouverait dans la langue bretonne où existe, au singulier, le suffixe *as*¹.

Unités de mesure de l'époque

1 encablure = une longueur de câble = 120 brasses = 194,88 m

1 pied = 32,4 cm ; 1 pouce = 2,7 cm

Les encadrés

Tout au long du récit de la vie du principal personnage, il arrive que l'on développe séparément une question méritant l'attention du lecteur d'aujourd'hui. Nous avons placé ces développements particuliers dans des *encadrés*. La liste de ces encadrés, au nombre de quatorze, figure p. 304. Quatre d'entre eux sont de Jean-Claude Marcel² ; ils sont signés "JCM"

Planches généalogiques

Les quatre planches généalogiques figurant dans cet ouvrage proviennent de la base généalogique familiale créée par Baptiste Marcel.

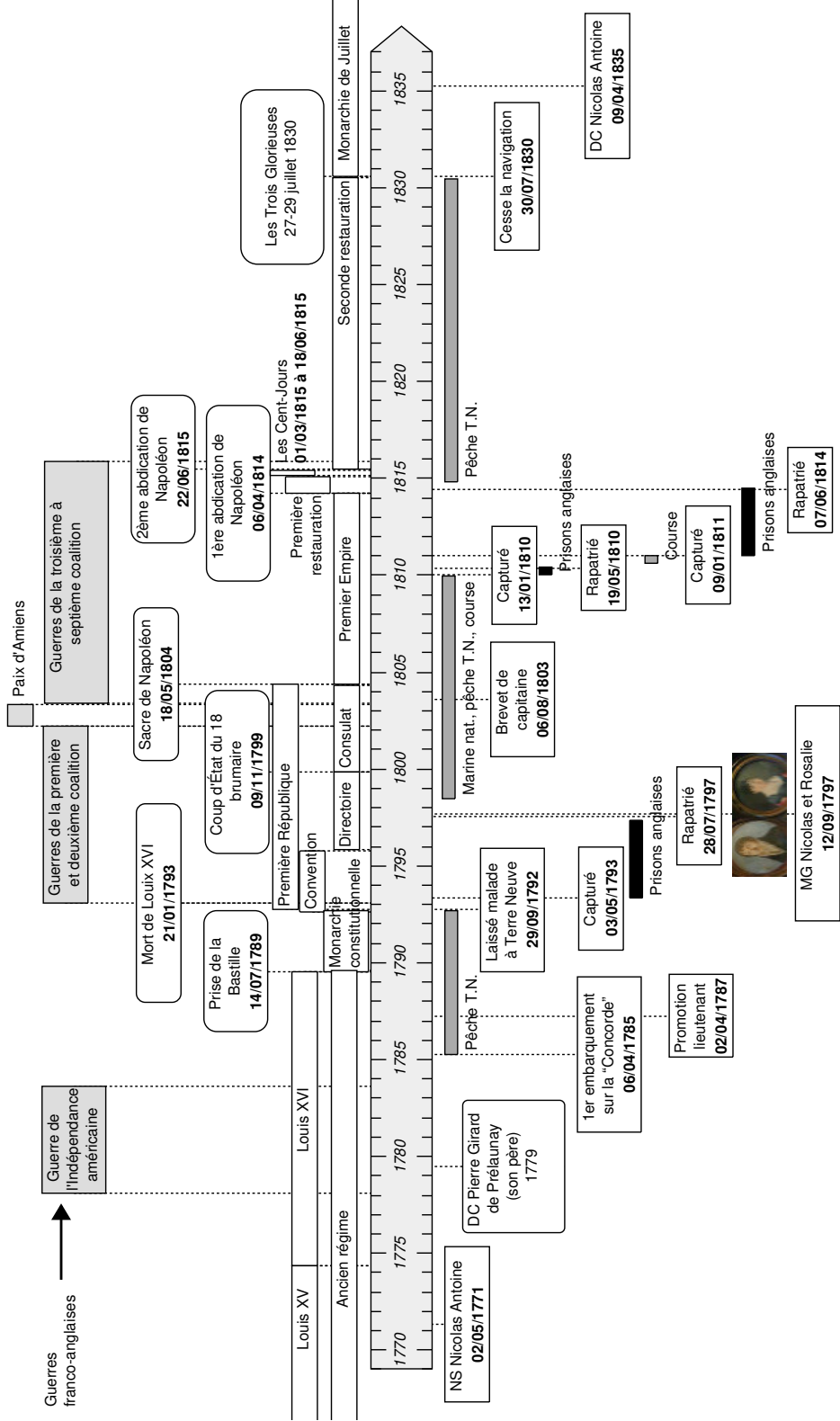
¹ *Dictionnaire étymologique du breton*, Albert DESHAYES, Le Chasse-Marée, Douarnenez, 2003.

² Conjoint de l'auteur.

Un peu d'histoire...



Dessin de Philippe Luguy



Guerra franco-anglaises

Guerra de l'indépendance américaine

Paix d'Amiens

Guerra de la troisième à septième coalition

2ème abdication de Napoléon 22/06/1815

1ère abdication de Napoléon 06/04/1814

Les Cent-Jours 01/03/1815 à 18/06/1815

NS Nicolas Antoine 02/05/1771

DC Pierre Girard de Prélauay (son père) 1779

1er embarquement sur la "Concorde" 06/04/1785

Promotion lieutenant 02/04/1787



MG Nicolas et Rosalie 12/09/1797

Marine nat., pêche T.N., course

Capturé 13/01/1810

Rapatrié 19/05/1810

Capture 09/01/1811

Rapatrié 07/06/1814

Pêche T.N.

Cesse la navigation 30/07/1830

DC Nicolas Antoine 09/04/1835

Repères historiques

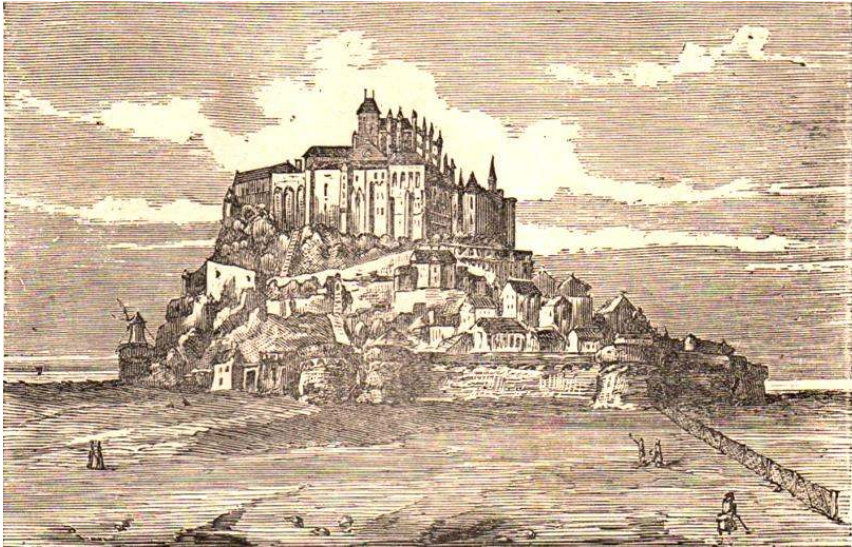
1 ^{er} septembre 1715 – Mort de Louis XIV				
1715-1774	Ancien Régime	1715-1723 Régence ; 1723-1774 Louis XV		
10 mai 1774 – Mort de Louis XV				
1774-1789	Ancien Régime	Louis XVI		
14 juillet 1789 – Prise de la Bastille				
1789-1792	Monarchie constitutionnelle	Louis XVI		
10 août 1792 – Prise des Tuileries				
1792-1804	Première République	1792-1795	Convention	21 janvier 1793 Mort de Louis XVI La Terreur (septembre 1793 à juillet 1794)
		26 octobre 1795 – Fin de la Convention		
		1795-1799	Directoire	Fondé par la Constitution de l'an III
		9 novembre 1799 – Coup d'État du 18 Brumaire		
		1799-1804	Consulat	Bonaparte est Premier Consul, prémices du Premier Empire
18 mai 1804 - Décret du Sénat proclamant Bonaparte Empereur				
1804-1814	Premier Empire	Napoléon Empereur des Français		
6 avril 1814 – Abdication de Napoléon				
1814-1815	Restauration	Retour des Bourbons sur le trône		
1 ^{er} mars 1815 – Retour de Napoléon				
1815	Les Cent-Jours	Napoléon revient en France, débarque à Golf-Jouan, rassemble ses troupes contre la coalition et est défait à Waterloo		
18 juin 1815 – Défaite de Waterloo				
1815-1830	Seconde Restauration	Monarchie constitutionnelle : Louis XVIII puis Charles X Stabilité politique et une paix extérieure Début de la révolution industrielle		
27-29 juillet 1830 – Les Trois Glorieuses				
1830-1848	Monarchie de Juillet	9 août 1830 : Louis-Philippe I ^{er} est sacré <i>Roi des Français</i>		

Granville, sur la côte normande...



Source : Atlas moderne ou Collection de cartes,
 sur toutes les parties du globe terrestre par plusieurs auteurs.
 Extrait de la carte Normandie, Maine, Perche, 1791.

Le Mont-Saint-Michel, enjeu de guerre



Source : *Histoire du Mont-Saint-Michel au péril de la mer et du Mont Tombelaine* par Mgr Deschamps du Manoir

Au XV^e siècle, pendant la Guerre de Cent ans (1337-1453), les Anglais possèdent toute la Normandie... sauf le Mont-Saint-Michel. Or celui-ci pourrait constituer un solide point d'appui pour poursuivre leur conquête vers la Bretagne et mener d'autres opérations en direction du centre de la France.

Pour s'en emparer, les Anglais lancent, en 1415, un assaut qui est repoussé par la vaillante défense des Chevaliers du Mont-Saint-Michel sous la conduite de Jean de la Haye. Dix ans plus tard, en 1425, les Anglais font une nouvelle tentative, cette fois par la mer. Ils équipent une flottille de vingt navires pour attaquer le Mont. Parmi ceux-ci, se trouvent quelques navires granvillais. L'un d'eux appartient à un certain Damours le Bouffy¹.

Cette nouvelle attaque se heurte à la défense des chevaliers conduits par le capitaine Louis d'Estouteville : c'est un nouvel échec. En 1439, changement de stratégie : l'officier anglais, Sir Thomas de Scales, alors sénéchal de Normandie, est maintenant convaincu que "la Roque" de

¹ Il n'a pas été possible, à ce jour, d'établir un lien de parenté entre ce personnage et la famille Le Bouffy, originaire de Saint-Sauveur-le-Vicomte, qui s'est alliée, quelque quatre cents ans plus tard, à la famille Girard...

Granville surmontée de sa petite chapelle, constitue une position véritablement stratégique pour tenter une nouvelle attaque en direction du Mont-Saint-Michel. Il décide de l'acheter à son propriétaire, le seigneur d'Argouges, et entreprend d'y bâtir une enceinte fortifiée à l'intérieur de laquelle il fait construire des bâtiments pour le logement de la troupe et des habitants civils contraints de s'installer dans la place forte. Scales, voulant faire de la Roque une île (à marée haute), fait creuser une énorme tranchée coupant l'isthme qui reliait la presqu'île à la côte.¹ Le 8 novembre 1442, alors que les travaux ne sont pas encore achevés, "la Roque" est reprise aux Anglais par Louis d'Estouteville et sa garnison du Mont-Saint-Michel. En 1450, après la bataille de Formigny, les Anglais sont chassés de Normandie.

La Roque de Granville

Construite sur le haut de l'éperon rocheux qui ferme, au nord, la baie du Mont-Saint-Michel, derrière ses remparts, la ville ancienne a, de tous côtés, pour horizon, la mer.



Granville vers l'an 1620.

Reproduction d'une huile sur toile de Claude Vignon (1593-1670) par Léon Carre vers 1900 (Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville).

L'original se trouvait dans la grande galerie du château de Torigni-sur-Vire.

Il est détruit lors d'un bombardement le 12 juin 1944.

¹ Cette trouée appelée autrefois "Tranchée aux Anglais" a gardé le nom de "Tranchée" où la fraîcheur et le vent vous assaillent encore aujourd'hui à la sortie du Plat-Gousset, nom de la digue qui surplombe la plage dont la construction fut commencée en 1859.

En 1593, les clés de la ville sont remises à Henri IV

La *Grand'porte* telle que nous la voyons aujourd'hui est constituée d'une large entrée permettant le passage des charrettes et des voitures à cheval, et d'une petite entrée piétonne. Chaque soir, le gouverneur de la ville de Granville faisait fermer à clé les lourdes portes de bois qui assuraient la sécurité de la ville.

Plus tard, le dispositif fut renforcé par l'installation d'un pont-levis : en s'abaissant, un lourd balancier relevait le tablier du pont devant les portes de bois. L'entrée piétonne fut, elle aussi, équipée d'un petit pont-levis.



La Grand' porte

En 1593, un évènement va marquer l'histoire de Granville. La France est alors en pleine Guerre de Religion (1562-1598). Henri IV, héritier de la couronne, est en lutte contre les ligueurs catholiques qui ne veulent pas d'un roi protestant.

Les Français sont divisés. Pour s'assurer la victoire, les deux partis font appel à des puissances étrangères. Les ligueurs catholiques reçoivent le renfort de troupes espagnoles, Henri IV est soutenu par la reine Elisabeth d'Angleterre. En 1592, elle lui envoie un important soutien : quatre mille hommes débarquent à Granville.

Le 25 juillet 1593 Henri IV abjure le protestantisme à Paris, dans la basilique Saint-Denis. C'est cette même année qu'une délégation de notables granvillais, en signe d'allégeance à celui qu'ils considèrent maintenant comme leur roi, présentent à Henri IV les clés de ces fameuses portes de la ville.

Un certain Jean Pigeon de la Noblerye, dont nous reparlerons plus tard, faisait partie de cette délégation.

Même couronné roi en février 1594, Henri IV devra combattre la ligue jusqu'en 1598.



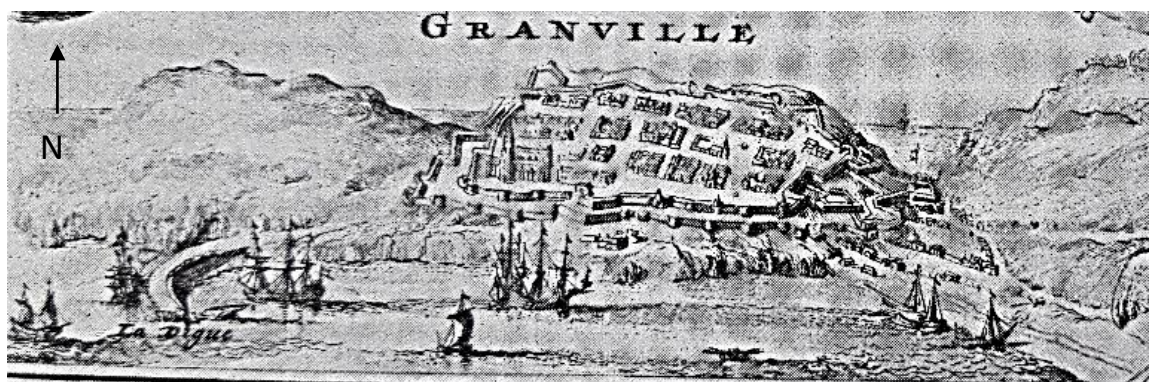
Passés la *Grand'porte* et le *Logis du Roi*, passé ce large escalier de pierre aux marches inégales, usées par le temps, qui mène à la rue Le Carpentier, vous êtes déjà au cœur de la Haute Ville... Dès ce moment, laissez-vous surprendre... Laissez-vous transporter dans un autre temps...

Vers la rue Le Carpentier

Le Logis du Roi

Les remparts enserrant la Haute Ville.

Sur le point le plus haut, vers l'ouest, l'église *Notre-Dame du Cap Lihou* et plus loin, la *Pointe du Roc*.



Extrait du plan dressé en 1690 par D. Stephano Van der Does

Deux rues principales traversent la cité de part en part, coupées d'innombrables petites ruelles, courtes et sombres. Les maisons sont construites bien serrées les unes contre les autres. Les belles et larges façades côtoient les étroites maisons de pêcheurs. De place en place, une épaisse dalle de granit, plate et lisse à hauteur de taille, marque l'emplacement d'un étal de petit commerce ou d'un local d'artisan.

Deux rues étroites et sinueuses, au nord et au sud, suivent le contour des remparts.

Tout est construit ici de cette belle pierre de granit, massive, durement arrachée aux rochers de Chausey et durement taillée.

Mais saviez-vous que, comme le ciel, comme la mer, le granit est changeant ?

Il prend les couleurs du temps : clair et lumineux sous le soleil... il se teinte, sous la pluie ou le crachin, de toutes les nuances de gris, et vire au noir les soirs de tempête...



Rue Notre-Dame



Rempart du Nord



Deux vues de la rue Saint-Jean

Quelques venelles...



Rue de l'Auditoire



Rue du Colombier



Rue des Plâtriers



Rue Saint-Denis

Leurs noms évoquent les activités qui s'y pratiquaient jadis : rue du Marché à la chaux, rue du Marché au cuir, rue du Marché au blé, rue des Plâtriers... Les venelles permettaient aux défenseurs de la place de se rendre rapidement de la muraille du Nord à la muraille du Midi.



La côte vers le Nord du Cotentin



L'avant-port et la Haute Ville depuis la Grande Jetée



Derrière ses remparts, plusieurs fois détruits puis reconstruits, la Haute Ville de Granville a traversé le temps.

C'est justement dans la Haute Ville, rue Notre-Dame, que naît, le 2 mai 1771, notre marin Nicolas Antoine Girard, qui sera terre-neuvas et corsaire.



1

1771-1785

Une enfance granvillaise

La Haute Ville



Fragment d'un plan de Granville réalisé par Jacques Gomboust



Dans la rue Notre-Dame, à gauche en montant vers l'église, l'une de ces belles maisons aux façades de granit dont parle Charles de la Morandière dans son *Histoire de Granville* est la maison natale de Nicolas Antoine Girard.

Granville, à la fin du règne de Louis XV

L'enfance de Nicolas Antoine se déroule durant l'une des rares périodes de paix en cette seconde moitié du XVIII^e siècle.

Marquant la fin de la Guerre de Sept ans, la paix signée en 1763, avait été accueillie avec soulagement par les Granvillais.

Dans son ouvrage *Histoire de Granville*¹ auquel nous ferons souvent référence dans la suite de notre récit, voici ce qu'écrit Charles de la Morandière en évoquant la situation de la ville à cette époque :

« C'est sous le règne de Louis XV que Granville prit dans le royaume une place relativement prépondérante. C'est dans cette période qu'elle fut reconnue, dans les actes officiels ainsi que dans les écrits privés, comme un grand port morutier. C'est entre 1715 et 1774 que d'une part la ville commença à prendre une partie de cette physionomie que nous lui connaissons actuellement et d'autre part que son commerce maritime, aussi bien en ce qui concerne la grande pêche que la course, fut le plus florissant. Avec des hauts et des bas, avec une alternance d'années de perte et d'années de profit, les armateurs virent leur nombre se multiplier et leur fortune se développer.

À cette époque remonte la construction de ces belles maisons aux façades de granit, aux escaliers de pierre à rampe de fer forgé, aux fenêtres découpées en petits carreaux et aux lucarnes charmantes qui donnent à la vieille ville cet aspect si particulier, signe indéniable d'un accroissement de la richesse. »

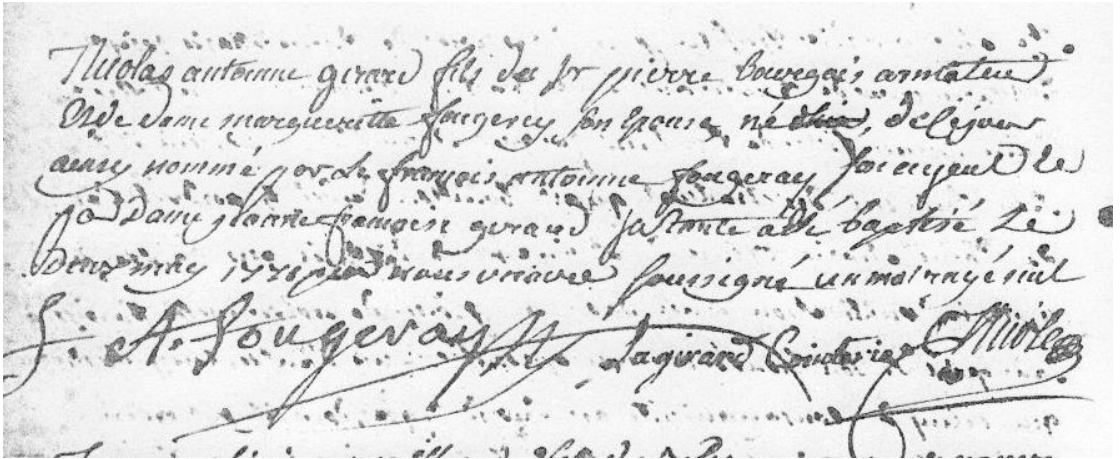
Rue Notre-Dame, le 2 mai 1771

C'est précisément dans une de ces belles bâtisses aux façades de granit que naît Nicolas Antoine Girard le 2 mai 1771. La maison se trouve à mi-pente, à gauche, dans cette partie de la rue Notre-Dame qui monte vers l'église. Elle a d'abord appartenu à Jean Pigeon de la Noblerye². Transmise de génération en génération, la maison passa à la famille Girard, par le mariage, en 1705, de l'arrière-grand-père de Nicolas Antoine, Pierre Girard (1679-1762), avec Marie de Launay, descendante de Jean Pigeon de la Noblerye.

¹ *Histoire de Granville*, Charles de la Morandière, Avallon, F.E.R.N., 1946, 619 p.

² Nous retrouvons ici le personnage cité dans les premières pages de ce récit : il faisait partie de cette délégation qui, en 1593 avait remis les clés de la ville à Henri IV.

Acte de baptême de Nicolas Antoine Girard



Transcription

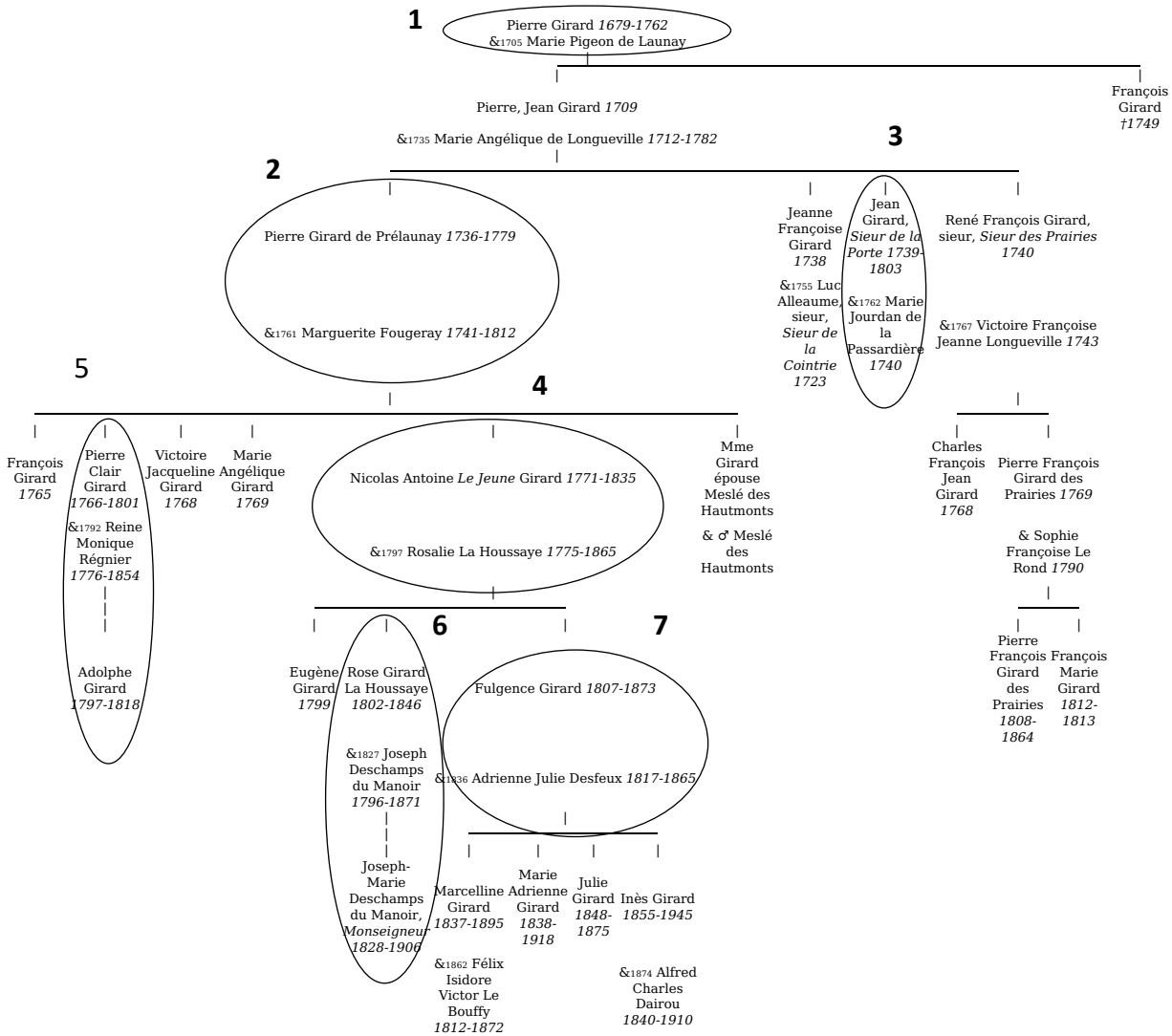
Nicolas Antoine Girard fils des sr Pierre bourgeois armateur et de dame marguerite Fougeray son épouse, né d'hier, de ce jour ainsi nommé par sr François Antoine Fougeray son aïeul et par dame Jeanne Françoise Girard sa tante a été baptisé le deux mai 1771 par nous vicaire soussigné. Un mot rayé nul

F. A. Fougeray Girard Cointerie Nicole

La naissance de Nicolas Antoine Girard fut déclarée par son grand-père maternel François Antoine Fougeray et sa tante Jeanne Françoise Girard, sœur cadette de son père, épouse de Luc Alleaume, sieur de la Cointerie.

Planche généalogique I

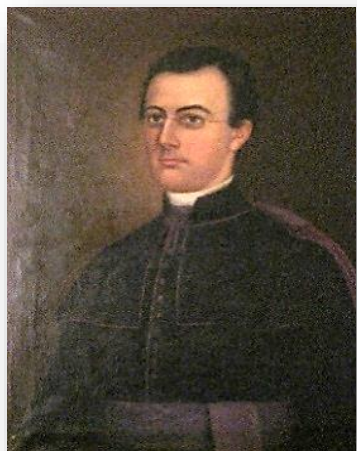
La famille de Nicolas Antoine



1 L'armateur Pierre Girard (1679-1762) arrière-grand-père de Nicolas Antoine Girard et son épouse Marie Pigeon de Launay. **2** Pierre Girard de Prélaunay (1736-1779) grand-père de Nicolas Antoine et son épouse Marguerite Fougeray. **3** Jean Girard de la Porte (1739-1803) et son épouse Marie Jourdan de la Passardière. **4** Nicolas Antoine Girard (1771-1835) sujet de cette biographie et son épouse Rosalie née La Houssaye. **5** Pierre Clair Girard (1766-1801) frère aîné de Nicolas Antoine, son épouse Reine Monique Girard (1776-1854), souvent cité dans cet ouvrage, et leur fils Adolphe Sévil (1797-1818). **6** Rose Girard (1802-1846) fille aînée de Nicolas Antoine et Rosalie, épouse de Joseph Deschamps du Manoir (1796-1871), et leur fils Joseph (1828-1906) souvent cité dans cet ouvrage, devenu plus tard, Mgr Deschamps du Manoir. **7** Fulgence Girard (1807-1873) fils de Nicolas Antoine, souvent cité dans cet ouvrage, et son épouse Adrienne Julie Desfeux.

Dans cette montée vers l'église Notre-Dame, il est assez difficile aujourd'hui de repérer avec certitude la position qu'avait la Maison Girard.

En effet, au cours de sa longue histoire, et pour répondre aux besoins des différentes familles qui l'ont habitée, elle fit l'objet de nombreuses transformations. D'autre part, le changement intervenu au XIX^e siècle dans la numérotation des maisons de la rue Notre-Dame brouille, encore un peu plus, les repères.



Mgr Deschamps du Manoir
(1828-1906)
Collection familiale

Sur la Maison Girard, on trouve des informations précieuses dans *Notes pour servir à l'histoire de Granville*¹, pages écrites par Joseph Deschamps du Manoir, petit-fils de Nicolas Antoine.

L'histoire de Granville y est racontée par le biais de ses rues, de ses maisons, et des personnages ou des familles qui les ont habitées². Il nous donne les informations suivantes :

« L'ancien n° 50 (nouveau 20, je crois³), fut la demeure de Jean de la Noblerye. [...] Pierre Girard [1679-1762]⁴ s'y trouvant trop à l'étroit, fit bâtir la maison voisine, et les mit en communication. À sa mort en 1762, dans sa 83^e année, le n° 50 fut attribué à l'aîné de

ses petits-fils, Pierre Girard, (1736-1779) Prieur Consul et Lieutenant de Mairie.

¹ Cet écrit fut adressé depuis Naples, en 1901, à la *Société d'Archéologie d'Avranches* par Mgr Deschamps du Manoir. Les personnages dont il parle ici sont repérables sur la planche généalogique de la page 31.

² On retrouve cette même démarche dans l'ouvrage de Maurice Collignon *La Haute-Ville de Granville, ses rues, ses maisons à travers les âges*, paru en 1976, ouvrage incontournable pour tout visiteur s'intéressant à l'histoire de Granville.

³ Le doute exprimé ici s'explique par le fait que Joseph Deschamps du Manoir (devenu M^{gr} Deschamps du Manoir) écrivit ces *Notes* à Naples où il résidait depuis 1875. N'étant jamais revenu dans sa ville natale, il n'était alors pas sûr de la nouvelle numérotation de la rue Notre-Dame, intervenue après son départ définitif de Granville.

⁴ Les personnages cités ici par Joseph Deschamps du Manoir figurent sur la planche généalogique p 31.

Mme la douairière Girard, née La Houssaye [épouse de Nicolas Antoine Girard] l'abandonna en 1858 pour se fixer à Avranches, où elle mourut nonagénaire le 28 septembre 1865. Il fut vendu en 1860.

Le n° 48, dévolu à un autre petit-fils de M. Girard, Jean Girard de la Porte [1739-1803], passa à sa veuve Marie Jourdan de la Passardière. »

Ainsi, en l'absence de repères clairs, on ne peut qu'imaginer ce que fut l'*Hôtel Girard*... Dans cette Haute Ville si préservée, où tant d'autres maisons ont gardé intacte leur façade ancienne, on est un peu déçu de ne pas retrouver aujourd'hui dans la rue Notre-Dame cette maison familiale telle qu'elle était en 1771, au moment de la naissance de Nicolas Antoine...

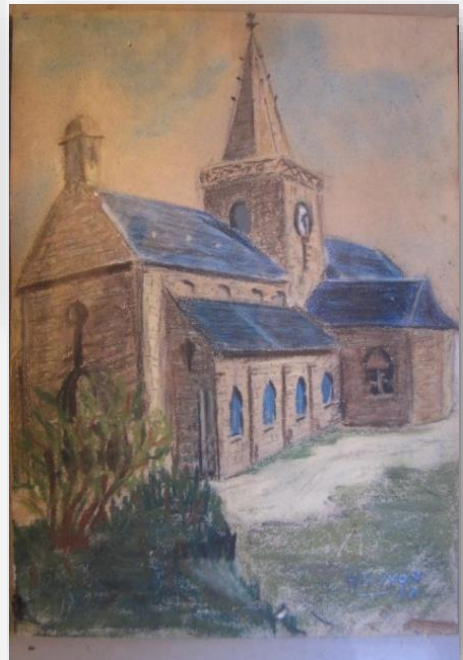


La rue Notre-Dame

Henri Guyon Le Bouffy
Aquarelle, 1986

L'église Notre-Dame du Cap-Lihou
où fut baptisé Nicolas Antoine Girard

Henri Guyon Le Bouffy
Aquarelle



Une famille de marins et d'armateurs granvillais

Nicolas Antoine a pour arrière-grand-père Pierre Girard, un fameux armateur granvillais. Ses affaires sont d'abord reprises par son fils Pierre Jean, puis par son petit-fils Pierre Girard de Prélaunay, le père de Nicolas Antoine. Dans l'acte de baptême de Nicolas Antoine, il est précisé que son père est *bourgeois armateur*. En France au XVIII^e siècle, ce mot désigne les membres d'un ensemble de catégories sociales constitué de marchands et d'armateurs, d'entrepreneurs, de gens de finance, d'avocats et autres gens de lois. De par sa position dans la société de l'époque, l'armateur Pierre Girard exerçait aussi des fonctions municipales. Prieur-consul au tribunal de commerce de Granville, il fut élu lieutenant de mairie¹.

Le 30 juillet 1761, Pierre Girard de Prélaunay épouse Marguerite Fougeray qui appartient, elle aussi, à une grande famille d'armateurs granvillais. Pierre et Marguerite auront six enfants. À la naissance de Nicolas Antoine, le couple a déjà quatre enfants : l'aîné François âgé de sept ans, Pierre-Clair, six ans, Victoire-Jacqueline, quatre ans, Marie Angélique, trois ans². Toute la famille habite *l'Hôtel Girard*, rue Notre-Dame.

Nous avons une grande chance, celle de disposer d'un témoignage familial décrivant dans le détail l'aménagement intérieur de cette grande maison d'armateur...

C'est Reine-Monique Girard³, dans ses *Mémoires*, qui nous la décrit :

« Une des maisons de commerce les plus importantes était celle du vieux M. Dargri [anagramme de Girard]⁴. Il envoyait dix navires aux grandes pêches de la côte de Terre-Neuve. » À propos de *l'Hôtel Girard*, elle écrit : « Cette maison est à la fois résidence familiale et comptoir commercial : le rez-de-chaussée se composait d'une cuisine, avec toutes ses dépendances, bûcher, puits, office et caveaux ; d'une salle à manger oblongue ; d'un immense comptoir, et de deux vestibules, l'un pour la maison, et l'autre pour le comptoir.

Après avoir monté deux rampes d'un escalier de granit, on se trouvait en face d'une antichambre, où deux hautes portes à doubles battants s'ouvraient, à droite et à gauche, sur la chambre d'honneur et le salon, derrière lesquels deux chambres ne laissaient apercevoir au-delà des murs de la cour, que les

¹ Cette fonction électorale fut créée, également sous le règne de Louis XIV, en 1702. Le lieutenant de mairie assistait le maire dans l'administration de la ville.

² Une petite dernière naîtra un peu plus tard.

³ Cf. l'encadré qui lui est consacré p. 36.

⁴ Il s'agit ici de l'arrière-grand-père de Nicolas Antoine.

murailles noircies par le temps de deux vieilles maisons aux rares fenêtres garnies de gros barreaux de fer.

Le second étage se composait de quatre chambres à coucher avec alcôves et cabinets, et, au-dessus, il y avait des mansardes pour les domestiques. De ces étages supérieurs, l'œil embrassait par-dessus les toits, toute la baie avec les îlots de Chausey, les côtes de Bretagne et les riants rivages de Granville à la pointe de Carolles.

Je me rappelle encore avoir vu, dans mon enfance, il y a bien des années, vers 1789¹, le salon de cet hôtel, resté ce qu'il avait été sous Louis XV. C'était une vaste pièce sévère et recueillie, où je n'entrais jamais, quand elle était déserte, sans un sentiment d'effroi. Les lambris de chêne sculpté étaient l'œuvre de l'artiste habile, qui a si richement fouillé les panneaux de la chaire de Granville et des deux autels de Notre-Dame-de-Pitié et de Saint-Roch. »

Granville et sa ville haute

Dans ses *Mémoires*, Reine-Monique Girard fait aussi une description très instructive de Granville à la fin du règne de Louis XV.

« Quoique la ville de Granville fût déjà importante par son commerce et sa marine, elle était loin d'avoir acquis le développement d'aujourd'hui². Le havre se composait uniquement d'un rang de maisonnettes de pêcheurs, collées aux parois du Roc, dont elles suivaient les capricieux contours, de quais étroits, et de cette jetée en pierres sèches qui subsiste encore, et fait ressortir, par son agencement sans art, la perfection des môles et des quais modernes. Si on en excepte la rue des Juifs, les larges et belles rues des faubourgs n'étaient que des marécages que couvraient les flots des grandes marées.

[...] Toute l'importance de Granville se concentrait dans la ville haute. Comme maintenant, l'église Notre-Dame, lourde mais majestueuse basilique de granit, bâtie à diverses reprises de 1450 à 1688, dominait tout le pays de son clocher et recevait encore sous ses dalles les dépouilles mortelles des principaux habitants, qu'on inhumait sous leurs bancs de famille³. Les murailles et les fortifications, rasées pendant le règne de Louis XIV, en 1696, venaient d'être réédifiées et la vieille caserne, dressait déjà vers le ciel ses nombreuses cheminées, qui ressemblent à des clochetons. »

¹ N'oublions pas que la personne qui s'exprime ici est Reine-Monique Girard (1776-1854), la belle-sœur de Nicolas Antoine, l'épouse de l'un de ses frères aînés, Pierre Clair Girard.

² Rappelons que son témoignage fut recueilli sous la Restauration.

³ Le matériau de construction est du plus bel et dur granit rose de Chausey transporté par les gabarres sur seize kilomètres de traversée tout au long de ses trois siècles de construction.



Reine-Monique Girard
(1776-1864)

Collection familiale

Photo Jacqueline de Laborderie

1

Reine-Monique Girard

Fille de corsaire, Reine Monique Régnier, née le 4 mars 1776, épouse à seize ans, le 2 octobre 1792, Pierre Clair Girard, officier de marine, frère aîné de Nicolas Antoine Girard. Pierre Clair, d'abord navigant, s'engage ensuite dans l'armée. Le 24 janvier 1797 Reine-Monique met au monde un petit garçon, Adolphe Sévil.

Mais le malheur va maintenant s'acharner sur cette famille. En 1801, Pierre Clair meurt à Sedan laissant Reine Monique veuve à vingt-sept ans. Elle va élever seule son fils qui n'a alors que quatre ans... Le jeune Sévil se destinant à la carrière militaire, Reine-Monique le fait admettre en 1814 au Prytanée de La Flèche.

Il est incorporé comme sous-lieutenant au 2^e bataillon de la Légion du Calvados. Alors qu'il se trouve en garnison à Caen, le 13 juillet 1818, il est admis à l'hospice de Caen pour une *fièvre ataxique* (maladie appelée aussi fièvre des marais). Il décède le 23 juillet, à l'âge de vingt et un ans. Plus tard, Reine-Monique, deux fois remariée, deux fois veuve, se retire à Avranches. Son petit-neveu, Joseph Deschamps du Manoir y poursuit sa scolarité. Il aime lui rendre visite. Vers 1850, c'est à lui qu'elle confie ses souvenirs pour qu'il les écrive. Reine-Monique décède à Avranches le 18 mars 1854, à l'âge de soixante-dix-huit ans.

Joseph Deschamps du Manoir publiera les mémoires de Reine-Monique dans ses *Feuilles détachées* en prenant soin de masquer certains noms.

Un futur marin...

C'est dans ce contexte historique des premières années de règne de Louis XVI et au sein de cette société granvillaise, que se déroule l'enfance de Nicolas Antoine.

Ses petites années ont pour cadre la maison familiale de la rue Notre-Dame mais aussi, la Haute Ville, ses rues et ses venelles, le Roc, le port...

On pourrait imaginer une enfance heureuse dans cette grande famille aisée et estimée... Hélas, en 1779, c'est le drame : son père décède brutalement à l'âge de quarante-trois ans, laissant son épouse Marguerite, veuve, avec six enfants encore petits... Nicolas Antoine n'a que huit ans.

Aux côtés de Marguerite, le grand-père, Pierre-Jean Girard et son épouse Marie-Angélique, vont veiller sur tous ces jeunes enfants et assurer l'avenir de chacun.

Nous ne savons rien de la première école que fréquente Nicolas Antoine mais ce qui est certain, c'est qu'il suit pendant plusieurs années les cours d'hydrographie dispensés à Granville par le sieur de la Fosse¹.

Cet enseignement de type privé avait été mis en place par les armateurs et marchands granvillais pour donner aux futurs marins les bases théoriques de la navigation². Le contexte familial de Nicolas Antoine joue évidemment un rôle déterminant dans son orientation vers la carrière maritime. Selon Aliette Geistdoerfer³, pour mener à bien leurs métiers, « Les pêcheurs doivent se conformer à ce que nous appelons l'ordre marin, technique, social, soit des principes fondamentaux de comportement, de travail et de pensée qui sont transmis de manière invisible, à terre, au sein des familles, de la société, de la communauté et en mer, à bord, en pêche. »

Tels sont, par exemple, les conseils que donne Georges-René Pléville Le Pelley dans ses Mémoires : *« Étudiés donc, Marins, non seulement l'hydrographie, l'astronomie, l'art de manœuvrer, etc., mais encore tous les lieux où vous passés de beau temps, afin de les reconnaître lors d'un coup de vent ou par l'œil ou par le tact, la sonde. »*

¹ Cf. plus loin l'encadré dédié à cette école d'hydrographie de Granville.

² Colbert avait bien mis en place, dès 1681, un réseau d'écoles d'hydrographie. Certains ports français en ont bénéficié mais Granville n'en n'avait pas été dotée.

³ Aliette Geistdoerfer, directrice de recherche au CNRS, Colloque *La formation des marins... au gré des marées*, Le Havre, 28 et 29 octobre 2011.

Dans son *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, Anne Cahierre évoque le destin du jeune granvillais tracé dès l'enfance : « Toute son éducation vise à en faire un marin d'excellence et un négociant avisé. Rare est celui qui échappe à la tradition. Il est souvent embarqué à l'âge de douze ou treize ans comme mousse ou comme volontaire sur l'un des morutiers armés par sa famille ou une famille amie. »

C'est bien le cas de Nicolas Antoine qui prend la mer, pour sa première campagne de pêche à Terre-Neuve, à la veille de ses quatorze ans, sur un morutier dont le capitaine, Barthélémy Jourdan de la Passardière, est apparenté à la famille Girard.



V. Ozyenne del.

J. Le Grande sculp.

LE PORT DE
Vu du

GRANVILLE
Pont

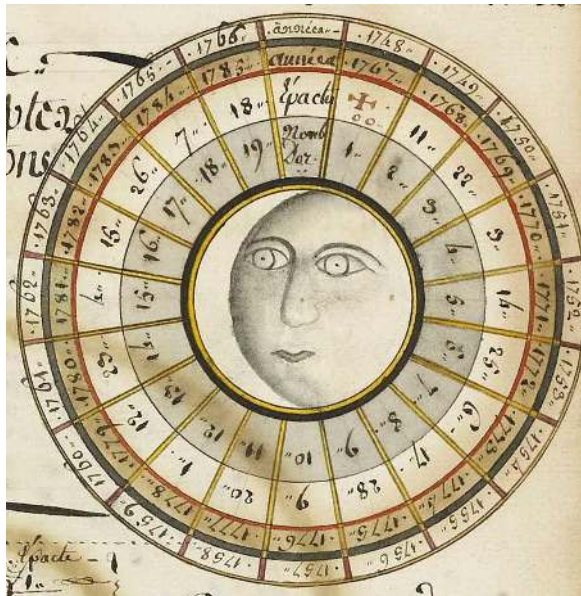
*Reduit de la Collection des Ports de
Par le S^r Ozanne Ingénieur de la*

*France dessinés pour le Roi en 1776
Marine, Pensionnaire de Sa Majesté.*

A Paris chez le Citoyen Graveur rue S^r Hyacinthe la 1^{re} Porte cochère à gauche en entrant par la Place S^r Michel.

6.

Extraits du *Traité de navigation* manuscrit de Denonville rédigé en 1760



Volvelle (calendrier tournant) permettant de calculer l'écart entre le calendrier solaire et le calendrier lunaire

L'école d'hydrographie de Granville

Au XVIII^e siècle, quelle formation pour un jeune Granvillais se destinant à une carrière dans la marine ?

Cela commence tôt et durement : entre onze et treize ans, le jeune garçon embarque pour six mois sur un morutier, destination : Terre-Neuve, départ en avril, retour en octobre. Chaque nouvelle campagne lui fait acquérir expérience et connaissances...

Mais une formation par la seule pratique est estimée insuffisante. Pour donner aux futurs navigateurs un enseignement plus scientifique, à l'exemple d'autres ports voisins, la société marchande de Granville crée une *école d'hydrographie* dont on trouve la première trace en 1765.

C'est un certain Jean André, sieur de la Fosse, prêtre, qui, sur commission de l'Amiral, exerce les fonctions de professeur d'hydrographie. Il y enseigne pendant vingt ans mais sa mauvaise santé rend difficile la poursuite de ses fonctions. Dès le début de son règne, le roi Louis XVI marque son intérêt pour les affaires maritimes. Il se préoccupe notamment de la qualité des enseignements dispensés dans le domaine de la navigation et du commandement des navires de commerce. En effet, en temps de guerre, ces bâtiments viennent épauler la Marine royale.

En 1787, Louis XVI, qui souhaite que chaque port important dispose d'une bonne école d'hydrographie, charge de cette question deux de ses conseillers, et pas des moindres : le mathématicien Gaspard Monge (plus tard fondateur de l'École Polytechnique), et Pierre Lévêque, membre de l'Académie des Sciences et de l'Académie de Marine.

Les commissaires du roi se rendent alors à Granville pour examiner le fonctionnement de son école d'hydrographie.

Les négociants-armateurs et navigateurs de Granville, qui ont créé cette première école et qui la gèrent, exposent alors aux émissaires du roi les difficultés qu'ils rencontrent pour maintenir cet enseignement dans la mesure où ils ne peuvent compter sur une participation de la commune aux frais de fonctionnement. Un accord est trouvé sur cette question : l'école d'hydrographie de Granville devra être effectivement réorganisée et sera gérée avec l'appui et le contrôle des représentants de la commune.

.../...

.../...

Mais à l'automne 1791, le dispositif n'a toujours pas été mis en place.

La décision tombe alors du Ministère : une nouvelle école sera créée à Granville, dont le directeur sera nommé par le roi après concours. La commune de Granville devra participer aux frais de fonctionnement. Les 2 et 3 janvier 1792, plusieurs postulants se présentent devant un jury comprenant les émissaires royaux. Les épreuves se déroulent dans la salle de l'Auditoire du Tribunal de Commerce. Le 3 février, en présence du maire Hugon et de plusieurs officiers municipaux, Pierre Lévêque déclare que sieur François Allain, de Val-Saint-Père, est retenu et dûment ordonné par le roi dans le poste de directeur.

Quant au local pour l'école elle-même, le maire signe le 20 février 1792 avec le sieur Longueville de la Clémentière un bail de location d'une partie de sa maison au 49 rue Saint-Jean pour y établir, sans délai, la nouvelle école d'hydrographie.

Après avoir formé de nombreux navigants, et encore en activité, le professeur Allain décède le 27 août 1816, à quarante-sept ans, dans son domicile, rue du Rempart du Midi.



Au 49 rue Saint-Jean, la maison louée en 1792 par la mairie de Granville au sieur Longueville de la Clémentière pour y installer la nouvelle école d'hydrographie



Le blason de Granville

Dans l'église Notre-Dame du Cap-Lihou, lors des fêtes du Grand Pardon, du plus haut de la nef, sont suspendus, les pavillons des armateurs granvillais. La coutume a été gardée comme le montre cette photo prise en 2022.



Notre Dame du Cap-Lihou



La chapelle dédiée
à Notre Dame du Cap-Lihou
Photo Jacqueline de Laborderie

Le monde des armateurs granvillais

Voici l'analyse que fait Reine-Monique du monde et des habitudes de vie de ces riches familles d'armateurs dont est issu Nicolas Antoine Girard :

« Au milieu du siècle dernier¹, le séjour de Granville était agréable. C'était un centre d'aisance, de plaisir, d'intimité, et une parenté générale entre les familles, qui s'alliaient toujours entre elles, enlevait toute fierté et toute jalousie. La société se composait des habitants de la haute ville² et des maisons de campagne du voisinage. Elle renfermait quelques familles d'une noblesse locale généralement peu ancienne et sans grande illustration, et tous les représentants d'une vieille bourgeoisie, qui jouissait de privilèges étendus, et trouvait, dans les armements maritimes, une source de bien-être et d'opulence. Les gentilshommes, ne pouvant sans déroger se livrer au commerce, confiaient leurs fonds aux armateurs de la bourgeoisie, et devenaient ainsi leurs associés secrets³. Cette communauté d'intérêts faisait disparaître les préjugés de caste, et des alliances de famille les détruisaient entièrement.

Aussi toute la société, noblesse et bourgeoisie, se confondaient dans les mêmes opinions et les mêmes plaisirs, et était désignée sous le nom générique de bourgeois de Granville. »

¹ Les souvenirs de Reine-Monique ont été recueillis par son petit-neveu, Joseph Deschamps du Manoir vers 1850.

² S'écrit maintenant le plus souvent avec deux majuscules : Haute Ville.

³ Allusion à la règle de l'Ancien Régime interdisant aux nobles de faire commerce, Cf. l'encadré page suivante.

3

La noblesse et le commerce

Sous l'Ancien Régime, la noblesse disposait de privilèges. L'Histoire a retenu que ces privilèges ont été abolis durant la Nuit du 4 août 1789, sans qu'on ne sache plus très bien aujourd'hui en quoi ils consistaient précisément. Disons que ces privilèges touchaient des aspects très divers de la vie sociale, tel le droit de chasser ou celui de posséder un pigeonnier... le plus impopulaire étant assurément l'exemption de l'impôt sur les personnes (la taille). Mais en contrepartie, nombre d'activités étaient interdites aux nobles, parce que considérées comme incompatibles avec leur honneur.

Si pour eux le métier des armes ou le service du roi (magistrature ou collecte des impôts par exemple) étaient des vocations traditionnelles, la plupart des métiers leur étaient interdits... y compris celui de commerçant. Or être armateur, c'est-à-dire construire des bateaux et les faire naviguer pour en tirer profit, c'est, à proprement parler, faire acte de commerce !

En droit, un gentilhomme enfreignant cette règle commettait ce qu'on appelait une *dérogance*, terme juridique désignant *l'action par laquelle on perd les droits et privilèges attachés à la noblesse*¹.

Cela étant, que pouvait faire un gentilhomme à l'esprit entreprenant désireux de s'investir dans cette activité alors lucrative qu'était la construction et l'exploitation de bateaux pour la pêche à la morue ? Laissons Reine-Monique Girard, belle-sœur de Nicolas Antoine, nous l'expliquer² :

« Les gentilshommes, ne pouvant sans déroger se livrer au commerce, confiaient leurs fonds aux armateurs de la bourgeoisie, et devenaient ainsi leurs associés secrets. [...] M. Dargri³ faisait valoir, dans ses opérations lucratives, l'argent de deux ou trois de ses parents, qui, nouvellement anoblis, avait été obligés de fermer leurs comptoirs et de vendre leurs navires, sans avoir pour cela perdu le goût des bénéfices qu'ils en avaient tirés et auxquels il était redevable de leur blason. »

.../...

1 Dictionnaire de l'Académie (1835).

2 Cf. Joseph Deschamps du Manoir *Feuilles détachées*, Troisième partie, Histoire et Littérature, Récit d'une Grand-Tante.

3 Anagramme de Girard ; il s'agit de Pierre Girard (1679-1762), arrière-grand-père de Nicolas Antoine. Cf. arbre p.31.

.../...

En somme, bourgeois et gentilhommes s'entendaient pour pratiquer un système de prête-nom... Mais certaines familles nobles de Granville avaient trouvé un autre moyen pour contourner l'interdiction de commercer.

Le Royaume de France n'avait pas une législation uniforme sur tout son territoire. Certaines provinces possédaient leur droit propre. En particulier la Bretagne admettait, concernant la dérogeance, une coutume particulière permettant à un noble d'être, pour un temps, armateur.

Joseph Deschamps du Manoir, petit-fils de Nicolas Antoine Girard, raconte comment une famille amie est allée s'établir à Saint-Malo spécialement dans cette perspective :

« La famille Desilles de Silly avait longtemps habité Granville, où leur hôtel occupait l'angle des rues S. Jean et du Parvis-Notre-Dame. Voulant faire le commerce des armements maritimes, ils abandonnèrent la Normandie, où tout commerce était une dérogeance, et s'établirent à Saint-Malo, parce qu'en Bretagne quand un gentilhomme voulait se faire armateur, il lui suffisait de déposer son épée au Parlement pour aller la reprendre, quand il se retirait des affaires avec honneur. »¹

Ainsi, à côté du système de prête-nom, une délocalisation pertinente permettait à un noble de déroger sans déshonneur.

Notons, pour la petite histoire, que cette famille granvillaise devenue malouine, fut la famille d'accueil d'une certaine Rosalie La Houssaye, de Granville, durant ses études secondaires dans un établissement d'enseignement pour jeunes filles à Saint-Malo, celle-là même qui épousera, en 1797 notre terre-neuve et corsaire Nicolas Antoine Girard.²



¹ Ce fait est rapporté par Joseph Deschamps du Manoir dans *Feuilles détachées*, première partie, Voyages et descriptions, chapitre V.

² Nous aurons l'occasion d'évoquer son portrait lorsque nous parlerons du mariage de Nicolas Antoine.

La prospérité de Granville, était alors liée à son port...

Lorsqu'on évoque la prospérité de Granville à la fin du règne de Louis XV et au début du règne de Louis XVI, il faut rappeler les premiers faits historiques qui l'ont incontestablement favorisée.

Déjà au XV^e siècle, conscient que la position de Granville campée sur son éperon rocheux face à l'Angleterre en fait un véritable enjeu de guerre, le roi Charles VII décide son renforcement.

Premier geste, il complète et agrandit les fortifications, il y fait placer une garnison. Il donne ensuite des terrains pour permettre l'installation de nouveaux habitants. Enfin, par une charte de 1445, il accorde aux Granvillais des privilèges et des franchises les incitant à entreprendre et développer leurs activités.

Ces exonérations et franchises sont confirmées par les successeurs de Charles VII, puis en 1592 par Henri IV et en 1644 par Louis XIV¹.

Les historiens s'accordent sur le fait que ces dispositions ont largement contribué à la prospérité de cette ville dont la vocation se révélait résolument maritime.

Si on y ajoute le courage et la persévérance de ses habitants, on arrive à cette image de Granville que donne Charles de la Morandière à la fin du règne de Louis XV :

« Alors que la France dans son ensemble allait vers son déclin, Granville montait lentement, mais sûrement, vers ce qui fut l'apogée de sa prospérité, parvenant, non seulement à rivaliser, mais à égaler certaines années sa voisine, la puissante ville de Saint-Malo ». [...]

« De ces cinquante ans que dura le règne de Louis XV, on peut tirer cette conclusion que Granville sortit si l'on peut dire des limbes pour arriver à un degré de prospérité relativement élevé. Jusque-là, certes, on connaissait en France l'existence de Granville mais on en ignorait l'importance. Cinquante ans de travail acharné, de luttes quotidiennes contre le destin, de ténacité avec l'idée de ne pas mourir et de se faire, suivant l'expression populaire, une place au soleil, et voilà la petite ville, à peine visible dans l'ombre de Saint-Malo, qui prend un rang important dans la nomenclature des ports de France et qui s'impose comme un des tout premiers ports de grande pêche². »

¹ Cette charte de franchise fut renouvelée et maintenue en vigueur jusqu'au 4 août 1789.

² Nom qui fut donné à la pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve.

Ainsi, c'est bien à son port et au courage de ses marins que cette modeste cité de la côte normande, doit sa prospérité et sa notoriété dans ces premières années du règne de Louis XVI.



GRANVILLE

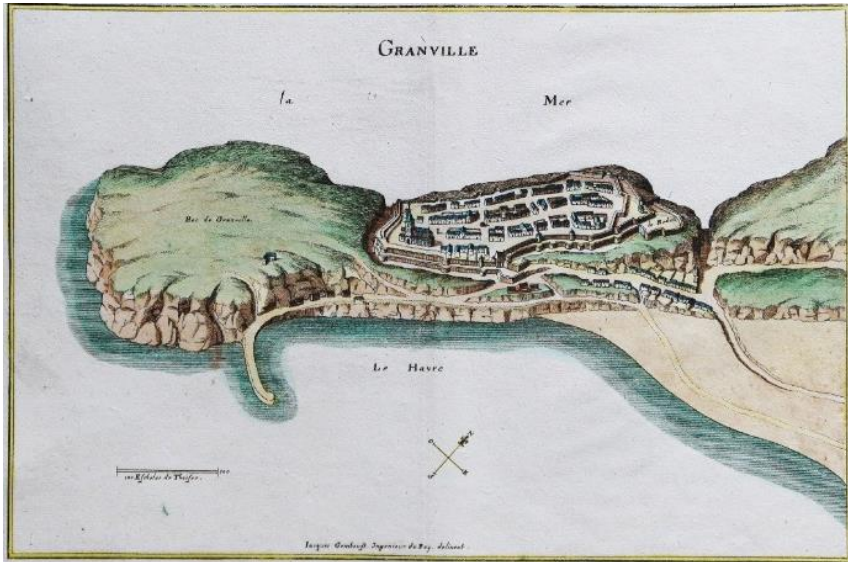
Dessin d'après nature par Auguste Victor Deroy (1823-1906)

Vue prise du chantier de construction

Lithographie Becquet frères Paris

Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville

Mais ce port, c'est toute une histoire...



Granville, dessin de Jacques Gomboust (1630)
aquarellé par Johanne Pieters (1640)

Le plan ci-dessus nous fait découvrir Granville et le port, au milieu du XVII^e siècle.

Vous voyez une presqu'île rocheuse s'avancant dans la mer, la Haute Ville au milieu avec ses maisons bien alignées, et le Roc, à gauche, avec sa falaise impressionnante qui domine la mer de plus de trente-cinq mètres...

Au midi, une large baie dans laquelle se niche le port et vous remarquez une petite digue partant du rivage...

Il faut bien réaliser qu'avant la construction de cette digue, le port n'était qu'une configuration favorable de la côte mettant un peu à l'abri des vents du nord et de l'ouest, les barques des pêcheurs qui s'y étaient installées.

Longtemps espérée, promise par les autorités puis attendue de longues années, cette jetée de 148 mètres de long, de forme légèrement recourbée, ne fut finalement réalisée que sous le règne de François 1^{er}, par les Granvillais eux-mêmes, de leurs mains et avec leurs propres deniers.

« Bâtie en pierres sèches, elle était composée de blocs de granit lancés au hasard, empilés les uns sur les autres et comprimés avec des coins en bois.

De fortes pièces en bois implantées du côté intérieur, contre la paroi, servaient à l'amarrage des bateaux tout en empêchant ceux-ci de porter contre la muraille. »¹

Terminée en 1564, elle constitua la toute première construction destinée à protéger les navires des plus fortes tempêtes².

Mais, ajoute notre historien, « la malheureuse petite jetée était insuffisante pour garantir contre le vent de suroît les quelques 70 ou 80 bâtiments de tous tonnages destinés à la pêche de Terre-Neuve, sans compter les barques qui faisaient la pêche des huîtres ou du poisson frais. »



Cette "vieille jetée" construite sous François 1^{er} était tout de même encore en place à la fin du XIX^e siècle...

¹ Ch. de la Morandière, *Histoire de Granville*.

² Il faut saluer ici les qualités de bâtisseurs des Granvillais. En effet, cette première jetée (qu'on appellera plus tard "la vieille jetée"), ne disparaîtra que trois siècles plus tard, en 1889, et encore, sous la pioche de démolisseurs, parce que sa position gênait dans la nouvelle architecture du port...

Ce dont il faut parler aussi, concernant ce port, c'est la lourde contrainte que constitue, comme sur toutes les côtes de la baie du Mont-Saint-Michel, l'amplitude exceptionnelle des marées : le départ et le retour des navires ne peut se faire qu'en se pliant aux mouvements de ces marées.

Autre conséquence touchant cette fois la longévité de ces grands voiliers : le port étant à sec à chaque marée basse¹, ils s'échouent deux fois par jour sur un fond de vase et de roche.

Le port est trop petit et très mal protégé..

En 1733, le contrôleur général Orry, dans un mémoire sur le port de Granville adressé au ministre de la Marine fait un constat assez calamiteux.

On peut y lire ceci : *La pêche de la morue leur [aux Granvillais] a été si favorable qu'ils ont fait construire beaucoup de bâtiments et ils se proposent à en augmenter encore le nombre.*

Mais leur port est de moitié trop petit pour contenir ces bâtiments, ce qui cause des avaries continuelles malgré toute l'attention qu'on y apporte. On est contraint de ranger les vaisseaux qui arrivent les derniers de la pêche au bout des hayes au nord-est où ils sont exposés à estre brisés ou s'ils sont assez forts pour résister aux contrecoups, leurs coutures se lâchent, l'eau y entre et il est bien difficile de l'étancher à cause des secousses qu'ils reçoivent de mer montante, surtout lorsque le vent vient du côté du sud.

Les vaisseaux ne sont point d'ailleurs en sûreté par rapport au feu. Il n'y a pas de lieu propre pour caréner, on est obligé de le faire dans le lieu où ils se trouvent et comme ils sont bord à bord les uns des autres et que leurs lisses se joignent, s'il arrivait que le feu prît à quelqu'un, tous les autres seraient brûlés. »

En témoigne aussi ce mémoire daté du 8 mai 1738 et adressé par les élus granvillais aux plus hautes instances de l'État. Il est signé du maire de Granville et de deux échevins dont l'échevin Girard².

¹ Il faudra attendre le Second Empire pour que le port de Granville dispose de son premier bassin à flot.

² L'arrière-grand-père de Nicolas Antoine.

L'encadré ci-dessous reproduit quelques extraits de ce mémoire où sont exposés des arguments qui auraient dû convaincre...

4

Le mémoire de 1738 cosigné Girard

Il est de nécessité pressante de croître le port de Granville. On y peut faire à peu de frais le plus beau port de marée de France.

Il est de l'intérêt du roi et de l'Etat

La nécessité en est absolument indispensable.

Une petite jetée de 80 toises forme ce port mais il ne peut contenir que 30 vaisseaux et il y en a 70 en outre, les barques, bateaux et vaisseaux étrangers et on continue tous les ans d'y en construire plusieurs quoiqu'on ne sache plus où les mettre.

Il y en a en outre plus de la moitié qui ne sont pas à couvert et qui sont exposés aux tempêtes et violences de la mer. Aussi plusieurs ont été jetés et brisés à la côte. Les vaisseaux sont si pressés les uns contre les autres qu'ils se brisent et dépérissent en peu d'années. [...] Si le feu prenait à un tous les autres périraient. [...] On a vu avec douleur en 1703 à Granville une flotte de 200 voiles chargées pour le roy presque tous pris ou brûlés par une escadre de vaisseaux de guerre anglais, [...] malheur qui ne fut pas arrivé si le port de Granville eut été en état de mettre cette flotte à couvert en relâche. [...] Les Anglais ont fait fortifier les isles de Jersey, Garnezey et Origny, voisines des costes de Normandie et de Granville et dans les temps de guerre ses insulaires ruinent le commerce et pourraient essayer venir brûler ou prendre les vaisseaux dans le port. Pourquoi il est bien à souhaiter que cette ville et ce port soient augmentés pour avoir des vaisseaux capables de soutenir le commerce et toujours en estat d'empêcher les entreprises de ces insulaires.

Ainsy on peut dire avec fierté que ce port mérite infiniment l'attention et la protection de la Cour.

Signé :

Leboucher Gastigny
Maire

Gallien
échevin

Girard
échevin

Mais non, aucune suite n'est donnée à ce mémoire.

Ainsi, bien que l'armement maritime à Granville se soit largement développé sous Louis XIV et Louis XV, les multiples sollicitations adressées par les Granvillais aux autorités visant à développer et à sécuriser leur port, restent, une fois encore, infructueuses.

Le projet consiste à utiliser des rochers affleurant au large (les rochers des Petites Moulières) pour bâtir une sorte de brise-lame protégeant l'entrée du port. L'idée n'est pas neuve... Un môle à l'entrée du port, c'est ce qu'avaient déjà préconisé Vauban et ses ingénieurs, lors d'une inspection du port en 1686... Depuis, le projet traîne...

Mais voilà qu'en 1746, deux naufrages dramatiques vont impressionner les milieux de la Cour et faire bouger les choses. En particulier celui du navire corsaire le *Grand Grenot*, une frégate de 300 tonneaux équipée de quarante pièces de canon, qui faisait la fierté de son armateur, Couraye du Parc. Ce navire avait échappé à mille dangers lors sa dernière campagne de course. Il rentrait après une douzaine de prises dont la plus belle était le *Newranger*, vaisseau de la Compagnie des Indes. Mais à l'approche du port, la frégate se fracassa sur le rocher des Moulières.

C'est alors que le Conseil du roi Louis XV décide la construction d'un *môle*

La décision tant attendue est prise en 1750. C'est ensuite une longue histoire marquée de drames, de multiples péripéties mais aussi d'anecdotes burlesques...

L'objectif est d'assurer aux navires, en cas de tempête, une protection contre la force des lames et la violence des vents. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées en charge du projet prévoient cette construction en forme de V très ouvert. Un important crédit est alloué pour commencer les travaux et la première pierre est enfin posée...

Mais, en 1756, la France entre en guerre, c'est le début de la Guerre de Sept ans, les travaux sont interrompus. Après la signature du traité de Paris en 1763, nouvelles démarches auprès du roi pour une reprise du chantier, nouvelles inspections...

L'accord se fait attendre pour le redémarrage des travaux... Et, en attendant, le port reste dangereux.

C'en est trop pour les Granvillais...

Le 8 mars 1766, le maire et les échevins reviennent à la charge :

Les progrès de commerce de la pêche seront nécessairement arrêtés si les armateurs n'ont pas un port sûr où placer leurs vaisseaux. Ils certifient que le port n'en met pas à l'abry plus de quarante navires, que par conséquent plus de quarante autres sont presque exposés à pleine côte à l'impétuosité des vents et à la violence des flots qui occasionnent dans le port une grande agitation. Les vaisseaux s'y fracassent tellement qu'en quinze ou dix-huit ans, on voit périr des navires qui dans un havre commode devraient durer trente ou trente-cinq ans.

À ces constats alarmants adressés aux fonctionnaires parisiens, le conseil municipal va ajouter l'année suivante une touche pittoresque...

Charles de la Morandière nous rapporte en effet cette anecdote savoureuse extraite d'un document d'archives :

« Pour mieux disposer ces fonctionnaires influents, en janvier 1767, le conseil municipal envoyait à chacun en même temps que les vœux traditionnels, "un panier contenant un mouton de mielle¹ qui est goûté chez vous et garni d'un peu de gibier". Les ingénieurs se montrèrent favorables. Des fonds furent dégagés pour approvisionner en matériaux, recruter des ouvriers et des voituriers, et, dans cette année 1767, les travaux recommencèrent. »

Mais il s'agit là d'une entreprise colossale et périlleuse. L'ingénieur Legendre témoigne de l'ampleur et de la difficulté de ce chantier : *Non seulement il faut faire repasser quatre fois par jour en chaloupes les ouvriers, le mortier, les équipages et tous les outils parce que la mer couvre les ouvrages deux fois par jour, mais le chantier même des tailleurs de pierre est aussi couvert deux fois par jour par la mer ainsi que la carrière d'où l'on tire le moellon, lequel ne peut être transporté par voiture qu'à basse mer et ne peut l'être par les chalands qu'avec beaucoup de danger pour peu qu'il vente frais.*

¹ On dirait maintenant un "mouton de pré-salé".



Émouvants témoignages de ce long et difficile chantier, la signature des tailleurs, gravée dans la pierre, se lit encore aujourd'hui.

S'ajoute à la peine des hommes, le coût de tels travaux. Ainsi, en 1768, la généralité de Caen décide d'un impôt spécialement dédié à cet ouvrage ; Louis XV meurt en 1774, c'est Louis XVI qui voit finalement l'achèvement de ce chantier en 1783, quelques années avant le début de la Révolution.

Nous n'avons pas résisté à l'envie d'insérer, en annexe de cet ouvrage, le récit d'une histoire romanesque et véridique ancrée dans l'aventure de ce formidable chantier¹.

¹ *Une idylle en 1780, Roze Mahot la batelière de Granville*, Gabriel Vanel, Cherbourg, LA REVUE D'ÉTUDES NORMANDES, 1909, 7p. Cf. l'Annexe 3, p. 291.

