

## LES PETITS MÉTIERS MALOUINS

---

### TAMBOUR DE VILLE, BANNIES ET BANNIER.

Le tambour de Ville, type universellement répandu, n'offre en notre cité rien qui le distingue de ses collègues des autres localités, sauf peut-être une aphonie particulière; espérons que ce trait distinctif n'est que passager. Ses fonctions, d'ailleurs, sont bien réduites aujourd'hui. Louis XIV, qui aimait la majesté en tout, n'avait pas dédaigné, pourtant, de s'occuper des trompettes et tambours de ville, et s'était efforcé de donner plus de relief à leurs modestes fonctions, en en faisant une charge publique. Voici quelques extraits d'un Édit du Roy, donné à Versailles au mois de mars 1709.

« ... L'attention avec laquelle nous avons toujours désiré que  
« les affaires municipales des Villes et Communautés de notre  
« Royaume fussent gouvernées, Nous a engagé à créer par  
« différents Édits, des Maires, Lieutenants de Maires et autres  
« officiers alternatifs, dans les Hôtels desdites Villes et Commu-  
« nautés; et comme nous désirons y établir l'uniformité, nous  
« avons résolu d'y créer aussi des Greffiers-Secrétaires-Alter-  
« natifs, et en même temps d'ériger en titre d'Offices, les  
« Sergens, Hérauts, Hocquetons, Massarts, Valets de ville,  
« Trompettes, Tambours, Fifres, Portiers, Gardes et autres  
« officiers, ... afin que ces officiers, étant permanans, s'atta-  
« chent à remplir leurs devoirs avec plus d'exactitude et de  
« probité. ... Les Trompettes et Tambours présentement créés  
« feront, exclusivement à tous autres, les publications de Paix  
« ou de Guerre, Proclamations, et autres actes à cry public  
« émanés tant des Hôtels de Ville, que de la part des Officiers  
« de police. Faisons défenses aux Officiers de la Milice, de

« nommer et commettre pour leurs exercices militaires, autres  
 « que lesdits Trompettes, Tambours et Fifres, qui seront payez  
 « de leurs salaires ordinaires et accoutumez. . . »

En dépit du Grand Roi et de son Édît, le tambour de ville n'a jamais joué qu'un rôle effacé dans notre histoire locale. Il n'en était pas de même, jadis, de son ancêtre, le *Sergent Bannier*, officier de justice, et personnage important.

Dans l'ancien temps, alors que l'art moderne de la publicité n'existait pas, qu'on ignorait les *annonces légales*, les *insertions* dans les journaux, et même les affiches, la publicité nécessaire était donnée aux actes judiciaires, aux ventes, notamment, au moyen de *bannies*, ou proclamations faites à haute voix, soit à l'issue de la grand'messe, soit les jours de marché. Ces proclamations solennelles étaient réservées au ministère d'agents judiciaires, qu'on appelait des *Sergents*, et qui étaient les pré-décesseurs de nos huissiers.

Aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles, Saint-Malo avait l'heur de posséder quatre ou même cinq sergents, dont le principal avait le titre de Sergent Bannier; il était en même temps appariteur de l'Officialité.

Voici ce que dit du Bannier la *Coustume de Bretagne*, f<sup>o</sup> 168 :

« En aulcunes parties de Bretagne l'on a accoustumé faire les  
 « bannies es marchez, et en aultres lieux es paroisses au dimen-  
 « che, et a l'on aulcunement usé que chacun bannier du seigneur,  
 « dont les aulcuns s'appellent banniers faitz (?) et les aultres  
 « sont sergens, font lesdictes bannies par plusieurs foiz et par  
 « plusieurs et diverses heures. . . »

A titre de curiosité, je transcris le procès-verbal d'une de ces bannies judiciaires, tel qu'il se trouve relaté à la fin d'un acte de vente du 3<sup>e</sup> Décembre 1682, passé à Saint-Malo, par devant les notaires Drouin et Rousseau:

« Sousigne pierre le Clerc, sergent bannier de la jur<sup>ion</sup> de Saint-  
 « Malo et y demeurent rue vieille boucherye, à la req<sup>te</sup> de ladite  
 « Colline Lossieu acq<sup>re</sup>, certiffye mestre ce jour de dimanche  
 « quattresme avril mil six cent quattre vingt trois, environ les  
 « huit heures du matin, transporté audevant de la grand porte  
 « de legllisse Cathedralle et parochialle dudit Saint-Malo, ou jay

« a haute voix, pendant que le peuple en sortoit en grand nom-  
 « bre, banny et peublyé le contract dacquis et acttes d'insinua-  
 « tion et posesion cy devant et declaré que laditte acq<sup>re</sup> entemps  
 « saproprier des herittaiges y mentionnes, aux prochains gene-  
 « raux plaids de laditte jur<sup>ion</sup> assignes tenir aux mardi vingt  
 « sept<sup>e</sup> du present mois et an, somant tous pretandans drois et  
 « interes audis herittaiges dy comparoir et deduire leurs moyens  
 « d'opositions sy bon leur semble. present jau Mondin, sergent  
 « de laditte jurisd<sup>ion</sup>, jullien Signolle, aussy sergent, et restant  
 « ledit Mondin audit Saint-Malo et ledit Signolle au bourcq de  
 Saint-Servan, mes thesmoings, quy ont signé avecq moy le  
 « present <sup>1</sup>. »

La même cérémonie fut renouvelée le 11 et le 18 avril suivants. On sait que les mêmes formes sont encore observées, au moins en principe, pour la publication au prône des bans du mariage.

Voici encore un procès-verbal de bannie plus ancien ; il s'agit de la publication du premier essai de Règlement de Police municipale de notre ville, à ce que je crois.

