

Communication faite au cinéma du Casino de Trouville (4 août 2004)

## CHARLES MOZIN, DES BATEAUX ET DES MARINS

Mesdames et Messieurs

Ce n'est pas en temps qu'amateur d'art que j'ai choisi d'évoquer pour vous un des aspects de l'oeuvre de Charles Mozin, je n'en n'ai pas les compétences. Je vais plutôt essayer de montrer ce que le talent d'un maître, devenu pour moi un ami à travers son oeuvre, m'a apporté au cours de mes recherches sur le patrimoine maritime de la Normandie. Mécanicien dans la marine marchande, passionné par les bateaux en général et ceux du littoral normand en particulier, j'ai commencé en 1968 à explorer les grèves et les ports de la Basse Normandie. Les rencontres avec les hommes, constructeurs et marins, m'ont permis de recueillir leur savoir, comprendre les métiers qu'ils avaient pratiqués ainsi que l'évolution de leurs outils : les navires. Très vite il m'est apparu que l'enquête allait m'entraîner dans l'étude des archives, pour remonter dans le temps. La recherche dans les oeuvres des peintres, graveurs et dessinateurs ayant travaillé dans cette région, juste avant la photographie, restait indispensable pour illustrer ces archives. Ces années de découvertes ont abouti à la publication du livre « Bateaux de Normandie ». Dès maintenant je vous prie de m'excuser pour les termes techniques que je vais employer Charles Mozin devait sans aucun doute les employer...

L'ouvrage de Monsieur Chennebenoist : « Trouville et Deauville vus par Charles Mozin » sera ma première rencontre avec les oeuvres de ce peintre. Il semble me faire un clin d'oeil discret, m'invitant à découvrir à travers ses dessins et peintures, la richesse de la vie maritime de ces côtes, et surtout la variété de ces embarcations normandes qu'il côtoyait tous les jours. Peu après et grâce à Madame Godefroy, je découvre le monde merveilleux de Mozin dans les collections du Musée Montebello, de Trouville, dont elle était conservateur.

Arrivé dans le Calvados au premier quart du XIXème, Ch. Mozin sera donc, pour nous, le témoin précieux de la vie maritime de son temps. Après les ouragans politiques de la fin du XVIIIème, et la période napoléonienne, la vie sur les côtes de la Manche revient avec la paix. La constructions, les pêches et commerce, reprennent comme partout ailleurs, avec le retour de tous ceux qui n'ont pas disparu dans les combats sur mer ou sur terre.

A l'aube d'une époque de grands changements, il observera le véritable progrès qui va naître, peu avant le Second Empire, dans le domaine des constructions navales et dans l'aménagement d'abris si nécessaires au commerce et à la pêche. C'est une chance pour les futurs chercheurs, car une grande partie de cet héritage d'un autre âge sera définitivement évanoui peu avant l'arrivée de la photographie, quelques décennies plus tard. Il est bien sur impossible d'étudier son oeuvre immense, en si peu de temps, et nous ne

donnerons que quelques exemples pour illustrer son talent.

Les côtes de Normandie, bien sûr jamais laissé indifférents les peintres, les graveurs et dessinateurs de ce XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais en général assez peu d'artistes se sont intéressés, à décrire avec minutie les modestes navires utilisés au commerce et les embarcations de pêche côtière. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Joseph Vernet est le peintre de marines le plus connu. Précis dans ses descriptions des grands navires, il s'attarde moins aux petits. A la même époque, Pierre et Nicolas Ozanne ont, avec talent, pratiqué le portrait de navire. Jean-Jérôme Beaujean, à la charnière du XVIII<sup>ème</sup> et du XIX<sup>ème</sup> continue l'œuvre des Ozanne apportant plus de précisions aux détails. Il me semble que J-J Beaujean préfigure Ch Mozin. Son recueil, « Petites marines » publié en 1817 aborde la plupart des côtes de France. Les styles sont différents, mais la science et la précision de ces artistes rendront leurs œuvres indispensables à la connaissance de l'évolution de l'architecture des navires.

Le XIX<sup>ème</sup> siècle semble plus que les autres, très riche en peintres de « marines ». Sans ignorer les peintre et graveurs Anglais comme Turner, Bonnington, Cook, citons quelques noms parmi les plus connus de ceux qui ont œuvré sur nos côtes : Lebreton, Isabey, Morel-Fatio, Saint-Aulaire, Hervier, Eugène Le Poittevin, Léon Gaucherel, Charles de Tournemine, Victor Tesnière, Pierre Emile Berthélémy, Georges Haquette, et dans une moindre mesure Maugendre.

Tous, cependant, et même les plus grands, n'atteignent pas toujours la même précision dans la représentation des embarcations locales, tant dans leurs formes, leurs gréements, que dans leur architecture. Berthélémy et Ch Mozin ont réellement en commun cette passion de la description de la vie des hommes, des femmes, et des bateaux qu'ils rencontrent sur les grèves. Tous deux excellent dans l'étude des costumes et des industries variées, comme les travaux de vannerie destinés aux pêches et transports du poisson.

Berthélémy, et Mozin sont donc deux témoins incontournables des techniques. Leurs descriptions sont minutieuses : tous les deux sont séduits par les formes des bateaux, les détails de leur charpente, des gréements. Mais alors, curieusement, Berthélémy ne semble pas bien comprendre ces structures et les pièces de bois qui les composent. Si les dessins sont esthétiquement réussis, la description exacte et le fonctionnement des manœuvres du gréement semblent bien lui échapper complètement. Ch. Mozin, lui, est l'architecte du navire qu'il met à l'eau, sur son papier ou sa toile... Il a un sens aigu de cette machine relativement complexe qu'il dessine. Il en est le constructeur et saurait parfaitement maîtriser la manœuvre de ce navire.