Le port de Granville en 1775, la petite jetée et le môle encore en cours de construction



Plan du port de Granville vers 1775 par Langlumé
Lithographie couleur XX^e siècle
Médiathèque Charles de la Morandière, Granville

Sur ce plan de 1775, on distingue bien la *vieille jetée*, bâtie sous François 1^{er}.

En avant de celle-ci, on observe, plus loin de la côte, une construction en forme d'angle, c'est le *môle*.

Telle est la configuration du port de Granville lorsque Nicolas Antoine s'embarque, en 1785, pour sa première campagne de pêche à Terre-Neuve.

Le *môle* encore visible aujourd'hui...



Photo Google

Cette photo permet de repérer, sur l'actuelle grande jetée, le positionnement (entre les deux barres blanches) de l'ancien môle dont la construction fut achevée sous le règne de Louis XVI.

La *vieille jetée*, elle, a disparu depuis 1889 (elle figure ici en pointillés blancs).





Pendant ce temps, 1771-1785



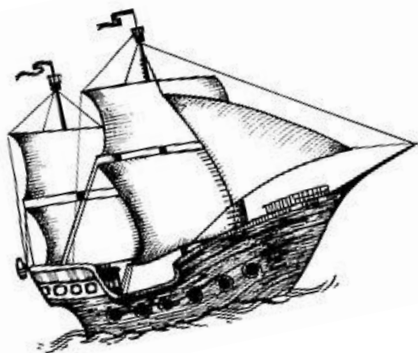
Sous Louis XV et Louis XVI

- 1773 Début du soulèvement des colonies anglaises en Amérique.
- 1774 Mort de Louis XV et couronnement de Louis XVI.
- 1783 Fin de la Guerre d'Indépendance américaine (1778-1783).
- 1785 Louis XVI aux prises avec l'affaire du collier de la reine.

et aussi...

- 1770 James Cook (1728-1779) faisant route vers la Tasmanie, découvre l'Australie.
- 1770-1783 Buffon (1707-1788) écrit les neuf volumes sur les oiseaux de son *Histoire naturelle*.
- 1778 Mort de Voltaire (1674-1778).
- 1772 Fragonard (1732-1806) peint *La Liseuse*.
- 1775 *Le barbier de Séville* de Beaumarchais (1732-1799) est joué pour la première fois à la Comédie Française.
- 1783 À Versailles, en présence de Louis XVI, envol d'un ballon des frères Montgolfier avec, à son bord, un mouton, un canard et un coq retrouvés sains et saufs après l'atterrissage.





5

Tonnage et tonneaux

Dans le présent ouvrage, le lecteur aura remarqué que lorsqu'il est parlé pour la première fois d'un navire, est souvent mentionné outre son nom, le nombre de "tonneaux" qui le caractérise. Mais qu'est-ce exactement qu'un tonneau, lorsqu'il ne s'agit pas d'un fût contenant du vin ? Réponse : il s'agit de l'unité qui mesure la capacité intérieure d'un navire, capacité appelée "tonnage" ou également "jauge" du navire. C'est donc une unité de volume. Sa valeur a varié selon les pays et avec le temps. Depuis 1872, et par entente internationale¹ elle est fixée à cent pieds cubes (pieds anglais)², ce qui correspond à 2,83 m³. Au temps de notre corsaire et terre-neuvas Nicolas Antoine, le "tonneau" avait une valeur sensiblement moindre : c'était le tonneau dit de Colbert, fixé par une ordonnance royale de 1681, correspondant à quarante-deux pieds cubes (pieds français)³ ou encore à *quatre barriques de Bordeaux* (soit environ 1,44 m³)⁴. Il existe, bien sûr, d'autres paramètres pour caractériser les navires et les comparer : longueur, largeur, hauteur, volume d'eau déplacé, tirant d'eau, vitesse de croisière, voilure (plus tard, puissance des machines) ... Mais le tonnage, qui associe plusieurs de ces caractéristiques, est un bon indicateur de l'importance d'un navire.

JCM

1 L'organisation internationale compétente est l'OMI (Organisation Maritime Internationale), laquelle a pris la suite de l'OMCI créée en 1948.

2 Le pied anglais vaut 30,48 cm ; c'est l'unité utilisée en aviation pour mesurer l'altitude d'un avion.

3 Le pied français valait alors 32,48 cm.

4 Michel Aumont, *Destins et Aventures corsaires*



2

1785-1793

La pêche à Terre-Neuve

TRAITÉ GÉNÉRAL DES PESCHES
 ET HISTOIRE DES POISSONS
 QU'ELLES FOURNISSENT
 TANT POUR LA SUBSISTANCE DES HOMMES
 QUE POUR PLUSIEURS AUTRES USAGES
 QUI ONT RAPPORT AUX ARTS ET AU COMMERCE
 Par M. DUHAMEL DU MONCEAU

[...]
 SECONDE PARTIE
 A Paris

Chez Saillant & Nyon, Libraires, rue S. Jean de Beauvais
 Veuve Desaint, Libraire rue du Foin S. Jacques
 MDCCLXXII



Le Traité Général des Pesches
 de M. Duhamel du Monceau (édition 1772)
 Médiathèque Charles de la Morandière, Granville

Avec Louis XVI, le renouveau de la Marine

Comme nous l'avons vu en relatant l'histoire de l'école d'hydrographie de Granville, Louis XVI, passionné de mer et de géographie, accorde, dès le début de son règne, beaucoup d'attention et d'argent à sa Marine.

Il se préoccupe tout à la fois de l'efficacité de l'administration maritime, du recrutement des marins, de leur formation... Il augmente le nombre et la puissance de ses navires... Pendant la Guerre d'Indépendance américaine, de 1778 à 1783, les mises en chantier sont très nombreuses. La Marine française se distingue dans ce conflit et les corsaires granvillais sont à l'origine d'actions déterminantes. Après le traité de Versailles, en 1783, la France se retrouve dans le camp des vainqueurs.

En 1785, sous l'impulsion du maréchal de Castries, son ministre de la Marine, le roi commande au capitaine de vaisseau Jean-François de La Pérouse l'une des plus grandes expéditions de son époque. Un voyage d'exploration de l'Océan Pacifique qui avait aussi pour mission de faire progresser les savoirs dans les domaines de la géographie, de la cartographie et de l'ethnographie¹.

Un autre fait illustre cette fascination qu'avait le roi pour les choses de la mer : en 1786, le 21 juin, il entreprend un étonnant voyage.

Contre l'avis de ses ministres, contre tous les usages de l'étiquette, en compagnie de son Secrétaire d'État à la Marine et du marquis de Ségur, maréchal de France, le roi quitte Versailles en carrosse pour aller voir la mer... qu'il n'avait encore jamais vue ! Il a trente-deux ans, il est roi depuis douze ans...

¹ Faut-il rappeler les mots de Louis XVI, prononcés le 21 juin 1793, avant de monter sur l'échafaud : « A-t-on des nouvelles de M. de La Pérouse ? » On apprendra plus tard que les deux navires de son expédition, *L'Astrolabe* et *La Boussole*, dont on n'avait plus de nouvelles, s'étaient abîmés dans la Mer de Corail, en 1788, du côté des îles Vanikoro, dans l'archipel des Nouvelles Hébrides (aujourd'hui le Vanuatu).

6

Louis XVI veut aller voir la mer...

À cinq heures du matin, le 21 juin 1786, Louis XVI, quitte Versailles : il va, pour la première fois de sa vie, aller voir la mer...

Le cortège royal emmené par cinquante-six chevaux prend la direction de la Normandie. Il passe à Saint-Lô puis fait étape à Valognes. Le lendemain, l'équipage reprend la route et arrive à Cherbourg dans la soirée. Mené par quatre chevaux, le carrosse du roi traverse une ville en fête...

Le 23 juin, le roi se lève à trois heures du matin pour se rendre sur le port.

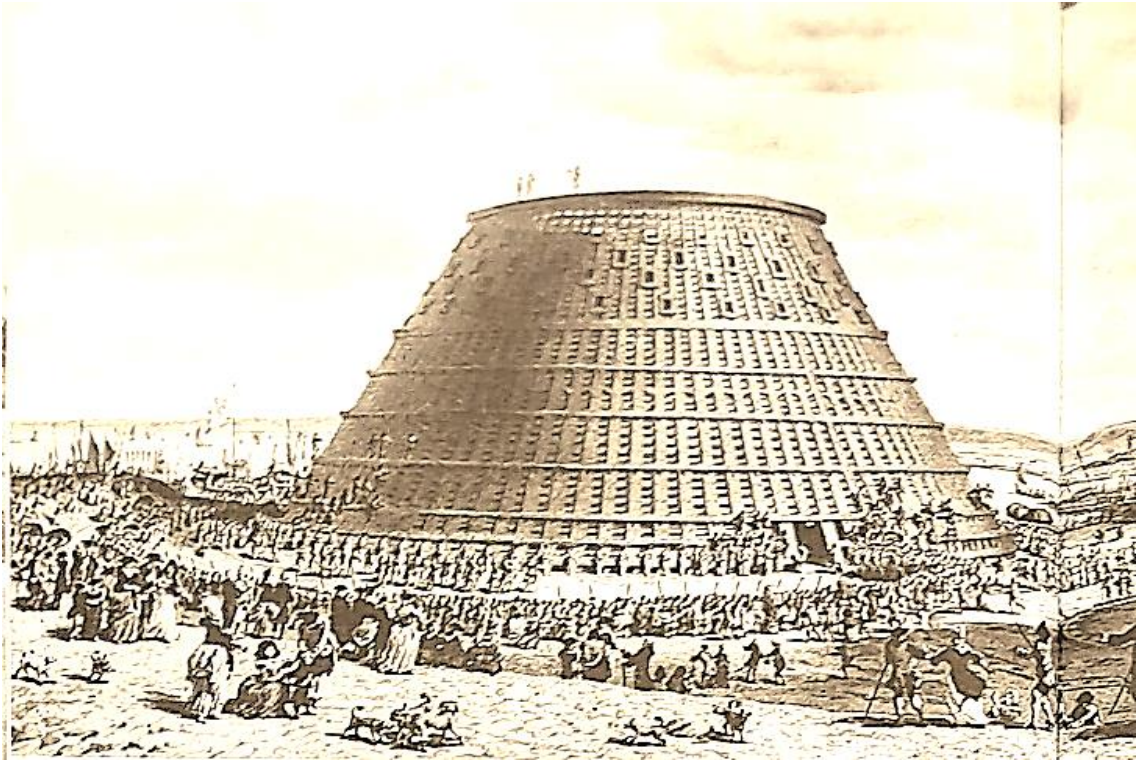
Au tout début de son règne, en 1776, il avait décidé de faire, du port de Cherbourg, un lieu sûr pour mettre la flotte royale à l'abri des attaques de la puissante marine anglaise. Ce port bénéficiant d'une large baie, l'idée, depuis bien longtemps, était de la protéger par une digue. Des travaux avaient été entrepris sous Louis XV sans jamais avoir abouti. En 1781, Louis XVI décide de donner suite à ce grand projet¹ en adoptant un système nouveau, il s'agit de construire d'immenses troncs de cônes creux en bois (de 19-20 m de haut) que l'on remplit de pierres avant de les immerger, côte à côte. On sait que Louis XVI suivait de près l'avancement des travaux sur les plans qui étaient affichés dans son cabinet de travail à Versailles.

En ce matin de juin 1786, si le roi est là, sur le port, c'est justement pour assister à l'immersion du neuvième de ces cônes. Le lendemain, il embarque à bord du *Patriote* pour assister à une revue navale. Le 25 juin, il visite quelques forts et le chantier des cônes.

Le jour suivant, à cinq heures du matin, Louis XVI quitte Cherbourg pour rejoindre Versailles et la cour. Il a vu la mer...

Oui, et ce qu'on peut aussi retenir de cet épisode, c'est le choix fait par Louis XVI d'un programme de voyage exclusivement consacré aux affaires maritimes.

¹ Plusieurs changements sont intervenus dans la technique de construction de cette digue. Nous verrons plus loin que ce chantier véritablement titanesque fut relancé en 1803 par Napoléon avec toujours cette même volonté de faire de Cherbourg un port vaste et sûr face à l'Angleterre.



Le 23 juin 1786, à Cherbourg,
Louis XVI arrivant sur le chantier des cônes
Bibliothèque Jacques Prévert, Cherbourg



La France se trouve alors dans une période de paix qui va permettre la reprise des activités marchandes et, pour les Granvillais, leur principale activité, la pêche.





Mont-Saint-Michel-La traversée

Félicie de Laborderie, aquarelle, 10 x 15 cm, 2010



La pêche aux huîtres à Granville, le retour de la pêche en 1908

Depuis des siècles, Granville tirait de la pêche sa principale richesse : Il y avait les huîtres dans la baie du Mont-Saint-Michel...

Ces huîtres étaient connues des Granvillais dès le XV^e siècle. C'est une activité hivernale qui se pratiquait d'octobre à avril. Elles se trouvaient en abondance dans la baie du Mont-Saint-Michel, au large de Cancale et dans les parages des îles Chausey. Les navires partaient en caravane. Les huîtres étaient draguées, rapportées sur la côte, où elles étaient triées et conditionnées pour la vente.

Il s'agissait d'une variété d'huître plate, la Pied-de-cheval, très prisée alors.¹

Pendant plusieurs siècles, le commerce de ces huîtres a constitué pour les Granvillais une importante source de prospérité. Il provoqua aussi de nombreux conflits, soit avec les pêcheurs de Cancale, port situé de l'autre côté de la baie, soit avec nos voisins anglais venus rôder sur *nos* bancs en toute illégalité...

Le tri et le conditionnement des huîtres était l'affaire des femmes de Granville qui tiraient de cette activité certains profits supplémentaires. Vers 1786, chaque bateau rapportait une pêche de six à dix mille huîtres², contribuant ainsi à la richesse de la ville.



La pêche aux huîtres
à Granville – le triage
vers 1900

¹ Selon Charles de la Morandière, l'appauvrissement des bancs commença vers 1860 et cette variété d'huîtres avait quasiment disparu en 1921.

À partir de 2003, à Granville, la pêche de cette huître sauvage sera relancée de façon très réglementée. Les pêcheurs renouent avec la tradition de la caravane. La présence en abondance de cette variété se confirme d'année en année.

² Pour Granville, l'apogée de cette activité se situe pendant l'hiver 1852-1853 où 188 bateaux quittent le port pour les bancs embarquant 1500 hommes. Ils en reviennent avec quatre-vingt millions d'huîtres !...

... et la morue à Terre-Neuve...

Depuis longtemps aussi, les Granvillais pratiquaient la *grande pêche*, c'est-à-dire la pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve.

Dès le XVI^e siècle, malgré la médiocrité de leur port, les marins granvillais s'aventurent sur les lointaines et dangereuses côtes de Terre-Neuve pour y pêcher la morue. Années après années, la ville avait confirmé cette vocation maritime.

Sous le règne de Louis XV (1715-1774), Granville était reconnue comme un grand port morutier. Le nombre d'armateurs se multipliait, passant en trente ans, d'une quinzaine à plus de soixante...

Évoquant ces années-là, voici ce qu'écrivit Charles de la Morandière dans son *Histoire de Granville* :

« Granville était alors une ville essentiellement et uniquement maritime. Il fallait à ses habitants ou persister malgré les pertes et les désastres, ou mourir. Bâtie sur un rocher aride et désolé entouré de trois côtés par la mer, la ville ne permettait ni un commerce agricole ni une industrie d'aucune sorte. Le long cours même était quasiment interdit par suite des défauts d'un port ouvert aux vents de suroît¹ ou l'échouage obligatoire sur un sol dur fatiguait horriblement les navires un peu fins de forme. Seule la grande pêche, à laquelle les hommes du quartier étaient habitués de longue date, apparaissait comme la spéculation unique si on ne voulait pas se laisser réduire à la misère.

Le métier de la mer était le seul connu ou même possible.

En dehors des artisans nécessaires, les habitants étaient tous soit armateurs, ou capitaines, ou matelots, ou ouvriers en construction navale et accessoires.

D'ailleurs l'arrière-pays présentait un sol peu fertile, quoi que l'on puisse penser aujourd'hui. Les rapports des subdélégués en font foi, ainsi que les cahiers de doléances aux États-Généraux. Les habitants de toute la région étaient donc forcés de se tourner vers la mer et de chercher dans notre port les moyens de subvenir à leur subsistance ainsi que celle de leur famille.

Cependant la navigation dans les mers très dures, dans des parages dangereux et guère exploités, un port mal outillé et mal abrité, tout concourait à rendre le métier de la mer des plus pénibles. Pour maintenir l'industrie de la grande pêche, il fallut donc à nos ancêtres une ténacité sans pareille. »

Non seulement ils eurent cette ténacité pour maintenir cette activité, mais ils la portèrent au plus haut niveau sous le règne de Louis XVI.

¹ Vents de sud-ouest.

Les terre-neuvas de l'époque utilisent déjà deux formes de pêche : la pêche sédentaire qui se pratique à partir des côtes de l'île de Terre-Neuve, les morues étant salées et séchées à terre et la pêche errante qui se fait au large, sur les bancs, le navire morutier se déplaçant pour rejoindre les meilleures zones de pêche.

Toujours selon notre historien granvillais, « Granville atteint à ce moment son plus haut degré de prospérité. Le résultat des efforts ardents poursuivis par ses habitants apparaît clairement. Malgré les guerres, malgré les pertes, les deux plus belles années que la ville ait jamais connues au point de vue de ses armements maritimes, c'est-à-dire de sa vie même, se placent en 1776 où le port expédia 110 bâtiments soit aux bancs, soit à la côte de Terre-Neuve et en 1786 où il en expédia 105. »

C'est très précisément le moment où commence, à treize ans, l'aventure de notre jeune Nicolas Antoine Girard.

Dans la société maritime, par tradition, on estime qu'un garçon ne peut être un bon marin que s'il commence tôt à aller en mer, dès dix ans quelquefois... À bord, le jeune mousse remplit les tâches les plus pénibles et les plus dévalorisées. On parle peu, le jeune doit s'aguerrir, il est souvent durement puni, frappé...

La formation par l'expérience, comme principe

En 2011, un colloque au Havre fut précisément organisé sur le thème de l'histoire de l'enseignement maritime.

Dans sa communication intitulée : "Apprendre tous les jours pour entrer dans la quatrième dimension, devenir marin pêcheur", Aliette Geistdoerfer parle ainsi du mousse : « Il doit obéir, observer, écouter, savoir reproduire. Il doit aussi apprendre à *lire* la mer.

Plus loin elle précise : « Regarder la mer, le terrien ne voit rien, il n'a rien à voir, les marins ont appris à la "lire", l'entendre, dialoguer et répondre à la mer car leur vie, leur travail dépendent de leurs capacités à répondre, à court et à long terme, aux signaux reçus et à en mémoriser les effets pour prévoir et ainsi construire ses savoirs. »

Et voilà pourquoi, le 6 avril 1785, à la veille de ses quatorze ans, Nicolas Antoine, embarque pour sa première campagne à Terre-Neuve. Il quitte les siens, et le confort de la maison familiale de la rue Notre-Dame pour de longs mois. À bord, comme les jeunes mousses, il va découvrir, la rudesse d'un apprentissage, la promiscuité, l'inconfort, les tempêtes, le vent glacial...

Il ne part pas exactement comme *mousse* ; il est embarqué comme *volontaire*. Cette fonction ne correspond pas à un grade dans la hiérarchie de l'équipage d'un navire. C'est le nom qui est donné à un jeune embarqué, fils de navigant ou d'armateur, destiné à devenir plus tard, capitaine de navire. Il va acquérir expérience, savoirs et savoir-faire mais son sort, à bord, est souvent le même que celui des mousses, cela dépend, avant tout, de la volonté du capitaine.

Ce dernier a, quant à lui, l'obligation d'apporter au *volontaire* un solide complément de formation à la fois technique et pratique. Chaque campagne doit permettre au jeune marin d'améliorer ses connaissances et d'élargir son expérience.

Dans ses mémoires, Georges-René Pléville Le Pelley¹ décrit sa situation, sur le *Taurigny*, en avril 1739, lors de son premier embarquement à douze ans... *Dès le jour de notre départ, loin de remplir les fonctions de ma qualité (celle de volontaire) je fis celle de mousse, comme fils du matelot. [...] On ne me donna même pas le temps d'être malade de la mer et on m'accoutuma bientôt à monter aux voiles.*

Ainsi peut-on reconstituer les conditions que connut Nicolas Antoine lors de son premier embarquement sur la *Concorde*, puis sur la *Marie-Louise*.

C'est au fil de ses voyages que notre jeune volontaire complète les premiers enseignements qu'il avait reçus à l'école d'hydrographie de Granville.

La qualité de cette formation des marins par l'expérience acquise dans les campagnes de pêche à Terre-Neuve était largement reconnue. En témoigne cette appréciation d'un inspecteur général des classes, le sieur Arnoul, dans une lettre adressée au ministre de la Marine le 21 octobre 1693 : *il suggère d'envoyer sur un morutier, pour une centaine d'hommes d'équipage, 80 hommes qui n'auront jamais été en mer et qui l'année d'après seroient bon matelots parce qu'il n'y a pas d'exercisse qui instruisse plustot que les voyages de Terre-Neuve.*

¹ *Mémoires d'un marin granvillais Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)* Michèle Chartrain, Monique Le Pelley Fonteny, Gilles Désiré Dit Gosset. Ce fameux marin granvillais, fut d'abord un très jeune terre-neuvas avant de s'illustrer à bord de navires corsaires. Ses compétences et son expérience le portèrent au poste de Ministre de la Marine et des Colonies sous le Directoire.

Depuis Colbert, le *Système des classes*

Nous venons d'évoquer la lettre d'un inspecteur des classes à son ministre, il est temps d'exposer brièvement ce qu'était le *Système des classes* qui, en 1795, pendant la Révolution, avait pris le nom d'*Inscription maritime*.

Il fut institué par Colbert en 1681 pour assurer le recrutement des équipages des vaisseaux du roi.

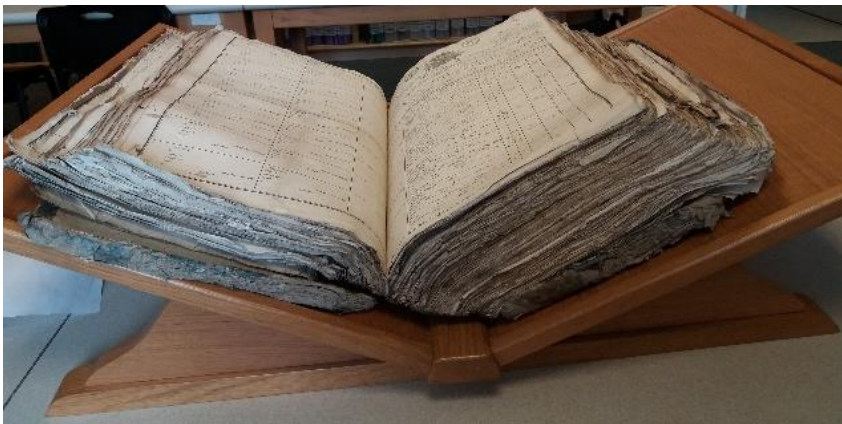
La Marine royale, à l'époque, avait besoin d'hommes pour la construction, l'entretien, et la manœuvre de ses vaisseaux de guerre ; le recrutement était difficile.

Le système qui avait été mis en place visait tous les gens de mer. Inscrits dès leur premier embarquement sur un registre (*la matricule*) du quartier maritime dont ils dépendaient, les marins faisaient l'objet d'un suivi par l'administration maritime durant toute leur vie professionnelle.

Inscrits comme marins du secteur marchand, ils étaient enrôlés en cas de besoin sur les navires de guerre. L'alternance imposée était de deux ans dans le secteur marchand pour un an dans la Marine royale. C'est en 1687 que Granville avait été dotée d'un bureau pour le service des classes.

Les contraintes apportées aux marins par ce système s'accompagnaient de mesures sociales en leur faveur (retraite, pension versée aux invalides, secours aux familles...) faisant, du marin, un citoyen à part. Mais le métier était dur.

L'inspecteur Arnoul, déjà cité plus haut, considérait Granville comme l'un des quartiers maritimes les plus intéressants à cause du grand nombre de matelots que l'on y trouvait et que l'on pouvait y former.



Un registre des rôles d'équipage
Archives maritimes de Cherbourg

C'est aussi ce qu'écrira, dans son *Histoire de Granville*, Charles de la Morandière évoquant cette période qui nous intéresse, les premières années du règne de Louis XVI.

« Granville était alors une pépinière d'hommes de mer. La pêche à Terre-Neuve était une rude école et les paysans de la région trouvaient en s'engageant sur les bâtiments granvillais qui allaient à la côte de Terre-Neuve, de quoi subvenir à leur subsistance et à celle de leur famille, ce que le travail de la terre ne leur permettait pas toujours. »

Nicolas Antoine embarque sur la *Concorde*



Nicolas Antoine
Portrait de jeunesse
Collection familiale
Photo Pierre Goureau

Enfant, il avait sûrement rêvé de voyages en longeant la grève où se construisaient les grands morutiers. Il avait sans doute aussi, chaque année, en avril, partagé la grande effervescence qui régnait sur le port, au départ des navires pour les eaux glacées de Terre-Neuve.



Lucien Guyon Le Bouffy
Huile sur toile 42 x 54 cm, 1999

Mais, ce matin-là, le 6 avril 1785, il est prêt, lui aussi, pour le départ, il n'a pas 14 ans... Nicolas embarque sur la *Concorde*, un morutier de 169 tonneaux armé par Jacques Le Marié des Landelles, un puissant armateur granvillais. L'équipage est constitué d'une cinquantaine d'hommes. Le capitaine du navire, Barthélémy-Pierre Jourdan, a trente-deux ans et comme nous l'avons dit précédemment, sa famille est apparentée à celle des Girard.

En ce printemps 1785, une centaine de morutiers dont la *Concorde*, vont quitter le port de Granville pour Terre-Neuve.

Avant le départ, l'embauche fait d'abord l'objet d'un contrat oral suivi d'un contrat écrit passé devant notaire et pris en compte par les services maritimes. La rémunération inclut une partie fixe et une partie proportionnelle au produit de la pêche. L'armateur verse une avance¹ lors de l'armement du navire. Celle-ci permet aux mousses et aux novices d'acheter leur équipement, pour les autres, de le renouveler² et pour tous de faire la fête avant le grand départ...

Outre le hamac et ses accessoires, les pièces maîtresses en sont une veste chaude et une paire de bottes. Le tout vient prendre place dans un coffre personnel embarqué quelques jours avant le départ.

Le capitaine est assisté d'un ou deux seconds. Les marins embarqués relèvent de plusieurs catégories : il y a les matelots qualifiés qui occupent à Terre-Neuve des fonctions précises lors des installations ou dans le traitement de la morue. Il y a les pêcheurs qui, chaque matin, sur leurs chaloupes, quittent la côte pour les bancs. Le *calfat*³, le charpentier, le maître de voiles... sont en charge de l'entretien du navire. Les matelots assurent les opérations de manœuvre, de gréement et d'entretien du bord ; aux escales, ils aident au chargement et au déchargement. Embarqués en grand nombre sur les terre-neuviens, les *graviers*⁴ (ou *peltas*) assument, dans le traitement de la morue, les tâches les plus élémentaires et souvent les plus pénibles. Les novices et les mousses, sans tâche spécialisée, sont, eux, corvéables à merci. L'équipage est éventuellement complété de quelques *volontaires* dont nous avons parlé plus haut. C'est le cas de Nicolas Antoine, quand il embarque sur la *Concorde*.

¹ Souvent, une grosse partie de la somme s'envole dans les derniers jours qui précèdent leur départ ...

² Nous verrons plus loin dans ce récit qu'une partie de l'équipement individuel sera confectionné, par les marins eux-mêmes, durant la traversée.

³ Assure les opérations garantissant l'étanchéité de la coque du navire et des chaloupes de pêche.

⁴ Travailleurs chargés des opérations de manutention : pelletage du sel, séchage de la morue...

On part pour six mois...

Il faut bien sûr emporter de quoi nourrir l'équipage pendant six mois : des tonnes de biscuits de mer, de pommes de terre, du lard salé, des sacs de farine, des légumes secs, du sucre, du bœuf salé, du café, des barriques d'eau douce, des milliers de litres de cidre, de vin, d'eau de vie et enfin, pour disposer d'un peu de viande fraîche, on embarque aussi des animaux vivants (volailles, cochons...). Voilà pour l'alimentaire.

Nous ne disposons pas d'une liste des denrées embarquées sur un morutier pour une campagne de six mois à Terre-Neuve à la fin du XVIII^e siècle mais voici la liste de provisions embarquées en 1906, par le terre-neuvier *Duquesne* de Fécamp pour huit mois de navigation¹.

29 640 litres de cidre	500 kg de bœuf en conserve
2 640 litres de vin	350 kg de beurre
1 200 litres d'eau de vie	200 kg de graisse
7 000 kg de biscuits de mer	200 kg de sucre
2 000 kg de pommes de terre	120 kg de café
500 kg d'oignons	10kg de thé
50 kg de potage	60 kg de lait condensé
200 kg de lard salé	1 000 œufs
Sacs de farine, jambon, fromage, légumes secs	



Chargement de sel

Trois-mâts goélette Terre-neuvier 1925
Longueur 43,86 m, largeur 9 m
Maquette exposée au Musée des Terre-Neuvas de Saint-Malo

¹ Michel Hébert, *Les métiers d'autrefois*, éditions Charles Corlet, 2013.

On charge aussi évidemment tout l'équipement nécessaire à la bonne marche du navire ainsi que tout ce qui est indispensable pour la pêche (ancres, avirons, bouées, hameçons...). Les chaloupes, une vingtaine, sont entreposées sur le pont.

S'ajoutent des matériaux qui, à l'arrivée sur la côte, serviront à la construction des installations et, enfin, d'une importance capitale, dans la cale, le sel pour le traitement de la morue... autour de 300 tonnes...

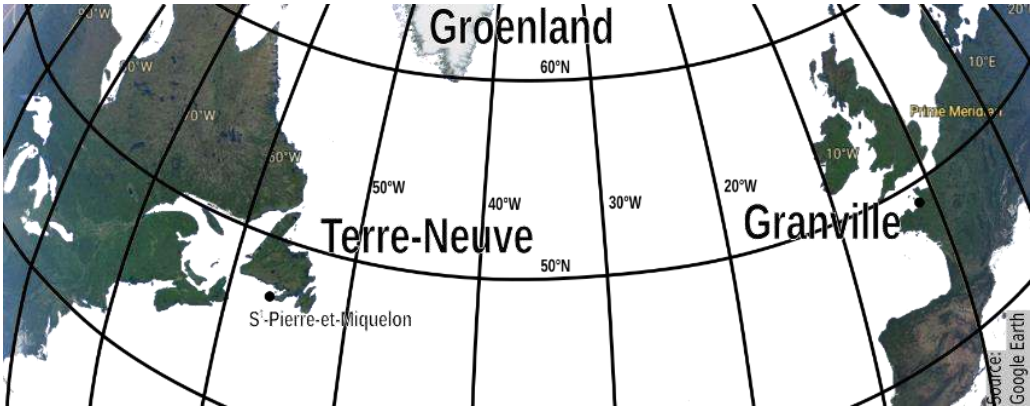
Tout est prêt, c'est le départ. Nicolas Antoine savait-il déjà qu'il ne reverrait Granville et sa famille qu'en avril de l'année suivante ?



Dans le port de Granville, embarquement des terre-neuvas

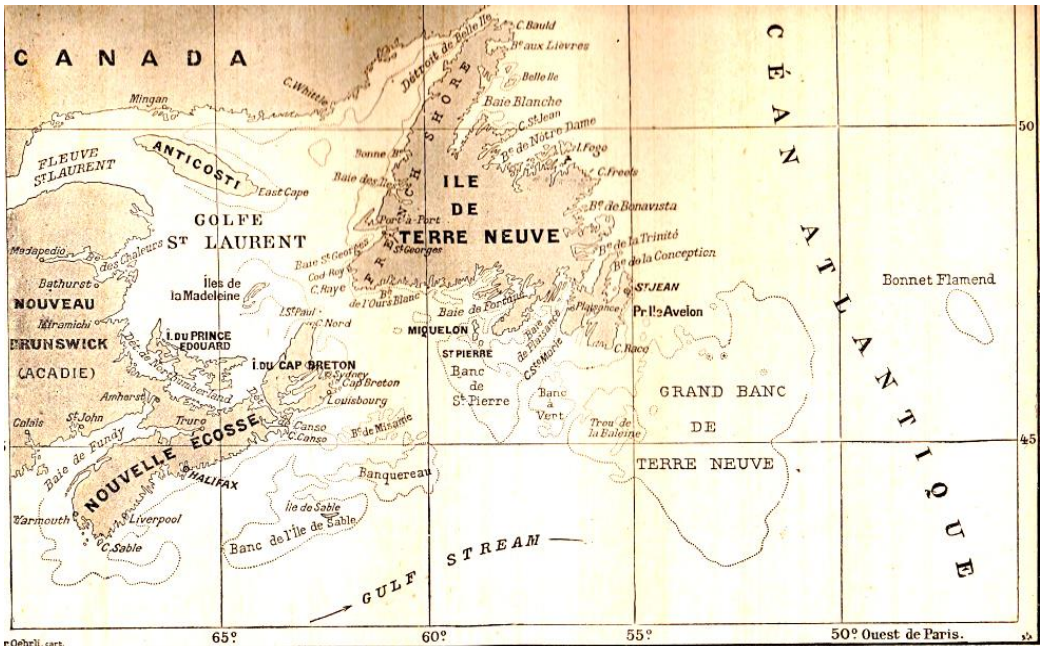
Richard Leblanc (1882-1953)

Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville



Sur l'illustration ci-dessus figurent les méridiens et parallèles terrestres. On voit que, contrairement à une idée répandue, Terre-Neuve n'est pas une contrée plus septentrionale que la France. Son climat est simplement plus froid en raison du courant marin qui la borde (le Labrador), et qui vient de l'Océan arctique.

La distance entre la France et Terre-neuve est de 4 300 km.



Source : Nos pêcheurs de haute-mer, A. Acloque, Tours, Mame, 1900.

La vie à bord

Il faudra de 45 jours à 2 mois pour atteindre les côtes de Terre-Neuve, un voyage difficile en Atlantique nord où soufflent souvent des vents contraires.

Dans les ouvrages portant sur les campagnes de pêche à Terre-Neuve, on parle peu de la vie à bord pendant ce mois de traversée. Ceci rend particulièrement intéressant le témoignage de Pierre Romain Desury (1795-1857)¹. Ce capitaine de navire de Saint-Brieuc effectua une vingtaine de campagnes de pêche à Terre-Neuve. Peu de temps après son dernier voyage, il entreprend de faire un récit très détaillé des opérations auxquelles on se livre dans cette pêche depuis les préparatifs du voyage jusqu'au retour au port.

C'est ainsi qu'on découvre les occupations des marins, à bord, pendant ce mois de traversée :

Chaque matin, on doit faire nettoyer partout ; soigner la volaille et les bestiaux,

[...] Dès qu'on est à la mer, la bordée qui a le quart, de 4 heures à 8 heures du matin, reçoit une ration d'eau-de-vie, qui est d'un 20^e de litre par homme. Les voiliers, charpentiers, tonneliers, etc. reçoivent journellement cette ration, parce qu'ils sont toujours occupés, les voiliers à faire les voiles pour les bateaux pêcheurs, les tabliers d'habilleurs et de décolleurs², des guêtres pour les saleurs, les traîneurs³ et les mousses, des sacs à clous, des teaux⁴ pour les seines⁵, à entretenir la voilure du navire, etc. Les charpentiers montent les bateaux pêcheurs, les mettent à même de prendre la pêche ; les calfats les calfatent. Les tonneliers font seaux à point,

¹ Notice sur la navigation et la pêche de la morue sur la côte de l'île de Terre-Neuve.

² Le décolleur est chargé de trancher la tête de la morue, lui ouvrir le ventre et la vider, l'habilleur (ou trancheur) enlève l'arête et met la morue à plat.

³ Le traîneur est un jeune qui, sur un traîneau, transporte les morues d'un poste de travail à l'autre.

⁴ Les teaux (ou tauds) sont des bâches de protection.

⁵ Les seines (ou sennes) sont des filets.

gamelles, bidons, gamelots¹ beurriers, carbillons², seaux à bosse³, seaux et bailles d'étales⁴, etc. Les gens de quart garnissent les aussières⁵, les mannes⁶ à décolleurs, les mannes à sel et à laver, font des flottés de liège pour les seines, des filets qu'on appelle sacs à morues, d'autres appelés salbardes, des rêts à harengs. On profite des jours de beau temps pour ces travaux.

[...] À mi-traversée, chaque habilleur reçoit un couteau, de l'étoffe appelée frise pour faire une moufle, de la toile pour faire des manchons. Le décolleur reçoit un couteau, une paire de gants, aussi de la toile pour manchons. Tous ces hommes s'empressent, quand ils ne sont pas de service sur le pont, de confectionner ce qui leur est nécessaire pour leur état à Terre-Neuve. Après avoir préparé leurs manchons, leurs gants et leurs moufles, ils font des chapeaux de paille, qu'ils recouvrent de vieille toile, sur laquelle ils mettent du goudron ; ils réparent et font même des effets⁷.

Et pour la cuisine ?

Sur cette question, voici ce qu'écrit le capitaine Desury :

Pour faire à manger, presque toujours un homme de l'équipage se présente de bonne volonté, et alors on a l'habitude de lui donner sept mètres de toile rondelette, pour faire une culotte et une vareuse (sorte de blouse) et aussi, chaque matin, une ration d'eau-de-vie, qui est ordinairement d'un 20^e de litre. Cet homme prend alors le nom de coq. Si personne ne se présente, le capitaine désigne deux hommes par semaine pour faire à manger et, chaque semaine, on les remplace par deux autres ; alors point de culotte ni de vareuse.

¹ Les gamelots sont des grandes écuelles servant au repas des matelots.

² Les carbillons sont des boîtes.

³ Ce type de seau était fabriqué, déformé d'une bosse, pour permettre de le caler plus facilement.

⁴ Les bailles d'étales sont des baquets pour les filets.

⁵ Les aussières (ou haussières) sont des gros cordages servant à l'amarrage d'un bateau.

⁶ Les mannes sont des casiers en osier.

⁷ Effet signifie vêtement.

Le sort des mousses entre les mains du capitaine...

Le capitaine est maître à bord et seule autorité pendant toute la durée de la campagne de pêche. Ainsi, dès l'embarquement, le sort des mousses, et des volontaires qui lui sont confiés, est entre ses mains. Son rôle est déterminant.

Nombreux sont les témoignages des souffrances endurées par ces jeunes enfants embarqués quelquefois dès l'âge de onze, douze ans dans l'aventure des terre-neuvas... Les conditions de ces campagnes de pêche sont particulièrement dures et, pour ces jeunes, s'y ajoute la maltraitance souvent banalisée. Cela durera jusqu'à l'époque moderne¹...

En 1837, dans la revue *La France maritime* Fulgence Girard parle du sort des mousses « Être mousse, c'est pour l'enfant de nos côtes faire le premier pas dans l'âpre et rude carrière que, matelot, il doit parcourir un jour. [...] Le mousse a mis à peine le pied sur le bâtiment où il doit servir, qu'il tombe sous la sujétion brutale du dernier des matelots. [...] S'il ne veut attirer sur lui de nouveaux coups accompagnés de grossière ironie, il faut qu'il se taise, il faut qu'il sourie à leurs durs traitements ; s'il veut pleurer, il faut qu'il se cache. »

Mais revenons en avril 1785, quand Nicolas Antoine prend la mer, pour la première fois, embarqué comme volontaire sur la *Concorde* et découvrant le métier ... Ce fut sûrement une bien rude traversée... Il n'a pas écrit le récit de ses premières expériences à bord, mais sans doute, en a-t-il parlé en famille ...

¹ Il suffit, pour s'en convaincre, de lire dans l'ouvrage *Avec les bagnards de la mer* les pages saisissantes écrites par le Père Yvon. Aumônier des terre-neuvas, il fit plusieurs campagnes entre 1930 et 1939 et témoigne. Il en est aussi question plus loin.

Voici sur le sujet, au terme de vingt ans de navigation, les conseils que donnait le capitaine Desury déjà cité :

Brutaliser les hommes le moins possible, sans les conduire avec mollesse.

Ne pas laisser les plus forts faire la loi aux faibles, comme on le voit quelquefois, sans cependant défendre par là, quelques petites farces propres à dégourdir les jeunes gens.

Dans ses *Mémoires*, Georges-René Pléville Le Pelley, témoigne à plusieurs reprises, de ces brutalités à bord. Embarqué comme volontaire, il nous fait partager son quotidien.

Au cours de son deuxième voyage à Terre-Neuve, en 1740, sur la *Ville de Québec*, destination le Canada, Georges-René Pléville Le Pelley était témoin du comportement indigne du capitaine Haudet, à l'égard d'un novice. Il en fait le récit que nous rapportons ici.

Il avait un neveu, bon enfant mais mol. [...] Un jour, près d'Anticosti, nous traversions une rouelle [portion de glace] de banquise. Un coup de vent violent nous força de serrer le grand hunier. J'arrivai le premier sur la vergue. Le capitaine força son neveu de monter. Il arriva sur la hune [sorte de chapeau en haut du mât] mais il y resta, et son oncle l'aperçut, cria, gronda, mais n'obtint rien. Nous fîmes notre opération. Le froid était si vif et la toile étoit si gelée sur la hune, je criai du secours. On nous en envoya et nous descendîmes ce malheureux jeune homme sur le pont avec des cartahus [cordages] et dans une baille [baquet]. Son oncle le fit camper aussitôt dans une barrique pleine d'eau, pour l'accoutumer au froid disoit-il. Mon amitié, l'humanité me mirent hors des gonds. Je traitai ce capitaine justement de barbare, de féroce, d'indigne chef. Pour réponse je fus frappé du pied et de la main. On m'arrêta. Je l'eusse égorgé et me serois jetté à la mer ensuite. Je fus mis aux arrêts et son neveu faillit mourir.

À la lecture des *Mémoires de Georges-René Pléville* nous apprenons que, quelques temps après ces faits, pour cause d'avarie, le navire la *Ville de Québec* avait été obligé de relâcher sur un point de la côte. Georges-René fut autorisé à aller s'y promener. Il prit alors la décision de désertier. Il marchera cinquante-cinq jours dans la forêt canadienne, souffrant de la faim et courant mille dangers avant d'être recueilli, épuisé, par une famille canadienne. Il ne retrouvera la France que trois ans plus tard, après de multiples péripéties.

Chaque voyage est une aventure et, à l'approche de Terre-Neuve, la banquise...

Dans ses Mémoires, Georges-René Pléville Le Pelley n'hésite pas à affirmer que *Cette navigation forme les meilleurs officiers et les capitaines les plus expérimentés dans la tactique. En effet, partant depuis février en avril pour le banc ou l'île de Terre-Neuve les traversées sont toujours dures, coups de vent sur coups de vent, mer toujours affreuse, brouillards presque continuels. [...] Il faut arriver à la banquise et la percer si c'est possible.*

Sitôt qu'on l'aperçoit, on l'approche de très près pour la côtoyer quelquefois pendant cent vingt lieues, pour y chercher un passage. Une vigie en haut des mâts aperçoit-elle une clairière, on va la chercher à voiles aisées. Le capitaine, l'œil fixé sur les glaces, commande sa manœuvre et son gouvernail à chaque instant.

Icy, il faut serrer le vent toutes voiles dehors pour doubler une glace. Dans le même instant, jour parait se faire au vent : il faut revenir subitement au plus près. Le passage aperçu se ferme tout à coup. [...] Quelquefois, on est serré dans la banquise comme dans un mur et on ne sait où les courants vous mènent. [...]

Toutes les manœuvres dans la banquise se font avec une rapidité étonnante. On n'a jamais pour évoluer qu'une longueur de six à dix toises¹. La moindre erreur fait périr corps et biens.

Quand la mer fait blanchir les vagues...

Pierre Romain Desury évoque, lui aussi, les terribles dangers de la banquise. Il fait le récit de naufrages dont il fut le témoin². *Les glaces, les brumes épaisses rendent alors la navigation bien dangereuse, surtout la*

¹ Une toise correspond à environ 1,80 m.

² Dans ce rapport de Pierre Romain Desury dont nous avons cité déjà plusieurs extraits, l'auteur ne donne pas la date de ces naufrages. Ils pourraient être survenus entre 1815 et 1850.

nuit quand la brise est fraîche et que la mer fait blanchir les vagues qui ressemblent alors parfaitement à des morceaux de glace, et si malheureusement on se méprend et que l'on se heurte avec force contre un de ces glaçons, cette glace fait un trou au navire qui s'abîme presque aussitôt. Nous avons vu deux navires montés de 160 hommes, être engloutis ainsi. Une trentaine d'hommes se jetèrent sur les glaces et furent sauvés le lendemain par d'autres navires. Trois malheureux restèrent sept jours sur les glaces et parvinrent à prendre terre en allant de glaces en glaces, et ce ne fut qu'après avoir passé quatre jours sur une pointe, qu'ils furent recueillis par une embarcation anglaise. De quoi avaient-ils vécu pendant tout ce temps ? De poules noyées qu'ils avaient trouvées sur l'eau. [...] Quand les glaces ne paraissent pas très serrées, on cherche passage, on s'enfonce parmi ; alors il arrive quelquefois que les glaces se rapprochent et pressent tellement le navire, qu'elles le soulagent. On voit rarement alors des accidents. On serre toutes les voiles et on attend qu'elles s'écartent de nouveau. Cependant nous avons vu un navire fatigué au point qu'il se fit une voix d'eau considérable ; il se remplit d'eau, mais ne coula pas de suite ; il était soutenu par les glaces et comme il se trouvait plusieurs bâtiments peu éloignés, serrés comme lui par elles, on enleva de ce navire, des vivres, les coffres de l'équipage, beaucoup d'objets de pêche, les ancres, les chaînes, etc. Toutes ces choses furent traînées à bord des autres navires, par-dessus les glaces.[...] Les brumes sont tellement épaisses qu'on se parle sans pouvoir distinguer le navire auquel on parle. On tire des coups de fusils, on sonne les cloches, on corne dans une trompe en fer blanc, qui fait beaucoup de bruit, afin de ne point se perdre.

En 1826, deux navires granvillais font naufrage : cent cinquante-neuf marins périssent

Dans son *Histoire de Granville*, Charles de la Morandière évoque deux naufrages qui ont coûté, ensemble, la vie à cent cinquante-neuf marins...

Voici ce qu'il nous rapporte : « En 1826, un double sinistre vint jeter le deuil parmi les familles de marins de Granville et de Cancale. À quelques jours

d'intervalle, le 26 mai et le 2 juin, la *Nathalie* et la *Belle Julie* sombrent dans les glaces aux abords de Terre-Neuve.

Le naufrage de la *Nathalie* est resté célèbre dans les annales maritimes par un incident particulièrement dramatique : le second, Houite, réfugié avec deux matelots sur un glaçon erra pendant dix jours sur ce radeau improvisé avant d'être recueilli mourant de faim ainsi que ses deux compagnons par un bâtiment anglais.

La *Nathalie* perdit cinquante et un hommes sur soixante-treize et la *Belle-Julie* cent huit sur cent quarante-trois, malgré la proximité de deux autres morutiers de Granville qui vinrent aussitôt à son secours. »

Aux dangers de la banquise s'ajoute *la course au havre*.

La course au havre...

Arrivant sur les côtes de Terre-Neuve, chaque capitaine de navire est en quête d'un havre où il s'installera pour toute sa campagne de pêche. Certains havres sont plus convoités que d'autres : la conformité et les caractéristiques de la côte, les ressources en bois, les conditions du mouillage... Tout compte... Quant aux capitaines, s'ils avaient disposé d'un bon havre lors d'une précédente campagne, ils apprécient de le retrouver et, peut-être, de profiter de leurs installations encore en place...

Charles de la Morandière décrit comment se faisait ce choix du havre jusqu'à la Révolution¹.

« Tous les bâtiments terre-neuviens qui se rendaient au Petit Nord, devaient aborder au havre du Croc appelé aussi du Petit Maître, situé sur la côte Est, un peu au-dessus de l'île de Groix. Le premier arrivé choisissait le poste qui lui semblait le meilleur et le notait sur une feuille de papier qu'il affichait au havre du Croc. Les capitaines qui accostaient ensuite choisissaient à leur tour le poste qui leur convenait et le notaient à la suite sur la feuille. Ainsi, tout bâtiment arrivant au havre du Croc savait, par la liste ainsi affichée, les postes déjà occupés et ne pouvait se diriger que sur un poste encore libre. Toute discussion devenait ainsi impossible, d'autant plus que dans chaque havre le capitaine arrivé le premier se voyait octroyer le droit de trancher tous les différends susceptibles de s'élever entre ses collègues. »

¹ De nouvelles dispositions, dont nous parlerons p. 233, seront mises en place fixant l'attribution des havres avant le départ des navires en campagne.

En conséquence, à l'approche du French-Shore¹, si le vent le permettait, les capitaines se lançaient dans une course pour atteindre, le premier, la côte. Il arrivait même que, quel que soit le temps, les chaloupes soient mises à la mer alors que le navire était encore loin des côtes ; tout cela, pour arriver le premier...

Dans cette course au havre, six hommes en péril...

Voici le témoignage d'Eustache Le Pelley Fonteny² alors capitaine du terre-neuvier la *Marie-Julie*.

Lors de sa campagne de pêche de 1773, pour être le premier à prendre position sur le havre, le capitaine envoie un canot avec six marins volontaires. Ils doivent se frayer un chemin parmi les glaces pour atteindre la côte mais il y a de la brume et la nuit tombe...

Je désirais bien du fond du cœur que quelqu'uns se proposassent d'aller prendre havre par-dessus les glaces, mais je ne voulais pas que ce projet vinsse de moi. Soit qu'on me devinât, six de mes gens vinrent se proposer d'y aller. Alors je les équipais de toutes les choses nécessaires pour franchir cet espace. Je leur donnai mes instructions et mon bultin.

À deux heures de l'après midy, de la tête des mats, j'estimois qu'ils n'étaient encore qu'à moitié chemin pour gagner la terre. À la fin du jour, nous les voyons à peine mais la terre me paraissait encore éloignée d'eux. Alors, je me repenti d'avoir fait cette expédition pour courir les risques de perdre mes six hommes.

Vers huit heures du soir, le vent passa au nordwest, grand vent, tems couvert. La banquise s'éparpilla et se déclava. Je tins toujours la bordée de terre comme pour aller à eux. Je mis des feux aux extrémités des mâts et, de

¹ Nom donné à la zone de pêche concédée par l'Angleterre à la France à partir de 1713. Ces autorisations d'installations et de pêche réservées aux terre-neuvas français seront maintenues jusqu'en 1904. Cette zone est détaillée plus loin.

² Dans ses *Mémoires*, Eustache Le Pelley Fonteny (1745-1820), capitaine granvillais, plus tard armateur et consul de Granville, nous livre un témoignage passionnant sur les navigations et le quotidien des terre-neuvas au XVIII^e siècle.

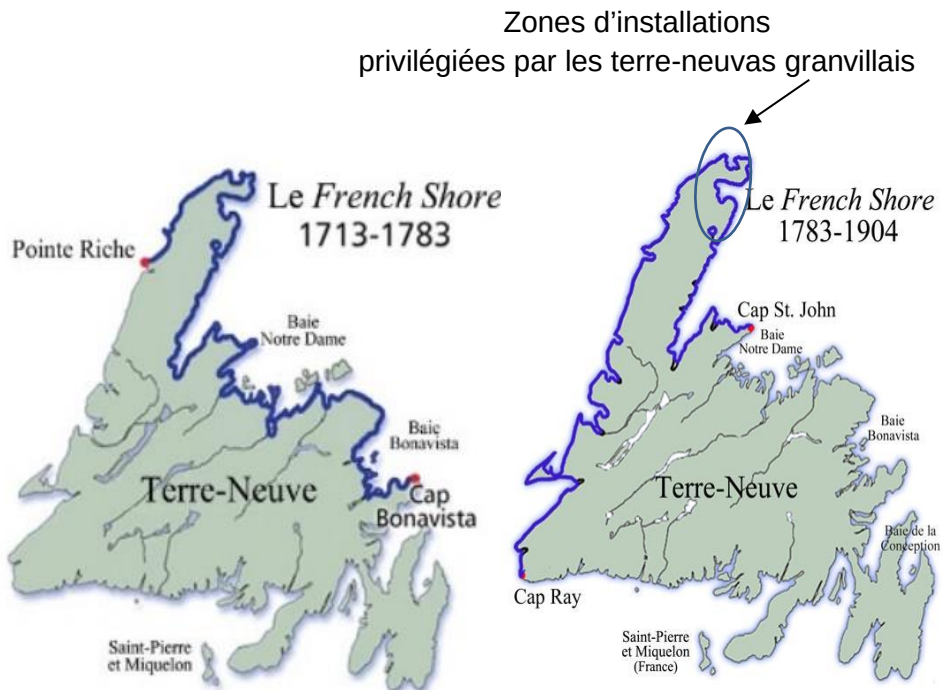
pose en passe, je faisais tirer des coups de canon. Du haut des mâts, on voyait faiblement leur feu et celui des coups de fusil qu'ils tiraient. Il nous semblait qu'ils se dirigeoient sur nous autant que les glaces le leur permettoient. Vers minuit et une heure, il vint à calmer. Les vents passent au sud-est en beau tems. La banquise qui était éparsée se reclave. Je mis dehors quatre [chaloupes] que j'avais de monté à bord, que j'armai précipitamment avec ordre de faire des routes différentes pour tâcher de les rejoindre. Je laisse toute la nuit mes feux aux extrémités des mâts. Ces six hommes avoient dirigé leur route sur nous et avoient abandonné le projet de se diriger sur la terre. J'avouerai que j'eu toute la nuit bien des trances et me promit de ne plus faire de pareille faute. Vers huit heures du soir, le vent passa au nord-est, grand vent, tems couvert.

Au point du jour que je désirois bien, j'ai vit mes bateaux à des distances différentes. Au grand jour, je distinguai mes six hommes qui faisaient route sur moi et qui trouvèrent sur leur chemin un des quatre bateaux, à bord duquel ils s'embarquèrent bien harassée. Je fis signal aux bateaux de venir à bord. Je les embarquai.



Le French shore

Depuis longtemps, les guerres qui opposaient l'Angleterre à la France provoquaient contestations et affrontements autour des droits d'installation et de pêche sur les côtes de Terre-Neuve.



Source : website HERITAGE NEWFOUNDLAND & LABRADOR

En 1714, après le *Traité d'Utrecht* signé par l'Angleterre et la France au terme de la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714), dans le camp des vaincus, la France perdit toutes ses colonies américaines, elle dut reconnaître la souveraineté des Anglais sur l'île de Terre-Neuve et abandonner la pêche sur la côte sud. Elle garde un droit de pêche et de sècherie sur une grande partie de la côte Est (le *French Shore*) à condition qu'il n'y ait pas d'établissements permanents et que les pêcheurs quittent ces rivages à la fin de la saison de pêche.

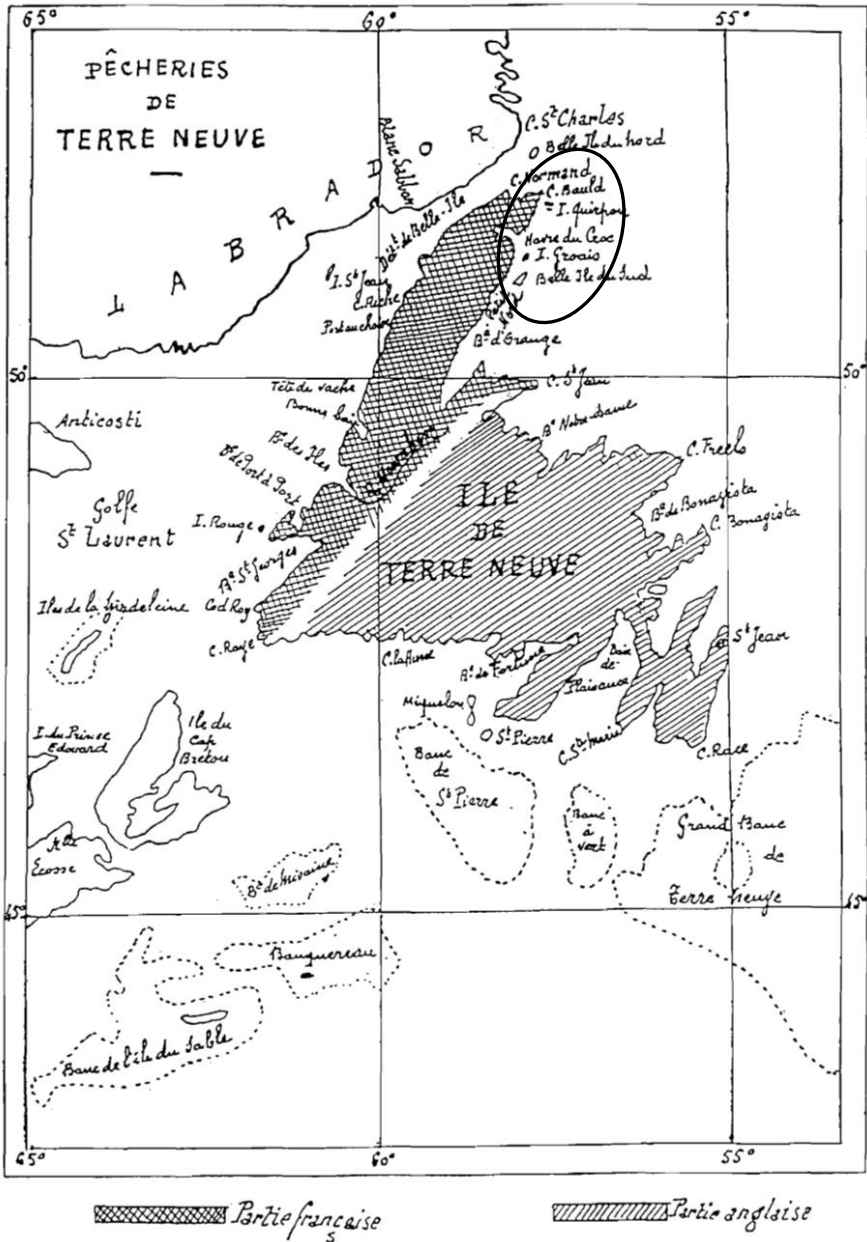
À la fin de la Guerre de Sept ans, en 1763, la France fut de nouveau dans le camp des belligérants vaincus. En signant le traité de Paris, elle dut céder à l'Angleterre le Labrador et Cap-Breton. Une compensation cependant : pour procurer un refuge aux navires français pratiquant la pêche errante, sur les bancs, la France retrouve la possession des îles Saint-Pierre-et-Miquelon.

1783, le traité de Versailles met fin à la Guerre d'Indépendance américaine. Cette fois nous sommes dans le camp des vainqueurs. Notre zone de pêche s'en trouve agrandie mais, en même temps, elle est déplacée vers la côte ouest, allant du Cap Saint-John au Cap Ray.

Nous perdons ainsi une grande partie des havres où nous avions coutume de nous installer sur la côte Est pour des zones nouvelles et plus difficiles d'accès sur la côte Ouest.

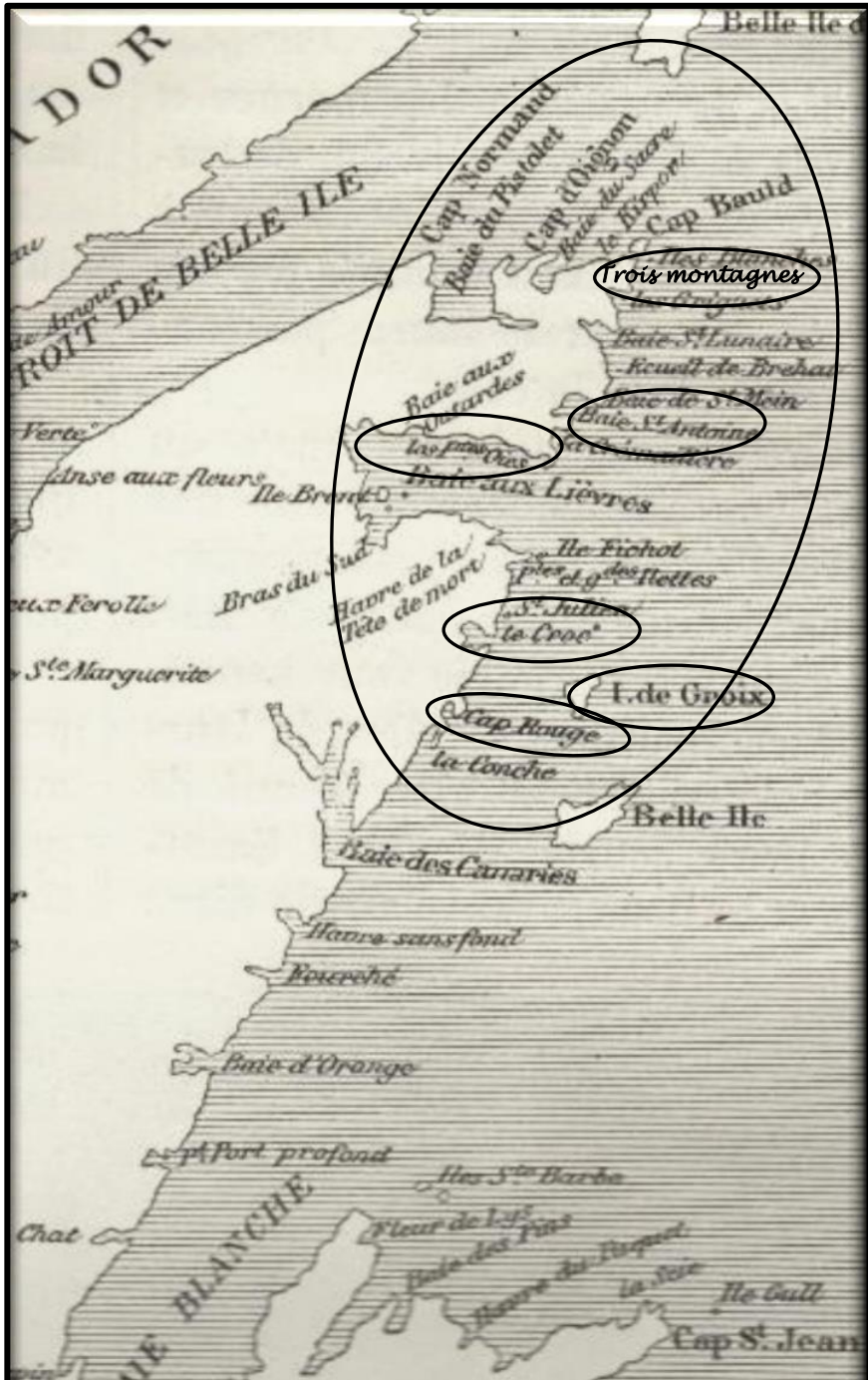
Dans ce contexte, les pêcheurs granvillais vont privilégier le nord de la côte est, c'est là qu'ils vont établir le plus souvent leurs installations.

Telle est la situation dans la période qui nous intéresse ici, entre 1785 et 1827, années de la première à la dernière campagne de pêche à Terre-Neuve de Nicolas Antoine.



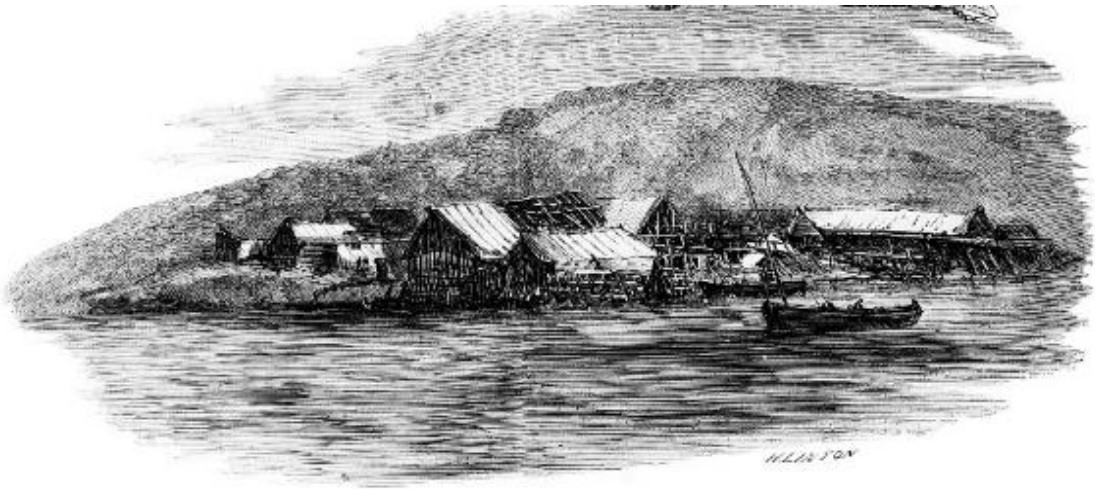
Carte extraite du *Traité d'Administration* de Fournier et Neveu. Berger Levraut, éditeur, (BRONKHORST, 1927-La pêche à la morue-off. Sci. tech. Pêches marit., notes et rap. N°53)

Sur la côte de Terre-Neuve, zone de mouillage des
morutiers sur lesquels navigua
Nicolas Antoine Girard



Quatre mois sur la côte ...

Nicolas Antoine n'ayant pas écrit ses propres souvenirs, pour décrire ce qu'il a pu vivre au cours de ses différentes campagnes de pêche à Terre-Neuve, on ne peut que l'imaginer à travers les témoignages de ses contemporains.



Gravure accompagnant un article de Fulgence Girard :

La pêche de la morue

Le Monde Illustré du 17 avril 1858.

Les installations

Nous avons vu l'importance qu'attachait le capitaine au choix du havre, ce lieu de la côte où lui et ses hommes vont habiter et travailler pendant quatre mois. C'est qu'en effet, le havre est à la fois le port naturel pour le mouillage du navire et le lieu d'installation de son camp de base. Il doit disposer de bois à proximité pour construire les cabanes qui vont servir d'habitations et les installations destinées au traitement de la morue.

Dès l'arrivée, on débarque les ustensiles de pêche, les vivres nécessaires pendant le séjour à la côte, et le sel. Tout le monde travaille à l'installation du campement.

Il faut d'abord disposer de bois pour les constructions. C'est un travail très pénible que nous décrit dans son rapport le capitaine Desury :

Revenons un peu aux hommes que l'on a envoyés couper du bois pour le chauffaud. Ces malheureux portent le bois sur l'épaule. Ce travail durant environ 8 jours, ils ont souvent l'épaule écorchée, malgré l'herbe dont ils se font des coussins pour empêcher que cela n'arrive. Alors ils souffrent beaucoup, car il faut toujours aller. N'ayant point de chemins tracés, ils ont beaucoup de difficultés à pouvoir passer, leur hardes tombent en lambeaux.