« Les Articles de Police contenus aux trois feüilles de papier  
 « cy-devant, ont été par moy Brice Pioger sergent general de  
 « ladite cour de Saint Malo, à Requeste de mondit Sieur le Pro-  
 « cureur d'icelle, & des Commis audit Police y denommez, bannis  
 « & proclamez, lûs & publiez d'articles en autres aux lieux  
 « accoutumez à faire pareilles bannies, & autres endroits de  
 « cette ville, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorence.  
 « Fait aux presences de Guillaume Le Brez Tabourin, Renauld  
 « Loquet, & autres demeurant en cettedite ville, temoins par  
 « moy exprez appelez, le Samedy 10<sup>e</sup> jour de Ianvier 1579. Ainsi  
 « signé, B. PIOGER. »

A remarquer que l'un des témoins qui accompagnent le sergent Bannier est qualifié de *Tabourin*, c'est-à-dire que ce Guillaume Le Brez faisait office dans la circonstance de *Tambour de ville*, mais à titre seulement d'*instrumentiste*<sup>2</sup>.

1. Je respecte scrupuleusement l'orthographe, me contentant d'ajouter quelques signes de ponctuation, indispensables pour la clarté.

2. *Ordonnance de Police de la ville de Saint-Malo*, A Saint-Malo, chez J.-B. Le Conte, 1749.

Le mot *ban*, d'origine germanique, est demeuré classique, ainsi que ses principaux dérivés ; mais quelques-uns de ceux-ci ont, dans les parlers de nos régions, des sens particuliers.

En français classique, *bannir* signifie *exiler* ; un *banni*, c'est un *proscrit* ; tandis qu'à Saint-Malo, les gens les plus honorables, — à part les célibataires, — sont *bannis* ; on dit couramment : « Un tel a été *banni* ce matin : » ce qui signifie simplement que les bans de son mariage viennent d'être publiés. On dit aussi : *bannir*, *faire bannir* un objet perdu ; faire la *bannie* soit d'un mariage soit de quelque autre chose.

L'emploi de *bannie* en ce sens paraît spécial aux parlers du Maine et de Haute Bretagne. Godefroy cite, dans son *Dictionnaire*, cet extrait d'un arrêt du Parlement de Bretagne, du 4 avril 1665 : « Les arrests et reglemens ne permettent de prendre pour les « bannies de mariage que 15 sous et 5 sous pour les bannies « de monitoire. »

On rencontre bien le mot *bannie* dans les parlers de Normandie, mais avec une acception différente ; il est employé dans le sens de location aux enchères des chaises et des places d'une église, « ou de vente ou affermage à l'encan des récoltes. »

GEORGES SAINT-MLEUX.

(A suivre.)

---

# LES PETITS MÉTIERS MALOUINS

(suite).

---

## POISSONNIÈRES ET PÊCHEURS.

Toute bonne bourgeoise de Saint-Malo, alors même qu'elle s'en remettrait à sa cuisinière du soin de se procurer les autres denrées nécessaires, tient à honneur de *faire sa poissonnerie* elle-même. Ce n'est pas de trop, en effet, que la maîtresse de maison donne en personne sur ce champ de manœuvres restreint, mais tumultueux, qu'est la Poissonnerie ; ce n'est pas de trop de toute sa sagacité expérimentée pour bien choisir parmi les nombreuses sortes de poissons et surtout pour discerner le degré de fraîcheur au-delà duquel une sole ou un maquereau ne sont plus mangeables que pour des Parisiens ; ce n'est pas de trop de tout : son sang-froid et de son autorité personnelle pour résister aux objurgations familières ou aux véhémentes apostrophes des marchandes, et enlever de haute lutte, après des évolutions et des temporisations savantes, le rabais nécessaire sur les prix manifestement exagérés demandés de prime abord. On a même vu parfois le champ de manœuvre se transformer en champ de bataille ; mais si le plus souvent tout se passe en conversations, c'est toujours en colloques étrangement animés, d'une langue pittoresque et d'un diapason surélevé : il suffit de dire que nos poissonnières sont presque exclusivement cancalaises.

Notons que *poissonnière* ne s'emploie à Paris qu'en parlant des marchandes de poisson d'eau douce ; les autres s'appellent soit « marchandes de marée », comme dans la *Fille de M<sup>me</sup> Angot*, soit « marchandes de saline ou de salaisons. » L'emploi de ce mot en ce sens est pourtant très ancien chez nous ; on lit dans l'Ordonnance de Police du 10 janvier 1579, dont j'ai déjà cité des

passages : « Item, est fait déffense à tous Poissonniers et Poissonnières de ne vendre poisson frais ailleurs qu'à la poissonnerie de cette dite ville, ni autres poissons trempez, excepté de harangs, sur peine de dix sols et confiscation du poisson. » Cette prescription se trouve maintenue par les ordonnances de police du 17 février 1655 et du 9 novembre 1720. De même, *faire sa poissonnerie*, est une expression du vieux parler malouin.

On en recueillerait bien d'autres, à la Poissonnerie, et ce serait un travail curieux, et utile, de faire une liste complète de toutes les appellations des poissons et coquillages dans notre pays ; mais je dois me tenir dans les limites de mon programme.

\* \* \*

A Saint-Malo, alors que notre port voit partir chaque année des milliers de marins pour Saint-Pierre et les bancs de Terre-Neuve, la pêche côtière n'existe pour ainsi dire pas ; les Canalais en ont, en quelque sorte, le monopole.

Il faut, cependant, faire exception pour la pêche du *lançon*, qui peut être considérée comme un *petit métier* de la mer, bien qu'elle produise encore une vingtaine de mille francs annuellement. Les pêcheurs de lançon, anciens marins retraités pour la plupart, ont comme principal port d'attache le joli bourg de Saint-Suliac, où ils ont huit ou dix bateaux ; ils en partent à mer baissante, pour aller échouer leurs petites barques sur les bancs de la Rance et surtout sur le Banc des Pourceaux, près de l'île Harbour. Ils ont conservé leur *cri* caractéristique : « *Au lançon frais... ! En faut-y du gros lançon?...* » Et, tous les ans, c'est une joie dans Saint-Malo, quand cet appel sonore retentit pour la première fois par les rues, car, outre que cela indique l'apparition d'un mets succulent, c'est aussi l'annonce du retour du printemps et des beaux jours.