Michel Catherine dans son ouvrage sur l'œuvre du peintre, précise le nom et l'adresse d'un marchand parisien qui fournissait Mozin en petits modèles de navires. Il s'agissait probablement de navires militaires ou de commerce en vogue à cette époque ou certains écrivains comme Eugène Sue, soutenaient un mouvement national d'intérêt pour la mer et ses métiers. Ch. Mozin les achetait parce qu'il aimait les navires, mais il n'en n'avait pas certainement pas besoin pour dessiner ces bateaux pêcheurs et caboteurs, modestes certes, mais bien vivants dont il savait observer leurs formes et leurs mouvements à la mer. Il existait bien en effet, des modèles de leurs bateaux faits par les matelots, mais ces jouets souvent rustiques n'ont jamais eu la précision dans leurs détails que Mozin leur donnait dans ses dessins.

Mozin, paysagiste, est donc notre témoin privilégié des immenses grèves du Calvados. Un changement important apparaît durant cette période de paix et de progrès relatif. Un embryon d'infrastructure portuaire est mis en place par l'administration sur cette côte plate et inhospitalière, dénuée de tout port vraiment digne de ce nom. Seuls quelques havres naturels à l'embouchure, ou au fond de rivières, comme Touques, Dives, étaient, depuis des temps reculés des abris pour le commerce.

Caen a été un port fréquenté tout au long des siècles, mais est resté relativement modeste quand au volume des échanges commerciaux. En effet l'Orne peu praticable pour les unités importantes, n'a été doublée par son canal qu'au milieu du XIX<sup>ème</sup>.

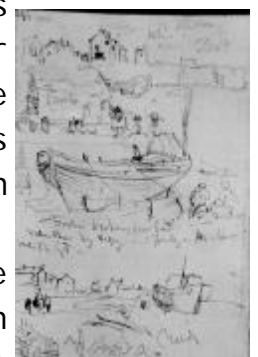
Je ne résiste pas à vous montrer la remontée de cette rivière par quelques navires et embarcations. Le flot et un vent léger emmènent une galiote hollandaise, toutes voiles établies, vers Caen. Plus loin un brick, dans la courbe de la rivière ne va pas tarder d'être déventé par les grands arbres. Au premier plan, un « picoteux » chargé de sable pour les maçons de Caen, navigue poussé par son antique voile à livarde. Devant lui deux autres « sablonniers », sans doute plus pauvres encore que le premier, n'ont qu'une paire d'avirons pour se déhaler. Tous les trois viennent de Ouistreham, où ils ont chargé leur sable, à la pelle, à l'entrée de la rivière. Mouillée devant la rive opposée, une bisquine de cabotage attend la marée descendante pour reprendre la direction de la mer.



Est-ce sur la Touques, que ce petit brick de commerce navigue parmi les vaches ? Cette rivière était, déjà avant la fin du XVIII, devenue presque innavigable pour ce genre de bateau. C'est donc très probablement sur l'Orne que Mozin nous entraîne dans l'ambiance calme d'une époque rythmée par les marées. Là encore une galiote hollandaise, est à quai près d'un chantier. Les relations commerciales, importantes pour les bois, avec les pays du Nord avaient repris après les guerres.

Turner, lors de son voyage en Normandie en 1802, nous laissera quelques croquis des embarcations de pêche au sec sur les grèves de St Aubin, Lion, Luc. Ces échouages n'offraient aucune protection, surtout par vents de secteur Nord. Courseulles sera un des premiers estuaires de rivière à être aménagé. Ainsi les patrons des harenguiers, des localités voisines s'empresseront de venir les abriter dans son bassin à flot : le bassin Joinville.

Dans un de ses croquis, intitulé « Un village de pêcheurs », le même Turner esquisse quelques silhouettes d'embarcations hissées au cabestan sur une grève très en pente. Le lieu n'est pas précisé, mais il s'agit de Port-en-Bessin. Un peu plus tard, Le Nourichel peindra le même rivage,



Les grèves de St Aubin

mais vu d'Ouest en Est. Les bateaux virés sur la grève à l'aide des cabestans sont décrits avec plus de précision... Sa vision très romantique, montre des falaises gigantesques et la tour Vauban, qui domine la grève paraît très lointaine.

Quelques années plus tard, probablement vers 1840, Ch Mozin stationné à peu près au même endroit regarde dans la même direction, et dessine ce lieu appelé « le Castel », point d'où partira la moitié Est de cette jetée tant attendue par les pêcheurs. Le bassin et son entrée ne seront achevés qu'en 1880 à l'endroit même où il décrit le « tour-à-pommes » communal. Un sloup chalutier disposé sur ses glissières, est prêt à être lancé à la



Le « tour à pommes » communal qui était à la place de l'actuel chenal d'entrée

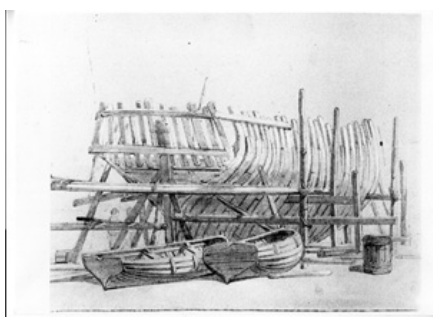
haute mer. Ce bateau est venu de son chantier situé à plusieurs centaines de mètres par les rues, tiré, poussé, glissant sur ses « boises », les cales de bois, jusqu'à la grève. Cette opération durait à peu près deux à trois jours. Mozin illustre donc la phase finale de cette manipulation de lourdes barques. Quelques photos des années 1880 attestent ces opérations périlleuses.