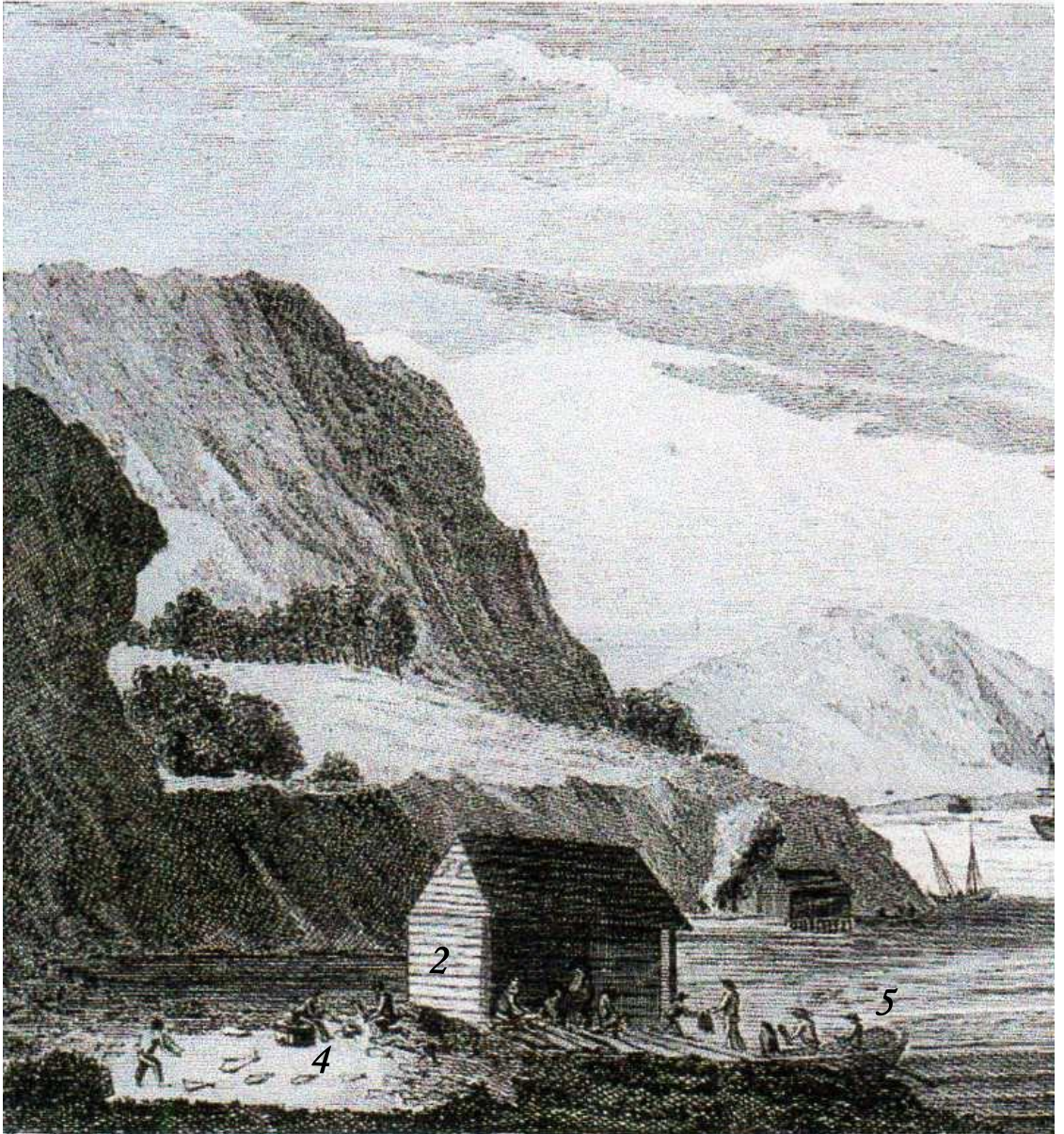
Le marin granvillais Georges-René Pléville Le Pelley embarqué comme volontaire sur le *Taurigny*, se souvient, lui aussi de ses premières corvées de bois :

Arrivé en Terre-Neuve je fus à la boissellerie, comme les autres. [...] je faisais du plan. Ce travail consistait à enlever l'écorce des gros arbres afin d'en couvrir les cabanes.

En ce mois de mai 1785, dans sa position de volontaire sur la *Concorde*, Nicolas Antoine Girard, découvre lui aussi ces fameuses corvées de bois...

Assez vite, les cabanes qui serviront d'habitations prennent forme, le campement s'organise, le maître charpentier s'active de son côté en donnant la priorité aux canots qu'il faut équiper pour la pêche.

Vaisseau Marchand faisant la Pêche de la Morue Sèche à Terre-Neuve
A Paris chez Jean rue Jean de Beauvais N° 32
Date approximative de la gravure : 1820



- 2 *Echafaud pour l'apprêt du poisson*
4 *Morue salée et mise à sécher sur le rivage*
5 *Chaloupe portant le poisson à terre pour être salé*



- 1 *Le Vaisseau*
3 *Chaloupes dans le lointain faisant la pêche*
6 *Autres vaisseaux faisant la pêche*



Commentaire de la gravure extraite du *Traité général des pesches*
de Duhamel du Monceau ¹

A, C, l'échafaud vu de mer basse. F, la cabane où sont les décolleurs, habilleurs et saleurs. D, est une chaloupe qui arrive de la pêche, et les pêcheurs déchargent leur poisson sur le bout A de l'échafaud. K, le lavoir. H, des morues sur la grave. F, des morues sur des vignots. N, des morues en mulon. G, un cabaneau. M, un matelot de grave qui porte des morues.

¹ C'est en 1769 qu'Henri Louis Duhamel du Monceau, ingénieur et agronome, membre de l'Académie Royale des Sciences, fait éditer son *Traité Général des pesches*, un des grands ouvrages de référence sur la pêche. L'ouvrage fera l'objet de plusieurs rééditions. Celle que nous avons consultée à la Médiathèque de Granville date de 1772. Sa page de grand titre est reproduite en tête de ce chapitre.

Le chafaud est prêt. C'est un quai, une sorte de ponton s'avancant sur la mer de façon à permettre, à toute heure du jour, l'accostage des chaloupes.

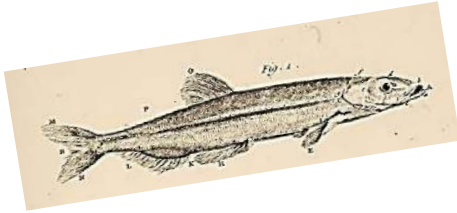
Sur ce chafaud est construit un cabanon constitué d'une ossature et de parois en bois. Son toit est fait d'anciennes voiles de navires et de bâche goudronnée.

Le quotidien à Terre-Neuve

La pêche

En début de campagne, il ne s'agit pas d'aller pêcher la morue mais, le capelan... C'est une espèce de poissons abondante, l'été, sur cette côte et dont les morues sont friandes.

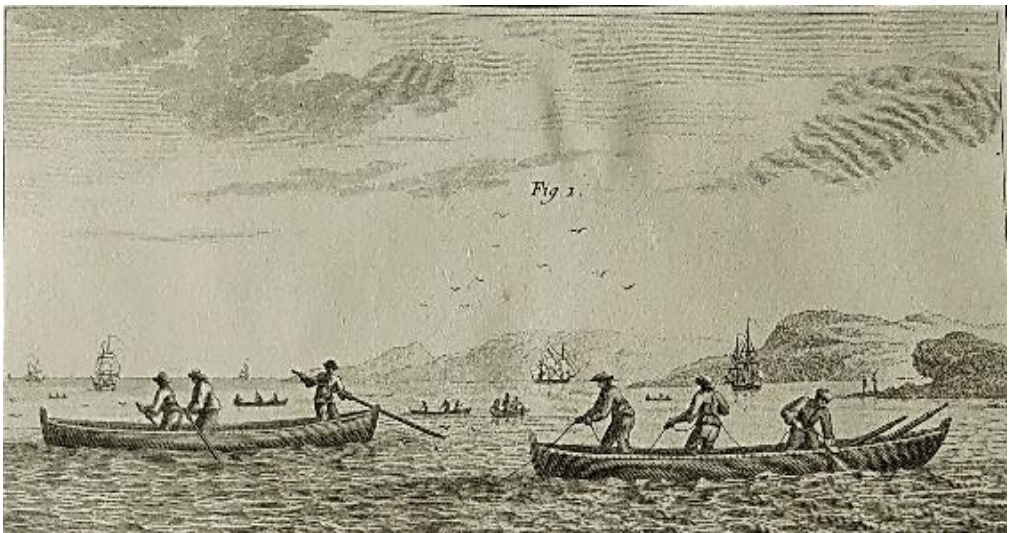
Vers trois, quatre heures du matin, les chaloupes quittent le havre pour cette première pêche qui est celle des appâts.



Le capelan
petit poisson de 20 et 25 cm sert d'appât
pour pêcher la morue
Traité général des pesches
de Duhamel du Monceau

Au large, on commence à repérer les zones poissonneuses, alors peut commencer la "vraie" pêche, la pêche à la morue.

Chaque matin, à la voile ou aux avirons, une vingtaine de chaloupes quittent la côte à la pointe du jour avec trois hommes à bord équipés de lignes et d'hameçons. Selon l'abondance et l'éloignement des morues, le produit de la pêche est rapporté au chafaud autour de midi ou le soir.



Départ des chaloupes pour la pêche
Traité général des pesches de Duhamel du Monceau

À terre, vont maintenant se succéder les opérations de traitement de la morue selon une division du travail très poussée.

On est surpris de constater que les méthodes pratiquées au XVIII^e siècle, l'étaient déjà dans les premiers temps de cette pêche et l'étaient encore dans les dernières campagnes du début du XX^e siècle.

La tâche des piqueurs

Les morues, une fois déchargées, doivent être saisies par le piqueur au moyen d'une longue gaffe pour les livrer aux mains expertes des hommes du chafaud. Ce travail est confié aux jeunes mousses et aux volontaires.

Pour en parler, rien ne vaut le témoignage de Georges-René Pléville Le Pelley qui nous avait déjà parlé de ses corvées de bois pour construire les installations.

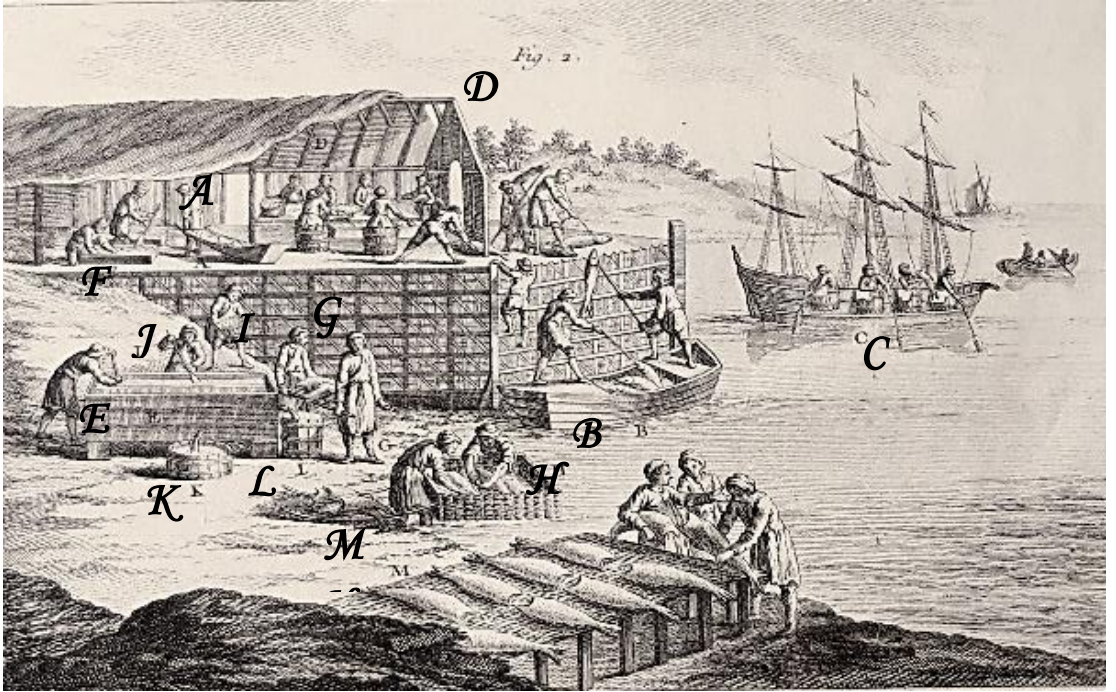
À présent, la pêche bat son plein et il est piqueur...

Les chaffauds, les cabanes, tout cet établissement fait, la morue donna. Je fus destiné comme les autres mousses à lever la morue, c'est-à-dire à être placé dans des tas de morues jetées par les pêcheurs sur les chaffauds dans lesquels j'étais quelquefois enfoui jusqu'à la ceinture, les lever, les placer près du décolleur qui ne doit jamais en manquer, sinon, il en demande par un coup de poing. »

Un geste à prendre, un rythme à trouver pour éviter les coups... le volontaire Nicolas Antoine doit s'y mettre... et vite...

Dans la cabane bâtie sur le chafaud, deux experts...

Devant une longue table interviennent deux hommes : le décolleur et le trancheur. Ces hommes ont été tout spécialement recrutés et embarqués en raison de leur grande expertise.



Ici la mer est supposée basse ; c'est pourquoi on voit le bout de l'échafaud du côté de la mer qui est fort élevé, et l'équipage du canot **B** est obligé de se servir de digons pour mettre le poisson sur le bout de l'échafaud ; il y a au bout de l'échafaud des garçons de bord ou apprentis qui approchent le poisson de l'étal. **A**, en est un qui approche sur un traîneau des morues habillées aux saleurs **F**. [...] **D**, est le grenier au-dessus de l'étal. **C**, est une goélette appareillée comme pour aller au dégrat [quitter le havre pour un meilleur lieu de pêche]. En **E** est un soissier ou une caisse pour retirer l'huile des foies. **I** un garçon de bord qui apporte des foies dans un panier. **J** d'autres qui les brassent pour leur faire rendre leur huile. **K**, est un robinet par lequel s'écoule l'eau et le sang. **L**, un robinet plus élevé par lequel on retire l'huile. **G**, des matelots qui apportent au lavoir **H**, sur une civière des morues qui ont été en premier sel. **M**, claies sur lesquelles on met les morues pour que l'eau de la lave s'égoutte avant de les étendre sur la grave ; On en met beaucoup les unes sur les autres.

Le premier, le décolleur, saisit chaque morue lui coupe la tête, incise le ventre, et le vide en mettant de côté le foie qui aura un traitement à part.

Le trancheur (ou habilleur) enlève l'arête de trois coups de couteau, d'une grande précision, et l'ouvre à plat ce qui lui donne, une fois salée, cette forme triangulaire aplatie, un côté peau, un côté chair, qui nous est familière.



La morue

Traité général des pesches
de Duhamel du Monceau

Vendue fraîche sous le nom de *cabillaud*, la morue commune est pêchée dans l'Atlantique nord. Dans son ouvrage *Nos pêcheurs de haute mer*, Alexandre Acloque, assure que « cette espèce peut atteindre, plus d'un mètre quatre-vingt centimètres et peser jusqu'à cinquante kilos... » mais en moyenne, sa taille est de soixante à soixante-dix centimètres pour un poids de deux à trois kilos.

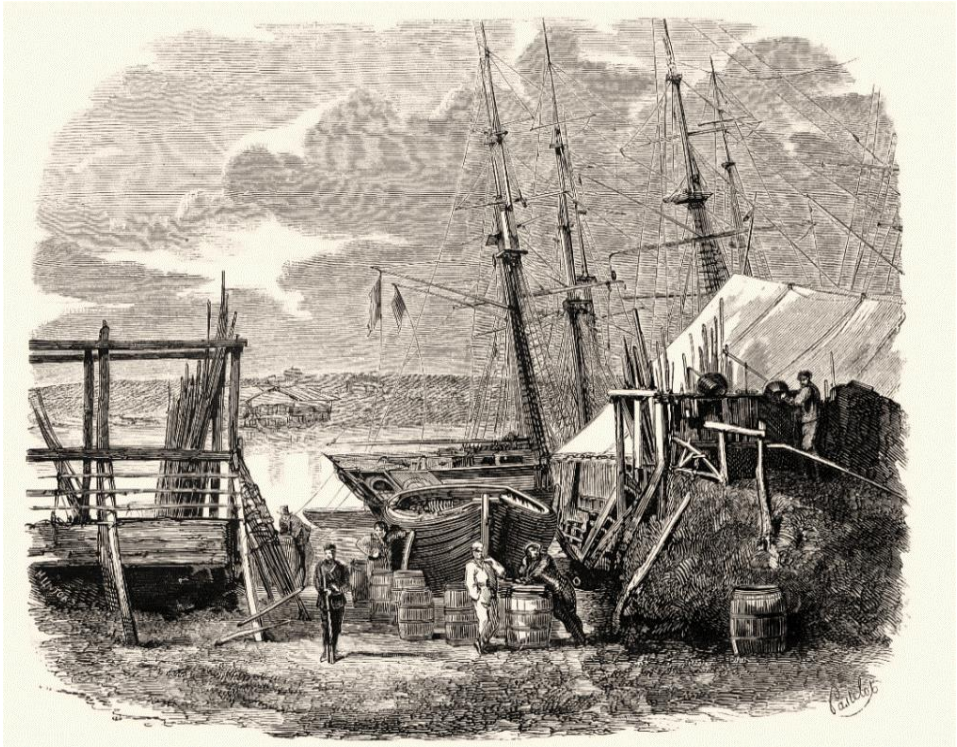
Passée entre les mains du décolleur et du trancheur, la morue doit être lavée, et soigneusement nettoyée.

Toutes les opérations qui suivent visent à conserver la morue dans les meilleures conditions.

La précieuse huile de foie de morue...

Les foies mis de côté par le décolleur font l'objet d'un traitement particulier. Ils sont jetés dans une sorte d'entonnoir au fond duquel est disposé une toile faisant office de filtre.

L'huile s'écoule peu à peu des foies, elle est recueillie et mise en tonneaux. Débarquée, elle sera vendue fort cher...



Fabrication de l'huile de morue

Gravure accompagnant un article de Fulgence Girard

La pêche de la morue

Le Monde Illustré du 17 avril 1858

Le salage...

Les morues sont disposées en couches. Le saleur y répand le sel le plus également possible puis laisse les morues de la journée *prendre leur sel* et dégorger leur eau et leur sang.

Au bout de quelques jours, le poisson est charrié jusqu'au lavoir, rincé à l'eau de mer par les graviers puis on le laisse égoutter une semaine.

De nouveau, lavées...

L'opération de lavage est encore réservée aux mousses, le témoignage de Georges-René se poursuit ainsi :

« Dans les intervalles que laissent les pêcheurs aux travaux du chafaud, on lavoit les morues salées depuis huit jours, et cette opération se faisoit dès l'aurore, c'est-à-dire à trois heures du matin.

Ce sont les mousses qui sont dans le lavoir, l'eau à la ceinture pour laver le poisson et le jeter sur la claye ; et d'ordinaire on prend les enfants qui n'ont pas eu deux heures de sommeil et on les jette endormis dans le lavoir affaire de goût et d'usage chez les officiers terre-neuviens. J'allois donc aussi à mon tour au lavoir. La pêche avançant on fait sécher la morue et lorsqu'il faut la tourner, les mousses doivent en virer quatre des mains et des pieds et, si le banc des graves ou galets a trois mille toises de long¹, il faut le parcourir ainsy sans se relever, sans pouvoir délasser les reins. »

Pour le séchage, il faut sept soleils

Le séchage est une opération à la fois très longue, et harassante pour ceux qui l'assurent. Il faut dire que de son bon déroulement dépend la qualité de la morue qui va être vendue. Les morues sont mises à sécher, soit sur des claies de bois recouvrant la grève, soit directement sur le sol s'il y a des galets. Les opérations de sécherie sont confiées à des jeunes de 12 à 18 ans, les peltas, avec l'appui des mousses et des volontaires.

Une expérience de plus pour Nicolas Antoine qui, comme nous venons de le voir dans le récit de Georges-René Pléville Le Pelley sera, comme les autres, surveillé dans ce travail par un maître de grave impitoyable.

¹ Une toise mesurant près de deux mètres, la longueur à parcourir pouvait atteindre six kilomètres.

Pour bien se conserver, longuement exposées au soleil, les morues doivent perdre les trois-quarts de leur poids. Elles prennent d'abord leur premier soleil¹ puis on les retourne pour recevoir leur deuxième soleil et ainsi de suite tant qu'il fait beau jusqu'au septième soleil. Les voilà, par dizaines de milliers, ces morues, tapissant toute la grève jusqu'à perte de vue... et les travailleurs qui les tournent

Toujours la même technique, un siècle plus tard, à Granville



Les Granvillaises font sécher sur la grève
les dernières morues pêchées à Terre-Neuve,
en fin de saison, il leur manque encore quelques *soleils*...

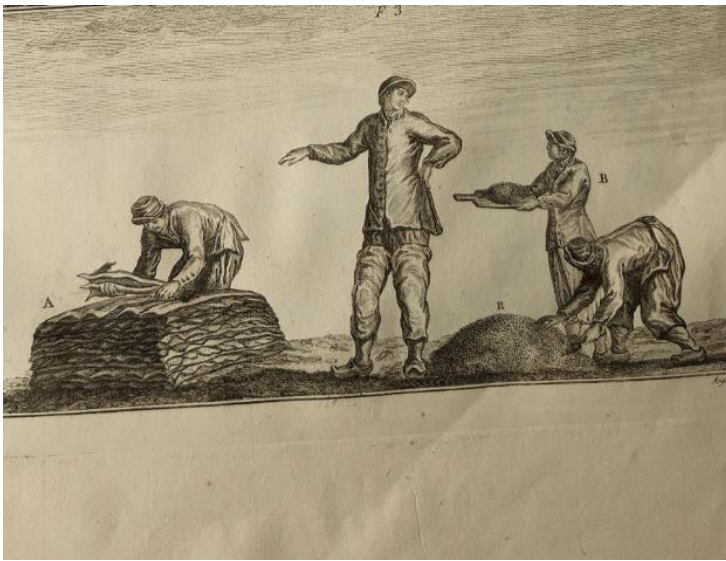
Collection Yann Guyon Le Bouffy

¹ Un soleil est l'espace de temps compris entre le lever et le coucher du soleil.

On laisse ensuite les morues reposer, on les met en tas, puis on les étale à nouveau, les fameux sept soleils... pour que la morue soit parfaitement sèche.

Un séchage complet peut s'étendre sur trois ou quatre mois. Celles qui sont pêchées lors de la dernière partie de la campagne sont transportées alors qu'elles ne sont que salées.

La mise en tas des morues



Voici l'empilage des morues tel qu'il est représenté dans le *Traité général des pesches* de Duhamel du Monceau



Et voici l'empilage photographié à Saint-Pierre-et-Miquelon un siècle et demi plus tard ...



Déchargement de la morue dans le port de Granville (1920-1930)
 Dans *Granville grand port terre-neuvier* de Jeanne MENARD-MARGUERIE,
 (Collection Chuinard)

On retrouve les mêmes piles de morues sur cette photo de la collection Chuinard, dernier armateur morutier de Granville.¹

Sur la côte de Terre-Neuve, on dort peu, et on mange mal...

Imaginons le jeune Nicolas Antoine découvrant pour la première fois ces tâches harassantes réservées aux peltas, aux mousses et aux volontaires : il lui faut apprendre vite, tenir bon, éviter les coups, se coucher tard, épuisé... Et pour tous, les nuits sont courtes : lever à deux ou trois heures du matin... Quant aux chafaudiers, eux, lorsque la pêche *donne*, ils travaillent jour et nuit, ils n'ont que deux heures de repos par vingt-quatre heures !

Pendant ce séjour à la côte, les conditions de vie sont très précaires et l'alimentation sommaire et répétitive : des bouillons de morue, des biscuits de mer, des légumes secs, du lard, des viandes salées...

Si le capitaine décide qu'il y aura un jardin, les graines doivent être semées dès l'arrivée, il y aura alors quelques denrées fraîches. Peut-être aussi des œufs s'il y a des poules...

¹ Extrait de l'ouvrage *Granville grand port terre-neuvier* de Jeanne Ménard-Marguerie.

Pour améliorer l'ordinaire, la chasse, mais c'est dangereux...

Dans les récits de campagnes de pêche à Terre Neuve, il n'est pas rare de trouver des allusions à la chasse. Le terre-neuvas Pierre Romain Desury apporte ce témoignage : *Pendant que l'on séjourne parmi les glaces, on s'amuse à chasser. On trouve quantité d'alouettes, quelques godes¹, des loups marins. On rencontre, aussi, mais rarement, des ours blancs. Il est difficile de les tuer et surtout dangereux de s'en approcher avec une embarcation, à moins d'être bien armé, et surtout d'avoir une hache pour leur couper les pattes, si ces animaux terribles cherchaient à vouloir attaquer votre canot.*

En 1769, Eustache Le Pelley Fonteny, alors second sur le terre-neuvier le *Printemps* au mouillage dans la baie de Saint Antoine², entreprend d'aller chasser. Il part d'abord à l'attaque d'un ours qui va finalement lui échapper puis tire des canards qu'il veut récupérer dans un étang... Voici son récit : *Il m'arriva après la pêche deux évènements qui manquèrent de me couter la vie. La première fut qu'en allant à la chasse, j'avois tué dans un étang des canards qui s'étoient accrochée aux herbes qu'y croissent. J'ai tenté d'entrer dans cet étang avec de fortes et longues gaulete que je tenois à la main. Seul et sans secours, je m'envasais jusqu'au col. J'eus toutes les peines du monde à me dégager et, sans ma gaulette que je n'abandonnai point, j'aurais disparu. Une autre fois, j'allais seul à la chasse aux montagnes de Capilaires³. Je fatigai et couru beaucoup après le gibier. J'étois exténué. Je n'avois rien à manger. J'avois perdu toutes mes provisions de bouche. j'ai tombé à l'entrée d'une plaine en faiblesse et en une sorte d'inanition qui me dura plus d'une demie heures. Je portai à ma bouche des feuilles que je machai. Les forces me revinrent asses pour gagner la plaine où il y avait beaucoup de plates bière. C'est un fruit qui ressemble à la mûre dans sa forme mais qui porte un goût astringent. J'en mengeai beaucoup et mes forces revinrent assés pour pouvoir arriver à mon petit chauffaud.*

¹ Jeune goéland.

² Lieu signalé sur la carte p. 87.

³ Cette montagne se situe à l'arrière du Cap Goose, sur la côte du Labrador.

Dans l'équipage, y-a-t-il un chirurgien ? un médecin ?

Peut-être vous êtes-vous, comme moi, posé cette question ? Voilà tout de même une centaine d'hommes qui partent pour six mois. Après un voyage périlleux, ils travaillent sur une côte déserte et inhospitalière avec pour unique objectif : pêcher et traiter le plus grand nombre possible de morues. Ils vont y exercer, sans repos, dans le froid, des métiers pénibles et dangereux où la moindre blessure est aggravée par les mauvaises conditions de vie et par le sel constamment manipulé... Cela provoque souvent des panaris et toutes sortes d'infections qui doivent être soignées. Et que se passe-t-il s'ils se blessent gravement, à bord, pendant le voyage, ou durant ces quatre mois à terre ? Y-a-t-il, dans l'équipage, un chirurgien ? ou un médecin ? ou un homme capable de soigner ?

En ce XVIII^e siècle, la prise en compte de ces risques est particulièrement incertaine. Une législation existe bien¹ mais elle n'est pas vraiment respectée. En ce qui concerne la présence d'un chirurgien sur les terre-neuviens sur lesquels a navigué Nicolas Antoine entre 1785 et 1791, nous n'avons aucune réponse précise. Il semble que dans ces années-là, il y ait eu, au sein de l'équipage, quelqu'un *faisant office* de chirurgien et de médecin... Ce pouvait être le capitaine... Il recevait une formation minimale dans ce domaine et disposait d'un coffre contenant certains remèdes et quelques instruments de chirurgie en usage à l'époque. On trouve un intéressant témoignage sur cette question dans les *Mémoires* d'Eustache Le Pelley Fonteny. Au début de sa campagne de pêche de 1772, il évoque la présence à ses côtés "de son chirurgien Mignon", lors du sauvetage de marins naufragés sur la côte de Terre-Neuve.

Il est témoin d'un naufrage dans la baie de Saint-Antoine², dont il nous fait le récit qui suit.

¹ En effet, du temps de Colbert, alors ministre de la Marine, l'ordonnance royale de 1681 avait prescrit qu'un chirurgien soit obligatoirement embarqué sur les navires faisant la pêche à Terre-Neuve... Un règlement de 1717 le rappelle mais il faudra cependant attendre la Révolution pour voir confirmer et respecter cette obligation.

² Lieu signalé sur la carte p. 87.

Eustache, avec son chirurgien, au secours de naufragés...

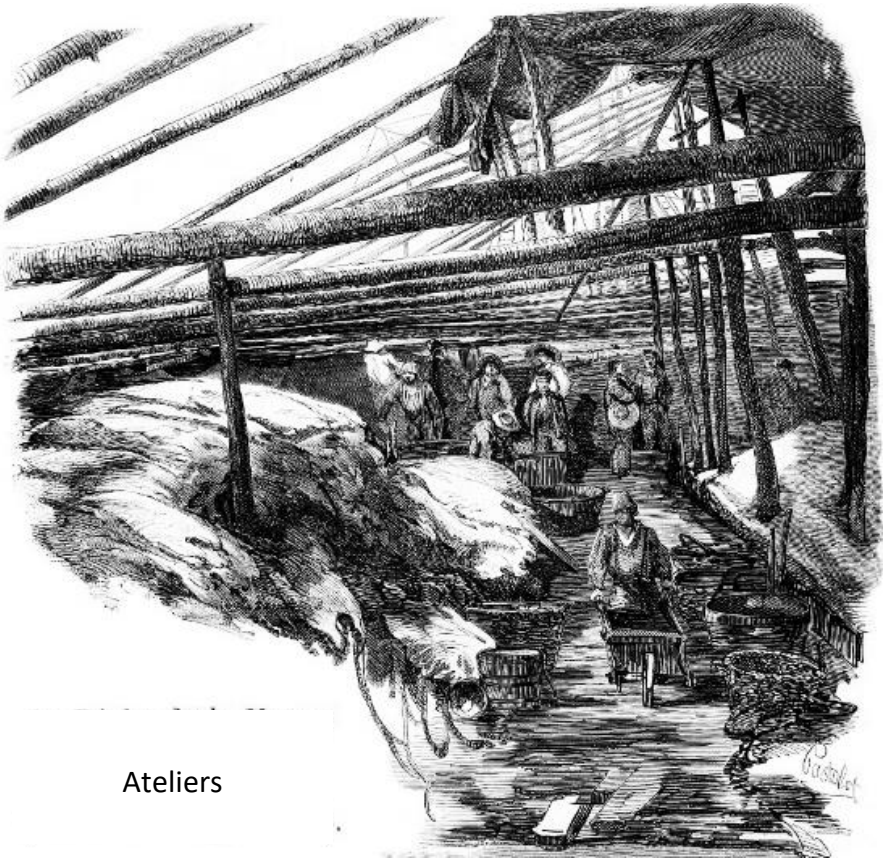
La traversée pour aller à Terre-Neuve fut très dure. Nous démâtâmes de notre petit mât de hune. Nous ne trouvâmes pas de banquise forte. J'entrai dans la baie de Saint-Antoine et, comme amiral, j'y pris mon havre à l'ancienne Amirauté et j'établi mon petit chaufaud à la pointe du Renard. Nous avions arrivés de très bonne heure. Tout était encore couvert de neige. Monsieur Perrée commandoit le Citoyen y était aussi arrivé.

Il arriva qu'un bateau d'un navire malouin vint y prendre un havre. Ce même bateau appareilla du havre pour aller trouver son navire et lui porter cette nouvelle. Les vents étoient au sud, grand frais, tems froid et pluvieux. Ce bateau portant trop de voiles culbuta entre le cap Saint Main et le cap Saint-Antoine. Le gardien que j'avais mis à la pointe du Renard en eut connaissance Il me fit signal d'aller à lui. J'ignorois ce qu'il avoit. Je m'embarquai aussitôt dans mon canot avec des fusils. J'engageai Monsieur Perrée d'en faire autant. Dès que nous fûmes à la Pointe du Renard, mon gardien me cria que le bateau qui venait de sortir avait culbuté à la voile vers le cap Saint-Martin. Nous nageâmes jusqu'au lieu qu'il nous avoit désigné. En effet, à une petite distance je voyois quelques objets sur l'eau. Y étant arivé, je vois un bateau à flot mais acoté et comblé. [...] J'ai trouvai dix hommes rangée le long de la lisse où ils s'étoient fortement cramponnés, l'eau au menton, tantôt plus, tantôt moins, suivant la houle de la mer .. Ils avoient tellement perdu la tête qu'avant de les aborder et à une distance d'eux, ils chantoient des chansons obscènes, des cantiques et des prières et, sitôt que je fus sur eux, ils se turent tous et fixèrent leu regard sur le canot.

Tout en les haranguant, on les retiroit de l'eau l'un après l'autre

Pendant que nous nous en venions dans le havre, trois sergents devinrent presque fous et saisirent tous les bancs du canot ils avaient les dents serrées et écumaient. Mignon mon chirurgien s'étoit embarqué avec moi, cru nécessaire de leur tenir la bouche entr'ouverte, moyennant quelques clouds ou morceaux de bois .../...

Arrivé au chauffaud, on les porta dans la grande cabane et on leur fit une litière de tous nos sacs de foin que je fis débarquer. On fit grand feu ; beaucoup de nos gens occupée à leur faire des frictions et le chirurgien leur fit boire beaucoup d'eau chaude. On avoit été obligé, pour deshabiller ses gens qui étoient déjà enflés, de leur ouvrir tous leurs vêtements. Si chaque homme n'eut été saisi d'un sac de serpillère en travers du corps que deux hommes tenaient par derrière eux, ils se seraient précipités dans le feu. Ils furent toute la nuit dans cet état et dans des convulsions terribles. Nous les soignâmes bien pendant quelques jours. Ensuite leur navire arriva dans le havre.



Ateliers

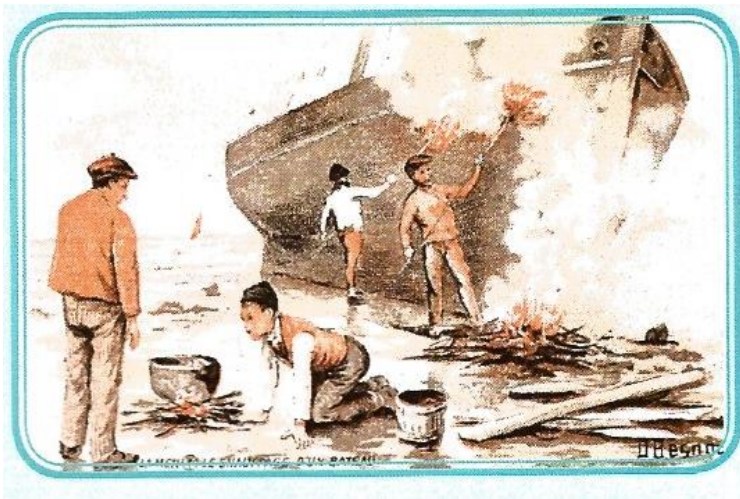
Gravure accompagnant un article de Fulgence Girard
La pêche de la morue
 Le Monde Illustré du 17 avril 1858

L'entretien du navire et des chaloupes

Pendant ces quatre mois de campagne il faut veiller à l'entretien du navire et des chaloupes.

C'est le quotidien des charpentiers, maîtres de voiles, calfats... Les jeunes mousses et les volontaires sont sollicités pour aider à ces travaux. Dans ses *Mémoires*, Georges-René Pléville Le Pelley évoque son passage chez les calfats : « *Je fus désigné pour aller servir les calfats qui vont mettre le bateau en état. La balle¹ fut pour moi de préférence et me voilà donc filant l'étope, faisant chauffer le bray², la cuisine des calfats, chargeant et allumant leurs pipes.* »

Comme volontaire, Nicolas Antoine a certainement pris part, lui aussi, aux travaux de calfatage.



Calfats au travail

Fin septembre, la campagne se termine, le navire doit être prêt à repartir. On laisse sur place les installations au cas où on les retrouve l'année suivante et commence le chargement du navire : les morues, les barriques d'huile...

¹ Boules constituées d'étope (qui est un résidu textile du travail du chanvre) Les balles d'étope sont utilisées pour combler les fentes dans la coque en bois d'un navire.

² Enduit résineux appliqué sur des réparations faites à la coque d'un navire pour en assurer l'étanchéité.

Pour le retour, deux navires, deux destins

Quant aux hommes, ils n'ont pas tous le même sort...

Ceux qui ont été engagés et embarqués pour des fonctions directement liées à l'activité morutière (pêcheurs, décolleurs, trancheurs, saleurs, graviers...) ainsi qu'une partie de l'équipage, vont revenir à Granville sur des bâtiments, les *ressacs*¹, spécialement affectés pour les transporter.

Le retour par les ressacs est particulièrement éprouvant, se faisant dans de très mauvaises conditions de logement, d'hygiène et d'alimentation ; le retour prend un mois, quelquefois plus.

Voici la description que fait le capitaine Desury de ces conditions inhumaines sur ces navires de ressac...

Pour ces hommes qui reviennent en ressac, on donne pour vivres (pour chaque homme) deux kilogrammes de beurre, deux kilogrammes de lard, vingt-cinq kilogrammes de biscuit, deux kilogrammes de pain frais, une demi barrique de pois pour soixante hommes, une barrique de cidre pour quinze hommes, deux litres de vin et deux litres d'eau de vie par homme. [...] Ces hommes sont entassés les uns sur les autres ; voici comment on les arrime. Figurez-vous une plate-forme, faite avec tous les coffres d'un bout du navire à l'autre, laissant entre les planches du pont et les coffres une hauteur d'un mètre tout au plus. Chaque homme couche autant qu'il le peut sur son coffre. On fait trois ou quatre rangs d'hommes suivant la largeur du navire. Ils se joignent tous couchés tête à pieds. Ils ne reçoivent l'air que par deux ou trois petits écoutillons de quarante centimètres carrés et que l'on ferme encore quelquefois, lorsqu'il fait mauvais, pour empêcher l'eau d'entrer dans le navire. Quand on met le nez à ces panneaux, il en sort une odeur qui fait mal. Je ne sais comment ils peuvent tenir. Généralement et même toujours, la vermine y fourmille.

Le morutier, lui, avec un équipage allégé, une vingtaine d'hommes seulement, entreprend un périple de plusieurs mois avant de revenir à Granville. Il prend la route du sud, passe le détroit de Gibraltar, et navigue en Méditerranée jusqu'à Marseille pour y vendre sa morue.

Le capitaine va exercer là un tout autre métier. Celui de négociant auprès des commerçants marseillais, restant en relations constantes avec son armateur comme en témoignent les nombreuses lettres qu'ils

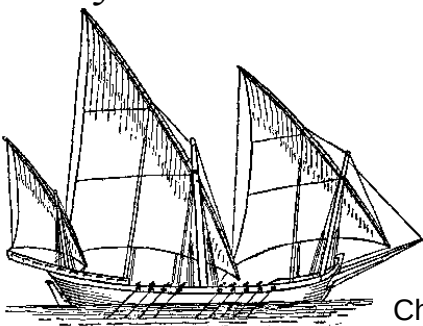
¹ Ces navires étaient aussi appelés saques.

échangent. Il doit décharger et vendre sa morue au meilleur prix, acheter des produits comme du savon, de l'huile d'olive, des épices, et surtout trouver du fret qu'il livrera dans différents ports sur la route du retour vers Granville. C'est ce long périple que fait, à bord de la *Concorde*, Nicolas Antoine à la fin de sa première campagne de pêche. Le métier de marchand s'apprend aussi par l'expérience...

Au cours de ce voyage, s'ajoutent, aux périls de la mer, d'autres dangers : rôdaient encore à l'époque, en Méditerranée, des pirates dénommés *barbaresques*¹. Ils pourchassent et attaquent les navires marchands. Une mauvaise rencontre et le navire peut être rançonné ou pire, pillé et capturé²...

Nicolas Antoine fut-il confronté à ces dangers lors de son périple par la Méditerranée au retour de sa première campagne ? Nous n'en savons rien mais de telles rencontres pouvaient arriver.

Eustache Le Pelley Fonteny, en 1767, alors capitaine du *Duc de Penthièvre*, en a fait l'expérience à deux reprises. Il raconte l'une d'elles dans ses *Mémoires*. Ayant quitté Marseille, une avarie l'avait retenu cinquante-cinq jours à Barcelone, puis le navire avait repris sa route : *À peine fûmes nous à une petite distance du port que nous aperçûmes un grand chébec³ algérien, qui nous héla de mettre notre canot dehors et d'aller à bord de lui. J'y allais lui montrer mes expéditions que Monsieur Le Nétrel m'avait donné. Il envoya un officier à bord de nous, qui prit dans la chambre et dans la dunette du capitaine les objets qui lui plurent. Nous en fûmes quitte pour cela. On reporta cet officier à son bord et ensuite il nous laissa faire notre route.*



Chébec

Les embarcations des barbaresques ont d'abord été des galères puis, à partir du XVII^e siècle, c'est le chébec qui est adopté, plus rapide et plus maniable.

C'est un trois-mâts à coque fine aux extrémités élancées.

¹ Cf. l'encadré ci-contre.

² Nous aurons plus tard l'occasion d'évoquer à nouveau ces pirates barbaresques qui sévissaient encore en 1815...

³ Trois-mâts de Méditerranée.

Les Barbaresques

“*Mais que diable allait-il faire dans cette galère ?*” Chacun a en tête cette scène des *Fourberies de Scapin* où Géronte apprend de son valet que son fils, capturé par des pirates turcs, ne lui sera rendu que contre rançon. Lorsque la pièce de Molière, censée se dérouler à Naples, est présentée à Paris en mai 1671, une telle aventure est tout à fait crédible : depuis plus d’un siècle la présence de pirates en Méditerranée est une réalité. C’est une histoire un peu méconnue...

L’Empire ottoman est, depuis la prise de Constantinople en 1453, une puissance majeure dans les Balkans et en Méditerranée. Le nord de l’Afrique est sous sa tutelle (R gences de Tunis et d’Alger) ou son influence (Sultanat du Maroc). Dans ce contexte, se sont développées à partir des ports de Tripoli, Tunis, Alger, Sal ¹... des activités de pirates appelés *Barbaresques*. Ils attaquent les navires marchands, capturant marins et voyageurs pour en obtenir rançon ou les vendre comme esclaves. Les historiens estiment à plus d’un million de personnes, le nombre d’Européens victimes des *Barbaresques* en un peu plus de trois siècles. Deux ordres religieux existaient, ayant pour seule vocation le rachat des captifs.²

Au nombre de ceux-ci l’Espagnol Miguel de Cervant s. Capturé le 20 septembre 1575 au large des côtes de Catalogne ; il fut vendu comme esclave et resta captif cinq ans à Alger, avant que la rançon ne soit payée par ses proches.

Pareille mésaventure serait arrivée en 1605 au Français Vincent Depaul, plus connu sous le nom de Saint Vincent de Paul. Alors qu’il était enseignant à l’Université de Toulouse, il dut se rendre à Marseille pour une affaire d’héritage. Mal lui en prit de décider de faire au retour le tronçon Marseille - Aigues Mortes par voie maritime ! Capturé, il fut esclave durant deux années à Tunis... Son aventure est mise en doute par certains historiens, pour la raison qu’elle n’est connue que par les dires de l’intéressé.

  une époque plus récente, le Granvillais et terre-neuvas Eustache Le Pelley relate dans ses *Mémoires* qu’en 1767, devant Barcelone, il rencontra “*un grand chébec algérien*”... Il en fut quitte par un simple prélèvement d’affaires de bord, sorte de rançon en nature.

Au début du XIX^e siècle les puissances européennes et les  tats-Unis décident de mettre un terme à ces attaques et remportent en Méditerranée plusieurs victoires contre les pirates. En 1816 la Royal Navy bombarde Alger et obtient la libération des esclaves chrétiens qui y sont retenus. En 1830 la France prend possession de l’Algérie, mettant de facto un terme aux actes de piraterie.

JCM

¹ Port à proximité de Rabat au Maroc.

² Ordres Notre-Dame de la Merci et de la Très Sainte Trinité pour le rachat des captifs.

C'est le 1^{er} avril 1786 que la *Concorde* rentre enfin au port de Granville. La boucle est bouclée. Nicolas Antoine retrouve sa famille et sa maison de la rue Notre-Dame après un an d'absence ! Il rentre avec tout le vécu de cette première campagne de pêche à Terre-Neuve puis l'expérience du passage par Marseille et la Méditerranée avant de rejoindre les côtes françaises.




Vue de Granville, prise de l'entrée du port
Gravure d'Ambroise Louis Garneray (1783-1857)
Collection du Musée d'Art et Histoire de Granville

Et que découvre-t-on en regardant de près ses états de services ? Une chose bien étonnante pour les personnes qui découvrent les conditions de vie des terre-neuvas en cette fin du XVIII^e siècle. Nicolas Antoine, tout juste débarqué le 1^{er} avril, repart dès le 4, pour une nouvelle campagne, cette fois sur la *Marie-Louise*. Cf. le rôle d'équipage ci-contre¹.

¹ Remarquons que le *volontaire* Nicolas Antoine Girard, fils d'un capitaine et armateur, est dans une situation comparable à celle des actuels élèves-officiers, cela explique qu'il figure parmi les officiers sur le rôle d'équipage.

De retour le 1^{er} avril, il repart le 4... sur la *Marie-Louise*

DÉPARTEMENT DE NORMANDIE.

QUARTIER  DE NORMANDIE.

La Marie-Louise de Granville

N.º 87 venant de *Benois-neuve*

DÉSARMEMENT à la part 1786.

RÔLE de l'Equipage du navire *La Marie-Louise* construit en 1782.
a Granville du port de 140 tonneaux, armé de — canons, tirant d'eau chargé 16 — pieds,
 & non chargé 8 pieds, 2. pont, — gaillard, appartenant à *S. P. Perrot*
 armé à la part a *Granville* le 4 Avril 1786. N.º 58 sous le commandement
 d'*Olivier Gunne* pour faire le voyage du *pôlé nord*
 avec des avances pour Pot-de-vin, auquel Equipage il est dû par *l'Est Amortiss.*
 les sommes tirées hors ligne, tant pour le cinquième du Poisson que pour le cinquième du Fret.

NOMS, SURNOMS, DEMEURES & QUALITÉS.	AGE, Taille & Poil.	QUALITÉS & solde au service DU ROI.	CLASSE, Folio & Numéro.	NOMBRE des LOIS.	CINQUIÈME du Poisson.	CINQUIÈME du Fret.	TOTAL
<i>Officiers</i>							
<i>Olivier Gunne de Granville</i>				2.			
<i>Antoine Philippe La Bonne die</i>				1/2			
<i>Jacques L'epere die</i>				2.			
<i>Pierre Chauvet de Chambray</i>				1/2			
<i>Nicolas Girard de Granville</i>				1			
<i>Jean Robine die</i>				1			

Selon le document de désarmement de 1786,
 la *Marie Louise* est un navire de 140 tonneaux, à 2 ponts,
 son tirant d'eau, chargé, est de 10 pieds, non chargé, de 8 pieds.

L'équipage est de 51 hommes :

6 officiers (dont Nicolas Antoine Girard), 13 matelots, 29 novices et 3 mouses.

1786, c'est l'année où, de toute son histoire, Granville a envoyé en campagne le plus grand nombre de terre-neuviens : ils furent 110 à quitter le port avec, au total, 4114 hommes à bord !

Nicolas Antoine a ainsi vécu une des plus importantes périodes d'activité morutière de l'histoire du port de Granville.

La *Marie-Louise* ne rentre de sa campagne que le 1^{er} décembre, c'est une date bien tardive pour un retour de Terre-Neuve...

Son navire a-t-il rencontré, comme beaucoup d'autres en cet automne 1786, ces vents contraires qui ont rendu si difficile, le retour des navires de ressac ?

En effet, cette année-là, beaucoup de marins n'ont dû leur salut qu'à l'initiative d'Eustache Le Pelley Fonteny dont nous avons évoqué plusieurs témoignages. En 1786, il ne navigue plus mais exerce d'importantes fonctions municipales. En tant qu'élu consulaire, il réussit à monter, avec les armateurs, une grande opération de secours pour aller ravitailler les saques granvillais bloqués en mer.

Un an plus tard, en 1787, encore préoccupé par le sort fait sur les navires de ressac à ces travailleurs de Terre-Neuve, il adresse au comte Médinnes, proche du roi, un rapport visant à alerter les autorités sur les graves problèmes que poseraient certaines réformes envisagées : il est question, par exemple, de forcer les capitaines de saques à utiliser les coffres des marins pour pratiquer des échafaudages à l'intérieur du navire permettant ainsi d'augmenter le nombre d'hommes transportés.

Cela nous paraît un projet impraticable et susceptible de très grands inconvénients. En doublant le nombre des individus qui doivent habiter le même espace, on doublera et bien plus la corruption de l'air. En démontant tous les coffres, on privera le matelot d'un logement¹ qui lui sert pour autres choses que pour ses vivres, pour ramasser plusieurs effets précieux pour lui, tel que son tabac, etc de là quantité de vols, de querelles, de tapages et de désordres. Il est d'usage qu'on ne laisse qu'un coffre pour trois hommes et ce n'est pas trop.

¹ On dirait maintenant rangement.

L'hiver granvillais

Débarqué de la *Marie-Louise* le 1^{er} décembre 1786, Nicolas Antoine peut enfin, pendant quelques mois, retrouver sa famille et sa vie granvillaise... Comme les autres jeunes volontaires, Il reprend le cours de sa formation à l'école d'hydrographie interrompue par ses deux campagnes de pêche successives... Entre temps, nous l'avons vu, il a beaucoup appris sur le terrain...

Pour les armateurs, comme l'était encore son grand-père à l'époque, cette période d'hivernage est consacrée à la remise en état des navires, il faut qu'ils puissent reprendre la mer au printemps prochain. Il fait appel aux nombreux artisans du port pour faire sécher les voiles, bien ausculter le navire et le remettre en état. Il faut faire une vérification minutieuse des mâts, des voiles et des cordages, inspecter la coque et calfater les planches disjointes...



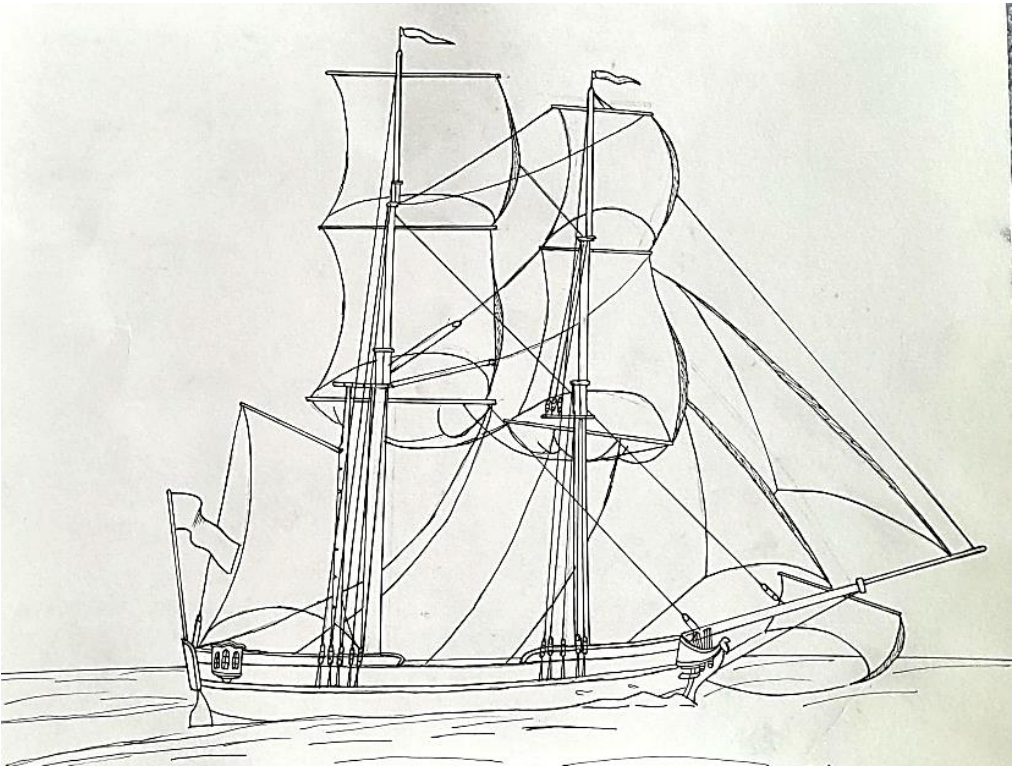
Dans le port de Granville, les terre-neuviens, l'hiver

Richard Leblanc (1882-1953)

Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville

Avril 1787, Nicolas Antoine lieutenant sur la *Sophie*


Nous sommes maintenant en avril 1787, Nicolas Antoine a seize ans, il est passé lieutenant. Il embarque sur la *Sophie*, un senau de 95 tonneaux construit en 1784, armé par Nicolas François Perrée et commandé par Guillaume Thomas. Il quitte Granville avec 46 hommes d'équipage.



Senau

Noé Marcel, 2022

DÉPARTEMENT DE NORMANDIE.

QUARTIER  de *Caen*

N° 100 *La Sophie* venant du port de *Caen*
DÉSARMEMENT à la part 1787.

RÔLE de l'Équipage du *La Sophie* construit en 1786, à l'arsenal du port de *Caen*, armé de canons, tirant d'eau chargé 9 pieds, et non chargé 7 pieds, 2 ponts, gaillard, appartenant au *Trésor*, armé à la part à *Caen* le 20 Mars 1787 N° 12 sous le commandement de *Thomaz* pour faire le voyage du *Caen* à *Caen* avec des avances pour *Port-de-vin*, auquel Equipage il est dû par *La Sophie* les sommes tirées hors ligne, tant pour le cinquième du Poisson que pour le sixième du Fret.

NOMS, SURNOMS, DÉMEURES & QUALITÉS	AGE, T. de & P. de	QUARTIER & RÔLE de Service ou de Post.	CLASSE, T. de & R. de	NOMBRE		CINQUIÈME de Fret.	TOTAL
				de Lignes	de Postes		
<i>Officiers</i>							
<i>Thomaz</i>		<i>de Caen</i>		2.			
<i>Thomaz</i>				2.			
<i>Thomaz</i>				2.			
<i>Thomaz</i>				1/2			
<i>Thomaz</i>				1/2			
<i>Thomaz</i>				1			
<i>Matelots</i>							
<i>Thomaz</i>							

BUREAU.
216

Selon le document de désarmement de 1787, en fin de campagne, la *Sophie* est un navire à 2 ponts, son tirant d'eau est, chargée, de 9 pieds, non chargée, de 7 pieds.

L'équipage se compose de 46 hommes :

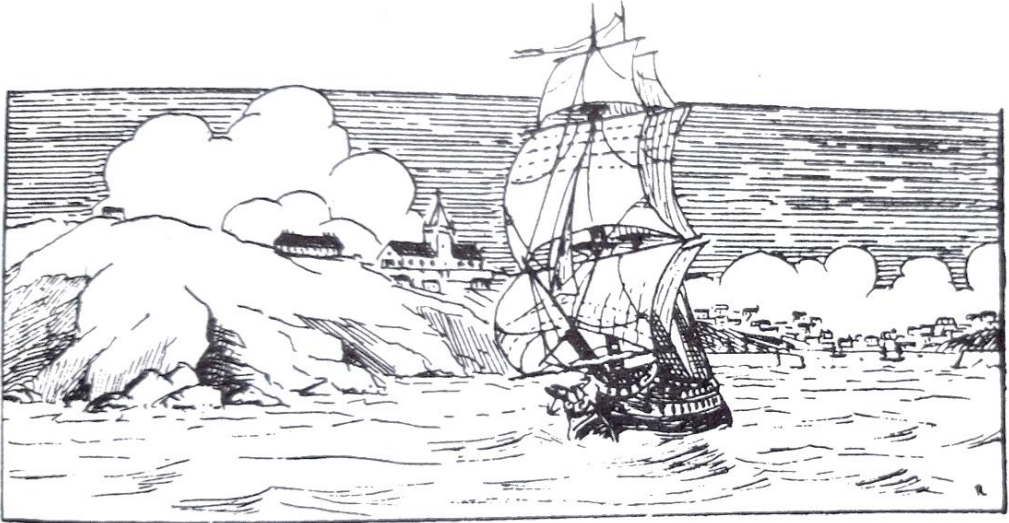
6 officiers dont Nicolas Antoine Girard, 19 matelots,
13 novices et 8 mousses.

Remarquons la présence d'un chirurgien au nombre des officiers.

Pour ses campagnes de 1788 et 1789, il retrouve la *Marie-Louise* et le capitaine Olivier Ganne.

Comme pour tous les terre-neuvas, les campagnes de pêche s'enchaînent sans répit pour Nicolas Antoine.

Bien des années plus tard, dans son ouvrage *Avec les bagnards de la mer*, le Père Yvon¹ écrira : « Ainsi, sans cesse ballotés entre la terre dans sa stérilité d'hiver et la mer des régions froides où la fertilité de l'été ne réussit à faire pousser d'autres arbres que les mâts de leurs navires, les terre-neuvas sont toujours à vivre dans une atmosphère de mort, de stérilité et de misère. À tel point que certains d'entre eux, n'ayant jamais vu depuis cinquante ans que des arbres dépouillés de leurs feuilles, nos arbres d'hiver et leurs mâts, se souviennent à peine de ce que peut être un arbre en pleine floraison. »



Dans *Histoire de Granville* de Charles de la Morandière
On reconnaît bien ici le Roc, Notre-Dame du Cap-Lihou, au loin, le port

¹ Le père Yvon, nommé aumônier des terre-neuvas en 1931, choqué par les terribles conditions dans lesquelles travaillaient ces marins, fit équiper une goélette-hôpital pour que soient assurées les urgences médicales. Il mit en place un service de courrier et une liaison radio permettant de rompre l'isolement des marins. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages, mais aussi de films tournés à bord pour lesquels il assurait lui-même les commentaires dans le but d'alerter l'opinion publique sur le scandale de ces conditions de travail.

Ces longues absences coupent les terre-neuvas des nouvelles de France.

Peut-être n'en prennent-ils connaissance qu'en rentrant, à l'entrée de l'hiver ?

Ainsi, le 14 juillet 1789, Nicolas Antoine se trouve sur la côte de Terre-Neuve...

Malgré les bouleversements que connaît le royaume de France en ces années-là, pour le moment et pour les marins granvillais, les campagnes de pêche se poursuivent. C'est une nouvelle fois sur la *Sophie* que Nicolas Antoine reprend la route de Terre-Neuve sous les ordres de Pierre-Jean Michel Jourdan. Il est en pleine campagne de pêche tandis qu'à Paris, en juillet 1790, est votée la Constitution civile du clergé. Quand il repart à Terre-Neuve en avril 1791 ce sont les premières révoltes royalistes en Bretagne. Le 21 juin, l'avenir de la royauté bascule, Louis XVI est arrêté à Varennes.

En octobre, Nicolas Antoine en fin de campagne, rentre à Granville et y passe l'hiver.

Au printemps, le 10 avril 1792, à la veille de ses vingt et un ans, il reprend la mer pour sa huitième campagne de pêche à Terre-Neuve. Il retrouve son poste de lieutenant sur la *Sophie* et son commandant Pierre-Jean-Michel Jourdan.

Nicolas Antoine est sur les côtes de Terre-Neuve, lorsqu'en France, les événements se précipitent. À Paris, le 10 août, l'Assemblée Législative vote la chute de la monarchie et fait place à la Convention.

En septembre, la France entre en guerre contre l'Autriche et bientôt contre la Prusse.

Le 21 septembre, c'est la victoire française de Valmy. Sur les côtes de Terre-Neuve, c'est la fin de la campagne de pêche ; l'équipage de la *Sophie* se prépare à reprendre la mer pour rentrer à Granville.

Resté à la côte, pour maladie...

Mais quand la Sophie quitte Terre-Neuve... c'est sans Nicolas Antoine ! Dans le registre de l'Inscription maritime, concernant cette campagne, sur la ligne de son nom, on peut lire : *le cap^{ne} le dit resté à la côte pour maladie.*

9.

VAISSEAUX DU ROI

1789.	1790.	1791.	1792.	1793.	1794.	1795.	1796.
<i>5-27</i>	<i>6-25</i>	<i>3-24</i>	<i>11-1</i>		<i>Porte aux Indes le 1^{er} Jan 1794 (Ch. de Retrait) f. 276. n. 36.</i>		
			<i>1-21</i>				
						<i>21. Janvier</i>	

Extrait du registre de l'Inscription maritime
Navigations de Nicolas Antoine Girard de 1789 à 1794

Détail du registre pour les années 1791 et 1792

1791	1792	
Le 10 avril au grand nord	Le 10 avril au grand nord	So
Sur la Sophie Regé	Sur idem le capitaine	Cah
Pierre Julien Jourdan	le cap ^{ne} le dit resté à la	cor
des armées à l'armée	côte pour maladie où	cap
le 19. 8. 1791.	il a été pris par les	7.
6 mois 8. jours	Anglais le 3 mai 1793	nive
	conduit à la Brador	Jain.
	Ensuite à St Jean	San
	Et puis en Angleterre	Cah
	où il a été détenu	cor
	jusqu'au 10 thermidor	cap
	an 5 qu'il a débarqué	7. 9.
	au havre du parlementaire	Frim
	l'Aimable celeste	let
	présent.	

Transcription (année 1792)

Le 10 avril au grand nord sur idem [comme l'année précédente : la Sophie] Cap idem, [comme l'année précédente : Pierre Julien Jourdan] le cap^{ne} le dit resté à la côte pour maladie où il a été pris par les Anglais le 3 mai 1793, conduit à la Brador Ensuite à St Jean Et puis en Angleterre où il a été détenu jusqu'au 10 thermidor an 5 qu'il a débarqué au havre du parlementaire l'Aimable celeste présent.

En octobre, à la pointe du Roc, les Granvillais guettent le retour des terre-neuvas... Sur les quais du port, les familles se rassemblent pour accueillir leurs proches... Est-ce à ce moment que la famille Girard découvre que Nicolas est resté, à Terre-Neuve, malade ? ou bien l'avait-elle appris d'un navire déjà revenu de Terre-Neuve ?

Une fois la nouvelle parvenue à la famille, on peut imaginer, dans cet hiver granvillais, l'angoisse de Rosalie, sa mère, de ses frères et sœurs, de Marguerite, sa grand-mère... guettant l'arrivée des moindres informations venant de là-bas...

Nous n'avons trouvé, à ce jour, aucune information, ni sur sa maladie ni sur ce qu'il advint de lui. Il se peut qu'à l'automne 1792, sur l'île de Terre-Neuve, Nicolas Antoine ait été pris en charge, accueilli par des habitants anglais ou des Français basés là-bas ? Peut-être a-t-il été soigné dans un hôpital anglais ?

La venue de l'hiver éloigne la perspective d'un retour à Granville avant la fin de la nouvelle saison de pêche.

Mais les événements vont prendre un tout autre tour puisqu'en février 1793, la France entre en guerre contre l'Angleterre...

Années après années, les relations entre la France et l'Angleterre n'ont cessé de se dégrader. Dans la perspective d'une prochaine guerre sur mer, la France, sous Louis XVI d'abord, puis dans les premières années de la Révolution, a porté tout son effort sur la rénovation de sa flotte.

Forte de ses nouvelles et puissantes unités, c'est finalement la France qui, le 1^{er} février 1793, déclare la guerre à l'Angleterre.

Nicolas, resté à Terre-Neuve, se trouve donc maintenant en terre ennemie. Rappelons les informations données par les registres de l'Inscription maritime :

Il a été pris par les Anglais le 3 mai 1793, conduit à la Brador Ensuite à St Jean Et puis en Angleterre où il a été détenu jusqu'au 10 thermidor an 5 [c'est-à-dire jusqu'au 28 juillet 1797] qu'il a débarqué au havre du parlementaire L'aimable celeste présent.

Nicolas restera donc, plus de quatre années, captif en Angleterre avant de pouvoir retrouver Granville et sa famille...





Pendant ce temps, 1785-1793



Sous Louis XVI et la Révolution

14 juillet 1789	Prise de la Bastille.
12 juillet 1790	La Constituante adopte la <i>Constitution civile du clergé</i> .
21 juin 1791	Le roi et sa famille sont arrêtés à Varennes.
Mars 1792	Début des guerres de Vendée.
10 juillet 1792	Prise des Tuileries.
21 septembre 1792	Première séance de la Convention.
21 janvier 1793	Louis XVI est guillotiné.
1 ^{er} février 1793	La France déclare la guerre à l'Angleterre.

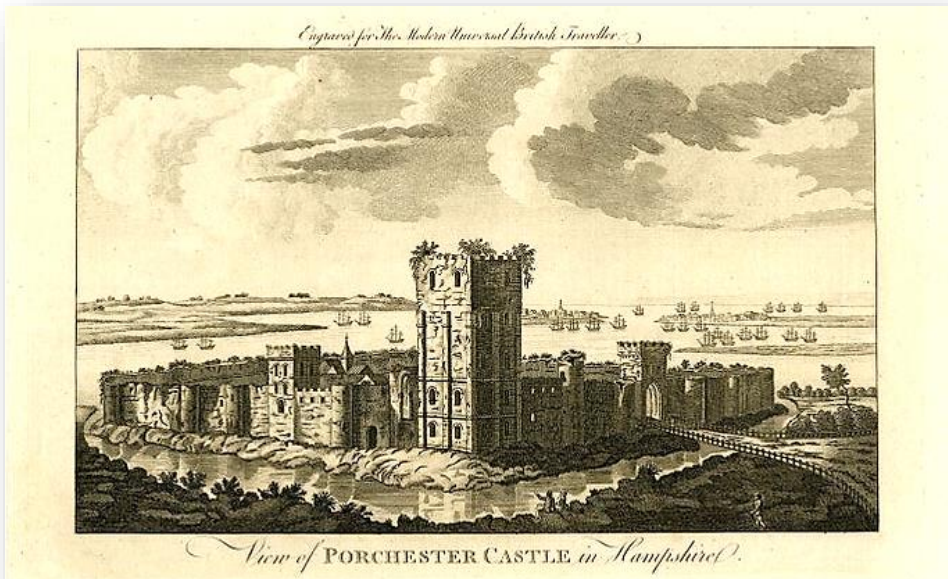
et aussi...

- 1786 Jacques Balmat (1762-1834) effectue la première ascension du Mont Blanc avec le Docteur Picard.
- 1788 Madame de Staël (1766-1817) publie sa *Lettre sur les ouvrages et le caractère de J.J. Rousseau*.
- 1789 Jacques-Louis David (1748-1825) peint le tableau *Le Serment du Jeu de paume*.
- 1791 Mozart (1756-1791) compose son *Requiem*.





Prison ships, F. Abel
Pontons anglais



Le château de Porchester dans le Hampshire

3

1793-1797

Captif des Anglais

Nicolas Antoine pris par les Anglais...

Comme nous le savons, notre marin granvillais est fait prisonnier à Terre-Neuve le 3 mai 1793 ; le registre de l'Inscription maritime évoque une détention au Labrador (terre anglaise sur le continent américain et proche de la zone de pêche des Granvillais) puis un retour sur la grande île de Terre-Neuve, dans la capitale Saint-Jean, d'où il est conduit, enfin, en Angleterre. Aucune information sur les dates de ces déplacements ni sur les conditions dans lesquelles se sont passés ces transferts et pourquoi ce périple ?

S'il a été pris par les Anglais début mai, c'est sans doute parce qu'au début du conflit, un navire de guerre anglais longeait la côte de Terre-Neuve à la bonne saison pour voir si des navires de pêche français n'étaient pas dans les havres, afin de les capturer ainsi que leurs équipages. Ce navire anglais avait pu poursuivre vers le Labrador pour la même raison. Enfin, il semble qu'il n'y ait rien d'étonnant à ce que ce navire rentre finalement à Saint-Jean de Terre-Neuve qui, pour les Anglais, est la base principale de l'île depuis laquelle les prisonniers sont ensuite évacués vers l'Angleterre.

Concernant ce parcours du prisonnier de guerre Nicolas Antoine en 1793, on ne peut, pour le moment, hasarder que des suppositions.

Ce qui est sûr, en revanche, c'est qu'à l'époque de cette première captivité de Nicolas Antoine en Angleterre, la gestion administrative des prisonniers ne relève pas encore du *Transport Office*¹, ce service anglais spécialisé, bien connu et bien rodé, mis en place lors des guerres napoléoniennes. En 1793, c'est l'Amirauté anglaise, dans le cadre du service *Sicks and hurts*², qui est en charge de la surveillance et de l'entretien des marins capturés. Communique-t-elle à la France les listes de prisonniers avec leur lieu de détention comme le fera plus tard le *Transport Office* ? Et ces listes, combien de temps mettent-elles pour parvenir aux services français de l'Inscription maritime puis enfin aux familles ?...

¹ Ce service connu sous l'abréviation T.O. ne fut mis en place qu'en 1798. Nicolas Antoine rentra en France en 1797... mais il aura hélas, nous le verrons plus tard, l'occasion d'en connaître les rigueurs.

² Malades et blessés.

8

Du malheur de se trouver en terre ennemie lorsque survient la guerre...

À ce point du récit, Nicolas Antoine est un marin français pêchant dans des eaux anglaises avec l'accord des autorités du pays. Le 29 septembre 1792, malade, il ne peut pas embarquer avec ses camarades pour le voyage retour ; il est *laissé à la côte*, c'est-à-dire à Terre-Neuve, dans l'attente qu'une fois guéri se présente un moyen de revenir à Granville...

La guerre a ses lois, même si elles ne sont pas écrites ; ainsi, chaque pays belligérant met en prison les ressortissants du ou des pays ennemi(s) présent(s) sur son sol ! Nicolas Antoine n'y échappe pas.

Aujourd'hui dans notre pays, qui n'a pas connu d'état de guerre déclarée depuis trois-quarts de siècle, on l'a un peu oublié, mais en pareil cas la France a fait de même. Ainsi, en 1939, au lendemain de la déclaration de guerre à l'Allemagne, les sujets allemands et autrichiens de 17 à 65 ans présents en France (dans les vingt mille personnes tout de même !) furent internés alors même que, dans la quasi-totalité des cas il s'agissait de gens ayant fui le nazisme et ses persécutions !