Dès qu'elle entend *crier* le lançon, la ménagère se hâte pour arrêter au passage le marchand, qui arpente vivement les rues accidentées de la ville, et elle s'efforce de faire remplir à bon compte son assiette ou son plat ; car le lançon ne se vend ni au

poids ni au nombre, mais « à la poignée », et il s'agit d'obtenir une poignée ou deux en plus du prix convenu ; mais ce n'est pas chose aisée : les marchands de lançons ont fait comme bien d'autres, ils ont augmenté le prix de leur marchandise, et alors que dans mon enfance, on avait pour six ou sept sous une belle friture, il faut payer la même quantité le double aujourd'hui.

Le lançon est inconnu dans l'intérieur des terres, car, bien que, comme l'anguille, il reste vivant, et fort remuant, pendant un certain temps après sa sortie de l'eau, il ne se conserve pas et ne supporte pas le voyage.

Litré nous dit que *lançon* est le nom que porte l'*équille* sur les côtes de Granville et de Saint-Malo. *Équille*, qui est un mot normand, est-il pour *esquille*, copeau, à cause de la forme enroulée que prend ce petit poisson, ou pour *aiguille*, à cause de sa minceur effilée ? Il est difficile de se prononcer, bien que la seconde hypothèse puisse s'appuyer sur un passage de la *Déclaration du Roi*, du 23 avril 1726 : « 32. Permettons néant-  
« moins aux pêcheurs et à tous autres de défoûir des sables qui  
« restent à sec de basse mer, les poissons qui s'ensablent, pour  
« servir d'appas à leurs pesches, tels que sont les *équilles*,  
« *équilles*, *lançons*, et autres poissons de semblable espèce. »

Baudrillart (*op. cit.*) donne plus de renseignements. « Lançon.  
« Nom que les pêcheurs donnent, dans quelques ports, à une  
« espèce de poisson du genre *Ammonyte*, et qu'on appelle aussi  
« *anguille de sable*, *poisson d'appât*. C'est un des meilleurs appâts  
« qu'on puisse employer pour la pêche du maquereau et autres  
« poissons voraces : aussi les femmes et les enfants pêcheurs lui  
« font-ils une guerre continuelle. On les voit, à Dieppe, par exem-  
« ple, armés d'un instrument de fer, crochu à une de ses extrémi-  
« tés, courir sur le sable au moment de la retraite de la mer, et  
« l'enfoncer dans les lieux où un petit jet d'eau leur indique  
« qu'est enterré un ammonyte, et fouiller jusqu'à ce qu'ils le  
« trouvent. Il est quelquefois à deux pieds de profondeur, mais  
« ordinairement seulement à quelques pouces. »

L'abbé Manet ne pouvait manquer de signaler cette pêche locale intéressante. « C'est spécialement, dit-il (*op. cit.*, p. 89),

« sur les bancs de gros sable qui environnent l'île Harbour que  
 « se fait notre principale pêche du lançon, ou esquille, petit  
 « poisson fort délicat, et fort effilé, dont le premier nom semble  
 « exprimer celui de *petite lance*<sup>1</sup>. On le prend, de mer à peu  
 « près basse, avec une sorte de seine qui a ordinairement de  
 « 30 à 35 brasses de long, et 15 à 16 pieds de chute ou de hau-  
 « teur, et dont les mailles sont de 4 à 5 lignes en carré. Au milieu  
 « de cet engin, est une chausse, ou sac de serpillière, d'environ  
 « deux brasses de long, destinée à recevoir la proie qui se trouve  
 « dans l'enceinte du filet. — Cette pêche commence communé-  
 « ment à la fin de mai, et dure jusqu'aux premiers jours d'août.  
 « — Lorsque la mer est tout à fait retirée, les pauvres gens,  
 « armés d'une bêche ou d'une faucille, vont déterrer, sur les  
 « parties qu'il fréquente, ce lançon qui est extrêmement prompt  
 « à s'y ensabler de nouveau dès qu'il se sent découvert. Cette  
 « opération a même lieu la nuit ; car on aperçoit fort aisément  
 « ce poisson au milieu des ténèbres, pourvu qu'elles ne soient  
 « pas trop épaisses, tant il est luisant. »

Il faut croire que cette pêche au lançon la nuit était fort prisée des Malouins de jadis, mais qu'elle n'était peut-être pas sans danger, tout au moins pour les mœurs ; car nous trouvons à ce sujet la curieuse clause suivante dans l'*Ordonnance pour la police et administration de la Ville et Juridiction de Saint-Malo*, du 17 février 1655 : « Défenses à toutes filles de coucher  
 « hors la ville sous prétexte d'aller à la pesche du lançon ou  
 « d'autre poisson, à peine d'être attachées et gardées avec les  
 « femmes mal notées, sans qu'il soit besoin d'autre preuve de  
 « leur mauvaise vie. »

Le mot *lançon* est bien un diminutif de *lance*, et se trouve dans des textes de vieux français ; je me demande, par exemple, pourquoi Godefroy, dans son *Dictionnaire*, lui donne le sens de « branche d'arbre ». Un des deux textes qu'il cite ne peut s'expliquer que par le sens de « petite lance » : « Un espieu grand comme un lançon. » [Guill. du Choul, *Discours sur la Castrametation*, p. 17, ed. 1581.]

1. Le docte abbé a été plus heureux ici que dans certaines autres de ses étymologies, plus savantes (?), mais plus risquées.



\* \* \*

A part les marchands de lançons, les pêcheurs de profession sont rares à Saint-Malo ; il ne faudrait pourtant pas oublier les pêcheurs de guitans, bien qu'ils ne constituent pas, comme les précédents, un corps de métier, et que la plupart ne soient que des amateurs.

