

**Illustration fin XVIII<sup>e</sup> siècle (Antoine Roux ?)**

**Chaloupe canonnière à voile latine proche des frégates du Rhône.**

**Frégates sur le Rhône**

**XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles**

(publié sous le titre "Caractéristiques des frégates du Rhône (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)" dans les actes du colloque *Histoire du Rhône en Pays d'Arles*, Arles, Groupe Archéologique Arlésien, 1994, p.75-83 (article revu et augmenté en 2018).

## Origines

Par un processus de glissement sémantique connu, attesté à de nombreuses reprises la signification d'un mot évolue, une désignation précise en son temps n'aura quelques siècles plus tard, voire après quelque décennies plus le même sens pour les contemporains. Il en est ainsi pour le terme nautique *frégate*.

Afin de suivre l'évolution de ce mot spécifique il importe de le situer en son temps et dans son contexte d'usage.

Le terme italien ou plutôt le napolitain *fregata* fait son apparition pour la première fois dans un texte littéraire, celui d'une nouvelle de Giovanni Boccaccio, tirée de son célèbre recueil, *il Decamerone* en l'année 1350 <sup>1</sup>. Assez curieusement cette appellation de navire semble être un hapax ou tout au moins se trouve limité au texte de Boccaccio.

En 1362, le terme fait à nouveau une timide avancée, dans une lettre de Jeanne I<sup>re</sup> reine de Naples et comtesse de Provence adressée à Bertrand de Grasse viguier de Marseille. L'emploi du mot passe par l'intermédiaire du latin, langue de cet écrit <sup>2</sup>. Ce n'est qu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle qu'il semble courant dans la documentation italienne<sup>3</sup>.

A partir du premier quart de ce siècle, sans doute sous l'influence italienne et tout particulièrement napolitaine la *fragata* fait son entrée définitive en français et en occitan. Dès lors ce nouveau mot dans sa forme italianisante conservée (*fragata* plutôt que *fragada*)<sup>4</sup> semble se limiter au littoral provençal mais les exemples de son usage se multiplient, faisant en quelque sorte son entrée dans la terminologie nautique : "*una nostra fragata es partida descubrir las illa ier...*" <sup>5</sup> ; les Maures ou Turcs en utilisent également : "*..una fusta et fragata [de Moros] que an pres una barqua de Genoveses...*" <sup>6</sup>.

---

1 Giovanni Boccaccio, *Decamerone*, 6<sup>e</sup> nouvelle, 5<sup>e</sup> journée, éd. N. Sapiro, Milano, 1989.

2 Du Cange, *Glossarium mediae et infimae latinatatis*, éd. F. Didot, Paris, 1844, T. 3, p.408.

3 Jan Fennis, *La Stolonomie (1547-1550), et son vocabulaire maritime marseillais*, Amsterdam, 1978, p.349. Cette lacune des attestations est peut-être due à une absence de dépouillements de textes, prix-faits, inventaires, actes de vente, achats, etc.)

4 En français : "...fragate garnie de rames", BNF fds. Clairambaud 325 9397 f°347 (1525 ), d'après le *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal* (NGN) lettre F, Paris, 1986, p.691.

5 A.C. Arles CC 537 f°445 (1528).

6 A.C. Arles CC 541 f°475 (1532).

L'utilisation de la frégate est dans la plupart des cas liée à un usage militaire, dans d'autres cas, il est vrai plus ambigu il est fait mention de frégates employées au commerce<sup>7</sup>.

Dans l'usage militaire, le plus fréquemment cité, ce type de navire est associé au port de messages, d'avis en raison de sa légèreté, sa vitesse. Le père Fournier, historien, hydrographe et stratège, au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, note à son propos : "...sur la Méditerranée elle suit d'ordinaire les galères pour découvrir et porter nouvelles promptement..."<sup>8</sup>. A cela une précision est ajoutée par l'historien italien Cesare Manfroni : "*la fregata e quasi sempre tirata a rimorchio della galea ammiraglia...*"<sup>9</sup>.

De fait, la frégate peut-être embarquée à bord de navires de plus grandes dimensions et servir alors d'avis rapide mais aussi de chaloupe de service<sup>10</sup>. Sa légèreté en rend l'usage facile. Afin de cerner une spécificité encore plus précise la frégate trouve sa miniaturisation dans la dénomination *fargaton* où le préfixe occitan *on* marque la petitesse, la diminution (contrairement à l'italien *one*) : en 1536 "*XX galeras et dos fargatons...*" et 1544 : "...*las callas [letras] fan mention de dos fargatons...*"<sup>11</sup>.

Afin de situer plus avant l'originalité de cette embarcation typiquement méditerranéenne et, somme toute, peu connue, il apparaît intéressant de tenter de cerner son étymologie.

D'après le linguiste néerlandais Jan Fennis l'origine de *frigate* n'est pas clairement définie ; au XIX<sup>e</sup> siècle Augustin Jal avait proposé comme origine le terme grec *aphraktos*, "non protégé, non couvert", en passant par le latin *aphractus*, par aphérèse on en serait venu à *fragata* avec changement de [C] en [G]<sup>12</sup>.