Aux États-Unis, après l'attaque surprise de Pearl-Harbour le 7 décembre 1941, cent vingt mille Américains d'origine japonaise furent placés dans des camps d'internement...

Revenons à la France en citant un cas que nous connaissons, et qui eut un dénouement heureux. En 1910, un jeune tailleur de pierres des Apennins part avec son épouse pour un chantier en Algérie. Tous deux s'y plaisent au point de s'y établir. Vingt-neuf années plus tard, devenu entrepreneur en bâtiment, notre homme engage une démarche de naturalisation. La procédure n'a pas encore abouti lorsque, le 10 juin 1940, l'Italie de Mussolini déclare la guerre à la France. L'entrepreneur est aussitôt fait prisonnier... Heureusement, à la demande du maire, soutenu par la population locale, il est rapidement libéré avec un statut de prisonnier sur parole...

JCM

La captivité de Nicolas Antoine s'inscrit dans un long passé de guerres opposant la France à l'Angleterre

Survolant l'histoire de nos relations avec l'Angleterre aux XVII^e et XVIII^e siècles, on est frappé de constater le nombre de guerres qui ont opposé nos deux pays. Selon les conflits, les alliances se font et se défont, mais il y a une constante cependant, la France se bat toujours, sur terre comme sur mer, contre l'Angleterre¹... Engagées pour la possession de territoires ou la maîtrise des mers, ces nombreux conflits, ponctués de combats acharnés, ont constitué, pendant de longues années, les ferments d'une haine féroce et réciproque. L'affiche ci-contre donne le ton...

« Si vous aimez votre PAYS, et votre LIBERTÉ,
c'est le moment de le montrer...
Tous ceux qui sont courageux, qui aiment leur ROI,
leur PAYS et leur RELIGION,
qui haïssent les FRANÇAIS et détestent le PAPE
[...]
pourront s'engager sur un NAVIRE DE GUERRE

Il est curieux de rapporter que, dans les années 1980 (et peut-être encore aujourd'hui ?), les touristes français de passage sur l'île de Sainte-Lucie, dans les Antilles, se voyaient proposer, comme souvenir de voyage, une reproduction de cette affiche... Le fait est encore plus piquant quand on sait que, pendant la guerre d'Indépendance américaine, l'île de Sainte-Lucie fut le théâtre d'une bataille navale désastreuse pour la flotte française...

¹ Sous Louis XIV, nous avons combattu l'Angleterre de 1688 à 1697 (Guerre de la Ligue d'Augsbourg), sous Louis XV, de 1701 à 1714 (Guerre de Succession d'Espagne), de 1744 à 1748 (Guerre de Succession d'Autriche), de 1756 à 1763 (Guerre de Sept ans), sous Louis XVI de 1778 à 1783 (Guerre d'Indépendance américaine), et pour finir, de 1793 à 1815, les guerres de la Révolution et de l'Empire.

VOLUNTEERS.


G. R. III.

God Save the King.

LET us, who are Englishmen, protect and defend our good KING and COUNTRY against the Attempts of all *Republicans and Levellers*, and against the Designs of our NATURAL ENEMIES, who intend in this Year to invade OLD ENGLAND, *our happy Country*, to murder our gracious KING as they have done *their own*; to make WHORES of our *Wives and Daughters*; to rob us of our Property, and teach us nothing but the *dam'd Art of murdering one another*.

ROYAL TARS
Of OLD ENGLAND,

If you love your COUNTRY, and your LIBERTY, now is the Time to shew your Love.

R E P A I R.

All who have good Hearts, who love their KING, their COUNTRY, and RELIGION, who hate the FRENCH, and damn the POPE,

Lieut. W. J. Stephens,
At his Rendezvous, SHOREHAM,

Where they will be allowed to Enter for any SHIP of WAR,
AND THE FOLLOWING
BOUNTIES will be given by his MAJESTY,
in Addition to Two Months Advance.

To Able Seamen,	- - - -	<i>Five Pounds.</i>
To Ordinary Seamen,	- - - -	<i>Two Pounds Ten Shillings.</i>
To Landmen,	- - - -	<i>Thirty Shillings.</i>

Conduct-Money paid to go by Land, and their Chests and Bedding sent Carriage free.
Those Men who have served as PETTY-OFFICERS, and those who are otherwise qualified, will be recommended accordingly.

LEWES: PRINTED BY W. AND A. LEE

Affiche destinée à recruter des combattants anglais pour la Royal Navy sous le règne de Georges III

Impossible de ne pas évoquer ici certains de ces faits de guerre qui témoignent de ce long climat d'hostilité entre nos deux pays et ont particulièrement marqué notre histoire maritime.

Sous Louis XV, en période de paix, l'amiral Edward Boscawen attaque la flotte française...

Après la signature, en 1748, du traité d'Aix-la-Chapelle qui a mis fin à la Guerre de Succession d'Autriche, nous étions en paix avec l'Angleterre, et pourtant en 1755, l'amiral Boscawen de la Royal Navy procède à une attaque délibérée de la flotte française.

Le 8 juin 1755, au large du Cap Ray, près de Terre-Neuve, il se porte à l'attaque d'un convoi français en route pour le Canada. C'est une escadre de trois vaisseaux français : l'*Alcide*, un vaisseau de ligne de 64 canons emportant 650 hommes, le *Lys* et le *Dauphin Royal*. Après plusieurs heures de combat, le *Lys* et le *Dauphin Royal* parviennent à s'échapper mais l'*Alcide* est capturé. Les prisonniers français, des hommes de troupe, pour la plupart destinés à la Nouvelle-France, sont internés sur l'île Georges dans le port d'Halifax et traités comme des prisonniers de guerre.

...et se livre à une "rafle" de nos terre-neuviens

Les Anglais connaissent la qualité des marins français formés à l'école de la grande pêche. Ils savent bien que dans le cas d'un nouveau conflit, grâce au système des classes introduit par Colbert, ces hommes de la marine de commerce seront leurs adversaires sur des navires corsaires ou dans la flotte royale. En 1755, dans l'hypothèse d'une reprise de la guerre, les amiraux anglais Hawke et Boscawen reçoivent mission d'opérer un coup de filet sur les morutiers français de retour de Terre-neuve. L'affaire est d'autant plus rentable que les navires reviennent avec leur cargaison de pêche... Les amiraux britanniques s'emparent de 300 bâtiments et de 6.000 marins qui sont envoyés sur les pontons anglais.

Dans l'affaire, Granville perd 34 navires et 1.093 matelots. Le 10 janvier 1756, Louis XV demande la libération des matelots et le retour des navires. Ne pouvant l'obtenir, il déclare la guerre à l'Angleterre. C'est le début de la Guerre de Sept Ans (1756-1763).

Ces marins *raflés*, expérimentés et courageux, manqueront cruellement à la flotte française, qui perdra cette guerre de Sept Ans.

Le 17 juin 1778, sous Louis XVI, le combat entre *La Belle Poule* et l'*Arethusa*

Ce combat oppose, pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783), la frégate française *La Belle Poule*¹ (30 canons) construite en 1755, et l'*HMS Arethusa* (32 canons), une ancienne frégate française capturée en 1759...

Il se déroule le 17 juin 1778 sur la côte bretonne, face à la baie de Goulven.

La lutte est acharnée, elle dure plus de quatre heures et s'achève par une victoire française. Dans nos rangs, elle a fait trente morts et une centaine de blessés.

Cette bataille navale marque le début de l'engagement armé de la France dans la Guerre d'Indépendance américaine.



Le combat de *La Belle Poule* contre l'*Arhetusa* Tableau de Rossel

¹ C'est une frégate du même nom, de 60 canons, construite en 1834 qui assura le retour en France des cendres de Napoléon en 1840. Il en est question dans un précédent ouvrage édité en 2019, *Mon arrière-grand-père était à Solferino*.

Et du côté français, sous Louis XVI, pendant l'hiver 1780-1781, le maréchal de Luxembourg veut s'emparer de l'île de Jersey

En 1780, pendant la guerre d'Indépendance américaine, Louis XVI prépare une expédition dans le plus grand secret... Il s'agit d'un débarquement français sur l'île anglaise de Jersey, pour s'en emparer. Le maréchal de Luxembourg est désigné pour cette opération. Pour ce coup de force, il choisit comme stratège le baron de Rullecourt. Il est prévu de rassembler un corps expéditionnaire de 1 200 hommes qui prendra la mer, le 28 décembre 1780, au départ de Granville, rejoindra Chausey pour débarquer ensuite discrètement.

Des missions d'observation autour des possessions anglaises avaient été confiées à Jean-Christophe-Louis Régnier, un corsaire granvillais, concessionnaire des Îles Chausey pour l'extraction du granit et la fabrication de la soude. Le général de Rullecourt le choisit donc pour organiser sur place l'expédition qui doit lui assurer la conquête de Jersey. Régnier a une très bonne connaissance du secteur, c'est un gage de réussite pour ce débarquement.

Mais c'est sans compter avec la personnalité calamiteuse du baron de Rullecourt qui fera échouer l'opération. Les faits se passent entre le 28 décembre 1780 et le 6 janvier 1781. Durant ces quelques jours d'un hiver très rigoureux, le baron de Rullecourt se soucie peu du sort du millier d'hommes qui lui sont confiés.

À Chausey, où le corps expéditionnaire fait étape, il fait même preuve d'une extrême cruauté envers deux de ces hommes. L'un se plaint de gelures aux pieds, il lui tranche le crâne d'un coup de sabre. Un autre trouve mauvais le pain et la soupe, il le fait attacher à un rocher recouvert à marée haute, l'homme périt noyé. À la cruauté, il ajoute l'incompétence. Il avait d'abord suivi les conseils avisés de Jean Christophe Régnier et le débarquement dans la nuit avait parfaitement réussi : le gouverneur de Jersey, surpris dans son lit, s'est rendu, les autorités civiles et militaires capitulent, l'île est aux mains des Français... sauf que... refusant de suivre les recommandations de son guide qui lui avait conseillé de tenir sa position en montant sur les hauteurs dominant l'île, le baron de Rullecourt préfère

rester dans Saint-Hélier, la capitale de l'île, paradant avec ses troupes. Cela provoque un sursaut de la population qui se rassemble autour de ses défenseurs et rejette les Français à la mer... Le baron périt dans cette contre-attaque menée par les Jersiais.

En Manche, les provocations et attaques sont incessantes... face aux Anglais, Granville se trouve souvent en première ligne

Pendant des siècles, en Manche, des coups de force, des provocations, des attaques entretiennent méfiance et hostilité entre les deux pays

S'y ajoutent les conflits incessants liés aux zones de pêche à Terre-Neuve... Entre 1793 et 1815, une longue série de désastres maritimes témoigne de la suprématie anglaise sur mer. Philippe Masson résume ainsi la situation : « La maîtrise acquise par la Royal Navy se traduisait par la perte des colonies, la disparition du grand commerce et du grand cabotage, le contrôle de la pêche, l'occupation d'îles, de baies ou les actions de commandos sur tout le littoral ».

C'est ainsi que même lorsque nous ne sommes pas officiellement en guerre, le climat reste hasardeux et conflictuel... Granville est souvent en première ligne et la proximité des îles anglo-normandes favorise les attaques-surprises...

Dans un tel contexte, quel a pu être le sort du prisonnier de guerre granvillais Nicolas Antoine ?



Lieux de détention des prisonniers de guerre français.



Rade de Plymouth

Rade de Portsmouth

Rade de Chatham :
 en 1811, neuf pontons dont le *Sampson* où est détenu Nicolas Antoine Girard jusqu'en 1814

La prise en charge, en Angleterre, des prisonniers de guerre

La carte présentée ci-contre nous fait découvrir le nombre impressionnant de lieux de détention des prisonniers de guerre, en Angleterre, sous la Révolution et l'Empire. Le pays dut en effet répondre à un afflux considérable de prisonniers à partir de 1793.

Il existe en Angleterre, pour les prisonniers de guerre, trois régimes de détention : l'assignation à résidence¹, la prison à terre et les pontons.

L'assignation à résidence ne s'applique qu'aux officiers à condition qu'ils s'engagent sur l'honneur à ne pas chercher à s'évader (d'où le nom de *prisonnier sur parole*).

Le régime commun de prison à terre, d'abord dans de vieilles forteresses, plus tard, dans des bâtiments spécialement construits pour la détention de prisonniers, en grand nombre.

Les pontons (en anglais *hulks*), nom donné à de vieux vaisseaux hors d'état de naviguer, enlisés dans la vase. Ils sont regroupés sur trois sites Plymouth, Portsmouth et Chatham.

Dès leur prise en charge, les prisonniers font l'objet d'un tri qui va déterminer leur régime de détention.

Rappelons qu'en 1793, c'est le service responsable des malades et blessés (*Sicks and hurts*) qui assure la prise en charge des prisonniers. À partir de 1798, il est remplacé par le *Transport Office* (T. O.).

La transmission longue et compliquée des informations entre le Transport Office et les autorités françaises, minutieusement décrite dans l'étude faite par le *Centre Havrais de Recherches Historiques*² nous laisse imaginer l'angoisse qui saisit les familles laissées sans nouvelles pendant des mois ...

« En ce qui concerne les arrivées de prisonniers de guerre en Angleterre, le très administratif Transport Office en adresse la liste environ tous les six mois et la fait transiter par le commissaire français basé à Londres, un dénommé Otto [diplomate en mission à Londres]. Un des rôles de ce fonctionnaire est de tenir à jour une comptabilité sérieuse des prises et des prisonniers par grade et par lieu de captivité. Lors d'un accord d'échange (cartel), c'est ce monsieur qui, homme pour homme, grade pour grade, rédigera le certificat d'échange, sorte de passeport indispensable afin de retrouver sa patrie.... Le sieur Otto fait

¹ Ce régime avait aussi le nom de *cautionnement*.

² *Marins havrais captifs en Angleterre de 1800 à 181* (Centre Havrais de Recherches Historiques).

alors passer la liste diplomatiquement vers les ministères français concernés, à savoir : la Guerre, la Police générale, la Marine et les Colonies... Les ministres en prennent connaissance, chacun pour les besoins de sa fonction. On en dresse des bilans, on la découpe en quartiers maritimes pour enfin l'expédier au Commissaire de marine chargé de la région qui va lui-même la transmettre à l'Inscription maritime concernée, par l'intermédiaire de ses subalternes... Le livre des matricules va pouvoir enfin être mis à jour. Six à huit mois, voire douze mois se sont alors écoulés. Alors commence l'incertitude des familles. »

Sur les conditions de la captivité de Nicolas Antoine

Nous n'avons rien trouvé dans les archives familiales concernant les conditions de détention de Nicolas Antoine.

Disons tout de suite que ces quatre premières années de détention en Angleterre seront suivies d'autres pendant les guerres de l'Empire.

Nicolas Antoine qui servira sur des navires corsaires, sera à nouveau capturé à l'issue de combats perdus, et détenu en Angleterre.

En 1810, il restera prisonnier cinq mois.

L'année suivante, à nouveau fait prisonnier, il sera détenu cette fois plus de quatre ans, jusqu'à la signature de la paix avec l'Angleterre en 1814.

Pour cette dernière période de captivité, des recherches récentes¹ nous ont permis d'apprendre que Nicolas Antoine fut détenu sur le ponton *Simpson*, à Chatham, à l'est de Londres.

En nous appuyant sur des témoignages de l'époque et à partir d'ouvrages écrits sur le sujet, nous allons tenter d'apporter un éclairage sur ce qu'ont pu être les conditions de détention de ce jeune lieutenant de la Marine française, capturé à trois reprises par les Anglais entre 1793 et 1814.

Nous ne manquerons pas de faire référence aux écrits de son fils Fulgence. Nous puiserons, en particulier dans son récit *Les prisons d'Angleterre*² et dans son roman *Un corsaire sous l'Empire* publié en 1861. Fulgence Girard nous y fait partager les aventures d'un certain Jules Serval, capitaine du navire corsaire la *Dorade*. Nous y découvrons, par exemple, la préparation d'une attaque menée contre un navire ennemi, ou encore ce qu'il pouvait advenir des marins français lorsqu'ils étaient capturés par la Marine anglaise.

¹ Recherches effectuées dans les archives maçonniques détenues par la BNF.

² Chronique parue dans la revue *La France Maritime* 1837, vol.1.

Nicolas Antoine, fut-il prisonnier *sur parole* ?

Rappelons qu'en 1793, au moment de sa première capture, Nicolas Antoine n'est pas sur un navire, dans ses fonctions de lieutenant ; c'est un jeune marin français de 22 ans qui, n'ayant pu rentrer en France en fin de campagne de pêche avec les autres membres de l'équipage, se trouve isolé en terre ennemie. Dans ces conditions, a-t-il pu bénéficier du régime de détention s'appliquant aux officiers en captivité ?

Naviguant en tant que lieutenant depuis 1787, Nicolas Antoine a donc pu, en principe, émarger à ce régime mais rien ne permet de l'affirmer.

Les "prisonniers sur parole" ne sont pas internés mais astreints à résider dans des villages, ou des bourgs, dénommés "cautionnements". Ils ont l'autorisation de sortir dans la journée sans s'éloigner de plus d'un mile. Ils sont sous l'autorité d'un représentant de l'Amirauté.

Pour leurs frais de logement et de nourriture, ils perçoivent une demi-solde du gouvernement anglais. Nombre d'officiers se procurent des ressources complémentaires : ils donnent des cours de français, de latin, ils peignent, ils fabriquent des objets qu'ils vendent...

À partir du moment où elles sont informées de la situation de leur proche, les familles qui en ont les moyens, peuvent leur envoyer de l'argent. Cela se fait par l'intermédiaire d'une banque anglaise et des services de l'Amirauté qui en prélèvent une somme plus ou moins importante.

Selon les cautionnements, les conditions de vie et de détention peuvent être très différentes. Dans certains cas, le climat entre les prisonniers et la population est hostile : rejet, brimades, insultes.

Dans d'autres cas, s'établissent des relations de sympathie avec les habitants du lieu : les officiers français sont reçus dans les familles, acceptés dans les cercles maçonniques¹, ils offrent des spectacles de théâtre, enseignent le billard, la danse...

¹ La franc-maçonnerie, née en Angleterre, y est très active à cette époque. Les idées qu'elle répand, en phase avec celles de la Révolution française, vont rapidement gagner l'ensemble des pays européens. De nombreuses loges sont créées en France. En 1786 à Granville avait été fondée une loge : *L'interprète maçonne*, dont nous reparlerons plus tard.

Quoi qu'il en soit, la proportion des officiers français ayant pu bénéficier de ce régime est généralement estimée à 3,5 ou 4% du total des prisonniers de guerre français capturés par les Anglais. Précisons qu'accepter cette forme de captivité signifie renoncer par avance, à toute opportunité d'évasion !

En mai 1793, compte tenu des conditions particulières de la capture de Nicolas Antoine, l'option du *cautionnement* lui a-t-elle été présentée ? Et plus tard, en 1810 ? Nous ne le savons pas.

Il se peut aussi qu'il ait opté pour la prison avec le projet de s'évader ?

Fut-il détenu dans une prison à terre ?

On parle le plus souvent des terribles conditions de vie des prisonniers sur les fameux pontons, mais il faut savoir qu'elles sont aussi pitoyables dans ces vieilles forteresses et ces immenses baraquements que sont les prisons à terre. Comme dans les guerres précédentes, les vieux châteaux médiévaux du sud de l'Angleterre deviennent des lieux de détention pour les prisonniers de guerre de la Révolution et de l'Empire. Les conditions de vie y sont extrêmement dures. Et cela d'autant plus que grossit sans cesse le nombre de prisonniers capturés. Ainsi, le château de Porchester détient plus de 5 000 prisonniers pendant la seule année 1795. Ils sont 7 000 à la fin des guerres de l'Empire.

Pour répondre aux besoins grandissants, l'Angleterre entreprend un programme de constructions nouvelles, des unités spécialement conçues pour détenir des prisonniers en très grand nombre. La première de ces nouvelles unités, Norman Cross, reçoit 7 000 prisonniers en 1797.

D'autres ensembles suivent, certains pouvant recevoir jusqu'à 15 000 prisonniers... Ces unités sont constituées de baraquements sommaires pour le logement des détenus, les cuisines, les cachots... Elles disposent d'un hôpital... et d'une morgue car la mortalité est grande dans ces prisons.

Les Français sont généralement détenus dans les prisons du sud britannique (Portsmouth, Plymouth, Forton, Dartmoor, Stapleton, Chatham...).

Dans l'ouvrage dont nous avons déjà parlé, consacré aux pontons¹, Philippe Masson décrit également la situation des détenus dans ces prisons à terre :

« Les brimades sont constantes. Dès le réveil, au son du tambour, les prisonniers sous la menace de soldats, baïonnette au canon, sortent de la chambrée, un à un, soigneusement comptés par les gardiens. Ils s'entassent ensuite pendant des heures dans la cour, exposés à toutes les intempéries. Soldats, geôliers, procèdent alors à la fouille des chambrées, sondent les murs, les planchers, pour s'assurer de l'absence de toute tentative d'évasion. Avant la nuit, les détenus sont ramenés dans les locaux, et à 10 heures, un roulement de tambour annonce l'extinction des feux. [...] L'aspect le plus pénible de cet univers carcéral ne concerne cependant ni le logement, ni la nourriture, ni l'habillement, mais l'affreux manque de liberté, l'oisiveté, la promiscuité, à l'origine de découragement et de dégradation psychologique pour certains. »

Le château de Porchester, au fond de la baie de Plymouth, est l'une de ces prisons. En 1812, tel est le rapport du gouverneur de cette prison :

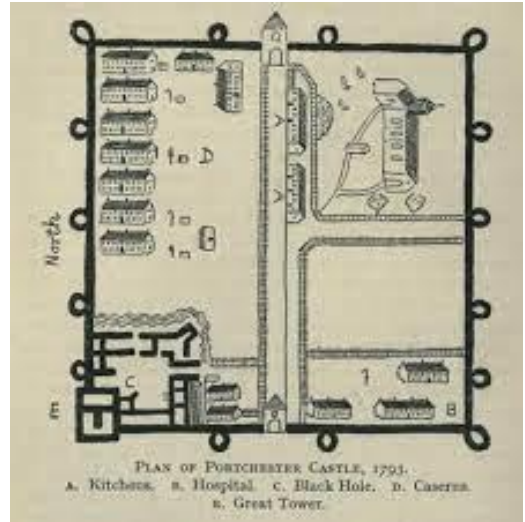
« Je suis dans la nécessité de vous faire connaître la situation lamentable d'un grand nombre de prisonniers. Beaucoup d'entre eux sont complètement nus et n'ont comme seule ressource que de se tailler des vêtements dans les hamacs. »

Leur situation est telle, que s'ils ne reçoivent pas ces articles avant le début de l'hiver, ils sont condamnés à mourir.

[...] Les prisonniers sont d'une maigreur effrayante. Beaucoup ressemblent à des squelettes ambulants. Ce matin, un des captifs a été trouvé mort dans son hamac et un autre était dans un tel état de faiblesse qu'il est décédé de la chute de son hamac. La plupart de ceux que l'on envoie à l'hôpital meurent en quelques jours. »

Nicolas Antoine est-il détenu dans l'une de ces prisons ? Ce pouvait être le sort de tout officier repris après une tentative d'évasion...

Aucune source familiale ne permet de le dire.



Plan de la prison de Porchester en 1793

¹ *Les sépulcres flottants*, op.cit.

Quant aux fameux pontons, nous le savons maintenant, Nicolas Antoine les a connus

L'Histoire retiendra l'horreur des "pontons" anglais où des milliers d'hommes, démunis de tout, entassés, meurent de faiblesse, de désespoir, et de maladie.

Dans les archives familiales, rien ne permet de savoir si Nicolas Antoine Girard fut retenu prisonnier sur ces pontons.

Mais un premier indice nous sera donné par une revue britannique¹. Dans un article² consacré à l'écrivain Fenimore Cooper, il sera question de Fulgence Girard et de son père, « un vaillant officier de marine ».

FENIMORE COOPER IN PARIS.—The next number of the *Revue des Deux Mondes*, says a Paris Correspondent of the *Boston Atlas*, will contain a biographical notice of Cooper, which will be enriched with several interesting letters from the great novelist, that have never been printed. It is by Monsieur Th. Fulgence Girard. This gentleman, when Cooper first met him (it was in the apartments of Charles Nodier, at the *bibliothèque de l'Arsenal*, with whom both were intimately acquainted), was a young poet, and a celebrated archæologist; he has since written several novels. M. Fulgence Girard was the son of a gallant naval officer, who had long been a prisoner in the notorious English pontoons. They quickly became very intimate they passed many long hours together, talking over literature and the sea and art. When Cooper was on the eve of leaving for Italy, he accepted an invitation of M. Girard to visit some seaports of Normandy and Brittany. They visited together Havre, Cherbourg, Saint Malo, &c. After having spent some time at M. Girard's country seat, Cooper went to Italy, and during the whole of his tour M. Girard was his constant correspondent.

This gentleman, when Cooper first met him (it was in the apartments of Charles Nodier, at the *bibliothèque de l'Arsenal*, with whom both were intimately acquainted), was a young poet, and a celebrated archaeologist; he has since written several novels. M. Fulgence Girard was the son of a galant officer, who had long time in the notorious English pontoons

¹ *The Literary world*, volume 09, p.432, Osgood & Company, 1851.

² Spécialiste de l'histoire du monde du travail et contributeur du dictionnaire biographique du monde ouvrier *Le Maitron*, Pierre Baudrier s'est intéressé à Fulgence Girard, ami et défenseur d'Auguste Blanqui sous la Monarchie de Juillet. C'est ainsi qu'il a découvert cette précieuse référence concernant Nicolas Antoine Girard.

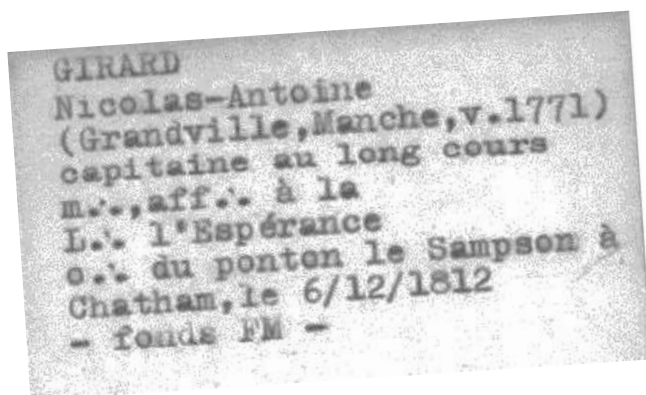
Voici la traduction de l'extrait qui nous intéresse :

« La première fois qu'il [Félimore Cooper] le rencontra, [Fulgence Girard] c'était dans l'appartement de Charles Nodier, à la Bibliothèque de l'Arsenal, qu'ils connaissaient bien tous deux, c'était un jeune poète et un célèbre archéologue. Il avait déjà écrit plusieurs romans. **M. Fulgence Girard était le fils d'un vaillant officier de marine qui avait été longtemps prisonnier sur les fameux pontons anglais.** »

Plus récemment, la détention de Nicolas Antoine Girard sur les pontons anglais fut confirmée par des recherches¹ dans les archives du Fonds Maçonique de la BNF².

Une fiche à son nom apporte les précisions suivantes : le capitaine Nicolas Antoine Girard, de Granville, est prisonnier à bord du vaisseau *Sampson* à Chatham, entre 1812 et 1814.

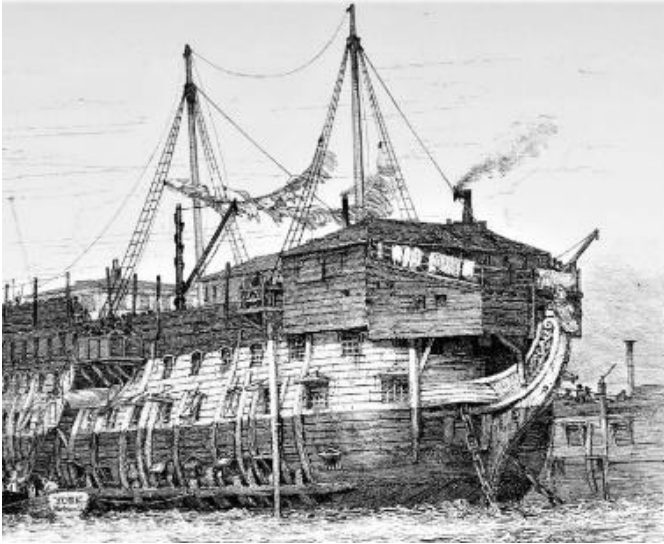
Nous apprenons également que pendant sa captivité sur ce ponton, il devient membre de *L'Espérance*, une loge maçonnique britannique. Nous en reparlerons p. 207.



Fiche consultée dans
les archives du Fichier Bossu du Fonds Maçonique de la BNF

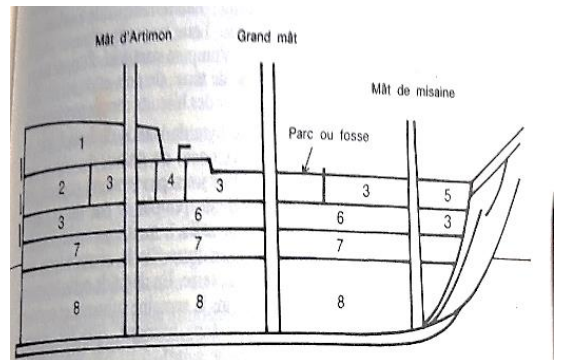
¹ Nous devons cette découverte aux recherches de Thierry Duhamel et Michel Pausader, passionnés de ces fragments d'Histoire qu'on retrouve à partir de recherches généalogiques. Tous deux ont apporté des éclaircissements sur certaines questions restées jusqu'ici sans réponse.

² Nous verrons plus loin, les liens historiques tissés entre la marine et la franc-maçonnerie.



« Les neuf pontons de la rade de Chatham étaient placés à des distances qui ne permettaient pas aux prisonniers de communiquer ensemble ni par la voix ni par signes. Ils étaient amarrés par des chaînes aux deux extrémités, au milieu de vases fétides et stagnantes découvertes à chaque marée. »

- 1 Appartement du commandant
 - 2 Carré des officiers
 - 3 Logement des Anglais batterie de 18 et extrémité de 30
 - 4 Cuisine des Anglais
 - 5 Cuisine des prisonniers
 - 6 Partie réservée aux prisonniers (batterie de 36)
 - 7 Partie réservée aux prisonniers (entrepont)
 - 8 Cale
- Source : Philippe Masson



Coupe d'un ponton

Les conditions de vie sur les pontons



Sur un ponton, de jour

Disons tout de suite que ces vieux vaisseaux abritent des milliers de personnes dont les statuts sont très différents :

Côté anglais, logent à bord les hommes qui constituent l'état-major du ponton, leur famille, leur personnel, les gardiens, les surveillants, les soldats, les cuisiniers...

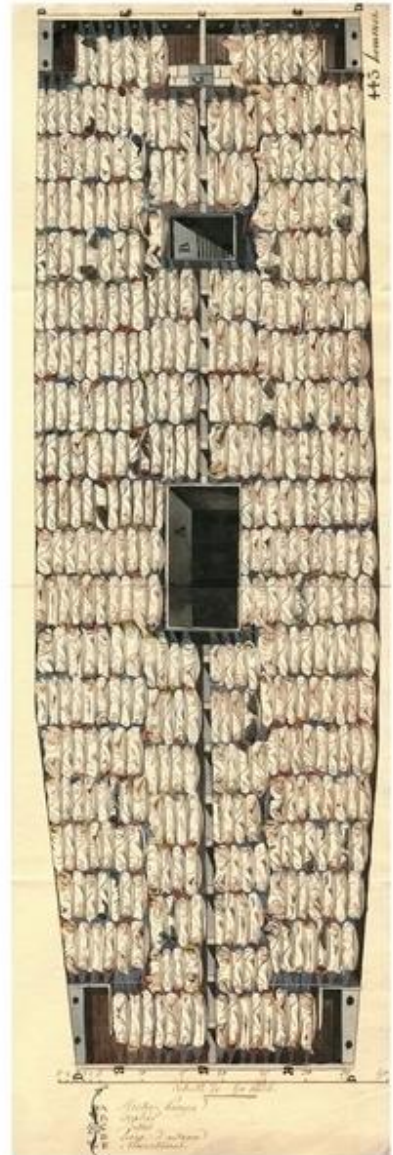
Pour ce qui est des prisonniers, on trouve, là aussi, des hommes de statuts différents : les "prisonniers sur parole" (les officiers qui s'engagent à ne pas chercher à s'évader) ont, à bord, des conditions de vie privilégiées comportant même, parfois, un logement sous forme de cabine.

Les autres prisonniers sont détenus dans des conditions effroyables.

Dans son roman *Un corsaire sous l'Empire*, Fulgence Girard évoque le comportement d'un capitaine capturé qui accepte les conditions d'enfermement les plus dures pour garder l'opportunité d'une évasion.

À Chatham,
sur le *Brunswick*,
la nuit

Le dessin reproduit ici fut adressé en octobre 1812 au ministre de la Marine accompagné d'un message signé par cent un officiers français prisonniers, détenus à Chatham à bord du ponton le *Brunswick* décrivant les conditions de vie qui y règnent.



En 1812, sur le ponton le *Brunswick*,
vue d'un niveau de couchage
des prisonniers dans leurs hamacs.

Dessin attribué au colonel de gendarmerie
Jacques Marie Hippolyte Lebertre auteur d'un
*Aperçu du traitement qu'éprouvent les
prisonniers de guerre français en Angleterre*
(Paris, 1843).

Soumis au cautionnement à Alresford,
au nord de Portsmouth,
il s'était fait prendre en essayant de s'évader.

C'est donc logiquement, en tant que
broke-parole, qu'il avait été sanctionné
par transfert sur un ponton.

Le message suivant accompagnait le dessin : *Ce plan est celui du faux pont du vaisseau le Brunswick dont la hauteur est seulement de quatre pieds dix pouces [soit 1,47 m], de manière que l'homme de la plus petite taille ne peut jamais s'y tenir debout, supplice que l'on n'avait jamais imaginé même contre les plus grands criminels. Les ouvertures pour donner de l'air consistent en 14 hublots ou petites fenêtres de chaque côté, de 17 pouces carrés [43 cm² environ], sans vitres. Ces ouvertures étant croisées par une grille de fer fondu dont les barres sont épaisses de deux pouces ; ces hublots étant fermés tous les soirs par un mantelet en madrier, il en résulte que par les défauts d'air, plusieurs des hommes entassés dans les faux-ponts et batteries tombent faibles, suffoqués, surtout dans les longues nuits d'hiver, les prisonniers de guerre étant seize heures de suite sous les verrous. Si on essaye d'obtenir qu'un des hublots soit ouvert pour y porter l'homme mourant afin de le faire respirer un moment, tous les voisins de cette ouverture complètement nus, car il est impossible de se tenir autrement en raison de la chaleur excessive qu'on y éprouve, saisis par le froid au milieu d'une transpiration abondante, sont attaqués de maladie inflammatoires, maladies qui menacent de détruire tous les prisonniers l'un après l'autre, parce dans toutes les prisons d'Angleterre l'encombrement est le même. On n'accorde à chaque homme que 14 pouces de largeur sur six pieds de longueur [soit env. 35,5 cm sur 1,83 m] pour suspendre son hamac. D'après cette mesure qui ne suffit point à un homme, le faux pont ne peut contenir que 443 hommes, et souvent on y met plus de 480, de sorte que ceux qui sont de surplus sont obligés de coucher sur le plancher. On est si hermétiquement fermé dans ces prisons, l'air y est tellement corrompu et chargé de vapeurs humides que souvent les chandelles cessent de brûler : quelquefois même ces vapeurs sont si épaisses et si chaudes que les gardiens en venant ouvrir le matin les panneaux de la batterie ont cru que le feu était au bâtiment, et ont crié au secours contre l'incendie, fait arrivé au Glory et au Syen dans l'hiver 1811. Il est impossible de décrire toutes les souffrances des prisonniers dans ces horribles tombeaux ; la nuit même, ces infortunés ne peuvent trouver le sommeil si nécessaire pour oublier un moment leurs misères ; ils s'agitent sans cesse dans leur hamac, dévorés par la vermine ou suffoqués par la chaleur. Le séjour et le régime des pontons sont si affreux que Mr Howard, Anglais qui a écrit sur les prisons a dit en parlant des pontons : hulks ought to be the punishment only for the most atrocious*

crimes » « *les pontons ne devraient être la punition que des crimes les plus atroces.*

Les témoignages concordent même si on considère que certains prisonniers célèbres tel le peintre Ambroise Louis Garneray, détenu neuf ans sur le *Protée*¹, sont soupçonnés d'avoir quelque peu forcé le trait...

Le titre seul de l'ouvrage de Philippe Masson *Les sépulcres flottants* en dit tout de même assez sur les chances de survie sur ces pontons.

Les petits commerces



Certains prisonniers parviennent à améliorer l'ordinaire en pratiquant des petits commerces par l'intermédiaire de gardiens qui permettent la communication avec le marché anglais local. Des échanges ont lieu régulièrement au cours desquels les prisonniers rencontrent les acheteurs de produits et peuvent se procurer quelque nourriture : une barque accoste le ponton, elle vient avec les acheteurs qui peuvent être aussi des fournisseurs ; officiers, marins, soldats fabriquent divers objets en os, en ivoire ou en bois, notamment des statuettes, des jeux d'échecs, des dés, des maquettes de bateaux...



Les deux faces d'une dent de cachalot gravée

¹ Ambroise Louis Garneray (1783-1857), auteur de l'ouvrage *Mes pontons Neuf années de captivité*, réalisa pendant sa détention en Angleterre de nombreux dessins et croquis. Il en vendait à ses gardiens qui se chargeaient de trouver des débouchés auprès de la population locale.

Un espoir, l'échange...

Après avoir décrit les terribles conditions de vie des prisonniers détenus sur les pontons anglais, Philippe Masson ajoutera que « dans ce monde clos, bien des prisonniers ne survivent qu'en caressant un espoir, celui de la fuite ».

Même si l'histoire gardera la mémoire de quelques exploits¹ dans ce domaine, les études sur le sujet montreront toutes que les évasions réussies sont peu nombreuses. Il est d'abord très difficile de les préparer et les dangers encourus sont multiples en particulier sur mer. Quant aux sanctions qui attendent ceux qui échouent, elles en dissuadent plus d'un...

Pour ces hommes, le seul autre espoir est d'être *échangé*. Lorsque les hostilités entre deux pays s'éternisent, chaque camp se trouve détenir un grand nombre de prisonniers tout en ayant aussi beaucoup de ressortissants capturés chez l'ennemi. Arrive un moment où des voix s'élèvent pour préconiser un échange. La pratique des échanges constitue pour ces prisonniers un véritable espoir mais, contrairement aux guerres précédentes, sous l'Empire, les échanges sont peu fréquents. L'explication en est donnée par Michel Aumont : « Les conditions des échanges, prévus par des cartels², sont toujours à l'avantage de la nation dont la supériorité militaire paraît évidente. Celle-ci en profite pour affaiblir encore les forces ennemies en retenant davantage les prisonniers qu'elle juge trop compétents. Par conséquent, les durées de captivité s'éternisent pour les Français pendant la guerre de Sept Ans et les guerres de la période 1793-1815 parce que la France n'est pas en mesure de négocier avantageusement les échanges avec l'Angleterre compte tenu des difficultés de sa Marine. »

Citons encore Fulgence Girard, dans son roman ; il lèvera le voile sur certaines pratiques en matière d'échanges de prisonniers.

En bonne logique l'opération se fait nombre pour nombre, et à égalité de grades. Cela étant, les Anglais libèrent plutôt les soldats de l'armée de terre³ plutôt que les marins, ainsi que les prisonniers les plus malades et affaiblis, c'est-à-dire les moins aptes à reprendre le combat...

La conséquence, signalée par Fulgence Girard, est que certains prisonniers vont jusqu'à s'affamer pour être plus vite échangés :

¹ Dans le récit *Les prisons d'Angleterre* (Revue *La France Maritime*, 1837) Fulgence Girard raconte les péripéties de l'évasion réussie de Souville. et Havas, capitaines corsaires détenus en 1810 sur le ponton the *Crown*.

² Un cartel est une convention écrite relative à des échanges de prisonniers.

³ Beaucoup sont capturés lors d'un transport de troupes par mer.

« Il n’y avait pour le moment que cinq ou six pauvres diables assis dans des angles ou couchés sur le pont, dans un état de maigreur et d’exténuation extrêmes. C’était moins la maladie qu’un système diététique poussé à ses dernières limites qui les avait réduits à cet état. Comme les Anglais, dans les échanges, choisissaient généralement les hommes étrangers à la navigation, ou les matelots les plus faibles et les plus malingres pour constituer le nombre de prisonniers qu’ils devaient rendre, beaucoup de marins, désespérés par les angoisses de la vie de ponton, se privaient presque de toute nourriture pour se faire comprendre dans ces échanges, au point que trop souvent ils payaient leur liberté de leur vie. »

Les prisonniers qui font l’objet d’un échange sont rapatriés sur des navires désignés sous le nom de *parlementaires*¹. Dans son ouvrage *Corsaires et flibustiers*, Jean Merrien cite une lettre de M. Rivière, chef de division adressé au Transport Office en 1810

: « Sur 468 prisonniers amenés par les derniers cartels, 30 sont morts en route et 260 ont été mis à l’hôpital en descendant à terre. »

Quelques chiffres qui en disent long...

Ce qui est marquant d’abord, c’est la progression très rapide du nombre de prisonniers pendant la Révolution et l’Empire : ils sont 40 000 en 1798, 58 000 en 1809, 72 000 en 1814...

Cela conduit le Transport Office, comme nous l’avons vu, à augmenter les capacités d’accueil des vieilles forteresses en densifiant les espaces de vie, puis à entreprendre la construction de prisons immenses.

En 1814, la population de la prison de Dartmoor dépasse 10 000 hommes, alors qu’elle est prévue pour 5 000... Le nombre de pontons passe de 21 en 1809 à 51 en 1814, chaque ponton pouvant retenir de 800 à 1 200 prisonniers. Près de 7 000 hommes sont détenus sur le seul site de Chatham... L’afflux de prisonniers sur une courte période explique en partie leurs conditions de captivité de plus en plus inhumaines. Cela se traduit par de tristes chiffres : sur un nombre total de près de 130 000 prisonniers français détenus en Angleterre entre mai 1803 et mai 1814, le nombre de décès s’élève à plus de 13 000...

¹ Comme nous le verrons plus loin, Nicolas Antoine Girard fut *échangé* à deux reprises. La première fois, c’est en 1797, après quatre ans de captivité, puis en 1810 après cinq mois de captivité.

Les pontons, en France

La situation des Anglais sur notre sol est-elle meilleure que celle des Français en Angleterre ? Sur cette question, Michel Aumont dans son ouvrage *Destins et aventures corsaires* écrira que cela dépend des endroits mais qu'il semble que les prisonniers anglais, en France, soient tout de même mieux traités. À l'appui, une correspondance londonienne rédigée pendant la Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) où l'on peut lire : « Tous les nôtres conviennent qu'ils sont très bien traités à Dinan, Saint-Malo, Morlaix, Port-Louis et Granville. Mais dans cette même correspondance londonienne, on se plaint « des conditions d'incarcération particulièrement inhumaines à Brest. » Philippe Masson rappellera que : « Dès le XVI^e siècle, devant l'encombrement des prisons, la plupart des nations maritimes n'hésitent pas à entasser les détenus dans les pires conditions, à bord de vaisseaux désaffectés, usés par les combats et les intempéries. Sous Louis XIV, les prisonniers britanniques sont regroupés dans d'"affreuses prisons flottantes" à Brest ou à Saint Malo. »

Il faut aussi se souvenir que des pontons, sur nos côtes, furent aussi lieux d'enfermement pour des prisonniers français : sous la Terreur, à Nantes comme à La Rochelle, des milliers de Vendéens, de prêtres et de citoyens considérés comme suspects sont détenus sur des pontons¹. Plus tard, en 1848, pour avoir tenté de renverser la toute nouvelle Seconde République, environ 1 200 insurgés sont condamnés à la déportation. Dans l'attente de leur départ, ils sont détenus sur des pontons dans divers ports français. À Brest ils sont regroupés sur quatre frégates : la *Guerrière*, la *Didon*, la *Belle-Poule* et l'*Uranie* ; 171 détenus périrent, les autres furent transportés en Nouvelle-Calédonie ou en Algérie. Les derniers pontons de notre Histoire remontent aux années 1871 et 1972 : après la Commune, pour dégager les prisons versaillaises et avant d'être déportés en Nouvelle-Calédonie, 12 000 prisonniers sont transférés sur douze pontons mouillés en rade de Brest.

À Cherbourg, 5 000 communards furent détenus sur des pontons dans des conditions très dures entre juin 1871 et mai 1872, avec 187 décès constatés pendant cette même période².

¹ Pire, entre novembre 1793 et février 1794, un grand nombre de ces prisonniers furent transférés sur des embarcations destinées à être coulées dans la Loire. L'Histoire a retenu ces événements sous le nom des *Noyades de Nantes*.

² Yves Murie, *Les enfermés de Cherbourg*, éditions Isoète, 2006.

Pendant ce temps...

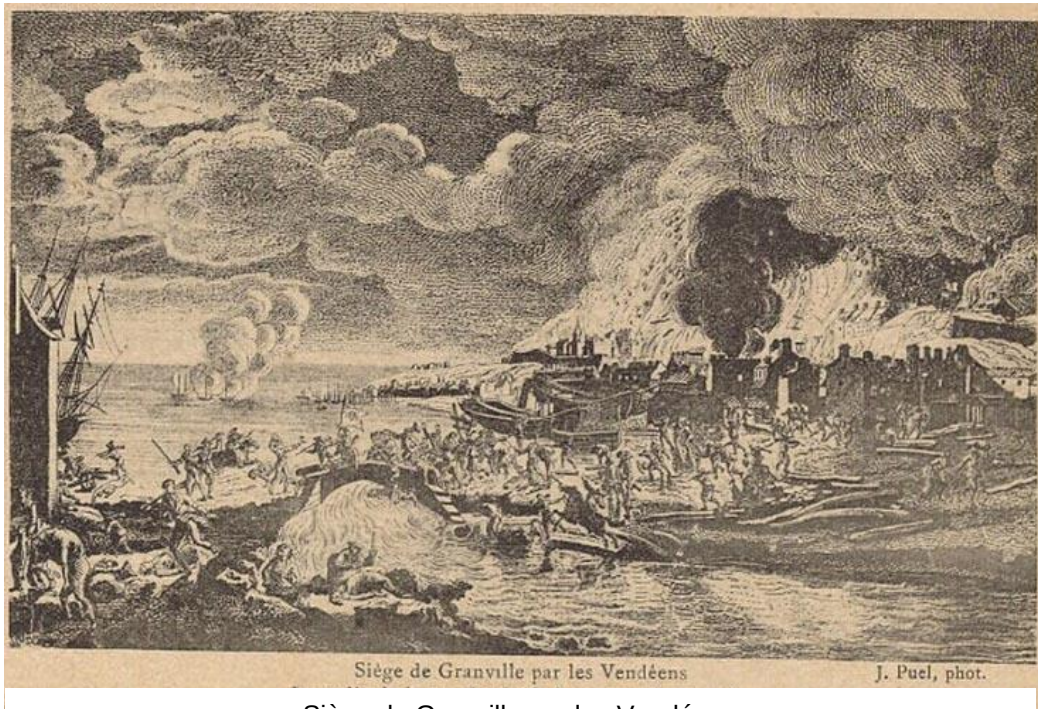
à Granville...

les Vendéens assiègent la ville



Extrait de la bande dessinée *Gabrielle B. Tome (1, Le guerrier aveugle)*
 Dominique Robet (scénariste) et Alain Robet (dessinateur)
 Proust, 2009.

L'histoire de Granville a été marquée par un épisode militaire-clé dans les Guerres de Vendée (1793-1796). À l'automne 1793, suite à la défaite de Cholet, les armées royalistes sont en difficulté. Le 14 novembre, elles assiègent Granville afin de contrôler le port dans l'attente de secours attendus d'Angleterre et des royalistes français réfugiés dans les îles anglo-normandes. Cette bataille voit s'affronter plus de 20 000 royalistes face à 5 500 soldats de la République, aidés par les autorités civiles et les habitants retranchés dans la Haute ville. L'ennemi parvient à s'installer dans la rue des Juifs et met en péril les défenses de la ville.



Siège de Granville par les Vendéens
Incendie de la rue des Juifs (15 novembre 1793)

Le lendemain, les Granvillais reprennent l'avantage. Ils incendient la rue des Juifs afin de déloger les derniers soldats cachés à l'intérieur de ces maisons.

Sans équipements de siège efficaces face à l'artillerie granvillaise, les Vendéens battent finalement en retraite. Ils n'ont pas vu l'ombre d'un navire anglais...

L'Histoire a retenu la bravoure des défenseurs de la ville, en particulier le courage de Jacques-François Clément-Desmaisons, officier municipal. Le 14 novembre, tandis que la bataille fait rage, il enfile son écharpe tricolore et monte sur les remparts pour encourager les canonniers. Un tireur vendéen le tue d'une balle en pleine tête.



Les marins du Roi sont devenus les marins de la République

Robert Sinsoilliez, Granvillais passionné de l'histoire locale, a exhumé un document rare qui fut publié en 2005, dans la *Revue de la Manche*¹. Il s'agit d'un mémoire daté du 26 brumaire an III (16 novembre 1794) adressé au Comité de la Marine au nom des cinquante-cinq membres de la Société populaire de Granville.

Ce mémoire traduit bien la relation établie depuis Colbert entre la marine de commerce et la marine d'État et il y est démontré l'excellence des marins granvillais.

Terre-Neuve, pépinière des vaisseaux de la République

Voici ce qu'on lit dans ce mémoire de 1794 à propos des marins terre-neuvas de Granville :

Cette navigation de Terre-Neuve et des pêches est la seule qui fournisse des matelots aux autres branches du commerce et à l'État. C'est aussi la seule qui puisse porter le fardeau de deux mousses et un novice par dix hommes. Ce sont ces novices qui, formés matelots dans un ou deux voyages conduisent les navires de Terre-Neuve à Marseille et les ramènent chez eux. D'ailleurs le travail, le bon air, la saine nourriture à Terre Neuve conservent les terre-neuviens² Voici le résultat des armements de Terre-Neuve pour le Bien de la République.

¹ Robert Sinsoilliez (1928-2009) *Revue de la Manche*, Janvier 2005, tome 47, fascicule 187 p 49 et suivantes.

² Raccourci discutable... surtout à la lecture des calculs particulièrement glaçants exposés dans l'extrait suivant.

Plus loin :

Le navire pour Terre-Neuve a quatre-vingt hommes d'équipage dont seize novices et huit mousses. Il perdra dans son voyage, par mort ou accident, deux hommes au plus, ce sera quatre pour deux voyages, mais les seize novices et le quart de ses mousses seront devenus matelots Il aura formé pour la République dix-huit matelots, plus qu'il n'en aura consommé voilà donc la pépinière de gens de mer pour le service des autres branches maritimes et celui des vaisseaux de la République.

Granville et son peuple de Républicains

En dehors des "calculs" dont nous venons de parler, il y a dans ce mémoire une intéressante description de la société granvillaise en ces premières années de la Révolution, faite de travailleurs et de marins. Une image bien différente de celle décrite par Reine-Monique Girard au début de cet ouvrage...

Lisez plutôt :

Cette population de Granville et ses faubourgs est d'environ neuf mille âmes. Les hommes y sont bien constitués, accoutumés au travail, peu dispendieux, braves et ont naturellement de l'esprit. Les femmes sont vertueuses, laborieuses, économes sans luxe et nées avec le génie du commerce.

[...]

La Liberté, l'Égalité furent toujours l'apanage des Granvillais. Longtemps avant que le reste des Français, sortant d'un long assoupissement, se soit donné un gouvernement républicain, nulle ville n'a regimé plus que Granville contre les horreurs des intendants, subdélégués, fermiers généraux, etc. Tous ces despotes ont presque toujours qualifié le Granvillais de Républicain.

[...]

En 1794, davantage de marins à Granville qu'à Bordeaux ou Marseille!

Dans ce mémoire qu'elle adresse au Comité de la Marine, la Société populaire de Granville vante ses marins : *Avec ceux de Saint-Malo, Binic et Saint-Brieuc, ils doivent être certainement les plus endurcis et les plus forts qu'ait la République. Dès le bas âge, il s'embarque se familiarise peu à peu sur des mers où ils ne voient que tempêtes, mers affreuses pluie et grêle. Leur nourriture est la plus rudimentaire.*

Allant à Terre-Neuve, ils luttent contre les glaces qui sont autant d'écueils sur et sous l'eau, revenant chez eux dans une saison orageuse et pluvieuse. Ils ont à parcourir le coude de la Manche, le plus rempli de dangers et où les courants sont les plus rapides.

Aucune autre navigation ne présente rien d'égal. Par conséquent les terre-neuviers¹ doivent être les plus durs et les meilleurs matelots de la République.

Mais plus fort...

Alors que la population de la ville et de ses faubourgs est donnée dans ce mémoire pour environ neuf mille âmes., il est noté que *La matricule de Granville a été portée jusqu'à onze mille hommes classés, celle de Marseille ayant cent vingt mille âmes de population n'a jamais excédé trois mille hommes, celle de Bordeaux avec une population de cent soixante mille âmes n'a jamais donné plus de cinq mille classés.*



¹ Pour terre-neuvas

Pendant ce temps, sur mer... la guerre fait rage

Le 3 juin 1794, au plus fort de la Révolution, une escadre française livre un combat désespéré contre la flotte anglaise au large de Brest. Le *Vengeur* livre son dernier combat...



HÉROÏSME DES MARINS QUI MONTOIENT LE VAISSEAU *LE VENGEUR*,
le 3 Juin 1794 : ou 13 Prairial, An 2 de la République.

HÉROÏSME DES MARINS QUI MONTOIENT LE VAISSEAU *LE VENGEUR*
le 3 Juin 1794 ou 13 Prairial An 2 de la République

1796-1797 L'expédition d'Irlande et le naufrage du vaisseau *Les Droits de l'Homme*

L'Expédition d'Irlande est une opération maritime lancée par le Directoire pendant l'hiver 1796-1797. Elle vise à soutenir les Républicains irlandais en rébellion contre le pouvoir britannique. L'objectif est de débarquer, avec une importante flotte, sur les côtes d'Irlande pour provoquer sur cette île un soulèvement censé mettre les Anglais en difficulté. Une armée de 15 000 hommes, sous le commandement du Général Lazare Hoche, prend la mer à Brest pour rejoindre la baie de Bantry, sur la côte irlandaise, lieu choisi pour le débarquement. La flotte est constituée de 44 bâtiments dont 17 vaisseaux de 74 canons. L'un de ces vaisseaux, *Les Droits de l'Homme*, est un trois-mâts de plus de 55 mètres de long, avec à son bord, 650 hommes d'équipage et 550 soldats de la Légion des Francs de l'Ouest.

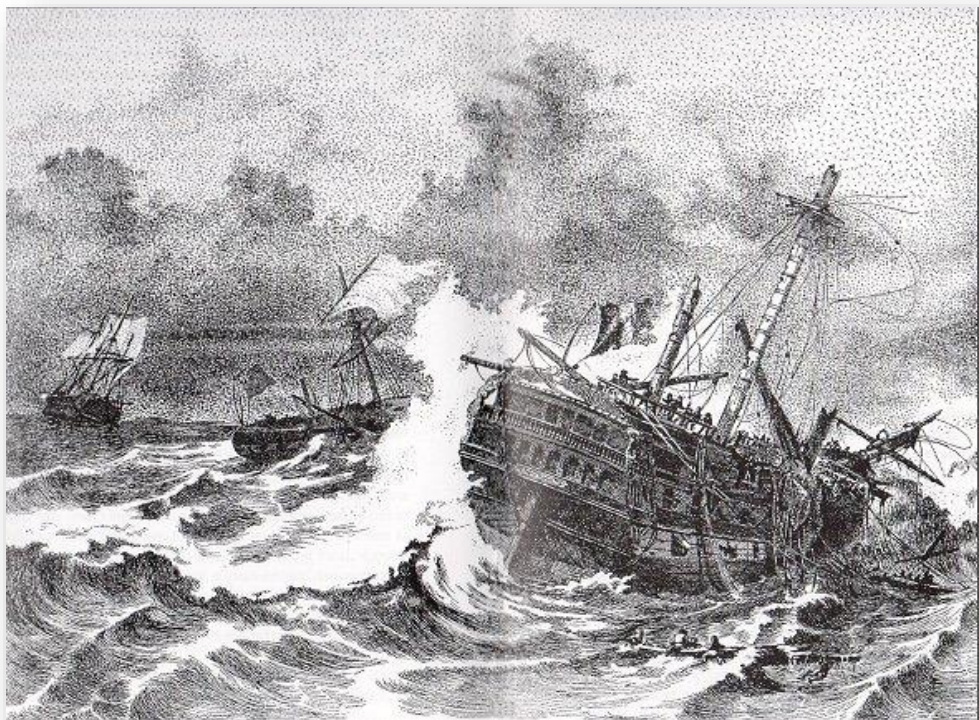
Malheureusement, cette fin d'année 1796 est marquée par des conditions météorologiques épouvantables qui provoquent bientôt la dispersion des navires et entraînent l'abandon du plan de débarquement. La flotte française, mise à mal et désorganisée, effectue sans gloire, un dangereux retour sur Brest au milieu des tempêtes et sous la menace des navires britanniques mis en alerte.

Le 13 janvier 1797, le vaisseau *Les Droits de l'Homme* commandé par le capitaine Lacrosses, essuie une nouvelle tempête au large de la baie d'Audierne alors qu'il est attaqué par deux vaisseaux anglais. Au terme d'un combat héroïque, qui fera, à son bord, 103 victimes, le navire, démâté, devenu ingouvernable, s'échoue sur un haut-fond et se disloque d'heure en heure sous la violence des vagues et les rafales de vent. La tempête projette les hommes à la mer, gêne la mise à l'eau des canots et rend difficile l'organisation des secours depuis la côte. Malgré le courage des hommes à bord, c'est un désastre.

Louis-Jean-Michel Régnier, originaire de Granville, fait partie des officiers. Il organise et assure lui-même des va-et-vient entre le rivage et le bateau naufragé. Bien que bon nageur, il périt noyé.

Le nombre des victimes de ce drame – entre 300 et 600 hommes – demeure incertain... et des ombres planent encore sur les conditions de mise en œuvre des secours depuis la côte...

Il reste que la lente agonie, à portée de vue de la côte bretonne, entre le 14 et le 18 janvier 1797, de ce vaisseau, porteur de tant de symboles, marquera, pour longtemps, l'histoire de la flotte française et le village de Plozévet en garde un émouvant témoignage.



L'agonie du navire *Les Droits de l'Homme*
Dessin d'Hervé Le Gall

Dans la Baie d'Audierne, le petit village de Plozévet garde la mémoire de ces événements. Le major anglais Elie Pipon, natif de Jersey, était détenu comme prisonnier à bord du vaisseau *Les Droits de l'Homme*. Il fait partie des rescapés du naufrage. En 1840, il décide de revenir sur les lieux du drame et fait graver sur un menhir (que l'on croyait à l'époque d'origine gauloise) le texte suivant :

*Ici, autour de cette pierre druidique,
sont inhumés environ 600 naufragés du vaisseau
Les Droits de l'Homme, brisé par la tempête
le 14 janvier 1797.*

*Le major Pipon, né à Jersey, miraculeusement échappé à
ce désastre, est revenu sur cette plage le 21 juillet 1840,
et dûment autorisé,
a fait graver sur la pierre
ce témoignage durable de sa reconnaissance.*



Le menhir
de Plozévet





Pendant ce temps, à Paris 1793-1797



Sous la Révolution

- | | |
|--|---|
| 25 vendémiaire an II (16 octobre 1793) | La reine Marie Antoinette est guillotinée. |
| 10 thermidor an II (28 juillet 1794) | Robespierre est guillotiné. |
| 20 prairial an III (8 juin 1795) | Mort à la prison du Temple de Louis le Dauphin, fils de Louis XVI et de Marie-Antoinette. |
| 26 messidor an III (14 juillet 1795) | La Marseillaise est déclarée chant national. |
| 4 brumaire an IV (26 octobre 1795) | Début du Directoire. |
| 19 ventôse an IV (9 mars 1796) | Le général Bonaparte épouse Joséphine de Beauharnais. |

et aussi...

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 18 germinal an III (7 avril 1795) | La Convention adopte le système métrique. |
| 25 floréal an IV (14 mai 1796) | Edward Jenner médecin anglais, réalise la première vaccination contre la variole. |
| 31 janvier 1797 | Naissance de Franz Schubert. |
| 27 mars 1797 | Naissance d'Alfred de Vigny. |





Dessin
de Virginie Siveton
2023



Un corsaire sous l'Empire
Roman de Fulgence Girard publié en 1861

4

1797-1814

Corsaire sous l'Empire

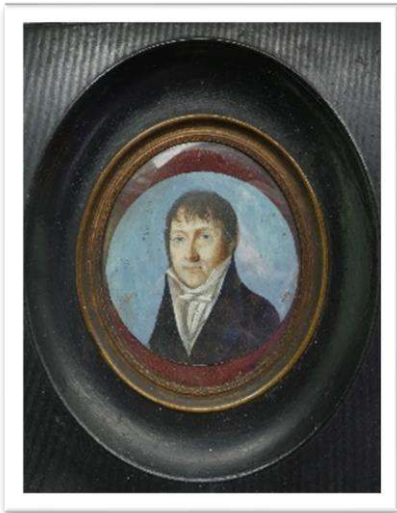
Dès son retour des prisons anglaises, Nicolas Antoine épouse Rosalie La Houssaye

En avril 1792, dans le port de Granville, c'était un jeune lieutenant de vingt et un ans qui s'était embarqué sur la *Sophie* pour sa huitième campagne de pêche à Terre-Neuve ...

En ce 28 juillet 1797, l'homme qui débarque au Havre du parlementaire¹ *l'Aimable Céleste*, est un prisonnier de guerre échangé après plus de quatre années de captivité en Angleterre... On imagine sa joie de retrouver la terre française et bientôt sa famille...

De retour à Granville, les choses vont aller très vite...

Idylle foudroyante ou conclusion d'un arrangement familial ? Moins de deux mois après son retour, le 12 septembre 1797, Nicolas Antoine épouse Rosalie La Houssaye. Il a vingt-six ans, Rosalie bientôt vingt-deux.



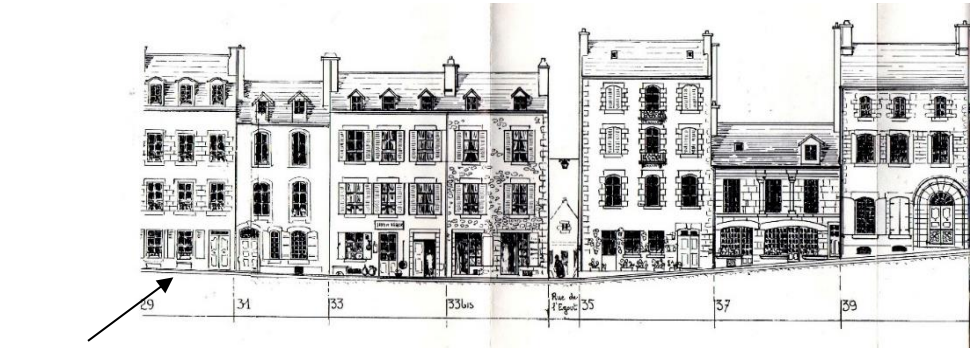
Nicolas Antoine Girard
Collection familiale
Photo Pierre Goureau



Rosalie La Houssaye
Collection familiale
Photo Pierre Goureau

¹ Rappelons qu'on appelait *parlementaires* les navires ramenant les prisonniers de guerre libérés.

Le jeune couple s'installe 29 rue Saint-Jean, où naîtront leurs enfants.



Le n° 29

La rue Saint-Jean

Dessin réalisé en 1973 par Maurice Collignon,
alors président de l'Association des Amis de la Haute Ville.
(Extrait de sa *Planche II, rue Saint-Jean*)



La rue Saint-Jean



Le 29 rue Saint-Jean

Qui est Rosalie ?

Issue d'une famille d'armateurs, de marins et de corsaires, Rosalie grandit dans le souvenir d'ancêtres dont les noms et les destinées sont restées dans la mémoire granvillaise.

Jeune fille, elle quitte Granville pour Saint-Malo où elle sera pensionnaire au Couvent Sainte-Anne, réputé pour la qualité de ses enseignements. C'est dans ces années-là qu'est réalisé au sein même du couvent, un étonnant portrait de *Rosalie en Diane chasseresse*¹, à la demande de ses parents souhaitant avoir son image auprès d'eux. Sa mère, Marguerite Le Pelley Fonteny, est la sœur d'Eustache, ce terre-neuvas granvillais dont les écrits ont été évoqués dans un chapitre précédent.

Rosalie a donc pour grand-père maternel, Jean Le Pelley Fonteny, corsaire qui s'était illustré par de belles prises sur la flotte anglaise. En 1748, pendant la Guerre de Succession d'Autriche, à bord de la frégate le *Conquérant*, il avait été mortellement blessé par un boulet anglais à l'âge de trente ans.

La planche généalogique ci-contre permet de repérer quelques personnages de la famille de Rosalie.

Son père Pierre La Houssaye, armateur, épouse Marguerite Le Pelley Fonteny. Ils eurent huit enfants dont six garçons... Rosalie est la quatrième de sa fratrie.

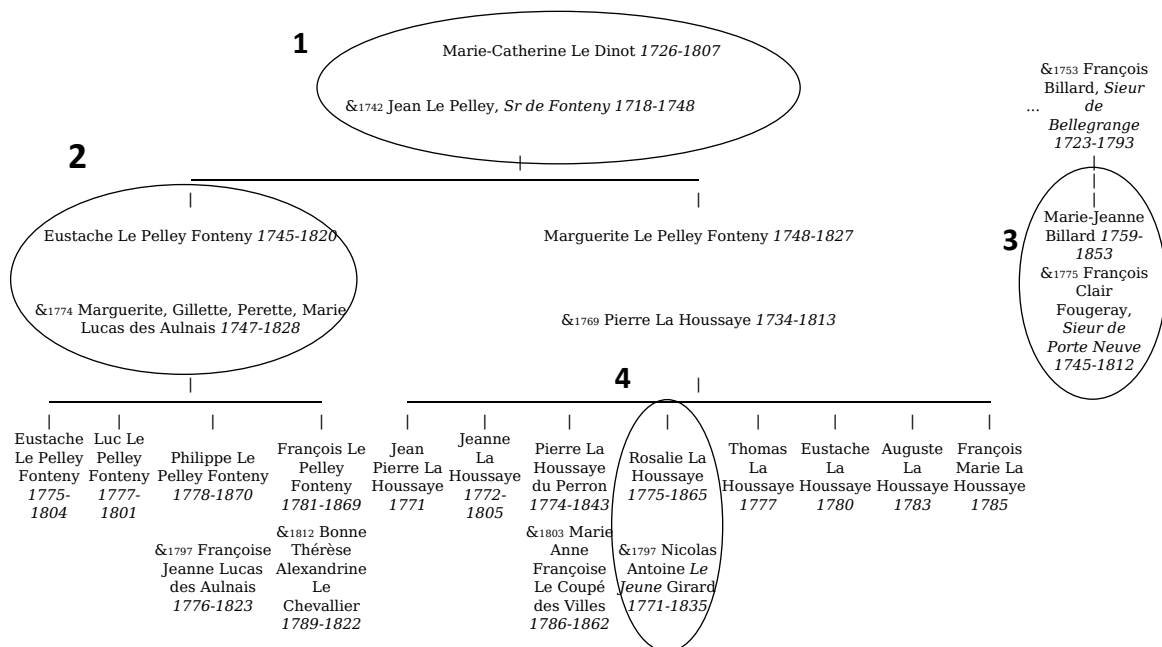
Ses frères ont été très vite associés aux affaires familiales. Leurs noms se retrouvent souvent comme armateurs des terre-neuviens sur lesquels navigue Nicolas Antoine.

Les armements sont souvent affaires de famille, on trouve, aux côtés des frères *La Houssaye*, le nom de leur parente *veuve Fougeray, armatrice*. Nous aurons plus loin l'occasion de parler de ce personnage exceptionnel et emblématique de la société granvillaise de l'époque.

¹ On a parlé de ce portrait p. 45, on en reparlera dans un encadré qui lui est consacré p. 166.

Planche généalogique II

La famille de Rosalie



1. Jean Le Pelley, Sr de Fonteny (1718-1748), grand-père de Rosalie, corsaire, tué à trente ans par un boulet dans un combat contre un navire anglais, Son épouse Marie Catherine Le Dinot (1726-1807).