D'abord, ce terme, « *guitan* », est intéressant ; il paraît spécial à notre région ; Baudrillart ne le cite pas, ou, du moins, pas exactement, dans l'énumération qu'il fait des nombreuses appellations données à ce poisson, le *gadus barbatus*, de la grande famille des *gades*, ainsi que le merlan, le lieu, le colin, la morue, etc. Il cite « *tacaud* ou *tacan* ; *baraud-gode*, au Havre « et à Dieppe ; *poule de mer*, à Fécamp ; *malcot*, à Brest (où je crois savoir qu'on dit plus couramment *tacaud*) ; *petite morue fraiche*, à Paris, et dans quelques endroits, *mollé*, *morue molle*, *guiteau*. » Il est à remarquer que le *guitan* est cousin germain du merlan, qui s'appelle, en hollandais, *whiting*, (angl. *whiting*, all. *willing*) ; *guitan* est la transcription française précise du hollandais, *whiting*, comme, du reste, *hareng* (autrefois, *harang*) de *harring*, et *éperlan*, quoique moins fidèlement, de *spiering*.

Le *guitan* se plaît dans les trous de rocher, dans les *basses*, dont il y a un certain nombre en rade et sur les côtes, soigneusement repérées par les pêcheurs, qui ne donnent pas volontiers connaissance de leurs *remarques* aux profanes. En marée de préférence, on part avec un canot léger, tirant peu d'eau, pour pouvoir approcher le plus possible des rochers ; une fois sur la *basse*, on mouille à l'aide d'un grappin, ou mieux d'une grosse pierre, et, si l'on est au bon endroit, on n'a plus qu'à haler ses lignes à main et les rejeter vivement. Le *guitan* brun, ou *guitan barré*, frit dans le beurre au sortir de l'eau, constitue un mets fort agréable ; mais il *demande* instamment à être mangé tout frais.



Un autre poisson, parent du guitan, bien qu'il en diffère notablement d'aspect, est l'objet, à Saint-Malo, d'un trafic considérable, et les Terre-Neuviers en rapportent chaque année des centaines de barils : je veux parler du *capelan*, que Linné appelle *gadus minutus*. Baudrillart dit que ce poisson « est connu à Marseille sous le nom de *capelan*, et sur l'Océan, sous celui d'*officier*. » *Capelan* est, en effet, un mot méridional ; c'est la forme provençale du mot *chapelain*. Ce poisson, ou tout au moins une variété, car le capelan de Terre-Neuve est différent de celui de la Méditerranée et de l'Océan, est désigné, dans le pays malouin, sous le nom de *petit prêtre*. Les *petits prêtres* se font rares dans nos eaux, et les amateurs de friture en sont réduits à le pêcher à la ligne, ce qui exige une réelle patience pour qui veut arriver à en recueillir un plat sérieux ; il n'en était pas de même autrefois, ainsi qu'en témoigne l'article curieux de Baudrillart que je transcris ici.

« PRÊTRES, MOINES, CAPELANS, GRADOS. On les nomme *grados*,  
 « parce qu'en les maniant, on sent une substance grasse sur  
 « leur corps, principalement du côté de la queue ; les *grados*  
 « qu'on pêche dans la Manche et à Brest, sont, dit-on, pleins  
 « d'arêtes et ont une chair fade, ce qui fait qu'on ne les emploie  
 « que pour amorcer les haims : au lieu que ceux qu'on prend à  
 « Cancale, dans les pêcheries de la rivière de Rance, à Saint-  
 « Jacut, à Saint-Briac, où il en remonte une multitude toute  
 « l'année, mais surtout en mars et avril, ont la chair ferme et  
 « très blanche, et ont à peu près le goût fin et délicat des éper-  
 « lans : on ne peut guère soupçonner que des différences aussi  
 « marquées dépendent de la qualité des eaux. Pendant les mois  
 « de février, mars et avril, il monte dans la Rance une prodigieuse  
 « quantité de *grados*, de *prêtres* et d'*éperlans bâtards* ;  
 « ce qui fait une manne pour le pays, surtout pendant le carême,  
 « et dont Saint-Malo profite. On pêche ces petits poissons  
 « avec des seines épaisses. »

Si les *petits prêtres* tendent à disparaître, il nous reste heureusement leurs congénères, les capelans. Pour les amateurs, et ils sont légion, de Paimpol à Granville, rien ne vaut, comme petit déjeuner du matin, trois ou quatre capelans secs, légèrement chauffés sur la braise, et arrosés de quelques bolées de bon cidre. Les gourmets déplorent la disparition de ceux qui se préparaient au French-Shore ; si M. Delcassé avait été amateur de capelans, je parie bien qu'il n'aurait pas sacrifié aussi légèrement nos droits séculaires sur les côtes de Terre-Neuve.

\* \* \*

Si, des poissons proprement dits, nous passons aux coquillages et crustacés, nous serons obligés de constater que notre pays est encore moins favorisé. La pêche *au bas de l'eau* n'est guère qu'un amusement, et c'est tout au plus si, dans les grandes marées, les heureux rapportent quelques douzaines d'*ormais* (ailleurs, *ormiers* ou *oreilles de mer*), *une belle congre*, deux ou trois homards qui n'ont pas la taille réglementaire, et une poignée de *chevrettes*. Je profiterai cependant de l'occasion pour présenter quelques observations philologiques sur la *chevrette* et sur l'instrument avec lequel on la pêche.