Une autre proposition, probablement plus juste, a été émise par les linguistes Henry et Renée Kahane qui font venir le terme du grec *phalkes* faux bord devenu *falca*, *farca* d'où le terme *farga* dans l'ancien occitan (*fargue* en français) qui désigne une élévation mobile du franc-bord d'un navire ou d'une embarcation<sup>13</sup>. Le mot

---

7 A.C. Arles CC 537 f°445 (1528).. A Gênes en 1552 et 1560 des frégates sont utilisées à la pêche au corail et vraisemblablement au commerce. Vilma Borghesi, Caratteristiche delle fregate genovesi nel Cinquecento, *Le Machine*, vol. 1, n°2-3, Firenze, 1968, p.116 ; Joseph Furtenbach, *De Architectura navalis*, Ulm, 1629, traduction de Jean Poujade, Paris, 1939, p.63 : "(la *fregata*) est usitée pour le transport de passagers et des lourdes cargaisons de biens, non moins à cause de son corps robuste et entièrement couvert que de sa marche rapide".

8 Père Georges Fournier, *Hydrographie...*, Paris, 1643, rééd. Grenoble, 1973, p.40.

9 Cesare Manfroni, *Storia della marina italiana della caduta di Constantinopoli alla battaglia di Lepanto*, 1897, p.184.

10 Documents de commerce à propos de la nef *la Bolha*, Raymond Collier, Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille*, T. III, Paris, 1951, p.324 (A.D. Vaucluse, fds. Pintat, boîte 97).

11 A.C. Arles CC 545 f°426 (1536) ; CC 553 f°686 (1544).

12 Augustin Jal, *Glossaire nautique*, Paris, 1848, p.718.

13 Henry and Renée Kahane, Four graeco-romances etymologies, *Romance philology*, 19, 1965, p.266-267.

passant dans l'usage moderne et contemporain pour signifier à peu près la même chose.

Quoi qu'il en soit le mot moderne *frégate*, *fargate* et variantes est originaire de la région de Naples et sa diffusion se fit à partir de la région provençale et tout particulièrement Marseille longtemps tributaire et soumise aux ambitions italiennes de la dynastie angevine puis de celles des rois de France. Marseille ville de langue occitane fut en fait le vecteur de la diffusion des nouveaux termes venus d'Italie et tout particulièrement des vocables ayant rapport avec la pratique maritime. Ces nouveaux mots pour au moins quelques uns d'entre eux passèrent au français, via cependant le filtre linguistique de l'occitan provençal <sup>14</sup>.

---

14 J. Fennis, *op. cit.*, p.169-189 ; Noël Fourquin,, Philippe Rigaud, *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'oc, des origines à nos jours*, 2<sup>e</sup> édition, Saint-Tropez-Toulon, 1994.

## La frégate, généralités

Joseph Furtttenbach est l'auteur ancien qui fournit le plus d'informations sur ce navire. Dans la fin du premier quart du XVII<sup>e</sup> siècle, en s'appuyant sur sa connaissance de Gênes et de ses chantiers navals, il publie son célèbre ouvrage : *De Architectura navalis*, pour cette époque un véritable corpus des navires de la Méditerranée. Il situe, *in fine*, la frégate dans un usage pacifique, celui du commerce et de la liaison rapide.

Propulsée à la voile et à la rame, la frégate génoise décrite assez précisément par notre auteur mesure 9,25 m de longueur pour une largeur de 3,75 m, elle possède deux arbres (mestre et trinquet) et 6 bancs de nage de chaque bord du coursier et peut donc accueillir pour ses rames de 3,50 m de longueur, 12 galiots, l'auteur précise cependant que dans la pratique la chiourme n'occupait que 10 bancs (sans doute afin d'accueillir le *focone*, la cuisine) <sup>15</sup>.

A titre de comparaisons et analogies, à Gênes toujours, en 1566, une frégate commandée par prix-fait à un *maestro costruttore* mesure 10,78 m sur une largeur de 2,48 m, elle dispose de 7 bancs et d'un seul arbre grée latin. Il est prévu d'armer ce bateau de deux timons dont le type n'est pas précisé. Il est cependant probable qu'il s'agisse de *timons de roda* (gouvernail d'étambot), l'un servant de rechange en cas de perte ou bien l'un étant plus court pouvait trouver utilisation dans des eaux peu profondes. La construction devait être réalisée en chêne (*rovere*) <sup>16</sup>.

D'après A. Jal, à Venise au XVI<sup>e</sup> siècle, la frégate à 12,14 m de longueur, une largeur au maître bau d'environ 2,50 m et un creux de 0,86 m, le nombre de bancs n'est pas donné <sup>17</sup>.

Très nettement, les frégaes génoises et vénitiennes apparaissent comme des petits navires élancés, véloces caractéristiques demandées pour leur usage, la légèreté, la rapidité et l'adaptation à l'accompagnement de navires plus importants.

---

15 J. Furtttenbach, *op.cit.*, p.63-65. Les mesures données par Furtttenbach sont exprimées en *goas* de 3 pans, environ 0,75 m.