2. Eustache Le Pelley Fonteny (1745-1820), oncle de Rosalie, terre-neuvas souvent cité dans cet ouvrage et son épouse Marguerite Lucas des Aulnais (1747-1828).

3. Marie-Jeanne Billard de Bellegrange (1723-1793), épouse de François Clair Fougeray (1745-1812), devenue armatrice après le décès de son mari.

4. Rosalie La Houssaye épouse de Nicolas Antoine Girard.

Acte de mariage de Nicolas Antoine et Rosalie à Granville, le 12 septembre 1797

quarante quatre

1797. 12. 7. 62

Rosalie de Houssey

PARDEVANT MOI Administrateur & Officier public de la Commune de Granville, font comparus, en la Salle publique de ladite Maison Commune, pour contracter Mariage, le Citoyen *Nicolas Antoine Girard*, officier Navigateur âgé de *vingt sept ans*

natif de la Commune de *Granville* Département de *la manche*
Canton de *Went* fils de *son père Girard armateur* d'une part & de *marquise Sougerie* & la Citoyenne *Rosalie Lahoussaye* de *vingt un ans* native de *Granville* Département de *La manche*
Canton de *idem* fille de *son père Lahoussaye armateur* d'autre part ;
lesquels futurs conjoints étoient accompagnés des Citoyens & Citoyennes ci-après ; sçavoir : *Marguerite Sougerie* épouse, *Jean Girard* oncle du dit *Josue Lahoussaye* et *marguerite Lepelletier* sœur et mère d'et *Epoux* *Jean, auguste et Eustache Lahoussaye* surs ocobona
S'autres parents & amis qui ont signé avec

Moidit Officier public, après avoir fait lecture des Actes de Naissance des contractans

Après aussi que le Citoyen *Nicolas Antoine Girard* & la Citoyenne *Rosalie Lahoussaye* ont eu déclaré à haute voix se prendre mutuellement pour époux ; j'ai prononcé au nom de la Loi que le Citoyen *Nicolas Antoine Girard* & la Citoyenne *Rosalie Lahoussaye* font unis en Mariage, & j'ai rédigé le présent Acte que les témoins ont signé avec moi

Fait à la Maison Commune de Granville, le *vingt six* jour du Mois de *peuveder* de l'An cinq de la République Française, une & indivisible.

Nicolas Antoine Girard
Rosalie Lahoussaye
veuve girard *La houssaye*
veuve girard *veuve girard*
veuve girard *veuve girard*
veuve girard *veuve girard*

Transcription de l'acte de mariage de Nicolas Antoine et Rosalie

ACTE DE MARIAGE

Cachet

1797

12 septembre

Par devant moi *Denis Verrosse* Administrateur et officier public de la Commune de *Granville*, sont comparus, en salle publique de ladite Maison Commune, pour contracter mariage, le citoyen *Nicolas Antoine Girard*, officier navigateur âgé de vingt sept ans natif de la commune de *Granville* Canton de *idem* Département de *la Manche* fils de *Pierre Richard* armateur et de *Marguerite Fougeray* d'une part et la citoyenne *Rosalie La Houssaye* âgée de vingt et un ans native de *Granville* canton de *idem* Département de *la Manche* fille de *Pierre La Houssaye* armateur et de *Marguerite Le Pelley* d'autre part : lesquels futures conjoints étaient accompagnés des citoyens et citoyennes ci-après ; savoir : *Marguerite Fougerai* mère de l'époux, *Jean Girard*, oncle dudit, *Pierre La Houssaye* et *Marguerite Le Pelley* père et mère de l'épouse, *Jean, Auguste et Eustache La Houssaye* frères de l'épouse et autres parents et amis qui ont signé avec

Moidit Officier public, après avoir fait lecture des Actes de Naissance des contractants et de la Publication de leurs Bannies en la commune de *Granville*

Le 23 de ce mois ainsi qu'il appert du registre a ce destiné.

Le père du marié n'est pas présent ; rappelons qu'il est décédé en 1779.
(Nicolas Antoine avait alors huit ans.)

Sont présents : Marguerite Fougeray, mère de Nicolas Antoine, Jean Girard, (Jean Girard de la Porte), oncle de Nicolas Antoine, Pierre La Houssaye et Marguerite Le Pelley, parents de Rosalie, Jean, Auguste et Eustache La Houssaye, frères de Rosalie, ainsi que d'autres parents et amis non nommés.

10

Un portrait sauvé de l'oubli...

Dans *Feuilles détachées*, Joseph Deschamps du Manoir évoque les souvenirs heureux de sa grand-mère, jeune pensionnaire au Couvent Sainte-Anne à Saint-Malo, accueillie, les jours de congé, par la famille Desilles de Silly en leur château de la Fosse-Hingant.

On y apprend qu'un pastel représentant la petite Rose en Diane chasseresse, avait été réalisé, au sein du couvent de Saint-Malo, pour être transmis à ses parents.

Plus de deux siècles plus tard, au cours de l'été 2016, un vénérable tableau est tiré de l'ombre d'un grenier familial : le visage d'une enfant, au regard doux et attachant, représentée en Diane chasseresse, nous sourit.

Au dos du tableau, malgré les marques et les méfaits du temps, une inscription est encore lisible :



Madame Rosalie Girard, née La Houssaye
1775-1865

Copie d'un pastel fait au couvent

Une récente restauration du tableau a fait ressortir les initiales du peintre : G. F. ainsi qu'une date : 1861.

Cette copie du pastel fut donc réalisée beaucoup plus tard., à l'époque où Rosalie résidait à Avranches chez son petit-fils Joseph Deschamps du Manoir, alors vicaire dans la paroisse Notre-Dame-des Champs. Rosalie était alors âgée de quatre-vingt-six ans.

Rosalie La Houssaye
Portrait de jeunesse
Collection familiale

Première campagne de course pour Nicolas Antoine

En 1798, la France se bat sur mer contre l'Angleterre et les marins granvillais se font corsaires...

Disons tout de suite que l'activité de l'armement en course sous la Révolution et l'Empire est loin d'égaliser celle des décennies qui ont précédé. Fini le temps des nombreux et grands navires corsaires, des glorieux exploits et de leurs prises mémorables. Ce temps est évoqué par Georges René Pléville Le Pelley dans ses *Mémoires*. Cela se passe en 1747, il raconte : *On armait à Granville le corsaire Le Grenot, de quarante canons, quatre cents hommes. Je m'y embarquai pour lieutenant. La course fut heureuse. Quelques combats, et j'eus ma part au débarquement, deux mille quatre cents livres. Quelle fortune ! Je voulais acheter tout Granville.*

Plus tard, la longue interruption de la pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve a ruiné les armateurs. À la pénurie de capitaux s'ajoutent des difficultés pour le recrutement des équipages. En outre, les navires armés en course se heurtent à une *Royal Navy* de plus en plus puissante et omniprésente sur nos côtes.

Dans son ouvrage *Les corsaires de Granville, une culture du risque*, Michel Aumont donne les chiffres suivants pour la période de l'Empire. « Granville n'arme que 15 petits corsaires qui n'accomplissent que 23 campagnes. [...] On compte deux bricks de 14 canons et 12 petits bâtiments tels que des lougres armés de quelques canons ou de pierriers ou de simples bateaux armés de fusils, pistolets, sabres et haches d'abordage ».

Le plus grand de ces corsaires est un trois-mâts de 151 tonneaux, l'*Aimable Flore*, dont nous aurons l'occasion de reparler plus tard.

Des armateurs granvillais prennent donc encore le risque d'armer des navires pour la course et les marins celui de s'engager comme corsaires.

Les campagnes auxquelles Nicolas Antoine prend part pendant ces années de guerre montrent que les corsaires granvillais n'hésitent pas à s'embarquer sur des navires armés à Saint-Malo.

Ainsi, quelques petits mois seulement de bonheur partagé aux côtés de Rosalie, pour Nicolas Antoine, de nouvelles aventures commencent...

Sa première campagne de course, il va justement la faire sur un navire armé à Saint-Malo par messieurs Thomas et Martin. Il embarque comme

premier lieutenant sur le corsaire la *Laure*. C'est une goélette¹ de 85 tonneaux avec 85 hommes à bord commandés par le capitaine François Gallais. La première campagne se déroule du 14 nivôse au 1^{er} germinal an VI (3 janvier au 21 mars 1798).

Un corsaire n'est pas un pirate

À la différence du pirate qui agit pour son propre compte et celui de son équipage en attaquant tout navire dont le butin paraît prometteur, le corsaire est un véritable auxiliaire de la flotte de guerre nationale et ses campagnes sont très encadrées. En temps de guerre, il reçoit mission de s'emparer des navires marchands des pays ennemis. Les premières traces de capitaines corsaires à Granville remontent à la fin du XVI^{ème} siècle et cette activité se poursuit jusqu'en 1815. L'armateur est soumis à une législation très stricte : il doit verser un cautionnement et disposer d'une autorisation, dite *lettre de marque*, délivrée par les autorités. Les prises et leurs marchandises doivent être ramenées à terre et soumises au jugement d'un Tribunal de commerce qui contrôle les navires, leurs marchandises, le rapport du capitaine dans lequel il doit décrire avec précision les conditions dans lesquelles s'est faite la capture. Les comptes sont ensuite faits et vérifiés.



¹ La goélette se distingue du brick par son gréement complet avec des voiles auriques (de forme quadrangulaire non symétriques présentant au vent toujours le même plan d'attaque).

Libellé type d'une lettre de marque

Le Directoire Exécutif permet à de faire armer et équiper en guerre un, nommé.....du port detonneaux, avec tel nombre de canons, boulets, et quantité de poudre, plomb et autres munitions de guerre et vivres qu'il jugera nécessaire pour le mettre en état de courir sur tous les ennemis de la République, et sur les Pirates Forbans, gens sans crédit, en quelque lieu qu'il pourra les rencontrer, de prendre, et amarer prisonniers avec leurs navires, armes et autres objets dont ils se seraient saisis ; à la charge pourde se conformer aux Ordonnances et Lois concernant la marine et notamment aux lois du du 31 janvier an III (V.St) et 23 Thermidor an III , concernant le nombre d'hommes devant former son équipage de faire enregistrer la présente lettre au bureau de l'inscription Maritime du lieu de son départ ; d'y déposer un rôle signé et certifié de et du capitaine, contenant les noms, surnoms ; âge, lieux de naissance, et demeure des gens de son équipage et à la charge par le dit capitaine de faire à son retour ou en cas de relâche son rapport par devant l'administrateur de la Marine. Le Directoire exécutif invite toutes les Puissances amies et alliées de la République française et leur enjoint à donner au dit capitaine toute assistance, passage et retraite en leurs ports, avec son dit bâtiment et la prise qu'il aura pu faire offrant d'en user de même en pareille circonstances Ordonne aux commandants de Vaisseaux de l'Etat, de laisser passer le dit capitaine avec son bâtiment et ceux qu'il aura pu prendre à l'Ennemi, et lui donner secours et assistance.

Ne pourra la présente servir que..... mois seulement, à compter de son enregistrement.

En foi de quoi, le Directoire exécutif a fait signer la présente Lettre de Marque par le ministre de la marine et des colonies.

Donné à Paris le L'An de la République française.

Pour le ministre de la Marine et des Colonies.

Dans l'approche et la capture d'un navire ennemi, le capitaine doit aussi respecter les règles en vigueur. D'abord il faut qu'il s'assure que le bateau repéré dont il veut s'emparer est bien un bâtiment marchand appartenant à une nation ennemie¹. Il doit le poursuivre, le rattraper, hisser le pavillon français, tirer un coup de semonce, l'aborder et le forcer à se rendre. Après examen des documents de bord lui permettant de confirmer la légitimité de sa prise, le capitaine procède à l'inventaire et place à son commandement l'un de ses officiers comme capitaine de prise. Celui-ci a mission de ramener le navire sur la côte, ainsi que son équipage et sa cargaison. Le capitaine doit remettre un rapport précis des circonstances de la prise. Une juridiction spéciale doit ensuite légitimer cette prise. C'est seulement après, que le produit de sa vente peut être réparti entre l'armateur et l'équipage du navire. Cette répartition fait, elle aussi, l'objet d'une réglementation : l'armateur reçoit deux-tiers du profit, l'équipage un tiers calculé en *parts* : le capitaine touche douze parts, son second, dix et ainsi de suite jusqu'au mousse qui a droit à une demi-part.

Ainsi, avec la pratique de la course, la flotte française dispose-t-elle d'excellents marins qui affaiblissent l'ennemi en s'attaquant à son commerce et cela à bon compte pour la Marine nationale, à qui cela ne coûte rien...

Armer un navire corsaire

Dans sa thèse intitulée *Les derniers corsaires malouins sous la République et l'Empire*, François Robidou² décrit les multiples attributions qu'a l'armateur : « Il a des travaux d'une nature très compliquée. Ces travaux demandent de nombreuses écritures, une correspondance très étendue, des déplacements fréquents. Ils comprennent tous les détails de bâtisse et d'armement, la composition des équipages, les soins économiques et la surveillance à apporter tant à l'équipement qu'à l'entretien des navires et à la nourriture de l'équipage lors des relâches du corsaire ou de l'arrivée des prises, la mise en magasin des marchandises, leur classement, leur vente, leur

¹ Pendant la Révolution et l'Empire, au cours de certaines périodes, un corsaire pouvait cependant attaquer un navire marchand d'un pays ami ou neutre s'il était prouvé qu'il commerçait avec une nation ennemie.

² C'est avec une certaine émotion que nous citons cet ouvrage de François Robidou sur les derniers corsaires de Saint-Malo. Ce jeune prêtre breton en avait fait le sujet de sa thèse de doctorat qu'il présenta à la Faculté de Rennes au cours de l'été 1914. Mobilisé, il est brancardier et meurt le 26 mai 1916 au Fort Souville, devant Verdun. Sa thèse fut imprimée à Rennes en 1919.

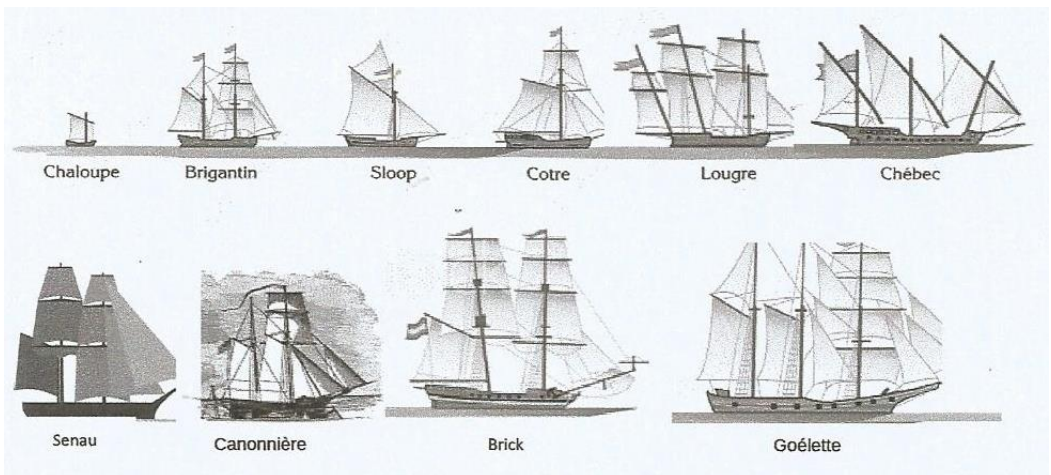
livraison, enfin les avances de fonds occasionnés dans tous ces cas. De plus les aléas sont si grands dans de telles entreprises que la fortune la plus solide d'un particulier peut y sombrer. »

Il est rare qu'un armateur agisse pour son propre compte. Il est le plus souvent mandataire de plusieurs intéressés dont il reçoit des capitaux qu'il a mission de faire fructifier.

Le navire

Quand un armateur se lance dans l'aventure, il peut décider d'armer en course l'un de ses navires morutiers qui, à cause de la guerre, ne peut plus se rendre à Terre-Neuve pour la pêche à la morue. Dans ce cas, il prépare le navire en vue de ses nouvelles missions et remplace l'équipement de pêche par un équipement de guerre. S'il en a le financement, il peut choisir de faire construire un nouveau bâtiment plus adapté à la course : plus léger, plus maniable, d'une grande voilure pour mieux poursuivre l'adversaire ou lui échapper. Dans les années dont nous parlons, il s'en construit à Granville de toutes les formes et de toutes les dimensions : lougres, bricks, goélettes, sloops, cotres... mais un seul trois-mâts. Ce sont des navires de 6 à 200 tonneaux.

Un coup d'œil sur la taille et la voilure de quelques-uns des navires du XVIII^e siècle



Au début de son roman *Un corsaire sous l'Empire*, Fulgence Girard fait, dans un style qui lui est propre, la description d'un lougre, le *Rôdeur*, spécialement adapté à la course : « Une coque bitumineuse, un gréement noir de brai, des mâts galipotés¹, tel était ce bâtiment dont les seuls ornements consistaient dans les six pierriers en cuivre qui reluisaient sur leurs chandeliers en même métal, au-dessus de ses noirs bastingages, et des caronades² de huit dont les volées béantes, sous les mantelets rouges des sabords, semblaient des prunelles hagardes dans leurs sanglantes orbites. »

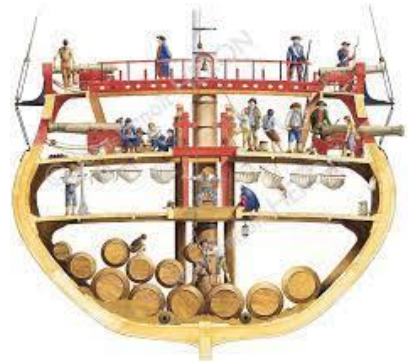
Il faut des armes

D'une façon générale, armer un navire, c'est l'équiper de tout ce qui est nécessaire à sa mission et recruter l'équipage correspondant. Nous avons vu dans un précédent chapitre ce qu'est l'armement d'un navire destiné à la pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve. Pour un navire corsaire, l'armateur doit prévoir un équipement différent comprenant armes et munitions et recruter un équipage de combattants.

Les armes sont de loin ce qui est le plus coûteux dans l'équipement d'un navire corsaire. Selon sa taille et ses spécificités, on peut y trouver des canons, des pierriers, des caronades, des espingoles... Les fusils, haches, sabres d'abordage, lances, piques, pistolets, poignards et grenades composent l'armement individuel des membres de l'équipage.

Chaque homme dispose en général de deux armes.

L'équipement doit être complété de larges bâches destinées à masquer l'armement le plus longtemps possible. Le capitaine doit aussi avoir à bord un choix de pavillons de diverses nationalités. Cette ruse lui permet de s'approcher d'une prise convoitée sans éveiller sa méfiance³.



Coupe d'un navire corsaire trois ponts

¹ Galipoter un mât c'est l'enduire d'une substance résineuse, tirée du pin, appelée le galipot.

² Voir croquis page ci-contre.

³ Parvenu à la distance d'une portée de canon de la prise, et avant toute attaque, les règles imposaient au navire corsaire de hisser ses propres couleurs et de tirer un coup de semonce.

Quelques armes de corsaires

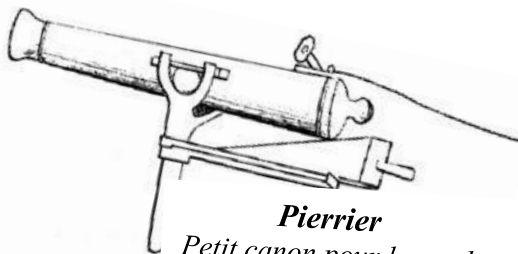
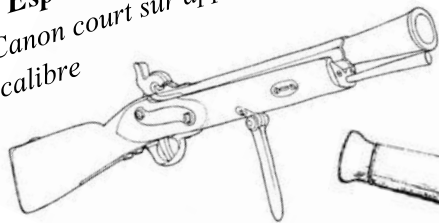


Le sabre d'abordage



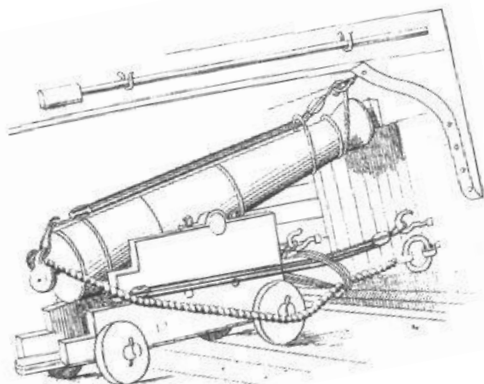
*Hache d'abordage,
Un côté tranchant pour
couper les cordages,
une pointe métallique
pour percer le bois*

*Espingole (ou tromblon)
Canon court sur appui, de gros
calibre*



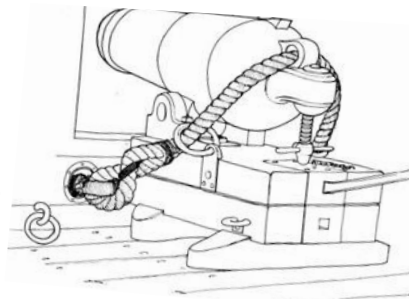
Pierrier

*Petit canon pour le combat rapproché
montable sur pivot
placé sur le bastingage ou dans les hunes
tirant à mitraille, à petits boulets
ou à pierres*



Canon

*Les cordages servent à limiter
le recul lors du tir d'un boulet*



Caronade

*Canon court
fixé sur affût pivotant*

Un bon équipage

L'équipage est recruté parmi des marins volontaires pour la course. Il est complété éventuellement de soldats. Le capitaine a sous ses ordres un nombre relativement important d'officiers : seconds capitaines, premiers et seconds lieutenants, enseignes. Ceci s'explique par le fait qu'il doit pouvoir mettre, à bord des prises, des officiers capables de les conduire en lieu sûr. En nombre à peu près équivalent, il y a les officiers mariniers : maître d'équipage, maître d'armes, maître canonnier, maître charpentier, maître voilier, maître calfat. Les matelots, les volontaires¹, les novices et les mousses constituent ensemble les deux-tiers de l'équipage.

La réglementation en vigueur sous la Révolution et l'Empire impose d'embarquer un chirurgien si le navire a plus de 15 hommes à bord².

Dans les années dont nous parlons, et surtout à mesure que les guerres continuelles de Napoléon font une consommation d'hommes de plus en plus considérable, les armateurs peinent à assurer le recrutement de leur équipage. Ils font donc appel à des étrangers volontaires qui, nous pourrions le constater plus loin, vont apparaître de plus en plus souvent dans les rôles d'équipage.

Il faut aussi des vivres

En ce qui concerne les provisions alimentaires nécessaires au voyage, on retrouve celles qui constituaient le quotidien des équipages pour les campagnes de pêche à Terre-Neuve : biscuits de mer, bœuf ou lard salé, œufs, légumes secs, eau, cidre, vin, eau de vie... Et aussi des animaux vivants : poules, moutons... mais en quantité moindre car les campagnes de course sont plus courtes et souvent coupées de relâches dans les ports de la côte.

¹ Rappelons que le terme *volontaire* est utilisé à l'époque pour désigner des jeunes gens, fils de capitaines ou d'armateurs, embarqués pendant quelques années pour "se former au métier".

² C'est souvent l'un des officiers qui fait office de chirurgien.

Le départ

Le navire est maintenant prêt à prendre la mer...

François Robidou, ce prêtre breton déjà cité décrit l'ambiance du départ : « Pendant que les dernières formalités s'accomplissent, on transporte à bord du corsaire l'eau et les vivres frais. Bon nombre de marins font à la terre un dernier et bruyant adieu. Il y a des rixes nombreuses au sortir des cabarets et souvent l'armateur doit payer des frais de geôle pour la nuit qui précède l'embarquement. Personne n'est sûr de revenir au pays natal et si jamais l'on revient ce sera sans doute avec des parts de prises ! Enfin les canons du bâtiment se font entendre. Le tambour bat le rassemblement dans les rues de la ville. Jusqu'au dernier moment les officiers cherchent leurs hommes. Presque toujours plus d'un manque à l'appel ! La revue en présence du Commissaire et des gendarmes demande à peine quelques heures. Le corsaire porte à ses mâts le signal du départ. [...] Les matelots montent sur les vergues et les voiles tombent au commandement de l'officier de manœuvre. Lorsqu'elles sont bien établies, le pilote fait filer les aussières. Aussitôt le navire prend son erre. »

La vie à bord

Laissons François Robidou parler de la vie à bord.

« L'équipage du corsaire est naturellement soumis à une discipline des plus sévères. Il eut été impossible de maintenir autrement dans l'ordre et dans l'obéissance un pareil assemblage d'éléments disparates, d'hommes pour la plupart sans éducation, sans fortune, entassés dans un étroit bâtiment. Presque toujours, ils n'ont entre eux d'autres liens que l'intérêt immédiat et l'espoir des parts de prises. L'énergie et l'autorité font donc partie des qualités essentielles requises de tout bon capitaine.

La nourriture des matelots laisse souvent à désirer, les plaintes à cet égard sont fréquentes et justifiées. [...] Les soins de propreté sont réduits au minimum parmi des hommes embarqués presque sans linge et sans effets de rechange. Aussi la gale est-elle une maladie fréquente sur les navires armés en course. Surtout au début de la campagne, le travail quotidien à bord du bâtiment réclame beaucoup d'énergie et d'endurance. Plusieurs volontaires ignorent à peu près complètement leur métier. Le capitaine profite des premiers jours du voyage et des relâches sur la côte française pour les exercer au maniement du canon et aux feux de mousqueterie. Le maître d'armes leur apprend à se servir du sabre et de la hache d'abordage. Toujours quelques novices à leur première sortie ont besoin d'être familiarisés avec la manœuvre et le service intérieur du navire. »

Les combats

Au moment de l'attaque, tout l'équipage s'engage. Les combats peuvent être longs et acharnés, ils font des morts et des blessés.

Voici ce que dit François Robidou sur le sujet : « La caisse du chirurgien et le matériel de couchage pour blessés ou malades sont réduits à leur plus simple expression surtout sur les bâtiments de faible tonnage. Toujours d'ailleurs, après un engagement meurtrier, le corsaire rallie la côte française la plus voisine pour mettre à terre ses blessés. »

Georges-René Pléville Le Pelley nous a laissé le témoignage poignant d'un combat auquel il a pris part en 1744 pendant la guerre de Succession d'Autriche, comme officier major sur la *Française du Lac*¹. Au large de Brest, le commandant ordonne l'attaque d'un convoi anglais sans avoir vu, dans la brume, les deux navires corsaires qui le protégeaient.

Nous partîmes en juin. Arrivés près d'Ouessant, nous vîmes une flotte de 15 petits bâtiments. Nous arrivâmes dessus. Elle était anglaise mais notre capitaine, croyant tout prendre, n'avait pas distingué Seynod, corsaire de 16 canons et un bateau idem de 12. Nous nous trouvâmes à portée de faire feu quand nous les reconnûmes. Nous voulions fuir. Il marchait mieux que nous. Il fallut se battre. Le combat commença à midi il ne finit qu'à six heures, que nous fûmes pris, avec perte de 50 hommes, toujours vergues à vergues. Au commencement du combat, je reçus une blessure d'une mitraille au bras gauche ; sur les trois heures, une balle de fusil dans la cuisse gauche. J'étais toujours resté sur le pont. Peu avant de nous rendre, le capitaine nous l'annonça. En passant de proue à poupe, un de mes camarades et moi trouvâmes sur notre passage deux fusils encore chargés. « Tirons-les, dîmes-nous, nous tuerons peut-être encore deux Anglais ». Aussitôt dit que fait, je mets mon pied gauche sur la lisse pour mieux découvrir. Mon camarade mit le genou sur le tillac et fait feu avec moi sous mon bras. Un boulet ramé nous arrive, me coupe la jambe droite et coupe mon camarade en deux. Le pavillon fut baissé, et les vainqueurs vinrent s'emparer de leur proie. Nous nous étions battus en chemise. La mienne, teinte de sang et de poudre, se trouvait fine par les Anglais est

¹ Extrait de ses Mémoires.

enlevée. On m'en donna une de serpillière à la place. J'étais pourtant étendu sur le tillac et la jambe emportée.

Après le quart d'heure de pillage, le calme permit au chirurgien de penser à m'opérer. Faute de tourniquet, il me plaça un ruban de fil autour de la jambe et le tordit avec la spatule qu'il me donna à tenir et prit le couteau courbe. La scie fut employée. Cet homme ne connaissait pas le périoste. L'opération fut cruelle : point d'aiguille pour les sutures aux vaisseaux ; un Anglais en donna une. Enfin après trois heures, l'opération fut finie. On me descendit et l'on me coucha sur des volets de canons.

Georges Pléville Le Pelley avait alors dix-huit ans... L'année suivante, il s'embarque sur un corsaire granvillais le *Mercure*. Celui-ci est attaqué par un navire anglais. Au cours du combat, sa jambe de bois est arrachée par un boulet. À ses amis venus le secourir, il s'écrie : *Merci, mes amis, il n'est d'ouvrage que pour le charpentier !* Dix ans plus tard, le 5 avril 1757, il est lieutenant de frégate dans la Marine royale. Au cours d'un combat sur l'*Hirondelle* contre la Royal Navy, sa jambe de bois est une nouvelle fois arrachée par un boulet de canon, ce qui lui fait dire : *C'est la troisième fois que je perds la même jambe !*



Sur le Roc, surplombant le port de Granville
 Georges-René Pléville Le Pelley
 Le corsaire à la jambe de bois...
 La statue dessinée par François Plougheol,
 sculptée en bronze par Serge Santucci
 repose sur un socle de granit .

L'équipage affronte aussi les tempêtes de l'hiver...

Il y a chaque année deux grands départs de corsaires, l'un pour la campagne d'hiver, l'autre pour celle d'été. Celle d'hiver est souvent la plus fructueuse : le mauvais temps, la grosse mer, les longues nuits sans lune sont les meilleurs auxiliaires d'un capitaine de navire corsaire. En effet ces mauvaises conditions de navigation peuvent séparer certains bâtiments de leur convoi, les rendant ainsi plus vulnérables ; en outre, les longues heures d'obscurité permettent au navire corsaire de s'approcher sans être vu.

Mais si l'hiver est favorable à la course, en cette saison, la mer est plus dangereuse avec ses vents violents et ses brusques et fréquentes tempêtes.

Dans son étude, François Roubidou note que les descriptions les plus tragiques abondent presque à chaque page dans les rapports des capitaines. Il cite cet exemple : « Le brick fuit devant l'ouragan sous son seul mât de misaine, avec une vitesse de dix miles et demi. Il bondit sur des vagues monstrueuses, descend avec la rapidité de la flèche au fond de l'abîme. Tantôt incliné sur le flanc tantôt à pic sur sa poupe, il retombait bientôt sur sa proue submergée à son tour. L'eau entre par toutes les coutures du navire, forçant l'équipage à travailler sans cesse aux pompes. Des cordages et des lambeaux de voiles déchirées frappent avec un sifflement sinistre les mâts qui ploient sous l'effort du vent. Tout à coup un craquement se fait entendre. Vite on largue le filin qui sert de bosse à l'embarcation. Des palans sont frappés sur la chaloupe et le canot pour les lancer à la mer avant que la vague ne vienne les écraser dans sa chute. »

Nicolas Antoine, premier lieutenant sur la *Laure*...

L'une de ces tempêtes occupe, dans le présent récit, une place bien particulière. Souvenons-nous : le 3 janvier 1798, Nicolas Antoine s'embarque comme premier lieutenant sur le corsaire malouin la *Laure*...

Il s'y trouvait donc lorsque ce navire, rentrant de sa campagne en mars 1798, subit, devant Saint-Malo, une tempête si violente que le capitaine François Gallais est précipité à la mer ; son second, Rosse, tente de le sauver mais tous deux disparaissent sous les yeux terrifiés de l'équipage.

Cette histoire dramatique fera l'objet, un siècle après, d'un article paru dans la *Revue du Pays d'Aleth* de l'année 1907 sous le titre *Un sauveteur*. Nous y découvrons avec surprise que cette histoire finit bien...



Goélette dans la tourmente

Noé Marcel, 2023

Lisez plutôt. « Au cours d'une tempête affreuse, le capitaine Gallais tombe à la mer. Son frère et son beau-frère sont à bord. Ils proposent mille écus à celui des matelots qui voudra sauver le capitaine ; pas un ne veut s'exposer. Rosse saute seul dans un canot, aussitôt le canot est submergé et Rosse disparaît.

En vain tirait-on le canon d'alarme, personne ne pouvait les sauver. C'est quatre heures après, qu'aux fours à chaud¹, ils ont été recueillis se tenant tous deux. M. Gallais était mourant, et Rosse fut emmené chez lui sur un cadre². »

Comme les autres membres de l'équipage, en ce jour de mars 1798, au cœur de cette terrible tempête, Nicolas Antoine a certainement cru perdre son capitaine François Gallais, et René Rosse, le courageux second.

Ainsi, par la magie de quelques traces retrouvées, nous avons un moment accompagné le lieutenant Girard, lors de sa première campagne de course...

Les évènements survenus sur la *Laure* rentrant à Saint-Malo clôturaient une campagne où ce navire corsaire malouin avait capturé le *Superbe*, un navire battant pavillon américain³. Nicolas Antoine reprend la mer le 27

¹ La grève des Fours à chaux se situe au sud de la tour Solidor à Saint-Malo.

² Civière rudimentaire.

³ Comme déjà dit un corsaire peut s'emparer d'un navire marchand d'un pays ami ou neutre lorsque celui-ci fait commerce avec l'ennemi.

septembre 1798 (7 vendémiaire an VII) pour sa deuxième campagne de course. Il retrouve la *Laure* et son capitaine François Gallais, déjà remis de l'aventure qui aurait bien pu lui coûter la vie... Au cours de cette nouvelle campagne, l'équipage de la *Laure* fait sept prises¹ : six navires anglais, l'*Eclipse*, la *Paty*, l'*Amitié*, le *Marker*, l'*Eleonora*, le *Salomon-et-Betty*, et le *Rédempteur*, battant pavillon prussien.²

La prise du navire anglais *Salomon-et-Betty* fut contestée comme nous allons le voir...

Une affaire instructive, celle du *Salomon-et-Betty*

Il n'est pas toujours de l'intérêt de l'armateur qu'un combat soit engagé, il n'est pas non plus de l'intérêt d'un capitaine de provoquer un combat dévastateur pour l'équipage si la capture du navire ennemi ne l'exige pas. Il reste que tout doit être accompli dans les règles.

Sur le sujet, le rapport d'une affaire jugée par le Tribunal civil du département des Côtes-du-Nord en 1798³ est particulièrement instructif.

Il s'agit d'un procès en appel concernant la capture par la *Laure* du navire anglais *Salomon-et-Betty* pendant sa campagne de course du 3 janvier au 21 mars 1798.

Les armateurs et le capitaine de ce navire contestant la légitimité de cette prise, des procès s'ensuivirent. Le compte rendu du dernier procès en appel, finalement gagné par les armateurs de la *Laure*, est intéressant à double titre. Dans ses attendus, nous découvrons les circonstances précises qui ont permis à la *Laure* de s'emparer de ce navire. Nous y constatons aussi l'extrême rigueur avec laquelle les juges s'assurent que les règles régissant l'activité corsaire ont bien été respectées. Il s'agit de juger si la prise du navire *Salomon-et-Betty* par le corsaire la *Laure* est "légitime".

Ce procès oppose MM. Thomas et Martin armateurs de la *Laure* et Barthode Hagen, capitaine du navire *Salomon-et-Betty*, capturé par la *Laure*. Les faits : « Le 8 ventôse dernier, par la latitude de 50°1', longitude 6°7'méridien de Paris, le corsaire la *Laure*, de Saint-Malo⁴, rencontra un navire naviguant sous pavillon de Hambourg et portant 10 canons. Le capitaine de ce

¹ D'après le *Tableau des armements en course an VII (1798-1799)* pour le port de Saint-Malo.

² Thèse de F. Robidou, p 166-167.

³ Pièce justificative n°70 dans la thèse de F. Robidou.

⁴ Rappelons que le capitaine de la *Laure* est François Gallais.

navire fut invité à se rendre à bord du corsaire, avec ses papiers. Il s'y rendit ; on vérifia les papiers qu'il déposa sur la table, dans la chambre du corsaire ; cette vérification se fit en sa présence ; le procès-verbal constate qu'il fut reconnu qu'il manquait des pièces essentielles au capitaine Hagena pour justifier sa neutralité, et il a souscrit ce procès-verbal. Il déclara même, sur l'interpellation qui lui en fut faite, qu'il n'avait aucun autre papier de bord à représenter. D'après cette réponse, le commandant du corsaire la *Laure* déclara au capitaine Hagena que son navire serait conduit en France.

Tous les papiers présentés par Hagena furent mis en sa présence dans un sac ficelé et cacheté aux deux extrémités, tant par le capitaine du corsaire que par Barthode Hagena. Le sac fut remis au citoyen Lavenard, chargé de conduire le navire dans un des ports de France.

Le 11 ventôse, le juge de paix de Paimpol procéda aux interrogatoires de Barthode Hagena et, successivement, à ceux de tout l'équipage.

Hagena reconnut que les cachets étaient sains et entiers ; les papiers furent extraits de la boîte et remis à l'interprète, après avoir été dûment chiffrés et inventoriés. » Après vérification de toutes les pièces du dossier et grâce à la rigueur du capitaine, la prise fut définitivement légitimée, le navire n'ayant pas pu prouver sa neutralité.

La *Laure* rentre à Saint-Malo le 20 décembre 1798 (30 frimaire an VII).



Combat naval 26 floréal an VII (15 mai 1799)

Anonyme huile sur toile

Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville

Décembre 1798, Nicolas Antoine requis pour servir dans la Marine nationale

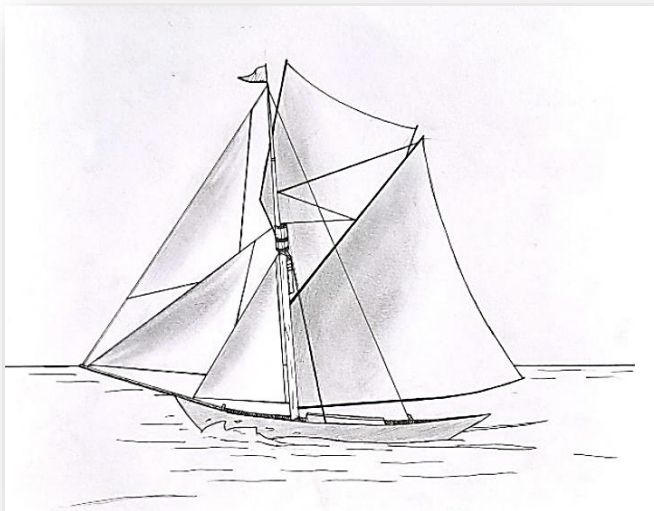
Dans un précédent chapitre, nous avons vu que *le système des classes* mis en place par Colbert sous Louis XIV, permet aux autorités de réquisitionner tout marin pour un temps de service sur des bâtiments de la Marine nationale. Ainsi, comme c'était courant à l'époque, Nicolas Antoine, dans la succession de ses navigations, passe du secteur marchand à la course et de la course à la Marine nationale...

Le lendemain de son retour de campagne sur la *Laure*, et alors que Rosalie attend leur premier enfant pour janvier, Nicolas Antoine est requis par la Marine nationale pour servir sur l'avisoir le *Passe-Partout* au poste de timonier. Ce navire, sorti des chantiers de Saint-Malo et mis en service en janvier 1795, est un cotre de 3 tonneaux équipé de 4 canons.

Janvier 1799, naissance d'Eugène

Nicolas Antoine est donc en mer quand, le 27 janvier 1799, Rosalie met au monde, un petit garçon prénommé Eugène¹.

Nicolas ne rentre à Granville que le 22 octobre 1799.



Cotre

Noé Marcel, 2023

¹ Cf. p. 184 et 185.

Nicolas Antoine Girard

embarque sur l'avis le *Passepartout*

INSCRIPTION MARITIME

QUARTIER DE GRANVILLE.

fg 91/12

MÉMOIRE des Services du Cap. Marc Antoine Girard,
de Granville, Maître de Commerce à St.

S A V O I R :

ANNÉES des CAMPAGNES	NOMS DES VAISSEAUX	DESTINATION DES VAISSEAUX.	NOMS DES CAPITAINES.	DATES		Durée des Campagnes		QUALITÉS.
				de l'Armement.	de Désarme- ment.	Mois.	Jours.	
<i>Sur les Bâtimens de l'Etat</i>								
7. u. 8.	<i>Le Passepartout</i>	—	Girard	21 dec. 1789	5 oct. 1793	9.	13.	1 ^{er} Lieut. à 30.
9.	id.	—	id.	1 ^{er} mess. 1790	13. Vent. 1791	7	20	id. à id.
9.	<i>Le Beauvais n° 6.</i>	—	M ^{re} ant. Girard	22 dec. 1790	20. 1791	1	8	chef de Commerce Commandant
<i>Sur les Corsaires</i>								
6.	<i>La Laure</i>	—	Gallair	3 Janv. 1797	21 Mars 1797	2.	18.	1 ^{er} Lieutenant
7.	id.	—	id.	14. mess. 1 ^{er} Janv. 1797	20. Dec. 1797	2.	24	idem
8.	<i>La Penzance</i>	—	M ^{re} ant. Girard	21 sept. 1797	7. Vent. 1798	3	15	Captaine
<i>Sur les Bâtimens de Commerce</i>								
1786.	<i>La Concord</i>	id.	Fourdan	6 avril 1 ^{er} avril 1786	11	26.	Volontaire	
1786.	<i>Samuel Louis</i>	id.	Ganne	4 avril 1 ^{er} mai 1786	7.	28.	id.	
1787.	<i>La Sophie</i>	id.	Thomas	2 avril 13. 8 ^{bre}	6	12	Lieutenant	
1788.	<i>Samuel Louis</i>	id.	Ganne	1 ^{er} avril 22. 8 ^{bre}	6.	22	id.	
				32	28.			

Aux archives de la Marine à Cherbourg, on peut consulter
le MÉMOIRE des Services du Capitaine Nicolas Antoine Girard
Récapitulation au 27 messidor an onze (16 juillet 1803)

Acte de naissance d'Eugène Girard 27 janvier 1799

1799. 27 Janvier 1799.

PARDEVANT moi marin Latouche
Administrateur Municipal & Officier public de la Commune de Granville, est comparu la Citoyenne maria quesnel veuve thelot
âgé de soixante ans originaire de la Commune de granville
Canton d'idem Département de lamanche
domicilié en cette Commune, rue de Grande
la quelle assisté du Citoyen gierre la houssaye
âgé de soixante deux ans demeurant en cette commune
& de la Citoyenne marguerite girard âgée de vingt neuf ans
demeurant à idem la quelle m'a déclaré que la
Citoyenne Rosalie la houssaye épouse en légitime mariage,
de nicolas girard native de la Commune de granville Canton d'udit
Département de lamanche domiciliée en cette commune
âgée de vingt deux ans est accouchée le sept
en son domicile St Jean d'un enfant de sexe masculin
qu' elle m'a présenté, & au quel il a donné le prénom d'eugene
d'après cette déclaration que
les témoins ont certifié conforme
à la vérité, j'ai rédigé le présent Acte que j'ai signé
& les témoins ont signé avec moi.

Fait en la Maison Commune de Granville, le huit
du mois de Janvier l'an sept de la République Française.

Pierre la Houssaye
Mme Fougerey veuve girard
Latouche

Ce document nous apprend que la déclaration de la naissance d'Eugène Girard a été faite par trois personnes. Une certaine Marie Quesnel et deux des grands parents de l'enfant : Pierre La Houssaye, le père de Rosalie et Marguerite Girard née Fougerey, la mère de Nicolas Antoine.

Transcription de l'acte de naissance d'Eugène Girard 27 janvier 1799

1799 27 janvier

PARDEVANT moi *Marin Latouche*, Administrateur Municipal et Officier public de la Commune de Granville, est comparu l*a* citoyenne *Marie Quesnel veuve Thélot* âgée de *soixante ans* originaire de la commune de *Granville* canton d'*idem* Département de *la Manche*, domiciliée en cette commune, rue *Grande* laquelle assistée du Citoyen *Pierre La Houssaye* âgé de *soixante-deux ans* demeurant en cette commune et de *la Citoyenne Marguerite Girard* âgée de *cinquante neuf ans* demeurant à *idem* la quelle m'a déclaré que la citoyenne *Rosalie La Houssaye* épouse en légitime mariage de *Nicolas Antoine Girard*, native de *la commune de Granville* canton *dudit*. Département de *la Manche* domiciliée *en cette commune* âgée de *vingt-deux ans* est accouchée *le sept pluviose* en son domicile *rue Saint-Jean* d'un enfant du sexe *masculin* qu'*elle* m'a présenté, et auquel il a donné le prénom d'*Eugène* D'après cette déclaration que les témoins ont certifié conforme à la vérité, j'ai rédigé le présent Acte que *j'ai signé*.

Fait en la Maison Commune de Granville, le *huit*

du mois de *Pluviose*

l'an sept de la République Française

Pierre La Houssaye,

Marguerite Fougeray veuve Girard,

Latouche

officier municipal

Nos recherches ne nous ont pas permis de retrouver d'autre trace de cet enfant.

Nouvelle aventure corsaire avec la *Vengeance*

Lorsque Nicolas Antoine rentre le 30 vendémiaire an VIII (22 octobre 1799), nous sommes quelques jours avant le coup d'État de Napoléon Bonaparte qui met fin au Directoire. Le 18 brumaire an VIII (9 novembre 1799), Napoléon est nommé Premier Consul... la guerre continue.

Moins d'un mois après avoir retrouvé sa famille, le 2 décembre, Nicolas Antoine repart en mer. Il prend cette fois, le commandement du navire corsaire la *Vengeance*, de 61 tonneaux, armé à Granville en 1797 par Philippe Pimor.

Dans son *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, Anne Cahierre donne les précisions suivantes : « Ce navire a 40 pieds de quille, 32 de tête en tête, 17 pieds de haut, 8 pieds 6 pouces de creux, gréé en cutter¹ avec une belle mâture, percé pour 10 canons, armé seulement de 8 dont 2 obusiers en fonte, 4 pierriers, pistolets, sabres, haches d'armes et munitions nécessaires, avec un équipage de 35 hommes, prêt à partir du 15 brumaire, durée de la course fixée à 40 jours de mer effectifs. »

La campagne dure en réalité trois mois et demi. De retour le 16 mars 1800, Nicolas Antoine est de nouveau requis pour la Marine nationale : départ le 22 décembre jusqu'au 8 août 1801 sur l'avis le *Passe-Partout* où il retrouve son poste de timonier.

Pendant son absence survient un drame familial : le 6 avril 1801 meurt à Sedan, à trente-quatre ans, l'un de ses frères aînés, Pierre Clair Girard, officier dans la marine puis dans l'armée de terre, laissant veuve, à vingt-cinq ans, son épouse Reine Monique² qui va devoir élever seule Sévil³, leur petit garçon âgé de quatre ans.

Le *Passe-partout* rentre à Granville le 8 août 1801.

Dès le lendemain, Nicolas Antoine, doit repartir. Il est promu chef de timonerie et commandant de la canonnière n°6⁴.

Il est de retour à Granville le 15 septembre 1801 (28 fructidor an IX).

¹ Autre nom du cotre.

² Parente chère à Joseph Deschamps du Manoir, son petit-neveu, qui recueillit ses souvenirs de jeunesse et les rapporta dans ses propres écrits. Cf. p.36.

³ Nous évoquerons plus tard la destinée tragique d'Adolphe Sévil Girard, jeune neveu de Nicolas Antoine...

⁴ Les canonnières de la flotte nationale furent à l'époque, construites en très grand nombre. Nous verrons un peu plus loin leur rôle dans la guerre navale franco-anglaise. Elles ne sont pas désignées par un nom mais par un numéro.

1802: la Paix d'Amiens

rend à nouveau possible la pêche à Terre-Neuve

L'année 1802 marque une pause dans la guerre menée contre l'Angleterre depuis mars 1793. La paix est signée à Amiens le 25 mars 1802. Les Français savourent la fin des hostilités, les Granvillais se réjouissent de voir de nouveau ouverte la route de Terre-Neuve.

La pêche et le commerce de la morue peuvent donc reprendre.

Nicolas Antoine embarque comme second capitaine sur le morutier le *Saint Jean*¹ armé par *Dame veuve Ernouf* et commandé par Pierre La Houssaye, l'un de ses beaux-frères.

Le navire quitte le port pour la région du Petit Nord à Terre-Neuve le 7 avril 1802, seulement treize jours après la signature de la paix...

RÔLE de l'Equipage du Navire *le S^t Jean* construit en 1785
 à *Granville* du port de 200 tonneaux, armé de — canons, tirant d'eau chargé 12. pieds,
 & non chargé 9 pieds 2. pont, gaillard, appartenant à *la D^{me} v^e Ernouf*
 armé à la part à *Granville* le *9 Mars 1785*. N^o. 58. sous le commandement

Extrait d'un rôle d'équipage du *Saint-Jean*
 sur lequel Nicolas Antoine fait une campagne de pêche à Terre-Neuve en 1802

Naissance de Rose

La campagne va durer plus d'un an... Nicolas Antoine ne rentre à Granville que le 14 avril 1803.

Encore une fois il se trouve bien loin de Rosalie lorsque celle-ci donne naissance à leur second enfant, la petite Rose, le 28 novembre 1802.

¹ Entre 1824 et 1827, Nicolas Antoine fera quatre campagnes de pêche sur un navire du même nom mais construit et armé par sa grand-tante, l'armatrice Marie-Jeanne Fougeray. Nous en parlerons plus loin.

Acte de naissance de Rose Girard
28 novembre 1802



293
ACTE DE NAISSANCE.

Mairie de Graville.
Arrondissement communal d'Arvanches
Du sept. jour du mois de frimaire l'an onze de la
République française.

ACTE DE NAISSANCE de rose Jeanne Girard
née le jour d'hui fille
à onze heures du soir
de Antoine Nicolas Girard, officier navigateur
et de Rosalie Laboulaye son épouse, domiciliés
en ville ville

Le sexe de l'enfant a été reconnu être féminin.

Premier témoin, Jean Girard Major

Second témoin, Monsieur Pierre Le Selly femme
Laboulaye Major.

Sur la réquisition à nous faite par la C. P. Laboulaye
Pardanne.

Et ont signé Jean Girard Major

Jules Girard Major

C'est attesté suivant la loi, par moi
François Thomas Le Selly
Maire de Graville faisant les fonctions
d'officier public de l'état civil.

Le Selly

Transcription de l'acte de naissance de Rose Girard 28 novembre 1802

ACTE DE NAISSANCE

Cachet

MAIRIE de *Granville*

Arrondissement communal d'*Avranches*

du 7^e jour du mois de *Frimaire* an onze de la République Française

ACTE DE NAISSANCE de *Rose Jeanne Girard* née le *jour d'hier*

A onze heures du soir fille de *Antoine Nicolas Girard*, officier navigateur et de *Rosalie La Houssaye* son épouse, domiciliés en cette ville

Le sexe de l'enfant a reconnu être *féminin*.

Premier témoin, *Jean Girard* majeur

Second témoin *Marguerite Le Pelley* femme *La Houssaye* majeure

Sur la réquisition à nous faite par *la c^{me} Julienne Quesnel* gardienne

Et ont signé *Jean Girard La Porte*, *Julienne Quesnel*, *Marguerite Le Pelley*, *La Houssaye*

Constaté suivant la loi, par moi

Maire de Granville... faisant les fonctions d'officier public de l'état civil

Signé *Letourneur*

Ce document nous apprend que la déclaration de la naissance de Rose Girard a été faite par deux personnes de la famille :
Jean Girard de la Porte (oncle de Nicolas Antoine)
et Marguerite Le Pelley Fonteny, mère de Rosalie et grand-mère de l'enfant

Le 6 août 1803, Nicolas Antoine obtient son brevet de capitaine

Dans la carrière de Nicolas Antoine, l'année 1803 est marquée par un évènement important : le 6 août (18 thermidor an XI), il obtient, à trente-trois ans, son brevet de capitaine.



Au 76 rue Notre-Dame,
l'Hôtel de l'Amirauté
(aujourd'hui résidence privée)
Photos Jacqueline de Laborderie



L'escalier majestueux
du haut duquel étaient proclamés
les noms des lauréats



Extrait de la matricule des capitaines

Nouveaux plans de guerre de Napoléon

Nous avons parlé de la paix d'Amiens signée avec l'Angleterre par Napoléon le 25 mars 1802. Elle avait permis la reprise des campagnes de pêche à Terre-Neuve. Elle fut de courte durée, treize mois seulement...

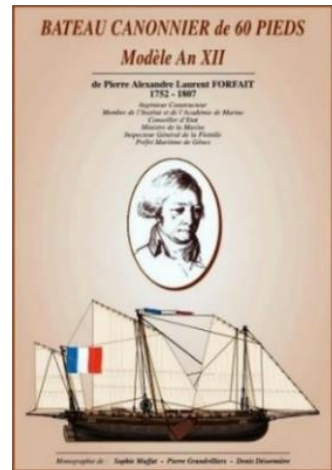
Le 18 mai 1803 la guerre reprend. La côte la plus voisine de l'Angleterre est, bien sûr, particulièrement vulnérable. Dans ce contexte, Napoléon veut faire de Cherbourg un des plus grands ports militaires, il a dans l'idée non seulement la protection de nos côtes mais aussi l'invasion de l'Angleterre.

Reprenant le vieux projet de Vauban que Louis XVI avait tenté de faire aboutir¹, il relance de grands travaux visant à protéger la baie par la construction d'une longue digue fortifiée.

Ces chantiers sont un gouffre financier, ils rencontrent des difficultés techniques considérables ainsi que de graves problèmes de recrutement de main d'œuvre. Enfin, ils vont subir les terribles colères de la mer : en février 1808, une nuit de tempête, les flots submergent l'île artificielle en construction au milieu de la rade, entraînant la mort de plus de deux-cent-trente personnes : des militaires, des ouvriers et artisans, y compris des femmes et des enfants². Le chantier est cependant repris et deux ans plus tard, la *batterie Napoléon* est en place sur la digue du large.

Entre 1803 et 1805, Napoléon concentre une armée importante à Boulogne. Parallèlement, Il lance un grand programme de construction navale. Il s'agit de faire face, sur mer, à la puissante *Royal Navy* mais l'idée est aussi d'équiper la flotte française dans la perspective d'un débarquement en Angleterre.

Ce programme prévoit notamment la mise en chantier d'environ trois cents canonnières ; ce type de chaloupe, à voile et à rames est



¹ Nous avons eu l'occasion de parler de la construction de cette fameuse digue au début du second chapitre de cet ouvrage en évoquant le voyage de Louis XVI pour "aller voir la mer".

² Signalons sur ce sujet les ouvrages d'Yves Murie, en particulier *Ouragan sur la digue*, Isoète, Cherbourg-Octeville, 2003.

particulièrement bien adapté au projet de Napoléon...

Tous les ports de la côte dont celui de Granville sont associés à cet effort de guerre soit pour construire des canonnières soit pour servir d'escale aux flottilles qui doivent gagner Boulogne.

Face à la menace qui se profile d'un débarquement français sur leur sol, les Anglais attaquent sans répit les convois en route pour Boulogne ou les ports qui les accueillent.

Le 14 septembre 1803

les Anglais bombardent le port de Granville

En cet automne 1803, le chantier naval de Granville est très actif : il vient de construire et d'armer six chaloupes canonnières. Le 12 septembre, vingt-quatre bâtiments sortis des chantiers de Brest les rejoignent pour rejoindre la flotte de Boulogne.

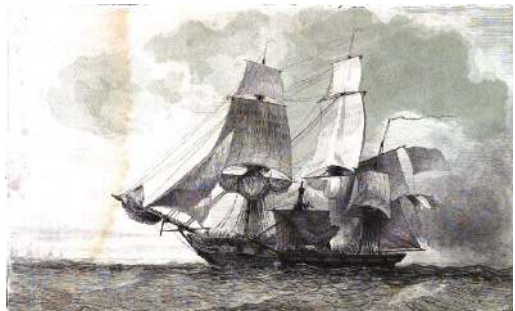
Les Anglais ayant eu connaissance de ce fait envoient le lendemain, devant Granville, une escadre de sept navires de guerre dont une frégate de 40 canons. Le bombardement commence à deux heures du matin et dure toute la nuit. Face à la riposte des batteries du Roc, les navires anglais sont maintenus à distance. Les échanges de tir se prolongent le lendemain. L'attaque anglaise est finalement repoussée grâce à la mobilisation de la garnison, des marins embarqués sur tous les navires disponibles, des élus et de la population.

Granville sort de cette aventure sans trop de dommages : une seule victime, un marin, Mathieu Ponée, tué à son poste, une dizaine de maisons effondrées, et des navires endommagés. Pour les canonnières tout juste sorties des chantiers de Granville, c'était le baptême du feu...

1804, Nicolas Antoine

prend le commandement de la canonnière N°59

Le 11 février 1804, Nicolas Antoine Girard, à présent capitaine, est requis pour servir sur un bâtiment de la Marine nationale, la canonnière N°59. Il commande ce navire de guerre jusqu'au 8 janvier 1805.



Canonnière

Et en 1805, il devient franc-maçon

En 1805, c'est aussi l'année où Nicolas Antoine rejoint la loge maçonnique de Granville

Dans les années qui ont précédé la Révolution, à Granville, comme ailleurs en France, des "Chambres littéraires" et des "Sociétés de pensée" réunissaient des hommes épris de justice et de progrès. Adhérant aux idées nouvelles, ils souhaitaient, pour la France, des réformes profondes.

Dans ces cercles, on trouvait des armateurs, des avocats, des capitaines de navire, des officiers de garnison, des commerçants... Pierre René Destouches, armateur, avait donné un grand essor à une Chambre littéraire qui fonctionnait rue Saint Jean.

Ces Granvillais étaient épris de philosophie et rêvaient de remédier aux injustices et aux difficultés financières du royaume. Certains membres appartenaient à des sociétés philanthropiques ou à des loges maçonniques voisines comme *l'Aménité havraise*. Il faut rappeler ici la convergence entre les idées qui sous-tendent la franc-maçonnerie et les idées révolutionnaires.

C'est sous l'influence des Havrais que fut fondée, le 9 avril 1786, la première loge granvillaise, *l'Interprète maçonne*.

Parmi les fondateurs se trouvait un certain Jean Girard de la Porte¹, et parmi les membres, à partir de 1805, un certain Nicolas Antoine Girard...

*Le Dictionnaire des marins français francs-maçons*² nous apprendra en effet que « GIRARD Nicolas, capitaine dans la marine de l'État, est membre de la loge *L'interprète maçonne* à l'Orient de Granville de 1805 à 1830 ; hauts grades³, officier. » Effectivement, à partir de 1805, on remarque, dans la signature de Nicolas Antoine, l'ajout de trois points marquant son appartenance à une loge maçonnique⁴.

¹ Jean Girard de la Porte est un oncle de Nicolas Antoine.

² *Dictionnaire des marins français francs-maçons, gens de mer et professions connexes au XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles*, Jean-Marc Van Hille, Travaux de la loge maritime de recherches La Pérouse, 2011.

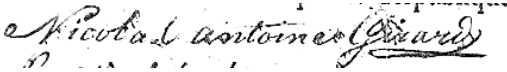
³ Il y a plusieurs échelons dans la confrérie : le nouvel entrant est d'abord apprenti, puis compagnon. Admis dans les *hauts grades*, le franc-maçon peut *participer aux ateliers supérieurs*.

⁴ Plus loin dans ce récit, nous reparlerons de l'incidence de son appartenance à la franc-maçonnerie sur ses conditions de détention en Angleterre.

Exemples de signatures avant et après son initiation à la franc-maçonnerie

Avant

Après




sur son acte de mariage (1797)

sur l'acte de mariage de Rose (1827)

Une longue tradition lie la Marine à la franc-maçonnerie.

Sur le sujet, un article consultable sur le site maçonnique *Triple point*¹ rapporte des faits bien étonnants.

Parlant des *loges embarquées*, on peut lire ceci : « Quel que soit le pays concerné, la solidarité reste la vertu essentielle des marins et lorsque ce marin se double d'un franc-maçon, on peut lire des anecdotes bien surprenantes comme celle-ci : un brick commandé par le capitaine Tunbridge allait de Great Yarmouth en Grèce en 1815 ; il fut arraisonné par un pirate barbaresque² au large d'Alger. « Craignant pour la vie de son épouse, Tunbridge lui intima de se cacher dans la soute. Mais le pirate remarqua un vêtement féminin oublié quelque part et exigea qu'on lui livre la jeune femme, sans doute pour la mettre dans son harem. À tout hasard Tunbridge se fit reconnaître comme maçon et eut la surprise de voir le pirate lui répondre rituellement ; c'était un renégat anglais et tous les passagers eurent la vie sauve. On cite également l'histoire de Jacques Lebon, capitaine du corsaire *Janon*, qui captura le brick anglais *Oak de Poole*, commandé par Stéphane Jack, à qui il remit vivres et boissons avant de le laisser repartir, simplement parce que les deux capitaines s'étaient mutuellement reconnus comme *maçons*. »

1805, Trafalgar et Austerlitz...

On ne peut pas quitter l'année 1805 sans évoquer le contexte désastreux de la marine française dans la guerre navale l'opposant à l'Angleterre. Le 21 octobre 1805 (29 vendémiaire an XIV) c'est la bataille de Trafalgar : 18 navires de la flotte franco-espagnole sont détruits, les combats font 2 500 morts ou blessés, 7 000 prisonniers vont aller croupir dans les prisons et les pontons anglais.

L'humiliation des marins est d'autant plus grande que, sur terre, nos armées remportent des victoires comme le 2 décembre 1805, la victoire d'Austerlitz... Mais sur mer, incontestablement, la flotte française doit s'incliner devant la puissance et la supériorité de la *Royal Navy*.

¹ <https://triple-point.xooit/.com/t2322-Les-loges-maritimes-18°-19°-s.htm>

² Cf. p. 109, l'encadré sur le sujet des pirates barbaresques.

Dans l'océan Indien, en 1806, la capture du *Warren Hastings*

Les défaites subies sur mer n'ont pas empêché les marins français de se distinguer, dans ces années-là, par des coups d'éclat dont on garde, aujourd'hui encore, la mémoire. Tel celui du Granvillais Louis-Jacques Épron.

Cela se passe dans l'océan Indien, le 21 juin 1806.

Louis-Jacques Épron, capitaine de la frégate la *Piémontaise*, prend en chasse et attaque le navire anglais *Warren Hastings* commandé par le capitaine Larkins. Fortement armé, le navire anglais se défend âprement ; Louis-Jacques Épron le capture finalement, à l'abordage.

Ce vaisseau trois ponts de la Compagnie anglaise des Indes Orientales a quitté Canton depuis trois mois. C'est un navire marchand de 1 358 tonneaux, 60 canons et 48 bouches à feu ; à bord, 138 hommes d'équipage. Le butin est considérable : le vaisseau ainsi que les précieuses marchandises qu'il transporte : thé, soie, d'autres tissus très recherchés comme le nankin...

Cet exploit vaut à Louis-Jacques Épron une promotion (il est nommé capitaine de vaisseau) et lui vaut aussi... une jolie fortune !

Sa part de capitaine dans cette prise est si considérable qu'elle lui permet de faire construire, sur un terrain des hauteurs de Granville superbement situé, un beau manoir¹ auquel il donne le nom de *La Horie*² (petite barque en vieux noroît, la langue des Vikings).



Le manoir de *La Horie* tel qu'il était encore dans son environnement, du temps où l'habitaient Louis et Noémi de Lomas entre 1870 et 1934. Noémi, petite-fille de Louis Jacques Épron de La Horie, avait épousé, en 1870,

Louis de Lomas, proche parent de la famille Le Bouffy.

¹ À Saint-Malo, on appelle *Malouinières* ces belles demeures qu'ont pu se faire construire les armateurs et les capitaines enrichis par la course.

² En 1819, anobli par le roi Louis XVIII, il fut autorisé à ajouter *de la Horie* à son patronyme.

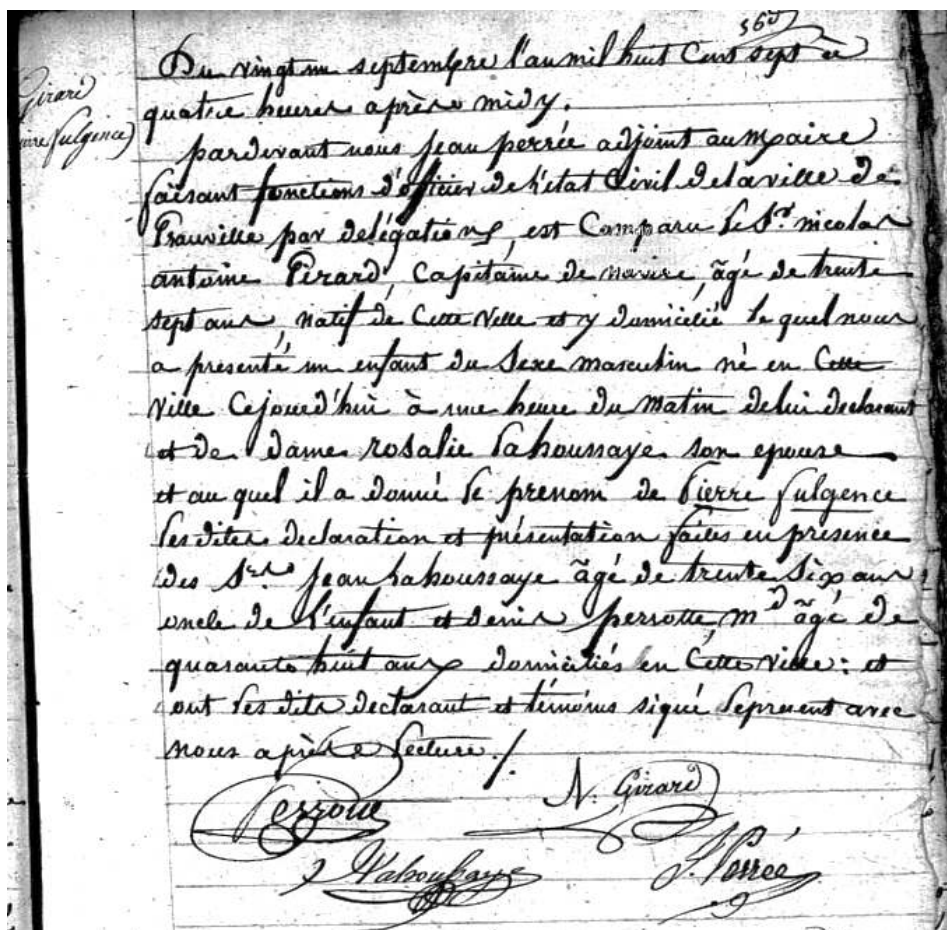
Septembre 1807, au foyer de Nicolas Antoine et Rosalie, naissance de Fulgence

Pour la première fois, Nicolas Antoine est à terre, à Granville, au moment de la naissance de l'un de ses enfants.

C'est un gargon. Il naît le 21 septembre 1807, à une heure du matin et se prénomme Pierre Fulgence. Sa sœur Rose a cinq ans¹.

La famille habite toujours au 29 de la rue Saint-Jean.

Acte de naissance de Pierre Fulgence Girard



¹ Le mystère plane encore sur Eugène, le frère aîné : est-il encore en vie à cette date ? Il aurait alors huit ans....

Transcription de l'acte de naissance de Fulgence Girard 21 septembre 1807

Du vingt et un septembre mil huit cent sept, à quatre heures après midy

Par devant nous Jean Perrée, adjoint au maire faisant fonctions d'officier de l'état civil de la ville de Granville, par délégation est comparu le sieur Nicolas Antoine Girard, capitaine de navire, âgé de trente sept ans, natif de cette ville et y domicilié, lequel nous a présenté un enfant du sexe masculin né en cette ville aujourd'hui à une heure du matin de lui déclarant et de Dame Rosalie La Houssaye son épouse et auquel il a donné le prénom de Pierre Fulgence. Les dites déclarations et présentation faites en présence des sieurs Jean Lahoussaye âgé de trente-six ans, oncle de l'enfant et Denis Perrotte, marchand âgé de quarante huit ans domiciliés en cette ville : et ont les dits déclarants et témoins signé le présent avec nous après lecture.

Perrotte

N. Girard

J. Lahoussaye

J. Perrée.

Acte de naissance de Pierre Fulgence Girard

Né à Granville le 21 septembre 1807

L'enfant est présenté par son père *Nicolas Antoine capitaine de navire*

Le premier témoin est Jean La Houssaye

fil de Pierre La Houssaye, père de Rosalie.

Le deuxième témoin, est un certain Denis Perrotte, dit marchand.

L'adjoint au maire est J. Perrée.

Cependant, cette heureuse parenthèse familiale se situe toujours dans le contexte des guerres incessantes de l'Empire.