Touques a possédé des chantiers dans des temps plus reculés. Trouville avait déjà pris la relève au temps de Mozin. A cette époque certains constructeurs pouvaient travailler



Charpente de sloup de pêche par ChMozin

n'importe où sur les grèves, sans structure particulière. Cette superbe étude de charpente est d'une grande précision : des manuels de construction de navires en bois ont été illustrés avec des croquis souvent incompréhensibles. Les auteurs auraient été bien inspirés de publier tel quel ce merveilleux dessin concernant la partie la plus compliquée, la plus délicate de la construction : l'arcasse c'est à dire la charpente arrière. Berthélémy sans doute à peu près à la même époque (1844) est séduit lui aussi, par ce genre de représentation du stade de construction le plus esthétique. Il tente, comme Mozin, de décrire cette même partie de la



Berthélémy a été aussi fasciné par le montage de la charpente d'un petit navire, sans doute à peu près à la même époque.

charpente arrière. Mais si l'aspect esthétique est agréable, il est absolument incompréhensible au point de vue technique.

Mozin ne manque pas de décrire ces constructions faites dans les endroits les plus divers, comme au confluent du ruisseau de Callenville avec la Touques où l'on voit, un « cul-rond » en construction. Comme dans le dessin précédent la coque n'est pas encore bordée, seules les membrures sont en place. On dit qu'elle est « en bois-tors ». La symphonie des courbes est offerte à



Construction d'une barque chalutière à cul rond à Callenville

l'observateur par les membrures encore apparentes. C'est alors que le constructeur cloue un bouquet à la tête de l'étrave ...et que le futur propriétaire paye le deuxième tiers du prix convenu !



Arrière de barque chalutière à cul

Ce type de chalutier, utilisé à Trouville, est déjà à cette époque, en voie de disparition. Les chantiers de construction, se sont déplacés, selon Mr Chennebenoist, de Callenville à la Cahotte à l'entrée du port en 1841. Une belle barque chalutière y est en construction .Il n'est pas

impossible que Mozin dessine cette barque ronde et archaïque la mettant ainsi en opposition avec le type le plus récent. La coque neuve sera lancée par l'avant, cette tradition liée à une superstition, est encore connue à l'époque. On disait que mettre un bateau à l'eau par l'arrière était de mauvais augure pour sa future activité... En fait de superstition, cette façon de lancer venait surtout du fait que les formes de l'avant étant très rondes le bateau relevait mieux à son arrivée dans l'eau. Mais quand, à partir du milieu du XI<sup>X</sup>ème, les dimensions des barques chalutières ont augmenté, que les carènes se sont affinées, on s'est aperçu qu'il était préférable de lancer les bateaux par l'arrière, la quille souffrant moins du porte à faux au moment de son passage de la cale à son élément.



Les chantiers de la Cahotte à l'entrée du port

Dans ce petit chantier c'est un canot, bordé à clins selon la tradition normande, qui est en réparation. Le charpentier change la préceinte, le bordé le plus haut. A l'aide de son herminette, il taille l'angle voulu sur le bordé immédiatement inférieur sur lequel la préceinte viendra s'appliquer. Ce travail demande une grande adresse. Les outils ne sont jamais absents dans les dessins de Mozin. Ici il met en avant ceux du « calfat », compagnon indispensable du charpentier. Le calfat règne sur l'entretien et l'étanchéité des coques en bois. Le goudron que nous connaissons n'est arrivé qu'avec la houille et les usines à gaz. Il s'agit donc ici de goudron végétal, dit goudron de Norvège que l'on chauffe aussi dans une vieille marmite. Le guipon, ou pinceau rustique est dans le seau en bois indispensable pour le

transport du goudron liquide .Tout près, une gratte triangulaire est prête pour enlever le vieil enduit .De nos jours on se sert encore de ce type d'outil ! Le maillet à calfater est lui parfaitement dessiné avec ses cercles métalliques de renfort à chaque extrémité. Un outil peu connu est près de ce maillet : c'est un « bec-de-corbin » qui sert à retirer la vieille étoupe coincée entre les bordages, Mozin ne l'a pas oublié, et s'il n'a pas montré les fers à refouler l'étoupe entre les bordés, c'est qu'ils sont rangés dans le tiroir de l'indispensable « banc de calfat », qui, renversé, sert de boîte à outils et se transporte à l'épaule.



Près de lui deux troncs bien droits, que l'on imagine être deux beaux mélèzes, destinés à faire de la mâture sont soigneusement calés hors du sol. Mozin semble avoir un attrait pour les billes de bois que l'on retrouve dans la plus part des bords de rivière ou de grèves.

Bois de toutes les sortes, richesses de cette Normandie: « bois en croches », « bois en pipes », qui évacuaient leur sève et « purgeaient » leur aubier entre air et eau... Une voile traîne sur le sol. Mozin décrit avec minutie sa ralingue, le filin cousu tout autour destiné à lui donner la résistance nécessaire, les « cosses », ou « oeuillets », sont cousus dans les coins. Cette précision se retrouve en permanence dans les représentations de vanneries, paniers, « maunes », casiers toujours présents parce que liés à cette vie des grèves.

Et comme dans toute activité humaine en plein air, deux curieux semblent commenter le travail... Les personnages sont rarement agités dans ses dessins et les femmes, ainsi que les enfants y sont très souvent présents.

Je ne pense pas que ce soit un homme de l'équipage de cette barque qui captive l'attention de la dame assise avec son enfant, il est en sabots et ne porte pas la tenue de



mer. Le seul matelot que l'on voit est à bord et en « ciré ». On disait aussi « un cirage », vêtement devenu étanche après traitement à l'huile de lin. Le bateau est probablement arrivé de pêche il y a peu de temps. La mer descendante le laisse dans une position assez inconfortable. Les voiles sèchent au vent de terre.

Que font ces « maunes » en osier vides à même le sol ? Peut être sont-elles destinées à aller vendre le poisson pêché.