16 V. Borghesi, *op. cit.*, p.117. Voir également Luciano Gatti, *Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo, Studi di storia navali*, Albisola, 1975, p.71, cet auteur mentionne une frégate de 7 bancs, de 11,89 m de longueur construite *more neapolitano*.

17 A. Jal, *op. cit.*, p.718.

## Les frégates du Rhône

La deuxième moitié du XVI<sup>e</sup> siècle provençal est marquée par la montée de l'intolérance religieuse et de ce fait les premiers conflits armés naissent à la faveur de cette situation politico-idéologique passablement instable. La basse vallée du Rhône peut-être considérée sur la ligne de front du conflit entre Catholiques et Protestants. Les premières escarmouches se produisent en Camargue : l'occupation par les Réformés de village et de mas de Petite Camargue (Aigues-Mortes, Vauvert...) de l'autre côté du Petit Rhône par conséquent vont entraîner de violentes incursions de part et d'autre du fleuve. Arles, qui a choisi par légitimité le camp catholique va consacrer pendant pratiquement toute la deuxième moitié du siècle une partie importante de ses ressources au conflit armé.

A cet antagonisme religieux va s'ajouter la guerre civile entre partisans de la Ligue et les royalistes fidèles au roi de Navarre, le futur roi de France Henry IV. Arles soutenant la Ligue.

Les comptes de la ville sont, en effet pour l'essentiel orientés vers les dépenses militaires : édifications et réparations de fortifications, fonderie de pièces d'artillerie, soldes des troupes, réquisitions pour le transport des munitions et vivres des régiments sont pris sur le budget de la ville, toute l'économie arlésienne est obérée par cette guerre de mouvements, parfois de siège et de coups de main<sup>18</sup>.

Tout naturellement les opérations militaires se portèrent sur les routes habituelles du commerce, les deux bras du Rhône jouant un grand rôle dans déplacements, l'économie ; les lieux de circulation et de franchissement des biens et des personnes furent l'enjeu des tactiques mises en place par les belligérants.

Pour faire face au danger permanent afin de contrôler ces voies d'accès, en particulier celles du fleuve la ville va se lancer dans une politique assez fluctuante, il est vrai, de constructions, d'achats et de ventes de *fragattes* afin de surveiller et contrôler les points de passages et de liaisons. A ce titre les premières indications sur les frégates arlésiennes sont datées de 1562 au moment où l'on met sur le Grand Rhône une garde montée sur l'une de ces embarcations<sup>19</sup>. A partir de ces constatations il est indispensable de puiser dans les registres comptables de la ville pour se faire une idée de ce que furent ces navires destinés à la guerre, à la surveillance et au contrôle des voies d'eau.

---

18 La lecture des registres de délibérations et de la comptabilité de la commune est tout à fait symptomatique sur le chapitre des engagements financiers à vocation militaire (séries BB et CC) notamment à partir de 1565.

19 A.C. Arles CC 323 f°155, 193, 307 ; CC 571 f°641 (1562)

Les frégates arlésiennes sont en fait des embarcations soit spécialement construites ou bien achetées, louées et transformées en frégates et donc affectées à un usage militaire. Dans les faits étant l'urgence de la situation, le manque de fonds ou de personnel qualifié pour les construire la ville procède souvent à divers achats de bateaux d'occasion. Dans la pratique les consuls d'Arles, toujours en quête du meilleur marché cherchèrent à se procurer *lahuts* et *tartanes* auprès de particuliers, de villes (Martigues, Marseille) en vue de modifications en navires de guerre.

En 1569 et 1586 il est acheté : *une barque appelée ponchude et qu'estoit une fargatte*. Cette dénomination recouvre probablement un terme générique pour désigner une embarcation de type *bette* qui, on le sait à la particularité d'être amphidrome, c'est à dire pointue à chaque extrémité, proue et poupe et à fond plat <sup>20</sup>. On constatera que l'on emploie cette appellation *bette* pour parler de *fragattes* ou plus exactement on transforme des *bettes* en *fragattes*, fussent-elles des *ports* (bacs) pour traverser le Rhône <sup>21</sup>.

La récupération, l'achat de bateaux que l'on transforme pour les besoins militaires tournent autour de ces quelques types qu'il est assez difficile à cerner dans toutes leurs particularités, toutefois les dénominations orientent la recherche vers des bateaux que l'on connaît par des représentations que certains illustrateurs commencent à publier <sup>22</sup>.

Parfois, trop rarement, de brefs inventaires permettent d'approcher leur équipement. On sait, à l'occasion de l'achat d'une tartane devenant une *fragate* que celle-ci était munie d'un seul arbre, d'une antenne et que sa couverture (le pont) était ouverte d'une cale (des panneaux de *cartier* la fermait). Ce navire à grément latin suffisamment léger pouvait également être déplacé à l'aide de deux rames <sup>23</sup>. Ce mode de propulsion est confirmé par une gravure de Jean Jouve datée de 1679 <sup>24</sup>.