Le 31 décembre 1807, Nicolas Antoine prend le commandement de l'*Impromptu*, un lougre corsaire granvillais de 67 tonneaux, armé de 4 canons, que les armateurs Lerond, Campion, Brugères et Gallien viennent de faire construire. En même temps qu'un autre corsaire granvillais le *Hasard*, l'*Impromptu* quitte le port avec 51 hommes à bord. On sait que les deux bâtiments sont pris dans une très violente tempête qui leur cause des dégâts tels qu'ils doivent rentrer à Granville le soir même... L'*Impromptu* effectue ensuite une dernière campagne avant d'être désarmé le 9 septembre 1808.



Lougre

L'équipage du lougre corsaire l'*Impromptu* lors de son départ en course le 31 décembre 1807

ARRONDISSEMENT de Granville

N° 76. ARMEMENT à la part avec pot de vin, au
L' *Impromptu* Lougre allant à En Course.

RÔLE de l'ÉQUIPAGE du Lougre Corsaire *Impromptu* en 1807
à Granville le port de St. Pierre, armé de quatre canons, avant d'un charge de 2000
livres, et non chargé avec autres 22000 livres, pour aller à la voile
appartenant à M. de la Roche & Compagnie & Compagnie armé à la part à Granville
par M. de la Roche & Compagnie sous le commandement de M. de la Roche & Compagnie pour aller
à St. Pierre de la Martinique auquel Equipage il a été payé, pour pot de vin, les sommes énoncées
hors égo.

NOMS, SURNOMS, UNIFORMES ET QUALITÉS	ÂGE, TAILLE ou Pds.	QUALITÉS ou SORTES de la Réquisition	CLASSE ou Niveau	NOMBRE ou LOCS	AVANCES ou TOT DE VIE
<u>Officiers Majors.</u>					
M. Louis Girard, 22 ans, Capitaine	m. de 5 p. 6 l.	Capitaine	16	100	595. 59
M. Adrien Vial, 22 ans, 2 ^e Capitaine	m. de 5 p. 6 l.	2 ^e Capitaine	10	49	495. 20
M. Louis Dilacour, 22 ans, 1 ^{er} Lieutenant	m. de 5 p. 6 l.	1 ^{er} Lieutenant	51	17	595. 06
M. Louis Tillon, 22 ans, 2 ^e Lieutenant	m. de 5 p. 6 l.	2 ^e Lieutenant	10	10	595. 06
M. Michel Vertier, 22 ans, 1 ^{er} Chirurgien	m. de 5 p. 6 l.	1 ^{er} Chirurgien	10	10	595. 06
M. Louis Girard, 22 ans, 1 ^{er} Maître d'équipage	m. de 5 p. 6 l.	1 ^{er} Maître d'équipage	10	10	595. 06
M. Louis Girard, 22 ans, 2 ^e Maître d'équipage	m. de 5 p. 6 l.	2 ^e Maître d'équipage	10	10	595. 06
M. Louis Girard, 22 ans, 1 ^{er} Maître canonnier	m. de 5 p. 6 l.	1 ^{er} Maître canonnier	10	10	595. 06
M. Louis Girard, 22 ans, 1 ^{er} Maître charpentier	m. de 5 p. 6 l.	1 ^{er} Maître charpentier	10	10	595. 06
					245. 01
					595. 01

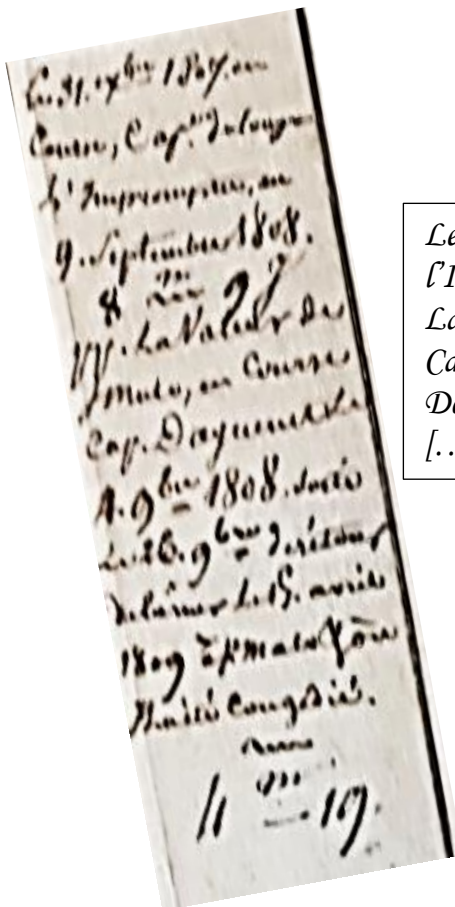
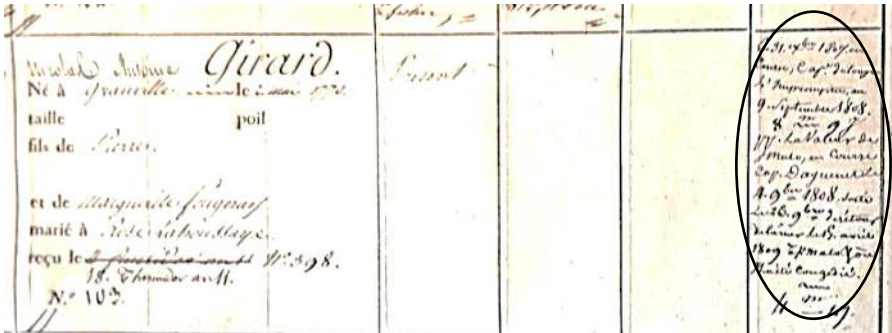
L'équipage :

- 7 officiers majors : Le capitaine N. A. Girard, 1 second capitaine,
3 premiers lieutenants, 1 second lieutenant, 1 chirurgien
- 8 officiers mariners : 1 un maître d'équipage, 1 second maître d'équipage,
1 géographe, 1 maître canonnier, 1 maître charpentier
- 16 matelots (dont 2 étrangers)
- 11 novices, 5 effectuent leur premier voyage
- 5 volontaires
- 4 mousles (dont 1 étranger) ; ils sont 3 à effectuer leur premier voyage.

En 1808,

le navire corsaire la *Valeur* fait deux rançons et deux prises

Le 26 novembre 1808, nouvel embarquement pour Nicolas Antoine, comme second capitaine sur la *Valeur*, un navire corsaire armé à Saint-Malo, placé sous le commandement du capitaine granvillais Jean Hervé Daguenet. C'est un navire de 366 tonneaux doté de 16 canons. L'équipage est de 135 hommes.



Le 31 X^{bre} 1807, en course cap^{ne} du lougre
l'Impromptu, au 9 septembre 1808.[...]
La Valeur de Saint Malo, en Courses,
Cap. Daguenet du 4 9^{bre} 1808 [...]
De retour de la mer le 15 avril 1809 à Saint-Malo
[...]

Le 15 avril 1809, quand la *Valeur* rentre à Saint-Malo en fin de campagne, elle a réussi à faire deux rançons et deux prises...

Nicolas Antoine retrouve sa famille : Rose a six ans et demi, Fulgence n'a pas deux ans.



Le retour des corsaires en 1806
Huile du peintre granvillais Maurice Orange (1867-1916)
Collection du Musée d'Art et d'Histoire de Granville

La prise d'un navire anglais dans le roman de Fulgence Girard

Les récits de telles aventures ont plus tard baigné l'enfance de Fulgence Girard. Elles ont inspiré l'homme de lettres qu'il deviendra.

Comme en écho à ces récits, Fulgence Girard dans son roman *Un corsaire sous l'Empire*, raconte la prise d'un navire anglais.

« Le jeune capitaine, monté dans sa mâture, observe quelque temps encore cette flottille, qui, déployée sur plus de deux kilomètres de longueur, rappelait ces longues volées d'outardes qui, au commencement du printemps, longent ses côtes en rasant les flots. Lorsqu'il redescendit sur le tillac, le sourire qui effleurait ses lèvres et l'étincelle dont brillaient ses yeux laissèrent comprendre à tout l'équipage que l'on était sur la piste d'une riche proie. [...]

L'attention du commandant de la *Dorade* s'était portée, parmi ces bâtiments retardataires, sur deux grands navires, dont le caractère était celui des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Un d'eux surtout ne se traînait que douloureusement à l'extrémité de la ligne, et, malgré tous ses efforts, malgré les efforts aussi des corvettes convoyeuses pour retenir la tête de la colonne, il avait une peine extrême à ne pas se laisser distancer, par suite abandonner.

Ce fut sur ce bâtiment que le capitaine Jules jeta son dévolu et il ne remit pas à plus tard que la nuit suivante la tentative d'enlèvement qu'il devait diriger contre lui ; la marche de la dorade se réglera dès lors sur la sienne ; la légère goélette diminua sa voile, alanguit son sillage, n'ayant plus de souci de maintenir en vue la lourde et puissante embarcation dont elle convoitait les richesses. Tapie dans les plis de la houle, elle la suivait du regard, comme un épervier glissant dans les nues épie de ses yeux ardents le cygne ou l'oie sauvage sur lesquels il s'apprête à fondre.

Elle profita du reste du jour pour se préparer à cet audacieux coup de main ; une bande de toile peinte de la couleur de son plat-bord fut tendue sur la ligne de ses sabords, de manière à ne pas laisser deviner les embrasures. Des prélar¹ de toile goudronnée enveloppèrent les caronades, qui prirent l'aspect de colis encombrant mercantilement le pont. [...]

À minuit, au moment même où le croissant disparaissait à l'horizon, un kilomètre de distance séparait à peine les deux navires. Bien que le pont de la goélette corsaire, presque désert comme celui de tout bâtiment de

¹ Un prélar est une bâche.

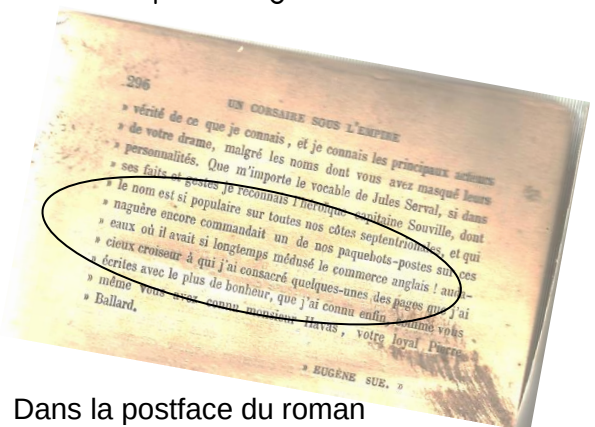
commerce à cette heure, offrît l'aspect le plus calme, tout était prêt à son bord pour le coup audacieux qu'elle se préparait à frapper.

Jules Serval avait formé une escouade de vingt hommes d'élite avec laquelle il devait attaquer un vaisseau qui, outre un équipage nombreux, compte habituellement une garnison de cinquante à cent soldats. La *Dorade*, courant grand largue, n'étant plus qu'à une encablure de son ennemi, serra avec rapidité une partie de ses voiles ; son sillage se ralentit sur le coup. Cependant, emporté par son erre mourante, elle rangea le vaisseau à honneur, et se maintint quelque temps par son travers avant que celui-ci, dont aucune appréhension ne modifia la marche, ne la dépassât de nouveau et ne la laissât dans l'ombre. L'escouade d'attaque avait profité de ce rapprochement momentané pour s'élancer sur les bastingages et sauter sur le pont du vaisseau anglais.

La *Dorade* ignore quelque temps le caractère qu'avait pu prendre cet abordage et la lutte qui l'avait suivi ; quelques cris avaient bien retenti au milieu d'un bruit confus de pas précipités et de coups sourds, mais pas une amorce s'était enflammée, nulle explosion n'avait éclaté, aucun cri de victoire ne s'était fait entendre. Les marins restés à bord, les yeux attachés sur le point où l'anglais leur avait échappé dans l'obscurité, se demandait donc si l'on se battait encore, si notre troupe était triomphante, tuée ou captive, lorsque la joie et l'espérance éclatèrent dans tous les esprits. Les regards avaient aperçu, vague d'abord, bientôt plus distinct, le galbe du vaisseau, dont la silhouette s'accusa plus fermement à mesure que la marche alanguie de la *Dorade* fit disparaître la distance qui les séparait. Le vaisseau anglais le *Gange* était en panne, et notre escouade victorieuse. »

La lecture du roman de Fulgence Girard inspire à Eugène Sue les mots suivants :

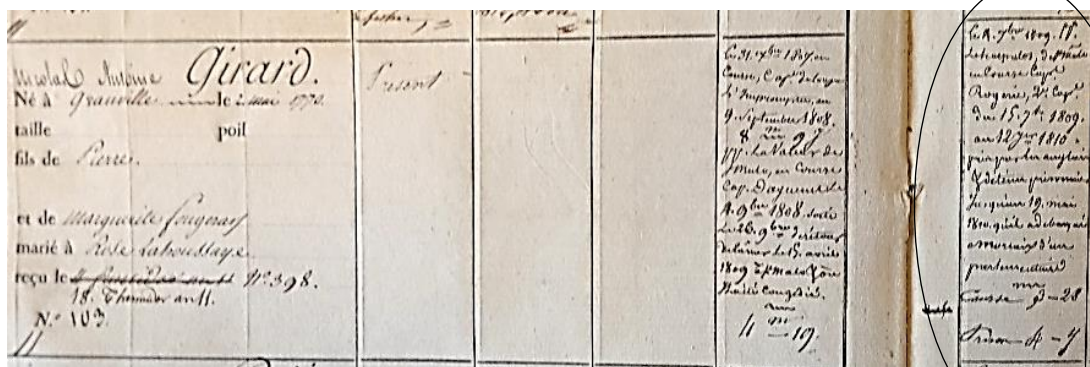
« [...] Que m'importe le vocable de Jules Serval, si dans ses faits et gestes, je reconnais l'héroïque capitaine Souville, dont le nom est si populaire sur toutes nos côtes septentrionales, et qui naguère encore commandait un de nos paquebots-postes sur ces eaux où il avait si longtemps médusé le commerce anglais. »



Dans la postface du roman *Un corsaire sous l'Empire*, le commentaire adressé à l'auteur par Eugène Sue

Nicolas Antoine, second capitaine sur le *Harpalos*

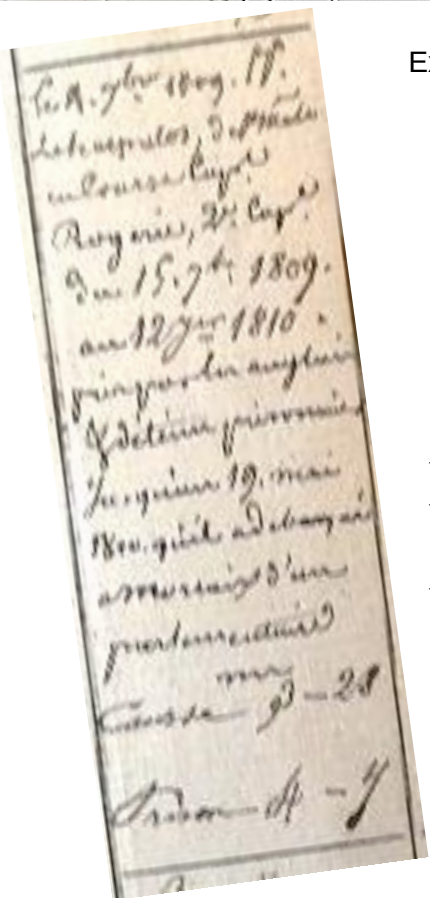
Nous avons laissé Nicolas Antoine le 15 avril 1809, dans la joie des retrouvailles familiales et la satisfaction d'une bonne campagne de course sur la *Valeur*. Il passe l'été avec sa famille et reprend la mer le 15 septembre 1809 comme second capitaine sur le *Harpalos* armé lui aussi à Saint-Malo par Duchesne et Pintedevin. Il est commandé par le capitaine Rogerie.



Extrait du registre de la matricule

Cette campagne finit mal : le 12 janvier 1810, le navire est capturé par les Anglais, l'équipage fait prisonnier est conduit en Angleterre. [...]

Le Harpalos de Saint Malo en course Cap^{ne} Rogerie, 2nd cap^{ne} du 15 7^{bre} 1809 au 12 1^{er} 1810 pris par les Anglais et détenu prisonnier jusqu'au 19 mai 1810 qu'il a débarqué à Morlaix d'un parlementaire.[...]



Mauvais souvenir pour Nicolas Antoine qui avait déjà connu les prisons anglaises de 1793 à 1797...

Il avait alors vingt-deux ans... Cette fois, il a près de quarante ans, et l'attendaient à Granville, une épouse et des enfants qui ne l'ont pas vu revenir de sa campagne de course...

Rose a huit ans, Fulgence, trois ans.

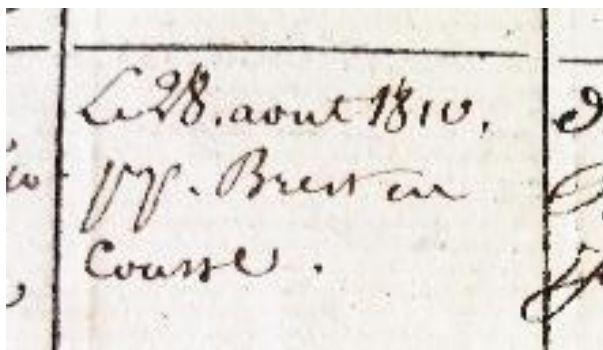
Notre prisonnier de guerre bénéficie assez vite d'un échange puisqu'il débarque d'un parlementaire à Morlaix, cinq mois plus tard, le 19 mai 1810.

Voici comment Michel Aumont décrit la situation de Granville dans ces années-là ¹ : « L'interruption prolongée de la pêche terre-neuvienne a accentué les difficultés de réunir des capitaux et fortement endommagé l'ensemble des navires terre-neuviers. La présence constante de bâtiments de guerre anglais à Chausey, pendant toute la guerre, se révèle surtout intimidante. Les navires anglais surveillent continuellement les mouvements de navires entre Cherbourg et Saint-Malo, mais aussi les sorties du port de Granville ainsi que les activités de ses chantiers navals.

[...] Jusqu'à la fin des hostilités, Granville doit donc vivre avec cette omniprésence obsédante et menaçante, qui dissuade fortement les armateurs de se lancer dans la guerre de course. »

Peut-être est-ce pour ces raisons que lorsque le 28 août 1810, Nicolas Antoine reprend la mer pour deux mois de course, c'est sur un navire corsaire armé à Brest ?

*Le 28 août 1810
Brest en Course*



Extrait du registre de la matricule
où ne figure pas le nom du navire

¹ Michel Aumont, *Les corsaires de Granville une culture du risque maritime (1688-1815)*.

L'Aimable Flore, un beau trois-mâts granvillais



L'*Aimable Flore* est ce trois-mâts de 151 tonneaux, cité par Michel Aumont dans son inventaire des navires corsaires granvillais en campagne pendant les guerres de l'Empire¹.

Sorti des chantiers de Granville en 1809, il est armé par Nicolas Deslandes. Son équipage est de 86 hommes. Il a un tirant d'eau de 3,24 m chargé, et 2, 27 m non chargé.

Michel Aumont, dans l'ouvrage précédemment cité, nous raconte le déroulement de sa première prise, en 1809, sous le commandement du capitaine Cunet, le second est Guillaume Lamusse².

« La première prise réalisée le jour même de sa sortie en compagnie de trois canonnières de la Marine impériale attachées au port de Granville est conduite à bon port. Il s'agit d'un trois-mâts de 342 tonneaux le *Governor Carlton*, venant du Surinam pour Londres, chargé de café, rhum, cacao, sucre, coton, et autres marchandises, avec dix-neuf hommes d'équipage et seize canons. Il était arrivé au large de Granville à cause d'une méprise du capitaine anglais qui, s'étant égaré dans la baie après soixante jours de traversée, se croyait aux atterrages de l'Angleterre, ayant pris l'île de Jersey pour l'île de Wight. Cette curieuse mésaventure fait sourire. Elle montre néanmoins à quel point les erreurs de navigation pouvaient encore arriver en ce début de XIX^e siècle malgré les progrès techniques. La vente de cette belle et unique prise rapporte 206 789,60 francs. Même partagée avec les trois canonnières, elle suffit à rendre la compagnie bénéficiaire. »

Mais la chance va bientôt tourner pour ce navire et son équipage...

¹ Michel Aumont, *Destins et aventures corsaires*.

² Un petit doute sur le nom exact de cet officier : dans le rapport qu'il fait de la capture du *Governor Carlton*, il écrit « nous susdit Delamusse » ...

Le 5 novembre 1810, Nicolas Antoine embarque comme second capitaine sur l'*Aimable Flore*, commandé cette fois par Guillaume Lamusse qui était second lors du précédent voyage.

Le 9 janvier 1811, un combat naval oppose l'*Aimable Flore* au *Princess Charlotte*. Le corsaire granvillais est capturé et tout l'équipage est fait prisonnier.

Pour Nicolas Antoine, c'est la troisième fois qu'il prend le chemin des prisons anglaises...

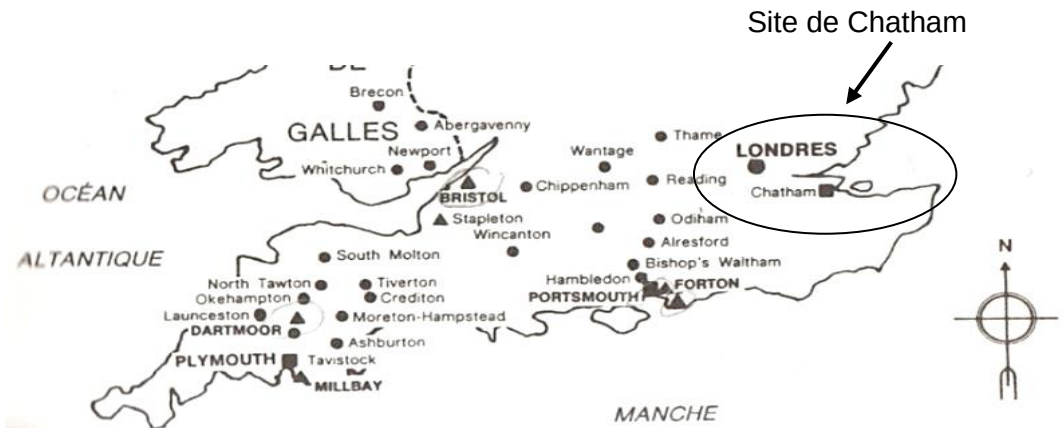
Le cinq novembre 1810
en course sur l'Aimable
flore, 2^e Capitaine,
pris pour les anglais
le 9. janvier 1811.
2^e m. z. y.

*Le cinq novembre 1810 en
course sur L'Aimable flore,
2^d capitaine
pris par les Anglais
le 9 janvier 1811
[...]*

Extrait du registre de la matricule

Comme cela fut évoqué dans le précédent chapitre, sur cette période, les archives maçonniques nous livrent des informations particulièrement intéressantes. On y découvre d'abord qu'en décembre 1812, Nicolas Antoine se trouve détenu sur le ponton *Sampson*, l'un des neuf vaisseaux ancrés à Chatham. Nous apprenons aussi qu'à cette date, à bord même du vaisseau sur lequel il est retenu prisonnier, il est initié à la loge franc-maçonne britannique l'*Espérance*.

Rappelons que depuis 1805, Nicolas Antoine est membre de l'*interprète maçonne*, de Granville. On a tout lieu de penser que c'est la fraternité reliant entre eux les francs-maçons, qui a rendu possible son initiation à l'*Espérance*, loge embarquée sur le ponton *Sampson*.



Il est probable aussi que cette proximité avec l'état-major du *Sampson* ait contribué à rendre plus supportables ses quatre années de captivité sur ce ponton.

Il nous faut ici rappeler un fait déjà évoqué : l'appartenance d'un grand nombre de marins à des loges maçonniques. Ce fait est particulièrement fréquent en Angleterre.

Toujours dans le roman *Un corsaire sous l'Empire*, après le récit d'une prise, celui d'un combat perdu

Jules Serval, capitaine de la *Dorada*, traque depuis quelques jours un vaisseau anglais venant des Indes.

« Dans la rade de Portsmouth, la nuit est profonde. La forteresse qui domine la baie est comme endormie ? Aucune lumière aucun mouvement sur le navire anglais convoité...

Serval décide d'attaquer. L'ordre est transmis à voix basse, deux détachements armés prennent place sur un sloop et une chaloupe et se dirigent vers le navire anglais.

« Les deux embarcations s'avançaient à la rame, sans qu'aucun bruit pût signaler à l'ennemi leur marche muette. Les avirons garnis d'étope, manœuvrés avec adresse et prudence, leur imprimaient un sillage régulier et rapide sans produire plus de bruit que les nageoires d'un poisson. Arrivées à une encablure du vaisseau, à bord duquel leur approche n'avait pas excité le plus léger mouvement, les deux barques se séparèrent, le sloop se portant vers les haubans de misaine, la chaloupe entre le grand mât et le mât d'artimon. L'un et l'autre abordèrent à la fois l'ennemi, et, comme une lame qui jaillit et déferle en fusée d'écume sur le navire contre lequel elle se brise, elles lui lancèrent chacune un double jet d'assaillants. Les bastingages furent atteints d'un bond, mais là, des filets d'abordage et une fusillade meurtrière arrêtaient et accueillirent les deux détachements. Un combat acharné à l'arme blanche succéda à ce feu terrible, auquel nos marins répondirent par celui de leurs pistolets ; mais ne pouvant atteindre un ennemi qui ne les frappait qu'à coups certains, ils s'efforcèrent en vain de briser et de couper le réseau qui avait comprimé leur élan ; ils furent renversés dans leur barque. Jules, culbuté lui-même, voulut tenter un nouvel effort.

Allons, mes braves, il y a plus que du butin à conquérir, c'est de la gloire ! Courage donc ! cria-t-il en s'élançant derechef sur le bord ennemi à ceux de

ses matelots qu'il pouvait encore y entraîner. Il retomba dans la chaloupe, frappé d'un coup de barre d'aspect¹ en pleine poitrine.

Ce fut le signal de la retraite. Le vaisseau ayant alors hissé les fanaux, put encore l'inquiéter par sa mitraille et ses boulets. Le sloop, sur lequel il sembla concentrer son feu, fut si fatalement atteint qu'il sombra avec les débris du détachement qu'il portait ; la chaloupe parvint péniblement à rallier la goëlette ; ce fut le dernier épisode de cette défaite. Au moment de l'attaque du vaisseau de la Compagnie, sa *Dorade* avait été accostée par une péniche partie de la citadelle et dont les forces avaient étouffé toute résistance. La pauvre chaloupe vint donc se jeter tout épuisée entre les mains de l'ennemi².

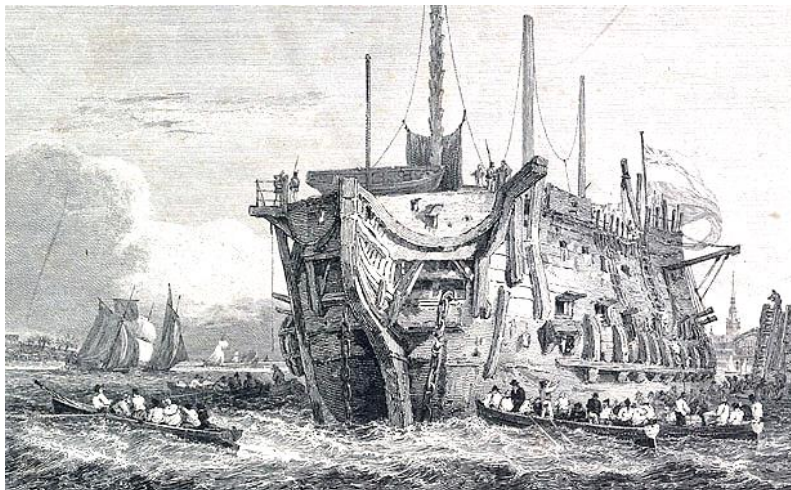
C'était dans cette crique, cachée au fond de la baie de Southampton, placée elle-même à l'extrémité du bras de mer intérieur fermé par l'île de Wight comme par un môle immense, que l'Angleterre avait établi le principal dépôt de ses prisonniers de guerre. Neuf vaisseaux de ligne rasés, mouillés dans des eaux fangeuses, étaient les prisons flottantes où elle entassait les malheureux que lui livrait le sort des armes. [...]

À peine la goëlette eut-elle franchi la passe que les regards des prisonniers se portèrent instinctivement vers ces pontons redoutés où la plupart ne devaient trouver qu'une longue agonie. Les sombres carènes apparurent au fond, immobiles sur ces eaux stagnantes, et enveloppées, dans des brouillards pesants qui s'en dégageaient, comme dans une sorte de suaire. La vue générale des lieux était du reste en parfaite harmonie avec les idées funèbres qu'inspiraient l'aspect et le nom même de ces lugubres prisons navales. »

Même si, comme nous l'avons vu, notre capitaine granvillais, du fait de son appartenance à la loge maçonnique britannique *l'Espérance*, a pu bénéficier à bord, de conditions de vie plus supportables que celles des autres prisonniers, il reste qu'il va vivre plus de quatre ans loin de sa famille, séparé de son épouse et de ses enfants qu'il ne verra pas grandir dans leurs "petites années".

¹ Barre amovible servant à faire tourner le cabestan et, à la manœuvre, en pointage des canons anciens.

² Dans le roman, un membre de l'équipage du navire corsaire la *Dorade* avait, contre rétribution, avisé les Anglais du projet de l'attaque.



Un sinistre ponton à Chatham, Dessin de Sam Proit,
Gravure de George Cooke (1826) publiée par Charles Tilt à Londres

Nicolas Antoine Girard a quarante-trois ans lorsqu'il quitte le ponton *Samson* à Chatham. Il rentre le 7 juin 1814, après la signature de la paix entre la France et l'Angleterre et l'abdication de l'Empereur Napoléon.

Il retrouve à Granville Rosalie et les enfants. Sa fille Rose a treize ans, Fulgence en a huit.

Il n'aura pas la joie de revoir sa mère... Celle-ci mourut à Granville pendant la captivité de son fils, le 4 mai 1812, à l'âge de soixante-dix ans.





Pendant ce temps 1797-1814



Sous la Révolution et l'Empire

1798-1801 (an VII-an IX)	Campagne d'Égypte.
9 novembre 1799 (18 brumaire an VIII)	Coup d'État début du Consulat.
1801	Signature du Concordat.
2 décembre 1804	Sacre de l'Empereur Napoléon.
21 octobre 1805	Défaite de Trafalgar.
2 décembre 1805	Victoire d'Austerlitz.
Novembre 1806 à décembre 1807	Installation du blocus continental.
2 avril 1810	Napoléon épouse Marie-Louise.
20 mars 1811	Naissance de leur fils, le "roi de Rome".
14 septembre au 12 décembre 1812	Campagne de Russie.
Mars avril 1814	Campagne de France.
6 avril 1814	Première abdication de Napoléon. départ pour l'île d'Elbe.
29 mai 1814	Décès de Joséphine de Beauharnais.

et aussi...

1800	Beethoven compose la sonate <i>au Clair de Lune</i> .
1801	Chateaubriand publie <i>Atala</i> .
1805	Jacquard invente le métier à tisser.
1806	À Paris est décidée la numérotation des maisons le long des rues.
15 août 1808	Inauguration de l'Arc de Triomphe du Carrousel.
1808	Jacques-Louis David peint le sacre de Napoléon.
1812	Schubert compose, à quinze ans, son premier quatuor à cordes.
1814	André-Marie Ampère est professeur à l'École Polytechnique.





Vue du port de Granville, département de la Manche,
dessin d'Antoine Léon Morel Fatio (1810-1871)

5

1814-1835

Derniers voyages



Coffre de marin
Musée des Terre-Neuvas de Saint-Malo

La paix signée, le commerce peut reprendre

Avec la fin de la guerre, les prisonniers retenus en Angleterre sont libérés. Nicolas Antoine débarque à Morlaix le 7 juin 1814, deux mois après l'arrêt des hostilités.

En France, le rétablissement de la royauté avec l'avènement de Louis XVIII, semble ouvrir des perspectives favorables à la reprise des activités économiques et commerciales. Nous sommes sous la Restauration, la paix est signée avec l'Angleterre, Granville renoue avec le commerce maritime.

Le 22 août 1814, Nicolas Antoine prend le commandement de l'*Union*, un brick de 214 tonneaux, avec 18 hommes à bord, armé pour le grand cabotage par la famille Boissard.



Rôle d'équipage du brick l'*Union* à son départ de Granville le 22 août 1814
Capitaine : Girard Nicolas Antoine

Extrait de la matricule

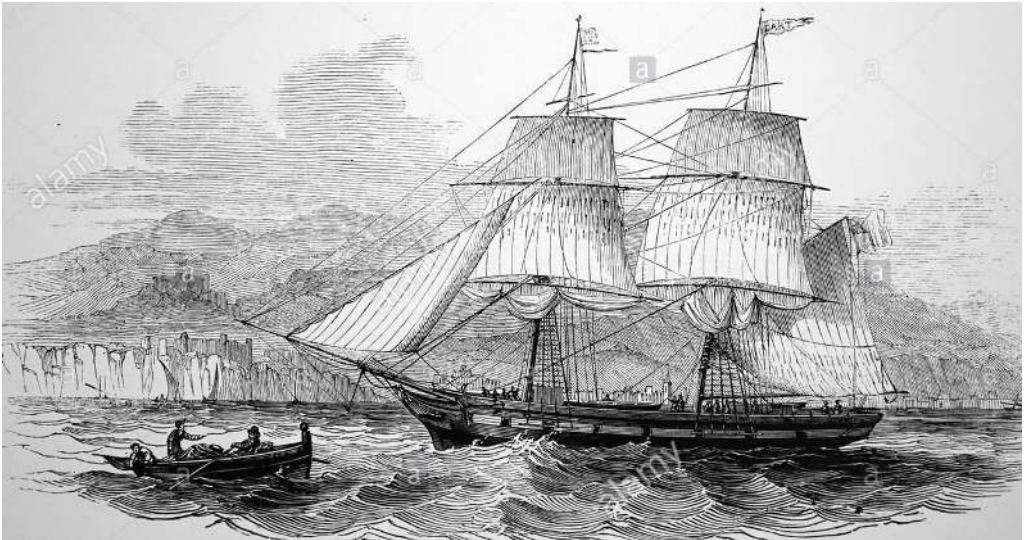
De retour au
 B... Le 7
 Juin 1814
 40 m 29
 Présent

Le 22 août
 1814 au Grand
 Cabotage sur
 Le Brick
 L'Union
 qu'il commande
 au 18 avril 1815
 7 m 27 j

De retour au
 B... Le 7
 Juin 1814.
 40 m 29
 Présent

Le 22 août
 1814 au Grand
 Cabotage sur
 Le Brick
 L'Union
 qu'il commande
 au 18. avril 1815
 7 m 27 j

Cet extrait de la matricule indique que Nicolas Antoine est revenu le le 7 juin 1814 (après 40 mois et 24 jours de captivité), et également qu'il est reparti comme capitaine du brick l'Union le 22 août 1814 pour du grand cabotage avec un retour le 18 avril 1815 (après une navigation de 7 mois et 27 jours).



Brick

En 1815, la *Marie* sort tout juste des chantiers de Granville

Quand Nicolas débarque de l'*Union* le 18 avril 1815, il retrouve une France en grand émoi ...

Depuis le 1^{er} mars, en effet, Napoléon, qui a réussi à s'échapper de l'Île d'Elbe, a débarqué à Golfe-Juan, et rallié ses partisans ; remontant triomphalement sur Paris, il y est arrivé le 20 mars et a repris le pouvoir.

La guerre, elle aussi, a repris...

On connaît la suite, l'aventure prend fin avec la défaite de Waterloo le 18 juin 1815 et la deuxième abdication de Napoléon, le 21 juin.

L'Empereur embarque le 7 août, cette fois pour l'Île de Sainte-Hélène, d'où il ne reviendra pas. C'est la fin des Cent-Jours, Louis XVIII retrouve son trône.

Ces grands moments de notre Histoire, la fin de l'Empire et le retour de la Royauté, Nicolas Antoine les a vécus à Granville, auprès de sa famille.

Très vite, la paix durable qui s'installe permet la reprise de l'activité qui fait la richesse de nos côtes : la pêche de la morue.

Dès le printemps suivant, en mai 1816, le capitaine Girard retrouve la route de Terre-Neuve. Pour ce premier voyage après la signature de la paix avec les Anglais, il prend le commandement du navire la *Marie* armé par sa famille. Ce brick sort tout juste des chantiers de Granville.



À la lecture d'un récit que Fulgence Girard publiera en 1837 dans la revue *La France maritime*, nous découvrons que Nicolas Antoine a supervisé lui-même la construction de ce brick.

Sous le titre *Mise à l'eau d'un navire*, Fulgence Girard nous fait partager l'un de ses souvenirs d'enfance, il avait alors huit ans...

« Mon père depuis trois mois dirigeait avec toute la sollicitude d'un capitaine armateur, la construction d'un bâtiment qui devait prendre le nom de la *Marie*. C'était un joli brick de 150 à 200 tonneaux. [...] Depuis l'instant où sa quille avait été étendue sur les tins, nous avons presque cessé de voir mon père ailleurs qu'au chantier, qu'avec quelques amies, ma mère avait pris comme but de ses promenades du soir. Il était toujours là, surveillant les travaux, dirigeant les efforts, activant et encourageant les hommes. Aucune pièce de bois ne pouvait être employée qu'il ne l'eût sondée et étudiée lui-même. La membrure dont une partie, achetée pour une construction précédente, se trouvait d'un échantillon trop fort, était sciée de nouveau sous ses yeux.

Aussi les plus vieux marins citaient-ils déjà ce navire comme un modèle de solidité et d'élégance¹.

On m'avait toujours promis, comme récompense, que j'assisterais au lancement de la *Marie*, et Dieu sait par combien d'assiduité et d'étude je m'étais efforcé de mériter cette faveur ! Le jour vint : j'étais en pension. Dès le matin, un large pavillon déployé sur l'arrière du navire, et les charpentiers, que du haut des remparts (c'était à Granville) j'aperçus occupés dans la grève à installer la coulisse que devait suivre le bâtiment en glissant vers la mer, m'apprirent que la mise à l'eau de la *Marie* devait avoir lieu à la marée du soir. [...]

Lorsque j'arrivai dans le chantier, tous les préparatifs étaient presque terminés ; plusieurs marins, armés de longs pinceaux, finissaient de graisser la coulisse avec du suif qui bouillaient dans des chaudières à brai. Le navire, détaché de toutes ses accores², ne conservait que quelques-uns de ses étais comme des béquilles qu'emploient souvent les pataches³ dans nos petits ports, pour conserver, durant la marée basse, la position horizontale de leur pont. [...] Une foule immense s'était répandue dans la grève ou groupée sur les hauteurs. [...] Ma jeune cousine attendait avec impatience le bouquet que, parrain, je devais lui offrir à elle la marraine du navire.

Un instant après, le curé, en blanc surplis et en étole, recevait de notre bouche le nom de la *Marie*, qu'il donnait au bâtiment. Une aspersion d'eau bénite termina la partie religieuse de la cérémonie. [...]

¹ Ce navire aura une fin tragique dont nous reparlerons plus loin, p. 219.

² Pièce en bois qu'on dresse presque verticalement pour étayer un navire.

³ Petit bateau à fond plat.

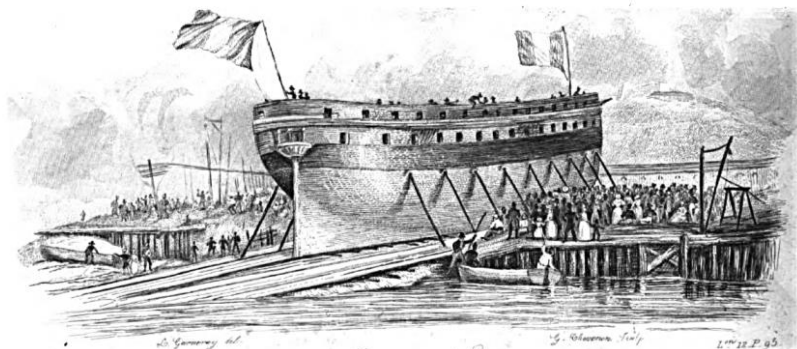
La mer lavait déjà de ses lames montantes une grande partie de la coulisse. Les dernières mesures venaient d'être prises par les charpentiers et par les matelots ; les pavillons, sur l'avant et l'arrière de la *Marie*, avaient reçu de nouvelles couronnes de fleurs ; la foule attendait attentive et silencieuse. Le navire lui-même, couché sur le chantier, l'arrière comme d'habitude dirigé vers le port, semblait avec ses étais, une bête à cent pattes qui, prête à se hasarder sur un fond difficile, allongeait la tête pour étudier l'espace qu'elle allait parcourir.

Le signal ne se fit pas attendre longtemps.

Largue la clef ! dit le constructeur d'une voix puissante. Largue !

Le dernier morceau de bois qui retenait le bâtiment tomba sous la hache ; le navire n'étant plus enchaîné par aucun lien, sembla s'ébranler de lui-même. sur son ber¹. Ce fut d'abord un mouvement lent et indécis ; comme un homme qui a devant lui un abîme à franchir, la *Marie* sembla hésiter un instant à prendre sa course ; mais à mesure qu'elle s'avança dans la rainure suiffée, la vitesse de sa marche devint plus grande. Enfin, elle glissa droite et rapide, au milieu des cris et des *vivats*. »

La France Maritime
tome premier, 1837



¹ Charpente de bois qui sert à maintenir le navire vertical et glisse avec lui pendant son lancement.

La *Marie*¹ est un navire de 124 tonneaux, embarquant 7 chaloupes. Il y a 35 hommes à bord. De retour le 14 novembre 1816, Nicolas Antoine va enchaîner six autres campagnes à Terre-Neuve sur la *Marie*. Lorsqu'on regarde avec précision les dates de départ et de retour de ces campagnes, on mesure ses longs mois d'absence, loin de Granville, loin de son épouse et de ses enfants... Imaginons Rosalie : elle a, c'est sûr, le courage et les qualités qui font les femmes de marins. Les Granvillaises sont également connues pour leurs compétences dans la gestion des affaires. Elle habite la Haute Ville, entourée de ses parents, veillant à l'éducation de ses enfants : Rose est maintenant une jeune fille, Fulgence a, lui, une dizaine d'années. Elle s'occupe aussi probablement de la bonne marche des affaires familiales.

Restent les dangers encourus dans ces longs voyages sur ces mers difficiles, et les nouvelles sont rares, Rosalie n'est jamais sûre de voir revenir son marin...

Quand Nicolas Antoine embarque à nouveau sur la *Marie* le 20 avril 1817 c'est pour une campagne longue puisqu'il ne rentre que le 19 février 1818. Juste deux petits mois auprès de sa famille, et le voilà reprenant la route de Terre-Neuve le 20 avril 1818 pour ne rentrer que le 21 décembre.

Au cours de cet été 1818, tandis qu'il est en mer, survient un drame familial : le 23 juillet décède, à 21 ans, à l'hospice de Caen son neveu, le jeune lieutenant Sévil Girard, fils unique de Reine Monique Girard.

Au printemps 1819, Nicolas Antoine reprend le commandement de la *Marie* pour quatre nouvelles campagnes : du 20 avril 1819 au 7 novembre 1819, du 20 avril 1820 au 26 mars 1821, du 20 avril 1821 au 17 février 1822, du 20 avril au 22 octobre 1822.

L'année 1823 est marquée par une pause... exceptionnelle : pas de campagne de pêche à Terre-Neuve pour Nicolas Antoine... une année entière, en famille...

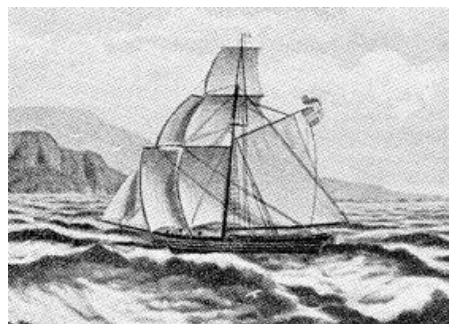
¹ Un article de Joseph Deschamps du Manoir consacré à l'armatrice Marie-Jeanne Fougeray dans la *Revue des Provinces de L'Ouest* publié en 1896 nous apprend que « La *Marie* se perdit au mois de septembre 1839 sur les coraux de l'île de Rhé, en revenant de Terre-Neuve avec une riche cargaison de morue sèche. » Il y avait en effet, à l'époque, des coraux devant l'île de Ré...

Janvier 1823, son fils Fulgence embarque sur la *Virginie*

Est-ce une coïncidence ? 1823 c'est aussi l'année du premier embarquement de son fils Fulgence, seize ans, sur la *Virginie*.

Nicolas Antoine a-t-il renoncé à partir pour suivre de plus près l'entrée dans le métier de son fils Fulgence ?

Autre question, concernant le jeune Fulgence cette fois, ce premier embarquement résulte-t-il d'un choix personnel ou s'est-il fait sous la pression familiale ? Quoi qu'il en soit, les faits sont là : Fulgence est mousse dans l'équipage de la *Virginie*¹ qui quitte le port de Granville en janvier 1823. Ce petit caboteur est un sloop de 28 tonneaux construit à Saint-Malo. Il assure le transport de bœufs, de moutons et d'autres denrées diverses entre Granville et les îles de Jersey et Guernesey. Il y a de 11 à 14 hommes à bord.



Sloop



Rôle d'équipage
de la *Virginie*
1823

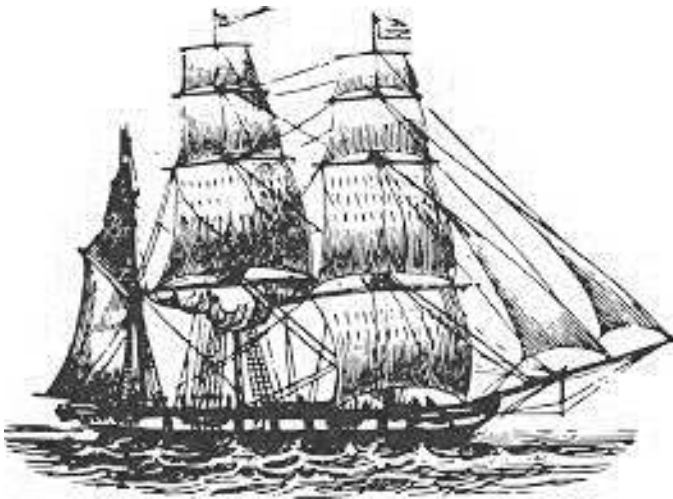
¹ Curieusement, nous le verrons plus loin, la *Virginie* est le navire sur lequel Nicolas Antoine effectuera son tout dernier voyage... entre janvier et juillet 1830.

Fulgence fait encore partie de l'équipage de la *Virginie* en 1824, il est maintenant *novice*. Aucune trace de navigation ensuite. Dans les registres de l'Inscription maritime, sur sa case matriculaire, on peut lire : *Rayé le 2 juin 1830 n'ayant pas la navigation voulue pour être classé.*¹



Avril 1824, Nicolas Antoine reprend ses campagnes sur Terre-Neuve, comme capitaine du *Saint-Jean*

Construit à Granville en 1815, le *Saint-Jean*, armé par sa famille, est un trois-mâts, deux ponts, de 218 tonneaux ; son tirant d'eau chargé est de 4,06 m non chargé il est de 3,80 m. L'équipage est constitué d'une soixantaine d'hommes.



Trois-mâts

¹ En effet à cette date, Fulgence avait totalement abandonné la marine : en 1827, il poursuivait ses études au collège de Coutances, et en 1830, il est à Paris, aux côtés d'Auguste Blanqui dans les premiers jours de la Révolution de 1830.

Nicolas Antoine quitte Granville le 15 avril 1824. Quand il rentre près d'un an plus tard, le 11 avril 1825, la France a changé de roi. Le 16 septembre 1824, en effet, Charles X succède à Louis XVIII.

Moins de 10 jours plus tard, le 25 avril 1825, Nicolas Antoine est déjà reparti sur le *Saint-Jean* pour une nouvelle campagne, dont il ne reviendra que le 17 octobre.

C'est pendant cette campagne de pêche, alors que son navire est basé au nord de l'île de Terre-Neuve, que va lui parvenir une lettre envoyée de Granville. Déjà évoquée dans les premières pages de cet ouvrage, cette lettre fut adressée à *Nicolas Antoine Girard, "capitaine du Saint-Jean à Cap Rouge"*.



Cette lettre adressée par son armateur à Nicolas Antoine lors de sa campagne de pêche à Terre-Neuve de 1825 est signée : *Veuve Fougeray et La Houssaye frères.*

À Terre-Neuve, le courrier

Deux membres de The Royal Philatelic Society London (RPSL) Jim Taylor, Canadien, et Henk Slabbinck, Belge, ont mené une très intéressante étude qui a pour titre *Courrier du French Shore de Terre-Neuve*.

Il ressort de leur étude que la première trace de lettre partie de Terre-Neuve est une lettre pour Marseille datée de 1737... Ils soulignent le caractère rarissime de ce type de témoignage. Autour de 1820-1830, nos chercheurs ont pu trouver davantage de traces de ces courriers partant de Terre-Neuve ou y arrivant. On peut lire dans cette étude que le Cap Rouge était la "capitale administrative" du French shore et que c'est au Croc que se trouvait le quartier général de la "Station de Terre-Neuve."

On mesure par là ce qu'il en était des échanges de nouvelles entre les terre-neuvas de Granville et leur famille lors des toute premières campagnes de pêche de Nicolas Antoine entre 1785 et 1792.

La lettre de 1825...



On ressent une certaine émotion à tenir entre ses mains cette sorte de trésor : une lettre écrite il y a bientôt deux siècles, adressée à Cap Rouge, sur l'île de Terre-Neuve, une lettre qui a connu les périls de la mer en traversant l'Atlantique, une première fois en juillet 1825 pour parvenir au capitaine Girard à Cap Rouge, une autre à l'automne, pour en revenir dans le coffre personnel de Nicolas Girard. C'est sur la *Marie* qu'il regagne Granville le 17 octobre au terme de sa campagne de pêche...

Voici enfin une lettre, qui a survécu à tant de générations et qu'on peut lire aujourd'hui encore, intacte...

Son contenu, aussi, est très instructif. Elle nous en apprend beaucoup sur les relations qui s'établissaient entre le capitaine d'un navire terre-neuvier et son armateur. Elle nous fait comprendre la responsabilité qui pesait sur ce capitaine dans la réussite commerciale d'une campagne de pêche.

Transcription

Granville le 13 juillet 1825

à Monsieur Girard Cap^{ne} du navire le Saint-Jean à Cap Rouge

Nous saisissons l'occasion qui se présente du navire l'Auguste à M. Malicorne, dont est cap^{ne} Ollivier, qui a bien voulu se charger de la présente pour vous donner de nos nouvelles. Ce bâtiment ainsi que le navire de M. Doynel que commandait le Pontonnier, ont été forcés de retourner en divers ports français, tout désemparés et démâtés par suite d'une furieuse tempête, et des coups de mer qu'ils ont reçus, ce qui occasionne la rupture de la campagne, et la perte de leur voyage, attendu l'époque avancée où nous sommes maintenant, cependant M. Malicorne après avoir pris des arrangements avec ses assureurs, vient de se décider à renvoyer son navire avec une partie de son équipage, son but est de porter du sel et des vivres pour les besoins de son autre bâtiment et qu'il vendrait à bénéfice dans le cas où il en aurait assez ; de ramener ses [...] et prendre si cela se trouve de l'huile, ou de la morue. à fret, vous devez bien juger d'après ces désastres que nous sommes tous ici dans l'inquiétude et que nous y serons jusqu'à ce que nous ayons reçu des nouvelles positives de Terre-neuve et de vous particulièrement. Nous aimons à nous flatter que vous n'aurez pas été atteints, ni senti les funestes effets de ce coup de vent attendu que vous êtes partis plus tard que ces deux bâtiments qui sont partis du 24 au 26 avril ; c'est au moins ce que nous désirons bien qui se confirme. Si malheureusement quelqu'un de nos bâtiments avaient eu des avaries, il n'est pas inutile de vous rappeler que l'on ne peut trop prendre de précautions et remplir des formalités pour se mettre en règle à l'égard des assurances, il faut que le livre de sous bord coté soit bien tenu, et fasse la mention de l'évènement et de toutes les circonstances qui ont donné lieu à l'avarie, en dressant procès-verbal que l'on ferait signer par les principaux de l'équipage et constatés au besoin par les divers capitaines du havre.

Ci-inclus trois connaissances imprimées qui sont les seuls que nous ayons trouvé qui vous serviront à constater comme d'usage les divers versements que vous opérez. Dans les mêmes rapports ou à peu près que la valeur présumée des divers armements, le Saint-Jean étant évalué à 60 000 f, Marie à 30 000 f et l'Auguste Marie à 18 000. Comme vous n'en aurez pas assez (devant les faire triple) pour chaque chargement il faudra en faire à la main, en les copiant

sur les autres, Il serait bon de les faire signer ou viser par le prud'homme du havre, ou le voisin, ou bien par quel qu'autre cap^{ne} du même havre qui ne refuserait certainement pas de remplir cette formalité, d'autant mieux qu'on pourrait leur rendre le même service ; Vous vous rappelez bien sans doute que notre intention n'est [pas] d'envoyer l'Auguste marie à la colonie que dans la supposition où la morue restée à la côte serait détériorée, ou aurait pris par le laps de temps une mauvaise teinte, qui la ferait considérer comme de très vieille morue qui aurait considérablement perdu de sa qualité, dans le cas contraire où elle se trouverait bien conservée nous préférons que vous expédiez L'Auguste Marie avec cette morue pour La Rochelle en lui complétant son chargement avec la plus belle que vous aurez prise. Vous savez aussi quels sont les frais qu'un nombreux équipage occasionne dans un lieu de décharge, [c'est] pourquoi nous vous engageons bien à n'en prendre que ce qu'il en est strictement nécessaire et pensons que vous ne devez pas en dépasser le nombre de vingt-quatre, qui est bien suffisant parce qu'à Marseille si l'on veut activer le débarquement, rien n'empêche de prendre quelques gens de journée que l'on met dans le lacou à brasseyer, et qu'il est facile de surveiller et tout cela ne coûte pas grand-chose. Nous n'avons pas le temps d'écrire à M. de Lalun qui devrait se conformer, dans le cas où il irait à la Martinique, à nos instructions et s'aider des renseignements que l'expérience de M. Foubert et de la colonie mais nous ne saurions trop lui répéter d'imiter son prédécesseur M. Leber qui a mis la plus sévère économie pendant son séjour à la colonie dont nous n'avons eu qu'à nous louer. Ce bâtiment est si petit, et offre si peu de ressource qu'il n'y a que ce moyen de se tirer d'affaire, il faut autant que possible s'y passer avec ce que l'on y apporte et n'y acheter que les choses les plus indispensables. Il est inutile aussi de vous rappeler parce que vous en sentirez comme nous toute l'importance, en cas où malheureusement la pêche n'eut pas été importante pendant le mois de juillet qu'il faudrait la prolonger avec tous les moyens autant que possible. Toute la famille se porte bien ; et vous disent ainsi qu'à M. Lafosse et aux officiers mille choses honnêtes.

Veuve Fougeray et La Houssaye frères.

En fin de campagne, c'est sur la Marie, un navire qu'il connaît bien, qu'il rentre à Granville le 17 octobre. Il retrouve sa famille dont il aura seulement appris par cette lettre, qu'elle se porte bien..

Qui est donc cette *veuve Fougeray, armateur* ?

Permettons-nous ici d'interrompre un moment le récit de la vie de Nicolas Antoine pour nous attarder sur cette étonnante figure granvillaise qui marqua de sa forte personnalité et pendant de longues années, les relations qu'elle entretient avec sa famille, le monde du commerce maritime mais aussi la vie sociale de son temps.

Dans les pages où nous rapportons le mariage de Nicolas Antoine, nous évoquons la famille de son épouse Rosalie La Houssaye¹. Nous avons parlé du destin tragique de Jean Le Pelley, son grand-père, mortellement blessé à l'âge de trente ans sur un navire corsaire, lors d'un combat contre les Anglais. Nous y voilà : du remariage de sa jeune épouse Marie-Catherine le Dinot avec François Billard de Bellegrange naîtra en 1759 une petite fille prénommée Marie-Jeanne.

Ici commence l'histoire de Marie-Jeanne Billard, *veuve Fougeray, armatrice*.

En 1775, Marie-Jeanne épouse à seize ans l'armateur granvillais François-Clair Fougeray. Quand il décède en 1812, Marie-Jeanne a cinquante-trois ans. Veuve, sans enfants, elle prend en mains les affaires familiales, devenant elle-même armatrice.

La chose n'était pas rare.

Les historiens granvillais s'accordent en général pour dire que les Granvillaises ont eu, de tous temps, un sens inné du commerce...

Dans l'ouvrage : *Granville, 400 ans de Grande Pêche*², un chapitre entier est même consacré à « La femme granvillaise » ...

Les faits sont là : en annexe à l'ouvrage cité, figurent la liste de soixante et une veuves d'armateurs granvillais qui, entre 1725 et 1906, sont devenues elles-mêmes armatrices. On peut y lire aussi le nom des navires qu'elles ont armés.

On remarque que Marie-Jeanne Billard, *veuve Fougeray*, choisit souvent de donner à ses navires son premier prénom : la *Marie* de 1844 à 1847, la *Marie* de 1819 à 1838, l'*Auguste Marie* de 1825 à 1843, la *Marie* de 1850 à 1853.

¹ Cf. la famille de Rosalie, pages 162 et 163.

² Jean-Charles Levesque et Patrick Courault, *Granville 400 ans de grande pêche*, Tome 1, éditions Rivages de France, 2022.

Le moment est venu d'en dire un peu plus sur cette femme de caractère.

Ce qui est particulièrement remarquable, c'est la longévité de sa "carrière" d'armatrice : de 1812, l'année de son veuvage à 1853, l'année de son décès, à quatre-vingt-quatorze ans.

Sans entrer dans le détail compliqué des liens de parenté existant entre les familles Le Pelley, Fougeray, La Houssaye et Girard¹, disons, en bref que Nicolas et Rosalie sont tous deux, par des lignages différents, neveux de Marie-Jeanne Fougeray.

Dans l'article déjà cité de la *Revue des Provinces de l'Ouest*², sous le titre *Madame Fougeray, son arrière-petit-neveu, Joseph Deschamps du Manoir*, en dresse un portrait haut en couleurs.

Ces pages, au-delà de l'intérêt qu'elles représentent pour mieux cerner les traits marquants de la personnalité de Marie-Jeanne Fougeray, nous immergent dans cette société granvillaise en ce début du XIX^e siècle, où s'imbriquent le religieux et le vécu quotidien, la pauvreté des familles et les colères de la mer...

« Toucher aux marins, c'était la blesser à la prunelle de l'œil »

« Les femmes des marins avaient la pieuse habitude de se rendre en pèlerinage à Donville pour la fête de St-Clair, le 18 juillet, et le 26, à la chapelle Ste-Anne, à Saint-Pair afin d'appeler les bénédictions célestes sur la pêche du ban et de Terre-Neuve. Mme Fougeray faisait dire une messe en ces églises, et s'y rendait sur son âne. Elle faisait servir aux femmes de ses matelots leur déjeuner de gala, composé de café au lait et de pain amendé. Toucher aux marins, c'était la blesser à la prunelle de l'œil. »

Plus loin, « Mme Fougeray fut charitable à la mode ancienne. Les bureaux de bienfaisance et les loteries n'étaient pas de son goût. Elle faisait transporter chez elle les vivres restés sur ses navires au retour de leurs voyages, pour les distribuer à ses pauvres, et elle en envoyait une partie à l'hospice, s'ils étaient considérables. »

¹ Cf. la famille de Rosalie p. 162 et 163.

² *Revue des Provinces de l'Ouest*, 12^e année, tome XVIII, mai-juin 1896.

Voici à présent une anecdote parfaitement révélatrice du caractère bien trempé de notre personnage :

« Elle donna à l'église [de Bréville] une croix de procession, en exprimant le désir qu'elle servît aux inhumations des marins de cette commune du littoral. Ayant su qu'elle était réservée pour les obsèques solennelles, elle se présenta au presbytère avec sa dame de compagnie et se fit remettre la croix. Rien ne put la désarmer, et ce furent ses héritiers qui la rendirent à l'église. »

L'armatrice et ses neveux

Nous avons parlé plus haut de cette campagne de pêche à Terre-Neuve pendant laquelle Nicolas Antoine Girard, alors capitaine du *Saint-Jean*, avait reçu une lettre signée de son armatrice¹ (sa tante, rappelons-le...).

Encore extrait du portrait de madame Fougeray par Joseph Deschamps du Manoir, voici un passage où il est justement question du *Saint-Jean* et de l'impérieuse gouvernance exercée sur ses neveux par notre armatrice...

« Le principal de ses navires était le *Saint-Jean*, dont le marmot² représentait un dauphin ou monstre marin, accosté de quatre autres plus petits, sur le cou desquels il appuyait ses pattes de devant. Les Granvillaises, malicieuses et clairvoyantes, disaient : C'est Mme Fougeray tenant ses neveux sous sa main. [...] Elle leur laissa sa fortune avec l'obligation de continuer ses armements pendant trois années, et elle ajoutait que cette disposition lui était inspirée tant pour les soustraire aux pertes d'une liquidation précipitée que pour donner à ses marins le temps de chercher de bons engagements. »

Quant à l'attachement qu'elle portait à son propre prénom, Marie, il se mesure au nombre de ses navires baptisés de ce nom... C'est aussi le 15 août, jour de la Sainte-Marie, qu'elle choisissait souvent pour leur mise à l'eau...

Joseph Deschamps du Manoir se souvient aussi de ces réunions, chaque 15 août, où elle rassemblait ses proches à l'occasion de sa fête.

Sur la relation quelque peu dominatrice qu'elle exerçait sur sa famille, nous rapportons ici une autre anecdote assez piquante qui se noue autour d'un baptême...

¹ L'armatrice veuve Fougeray est alors âgée de soixante-six ans.

² Autre nom donné à la figure de proue d'un navire.

L'histoire fut découverte récemment dans les archives familiales suite à la lecture exhaustive d'un livre de raison¹ tenu de 1804 à 1858 par un contemporain de madame Fougeray, apparenté à la famille Girard².

Cette anecdote se situe en 1838. Voici l'histoire telle que l'écrit Jean-Baptiste Desfeux, grand-père de l'enfant :

Le 28 août 1838, à trois heures précises du matin, une seconde fille est née à Avranches du mariage de Mr [Fulgence Girard, fils de Nicolas Antoine] et Mme Girard [Adrienne Desfeux, fille de Jean-Baptiste Desfeux.]

Elle a été ondoyée le 29 dans l'église de Saint-Saturnin, déclarée à la mairie d'Avranches le jeudi 30 août, nommée Adrienne Marie.

Et enfin baptisée dans ladite église le lundi 3 septembre suivant. Parrain : M. Edouard voisin, docteur en médecine, cousin de l'enfant, Marraine : Mme veuve Girard Fougeray, née Billard, grand-tante.

***Observation** que les prénoms donnés à l'enfant sont : Marie Adrienne Jeanne et que ceux portés dans l'état civil de sa naissance sont Adrienne Marie. Cette différence vient de ce que M. Girard, lors de l'enregistrement sur les registres de l'Etat-civil, déclara vouloir lui donner les prénoms d'Adrienne Marie et de ce que lors du baptême on ne voulut pas contrarier la marraine qui désirait lui donner et qui lui donna effectivement ceux de Marie Adrienne Jeanne.*

Ce texte mérite d'être rapporté dans son intégralité parce qu'il illustre parfaitement le pouvoir qu'exerçait l'armatrice Fougeray sur sa famille.

Nous avons noté que Madame Fougeray avait l'habitude de baptiser ses navires de son prénom... Nous constatons ici qu'en dépit du souhait des parents, elle a réussi à l'imposer comme premier prénom à une arrière-petite-nièce³ dont elle était la marraine !...

¹ Un *livre de raison* est un registre de comptabilité domestique, tenue en principe par le père de famille, comportant également des notations à caractère familial ou local. En raison de l'intérêt ethnographique qu'il peut représenter, une section lui est souvent consacrée dans les services d'archives. Les périodes couvertes vont du XIV^e au XIX^e siècle.

² Il s'agit de Jean-Baptiste Desfeux, ancien notaire, beau-père de Fulgence Girard.

³ Cette petite Marie (1838-1918) deviendra religieuse hospitalière dans l'Ordre de Saint-Thomas-de-Villeneuve. Nous avons écrit sa biographie. Cf p 306, l'arbre des biographies.



Ce Livre de Raison,
tenu de 1828 à 1858
par Jean-Baptiste Desfeux,
beau-père de Fulgence Girard,
fut continué par sa fille
Adrienne Julie Desfeux
et plus tard,
par ses descendants
jusqu'à ce jour.

Le 28 août 1838, à trois heures
près du matin, une seconde fille
est née à Courmoulin, de mariage de M.
et M^{me} Girard.
Elle a été baptisée le 29 dans l'église
s. J. Salomon,
devenue la maison d'Armand
le 29 30 avec pour nommée Adrienne
Marie.

Le 29 septembre dans l'église
le lundi 3 septembre suivant
Paroisse M. Souard Voisin, Dorel
en présence de M^{me} Siffert, M^{me} M^{me}
M^{me} Girard, Pongray, M^{me} Billard, grande
sœur.

Observation, que la première femme en l'acte
c'est-à-dire la femme de M^{me} Marie-Adrienne, par son
et qu'elle porte dans l'acte civil de sa naissance
Adrienne-Maria. Cette différence vient de ce que
M^{me} Girard, lors de son mariage avec M^{me} Souard, le 11
septembre 1838, n'était pas mariée. Elle a été
de l'église, sous le nom de M^{me} Marie, et a été
marriage qui devait lui donner et qui lui donna
effectivement le nom de M^{me} Marie-Adrienne.

Le 21 septembre 1839, je suis allé
habiter ma maison avec M^{me} Souard
M^{me} de l'église.

Je suis allé le 21 août 1842, à l'église de
maison de M^{me} Souard, pour voir M^{me} Souard
M^{me} 1843. Pendant ce temps, je suis allé

Sa place dans les soirées granvillaises ou les cortèges de funérailles...

Poursuivant la lecture du récit de Joseph Deschamps du Manoir, nous découvrons plus loin quelques traits de la vie sociale de notre armatrice comme son goût pour la conversation...

« Les soirées de jeu étaient quotidiennes en hiver, Mme Fougeray fuyait ces réunions. Les cartes l'ennuyaient, et elle préférait la conversation, qu'elle semait d'interminables histoires, sortant l'une de l'autre comme les tuyaux d'une longue vue, quand le thème des nouvelles du jour était épuisé. »

Plus loin, un autre témoignage : la place qu'elle tenait dans les cortèges de funérailles : « Les inhumations se font à Granville avec solennité. Les femmes suivent le convoi après les hommes, enveloppées du capot¹, et tous marchent deux à deux, chaque parent accompagné d'un ami. Pendant quarante années, Mme Fougeray fut en possession de l'honneur de conduire le deuil des dames

aux funérailles des personnes notables de la ville et de la banlieue. Il manquait quelque chose au convoi d'où elle était absente. » Mme Marie Billard de Bellegrange, veuve de M. Fougeray, décède le 21 mars 1853, à Granville, dans sa maison du Rempart du Midi, à l'âge de quatre-vingt-quinze ans. Son arrière-petit-neveu

Joseph précise même :

« elle conserva jusqu'à la fin la vivacité de son intelligence, la

plénitude de sa mémoire et la force de sa volonté. » Joseph Deschamps du Manoir était alors âgé de vingt-cinq ans. Dans le parc du Coin des eaux, à Curey, près d'Avranches, la demeure où vécut Joseph Deschamps du Manoir jusqu'à son départ définitif en Italie, se trouve, encore aujourd'hui, une petite chapelle. Il y avait conservé quelques pierres tombales de ses proches, dont celle de Marguerite Fougeray, menacées de disparaître en raison de remaniements dans le cimetière où elles se trouvaient.



M.^{ME} V^{VE} FOUGERAY
ARMATEUR
DÉCÉDÉE LE 21 MARS 1853
À L'ÂGE DE 95 ANS
DE PROFONDIS



La petite chapelle dans
le parc
au Coin des Eaux

¹ Longue cape noire doublée de blanc caractéristique du costume que portaient, à l'époque, les Granvillaises.

Il est temps, maintenant, de retrouver le capitaine Girard dans ses dernières années de navigation

C'est de nouveau sur le *Saint-Jean* (armé par Mme veuve Fougeray) que, le 25 avril 1826, Nicolas quitte le port de Granville, destination : Terre-Neuve.