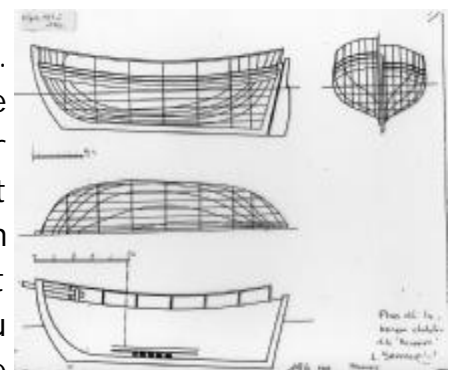


Manœuvre d'entrée du chenal de Trouville à bord de L'INVINCIBLE

La représentation de ce gros « cul-rond » échoué sur la grève est techniquement très riche. A part les gestes de notre homme en sabots, tout est calme et statique. Alors Ch.Mozin nous propose son « Entrée du Port de Trouville ». On ne peut qualifier cette scène de calme et statique ! Le vent de secteur ouest est assez fort. La marée montante et la mer agitée, je pense que les passagers du petit paquebot du Havre ne vont pas tarder à nourrir les poissons... Est-ce le patron qui, coiffé de son bonnet rouge, est à la barre ? Probablement car avec la circulation qui règne dans cette passe, la manœuvre nécessite prudence et responsabilité. Deux matelots bordent la grand-voile. Le patron pousse la barre car il faut venir un peu sur tribord pour éviter le paquebot et suivre le brick déjà à l'abri de la jetée. La vitesse

est contrôlée en diminuant la surface de toile : l'équipage a amené un peu le pic et hissé le point d'amure de la voile.

Mozin a réussi une peinture extraordinairement vivante. Il a parfaitement compris, et su montrer, la manœuvre de ce chalutier du même type que celui que nous venons de voir échoué. Il mesure 12 ou 13 m de longueur. Si le numéro peint sur la voile est exact, ce serait L'INVINCIBLE construit en 1838 pour le patron Legrix du port de Trouville. Ce port n'est alors qu'un syndicat du Quartier Maritime de Honfleur, d'où les lettres Ho. L'INVINCIBLE sera selon le terme de



l'administration, dépecé en 1857.

Ce type de bateau, dont on ne connaît pas de photos, m'a intrigué jusqu'au jour où découvrant dans le traité du constructeur Sauvage, de Boulogne, écrit en 1830, le plan d'un bateau aux formes apparemment très semblables. La fabrication d'un modèle d'après ce plan m'a permis de le comparer avec les dessins de Mozin. Il n'y avait aucun doute il s'agissait bien du même type de bateau. C'était une nouvelle preuve du sens d'observation de notre artiste ! D'abord guidé par l'esthétique en dessinant ce bateau tout en rondeurs, il fait ensuite oeuvre d'ethnographe dans sa description technique.

Encore à cette époque, il existait un autre type de bateau beaucoup plus archaïque et très particulier dans sa conception. Venue du fond des âges et n'ayant pratiquement pas évolué, sinon par sa taille, c'est la « platte ». Utilisées durant des siècles dans différents lieux des côtes de Normandie, sans toutefois dépasser Isigny, les dernières représentantes de cette étonnante embarcation ont été lancées à Langrune par le constructeur Desauhais avant 1840. Là



encore, grâce à la précision de ses dessins, Mozin donne vie et forme au fantôme de ce fossile que nous avons rencontré « navigant » dans les pages des anciens registres des archives de l'Inscription maritime.

Nous voyons cette embarcation au sec bien en équilibre sur la grève alors qu'une autre passe à quelques dizaines de mètres rasant le sable de la plage : ce sont des embarcations dont le fond plat est appelé la « sole ». Elle ne pourrait se tenir de cette façon sur une quille. Le dessin suivant montre une « platte » échouée dans un chantier, peut être pour réparer une avarie. Nous ne saurions exactement situer ce lieu, mais les hauteurs que l'on



discerne tout au fond laisse à penser que nous sommes bien sur la côte du pays d'Auge. Le mat de tape-cul semble brisé au dessus de la voile qui pend tristement. Un charpentier est en train de doler la face gauche d'une petite bille de bois bien droite, sa caisse à outils est proche. Prépare-t-il le mat à remplacer ? Ce superbe dessin est tout à fait explicite sur la nature de ce grand bateau bordé avec de larges planches montées à clins. Le gouvernail, actuellement relevé à l'échouage, plonge lors de la navigation, beaucoup plus bas que le fond du bateau: il sert de dérive, c'est une caractéristique particulière de ces constructions.

Est-ce la « LOUISE », platte construite à Langrune en 1811 que Mozin nous décrit ? Celle-ci a navigué au cabotage jusqu'en 1834 pour Guillaume Toutain de Trouville. Jugeant un peu plus de 15tx elle devait mesurer un peu plus d'une dizaine de mètres de longueur.

Les dessins m'avaient incité à tailler un demi-modèle de cet étrange bateau afin de mieux le comprendre. En reprenant les proportions des dimensions du picoteux, son petit cousin, le travail a été extrêmement simple et le résultat paraissait plausible. Il me manquait tout de même une vue complète de ce bateau pour être sûr d'en avoir cerné au plus près ses formes si particulières.

Mon rêve est réalisé quelques années plus tard, lors de l'exposition des œuvres de Mozin, organisée en 1988 par Mesdames Collet et Bergeret. Je tombais alors en arrêt devant la représentation de cette embarcation au sec sur la grève. Ainsi tous ces dessins relatifs à un même type de coque se recourent parfaitement, en permettent une représentation en volume tout à fait homogène. Le fantôme a réellement pris corps et me renforce dans l'idée d'une fiabilité totale des représentations de Ch Mozin.