---

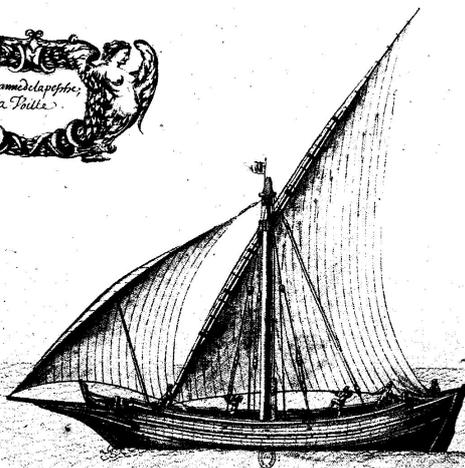
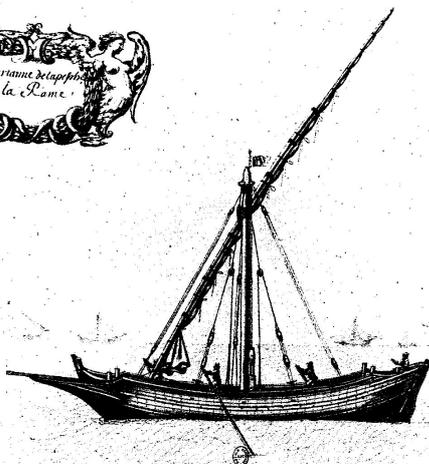
20 A.C. Arles CC 330 f°309v°, 310 (1569) ; CC 345 f°86 (1586).

21 A.C. Arles BB 18 f°5v° (1589) ; DD 7 f°88 (1652).

22 Notamment Jean Jouve, Zbonsky de Passebon, Guérout du Pas. Jusques vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle les artistes illustrateurs ne se sont que peu intéressés à la production d'images de navires de travail ; ils chercheront plutôt à valoriser la marine des galères ou celles des vaisseaux nettement plus prestigieux, Eric Rieth, Michel Vergé-Franceschi, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, 1992.

23 A.C. Arles CC 353 f°99 (1593).

24 Jean Jouve, *Desseins de tous les batimens qui naviguent sur la Méditerranée*, Marseilles, 1679 (reproduit dans E. Rieth, M. Vergé Franceschi, *op. cit.*).



1596, "...une barque dicte tartanne garnie de fer, voilles, fourniments et rabaste..., pour servir de fragatte a ladictte ville..."  
(CC 356 F° 312, A.C. Arles)  
Jean Jouve, *Desseins...*

## Voiles et rames

Les frégates du Rhône sont toujours mixtes qu'elles soient grées d'une voile latine ou a balestron, en pantoire, c'est à dire munie d'une voile de forme trapézoïdale soutenue par une pièce de bois appelé livarde. Il est difficile de savoir si certaines frégates possédaient deux arbres, le fait est plausible puisque nous trouvons parfois dans les fournitures jusqu'à trois antennes mais celles-ci ont également pu servir de rechanges <sup>25</sup>. Des rames complètent toujours le mode de déplacement vélique. A de nombreuses reprises celles-ci sont achetées pour le service des nombreuses *fragattes* qui au cours du temps des troubles hantent les rives du fleuve. Ces rames très souvent achetées brutes appellées *ballansours* devaient être affinées, polies et enfin peintes sur place pour l'usage prévu <sup>26</sup>.

Il est assez délicat de cerner le nombre exact de rameurs qui prenait place à bord d'une frégate arlésienne. Le nombre de rames donné n'est pas forcément, loin s'en faut, significatif. Celles-ci sont souvent remplacées à cause d'un bris qui semble assez important ; la raison d'un grand nombre de mentions et de commandes paraît s'expliquer par le rechange, celui-ci apparaissant comme une nécessité courante. Une indication, une seule, est donnée dans les comptes d'un registre quant au nombre de gens qui tirent sur les rames. Des frais sont engagés en 1570 pour les travaux de construction de l'un de ces bateaux, le comptable note : "dix banqs de chaîne pour voguer..." Il note plus bas, "...18 rames" <sup>27</sup>.