Les animaux marins ne furent connus des hommes que longtemps après qu'ils s'étaient familiarisés avec les animaux terrestres ; aussi est-il naturel que, s'inspirant d'analogies parfois un peu bizarres, ils aient donné aux premiers les mêmes noms qu'aux seconds : tels sont « veau marin, chien de mer, crapaud de mer, poule de mer, etc ». La *chevrette* a été ainsi dénommée à cause de son agilité et des bonds qu'elle fait lorsqu'elle se trouve sur le point d'être prise ; on l'appelle aussi *bouc*, dans nos pays, et *bouquet*, petit bouc, à Paris, pour les mêmes raisons. La chevrette, dont les deux variétés les plus connues sont la *salicoque* et la *squille*, est un crustacé du genre *palœmon*, qu'il ne faut pas confondre, nous disent les savants, avec la *crevette* (genre *gammarus*), qui fréquente surtout les eaux douces : ce qui n'empêche que, sauf dans quelques provinces,

l'appellation de *crevette* se soit généralisée au détriment du nom véritable. La *squille*, ou *chevrette grise*, ou *bouc*, comme nous disons ici, est grise, tachetée de brun, et devient d'un rose pâle à la cuisson ; elle a le rostre denté en dessous, tandis que la *salicoque* l'a denté en dessus.

La chevrette se pêche au moyen d'un filet muni d'un manche, appelé techniquement une *truble* ou *trouble*, qui a reçu une quantité d'autres désignations. Les Malouins l'appellent *avéniô*, corruption de *haveneau* (comme *biau* pour *beau* etc.). Ce mot est même devenu, on ne sait pourquoi, *avanô* en certaines régions. On a rapproché ce mot *haveneau* de *haveau*, outil des sauniers [diminutif, *havenet*], et de *havet*, outil de fer des ardoisiers terminé en crochet (all. *haft*) ; mais ce rapprochement ne repose que sur une simple ressemblance extérieure de ces divers mots, et, en réalité, n'est pas fondé. On trouve bien, d'autre part, pour désigner un certain filet de pêche, en norvégien *haav*, en suédois *hâf*, dans le patois de l'Angleterre septentrionale *haaf* (cf. Scheler) ; mais je ne pense pas qu'il faille voir dans le primitif de ces mots, qui est le norois *háfr*, la racine de notre mot. Tout au plus, le mot scandinave a-t-il pu, et dû contaminer le vieux mot français *saveneau* que je considère comme la forme originelle de *haveneau*, et, par suite d'une similitude de sons et de sens, faire remplacer dans la prononciation le S initial par un H aspiré ; mais à mon avis, *saveneau* vient lui-même très anciennement du vieux mot *savenè*.

On lit dans la *Déclaration du Roi*, du 2 septembre 1726 : « Les pêcheurs se servent d'un filet vulgairement appelé *saveneau*, qu'ils poussent devant eux en raclant les fonds ; » et dans celle du 18 mars 1727 : « Titre VI. Des Havenets. Art. 1<sup>er</sup>. Les mailles des rets qui formeront les sacs des *havenets*, connus aussi sous les noms de *havets*, *haveaux*, *bichettes*, grands *savenelles* et *savonceaux*, seront de 15 lignes au moins en carré ». *Savenelles* aurait dû être écrit *savenels*, ainsi qu'en témoigne l'adjectif *grands* au masculin. On trouve en effet dans Godefroy : « *Savenel*, instrument de pêche. Pescher atout II perches et atout I *savenel*. » [Jurés de Saint-Ouen, f<sup>o</sup> 291, Archives de la Seine-Inférieure]. Il cite aussi *savigniâu*, usité dans

la vallée d'Yères, pour désigner un filet formant une espèce de poche, avec lequel on prend des truites ».

Ce mot *savenel*, *saveneau*, ne peut être que le diminutif de l'ancien *savene*, « espèce de nappe, » dit Godefroy. Du Cange donne : « *Sabanum*, mappa vel facitergium, Σάβανον, linteum, » et les formes féminines *sabana*, *savana*, *savena*. Cette étymologie convient au sens, la poche du filet de l'avèniô formant effectivement une espèce de nappe assez large. Plus tard, un rapprochement a dû s'établir entre *saveneau* et des mots comme *haveau*, *havel*, *havenet*, et l'on a dit indifféremment soit *saveneau* soit *haveneau*.

GEORGES SAINT-MLEUX.

(A suivre.)

---

# LES PETITS MÉTIERS MALOUINS

(Suite)

---

## BORNEURS, GABARIERS ET BATELIERS DU NAYE.

A Saint-Malo, beau port de mer,

ainsi que chantaient naguères nos cousins de Canada, on trouve naturellement plusieurs petits métiers maritimes, conséquence forcée de la situation géographique de notre ville, — j'allais dire « de notre île ». Laissant de côté les grandes industries, je veux signaler particulièrement les *Borneurs*, les *Gabariers* et les *Bateliers du Naye*.

On sait que l'Administration maritime divise les navires en un certain nombre de catégories, suivant la nature et le but de leur armement : il y a les bateaux qui se destinent au long cours, au cabotage, à la grande pêche, à la navigation de plaisance ; il y a aussi les bateaux *armés au bornage*.

Jal, dont le copieux *Glossaire Nautique* contient tant de choses, ne dit pas un mot du bornage ni des borneurs. Littré cite l'emploi de *bornage* dans la langue maritime, en l'expliquant ainsi : « Terme de marine. Navigation faite par « une « embarcation jaugeant 25 tonneaux au plus, avec faculté de « certaines escales. » Ce mot de *bornage*, du reste, ainsi que la chose elle-même, est de date assez récente ; il semble que cette expression ait pris naissance sur nos côtes du sud-ouest. Une décision ministérielle, du 28 novembre 1816, autorise l'intendant de la Marine à Rochefort à « user d'une certaine tolérance « en matière de commandement des navires armés au bornage. » Cette sorte de navigation fut réglementée par un décret du Président Louis Napoléon, le 23 mars 1852, dont voici un passage : « Art. 2. On entend par *bornage* la navigation faite par une

« embarcation jaugeant 25 tonneaux au plus, avec faculté d'es-  
 « cales intermédiaires entre un port d'attache et un autre point  
 « déterminé, mais qui n'en doit pas être distant de plus de  
 « quinze lieues marines. » C'est là, manifestement, que Littré  
 a pris les éléments de sa définition, un peu incomplète.