Ces bateaux d'origine et de technique très anciennes, probablement saxonne, étaient encore utilisés dans quelques lieux comme Luc, Langrunes, Arromanches pour les pêches dites de dérive, comme celle du hareng, notamment sur les côtes de Hollande jusqu'en 1850. Imaginons la vie de 15 à 16 hommes d'équipage, l'hiver dans un bateau de 10 à 12 mètres, non ponté

L'antique embarcation, méconnue, parce que disparue depuis longtemps, a cependant laissé une trace sur les côtes du Calvados grâce à un petit cousin, le « picoteux ». Notre dessinateur a souvent pris plaisir à nous faire découvrir l'élégance de la courbure des bordés de ces carènes un peu « rondouillardes ». Il est important de noter ici, que son extraordinaire sens de l'observation nous permet autant d'admirer les belles coques, que de remarquer les carènes ratées ou totalement inélégantes. Ils ne faut pas se leurrer, tous les charpentiers constructeurs n'étaient pas des artistes, et toutes les productions n'étaient pas esthétiquement ni techniquement réussies. Pour illustrer cette affirmation voici deux bateaux de la famille des fonds-plats : à gauche un joli picoteux, à droite une petite platte, proche des formes du sabot. Mozin donne bien ici une preuve de son sens de l'observation et de l'esthétique, tous deux aussi développés l'un que l'autre. Son picoteux est posé de trois quarts sur la flaque d'eau calme. Cette mise en scène met en valeur les courbes du bordé découpé avec une extrême adresse par le charpentier qui l'a construit. La rare élégance de ce petit bateau, pourtant rond par nature, devait lui paraître en totale opposition avec l'embarcation disgracieuse située au deuxième plan. Celle-ci n'a droit qu'à une vue de côté. Mozin sait bien que c'est la plus mauvaise manière de représenter une coque. Le trois quart, avant ou arrière, permet en effet le plus bel assemblage de courbes qu'une carène puisse offrir. La pauvre platte n'est pas belle parce que les bordés sont mal disposés. Toute la science du constructeur réside dans le traçage de sa carène.





Ces deux embarcations font le même métier : le chalut à crevette et poissons plats. Les



« cauches »-les filets- hissées en haut du mat sèchent tranquillement, il n'y a pas un brin de vent et les bâtons, ou « veules », et patins en fer du chalut sont visibles le long du bord. Ici c'est encore le même type de bateau très répandu dans cette région. Le patron est en train d'amener la poche de son chalut pendant que sa femme est venue le voir avec sa fille. Le filet est maintenant assez sec et il va sans doute le ravauder.

Les visages des enfants comme ceux de leurs mères ou des femmes en général, toujours présent dans l'œuvre de Mozin, sont la plupart du temps ronds, doux et paisibles. Les « hâleuses » du caboteur le long de la grève, courbées qu'elles sont par le poids de l'aussière, ne montrent pas un visage tordu par l'effort ; il est vrai que, si l'on regarde de plus près, ce filin ne semble pas non plus très raidit par la tension... c'est le courant qui emmène le bateau. Cette opération de halage a perduré jusqu'à l'arrivée du moteur, sur les jetées pour entrer ou sortir les barques selon la direction du vent. Un ancien de Port en Bessin me racontait que c'était toujours les femmes qui étaient chargées de cette opération. Un « canon » d'amarrage surmonté d'une poulie était installé à l'extrémité de la jetée. Le filin de halage amarré au bateau à sortir, faisait un retour dans ce rouet et, repris par les femmes marchant en sens inverse donnait une impulsion suffisante au bateau pour que celui-ci puisse prendre un peu de vent pour s'élancer vers le large. Il ajoutait qu'il y avait quelquefois un facétieux à bord pour « lâcher un peu de mou à l'aussière » qui sautait aussitôt de la gorge de la poulie et envoyait toutes les haleuses par terre... Charles Mozin, dessinant une artiste dont on ne voit pas le visage, la montre appuyée à ce type de « canon ».



L'artiste représentée par Mozin était-elle une élève? En tout cas le « canon » et son réa de halage est un bon ap-puis.

.Le lancement ou le baptême d'un bateau est toujours une cérémonie communautaire. Encore au début du XX ème siècle l'école donnait congés aux élèves le jour d'un lancement de bateau. Encore à Courseulles, en 1976 les enfants de l'école primaire étaient emmenés sur les quais pour voir le lancement des chalutiers. Mozin n'a pas, bien sûr, oublié de se rendre à ces moments de liesse populaire. Le bateau est un projet porteur d'espoir. Sa construction et son lancement sont entourés de rites, dont certains sont certainement très anciens. Nous voyons ici que le lancement se fait encore par l'avant. La foule a envahi le chantier, les ponts des bateaux venus tout exprès, ou déjà accostés dans le chantier. Les vanneries, tonneaux, ancres, embarcations au sec sont entassées sur le quai. Au premier plan Mozin nous montre des pièces de mature à moitié travaillées, amarrées dans l'eau, telles que les charpentiers les conservaient pour éviter qu'elle ne fendent et qu'elles gardent ainsi leur souplesse. Enfin un orchestre



LE LANCEMENT D'UN BATEAU DE PORT EN BESSIN

accompagne la mise à l'eau, moment toujours riche de diverses émotions... surtout pour le constructeur. Nous ne savons rien de cette barque, qui sera bien sûr, baptisée par la suite. Elle a déjà certainement un nom mais celui-ci n'apparaît pas sur la flamme arborée en tête de mât en toutes occasions. A propos de flamme et de pavillon, il était habituel à Trouville, le vendredi-saint, de hisser le pavillon national à mi-drissée en signe de deuil. A ma connaissance Mozin ne semble pas avoir illustré cette coutume particulière, semble-t-il, à Trouville. Je précise particulière car les mêmes barques à voiles de Port en Bessin hissaient leur pavillon national de la même manière, en entrant aux jetées, pour demander l'ouverture du pont tournant placé sur le chenal d'entrée au bassin.