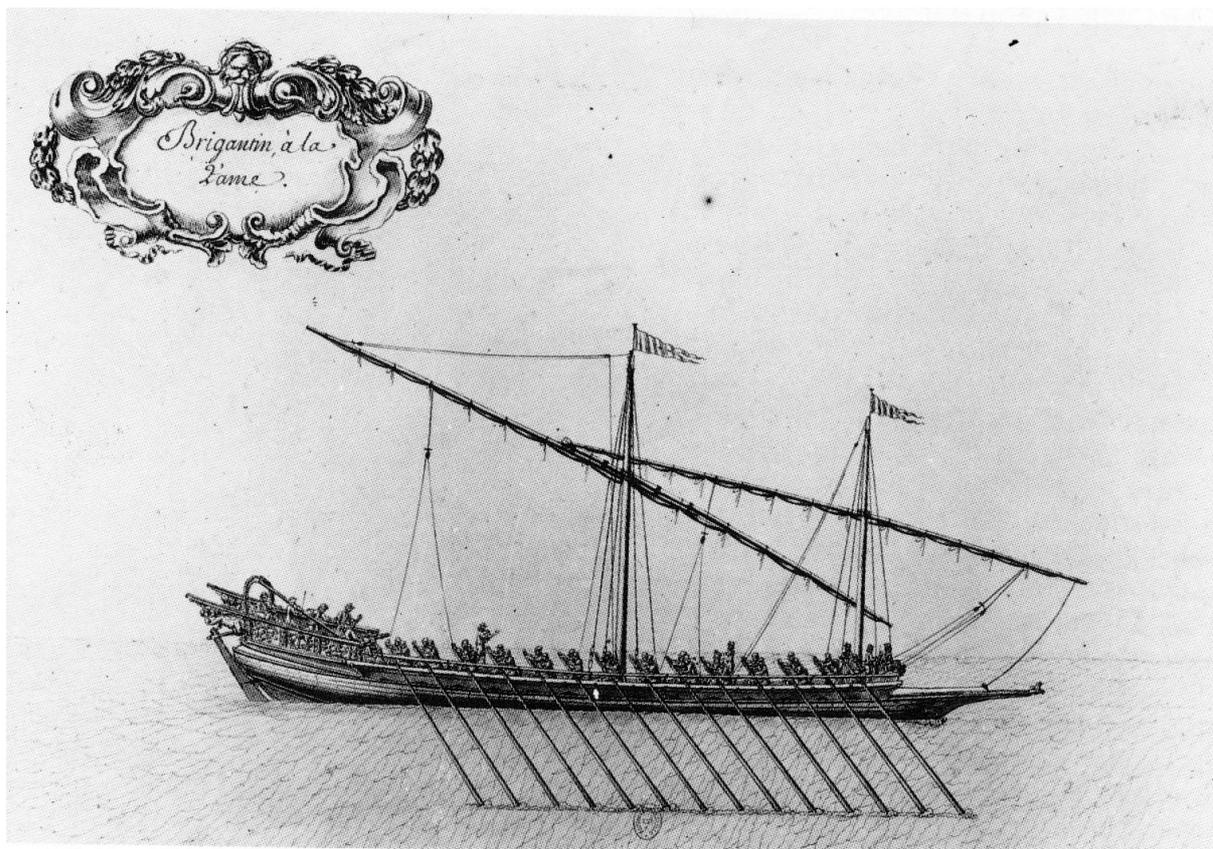
Ces indications laissent entendre qu'il y a en théorie 20 galiots sur la palamete qui tirent chacun sur une rame (10 bancs de chaque bande, dextre et senestre).

---

25 A.C. Arles CC 591 f°295 (1586) ; CC 354 f°195v° (1594) ; CC 75 f°156v° (1615) ; CC 667 f°147 (9) (1649).

26 A.C. Arles CC 340 f°547v° (achat de *ballansours*, 1579) ; .CC 595 n°325 (achat de 27 rames, 1590) ; CC 352 f°287 (achat de *ballansours autrement rames brutes*, 1592) ; CC 354 f°15v° (achat de *ballansours a 20 sous pièce*, 1594) etc.

27 A.C. Arles CC 578 f°573 n°7-8 (1570).



*Brigantin à rames, d'après Jean Jouve (1679) L'ornementation du navire est très éloignée de celle des frégates arlésiennes plus modestes.*

A partir de cette information et en comparaison avec les homologues génoises datées de la même période on peut être tenté à partir de petits calculs d'établir la longueur de cette frégate arlésienne. Si l'on estime à 1,50 m la distance entre les bancs compte tenu des longueurs données on arrive pour le cas arlésien à un bateau d'environ 15 m ce qui semble correspondre à ce que l'on attendrait d'un navire de ce type <sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Nous prenons comme base les dimensions des frégates génoises citées par V. Borghesi, *op. cit.*, p.116-117 et celle citée par J. Furttenbach, *op. cit.*, p.63-65.

## Structures et armements

Les *mestres d'aisses* arlésiens procèdent généralement suite aux achats à des transformations en joutant ou en modifiant les *pavezades* des navires, ces pièces de bois d'aube, longitudinales, servant à protéger la chiourme des feux de l'ennemi <sup>29</sup>.

On établit également un coursier, sorte de chemin traversant par son milieu le bateau déterminant ainsi les deux bandes dextre et senestre où prennent place les rameurs sur leurs bancs, des *pedagnes* en bois de saule permettent aux gens de vogue de poser leurs pieds de manière à obtenir une nage efficiente <sup>30</sup>.

Du reste la plus grande partie des bateaux en construction ou en réparation sont faites de bois de chêne, d'orme, de saule ou d'aube. Ces pièces de bois sont achetées à des particuliers sous formes de planches (*ais, taules*) ou de pièces déjà travaillées (*courbes, filières, plots...*).

Pour protéger l'équipage de l'humidité nocturne on installe des tentes faites d'une grosse toile appelée *bourras* <sup>31</sup>. Il semble cependant lors des festivités offertes à l'occasion d'une visite de qualité que les tentes soient faites de tissus de prix.

L'accastillage courant des navires, *la rabaste* transparait lors de certaines dépenses, hormis les rames consommées en assez grande quantité nous trouvons trace de nombreux cordages, *mailles, libans, staques, malhetes, tirals* servant à amarrer, remorquer, haler <sup>32</sup>. La manoeuvre nécessite également l'usage de nombreuses poulies, palans et autres matériels de réglage et de hissage <sup>33</sup>.