Primitivement, l'unique raison d'être de nos *Borneurs* fut d'assurer le passage entre les deux rives de la Rance. Il y a à peine un demi-siècle, en effet, — à partir du mois de juin 1858, — que ce passage s'opère au moyen de bateaux à vapeur; encore, n'y eut-il d'abord qu'un bateau à vapeur *unique* pour desservir les communications, à la fois entre Saint-Malo et Saint-Servan, et Dinard. Le prix du passage, tant par vapeur que par voiliers, resta fixé au prix établi de temps immémorial, cinq centimes. Dès la fin de 1859, la question fut agitée de mettre en service un second bateau à vapeur; et, entre autres difficultés, le conseil municipal de Saint-Servan s'opposait à admettre l'augmentation du prix du passage; il consentait à ce que le taux fût élevé à dix ou même quinze centimes pour les secondes classes des vapeurs, mais insistait pour que le prix, par voiliers, restât fixé à cinq centimes. C'était l'âge d'or, alors!

Je ne veux pas entrer dans le détail des luttes soutenues par les Borneurs contre le monopole de la Compagnie des bateaux à vapeur; ils ont réussi à obtenir la liberté du passage, ce qui a, du reste, eu pour résultat de le leur enlever, en pratique, presque complètement, par la suite de multiplication des compagnies de steamers, vedettes, etc. Ils s'emploient surtout, l'été, aux excursions en mer ou aux parties de pêche. Très *marins*, quoique non pontés, nos *borneurs* font de très agréables bateaux de promenade; fort bien menés, ils constituent un des numéros intéressants de nos régates annuelles; et certains ne craignent pas de se mesurer avec les *bisquines* cancalaises, souvent avec succès.

\* \* \*

Nos bateaux borneurs, quoi qu'il en soit, ne présentent pas un type absolument local; bien autrement caractéristiques sont les *Gabariers* de la Rance.

Le mot *gabarre* ou *gabare* est très ancien; vient-il du grec,

du gaulois, du basque ou de l'hébreu ? « Grammatici certant... », et je me garderai d'essayer de résumer ici leurs discussions ardues. En tout cas, ce mot désigne depuis fort longtemps un bateau plat, bateau de charge et de rivière.

Ce sont des gabares ou chalands qui assurent le service de la navigation par les canaux, et il y a une circulation continuelle de ces bateaux entre Saint-Malo et Rennes, d'où ils vont jusqu'à Nantes. Cet antique mode de transport est, lui aussi, sur le point de se transformer, et bientôt des transporteurs à moteur mécanique remplaceront le tranquille chaland, poussé par la gaffe du marinier ou traîné lentement par un cheval étique au long des paisibles chemins de halage.

Nos gabares de la Rance ne sont pas du même type que les chalands ; ce sont de vrais navires, quoique de formes assez peu élégantes. Les gabares, autrefois, assuraient le service des transactions commerciales entre Dinan et Saint-Malo ; depuis, notamment, la construction de l'écluse de Livet, elles se sont presque exclusivement consacrées au transport des fagots et bois de chauffage, ce qui était déjà leur principale raison d'être. Leur port d'attache, c'est, dans la commune de Pleudihen, une espèce de havre appelé le Bas-Champ, qu'on remarque au fond d'une vaste baie, lorsqu'on fait la traversée de la Rance, et qui se signale à l'attention par de curieux amoncellements de fagots, entassés à une grande hauteur. L'abbé Manet dit qu'il existait, de son temps, « une vingtaine de ces gabares, du port de dix tonneaux chaque » ; si le nombre en a diminué, il en reste encore assez pour donner une animation particulière, commerciale à la fois et pittoresque, à ce joli coin de notre pays.

Lé Bas-Champ étant situé assez loin en amont de la rivière, les gabares ne naviguent pas en tout temps ; la morte-eau les laisse à sec, et elles attendent la marée pour se mettre en mouvement. C'est un curieux spectacle de voir ces grosses barques descendre le cours de la Rance, entraînées par le jusant, et venir s'échouer devant la porte de Dinan, pour y décharger leur cargaison. Chargées de fagots jusque par-dessus la lisse, elles n'en transportent pas moins toute une batelée de passagers, installés tant bien que mal sur ces sièges plus ou moins confortables ;



Les jeunes femmes sont fièrement casquées de leur coiffe en pointe ; les vieilles ont la tête entourée d'un mouchoir en forme de turban ; quant aux hommes, bien découplés en général, ils portent, par-dessus leur pantalon, de larges braies de grosse toile blanche.

Anciennement, les gabares de la Rance venaient prendre terre au pied des anciens remparts, dans un endroit qui avait pris de là le nom de *Fosse aux Dinannais*, au bas de la rue de la Fosse actuelle.

A un moment donné, les gabariers trouvèrent plus commode de ne pas venir jusqu'à Saint-Malo, et prirent l'habitude de s'arrêter à Solidor pour y débarquer leurs marchandises. Les Malouins protestèrent énergiquement contre cette innovation, fort gênante pour eux, et, le 31 décembre 1725, la Communauté de Ville, « délibérant d'une voix unanime, arrêta que Mgr le « marquis de Coëtquen serait très humblement supplié d'em- « ployer son autorité pour obliger les batelliers de Dinan « d'amener leurs batteaux jusqu'auprès de cette Ville, au lieu « appelé la fosse aux Dinannais, pour y faire décharge tant des « passagers que des marchandises, du moins depuis Pasque « jusqu'à la Toussaint de chaque année, avec deffense de donner « ny mestre à terre au port de Solidor sous les peines et amendes « qui seront ordonnées. » [Archives Mun<sup>tes</sup>, BB. 24.]