La saison de pêche de 1826 fut, pour les terre-neuvas partis du port de Granville, une année particulièrement dramatique. Deux navires, la *Nathalie* (le 26 mai) et la *Julie* (le 2 juin) sombrent dans les glaces, aux abords de Terre-Neuve, entraînant la mort de plus de 150 marins.

Charles de la Morandière fait le récit de ces terribles évènements : « Le naufrage de la *Nathalie* est resté célèbre dans les annales maritimes pour un incident particulièrement dramatique : le second Houiste réfugié avec deux matelots sur un glaçon erra pendant plus de dix jours sur ce radeau improvisé avant d'être recueilli mourant de faim ainsi que ses compagnons par un bâtiment anglais.

La *Nathalie* perdit 51 hommes sur 73 et la *Belle Julie* 108 sur 143 malgré la proximité de deux autres morutiers qui vinrent aussitôt à son secours. »

Pour cette campagne de pêche de 1826, nous savons, exactement en quel point de la côte de Terre-Neuve s'est rendu Nicolas Antoine.

Nous disposons en effet d'un document d'archives (Cf. pages suivantes) qui nous a été communiqué par l'*Association Mémoire et Patrimoine des Terre-Neuvas* basée à Saint-Malo. Il s'agit du procès-verbal des opérations de tirage au sort des postes de pêche pour l'année 1826. Il en résulte que le *Saint-Jean* s'est vu attribuer, dans le havre *Les Petites Oies*¹, la place n°1 : *Le Loup Marin*. Il est également précisé que le *Saint-Jean* est un navire de 218 tonneaux, avec 90 hommes et 20 chaloupes. Son port d'attache est Granville, armé par Mme Vve Fougeray et les frères La Houssaye.

Notons en passant que, pour cette même campagne de 1826, la *Marie*, navire qu'a bien connu Nicolas Antoine, s'est vu attribuer, dans le même havre *Les Petites Oies* la place n°6, désignée sous le nom de *La Cigale*.

¹ Ce lieu est signalé sur la carte de l'île de Terre-Neuve p. 87.

De la règle du premier arrivé...

au tirage au sort avant le départ

À l'époque des premières campagnes de pêche à Terre-Neuve que fit Nicolas Antoine, nous avons parlé (p. 81) des dangers que représentaient la "course aux havres" que se livraient les capitaines de navires à l'approche des côtes de Terre-Neuve. L'enjeu était de pouvoir choisir le lieu où on allait, pendant quatre mois, vivre, pêcher et travailler la morue. Cette pratique, instituée à l'initiative des pêcheurs malouins, avait fait l'objet d'un tout premier règlement du Parlement de Bretagne, en 1640, sous Louis XIII. En 1681, Louis XIV la généralise sous cette forme : « *Quand les sujets du roi iront faire la pêche des morues sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, le premier qui arrivera ou enverra sa chaloupe au havre du petit maure, aura le choix de prendre l'étendue de galet, et apposera au havre du Croc une affiche contenant le jour de son arrivée et le nom du havre qu'il aura choisi.* » Ainsi, tout bâtiment qui arrivait au havre du Croc savait, par la liste ainsi affichée, les havres déjà occupés. Le premier arrivé, avait aussi la mission de trancher tous les différends susceptibles de s'élever entre les capitaines.

Cette pratique ayant entraîné des drames (lorsque des chaloupes étaient mises à la mer trop loin de la côte et dans des conditions dangereuses), une ordonnance de 1702 interdit aux capitaines de mettre leur chaloupe à la mer tant que leur navire n'est pas au mouillage. Il était également interdit d'atteindre la côte avant le 10 mai. Cette réglementation fut appliquée jusqu'à la Révolution.

Les campagnes de pêche furent interrompues à partir de 1793 lorsque la France déclare la guerre à l'Angleterre. Intervient en 1802, la trêve d'Amiens. Cet été-là, la pêche a pu reprendre et, au cours de ce même été, les armateurs de Saint-Malo, Saint-Brieuc et Granville se réunissent et décident de mettre fin aux règles en vigueur : ils décident que les attributions de zones de pêche et de séchage se feront désormais par tirage au sort avant le départ, et pour une durée de trois ans. Des mesures complémentaires sont également adoptées comme celle qui interdit à un capitaine d'envoyer une chaloupe si la banquise est encore formée ou si le bateau est éloigné de plus de dix kilomètres de la côte.

À l'automne 1803, la France est de nouveau en guerre contre l'Angleterre... Il faut attendre la signature de la paix en 1814 pour que s'ouvre à nouveau la route de Terre-Neuve aux pêcheurs français. Le 18 décembre 1814 les armateurs se réunissent pour reprendre et compléter les dispositions de 1802.

C'est dans le cadre de cette nouvelle réglementation que Nicolas Antoine part pour ses dernières campagnes de pêche à Terre-Neuve.

Procès-verbal des opérations de tirage au sort des postes de pêche sur les côtes de Terre-Neuve pour la campagne de 1826

14

NOMS DES HAVRES.	NUMÉROS ET NOMS DES PLACES DE PÊCHE COMPRIS DANS CHAQUE HAVRE.	NOMBRE DE BATEAUX que chaque place peut contenir, et série à laquelle cette place appartient.			NOMS DES ARMATEURS CONCESSIONNAIRES.	DOMICILE DES ARMATEURS.
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e		
TROIS MONTAGNES.....	n° 1, l'Anse à la Vierge...	»	»	6	Le Dard,	Granville,
	n° 2, sur tribord dans le fond.....	»	»	8	V ^e Doynel,	Granville,
	n° 3, sur babord du havre...	»	»	6	Pilvesse,	Granville,
LES PETITES OIES.....	n° 1, le Loup Marin.....	18	»	»	V ^e Fougeray et Lahoussaye frères,	Granville,
	n° 2, l'Amirauté.....	18	»	»	Varin, Boisnard-Grandmaison et comp ^{ie} ,	Granville,
	n° 3, la Plaine.....	20	»	»	Le Maréchal,	S'-Servan,
	n° 4, première du fond.....	»	12	»	Varin, Boisnard-Grandmaison et comp ^{ie} ,	Granville,
	n° 5, seconde du fond.....	»	»	8	V ^e Doynel,	Granville,
	n° 6, la Cigale.....	»	12	»	V ^e Fougeray et Lahoussaye frères,	Granville,
	n° 7, première de babord en entrant.....	»	»	8	Le Dard,	Granville,
	n° 1, l'Anse à l'Eau.....	18	»	»	Le Mengnonnet,	Granville,
	n° 2, Pauvrette.....	»	12	»	Le Mengnonnet	

NOMS DES NAVIRES.	PORT en TONNEAUX.	FORCE des ÉQUIPAGES.	NOMBRE de BATEAUX de pêche dépendant de chaque navire.	PORT d'où CHAQUE NAVIRE doit être expédié.	OBSEI
<i>P'Aimable-Elisa,</i>	103	30	6	Granville.	
<i>le Zéphir,</i>	76	25	5	Granville.	
<i>la Françoise,</i>	86	25	8	Granville.	
<i>le Saint-Jean,</i>	218	90	20	Granville.	
<i>la Ville de Granville,</i>	217	75	15	Granville.	
<i>P'Arsène,</i>	196	75	14	S-Servan.	
<i>la Bonne-Mère,</i>	164	40	10	Granville.	
<i>P'Achille,</i>	111	40	8	Granville.	
<i>la Marie,</i>	124	35	7	Granville.	
<i>P'Anne-Marie,</i>	61	20	4	Granville.	
<i>le Neptune,</i>	225	80	15	Granville.	
<i>L'Eole,</i>	118	20	4	Granville.	Allant Neuve.
<i>P'Albertine,</i>	116	20	4	Granville.	Allant Neuve.
<i>P'Ernest.</i>	105	60	12	Granville.	

1827,

Nicolas Antoine marie sa fille

La campagne de 1826 fut longue puisque Nicolas Antoine Girard ne rentre que le 3 janvier 1827 après un périple par Marseille pour y vendre son chargement de morue.

Nous voici au printemps 1827, le temps pour les navires de quitter Granville pour leur campagne annuelle de pêche à Terre-Neuve...

Pour une fois, Nicolas Antoine va retarder son départ. Il se prépare, en effet, un grand évènement familial : la célébration, en mars, du mariage de sa fille Rose avec Joseph Deschamps du Manoir¹.

Pour deux mois et demi, du 3 février au 15 avril, Nicolas Antoine va tout de même prendre le



Rose Girard
Collection familiale



50 rue Notre-Dame

La maison qu'habitèrent Rose et Joseph,
maison natale de leur fils Joseph

Photo Jacqueline de Laborderie

commandement de l'*Adélaïde*, un caboteur qui, comme le *Virginie*, effectue de courtes missions de transport de fret entre Granville et les ports des îles anglo-normandes.

Ainsi, le 26 mars 1827, Nicolas peut être aux côtés de sa fille le jour de son mariage célébré en l'église Notre-Dame du Cap-Lihou de Granville.

Joseph Deschamps du Manoir est capitaine au long cours ; il a trente ans, Rose en a vingt-cinq.

Ils s'installent dans la Haute Ville, rue Notre-Dame.

Leur fils unique, prénommé Joseph Marie, naîtra en décembre 1828.

¹ Joseph Deschamps du Manoir père (1796-1871) ne doit pas être confondu avec son fils, Joseph Marie (1828-1906), devenu plus tard *Monseigneur*, plusieurs fois cité dans le présent ouvrage.

Acte de mariage de Rose Girard et Joseph Deschamps du Manoir

11° 91
Mariage

Le vingt six Mars l'an mil huit cent
vingt sept à six heures du soir.
Par devant nous François Hugon, notaire ordinaire
adjoit au Notaire Deliqui pour les fonctions d'officier
de l'état civil de la ville de Grandville, sont comparus

39-110
Dupre, ci présente et consentant, tous domiciliés
à Saint Pierre Langres d'une part, et Rosemeville
Rose Jeanne Girard, vivant de son bien, âgée
de dix sept quatre ans, née à Grandville le vingt
sept novembre mil huit cent deux, fille majeure
de Monsieur Antoine Nicolas Girard, capitaine
au long cours et de Dame Rosalie Rahoussaye ci
présente et consentant tous domiciliés en cette
ville d'autre part, lesquels nous ont requis de
procéder à la célébration du mariage projeté
entre eux, et dont les publications ont eu lieu
en cette ville les dimanches onze et dix huit
mois à midi et à Saint Pierre Langres
à six heures sans qu'il y ait eu
d'opposition.

cinquante six ans, cousin de l'épouse et
François Baris Guidelou, élève en pharmacie
âgé de vingt deux ans, tous quatre domiciliés
en cette ville: et ont les dits époux leurs pères
et mères et témoins signé le présent avec
nous après lecture.

M. Deschamps Rose Girard Deschamps
J. Leple Dupre

N. Girard
Girard née Rahoussaye (M. Normand)
Girard Dupre
Guidelou
J. Girard notaire ordinaire

Dernière campagne à Terre-Neuve,

Dès le 8 mai 1827, Nicolas Antoine reprend la mer pour ce qui sera sa dernière campagne à Terre-Neuve, la vingtième, tout de même... Il vient d'avoir cinquante-six ans.



Départ pour Terre-Neuve, sortie du port de Granville
Photo de Lucien Rudaux, vers 1910.

Vient le temps du cabotage et des derniers voyages

Tandis que Nicolas Antoine effectue sa dernière campagne de pêche à Terre-Neuve, la vie familiale est marquée d'évènements importants.

Fulgence, son fils, termine brillamment ses études secondaires au collège de Coutances. Le 21 septembre 1827, il obtient son diplôme de Bachelier ès Lettres. Sa scolarité a été marquée d'initiatives qui traduisent à la fois son goût pour la littérature et son impérieux besoin d'engagement politique. On trouve en effet la trace d'un poème, qu'on qualifierait aujourd'hui d'*engagé*, adressé par Fulgence au général Lafayette, alors député de Meaux, en soutien à ses positions politiques du moment¹. Nicolas Antoine et Rosalie n'en n'ont pas fini avec ce fils qui a du caractère et des convictions. Dans le paysage politique, il va bientôt choisir le camp de la révolte...

En cet automne 1827, à Granville, le fait le plus marquant dans la famille Girard est que Nicolas Antoine, pour les mois qui viennent, ne repartira en mer que pour des missions côtières de courte durée. Il sera plus souvent aux côtés de Rosalie et partagera la vie de sa famille.

Le 7 novembre 1827, Nicolas Antoine retrouve l'*Adélaïde*, navire qu'il a déjà commandé. C'est un de ces caboteurs qui assurent des transports réguliers de fret entre Granville et les îles anglo-normandes.

Un peu après Noël 1828, un évènement va réjouir toute la famille : la naissance d'un petit garçon au foyer de Rose et de Joseph Deschamps du Manoir, c'est le premier petit-enfant de Nicolas Antoine et Rosalie. Il est prénommé Joseph, comme son père.² Autre nouvelle familiale : son fils Fulgence oriente son avenir vers le métier d'avocat, il part donc étudier le Droit à la Faculté de Caen.

De mars à décembre 1829, Nicolas Antoine prend le commandement d'un autre caboteur, le sloop la *Virginie*.³

Pendant ce temps, Fulgence a terminé avec succès ses études de droit. Le 12 septembre, il reçoit le diplôme de *Bachelier en Droit*.

En 1830 le capitaine Girard embarque à nouveau sur la *Virginie* pour ses derniers mois de navigation. Le 30 juillet il met définitivement sac à terre.

¹ La famille a conservé la lettre de remerciements du Général Lafayette. Elle est datée du 4 octobre 1827.

² C'est ce petit Joseph qui deviendra plus tard *Monsignore* et dont les écrits ont été souvent cités dans cet ouvrage.

³ Ce navire, rappelons-le, est celui sur lequel s'était embarqué en 1823, son fils Fulgence, à quinze ans, comme mousse...

Quelques chiffres, calculés en mois et en jours... pour raconter la vie d'un marin...

N° 9 N° 35 del cap 9-1816 Service de l'Etat, depuis le 1826 Service au 1826	<div style="text-align: right;">N° 91</div> <p style="text-align: center;"><i>O. Suard</i>, <i>Mar. Ant. Suard</i> Né le 2. Avril 1785 à <i>Grainville</i> fils de <i>Pierre</i> et <i>Marie-Ange</i> <i>peugeot</i> marié à <i>Rose Raboussin</i> demeure à <i>Grainville</i></p> <p>reçu à l'Assemblée du nommé par décision du 18. Mars au 11.</p>										
1826 1827 1827 1827 1829 1830 1834	Le 28. Avril Cap. Du St Jean, 1864, 1 ^{er} C. N. 9. 1 ^{er} 2. Mars 1827. 3. 7 ^{es} 1827. 8. 9 Le 12. Février sur le Cab. St. Adelaïde; débarqué le 15. avril 1827. 3-2 Le 8. Mars sur le Cab. St. Jean. C. N. déb. le 24. 8. 1827. 6-5 Le 7. 9 ^{es} sur le Cab. St. Adelaïde; St. L. Suard 1828 15-27 Le 14. Mars sur le Cab. La Virginie; déb. le 30. oct. 1829 9-17 Le 25. Janvier sur St. Jean, y continue le 30. Juillet 1830 déb. le 7. 8 ^{es} 1830 Le 25. Janvier sur le 3 mois St. L. Suard										
Service au 30. Juillet 1830. A commencé à naviguer le 6. Avril 1785.											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bâtiments de l'Etat</td> <td style="text-align: right;">29. 17.</td> </tr> <tr> <td>Id du commerce</td> <td style="text-align: right;">207. 19.</td> </tr> <tr> <td>Course</td> <td style="text-align: right;">20. 18.</td> </tr> <tr> <td>Prison</td> <td style="text-align: right;">45. 5.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-top: 1px solid black; text-align: right;">302 29.</td> </tr> </table>		Bâtiments de l'Etat	29. 17.	Id du commerce	207. 19.	Course	20. 18.	Prison	45. 5.	302 29.	
Bâtiments de l'Etat	29. 17.										
Id du commerce	207. 19.										
Course	20. 18.										
Prison	45. 5.										
302 29.											
Proposé à la demi-solde en 1830 Porté aux demi-soldiers de 1826 [...]											
Mort chez lui le 9 avril 1835											

Service au 30 juillet 1830
 A commencé à naviguer le
 6 avril 1785

Bâtiments de l'Etat	29.17.
Id du commerce	207.19.
Course	20.18.
Prison	45. 5.
302.29	

Proposé à la demi-solde en 1830
 Porté aux demi-soldiers de 1826
 [...]
 Mort chez lui le 9 avril 1835

Service au 30. Juillet 1830.
 A commencé à naviguer le
 6. Avril 1785.

Bâtiments de l'Etat	29. 17.
Id du commerce	207. 19.
Course	20. 18.
Prison	45. 5.
302 29.	

Proposé à la demi-solde en 1830
 Porté aux demi-soldiers de 1826
 fo 150 26 747
 Mort chez lui le 9 avril 1835

Nicolas Antoine fut ce voyageur des mers qui, pendant près de cinquante ans, affronta les tempêtes de l'Atlantique, attaqua des navires anglais pour s'en emparer, a connu les périls de la banquise et la captivité sur les terribles pontons... En cette mi-juillet 1830, ce voyageur-là, à cinquante-neuf ans, devient tout simplement, dans sa ville, un "retraité de la marine" !

En 1830, à Granville, les affaires ont bien repris

Comme nous l'avons vu en suivant Nicolas Antoine dans ses derniers voyages, depuis 1815, la paix retrouvée et le retour d'un régime politique stable a permis aux Granvillais de faire revivre ce qui a toujours été leur plus grande source de richesse : la pêche, le commerce et les activités liées à son port.

Cela explique peut-être qu'en cette fin juillet 1830, alors que Paris s'enflamme, et que la France va changer de roi, le calme règne à Granville ?

Voici en effet ce que Charles de la Morandière rapporte à ce propos : « À Granville, il semble que ne se produisit aucun trouble. Rien dans les registres municipaux ne nous permet de croire à un mouvement quelconque dans la rue. Le maire et les adjoints se contentèrent de faire hisser le drapeau tricolore sur la tour de l'église et à l'hôtel de ville suivant en cela l'exemple donné par le commissaire de marine. Puis ils envoyèrent une adresse au nouveau Roi. » Cette adresse débute ainsi : « Un ministre odieux nous préparait des fers ! Paris a fait triompher la liberté. »

Décrivant le contexte granvillais de l'époque, il précise les nombreux emplois générés par la reprise de l'activité du port : « 1600 ouvriers de toute espèce tels que gréeurs, calfats, charpentiers, menuisiers, tonneliers, voiliers, serruriers, armuriers, forgers, ferblantiers, chaudronniers, gardiens, manœuvres, etc... [...] Il emploie aussi environ 3000 marins qui tous en général trouvent les moyens suffisants pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles. »

En août 1833, les Granvillais se préparent à accueillir triomphalement Louis-Philippe, le nouveau *Roi des Français*, accompagné de ses deux fils, dans le cadre d'une visite officielle

Arrivé dans la ville à cheval, le Roi est acclamé par la foule. Les festivités doivent être grandioses : réceptions, grand bal, illuminations... Une tempête en décide autrement et la fête est un peu gâchée...

Le lendemain, avant son départ, les Granvillais profitent de la venue du Roi pour lui présenter les grands travaux entrepris dans le port : le môle est à présent relié à la falaise du Roc La construction de cette grande Jetée, tout juste terminée, apporte aux navires en approche et aux navires amarrés dans le port, une sécurité attendue depuis de longues années.

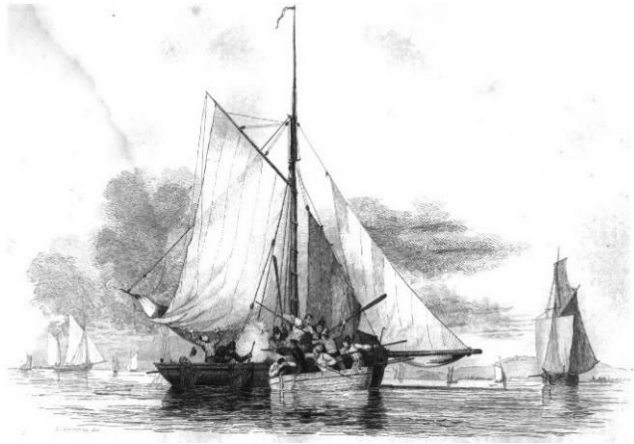
C'est aussi l'occasion pour les Granvillais, de faire constater l'urgence de nouveaux travaux : la construction d'un bassin à flot¹ pour éviter l'échouage des navires dans le port à chaque marée basse.

Dans le domaine de la pêche, une grave question occupe les Granvillais dans ces années-là.

Ils entendent redonner toute sa place à la pêche des huîtres sur leurs côtes, une pêche qui leur a procuré tant de richesse depuis des siècles.

Or, de ce côté-là, il y a de gros soucis : depuis 1815, les pêcheurs anglais de Jersey viennent, en flottilles entières, draguer les huîtres sur les bancs soigneusement entretenus par les Granvillais

En 1834, les choses vont s'aggraver. Le fait divers relaté dans l'encadré ci-contre² donne la mesure de l'importance qu'avaient ces questions dans le Granville de l'époque.



L'affaire du cutter l'Écureuil de Granville
La France Maritime, tome premier, 1837

¹ Les travaux commenceront en 1847 ; ce premier bassin à flot sera ouvert au commerce en 1852 sous le Second Empire.

² *La France Maritime*, tome premier, 1837, p. 45, Fulgence Girard, *Garde-Pêches*.

Les Anglais viennent pêcher nos huîtres !

Traitant des pêches pratiquées depuis des siècles par les Granvillais, nous avons évoqué la richesse qu'ils tiraient de la pêche aux huîtres sur les bancs qu'ils entretenaient dans les parages des îles Chausey et dans la baie du Mont-Saint-Michel. Voilà qu'en 1818 (nous sommes en paix, depuis trois ans seulement, avec nos voisins anglais) éclate un premier conflit avec les pêcheurs de l'île anglo-normande de Jersey. À la suite de quelques échanges diplomatiques, un droit de pêche exclusif est finalement donné aux riverains français qui mobilisent alors des garde-côtes pour protéger "leurs" huîtres. En dépit des accords conclus, les conflits continuent. Chaque saison, plusieurs navires anglais sont repérés sur ces zones de pêche réservées aux pêcheurs français et, plus grave, dans des secteurs où la pêche est temporairement interdite afin de favoriser la reproduction de l'espèce. Repérés, les navires anglais sont alors capturés puis retenus, comme sanction pénale de leur délit.

Mais le 11 mars 1834, les choses vont prendre une tournure dramatique.

À bord de *L'Écureuil*, une embarcation granvillaise dont la mission est de surveiller la côte, l'équipage aperçoit plusieurs sloops venant de Jersey dont le *Frolic*, pêchant sur nos bancs... Un canot est aussitôt mis à l'eau pour le poursuivre.

Dans l'un de ses articles parus dans la revue *La France Maritime* en 1837, Fulgence Girard raconte l'évènement : « Il [*Le Frolic*] se disposa à se soustraire à une capture en repoussant par la force le canot assaillant : la résistance fut en effet si violente que l'abordage fut manqué, et qu'un coup d'aviron renversa l'un des Français presque sans vie.

Cet échec ne découragea pourtant pas nos marins : cette agression ne devait pas rester impunie ; leur chaloupe reprit donc sa poursuite et nagea bientôt dans le sillage du navire anglais. Nouvelle lutte, mais cette fois-ci plus opiniâtre encore que la première : le combat engagé à coups d'huîtres, allait cependant finir par la prise du *Frolic*, lorsqu'un coup de feu tiré par son patron frappa le contre-maître français.

À la vue de l'un de ses hommes, renversé tout sanglant, l'enseigne, le Marié-des-Landelles sentit qu'il est des bornes où doit s'arrêter l'indulgence ; que, lorsque l'injure se change en crime, la modération veut elle-même qu'il trouve une répression prompte et sévère ; il saisit un fusil, et, un instant après, des gémissements partis du bord du sloop annonçaient que le contre-maître Mouillard était vengé. »

Il y eut tout de même deux morts dans une bataille pour des huîtres...

Pour Nicolas Antoine, c'est le temps de la retraite

Nicolas et Rosalie (qui a maintenant cinquante-cinq ans) partagent leur temps entre Granville, dans la maison familiale de la rue Notre-Dame et leur propriété de La Broise¹, à Bacilly².

Dans le trésor que constituent les archives familiales se trouvent une dizaine de lettres adressées par Nicolas ou Rosalie à leur fils Fulgence à Paris, au printemps 1834. On y découvre leur vie d'alors qui a, par moment, des accents d'aujourd'hui...

Nous allons bientôt nous disposer pour la campagne. Nous avons déjà travaillé aux améliorations de La Broise. Je crois que nous aurons une jolie petite terre.

Plus tard :

Nous sommes enfin arrivés à Bacilly, il ne manque que toi pour compléter notre bonheur ; le jardin, sans nous permettre une abondance de légumes ou de fruits, nous en donne suffisamment et tu sais que nous en faisons une grande consommation.

Nicolas et Rosalie ont aussi des projets pour l'avenir. Alors qu'ils viennent d'hériter d'une nouvelle maison, voici ce qu'ils écrivent : *Nous faisons des travaux en cas que tu te maries, cela nous offrira un logement pour mettre une troisième famille. De suite, nous garderons une des chambres parce que nous croyons comme tu nous l'as fait espérer que tu dois venir nous voir au mois d'avril.*

À noter aussi dans cette lettre, l'intérêt que Nicolas et Rosalie portent aux écrits de leur fils : *Tu nous apporteras ta revue maritime*³.

Un autre écho nous vient de Joseph Deschamps du Manoir, leur petit-fils, lorsqu'il évoque ses souvenirs d'enfance :

« Jusqu'à la mort de mon grand-père Girard en 1835, nous nous arrêtions au Manoir au mois de mai et en revenions à la fin d'octobre. À cette époque il n'y avait pas de voiture de louage, et d'ailleurs les chemins semblables à celui de la Malebosse, ne leur auraient pas permis le passage. Nous voyagions dans une

¹ Rosalie hérita de ce bien qui appartenait à la famille La Houssaye. Plus tard, cette propriété fut la résidence de son fils Fulgence et de sa famille.

² Petite commune de l'Avranchin, située à une vingtaine de kilomètres de Granville sur la route du Mont-Saint-Michel.

³ Il s'agit de *La France Maritime*.

grande charrette de fermier, couverte d'une toile appuyée sur des cercles et encombrée de bagages. »

Joseph évoque un autre souvenir : « Mon grand-père Girard cuisinait à merveille. Il n'était jamais embarrassé pour improviser un dîner succulent quand des visiteurs arrivaient à l'improviste. En aidant la cuisinière ou plutôt en se faisant aider par elle, il offrait un repas excellent. »

Pour Nicolas et Rosalie, ces années-là furent-elles vraiment celles d'une vie paisible, d'un bonheur tranquille comme ces échos le feraient penser ? Pas vraiment !...

Une retraite paisible ? Oui et non

Bien sûr, il y a ces moments chaleureux où Nicolas Antoine et Rosalie se retrouvent, en famille, avec leur fille Rose et son mari, leur petit-fils Joseph, le futur prélat, qu'ils voient grandir, à Granville puisqu'ils sont voisins, ou à La Broise dans les temps heureux des vacances... Il y a aussi les moments qu'ils partagent avec Fulgence, étudiant brillant, poète depuis ses plus jeunes années, doué pour l'écriture, passionné d'histoire et de littérature.

Ce dernier a aussi du caractère ainsi qu'un certain aplomb : lycéen, il n'avait pas hésité à écrire au général Lafayette ; étudiant, il s'adresse à Victor Hugo...

Il faut dire ici un mot de cette lettre, par laquelle Fulgence exprime à cet auteur son enthousiasme pour la pièce de théâtre *Hernani*... Et Hugo répond ! Le 15 juin 1830, il remercie Fulgence en pointant l'esprit d'avant-garde des gens de province comparée à l'étroitesse de vue des Parisiens¹.

Fulgence pendant ses études de Droit à Paris s'est lié d'amitié avec Auguste Blanqui, étudiant en droit comme lui.

Au moment où précisément Nicolas Antoine cesse de naviguer, en juillet 1830, Paris se soulève. L'étudiant Girard est au cœur des premières émeutes du Quartier Latin, aux côtés des partisans républicains. Ces trois



Fulgence Girard
Portrait de jeunesse
Collection familiale

¹ Allusion ici aux cabales organisées par les Parisiens lors des premières représentations de sa nouvelle pièce, *Hernani*. L'Histoire a retenu cette cabale sous le nom de *Bataille d'Hernani*.

jours de révolte qu'on appellera *Les Trois Glorieuses*, mettent fin au régime de Charles X.

Louis-Philippe lui succède, il est proclamé Roi des Français.

Pour les Granvillais, comme nous avons pu le voir, pas de grands changements... Mais, à Paris, pour les partisans d'une République, c'est une terrible déception et le début d'un long combat ponctué de fréquentes et violentes émeutes. Elles se succéderont pendant toute la Monarchie de Juillet jusqu'à l'avènement de la Seconde République en 1848.

Fulgence est de tous ces combats.

Curieusement, en janvier 1831, sur le dossier maritime de Nicolas Antoine¹, on trouve la trace d'un voyage à Paris : *1831 Permis de 3 mois pour Paris.*



1831 Le 25 janvier
Permis de 3 mois p' Paris

Y-a-t-il un lien entre ce voyage et les activités militantes de Fulgence ?

Nicolas Antoine, ancien de la loge maçonnique de Granville retrouvait-il, dans les combats de son fils, certaines des valeurs et des idées qui avaient réuni jadis les premiers francs-maçons ?

¹ Cf. le dossier maritime p.240.

Fulgence, devenu avocat, s'inscrit au Barreau d'Avranches sans pour autant abandonner ses amis républicains de Paris dont il va maintenant assurer la défense devant la justice, lors des divers procès politiques qui leur seront faits à Paris.

Assurément pour Nicolas Antoine et Rosalie, ce n'est pas la fin des soucis...

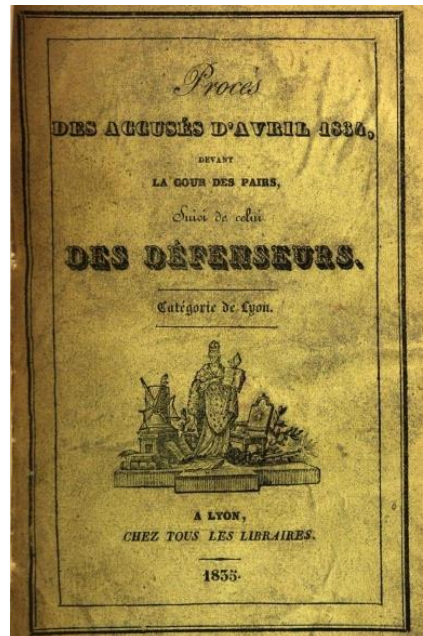
Fulgence, défenseur des *Accusés d'avril*

À Paris, les révoltes se font de plus en plus fréquentes et sont réprimées avec de plus en plus de violence.

Fulgence Girard milite au sein de la *Société des Droits de l'Homme*, qui vise à renverser Louis-Philippe pour restaurer en France un régime républicain. Le 8 avril 1834, les émeutes partent du Quartier Latin, des barricades s'élèvent dans les rues de Paris. Les autorités font appel à la troupe pour mater la révolte. Il y a des morts et de nombreux blessés. Le massacre de civils perpétré par des militaires dans la rue Transnonain¹ a laissé des traces ineffaçables dans l'histoire sombre de la Monarchie de Juillet.

En mai 1835, les *Accusés d'avril* seront jugés lors d'un grand procès devant la Cour des Pairs. L'avocat Girard est aux côtés de ses amis républicains pour assurer leur défense. Les meneurs seront lourdement condamnés et leurs défenseurs poursuivis.

Le compte rendu du
procès devant la cour des Pairs
des *Accusés d'avril*
suivi de celui de leurs défenseurs,
dont Fulgence Girard,
est publié en 1835.



¹ Les troupes du général Bugeaud massacrent tous les habitants d'une maison située 12 rue Transnonain d'où un coup de feu a été tiré sur la troupe.

Suivant tout cela de loin, depuis la côte normande, Nicolas Antoine et Rosalie devaient être à l'affut des moindres nouvelles de Paris...

Cette lettre du 27 avril 1834, envoyée de Granville par Nicolas Antoine et Rosalie, traduit leur inquiétude pour ce fils pris dans la tourmente révolutionnaire.

La lettre du 27 avril 1834

Granville le 27 avril 1834

Monsieur Fulgence, j'ai lu du bon que dans ces
jours angoissés les bonshommes Paris, ont vu leur monde
se démaner pas tranquille, ton journal ne peut
pas, faire une réponse de suite pour me dire
ta situation de la cause pourqu'il est ainsi
nous allons bientôt nous disposer pour la
Compagnie nous avons déjà travaillé sur unification
de la Bretonne, je crains que nous aurons une
petite partie de ton meilleur ami

N. Antoine
Rosalie

Monsieur, j'ai lu comme tu regardes de moi de regret
avoir de la nouvelle je voudrais en avoir toute la suite j'ose
te le dire apprends que tu nous a mis dans la machine
que nous sommes en train de faire de la suite bien te
comme ton que nous sommes en train de faire de la suite
j'ose te dire que tu nous a mis dans la machine de la suite
de la suite que tu nous a mis dans la machine de la suite
notre même sentiment je dirai bien que tu nous a mis dans la machine

Monsieur Fulgence Girard
avocat demeurant rue Saint-Jacques
n° 177 à Paris

Monsieur Fulgence Girard
Avocat demeurant rue Saint-Jacques
N° 177 à Paris

Monsieur Girard, j'ai lu de la suite de la suite que tu
parlons pour de nous en avoir toute la suite j'ose
te le dire apprends que tu nous a mis dans la machine
de la suite que tu nous a mis dans la machine de la suite
notre même sentiment je dirai bien que tu nous a mis dans la machine

Transcription

Granville, le 27 avril 1834

Mon cher Fulgence, je t'ai su bon gré de m'avoir écrit aussitôt les troubles de Paris, aujourd'hui nous ne sommes pas tranquils, ton journal ne paraît pas. Fait moi une réponse de suite pour me dire ta situation et la raison pourquoi il est retardé.

Nous allons bientôt nous disposer pour la campagne. Nous avons déjà travaillé aux améliorations de la Broise. Je crois que nous aurons une jolie petite terre.

Ton meilleur ami Nicolas Girard

Mon cher ami, je suis comme ton papa, il m'ennuie de ne point avoir de tes nouvelles. Je voudrai en avoir tous les huit jours surtout à présent que tu nous a mis [illisible]...

Je m'attendais à te voir au mois d'avril, le voilà bientôt [illisible]... d'après ce que tu nous dis dans ta précédente lettre du désir qu'il soit [illisible]... Je te [illisible]... bon gre de partager nos mêmes sentiments je désire bien que ton journal réussisse

Monsieur Grandmaison y est abonné il lui ennuie qu'il ne paraisse pas, ils en parlaient ce matin à ton papa ce qui me contrarie c'est que cela te [illisible]... à Paris nous n'avons pas encore l'arrivée de Joseph il a eu le temps d'avoir de l'inquiétude sur la santé de son [illisible]... qu'il avait quitté malade et maintenant bien portant qui attend avec impatience les [illisible]... que tu dois lui apporter En attendant je t'embrasse et suis ta tendre mère Girard née La Houssaye

Rose t'embrasse ainsi que mr et mme Constant qui te disent mille choses honnetes [illisible]...

Avril 1835

Nicolas Antoine Girard ne pourra pas suivre, même de loin, le déroulement de ce fameux procès de mai 1835, il décède à Granville dans la maison familiale de la rue Saint-Jean, le 9 avril 1835 à la veille de ses soixante-quatre ans.

De ses funérailles, nous avons un écho laissé par son petit-fils Joseph : bien des années plus tard, lorsque, devenu Monseigneur, il était installé à Naples. Dans une lettre adressée le 20 juin 1878 à sa cousine Thérèse, il évoquera ce souvenir triste de son enfance : « Je me rappelle que ce fut pendant la Semaine Sainte et la foire du Roc. Ma mère, qui adorait son père, a résolu de me garder à la maison, moi, tout enfant, je désirais aller à l'assemblée et au sépulcre. Mon grand-oncle Meslé du Hautmont¹, venu à la maison en cette circonstance, prit sur lui de m'y envoyer sans le dire à ma mère. »

Acte de Décès de Nicolas Antoine Girard



¹ M Meslé du Hautmont figure sur la planche généalogique I, p. 31 ; c'est l'époux d'une jeune sœur de Nicolas Antoine.

**Transcription de l'acte de décès
de Nicolas Antoine Girard
le 9 avril 1835**

N°108 Du dix avril l'an mi huit cent trente cinq à neuf heures du matin

Pardevant nous François Vallée, maire officier de l'état civil de la ville de Granville, sont comparus les sieurs Jean Philibert Maubant, maréchal des logis de gendarmerie retraité, âgé de cinquante neuf ans, et Julien Lemartinet, marin, âgé de cinquante trois ans domiciliés et qui nous ont déclaré que Monsieur Nicolas Antoine Girard, capitaine au long cours, âgé de soixante trois ans, natif de cette ville et y domicilié époux de dame Rosalie Lahoussaye, fils de feu sieur Pierre Girard et de feu Dame Marguerite Fougeray, est décédé le jour d'hier onze heures du soir en son domicile rue Notre Dame, et ont les dits déclarants signé le présent avec nous, après lecture

Ont Signé : Mauban Le martinet, Vallée

Ainsi prend fin ce récit.

La vie de Nicolas Antoine Girard s'est inscrite dans l'histoire de sa ville et celle de son temps, une époque particulièrement tourmentée.

En le suivant, jour après jour, nous découvrons son parcours fait de voyages et d'aventures, de séparations, de retrouvailles et aussi de mystères qui laissent encore une large place au rêve et à l'imaginaire...





Photo Yann Guyon Le Bouffy

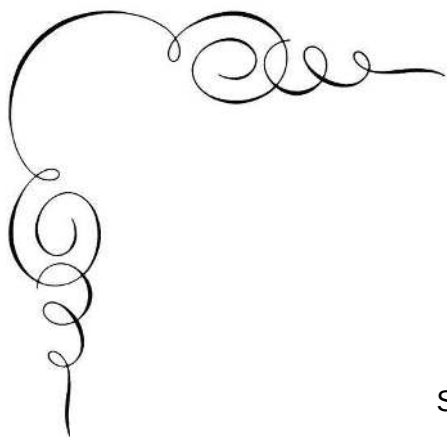
Le jour tombait, et moi, couché dans la falaise,
 Je contemplais les mers ; le flot murmurait d'aise
 Sous le souffle du soir qui s'éveillait plus frais.
 Île de flamme au bout d'un sentier de lumière,
 Le soleil dans les eaux terminait sa carrière ;
 Et m'oubliant là, je rêvais.

Car est-il pour jeter dans l'âme de doux rêves,
 Bruit plus mélodieux que la lame des grèves
 Qui frôle sous le vent ? Plus splendide tableau
 Que ces adieux du jour prêt à quitter la terre,
 La mer azur et feu ; le ciel pourpre et lumière,
 Que le soleil couchant sur l'eau.

Fulgence Girard
 Extrait du poème *Rêveries* (1837)



Le Mont-Saint-Michel
dans *Histoire de Granville* de Charles de la Morandière



Sous Louis XVIII



Charles X



Louis-Philippe

Pendant ce temps 1815-1835

Du 1 ^{er} mars au 21 juin 1815	Les Cent-Jours.
6 avril 1815	Début du règne de Louis XVIII.
21 juin 1815	Deuxième abdication de Napoléon.
9 août 1815	Napoléon en route pour Sainte-Hélène.
5 mai 1821	Décès de Napoléon.
Septembre 1824	Début du règne de Charles X.
5 juillet 1830	Prise d'Alger.
27, 28, 29 juillet 1830	"Les Trois Glorieuses".
7 août 1830	Louis-Philippe est proclamé Roi des Français.
14 avril 1834	Massacre de la rue Transnonain.
Mai 1835	Procès des <i>Insurgés d'avril</i> , à Paris, devant la Cour des Pairs.

et aussi

1819	Géricault (1791-1824) peint <i>Le radeau de la Méduse</i> .
1822	Charles-Marie Bouton (1781-1853) et Louis Daguerre (1787-1851) conçoivent leur premier <i>diaporama</i> .
1829	Louis Braille (1809-1852) publie le premier livre en écriture tactile pour les aveugles.
25 février 1830	Première représentation d' <i>Hernani</i> , pièce de Victor Hugo (1802-1785).
1830	Hector Berlioz (1803-1869) compose sa <i>Symphonie fantastique</i> .
Décembre	Arrivée d'Egypte de l'obélisque de Louxor.
1833	Le Saint-Office met à l'Index <i>Notre-Dame de Paris</i> de Victor Hugo.
Juillet 1834	



6

Épilogue

1836, Rosalie marie son fils...

Rosalie, devenue veuve, vivra de longues années, proche de ses enfants et petits-enfants.

Le 3 février 1836, elle est aux côtés de son fils Fulgence lorsqu'il épouse, à vingt-neuf ans, Julie Adrienne Desfeux.

Adrienne Julie a dix-neuf ans ; son père, Jean-Baptiste Desfeux, veuf lui aussi, est notaire à Sartilly, bourgade située à une quinzaine de kilomètres de Granville sur la route du Mont-Saint-Michel.



Fulgence



Adrienne Julie

Collection familiale

14

La malle peinte d'Adrienne Julie

Dans certaines régions, autrefois, la coutume voulait que la jeune épouse apporte à son nouveau foyer un coffre rassemblant ses effets précieux, dit *coffre de mariage*.

En Normandie, fait de bois de hêtre, il avait la forme d'un coffre de marin mais de taille beaucoup plus petite (L 60 ; l 30 ; h 33 cm).

Cette malle peinte fut celle d'Adrienne Julie Desfeux.

Quoique palis par le temps, le ton et les motifs peints font penser que cette malle normande est sortie des ateliers de la Maison Debas à Rouen dont l'activité est signalée de 1835 à 1848¹.



¹ Source : *Malles peintes normandes* du Musée des Traditions et Arts Normands.

et voit grandir ses petits-enfants

Le jeune couple s'installe à Avranches où Fulgence est avocat. En 1837, Adrienne Julie donne naissance à une première fille Marcelline, puis naissent Marie en 1838 et Julie en 1847 ; une quatrième fille, Inès, naîtra en 1855.

Fulgence partage son temps entre son pays, l'Avranchin, et Paris où l'appellent ses engagements politiques. Il est très souvent absent.

Rosalie est un soutien pour Adrienne Julie et s'occupe de ses petites-filles. À Avranches, Fulgence s'investit dans de nombreux chantiers. Il crée le *Journal d'Avranches*, participe à la fondation de la Société d'Archéologie. C'est aussi l'époque où il commence à se faire un nom en littérature : auteur de nombreux écrits se rapportant à l'histoire locale, il publie ses premiers romans, ainsi que des chroniques maritimes très appréciées.

Pourtant, Rosalie s'inquiète : le soutien militant qu'il apporte à ses amis républicains le met souvent en grand danger. C'est par exemple le cas en 1842 lorsqu'il tente de faire évader du Mont-Saint-Michel, alors prison d'État, quatre détenus dont Auguste Blanqui et Armand Barbès. Le plan échoue, Barbès s'étant gravement blessé en faisant une chute au bas de la muraille. Fulgence Girard, ne va pas cesser, alors, de dénoncer les conditions infâmes dans lesquelles sont détenus, sous la Monarchie de Juillet, les prisonniers politiques.

En 1846, Rosalie affronte un drame familial, sa fille Rose, décède à l'âge de quarante-trois ans. Ce fait rapproche Rosalie de son petit-fils Joseph très marqué par le décès de sa mère. À l'époque, il est pensionnaire au collège d'Avranches. À la fin de ses études, Joseph entre au séminaire de Coutances. Dans ses mémoires, il évoque souvent le plaisir qu'il prit, en ces années-là, à accompagner sa grand-mère dans ses déplacements en Bretagne. Il est ordonné prêtre en 1858 et nommé vicaire dans la paroisse Notre-Dame-des-Champs d'Avranches. En 1858, Rosalie, âgée de quatre-vingt-deux ans, quitte sa maison de Granville pour Avranches où l'accueille son petit-fils, Joseph. Notre jeune vicaire de Notre-Dame-des-Champs élargit bientôt le champ de ses activités. Passionné, comme son oncle Fulgence, par l'histoire de sa région, il prend part aux travaux de la Société d'Archéologie d'Avranches et il anime l'équipe de rédaction du *Journal d'Avranches*. Nous avons une trace¹ des dernières années de vie de Rosalie

¹ Cf. « Souvenirs d'un ancien collaborateur de l'abbé Deschamps du Manoir » *Le Pays de Granville*, 1906-XX-p.119.

alors qu'elle partageait le quotidien de Joseph : il invitait parfois chez lui ses collaborateurs. L'un d'eux, Oscar Havard, un journaliste britannique, rapporte ceci : « L'abbé Deschamps me fit l'honneur de m'admettre dans son intimité. Il habitait avec sa grand-mère, vénérable octogénaire, qui ne s'était séparée qu'avec le plus grand regret de son cher Granville. Le dimanche soir, l'abbé offrait le thé à quelques rares amis, je connus ainsi deux membres de sa famille. » On imagine Rosalie, heureuse de partager ainsi la vie et les activités de son petit-fils. En 1862, un évènement marquant rassemble toute la famille à Bacilly : la célébration du mariage de l'aînée de ses petites-filles, Marcelline Girard, avec le capitaine d'infanterie Félix Isidore Victor Le Bouffy¹. Le 19 mai 1862, dans l'église de Bacilly, c'est l'abbé Deschamps qui célèbre le mariage de sa cousine Marcelline. Un petit Fulgence naîtra l'année suivante au domaine familial de la Broise, le premier arrière-petit-fils de Nicolas et Rosalie. Celle-ci, dans ces années-là, a la joie de voir son fils Fulgence reconnu dans la vie littéraire et le monde de la presse du Second Empire. Au printemps 1865, pour Rosalie, un nouveau deuil, le décès brutal de sa belle-fille, Adrienne Julie à l'âge de quarante-sept ans, laissant Fulgence complètement désespéré. Rosalie décède à l'automne de la même année, à l'âge de quatre-vingt-dix ans.

Plus tard...

Entouré de l'affection de ses filles, Fulgence vit dans sa propriété familiale de la Broise à Bacilly. Marie qui se destine à la vie religieuse, diffère son entrée dans la Congrégation des Sœurs Hospitalières de Saint-Thomas-de-Villeneuve² pour seconder son père et s'occuper de ses deux jeunes sœurs. Après Fulgence, Marcelline et Félix Isidore Victor Le Bouffy ont perdu deux petites filles en bas âge. Leur fils, Fulgence, choisit comme son père une carrière militaire. En 1892, il épouse Marguerite Mollot. Pendant la guerre 1914-1918, Fulgence Le Bouffy commande le 296^e RI. Fulgence et Marguerite auront cinq enfants : une petite Marie qui décède à l'âge de trois mois, puis un fils Henri. Devenu capitaine d'infanterie il sera mortellement blessé le 5 novembre 1918. Naîtront ensuite trois filles : Yvonne, Marguerite et Anne, les mères de dix inséparables cousins.

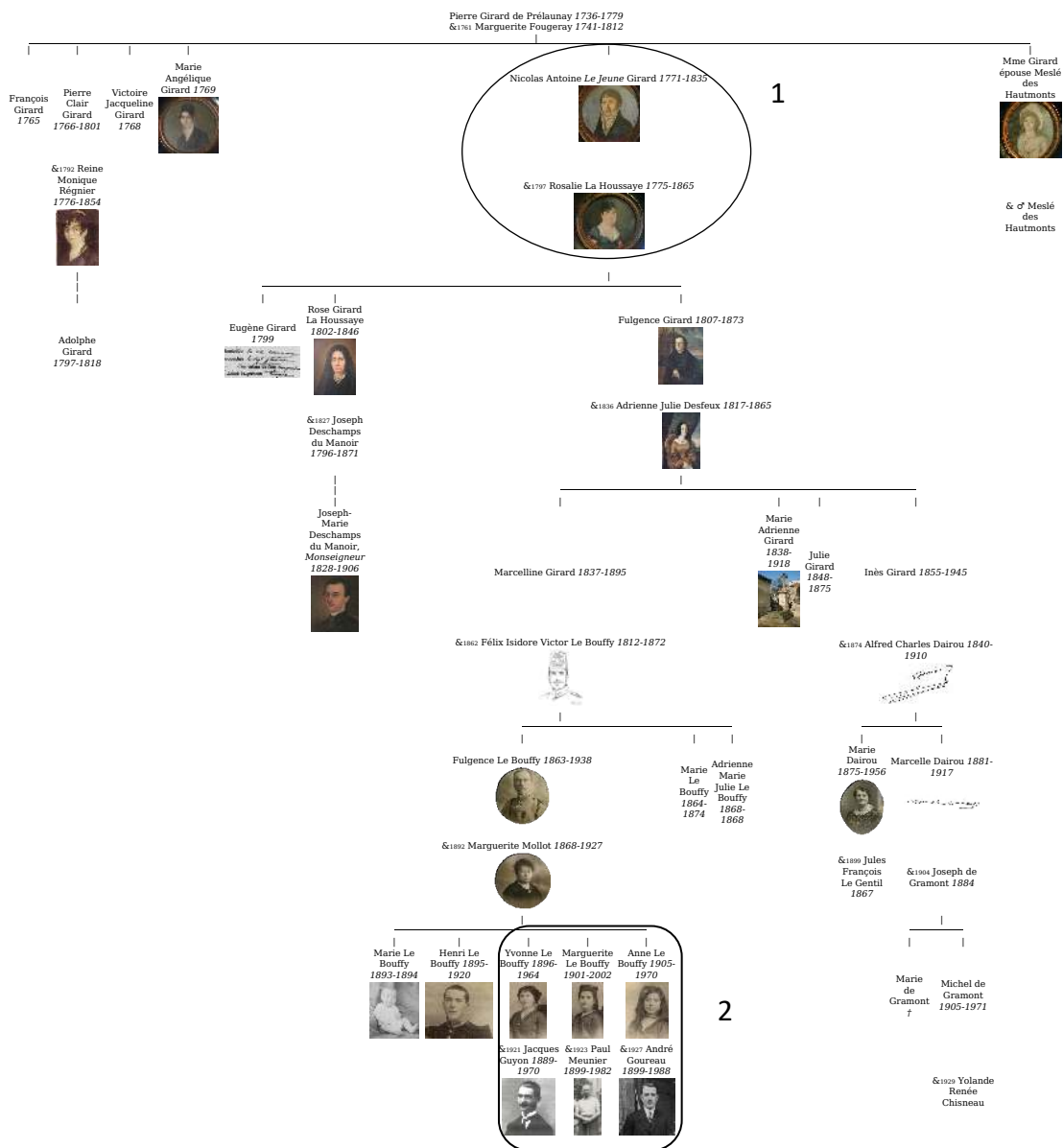


¹ Nous avons écrit sa biographie : *Mon arrière-grand-père était à Solferino*. Cf. *l'Arbre des biographies*, p. 306.

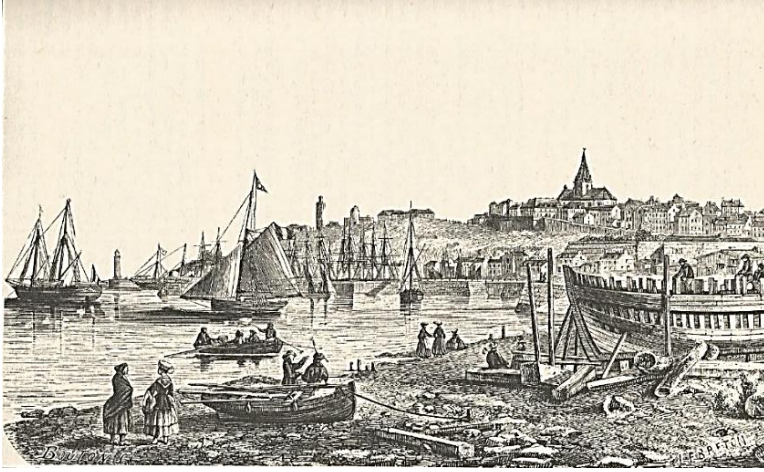
² Nous avons écrit sa biographie : *D'une guerre à l'autre, Marie Girard, religieuse hospitalière*. Cf. *l'Arbre des biographies*, p. 306.

Planche généalogique III

La descendance de Nicolas et Rosalie



1. Nicolas et Rosalie.
2. Les trois sœurs Le Bouffy, mères des dix cousins.



Le port de Granville.

Dessin de Charles-Marie Bouton (1781-1853)

Source : *La Manche*, Abel Hugo, Jules Verne, Adolphe Joanne,
Éditions du Bastion, 1835

Annexe 1



DICTIONNAIRE DES CAPITAINES CORSAIRES GRANVILLAIS

Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais
Anne Cahierre, Saint-Lô, Archives départementales de la
Manche, 2009, 471 p.

Extraites
du Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais,
les pages 158, 159, 160



62. GIRARD, Nicolas-Antoine

(1771-1835)

- A) Cherbourg, SHD : 12 P³102 f. 9, 12P³130 n° 103, 12P³155 n° 35, 12P³17.- MVG : sans cote (n° Inventaire 2003.65. [4] et [5]).
 C) DEMERLIAC, vol. 5 n° 1968, 2073.

Né à Granville le 2 mai 1771, fils de Pierre, armateur, et de Marguerite Fougeray.
 Marié à Granville le 12 septembre 1797 à Rosalie La Houssaye.
 Décédé à Granville le 9 avril 1835.

Activités corsaires :

REP : Saint-Malo, 3 janvier-21 mars 1798 et 28 septembre-10 décembre 1798, lieutenant sur *la Laure* ; Granville, 11 frimaire au 25 ventôse an 8 (2 décembre 1799-16 mars 1800), capitaine de *la Vengeance* (2^e course).- EMP : Granville, 31 décembre 1807-9 septembre 1808, capitaine de *l'Impromptu* ; Saint-Malo, 4 novembre 1808-15 avril 1809, second capitaine de *la Valeur* ; Saint-Malo, 5 septembre 1809-12 janvier 1810, second capitaine du *Harpalos* ; Brest, 28 août 1810-?, officier sur un corsaire dont on ne sait pas le nom ; Granville (armé à Morlaix), 5 novembre 1810-9 janvier 1811, second capitaine de *l'Aimable-Flore*.

Lorsque Nicolas Girard débute dans la carrière maritime le 6 avril 1785, il a quatorze ans, et son premier voyage le conduit à la pêche au Petit-Nord (Terre-Neuve), comme volontaire sur *la Concorde* (169 tonneaux), commandé par Barthélémy-Pierre Jourdan et armé par Le Marié des Landelles. Pendant cette période de paix, il fait sept autres voyages au Petit-Nord, sur deux terre-neuviens armés par Nicolas-François Perrée. D'avril à décembre 1786, il est sur *la Marie-Louise* (140 tonneaux), commandée par Olivier Ganne ; puis il passe lieutenant en 1787 sur *la Sophie* (95 tonneaux) commandée par Guillaume Thomas ; en 1788 et en 1789 il retrouve *la Marie-Louise* et le capitaine Olivier Ganne, avant de rembarquer pendant trois années, de 1790 à 1792, sur *la Sophie* sous les ordres de Pierre-Jean-Michel Jourdan.

Commencé en avril 1792, le dernier voyage sur *la Sophie* se termine mal pour lui. Malade, il est « laissé à la côte » et est fait prisonnier par les Anglais le 3 mai 1793 au moment de la déclaration de guerre. Conduit au Labrador, ensuite à Saint-Jean, puis en Angleterre, il est rapatrié au Havre par le parlementaire *l'Aimable-Céleste* le 10 thermidor an 5 (28 juillet 1797), quatre ans après son arrestation.

Comme tous les officiers navigants granvillais de cette époque, Nicolas-Antoine Girard va alors servir alternativement sur des corsaires ou sur des bâtiments de l'État.

Il fait d'abord deux croisières comme premier lieutenant sur *la Laure*, armée en course à Saint-Malo sous le commandement du capitaine Le Galais, du 14 nivôse au 1^{er} germinal an 6 (3 janvier-21 mars 1798) et du 7 vendémiaire au 30 frimaire an 7 (28 septembre-10 décembre 1798).

Du 1^{er} nivôse an 7 au 13 vendémiaire an 8 (21 décembre 1798-5 octobre 1799), il sert comme timonier sur un aviso de la Marine nationale *le Passe-Partout* sous les ordres du commandant Girard.

Quand il revient à la course en prenant le commandement de *la Vengeance*, armée à Granville par Jacques-Philippe Pimor. Les actions proposées pour l'armement du corsaire en donne la description : « 42 pieds de quille, 52 de tête en-tête, 17 pieds de bau, 8 pieds 6 pouces de creux, gréé en cutter avec une belle mâture percé pour 10 canons, armé seulement de 8, dont 2 obusiers en fonte, 4 pierriers fusils, pistolets, sabres, haches d'armes et munitions nécessaires, avec un équipage de 35 hommes, prêt à partir du 15 brumaire, durée de la course fixée à 40 jours de mer effectifs ». En réalité, cette nouvelle course de *la Vengeance* (après celle commandée par Gaud-Olivier Verbois)¹ dure trois mois et demi, du 11 frimaire au 25 ventôse an 8 (2 décembre 1799-16 mars 1800).

Nicolas-Antoine Girard est à nouveau requis pour le service national et reprend son poste de timonier sur le *Passe-Partout* du 1^{er} nivôse au 20 thermidor an 9 (22 décembre 1800-8 août 1801), avant d'être promu chef de timonerie et commandant de la *Canonnière n° 6*, poste qu'il occupe du 21 thermidor au 28 fructidor an 9 (9 août 1801-15 septembre 1801).

Au moment où commence la trêve consécutive à la Paix d'Amiens (25 mars 1802), il reprend la route du Petit-Nord pour la pêche sédentaire, comme second capitaine sur le *Saint-Jean*, armé et commandé par son beau-père, Pierre La Houssaye (fils), pour une campagne de plus d'un an, du 17 germinal an 10 (7 avril 1802) au 24 germinal an 11 (14 avril 1803).

Il obtient son brevet de capitaine le 18 thermidor an 11 (6 août 1803), quelques mois après la reprise de la guerre, mais on ignore ses activités de cette date à la fin de l'année 1807¹. En décembre 1807, il prend le commandement d'un lougre corsaire, *l'Impromptu* (67 tonneaux, 4 canons), que les armateurs Lerond, Campion, Brugère et Gallien viennent de faire construire à Granville. Il y a à bord une cinquantaine d'hommes d'équipage dont le second capitaine, Charles Néel*. On ne sait rien du déroulement de la croisière de *l'Impromptu*, sinon qu'il sort du port de Granville le 31 décembre en compagnie d'un autre corsaire *le Hasard*, commandé par Jean Blanchet*, et que les deux bâtiments sont surpris par une forte tempête qui leur cause de gros dégâts, les obligeant à relâcher le soir même. *l'Impromptu* est désarmé le 9 septembre 1808.

Le capitaine Girard embarque ensuite comme second capitaine, successivement sur deux corsaires de Saint-Malo. Du 4 novembre 1808 au 15 avril 1809, il est sur *la Valeur* (366 tonneaux, 16 canons, 135 hommes), qui, sous le commandement du granvillais Jean-Hervé Daguenet*, fait deux rançons et deux prises ; puis à partir du 15 septembre 1809, sur *le Harpalos*, commandé par le capitaine Rogerie et capturé par les Anglais le 12 janvier 1810. Nicolas-Antoine se retrouve dans les geôles anglaises dix-sept ans après son premier emprisonnement. Après sa libération, il revient sur un parlementaire anglais qui le débarque à Morlaix le 19 mai 1810.

Le 28 août 1810, il obtient un permis pour s'engager à Brest sur un corsaire dont on ne sait pas le nom. Puis il reprend un poste de second capitaine sur le corsaire granvillais, *l'Aimable-Flore* (151 tonneaux), qui, armé à Morlaix, entame sa seconde course sous le commandement de Guillaume Lamusse*. La croisière se termine le 9 janvier 1811, par la capture du corsaire et de son équipage par le vaisseau anglais *Princesse-Charlotte*. C'est la troisième fois que le capitaine Girard connaît les prisons anglaises. Après plus de trois ans de privation de liberté, il est de retour le 7 juin 1814.

À partir de la Restauration et jusqu'en 1830, il ne cesse de prendre des commandements pour les campagnes annuelles de pêche à Terre-Neuve. D'août 1815 à avril 1816, il dirige *l'Union*, puis pendant sept voyages, d'avril 1816 à novembre 1822, *la Marie*. D'avril 1824 à avril 1825, il mène *le Saint-Jean* sur lequel il repart deux semaines plus tard pour la nouvelle campagne, 1825-1826. N'attendant pas la fin de la pêche, et laissant le soin à un autre capitaine d'aller vendre la morue à Marseille, il quitte Terre-Neuve sur *la Marie* pour rentrer directement à Granville le 17 octobre 1825. Il obtient trois jours plus tard un permis pour aller « pour affaires », successivement à Nantes, Morlaix, Brest et Lorient. Il reprend ensuite, pour les saisons 1826 et 1827, son poste sur *le Saint-Jean*. De la fin 1827 au début mars 1829, il est capitaine au grand cabotage sur *l'Adélaïde*, et pour ses derniers commandements, de la mi-mars 1829 à juillet 1830, on le trouve sur *la Virginie*, toujours au grand cabotage. Il est cette même année 1830 proposé à la demi-solde.

¹ Le musée du Vieux Granville conserve (Inv. 2003.65.4) un reçu d'une part d'action sur *la Vengeance*, qui fait état d'une course que nous n'avons pu retrouver, sous le commandement d'un capitaine Degand (?) entre février et mars 1799.

² L'état de ses services est daté du 27 messidor an 11 (16 juillet 1803) et les registres de matricules sont muets pour les années 1803-1807.

Annexe 2

Histoire du port de Granville en images

La construction du port : une longue histoire...

Une histoire qui témoigne, depuis plus de quatre siècles, du courage, de l'obstination et de l'esprit d'entreprendre de générations de Granvillais.

Au départ, sur les cartes anciennes, on peut observer un simple havre que bornent deux avancées rocheuses : le Roc au nord, la Roche Gautier au sud. Rien ne protège alors cette rade des mauvais vents et des tempêtes.

Pourtant, dès le XVI^e siècle, les marins granvillais sillonnent les mers.

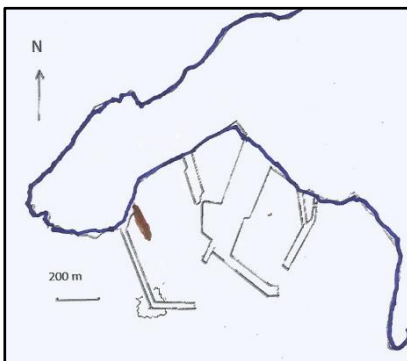
Voici, racontées en images, les différentes étapes de la construction du port de Granville.

Ce survol rapide ne permet évidemment pas de raconter, pour chacune d'entre elles, ce qu'il en a coûté d'obstacles à surmonter, de drames et de déceptions et ce que chaque étape a requis d'énergie, de volonté, de persévérance et parfois de malice...

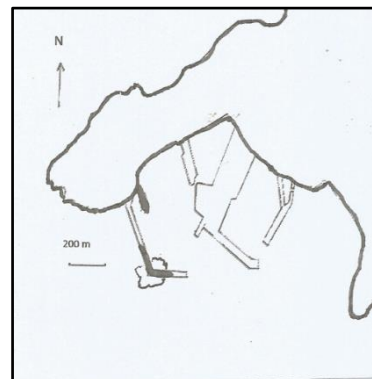
Nous verrons qu'entre le règne de François 1^{er} et aujourd'hui, l'énergie déployée par les Granvillais pour développer leur port est demeurée constante : sécuriser son accès, protéger les navires qui s'y trouvent et accompagner les changements en réalisant des infrastructures adaptées.

Chacune des étapes est ici représentée par des traits noirs sur un fond de carte correspondant à la situation actuelle.

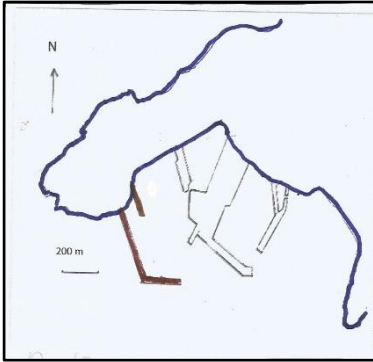
Les grandes étapes



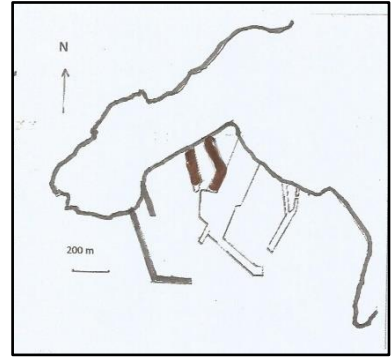
Étape 1. La première jetée
sous François 1^{er} autour de 1530



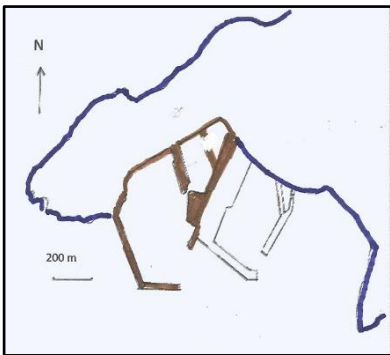
Étape 2. Le Môle
sous Louis XV et Louis XVI
entre 1750 et 1784



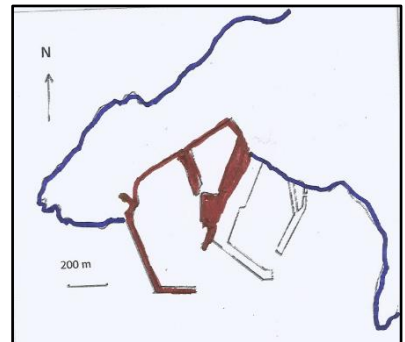
Étape 3. La Grande Jetée
sous la Restauration
et la Monarchie de Juillet
entre 1830 et 1848



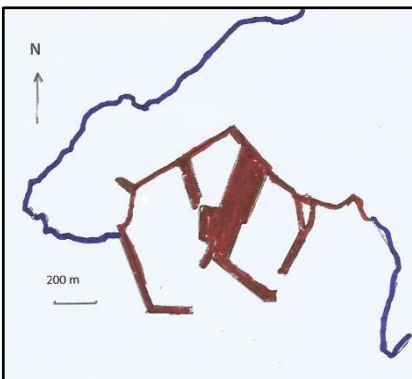
Étape 4. Le premier bassin à flot
sous le Second Empire
entre 1851 et 1870



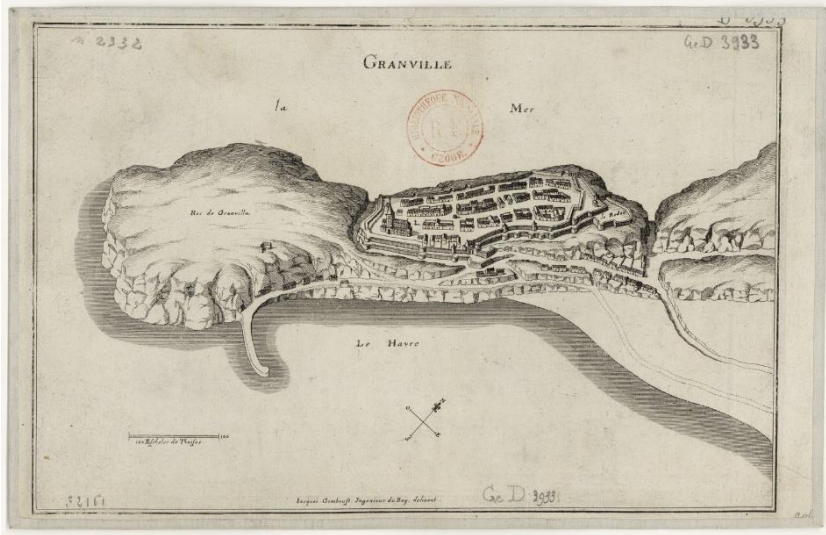
Étape 5. Deuxième bassin à flot
sous la Troisième République
entre 1871 1914



Étape 6. Réunion des deux bassins
sous la Troisième République
entre 1914 et 1939



Étape 7. Le Hérel
(Port de Plaisance)
à partir de 1970



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Dessin de Jacques Gomboust (1630)



Sur cette photo ancienne, on voit que la première jetée était reliée au quai par une passerelle en bois.