Le consulat de la ville procède aussi à l'achat d'ancres ou de fers pour le mouillage ; parmi ce matériel il faut distinguer sans doute une différence entre une ancre à jas mobile ou fixe d'un type proche des ancres modernes et le *fer* muni de quatre pattes, sorte de grappin, plus spécifique aux navires à rames de l'époque <sup>34</sup>.

La décoration des fragattes fait partie des soucis des consuls et ceux-ci n'hésitent pas à acheter des banderoles de taffetas jaune et blanche, des guidons et des étendards <sup>35</sup>.

---

29 A.C. Arles CC 578 f°573 (1570) ; CC 348 f°95 (1589) ; CC 353 f°128v° (1593). L'usage de bois d'aube (peuplier blanc, *populus alba* L.) s'explique par la bonne tenue de ce bois de provenance locale dans un milieu humide (merci à Frédéric Guibal CNRS).

30 A.C. Arles CC 667 f°147 (3) (1649).

31 A.C. Arles CC 354 f°267 (1594).

32 A.C. Arles CC 325 f°238 ; CC 573 f°918 (1564) ; CC 337 f°61v° (1576) ; CC 353 f°80, 128v° (1593) ; CC 375 f°156v° (1615) ; CC 400 f°447 (1629) etc.

33 Poulies et matériels de manoeuvre : A.C. Arles CC 667 f°147 (4) (1649).

34 Ancre en fer : A.C. Arles CC 338 f°542 (1577) ; fer (CC 348 f°291v° (1589)).

35 A.C. Arles CC 51 f°641 (1562) ; CC 328 f°316v° (1562) ; CC 335 f°170v° (1574) ; CC 348 f°391 (1589) ; CC 384 f°69v° (1621) ; CC 399 f°60v° (1628).

Ces bateaux étaient peints, du moins leurs oeuvres mortes (les parties émergées de la carène). On apprend, en 1627, que l'une des *fragattes* était décorée en bleu et sa coque semée de fleurs de lys et de "lettres" <sup>36</sup>. En 1621, les pavesades et les rames étaient peintes, à l'occasion des vistes de monseigneur de Montmorency puis du duc de Guise, des paiements sont faits pour la décoration de la frigate envoyée au duc de Guise ("estandarts, guidons, tente, pavesadour...") <sup>37</sup>.

En 1652, la couleur change, la *fragatte* de ce temps est rouge avec des filets blancs, les armes du roi (fleurs de lys sans doute) et celles de la ville (des lions) sont présentées bien en vue <sup>38</sup>. Les oeuvres vives (les parties immergées de la carène) duement calfatées à la mousse et à l'étoupe pour d'évidentes raisons de conservation étaient probablement peintes en noir ou plutôt poissées au brai noir. De nombreux travaux où sont employés des maitres calfats en témoignent <sup>39</sup>.

## L'équipement militaire

L'artillerie à bord de *fragates* se limite en raison de leurs tailles, à une seule pièce importante placée comme sur tous les navires de type galère sur l'avant, en proue, à l'extrémité du coursier. Il fallait tenir compte lors des travaux modifiant les structures du navire du calibre et du poids du canon sur l'avant et par là, procéder à un aménagement renforcé de la proue.

Le canon de base en usage à bord de deux *fragates* du Rhône en 1575 est le *vers* <sup>40</sup>.

En 1652, pour le siège du château de Tarascon dont la garnison s'était mise en dissidence, une frégate arlésienne de 10 bancs participe au blocus, elle est armée de 5 pierriers munitionnés de 66 boulets de pierre <sup>41</sup>. Ce nombre de pièces relativement élevé à bord d'une seule frégate s'explique probablement par leurs faibles poids et encombrements. Elles étaient certainement montées sur une fourchette permettant en cela une grande mobilité et latitude de tir <sup>42</sup>.

---

36 A.C. Arles CC 397 f°140 (1627).

37 A.C. Arles CC 377 f°81 v° (1617) ; CC 384 f°69v° (1621).

38 A.C. Arles CC 670 f°373 (1652).

39 A.C. Arles CC 598 n°1062 (1592).

40 A.C. Arles CC 336 f°341, 354v°, 396, 405 (1575) ; CC 337 f°10 (1576) ; CC 348 f°68v°, 161 (1589). Le *vers* est une pièce légère (environ 80 kg) se chargeant avec une culasse mobile (dite *mascle* ou *boite*), J. Fennis, op. cit., p.532-535.

41 A.C. Arles BB 30 f°35r°v° (1652).

42 Noël Fourquin, Galères du Moyen Age, *Quand voguaient les galères*, Paris, Musée de la Marine, 1990, p.85

## Les infrastructures d'accueil

Les aménagements, pontons, quais, estacades ou tirage à terre pour la mise à sec et radoub ne nous sont guère connus par les textes d'archives. Nous pouvons supposer cependant que, jusque vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'existe pas de quais sur les rives du Rhône bordant Arles et le quartier de Trinquetaille sur la rive droite.