Le lieu de construction semble être sur le bord d'une rivière plutôt que sur un rivage marin. Mozin restitue fidèlement le système de lancement ; le bateau, en équilibre sur sa quille gagne rapidement son élément sur la couette suiffée, le ventre plus ou moins guidé par les deux glissières latérales. La méthode était encore utilisée à Barfleur et Grandcamp dans les années 1950 pour des bateaux ne dépassant pas 15m. Ce chantier pourrait être sur le bord de la Seine. La saison est belle, les arbres sont garnis de feuilles. Nous sommes en fin d'après-midi, le vent de secteur ouest vient de la droite du dessin et souffle donc voiles et pavillons de droite à gauche. Mais le pavillon hissé à l'arrière flotte, lui, vigoureusement dans le sens opposé de ce vent ...! Ne soyons pas surpris, ce n'est pas une méprise, notre artiste veut seulement nous faire percevoir ce mouvement rapide et toujours impressionnant, d'une barque dévalant sa cale durant le lancement

Le baptême de l'EUGENIE pourrait être la scène suivante. La flamme de baptême porte son nom, et les pavillons claquent au vent. Malheureusement nous n'avons pas réussi à retrouver le bateau dans les registres. Il y a bien une barque nommée EUGENIE lancée en 1848 à Trouville pour un dénommé Vivien, de St Sauveur. La date ne correspond donc pas avec la légende du tableau. Peu importe, celui-ci témoigne bien de l'importance de cette cérémonie dans la vie d'un port de pêche. Sur le quai toujours encombré de paniers, de poulies, de tonneaux, de seaux, de filets ainsi que de bottes de mer, hommes, femmes et enfants manifestent leur joie. Une dame en coiffe et sans doute, assourdie par le feu nourri d'une bordée de pêcheurs, se bouche les oreilles sous l'œil amusé de sa voisine sans

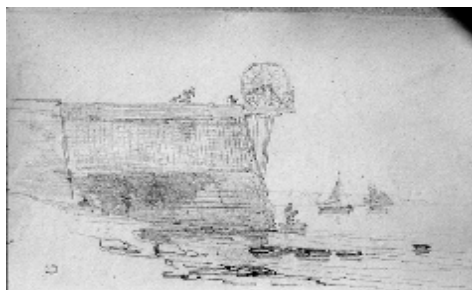
doute moins sensible. Le cœur de l'action reste au centre du tableau et parmi tous les personnages représentés, seul le prêtre a le regard tourné vers Mozin qui dessine. Près de lui le patron et sa femme sont vêtus de leurs beaux plus beaux habits : est-elle la marraine ? A cette époque les bateaux de pêche portaient le plus souvent le prénom des enfants, parrains ou marraines des époux, des frères des sœurs. L'équipage, déjà constitué, est en retrait. Le sel et le blé, gages de prospérité, seront



BÉNÉDICTION D'UNE BARQUE DE PÊCHE  
par l'Abbé Le Court, Curé de Trouville (en 1828)  
Oubamba Danel, gravé en bois de 290 x 520 mm.

répandus sur le pont, selon la coutume.

La vie dans un port semble toujours très riche au promeneur, les activités y sont variées et Mozin en témoigne de mille scènes . Curieux de toutes les

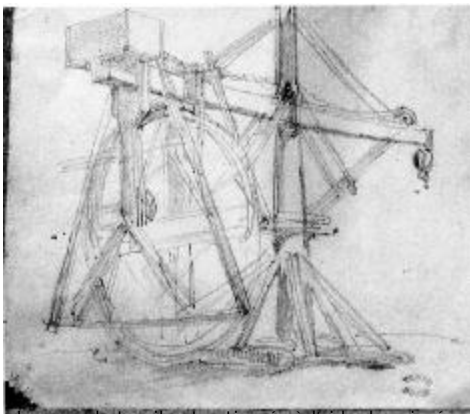


Port en Bessin ,gravure de Maugendre sur laquelle on aperçoit distinctement la cage d'écureuil de la grue représentée par Mozin . Cet ensemble en bois se déplaçait selon l'avancement des travaux. La charpente du bateau en construction montre bien la difficulté qu'il y avait dans ce port pour déplacer les coques en vue de leur lancement sur la grève .Il n'y avait pas à l'époque de bassin .

Le dessin de Mozin montre un sloup de pêche et une bisquine au mouillage .Dans le lointain on devine la pointe du Hoc

techniques qui entourent ces activités maritimes, il a parfaitement observé le treuil à « cage d'écureuil ». Celle-ci a été utilisée lors de la construction des jetées de Port en Bessin. C'est du moins ce que j'en conclus après avoir comparé une gravure de Maugendre et ce dessin original de Mozin qui représente le départ de la digue ouest.

Ses carnets recèlent, entre autres machines de force, un type de grue appelée « girafe ». Le mouvement de sa flèche est semi circulaire, levant la charge du fond du navire, elle peut ensuite s'orienter latéralement pour poser le colis sur le quai. C'est encore un type de machine différent qu'il observe sans doute dans le



La roue du treuil est actionnée à l'aide de poignées disposées perpendiculairement à la jante. On voit la barre horizontale d'orientation de la flèche

port de Caen. Le fonctionnement de cette grue, certainement plus puissante, ne m'est apparu en observant une très ancienne photo exposée au Musée de la Marine de Honfleur représentant une grue en bois sur les quais de ce port. Les deux grandes roues latérales à la machine actionnant



Grue en bois orientable appelée « girafe »

le treuil de levage sont entraînées par des hommes tirant sur des poignées horizontales. Le colis est hissé, on oriente la flèche grâce à une barre horizontale maniée par plusieurs hommes.

Il connaît exactement la constitution des chèvres de levage utilisées par les scieurs de long pour débiter les troncs d'arbres. Le cabestan servant à hisser les embarcations sur les grèves ou déplacer les navires à quai, a droit à autant de curiosité que le moulinet à virer le train de pêche sur le pont d'un chalutier. Mozin se délecte à observer et dessiner minutieusement le bric-à-brac qui règne sur les grèves, les quais et autres chantiers : poulies de toutes sortes, filins de toutes dimensions, ancres, hunes de mats, avirons, voiles, même les « quart-à-poches », devaient pas manquer en dérive sur la mer, perdus tout le long de la Manche par les bateaux pêcheurs de hareng.