Collection Philippe Letouzey

La première jetée est construite autour de 1530 sous François 1^{er}

Ce sont les habitants eux-mêmes qui entreprennent de construire, de leurs propres mains, cette première jetée. Elle mesure 148 m de long, 10 m de haut et 1 m de large. « Bâtie en pierres sèches, elle était composée de blocs de granit lancés au hasard, empilés les uns sur les autres et comprimés avec des coins en bois. De fortes pièces en bois implantées du côté intérieur, contre la paroi, servaient à l’amarrage des bateaux tout en empêchant ceux-ci de porter contre la muraille »¹

Construite vers 1530, elle ne disparaîtra qu’en 1889, sous la pioche des démolisseurs.



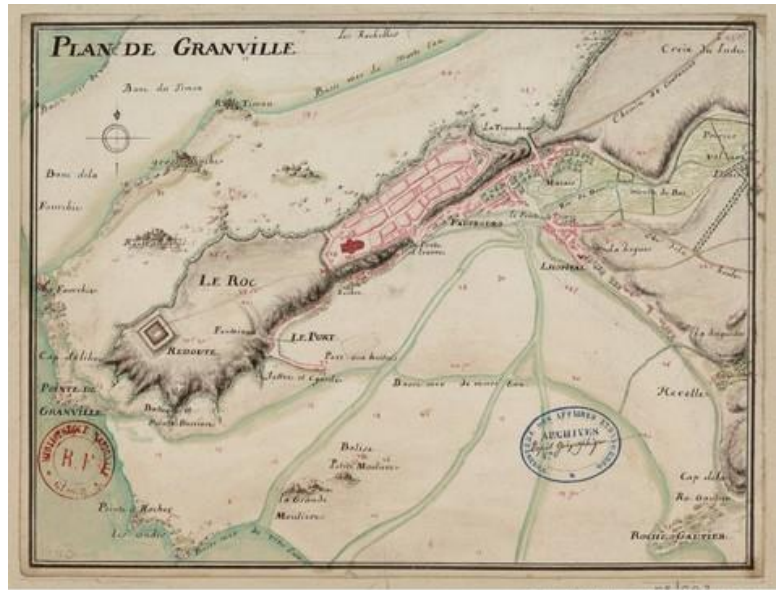
Le départ de la première jetée se situait au niveau des numéros 5 et 7 de l'actuelle rue du Port

¹ Charles de la Morandière, *Histoire de Granville*.

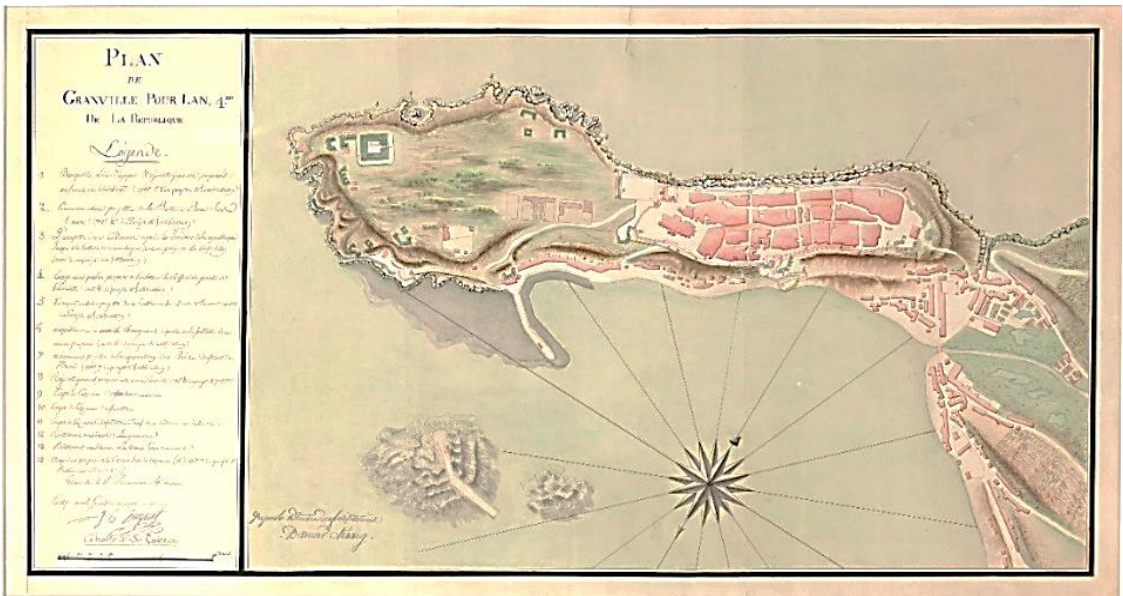
Entre 1750 et 1784, l'aventure du Môle à partir du banc rocheux des *Petites Moulières*, (sous Louis XV et Louis XVI)

Ces plans anciens permettent de réaliser ce que fut la construction du Môle dont l'histoire est racontée en détail dans le premier chapitre de cet ouvrage.

Plan
de Paul Mangin
1745



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Plan de Granville pour l'an 4 de la République
plan manuscrit, réhaussé à l'aquarelle, 1796 –C36
Médiathèque Charles de la Morandière Granville

À l'extrémité du môle, le bâtiment du corps de garde

C'est à l'extrémité du môle qu'est construit le bâtiment du corps de garde, l'un des soixante-dix postes de guet voulus par Louis XV pour la surveillance des côtes.

Les corps de garde, dépendent de capitaineries organisées en 1705 tout au long des côtes. Celles de la Manche comportent treize capitaineries et soixante-dix corps de garde. Les capitaineries furent supprimées en 1778.

Dans le port de Granville, le bâtiment du corps de garde et ses anciennes latrines sont toujours là ; datés du XVIII^e siècle, ces vestiges du passé sont protégés au titre des Monuments historiques depuis 1987.



Le bâtiment du corps de garde



Les latrines

Enfin... la Grande Jetée, entre 1815 et 1848, sous la Restauration et la Monarchie de Juillet

Après une longue période de guerre, la paix revient avec l'avènement de Louis XVIII ; l'activité commerciale du port peut reprendre et de nouveaux aménagements sont entrepris.

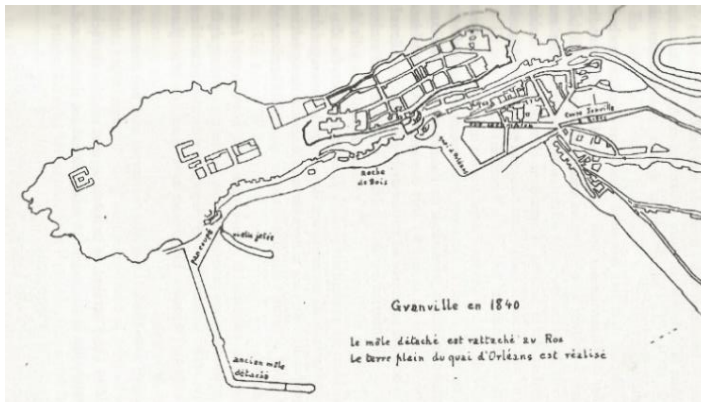
C'est ainsi que se concrétise un vieil et ambitieux projet¹ consistant à relier le Môle au Roc.

La décision est approuvée en 1822, les travaux commencent l'année suivante. Ils vont s'étendre sur une dizaine d'années, entre 1823 et 1833. La réception définitive se fait en 1835.

À l'entrée du port, se trouvait encore un dangereux banc rocheux, celui des *Grandes Moulières*². Il avait causé la perte de nombreux navires.

Entre 1833 et 1841, le dérasement de ce banc rocheux permet de prolonger la jetée vers l'est, de quatre-vingts mètres. Ces travaux portent ainsi la grande jetée à une longueur totale de cinq-cents mètres.

D'autres travaux sont entrepris comme la construction d'une cale de descente vers la mer pour faciliter le sauvetage en mer.



Le port de Granville en 1840

Source : *Histoire de Granville* de Charles de la Morandière

¹ Ce projet couvait depuis longtemps. En 1786, Georges Pléville Le Pelley, alors capitaine du port de Marseille, en visite à Granville, avait préconisé cette solution pour permettre le développement du port et la véritable sécurisation des bateaux qui s'y trouvent.

² Rappelons que le banc rocheux des *Petites Moulières* avait été utilisé comme fondement dans la construction du môle.



La Grande Jetée, aujourd'hui, vue du Rempart du Midi

1828, sur le Roc, phare du Cap Lihou

Situé à la pointe du Roc, les travaux commencent le 7 décembre 1826. Le phare est mis en service le 1^{er} novembre 1828.

Le phare du Cap Lihou, d'une hauteur de 16 m, domine la mer de 52 mètres.

Depuis 2009, il est protégé au titre des Monuments historiques



Le phare du Cap Lihou

1832, phare de la Grande Jetée

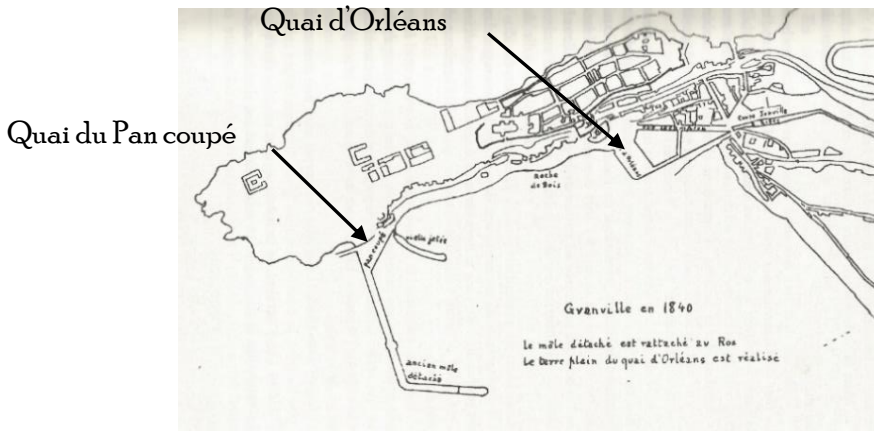


Le phare de la Grande Jetée

Le phare construit à l'extrémité de la Grande Jetée, mis en service en 1832, sera remplacé plus tard par le feu rouge qui marque aujourd'hui l'entrée du port.

De 1841 à 1848, sous le règne de Louis-Philippe aménagement des quais

Il porte sur deux quais : le quai dit du Pan coupé, au départ de la Grande Jetée, et le quai d'Orléans où est accosté le *Marité* dont nous reparlerons plus loin.



1848, phare de Chausey

La construction du phare de Chausey commence en 1846, il est livré le 27 mai 1848. Sa hauteur est de 19 mètres. Il domine la mer de 37 mètres.



Mouillage à Port Marie

Félicie de Laborderie
Acrylique sur carte marine, 40x50 cm, 2021

1848-1870

Seconde République et Second Empire

En 1833, Louis-Philippe, en visite officielle à Granville avait approuvé le projet de construction d'un bassin à flot, une étape capitale pour la survie économique du port.

En effet, quand on sait que, dans la baie du Mont-Saint-Michel, les marées sont les plus grandes d'Europe, imaginez maintenant un port qui depuis des siècles voit tous ses bateaux échoués à chaque marée basse...

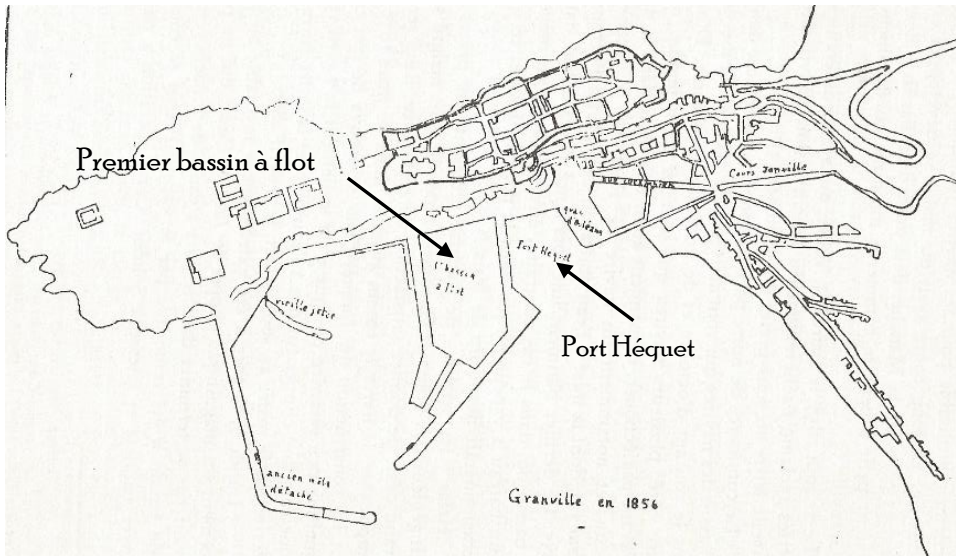
En 1845, le plan d'un bassin à flot avec écluse est finalement approuvé par Louis-Philippe mais c'est un chantier colossal, long et coûteux qui ne verra son achèvement que sous le Second Empire.

Premier bassin à flot 1847-1856

Le programme des travaux de réalisation du bassin à flot avait été accepté en 1845 mais c'est en 1847 que débute véritablement ce chantier considérable.

Le plan prévoit que ce bassin de 3 ha laisse, entre son quai et le quai d'Orléans, un espace vide, destiné aux barques de pêche, le port Héquet.

Ce premier bassin à flot, tant attendu, ne sera finalement ouvert au commerce que sous le Second Empire, en 1856.



Granville en 1854

Source *Histoire de Granville* de Charles de la Morandière

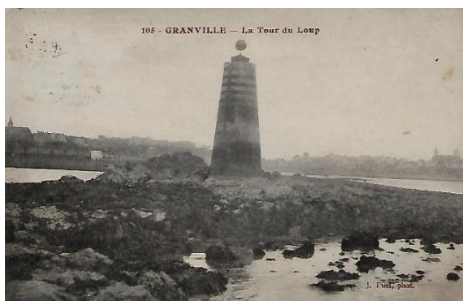
1856, construction de la jetée sud



Photo prise entre 1856 et 1865, c'est-à-dire après la construction de la jetée sud mais avant la construction du deuxième bassin puisque l'anse Héquet est encore, à l'époque, ouverte sur la mer.
Source : Festival des Voiles de Travail, Granville, 2021

1862, balise du Loup

La tour du Loup, de 24 mètres de haut, fut achevée en 1862. Son feu est visible jusqu'à 11 miles, soit 18 kilomètres.



Le Loup

Dès 1865, avec la création de la Société Centrale des Naufrages, le port de Granville est doté d'un canot de sauvetage, ce qui fait de la station de Granville, une des plus anciennes stations de sauvetage du littoral des mers de la Manche et du Nord. En 1867, les Ponts et Chaussées lui construisent un abri.

1870-1914 Troisième République

Un deuxième bassin à flot

Le décret d'approbation de construction d'un deuxième bassin à flot date de septembre 1868, mais la guerre de 1870 ne permet pas de poursuivre ce chantier. C'est finalement le 7 octobre 1873 que se fait la réception des travaux.



Une cale de radoub

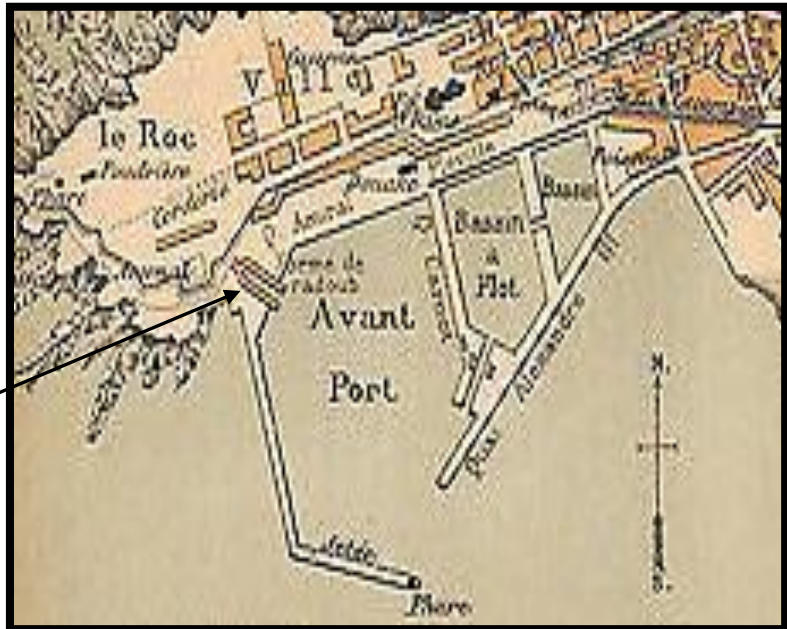
La Chambre de Commerce attendait depuis longtemps une cale de radoub pour la mise au sec et la réparation des navires. Le projet est finalement adopté en juillet 1880. Les travaux sont achevés en 1888.

La porte-écluse détruite pendant la Seconde Guerre mondiale ne sera jamais remplacée, la cale de radoub n'est plus utilisée pour la réparation des navires.

Depuis le 28 mars 2008, la cale de radoub est protégée au titre des Monuments historiques.



La cale de radoub
aujourd'hui



La cale
de radoub.

Pour le secours en mer

En 1875, est construit un nouvel abri pour le canot de sauvetage avec une cale de lancement qui sera opérationnelle au début du XX^e siècle.

1914-1939

Les deux bassins à flot sont réunis en un seul



Il s'agit encore d'un chantier considérable qui donne au bassin à flot une superficie de 4,80 ha.

Les travaux durent deux ans, de 1922 à 1924.

Fait étonnant, ils sont réalisés en grande partie par des soldats russes.

Revenons sur ce curieux point d'histoire.

En 1920, les bolchéviques sont au pouvoir en Russie. Après de durs combats, l'armée d'opposition dite *Armée blanche*, sous le commandement du Général Wrangel, mise en déroute, fuit par la Turquie.

Une partie de cette armée défaite se réfugie en France. C'est ainsi qu'on retrouve des soldats russes, en corps constitués, travaillant sur l'important chantier entrepris dans le port de Granville.

Ils seront suivis de travailleurs italiens, puis polonais.

Seconde Guerre mondiale 1939-1945

Le Roc, poste de défense avancé

Le port est investi par l'armée d'occupation.

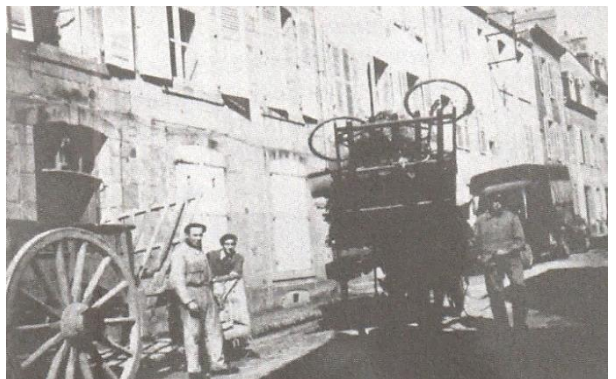
Le Roc est mis en situation de défense en prévision d'un débarquement allié : il se couvre de blockhaus et de postes de tir, le phare est caché sous des bâches.



Un vestige encore visible aujourd'hui

En 1943, ordre d'évacuation de la Haute Ville

Fait assez rare sur l'ensemble de la France occupée, les autorités allemandes décident à Granville l'évacuation des habitants de la Haute Ville. L'ordre est donné le 12 mars pour un départ avant le 1^{er} avril¹...



Évacuation de l'habitation
située 61 rue Saint-Jean

¹ À Cherbourg, également, un mois plus tard, le 10 avril 1943, les autorités allemandes imposent l'évacuation partielle de la ville.

Départ de l'armée allemande, le port est inutilisable

En juillet 1944, à l'approche de l'armée américaine, les troupes allemandes détruisent les installations portuaires.

Lorsqu'elles quittent Granville dans la nuit du 30 au 31 juillet 1944, le port a subi de grands dégâts : il est totalement inutilisable.



De larges brèches sont ouvertes dans les jetées ouest et sud, les portes de l'écluse sont détruites, les grues ont été précipitées dans le bassin à flot, un navire gît dans l'avant-port...



Les travaux de déblaiement commencent dès les premiers jours d'août. La priorité est de combler les brèches faites dans les jetées et de construire une nouvelle écluse.

Grâce à une rapide remise en état par le Génie de l'armée américaine, Granville peut redevenir, au sortir de la guerre, le port charbonnier qu'il était devenu après le déclin de la pêche à la morue. Dès le mois de septembre 1944, il accueille à nouveau les cargaisons venant d'Angleterre.



Carte : Les îles anglo-normandes, la baie du Mont Saint-Michel et le Cotentin

Source : Normandie 8 mars 1945, *L'incroyable raid allemand sur Granville*

Jean-Charles Stasi, Editions Heimdal, 2015.

Le 8 mars 1945, raid allemand sur Granville !

Nous sommes presque un an après le débarquement ; voici plus de six mois que Paris est à nouveau capitale de la France¹. Certes la guerre n'est pas finie, mais elle se déroule en Allemagne, loin de Granville, sauf que...

Dans la nuit du 8 au 9 mars 1945, un peu après minuit, des obus tombent sur la ville, une canonnade fait rage autour du phare sur le Roc, des coups de feu réveillent la population. Dans le port, des dockers sont en train de décharger, avec l'aide de quatre-vingt prisonniers allemands, quatre navires qui doivent appareiller à marée haute, prévue à 1 h 58. Ils doivent cesser brutalement leur travail : les dockers rentrent vite chez eux, les prisonniers allemands rejoignent leur camp à Saint-Nicolas.

C'est une attaque de la *Krieg marine* ! Une flottille de douze bâtiments de guerre, avec près de deux cents hommes, surgit de la nuit. Un détachement d'une vingtaine de soldats débarque sur la plage devant le Casino, ayant pour mission de neutraliser les officiers américains logeant au Normandy et à l'Hôtel des Bains. Un officier est tué, cinq sont capturés et embarqués, certains en pyjama, ainsi que sept officiers britanniques. Parallèlement une force de cent cinquante hommes s'empare d'un cargo chargé de cent douze tonnes de charbon et saborde quatre autres bateaux. Pendant le même temps un groupe se répand dans la ville et pille des magasins, n'hésitant pas à abattre des civils curieux : six seront tués. Les Allemands libèrent et ramènent avec eux une soixantaine de leurs compatriotes prisonniers de guerre travaillant sur le port.

Surprise totale et succès pour ce raid audacieux, venu des îles anglo-normandes, où depuis dix mois les troupes allemandes (trente mille hommes) vivaient en autarcie, sans approvisionnement en vivres comme en énergie, (ni pétrole, ni charbon) ... Depuis le débarquement en effet, les armées alliées avaient pour priorité de foncer sur Berlin en ignorant la garnison de Guernesey... Churchill avait même dit qu'il y avait là *trente mille prisonniers de guerre qui se gardaient eux-mêmes sans qu'on ait à les loger et les nourrir* ! Les Allemands occupant les îles anglo-normandes ne supportaient plus un isolement qui les privait de tout ravitaillement. Ils seront félicités, de loin, par le *Führer*.

Cela ne modifie pas leur sort. Deux mois exactement après ce raid, le 9 mai 1945, la *Royal Navy* entre à Saint Peter Port, et le *General major* commandant la garnison de Guernesey signe sa reddition.

¹ Strasbourg est libérée le 23 novembre 1944.



L'ancien abri du canot de sauvetage

Le bâtiment historique du corps de garde

Aujourd'hui, est toujours visible, à l'extrémité de la Grande Jetée, l'abri reconstruit en 1948, par les Hospitaliers Sauveteurs Bretons pour le canot de sauvetage. Le *Commandant Yvon* est maintenant amarré à quai dans le port de plaisance.

Des grands travaux depuis 1970

D'importants travaux ont été réalisés depuis 1970 comme le port du Hérél, le Centre Régional de Nautisme de Granville ou le *Village Marité* accompagnant les activités du voilier le *Marité*.

Ainsi, la longue histoire du port de pêche de Granville, s'enrichit de nouvelles pages, en devenant aussi un grand port de plaisance.

L'avant-port a cependant gardé tout son charme...



L'avant-port, vu depuis la Grande Jetée, à marée basse,





Le chantier naval
Été 2022



Le feu du Loup

Le rocher de Fourchy
sur lequel était installée
une corne de brume dont on
a arrêté le fonctionnement
en 1996



Le *Marité* part pour les îles Chausey



Le *Marité* en partance pour les îles Chausey

Construit en 1921 à Fécamp, le *Marité* a fait sa première campagne de pêche à Terre-Neuve en 1924. Après une vie riche d'aventures, il est laissé à l'abandon.

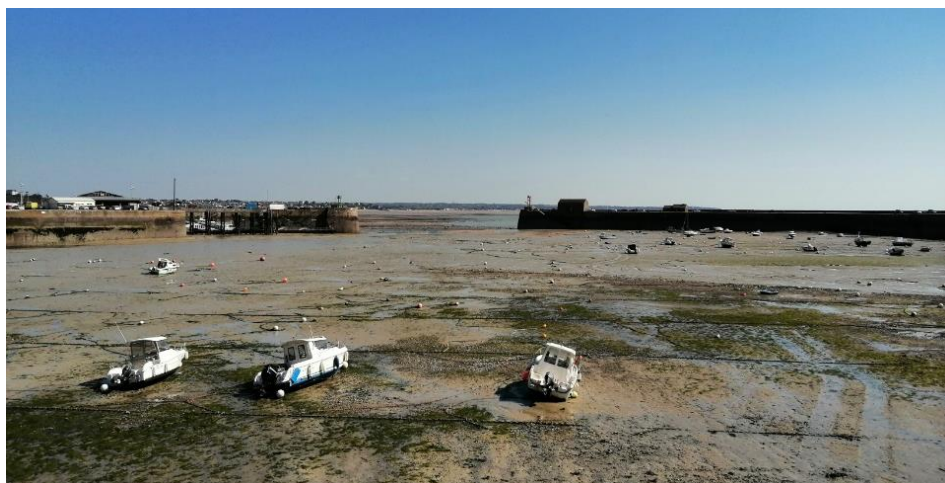
En 2004, sa rénovation est entreprise grâce à un regroupement de diverses instances au niveau local, départemental et régional.

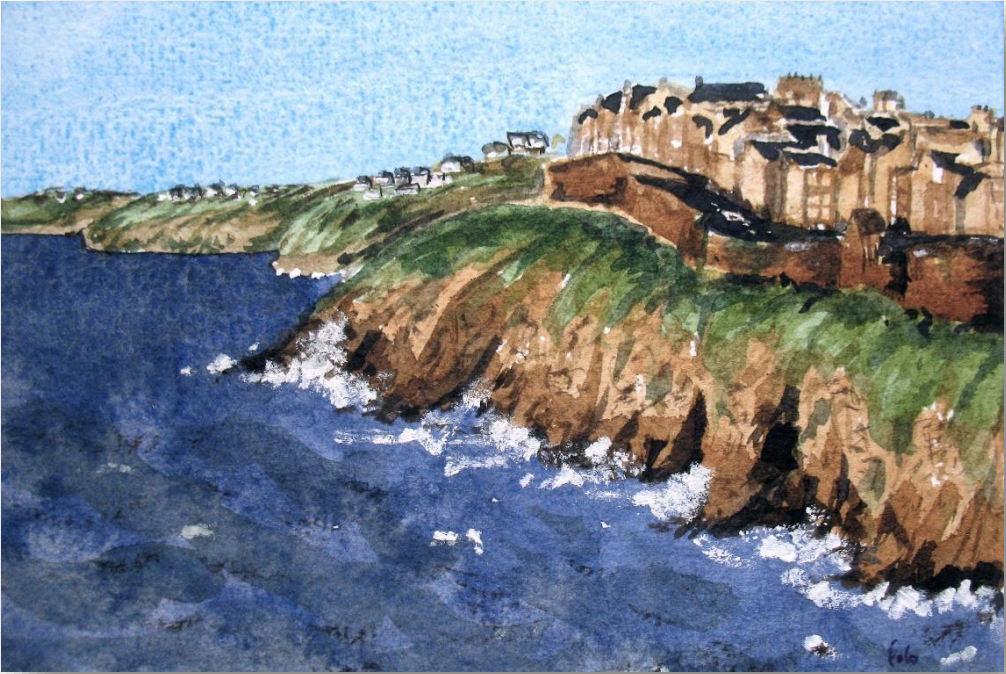
Il entre alors dans l'univers des vieux gréements.

Son port d'attache sera Granville. Le 30 juin 2012, une bénédiction par Mgr Lalanne, évêque de Coutances, marque l'achèvement des travaux de sa rénovation.

Ce magnifique trois-mâts, long de 47 m, large de 8 m, fait désormais partie du paysage granvillais. Il propose des sorties en mer rappelant ainsi la longue histoire des *voiles de travail*, et donne maintenant à beaucoup le plaisir de découvrir l'univers ineffable de la navigation à voiles.

Deux visages de l'avant-port





La Haute Ville

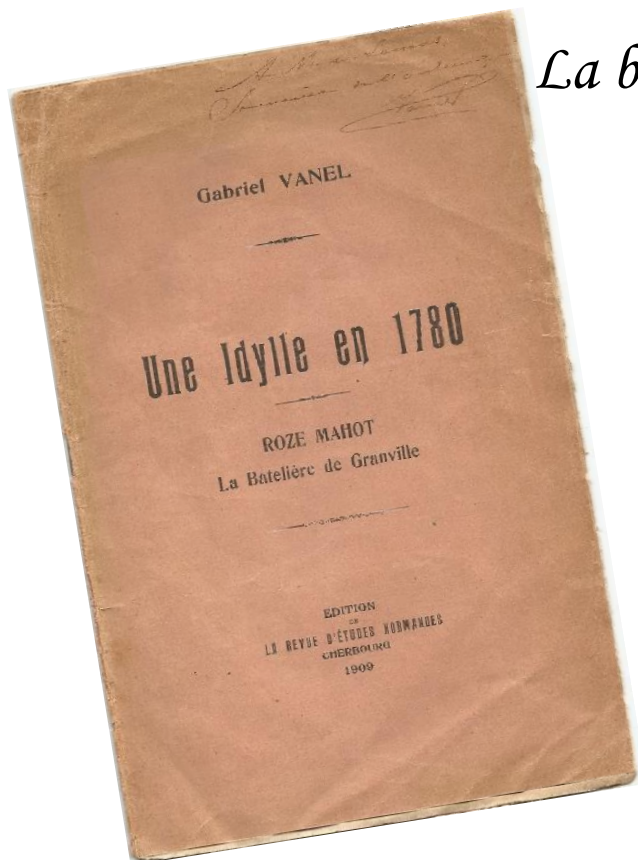
Félicie de Laborderie
Aquarelle, 10x15 cm, 2010

Annexe 3

Une idylle en 1780

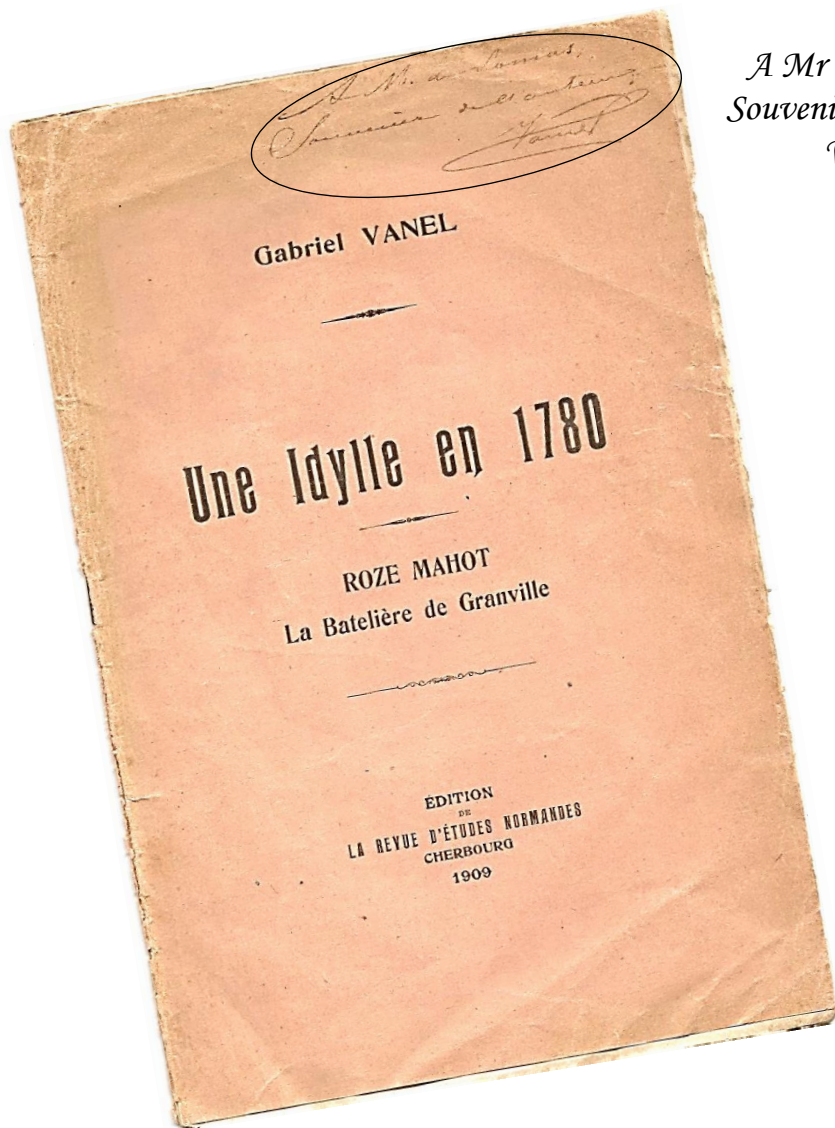
Roze Mahot

La batelière de Granville



L'ouvrage de Gabriel Vanel fut édité à Cherbourg
en 1909, par LA REVUE D'ÉTUDES NORMANDES

Cet exemplaire a été dédié à Louis de Lomas



*A Mr de Lomas,
Souvenir de l'auteur
Vanel*

On peut lire, sur la page de couverture, la dédicace faite par l'auteur à Louis de Lomas, parent de la famille Le Bouffy résidant à Saint-Nicolas-près-Granville dans le manoir de *la Horie*, témoignage d'une fameuse prise de la guerre de course¹.

¹ Cf. la capture du *Warren Hastings* dans l'Océan Indien p. 195.

Une Idylle en 1780

Roze Mahot, la batelière de Granville

Un acte d'héroïsme, terminé par une idylle, tel est le fait peu banal qui se passa à Granville, au mois d'août 1780.

S'il y a beau temps que les rois n'épousent plus des bergères, il est assez rare aussi de voir, dans les circonstances que nous allons rapporter, un soldat reconnaissant épouser une héroïque batelière.

Le fait n'est pas inconnu; mais les quelques lignes que les écrivains de Granville consacrent à ce trait de courage, le racontent si brièvement qu'un exposé plus complet ne sera pas hors de propos.

Ce qui nous permet même de présenter ce trait avec un nouvel intérêt, c'est que nous avons retrouvé, aux archives du Calvados, la correspondance de l'Intendant Esmangart, (1) avec le ministre Necker, au sujet de cet épisode. Son rapport entre dans des détails que l'on chercherait vainement ailleurs, et qui sont restés inédits.

Donc, en l'an de grâce 1780, vivait à Granville une brave fille de 24 ans, Roze Mahot, qui avait à sa charge sa mère, âgée et infirme, dont elle était le seul soutien. Les temps étaient durs; la guerre avait paralysé le commerce, et la misère se faisait souvent sentir dans l'humble chaumière. Cette fille, d'une piété exemplaire et d'une conduite irréprochable, cherchait à procurer à sa mère quelque adoucissement à leur triste situation, mais son travail ordinaire lui rapportait fort peu et ses efforts ne parvenaient pas à mettre un peu d'aisance dans le pauvre ménage.

Une occasion s'offrit qui pouvait améliorer son sort. Roze Mahot n'hésita pas et se mit courageusement à l'œuvre. Elle fit réparer le bateau qui avait servi jadis à son père, mort au service du Roi, et devint batelière, métier dur et périlleux, peu fait pour les femmes. Confiante en la Providence, elle ne craignit pas d'affronter la mer et les dangers qu'on y peut courir.

Seule dans sa barque, avec un mousse qui l'aidait à la manœuvrer, elle faisait un service régulier entre une jetée en construction et le port de Granville; transportant des hommes et des matériaux, quand

(1) Esmangart (Charles-François), chevalier, seigneur des Bordes, de Feyne, Pierrefeu et autres lieux, avait été installé à Caen, le 21 octobre 1775. Il succédait au baron Orceau de Fontette, et il fut remplacé, en 1783, par Charles-Henry de Feydeau, marquis de Brou, dont le père avait été Intendant à Rouen.

UNE IDYLLE EN 1780

arriva l'incident qui devait attirer sur elle la bienveillance des pouvoirs publics et l'attention de Louis XVI.

Nous laissons ici la parole à l'Intendant Esmangart. Averti de l'acte d'héroïsme de cette fille, il avait voulu aller lui-même à Granville constater la véracité du fait et il avait procédé, sur place, à une enquête toute à l'avantage de Roze Mahot. Cette lettre est écrite de l'Abbaye de Montebourg, où l'Intendant s'était rendu en quittant Granville. Elle est adressée à M. Necker (1) et porte la date du 19 octobre 1780.

« Monsieur,

Vous avez peut-être entendu parler d'un trait de générosité et je pourrais dire d'héroïsme, arrivé depuis peu à Granville. Quelques journaux en ont fait mention. Il m'a paru intéressant d'en constater l'authenticité. Voici, Monsieur, des détails sur l'exactitude desquels vous pouvez compter. Je les ai vérifiés moi-même pendant le séjour que je viens de faire à Granville, dans le cours de ma tournée.

Roze Mahot, fille d'un matelot, mort au service du Roi, se trouvait, à l'âge de 23 ans, chargée de pourvoir seule, par son travail, à la subsistance d'une mère âgée et très infirme. Les moyens ordinaires ne lui procuraient que des ressources insuffisantes et précaires. Le commerce de Granville est presque nul pendant la guerre.

Elle crut qu'en se livrant au pénible métier de matelot, elle gagnerait davantage et qu'elle serait en état de procurer plus de secours à sa mère. Cette fille est d'une santé robuste, que l'habitude du travail a encore fortifiée. Familiarisée bientôt avec un élément qui souvent effraye les hommes même, elle intéressa à son sort tous ceux qui eurent connaissance de sa résolution généreuse et des motifs louables qui le lui dictaient.

Il se fait, à quelque distance de Granville et d'après des plans approuvés au Conseil, un assez grand ouvrage. C'est un môle avancé dans la mer. Il est destiné à mettre le port à l'abri des coups de vent.

Roze Mahot, déjà connue pour son courage et pour sa force, demanda, et obtint sans peine de conduire la chaloupe qui est destinée à porter en mer les ouvriers et les différentes personnes qui se ren-

(1) Necker (Jacques), ministre de Louis XVI, était né à Genève en 1732. Il se fit connaître de bonne heure en France, par sa compétence en matières financières, et fut appelé à la Direction générale des Finances, en 1777. Il signala son passage par de nombreuses réformes, mais dut se retirer en 1781, devant les intrigues de la Cour. Rappelé en 1783, on connaît son rôle au début des États Généraux. Demissionnaire en 1790, il se retira en Suisse, à Coppet, où il mourut en 1804.

dent sans cesse sur le môle. Seule avec son mousse, elle s'acquitta de ce service qui lui procurait 76 livres par mois. Avec ce secours, elle soutint les jours de sa mère, pourvut à sa subsistance, et elles vivaient toutes les deux moins malheureuses. La conduite de cette fille était irréprochable ; sa figure est bien. Sa sagesse la rendit encore plus intéressante. Les choses étaient en cet état, lorsqu'un événement assez extraordinaire la fit connaître plus avantageusement encore.

Les soldats de la garnison de Granville, pendant les chaleurs de l'été, se baignent dans la mer. Pierre Jeanne, (1) soldat du régiment de Berwick, vers la fin du mois d'août dernier, après s'être baigné près du port, s'était hasardé plus loin que ses camarades. Le vent s'était élevé ; le temps était devenu mauvais et la mer très agitée. Enfin, il n'avait pu regagner le bord.

Pendant que cela se passait, Roze Mahot était occupée à ramener dans sa chaloupe, du môle à terre, une trentaine de personnes.

Elle entendit les cris du soldat qui se noyait et, contre le gré des passagers qu'elle avait dans sa chaloupe et qui étaient effrayés du mauvais temps, elle la dirige vers lui. Mais elle n'y peut parvenir assez promptement. Il avait disparu englouti par les flots. Cette fille pleine de courage, ne désespère pas de le sauver. A force de rames elle vole vers l'endroit où elle soupçonne pouvoir le trouver, et, après de vains efforts, elle parvient au moyen d'un croc qui sert à accrocher les chaloupes aux rochers dont le rivage est hérissé, à l'amener sur la surface de l'eau.

Mais l'homme paraissait mort et ne pouvait se prêter à aucun des secours qu'on cherchait à lui donner. Les flots étaient tellement agités et la chaloupe était tellement remplie, qu'il ne fut pas possible de retirer entièrement le cadavre de la mer. Tout ce qu'on put faire fut que deux personnes le soutinssent hors de l'eau par dessous les bras. On le conduisit ainsi jusqu'au rivage.

Le chirurgien du régiment de Berwick se trouva, par bonheur, à cet instant sur le port. Aussitôt il lui administra les remèdes propres à sa situation. Ils produisirent des effets heureux et prompts, et il fut au bout de peu de temps, rendu à la vie.

(1) M. Guidéou, dans sa *Notice* sur Granville où il signale le trait de courage de Roze Mahot, donne au soldat en question le nom de *Ternisien*. Nous pensons cependant que l'intendant Esmangart a dû connaître exactement le nom de son protégé et qui, s'il y a une erreur, ce n'est pas lui qui l'a faite.

UNE IDYLLE EN 1780

Il ne tarda pas à être instruit par tous ses camarades et par le public, qu'il devait la vie aux efforts périlleux de Roze Mahot. Il demanda à voir sa bienfaitrice. Ils ne se connaissaient pas. Cette fille, comme je l'ai déjà dit, est d'une assez belle figure. Le soldat est jeune, grand et bien fait. La reconnaissance a peut-être été le premier sentiment qu'il ait éprouvé, mais elle n'a pas tardé à faire place à un autre sentiment plus vif et plus doux. Enfin ils se sont aimés. Mais la fille, toujours sage, a refusé les vœux de son amant, à moins qu'il ne consentit à partager avec elle, en qualité d'époux, les soins qu'elle rendait à sa mère.

Cette condition, loin de ralentir les vœux du soldat ne les a rendus que plus vifs. La difficulté était d'obtenir la permission du régiment. Vous savez, Monsieur, qu'on n'aime pas que les soldats se marient et qu'on a raison de ne pas rendre ces permissions trop fréquentes.

Cependant l'Etat-Major du régiment de Berwick, touché de la position de ces deux jeunes gens, donnait les mains à leur union et permettait même que la femme suivit son mari dans les différentes garnisons où il pourrait être envoyé. Cette grâce était beaucoup sans doute, de la part du corps, mais elle ne pouvait satisfaire Roze Mahot, ni la déterminer. Un intérêt respectable l'arrêtait. Elle ne pouvait se résoudre à abandonner sa mère qui ne subsiste que par ses soins.

Elle consentait à se marier, elle le désirait même, mais elle demandait qu'on accordât à son amant son congé absolu. Elle se servait pour l'obtenir d'un argument pressant, auquel le Régiment eût voulu pouvoir se rendre. Elle disait que Pierre Jeanne lui appartenait; qu'il était mort, perdu pour le régiment, lorsqu'elle l'avait retiré des flots et que, s'il vivait encore, elle avait seule des droits sur ses jours, puisqu'ils étaient perdus sans son secours.

Toute cette histoire vraiment touchante, avait intéressé différentes personnes. On m'en avait demandé les principales circonstances, mais je désirais vérifier les détails par moi-même et surtout savoir si la conduite de cette fille et les sentiments de ce soldat méritaient qu'on s'intéressât à leurs sort.

Je viens de passer deux jours à Granville. J'ai pris les informations les plus exactes. Elles sont on ne peut plus satisfaisantes. J'ai vu Roze Mahot et Pierre Jeanne; j'ai su des personnes les plus croyables de la ville que la fille avait toujours eu une conduite vertueuse et pour sa mère les soins les plus tendres. J'ai su des officiers de l'Etat-Major que ce soldat était un bon sujet, auquel il n'y a jamais

eu le moindre reproche à faire.

Ils m'ont paru, l'un et l'autre, avoir le plus grand désir de s'unir par les liens du mariage. J'ai même appris, à cet égard, des circonstances faites pour toucher encore davantage les âmes vertueuses. Roze Mahot, depuis qu'elle a connu les sentiments de Pierre Jeanne, a refusé de le recevoir dans sa chaumière. Elle ne l'habitait que pour soigner sa mère. Elle passe tout le reste du temps sur le port ou dans son bateau et elle avait défendu à son amant d'en approcher. Soumis à ses ordres, l'unique consolation de celui-ci était de passer tous les moments dont ses exercices lui laissaient la liberté de disposer, sur un terrain qui domine le port et, de là, de suivre des yeux Roze Mahot dans le bateau où elle lui avait sauvé la vie.

De tels sentiments méritaient d'être couronnés. La misère y mettait obstacle. Je n'ai pu me refuser au plaisir si doux de rendre heureux deux êtres sensibles. J'ai sollicité de l'Etat-Major le congé du soldat et il m'a été accordé pour la somme de 400 livres que j'ai fait remettre à la caisse du Régiment. J'ai pourvu ensuite à peu de frais aux besoins les plus pressants de ce couple vertueux.

Le mariage se fera le plus tôt qu'il sera possible. Pierre Jeanne est bon menuisier. Il se fixera à Granville et y gagnera sa vie.

Les officiers municipaux m'ont demandé une permission que je leur ai volontiers accordée, celle de donner à Roze Mahot une petite somme qui lui servira de dot. Il ne doit naître d'une union formée sous de tels auspices que des citoyens vertueux, de bons soldats, de bons matelots ou d'honnêtes filles. C'est la richesse la plus précieuse d'un Etat.

Si le récit que je viens de mettre sous vos yeux, Monsieur, vous paraît digne d'intéresser la bonté du Roi, quelques nouveaux bienfaits, répandus sur ces deux êtres prêts à s'unir, ne peuvent qu'élever leurs âmes et rendre plus que jamais chers à ses peuples les bienfaits et les soins paternels de Sa Majesté. Elle se plaît à récompenser, dans la classe même la plus éloignée de ses regards, tout ce qui porte l'empreinte de l'honnêteté, de la vertu et du dévouement.

L'occasion ne fut jamais plus belle.

Je suis, etc.,

ESMANGART »

Cette lettre, où la phraséologie à la Jean-Jacques mettait en jeu tous les ressorts en usage à cette époque, et cette fois, disons-le hautement, pour une cause justement honorable, eut tout l'effet auquel

on pouvait s'attendre. Ce drame à la Paul et Virginie, bien avant le roman de Bernardin de Saint-Pierre, émut les âmes sensibles, (Dieu sait qu'elles l'étaient alors !) et sut intéresser à la cause des futurs époux le ministre Necker et le Roi lui-même.

Louis XVI voulut qu'un secours fût remis de sa part à Roze Mahot et que l'Intendant favorisât de tout son pouvoir l'établissement des jeunes gens. On en parla à la Cour, et, dans ce temps de moutons à rubans roses et de bergères à houlettes fleuries, les noms de Roze Mahot et de Pierre Jeanne eurent leur heure de célébrité.

Tout marchait donc à souhait, et rien ne s'opposait plus à la cérémonie qui devait couronner des nœuds si doux, comme on disait naguère.

La ville de Granville ne voulut pas demeurer en reste de générosité. Ses finances étaient obérées et sa situation peu prospère ; aussi ne put elle offrir au jeune ménage qu'une somme de deux cents livres. Mais elle y suppléa par des mesures encore plus avantageuses. La municipalité, dans une délibération, où était visé le trait de courage de Roze Mahot, accorda aux nouveaux époux et aux enfants qui naîtraient de leur mariage, le droit de bourgeoisie, avec l'exemption de tous les impôts et des contributions aux charges publiques.

Du reste, les secours et les offrandes ne manquaient pas. Des citoyens généreux écrivaient à l'Intendant pour s'informer de la situation des jeunes gens. Nous ne citerons qu'une de ces lettres qui fera juger des autres. Elle était adressée à M. Esmangart par M. de Ligny de Saint-Romain.

« Monsieur,

Une personne bienfaisante désirerait avoir des éclaircissements certains sur ce que renferme la feuille du *Journal de Paris*, que j'ai l'honneur de vous envoyer, au sujet d'une fille de Granville qui est batelière.

J'ai cru que vous me pardonneriez la liberté que je prends de vous les demander, s'agissant d'une bonne œuvre qu'on ne veut cependant faire qu'en connaissance de cause.

Je profite avec empressement de cette occasion pour vous renouveler les assurances du très respectueux attachement avec lequel, etc... »

Et M. de Saint-Romain envoya son offrande.

On voit que la presse elle-même s'était emparée de l'incident et en avait répandu la nouvelle. Grâce à toutes ces générosités, le ména-

ge fut rapidement monté. Il ne restait plus qu'à fixer la date de la cérémonie à laquelle le Régiment et la Ville voulaient participer.

Elle eut lieu le 19 décembre 1780, dans la vieille église de Notre-Dame. Le maire de Granville, M Yset, conduisit à l'autel Roze Mahot, accompagné des membres de l'Edilité et de l'Etat-Major du régiment de Berwick.

A la fin de la cérémonie, M. de Ryan, mestre de camp, colonel en second du régiment et commandant de la place, reconduisit la nouvelle mariée à son domicile et lui souhaita, ainsi qu'à son mari, bonheur et prospérité. La musique du régiment avec les tambours et les fifres, accompagna et suivit le cortège.

Telle est l'histoire de Roze Mahot et de Pierre Jeanne.

Il est toujours d'un bon exemple et d'un vrai réconfort, et point si banal que le prétendent certains, de voir récompenser le courage et honorer la vertu. Si cette histoire n'est pas neuve et peut avoir, heureusement pour l'humanité, de nombreuses analogies avec beaucoup d'autres du même genre, ce n'est pas une raison pour la laisser dormir dans la poussière des vieux cartons.

Comme dans les contes de fées, elle se termine à la satisfaction de tous et nous espérons qu'on put dire des jeunes époux, ainsi que des héros de notre bon Perrault, qu'ils vécurent de longs jours et qu'ils eurent beaucoup d'enfants.

Gabriel VANEL.



Mouillage à Chausey

Félicie de Laborderie

Acrylique sur carte marine, 70x50 cm, 2022

Remerciements

Je suis profondément reconnaissante à Anne Cahierre dont les travaux m'ont fourni les premières informations détaillées sur le parcours de Nicolas Antoine Girard et je la remercie de son appui.

Je remercie Monique Le Pelley Fonteny qui m'a transmis de précieuses informations familiales et m'a encouragée, dès mes premiers travaux.

Je remercie Michel Aumont pour ses conseils et l'intérêt qu'il a porté à cet ouvrage de mémoire familiale.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidée dans ma recherche d'archives et de documents :

Le personnel du *Service historique de la Marine de Cherbourg-Octeville*

Marlène Turgis, conservatrice du *Fonds patrimoine* de la Médiathèque de Granville

Benjamin Loesel, chargé de communication au *Musée de Fécamp (Les Pêcheries)*

Jacques Bénard, Président de l'association *Mémoire et Patrimoine des Terre-Neuvas*

Agnès Roux-Kiener, Présidente de la *Société d'archéologie, de littérature, sciences et arts d'Avranches, Mortain et Granville*

Patrick Courault, coauteur avec Jean-Charles Levesque de l'ouvrage *Granville, 400 ans de grande pêche*

Mesdames Hébert et Jalabert, conservatrices du *Musée d'Art et d'Histoire de Granville*

Jean Pierre Carli Président de la *Société Nationale de Sauvetage en Mer de Granville*

Adélie Urbani, assistante archiviste aux *Archives départementales d'Ille-et-Vilaine*

Thierry Duhamel et Michel Pausader, pour leur contribution aux recherches généalogiques.

Emmanuel Collignon, Philippe Luguy, Jeanne Ménard-Marguerie, Philippe Letouzey, Miguel Liottier qui m'ont autorisée à introduire des illustrations provenant de leurs collections.

Je remercie les membres de ma famille qui m'ont donné accès à des portraits, à des lettres et à de précieux documents d'archives, ainsi que les personnes qui ont assuré la relecture de cet ouvrage.

Merci à mes proches pour leur constant soutien et leurs précieuses contributions sous des formes multiples : assistance technique, recherches documentaires, illustrations...

Ouvrages et articles consultés

- ACLOQUE Alexandre, *Nos pêcheurs de haute-mer*, Tours, Mame, 1900, 224 p.
- ASSOCIATION DES DESCENDANTS DES CAPITAINES CORSAIRES, *Capitaines corsaires audaces, fortunes et infortunes*, Saint-Malo, Cristel, 190 p.
- AUMONT Michel, *Destins et aventures corsaires*, Bayeux, OREP, 2012, 256 p.
- AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville Une culture du risque maritime (1688-1815)* Rennes, PUR, 2013, 537 p.
- BÉHIER Pierre, *L'Amiral des terre-neuvas*, Saint-Malo, l'Ancre de marine, 1977, 174 p.
- CAHIERRE Anne, *Dictionnaire des capitaines corsaires granvillais*, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2009, 471 p.
- CAZEILS Nelson, *Les terre-neuvas*, Ouest-France, 2004, 31 p.
- CENTRE HAVRAIS DE RECHERCHES HISTORIQUES, « *Marins havrais captifs d'Albion de 1800 à 1815* », 2018.
- CHARTRAIN Michèle, LE PELLEY FONTENY Monique, DÉSIRÉ DIT GOSSET Gilles *Mémoires d'un marin granvillais, Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)* Brecey, Cahiers culturels de la Manche, 2002, 149 p.
- COLLIGNON Maurice, *La Haute-Ville de Granville, ses rues, ses maisons, à travers les âges*, Société d'archéologie de la Manche, Revue du département de la Manche, tome 18, 1976, 143 p.
- COLLIGNON Maurice, *Un grand marin, Pléville Le Pelley*, Caumont-L'Eventé, OCL, 1981, 200 p.
- CORNOU Jakez, et JONIN Bruno, *L'Odyssée du vaisseau les Droits de l'homme*, Pont-l'Abbé, 1996, 216 p.
- DESURY Pierre Romain, *Notice sur la navigation et la pêche de la Morue, à la côte de l'île de Terre-Neuve*, Saint-Brieuc, Imprimerie Charles Le Maout, 1851
- FOUGERAY DU COUDREY Raoul. *Granville et ses environs pendant la Révolution*, Granville, Imprimerie moderne, 1920, 542 p.
- GARNERAY Louis, *Mes pontons : neuf années de captivité*, Roubaix, 2021, PRNG, 186 p.
- GEISTDOERFER Aliette, « Apprendre tous les jours pour entrer dans la quatrième dimension, devenir marin pêcheur », Colloque sur l'Histoire de l'enseignement maritime, Le Havre, 2011.
- GUIDELOU M., *Histoire de Granville*, Paris, Res Universis, 1990, 196 p. (réédition d'un ouvrage de 1845 : *Notice sur la vie de Granville*).

- HÉBERT Michel *Les Métiers d'autrefois : la campagne de pêche à Terre-Neuve et en Islande*, Condé-sur-Noireau, éditions Charles Corlet, 2013, 41 p.
- JACK Jean-François, *L'Âge d'or des corsaires*, Rennes, Apogée, 2011, 255 p.
- LE CARVÈSE Patrick, « Les Prisonniers français en Grande-Bretagne » *Napoléonica, La Revue*, 2010/2 (N°8), pp. 3-29.
- LEDRU Jean-Pierre du Centre Havrais de Recherche historique, « *Marins havrais captifs d'Albion de 1800 à 1815* » *Revue Napoléon*, 2018.
- LE PELLEY FONTENY Monique, DÉSIÉ DIT GOSSET Gilles, *Mémoires d'un terre-neuvais : Eustache Le Pelley Fonteny (1745-1820)*, Cully, OREP, 2011, 192 p.
- LETOUZEY Philippe, *La Vie maritime à Granville fin XIX^{ème} début XX^{ème} : regards photographiques*, collection CHG 10, 75 p.
- LEVESQUE Jean-Charles dit Petit Jean et COURAULT Patrick, *Granville 400 ans de grande pêche* Rivages de France, Paris, 2022 (premier tome). 304 p.
- de LOMAS Louis, « La Guerre de course à Granville pendant la Révolution et le Premier Empire », *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, Caen et Rouen, 1911, pp. 1-29.
- MARTIN Lionel, *La Fantastique épopée des terre-neuvas*, Yellow concept, Noyal-Chatillon-sur-Seiche, 2018, 305 p.
- MASSON Philippe, *Les Sépulcres flottants*, La Guerche-de-Bretagne, Ouest-France, 1987, 182 p.
- MÉNARD Gérard, *Louis-Jacques Épron de la Horie : un marin granvillais aux temps de la Révolution et de l'Empire*, Marigny, Eurocibles, 2016, 542 p.
- MÉNARD-MARGUERIE, Jeanne, *Granville grand port terre-neuvier*, Bayeux, juin 2020, 150 p.
- de la MORANDIÈRE Charles, *Histoire de Granville*, Avallon, F.E.R.N., 1946, 619 p.
- MUSÉE DES TRADITIONS ET ARTS NORMANDS, *Malles peintes normandes*, 2019, 37p.
- RECHER Jean, *Le Grand Métier*, Paris, Plon, 1977, 632 p.
- ROBIDOU François, *Les Derniers Corsaires malouins : la course sous la République et l'Empire, 1793-1814*, thèse pour le doctorat présentée à la Faculté des lettres de Rennes en 1914, 356 p.
- SINSOILLIEZ Robert et Marie-Louise, *Histoire oubliée & méconnue de Granville*, Condé-sur-Noireau, Corlet, 2009, 207 p.
- UNIVERSITÉ DE CAEN, *Granville... en flânant dans tes rues*, Granville, Université inter-âge, 1993, 114p.
- VANEL Gabriel, *Une idylle en 1780 Roze Mahot, la batelière de Granville*, Cherbourg, LA REVUE D'ÉTUDES NORMANDES, 1909, 7 p.
- YVON Révérend Père, *Avec les bagnards de la mer*, Dinard, l'Ancre de marine, 1946, 229 p.



Liste des encadrés

N°	Chapitre	Page
	Chapitre 1 1771-1785 Une enfance granvillaise	
1	Reine-Monique Girard	36
2	L'école d'hydrographie de Granville	40-41
3	La noblesse et le commerce	44-45
4	Un <i>mémoire</i> cosigné Girard	51
	Chapitre 2 1785-1792 La pêche à Terre-Neuve	
5	Tonnage et tonneaux	58
6	Louis XVI veut voir la mer...	61
7	Les barbaresques	109
	Chapitre 3 1793-1797 Captif des Anglais	
8	Du malheur de se trouver en terre ennemie	125
9	L'expédition d'Irlande et le naufrage du vaisseau <i>Les Droits de l'Homme</i>	154
	Chapitre 4 1797-1814 Corsaire sous l'Empire	
10	Un portrait sauvé de l'oubli	166
11	Libellé type d'une lettre de marque	169
	Chapitre 5 1814-1830 Derniers voyages	
12	De la règle du premier arrivé au tirage au sort	233
13	Les Anglais viennent pêcher nos huîtres	243
	Épilogue	
14	<i>La malle peinte</i> d'Adrienne Julie	258

Liste des planches généalogiques

I	La famille de Nicolas	p. 31
II	La famille de Rosalie	p. 163
III	La descendance de Nicolas et Rosalie	p. 261
IV	L'Arbre des biographies	p. 306

Sommaire

Introduction	p. 1-26
1 Une enfance granvillaise (1771-1785)	p. 27-58
2 La pêche à Terre-Neuve (1785-1792)	p. 59 à 122
3 Captif des Anglais (1793-1797)	p. 123 à 158
4 Corsaire sous l'Empire (1797-1814)	p. 159 à 212
5 Derniers voyages (1815-1835)	p. 213-256
6 Épilogue	p. 257-262
Annexe 1 N. A. Girard dans le livre d'Anne Cahierre	p. 263-266
Annexe 2 Histoire d'un port en images	p. 267-290
Annexe 3 Une idylle en 1780 de Gabriel Vanel	p. 291-299
Remerciements	p. 301
Ouvrages et articles consultés	p. 302-303
Liste des encadrés	p. 304
Liste des planches généalogiques	p. 304
Sommaire	p. 305



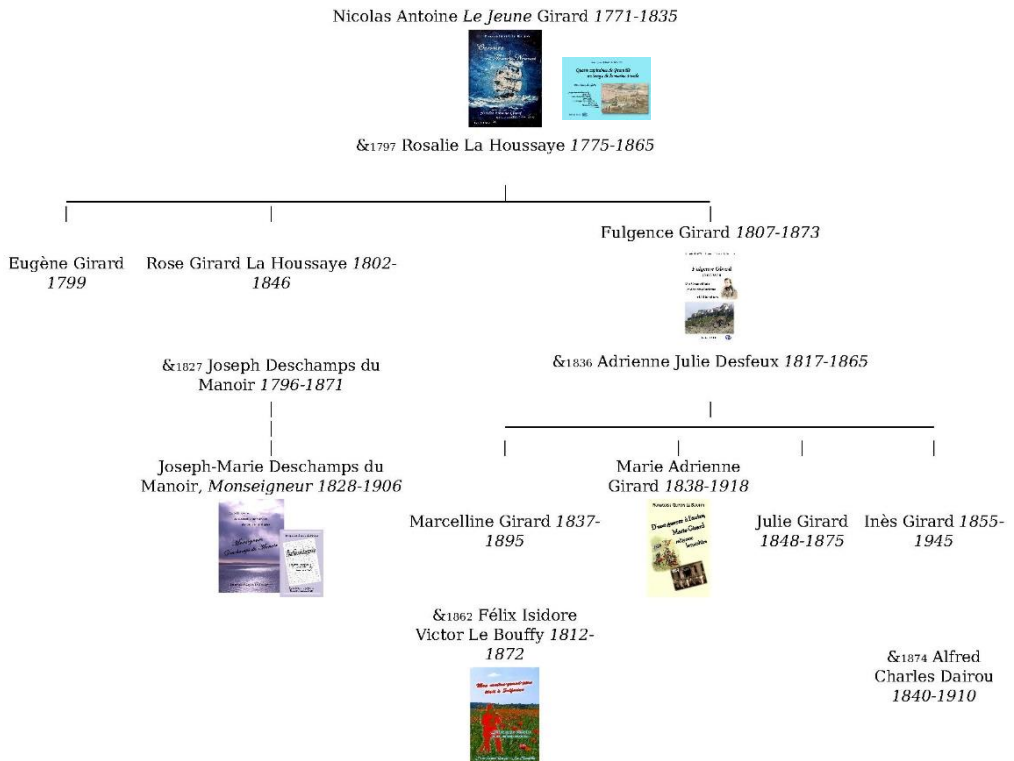
L'envie de transmettre...

Disposant de précieuses archives sur des personnages de ma famille, j'ai entrepris, depuis une dizaine d'années, de leur donner vie par des ouvrages qui leur sont consacrés.

Mon souhait est que ces biographies soient ancrées dans l'Histoire, et montrent comment chacun, par son parcours personnel, est l'acteur et le témoin de la société de son temps.

Il a paru intéressant de représenter les ouvrages relatifs à ces personnages en les situant dans l'arbre généalogique familial.

Planche généalogique IV L'arbre des biographies



Les ouvrages de Françoise Guyon Le Bouffy

- *Monsignore Deschamps du Manoir* - Mai 2015, A4, couleurs, 296 p. Au cœur du XIX^e siècle, de la Normandie à l'Italie, le parcours étonnant d'un ecclésiastique granvillais devenu camérier de la Maison du pape. Historien, infatigable chercheur, homme de littérature, il était aussi un fabuleux conteur.

- *Feuilles échappées* - Mai 2016, A5, N&B, 242 p. Présentation et mise en contexte d'une sélection d'écrits choisis dans les œuvres et la correspondance de Joseph Deschamps du Manoir.

- *D'une guerre à l'autre : Marie Girard religieuse hospitalière* - Mai 2017, A5, N&B, 280 p. Biographie d'une femme d'exception, Marie Girard (1838-1918). Fille de l'écrivain granvillais Fulgence Girard, elle fait le choix de devenir religieuse hospitalière. Ses différentes missions s'exerceront sous le Second Empire et la Troisième République.

- *Mon arrière-grand-père était à Solferino* - Mai 2019, A5, couleurs, 350 p. De l'hospice de Cherbourg au champ de bataille de Solferino, l'étonnante histoire d'un enfant trouvé.

- *Fulgence Girard, 1807-1873 : un Granvillais entre révolutions et littérature* - co-auteur Baptiste Marcel, Juillet 2021, A5, couleurs, 130 p. La vie tumultueuse d'un avocat engagé, partisan républicain sous la Monarchie de Juillet. Homme de lettres apprécié, et chroniqueur de talent sous le Second Empire, il fut l'auteur de nombreux et passionnants écrits maritimes.

- *Corsaire et terre-neuvas : Nicolas Antoine Girard marin granvillais (1771-1835)*- Juillet 2023, format 70/240, couleurs, 308 p. Dans la tradition des marins granvillais, cinquante années de navigation rythmées par les campagnes de pêche à la morue et les expéditions corsaires pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire.

- *Quatre capitaines de Granville au temps de la marine à voile Des dates, des faits* - Juillet 2024, format A4 paysage, couleurs, 38 p. Sont présentés en vis-à-vis, les destins de trois personnages connus de l'histoire de Granville, Georges-René Pléville Le Pelley, Eustache Le Pelley Fonteny, Louis-Jacques Épron de la Horie, et celui de Nicolas Antoine Girard, l'un de ces nombreux marins, terre-neuvas et corsaires qui ont aussi pris part à la grande aventure maritime de Granville au XVIII^e siècle.

Vous pouvez acheter un exemplaire papier ou télécharger librement ces livres sur le site de l'auteure :

<http://dunwich.org/ddm>

Contact : francoisemarcel@laposte.net



Le texte de ce document est distribué sous licence CC-BY-SA :
reproduction et diffusion autorisées en indiquant la source
et sans appliquer de restriction supplémentaire
légale ou technique – voir creativecommons.org –

Première édition, format 140x170, juillet 2023

Édité par Françoise GUYON LE BOUFFY (Éditions FGLB)
Dépôt légal juillet 2023

ISBN version papier : 978-2-9563514-8-1

ISBN version électronique : 978-2-9563514-9-8

Support technique, assistance recherches, assemblage
final : Baptiste MARCEL.

Réalisation de la couverture : Félicie de Laborderie

Contact : Françoise GUYON LE BOUFFY
Ramonville Saint-Agne (Haute-Garonne)

francoisemarcel@laposte.net

<http://dunwich.org/ddm>

Version 1.3.14, projet wddkmv, révision 2.
Assemblée 2024-06-21 10:23:34 par B.M. avec L^AT_EX.
Édition ebook.
PC20e/PL21e/PS25e/PP31e/
ISBN : 978-2-9563514-9-8.

Nicolas Antoine Girard (1771-1835)



Nous sommes à Granville, sur la côte normande, il y a plus de deux siècles, dans un temps de grands bouleversements entre Ancien Régime, Révolution, Empire, Restauration... On y découvre un monde maritime aujourd'hui disparu : des marins embarquant chaque année six mois sur des voiliers pour aller pêcher la morue à Terre-Neuve. Cela en période de paix, parce que, lorsque la guerre survient, ces marins se font corsaires au service du Roi, de la République ou de l'Empire... !

Nicolas Antoine Girard fut l'un d'entre eux. Il a connu les dangers de la banquise et les tempêtes de l'Atlantique, la poursuite et l'attaque des navires marchands ennemis, mais aussi, près de Londres, ces prisons flottantes qu'on appelait pontons... À partir de documents familiaux, de témoignages et de recherches dans les archives maritimes, l'une de ses descendantes nous fait partager son étonnant parcours.

L'AUTEURE

En tirant de l'oubli lettres et documents anciens que sa famille a conservés, en consultant les trésors détenus par les services d'archives, Françoise Guyon Le Bouffy, sociologue de formation, membre de la Compagnie des Écrivains de Tarn-et-Garonne, fait revivre des personnages de son passé familial : un prélat normand, chroniqueur de son temps, devenu, dans l'Italie du XIX^e siècle, camérier du pape, une religieuse hospitalière sous la Troisième République, un capitaine d'infanterie à Solferino dans l'armée du Second Empire, un avocat et homme de lettres républicain, au cœur du XIX^e siècle. Ce nouvel ouvrage nous fait partager les aventures d'un marin terre-neuvais, corsaire pendant les guerres napoléoniennes.