La gravure, bien connue de Jacques Peytret contemporaine de l'usage des *frigates* (1660) ne donne finalement qu'une image enjolivée, idéalisée de la "ville et cité d'Arles". L'artiste a certainement voulu, avec cette "gravure de propagande" donner, entre autres, la vision d'une ville industrielle, animée par le commerce des nombreux navires fréquentant le Rhône. La remarquable concentration des coques, arbres, antennes encombrant les deux rives du fleuve en aval du pont de bateaux reliant les bords ne permet pas de distinguer la réalité physique des atterrissages. Les remparts courant tout au long de la ville masquent en fait une sorte de plage où devaient se trouver de sommaires installations de tirage à terre, ponctuellement recouvertes par les variations du niveau du fleuve <sup>43</sup>.

Il est peut être possible d'avoir une idée plus juste de la réalité de la ville d'après un tableau attribué à un certain Antoine Fouque, de la fin de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, tableau toujours accroché dans une chapelle latérale de l'église Saint-Césaire dans le quartier de la Roquette.



---

43 Eau forte de Jacques Peytret, *La ville et cité d'Arles* (1660), éd. Les Amis du Vieil Arles, 1982.

*Arles et le Rhône vers 1840. Détail d'un tableau dans l'église Saint Césaire du quartier de la Roquette. Relevé Ph. Daniel.*

Cette image montre distinctement et tout particulièrement l'état des lieux de la rive gauche du fleuve : une berge descendant en pente douce vers l'eau. Une allège ou tartane y est représentée, tirée au sec <sup>44</sup>. Il est donc vraisemblable de penser *a fortiori* vers les XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles que les rives du Rhône aient été dans cette situation, plus ou moins stabilisées.

Nous n'avons pas, non plus, dans ces périodes, trouvé de mentions des emplacements réservés aux chantiers navals, si ce n'est vers 1593, celle d'un aménagement spécifiquement conçu pour mettre la frégate de la ville à l'abri du tir de l'artillerie royaliste occupant alors le faubourg de Trinquetaille <sup>45</sup>. Lors des fins de campagnes militaires et en vue, sans doute d'une possible réutilisation les frégates sont remises dans un magasin, désarborée et leur *rabaste* rangée (palamente, cordages et appareils divers).

Parfois lorsqu'on juge que les frégates ne seront plus utiles, pour des raisons d'économie et de rentrée d'argent frais elles sont vendues à des particuliers, quitte sous la pression des événements politico-militaires à en racheter ou louer le moment venu. En 1655, la frégate de la ville conservée *toute pourrie* en son magasin de la Roquette, est vendue aux enchères l'année suivante pour la somme de 52 livres 10 sous <sup>46</sup>.

---

44 Tableau visible dans une chapelle latérale de l'église Saint-Césaire, quartier de la Roquette, Arles.

45 A.C. Arles CC 353 f°363 (1593).

46 A.C. Arles CC 326 f°11v° (1565) ; CC 331 f°8 (1570) ; DD 5 en date du 25 avril (1629) ; BB 33 f°94v° (1655).

## ***Fragataires et chiourmes, les équipages***

Les équipages de ces fragattes que l'on appelle tout naturellement *fragataires* ou plus simplement marinières varient en nombre selon la dimension des bateaux<sup>47</sup>. Les effectifs se montent de quelques unités -5 hommes jusqu'à 40. En moyenne cependant cela tourne autour d'une vingtaine, y compris les officiers.

Les précisions autour des fonctions particulières de chacun n'abondent pas, tout au plus sait-on qu'un capitaine parfois secondé d'un lieutenant les commande. Un ou deux canonnières ont en charge l'artillerie ; le reste de l'équipage, la chiourme manoeuvre les voiles et tire sur les rames. Ces rameurs/marinières sont également soldats et participent aux combats. On ne trouve pas de forçats, le recrutement devait s'effectuer parmi la population citadine.

A l'évidence le métier de fragataire, de marinier ou de soldat n'était pas sans risque, tout particulièrement pendant les périodes de crise et le XVI<sup>e</sup> siècle n'en est pas exempt. Un de ces capitaines de frégates est assassiné dans des circonstances troubles: originaire de Martigues Arnaud Icart était chargé en cette année 1587 de contrôler et d'empêcher la sortie clandestine de blés à l'embouchure du Rhône. Ayant découvert un trafic clandestin venant d'Arles il est blessé et fait prisonnier par les trafiquants puis noyé avec d'autres dont son jeune fils, cela avec la complicité à peine masquée des autorités arlésiennes. Une amnistie obtenue par chantage à la loyauté royale couvrira le crime <sup>48</sup>.

Les conséquences d'un incendie à bord d'une fragate en 1612 sont graves, une flotille se rendait à la rencontre de monseigneur de Montmorency, lorsque pour des raisons indéterminées se déclara le sinistre à bord d'une fragatte ; il y eut deux morts, un borgne et un estropié. Des indemnités furent versées aux veuves et aux blessés <sup>49</sup>. Lors du siège du château de Tarascon en 1652 un homme est blessé dans le combat <sup>50</sup>.

Il arrive aussi que ces frégates passent par le fond. L'une d'entre elles, relate un document comptable, fit naufrage dans le Rhône à la suite d'une collision avec un bateau marchand <sup>51</sup>.