L'épave et le naufrage sont aussi source d'inspiration pour beaucoup d'artistes. Ici Mozin



montre les hommes au travail, occupés à réparer un brick en avarie de mature. Il est facile d'imaginer la peine de l'équipage en train de récupérer ce qui flotte du gréement de ce bateau de commerce, démâté à la suite d'un grain probablement soudain et violent. Le navire est au mouillage à peu de distance de la côte, le danger est passé, tout le monde s'affaire à remettre de l'ordre dans ce fatras de filins et pièces de mature passée par dessus bord. Il semble difficile de croire que

Mozin ait imaginé cette scène. Elle est vue du niveau de l'eau. Attiré par cette activité, qui sans être rare à l'époque, restait un sujet bien intéressant, notre artiste est donc certainement venu à bord d'une embarcation. Ce dessin nous entraîne dans le monde de la navigation de commerce. Que ce soit le cabotage ou le long-cours, celui-ci est un peu différent du milieu de la pêche.

Le XIX<sup>ème</sup> siècle, deux types de bateaux exercent le cabotage principalement sur les côtes de la Manche : le sloup, et la bisquine. Celle-ci disparaîtra au profit du premier, qui pour la même capacité de transport, nécessite un équipage plus réduit. Le trois-mâts a son homologue, plus économique en équipage, le brick, tous les deux sont utilisés au long cours.



Un brick est mouillé au dernier plan. Un Sloup chargé en « pontée » armé au « bornage » .

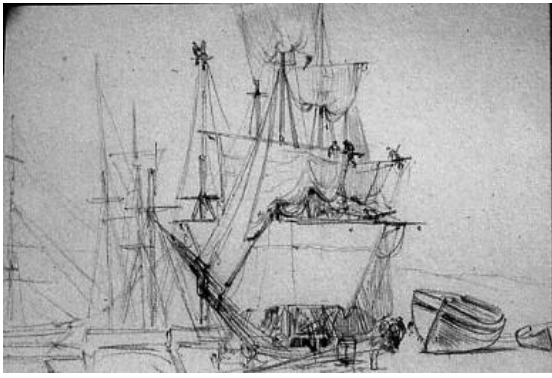


Bisquine armée au cabotage le même type de bateau pouvait pêcher aux filets dérivants

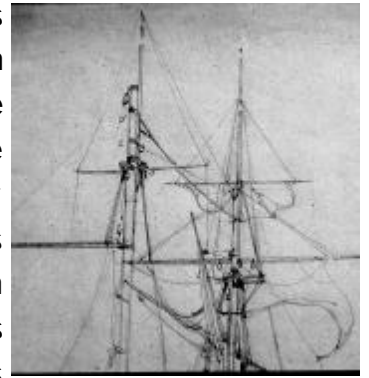
Un petit « sloup » chargé jusque sur le pont illustre une navigation depuis longtemps disparue ; le « bornage ». Celle-ci se pratiquait entre localités côtières rapprochées pour des transports de toutes sortes. Les bateaux de pêche pouvaient être, selon les saisons, armés pour cette navigation : c'était une sorte de « porte-à-porte » pour des petites marchandises diverses et variées.

Mozin a un peu exagéré les formes assez lourdes de cette « bisquine » échouée sur la grève. Il est vrai que ce bateau était très porteur, c'était le « camion à tout faire » de l'époque, il devait pouvoir s'échouer n'importe où pour embarquer ou débarquer ses marchandises. Ce bateau doit son nom au type de gréement utilisé. Rien ne permet de situer la grève où sont représentées ces deux bisquines. On peut les imaginer sur les sables de Luc ou de Courseulles en attente de chargement de foin ou de légumes. Un petit croquis laissé par Berthélémy dans ses cahiers, montre une bisquine chargée, en « pontée », de foin apporté par les voitures de paysans. Ceux-ci livraient aussi, à basse - mer, les légumes, choux, pommes de terre, envoyés au Havre ou en Angleterre.

Mozin curieux et passionné a exploré les quais des ports de Caen et de Honfleur, deux sites ayant quelques mouvements commerciaux au long -cours en Basse Normandie. A cette époque, des navires venaient de Louisiane chargés de coton. Les plus importants allaient au



Havre ou à Rouen, les plus petits à Caen. Un ancien cliché des bassins de Honfleur conservé au Musée de la marine de ce port montre les bassins encombrés de voiliers en opérations commerciales. Les observations de Mozin sur les



quais l'on amené à dessiner un spectacles assez rarement décrit : les hommes au travail dans la mâture, dans un port. Au premier plan les matelots semblent être en train d'envergner des voiles neuves à bord d'un petit trois-mâts. Un matelot perché dans la mâture d'un brick accosté un peu plus loin, travaille au gréement. Ce dessin que l'on pourrait qualifier de sommaire est en fait très précis : toutes les filins des manœuvres sont exacts !

Peu de peintres se sont attachés à observer leurs acrobatiques évolutions à quai. Beaucoup plus tard, Léon Leclerc que l'on peut rencontrer au Musée de Honfleur, a aussi dessiné les équipages des voiliers amarrés dans les bassins de Honfleur.



Mozin embarquait à bord d'embarcations de pêche pour dessiner ces navires de commerce sous voiles au large, ou au mouillage. En effet, du rivage il n'aurait pu faire leurs portraits, au crayon ou à la plume avec autant de vie, de poésie et de réalisme. Artiste et marin il a observé la manoeuvre de ce brick qui arrive sur rade : les écoutes de focs sont

larguées, les voiles du mât de misaine aussi ...seules les voiles d'arrières serrent le vent, alors le bateau va venir le nez face au vent, il va s'arrêter, et l'ancre va être mouillée. Est il devant Trouville ? Sur rade de la Carosse en attendant de rentrer au Havre, ou à Honfleur, ou pour remonter à Rouen ? Nul ne le saura jamais, mais quelle vie dans ce croquis !