Dans le règlement de police du 6 février 1579, que j'ai déjà cité, je trouve un article concernant les Gabariers [p. 9.] : « Semblablement est fait deffense à tous les Porte-faix et leurs « femmes de cette ville de non s'approcher à la vente du bois à « feu que les Boissilliers venans par bâteaux aportent en cette « ville pour vendre, sur peine de dix sols d'amende et de la « prison. »

Cette mesure, comme d'autres de même ordre concernant le poisson, etc., était prise pour permettre aux habitants de Saint-Malo de faire leurs approvisionnements eux-mêmes, et à bon compte, sans être obligés de passer par l'intermédiaire onéreux des revendeurs et regrattiers.

Cette expression de *Boissilliers*, pour désigner les marchands de bois à feu, mérite d'être étudiée. Dans le vieux français, on

disait *une boise*, féminin de *bois*, pour « une bûche, une souche, une pièce de bois ; » le patois normand a conservé ce mot. « *Des boisses* » (cf. DU CANGE, *Gloss.*, s. v<sup>o</sup> *Boisia*) s'employait pour désigner des « branches d'arbre en broussaille, » des fagots. De là fut tiré naturellement le mot *boisier*, *boissier*, ou *boichier* dans certains dialectes, qui s'appliquait surtout aux ouvriers qui travaillent le bois. C'est manifestement ce même mot, avec une orthographe un peu différente, qui a été employé par nos ancêtres, avec le sens de « marchands de bois. »

\* \* \*

Autrefois, *Saint-Malo-de-l'Île* se trouvait séparé par la mer, non seulement de Dinard et de la rive gauche de la Rance, mais encore de Saint-Servan, sa proche voisine, — son faubourg, même, durant quelque temps ; pour assurer les communications indispensables, toute une flottille s'était constituée, d'armement modeste, mais nombreuse à l'origine : celle des *Bateaux du Naye*. Il leur arriva même souvent, l'été, de suppléer à l'irrégularité des bateaux à voile et, quoique menés à la rame, de contribuer à assurer la traversée de Dinard.

Il y a un ou deux siècles, la circulation des personnes entre les deux villes était bien plus active qu'aujourd'hui ; une grande partie des habitants de Saint-Servan, ouvriers, commis, commerçants, etc., venaient le matin à Saint-Malo et en repartaient le soir. Par contre, les moyens d'accès étaient rares et peu commodes. Avant la construction du quai Duguay-Trouin et des bassins, ceux qui voulaient aller à pied devaient, à mer haute, *faire le grand tour*, par le Sillon et les Talards, ce qui représentait un trajet considérable, ou passer dans les bateaux du Naye.

On leur avait donné ce nom, parce qu'ils débarquaient leurs passagers à la pointe qui fermait au sud, l'entrée du port de Saint-Malo, et qu'on appelait les rochers du *Pouget* ou du *Naye*.

L'abbé Manet (*De l'état ancien... de la baie du Mont-Saint-Michel*, p. 104) a bien vu, cette fois, qu'il s'agit du mot employé en Normandie pour désigner un cap, un promontoire, — mot qu'on retrouve pareillement dans le Nord (*Cap Gris-Nez*, *Blanc-*

*Nez*) et en Angleterre (*Inverness, Dungeness*, etc) ; c'est le nor-dique *nes*, issu de la même racine que le latin *nasus*. « C'est par erreur, écrit-il, qu'on a cru que notre *Nais* ou *Naye* avait été nommé ainsi du verbe *noyer*<sup>1</sup>, parce « qu'on avait coutume « autrefois de noyer certains malfaiteurs dans une fosse qui « subsiste encore en partie proche les derniers rochers qui « forment cette pointe. » Le mot, du reste, est anciennement écrit *nez*, le plus souvent, ou *Nais*, *Nays*, — quelquefois, *nest*, puis *Naye*.

L'abbé Manet (*Ibid.*, p. 113) donne les renseignements suivants sur les bateliers du Naye : « Ces bateaux de service, actuelle-  
« ment au nombre de 45, sont numérotés... Pour la légère  
« somme d'un sou par individu, l'on est défrayé du passage,  
« quand on veut attendre la batelée, ou, comme dit le peuple,  
« *la batée*, qui est aujourd'hui fixée à six personnes ; et, pour  
« six sous, quand on veut partir seul. Les soldats, les écoliers  
« et les ouvriers passent à moitié prix, et les premiers pour  
« rien, quand ils sont en ordonnance. »

En 1770, en effet, le gouverneur, M. Scott, avait donné ordre aux bateliers de passer gratuitement de Saint-Servan à Saint-Malo l'exempt et les cavaliers de la brigade de maréchaussée nouvellement établie à Saint-Servan. Le maire de Saint-Malo, Lebreton, avait vainement appuyé auprès de M. d'Agay, à Rennes, la protestation formulée contre cette exigence par les juges baillifs du port, Magon de Coëtisac et Magon de la Villehuchet (Arch. Mun<sup>les</sup>, BB. 52). On voit que la mesure fut maintenue, et même étendue par la suite à tous les militaires en service.

Ce nombre de 45 bateaux peut surprendre, à présent que, par suite de l'installation du Pont-Roulant et la création de la route des Bassins, entre les écluses des deux villes, l'escadrille du Naye se trouve réduite à une demi-douzaine d'unités ; il s'explique par ce que j'ai déjà dit, au sujet de la circulation des personnes qui faisaient le trajet de Saint-Servan à Saint-Malo. Manet estime de 1500 à 2000 le nombre de gens « qui font cette

1. On prononçait, et l'on prononce encore quelquefois *nayer*.

navette d'une ville à l'autre, tant de mer haute que de mer basse. » A tel point, que ce passage fut l'objet d'une curieuse tentative de monopolisation, qui vaut la peine d'être contée.

Un industriel, dont le nom ne fut pas dévoilé, avait adressé à l'Intendant de Bretagne, Le Bret, un mémoire, dans lequel il sollicitait, pour une durée de trente années, le privilège exclusif du passage, tant en bateau qu'en voiture, moyennant une somme de 500 livres par an, que le privilégié s'engageait à payer au Roi. Voici les principaux traits de ce mémoire.

« Le passage de Saint-Malo à Saint-Servan est le plus fréquenté du royaume ; il se fait tantost en batteau tantost en charette, parce que la mer couvre la grève et s'en retire aux flux et reflux ordinaires. Il en coûte un sol en batteau et deux sols en charette. Ce sont des particulliers qui, sans concession, fournissent ces batteaux et voitures. On y est à découvert et debout ; et ce qu'il y a de plus désagréable par rapport aux charettes, c'est que, quand elles marchent, les pieds des chevaux et les roues lèvent de la boue noire de la grève, qui rejaillit sur les habits des passagers, et les tachent, . . . et quand il pleut, le passage est interrompu, ce qui est très préjudiciable au public.

« . . . Le passage de Saint-Malo à Dinard a été aliéné à titre d'engagement a Escuyer René Lavocat de la Baronnais, le 9 février 1689 . . . »

Le soumissionnaire se faisait fort d'améliorer le conditionnement des voitures et des bateaux : « . . . lesquels batteaux auront des sièges de planches, et seront couverts d'une forte toile étendue sur des cerceaux, et les voitures seront commodes, les caisses et corps en formes de gondolle, avec imperialle . . . Moyennant qu'il me soit attribué pour le droit de passage un sol en batteaux et deux sols par personne en voiture. »

La Communauté de ville, réunie le 15 septembre 1753, chargea le lieutenant de maire, Lebreton de la Vieuville, de réfuter les allégations et de repousser les prétentions du soumissionnaire ; voici quelques passages du mémoire qui fut adressé en conséquence à l'Intendant de Bretagne.

« . . . Comment le souscripteur a-t-il eu la hardiesse d'avancer

« au conseil que le prix actuel du passage en batteau est d'un  
 « sol par teste?... A Dinard, passage d'une lieuë, et exposé en  
 « plein aux vents et à la violence des marées, le passager ne  
 « paie qu'un sol, et deux pour Dinan, éloigné de cinq lieuës...  
 « Quand aux journaliers, païsans... que leur importe d'estre  
 « portés en batteaux couverts? Leurs habits ne craignent point  
 « les coups de mer; ils ont grand soin de se reünir dans le pre-  
 « mier batteau en charge, pour estre quittes pour un liard. »

« ...Lorsque le hazard reünit plusieurs passagers dans la  
 « même charette, ils en sont quittes pour deux liards par  
 « teste... »

« ...Un certain particullier, dont l'essai pourroit bien avoir  
 « donné ouverture au projet du souscripteur, se proposa, il y a  
 « trois ans, d'establir des voitures couvertes pour le passage.  
 « Comme il ne prétendoit aucun droit exclusif, on plaisanta de  
 « l'entreprise, sans s'y opposer; mais, pour l'indemniser de ses  
 « dépenses avec quelque profit, il auroit fallu que les voitures  
 « eussent souvent marché, et qu'elles n'eussent marché que rem-  
 « plies; par malheur, on s'ennuioit d'attendre jusqu'au remplis-  
 « sage: et lorsque par hazard le nombre étoit complet, on se  
 « partageoit sur la route que prendroit la voiture: elle partoit  
 « enfin après une longue attente, avec deux ou trois personnes  
 « qui lui restoient. L'entrepreneur abandonna au bout de quinze  
 « jours ou trois semaines un métier si ruineux... » [Arch.  
 Mun<sup>les</sup>, BB. 33.]

Le monopole ne fut pas accordé, et les bateliers du Naye continuèrent en toute liberté d'exercer leur modeste industrie, jusqu'au jour où l'invention originale du Pont-Roulant et la création de la route des Ecluses, qui abrégeait énormément le trajet à pied, vinrent leur porter un coup mortel. Ce petit coin de l'embarcadère pour Saint-Servan a perdu son animation pittoresque d'antan; on n'est plus interpellé de loin par les bateliers, et l'on n'entend plus leur cri sonore: « Embarque! Embarque!... Pour Saint-Servan! » Le vieil escalier de bois, lui-même, a disparu, au bas duquel se pressaient les bateaux, et où les passagers attendaient plus ou moins patiemment que la batelée fût complète.

Quant aux voitures, qui faisaient la traversée du port à mer basse, elles ont disparu depuis longtemps. Elles étaient encore au nombre de vingt-quatre à trente au temps de l'abbé Manet, qui donne libre cours à sa verve caustique contre ces « pitoyables phaétons, traînés par quelques haridelles assez ressemblantes au célèbre coursier du héros de la Manche (Don Quichotte), » ces mauvais haquets qui sont les carricks banaux du lieu. »

« Ce fut, » continue-t-il [*Ibid.*, p. 115], « au mois d'août 1798 » qu'un certain Galopet (le nom est remarquable) mit en vogue « pour la première fois ces tristes vélocifères ; » — il s'agissait « de charrettes couvertes, ébauches des modernes omnibus, comme déjà en 1750 ; — « . . . . Avant cet obscur citoyen, qui » valait incomparablement mieux que plusieurs notabilités d'a-  
« lors, nos pères ne faisaient usage que de méchantes charrettes »  
« sans tentures ni ridelles, où le voyageur était exposé à toutes »  
« les injures de l'air, et en danger continuel, non seulement »  
« d'être couvert de vase, mais même de tomber sous les roues. »

Ces antiques véhicules ne sont plus qu'un souvenir emporté par le flot de modernisme qui bat même les vieux murs de Saint-Malo ; et, si le bon abbé Manet revenait parmi nous, il n'aurait que l'embarras du choix entre divers moyens de locomotion, plus rapides et confortables les uns que les autres, qui rendraient rêveur l'ingénieur Galopet lui-même.

GEORGES SAINT-MLEUX.

(A suivre.)

---