Nous ne pourrions évidemment pas explorer l'œuvre de Mozin dans son ensemble : elle est immense. Bien qu'ayant travaillé dans différentes régions des côtes de France, la Méditerranée par exemple, il ne semble pas que Ch Mozin ait exploré la Bretagne. Par contre, notre artiste a réalisé un travail de gravure beaucoup moins connu, pour un grand voyageur ethnographe, l'amiral Pâris devenu plus tard directeur du Musée de la Marine de Paris.

A peu près à l'époque à laquelle Ch Mozin arpentait les côtes de Normandie avec son chevalet, un élève officier de la Marine de la Restauration, Edmond Pâris, sillonnait le Pacifique avec l'amiral Dumont D'Urville à bord de « l'ASTROLABE », à la recherche de Lapérouse. Notre futur amiral-ethnographe-historien revenait de chaque expédition dans ces régions lointaines, les malles chargées de dessins, de plans des navires et embarcations qu'il rencontrait durant ses voyages de circumnavigation accumulant ainsi <<800 plans ou

*dessins de pirogues ou navires de toutes les parties du monde*» Ce travail prodigieux sera publié en 1843 sous le titre « Essais sur la construction navale des peuples extra-européens »

On pourrait penser que nous nous éloignons de Mozin. Et bien non. Et voici comment les routes de ces deux passionnés se sont rejointes. Il était nécessaire pour l'édition de l'ouvrage de Pâris, de reproduire, en lithographie, les dessins et relevés de plans réalisés au crayon, à la plume ou à l'aquarelle par Edmond Pâris. Trois artistes de talent sont donc choisis, et Ch Mozin est l'un d'eux. Les lithographies de ces trois artistes ne sont pas signées, mais il n'est pas difficile de reconnaître la main de « notre préféré ». Nous avons vu que Mozin n'a pas eu de formation particulière concernant la représentation des bateaux en général et encore moins des exotiques. Cependant les embarcations des côtes lointaines, sont parfaitement esthétiques et tout aussi techniquement navigables. La passion et l'adresse



Embarcation malaise désarmée et transformée en habitation à la façon des « caloges » d'Etretat .

de Mozin n'ont pas trahi le talent de l'Amiral Pâris. Ainsi nous pouvons accorder une entière confiance dans l'exactitude de son travail sur les côtes normande, dès lors que la photographie témoigne de nos jours du réalisme de ses dessins pour nombre d'embarcations exotiques encore en activité il y a seulement encore quelques décennies



Sa sensibilité l'a suivi sur ces côtes lointaines : à côté des bateaux qu'il n'a jamais vus en réalité, il n'oublie pas les marins et souvent leurs familles. La vie des gens de mer est toujours présente. Ses grèves, qui sont des écrins pour les bateaux, sont parsemées d'engins de pêche, de ces vanneries qui lui sont si chères, d'ancres, de pièces de gréement. Il semblerait bien que Mozin ait eu un moment de bonheur à composer cette description d'embarcations malaises. Ce faisant il a certainement fait un

rapprochement avec les « caloges » d'Yport et Etretat, en dessinant ce vieux bateau devenu habitation. Et puis la nature n'est jamais bien éloignée des grèves, et que ce soit en Indonésie, sur les bords de la Touques ou de la Seine, les feuilles des arbres y sont aussi finement ciselées. Ses oeuvres sont imprégnées de la vie de tous les jours, comme sur un cliché de famille.

Avant de terminer, revenons sur les rives du





Calvados, dans ce modeste intérieur d'une famille normande. Il est peut être difficile d'affirmer que ce soit le lieu de vie d'une famille de pêcheur, bien qu'une « seine » gît à même le sol près de l'homme en sabots. C'est le seul objet vraiment lié à la mer. Le petit tonneau pourrait être un de ces « quart -à -poches » pour les seines à hareng car on aperçoit dans la partie supérieure le système de fixation au « hâlin », le cordage qui soutient les filets. Le fusil pendu à la cheminée n'est pas une preuve d'appartenance au monde agricole, nous avons évoqué la joyeuse mousqueterie du baptême de l'EUGENIE ! Je ne sais pas si le « bonnet à poils » était particulièrement porté par les gens de mer à Trouville, mais il est certain que Mozin l'a plusieurs fois dessiné pour l'avoir remarqué. Albert Cavey patron pêcheur de Port en Bessin, maintenant décédé, disait que dans sa jeunesse vers 1910, quelques anciens portaient encore ce couvre chef en fourrure.

La mère de famille s'apprête à éplucher un superbe chou, la lueur du feu est apparente dans le foyer de la cheminée. Le fils aîné de la famille, visiblement jaloux par son petit frère, semble adresser une requête à ses parents qui l'écoutent avec bienveillance. Ce dessin laisse une grande impression de paix alors que nous savons la vie rude qui était le lot de ce monde.....



Enfin, Mozin a-t-il eu une prémonition en nous léguant cette superbe peinture ? Celle-ci représente côte à côte un petit brick de cabotage et une barque chalutière, derrière une bisquine : c'est un échantillonnage de toutes les activités maritime de Trouville. A droite, fièrement accosté à son appontement personnel : un superbe sloup qui pourrait être un voilier de plaisance comme en construisait déjà Emile Cardon de Honfleur. Ce préfigure le lent recul de la pêche devant la plaisance sur la Touques. Déjà dans les années 1880/90 l'administration de la marine se plain de la difficulté de constituer des équipages pour la pêche : les matelots préférant s'engager sur les embarcations de plaisance plutôt que sur les bateaux pêcheurs.