---

47 A.C. Arles CC 337 f°112v° (1576).

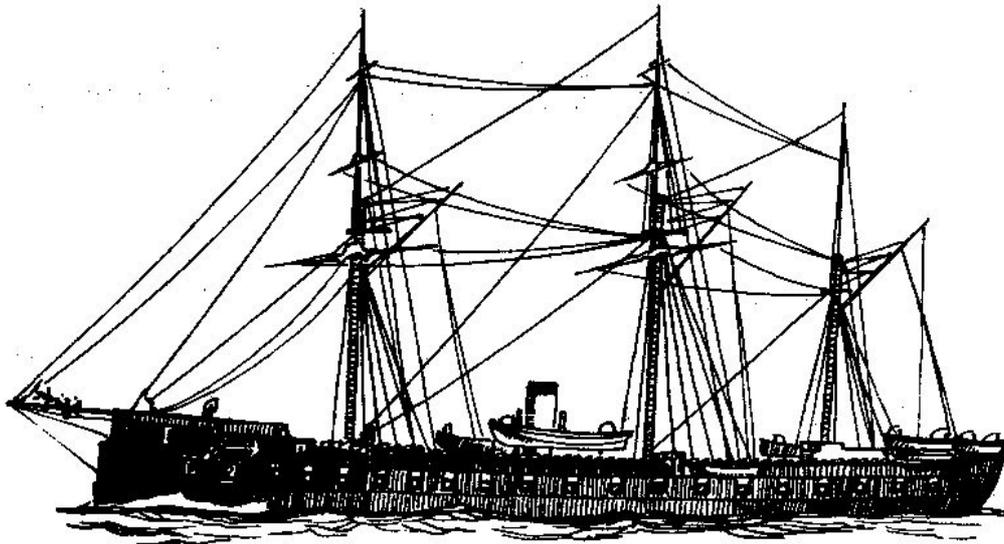
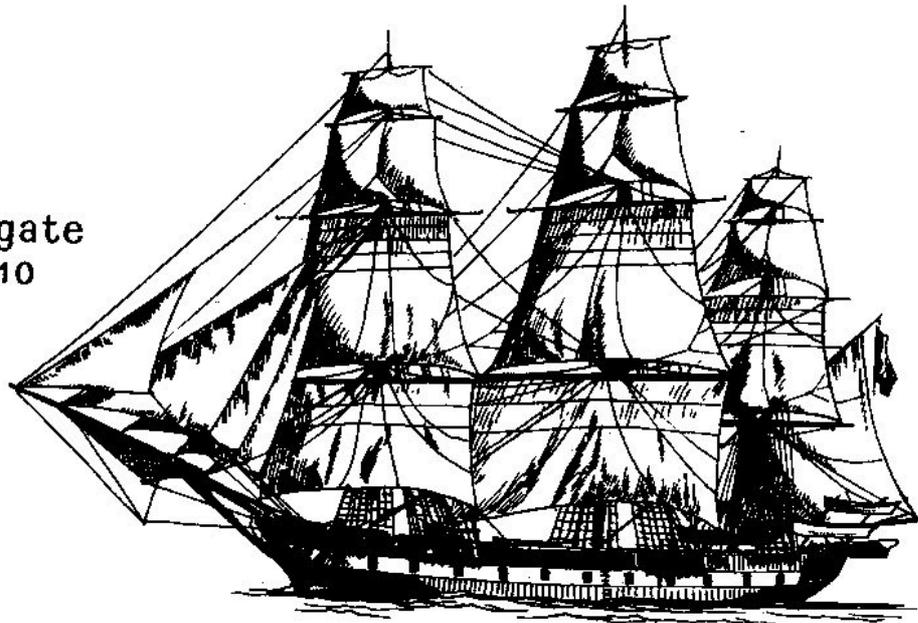
48 A.C. Arles CC 46 f°8 ; EE 5 f°164, 210-214, 217, 238, 251 ; A.D. BdR. 9 B1 f°589v° (1587).

49 A.C. Arles CC 622 f°190-191 (1612).

50 A.C. Arles CC 424 f°138 (1652).

51 A.C. Arles CC 356 f°10 (1596).

Frégate  
1810



"La Gloire"  
Frégate cuirassée  
Dessins d'après L. Haffner,

Si tout à fait habituellement les officiers et marins sont rémunérés pour leur travail ils sont aussi parfois récompensés pour une action d'éclat comme la récupération, par la force et la ruse sans doute, d'un brigantin armé de deux *vers* qui avait été pris par les Huguenots. Pour ce haut fait de guerre les frégataires reçurent de l'argent <sup>52</sup>.

Autre détail, pittoresque, à l'occasion de la visite de la princesse de Condé en 1608, on pavosa les bateaux allant à la rencontre de la suite princière. A cette occasion la ville alla jusqu'à remettre un bonnet rouge à chacun des cinquante trois marins conduisant une *falouque* et quatre *fargattes* <sup>53</sup>.

52 A.C. Arles CC 336 f°74 ; CC 337 f°10, 112v° (1576).

53 A.C. Arles CC 618 f°144 (1608).

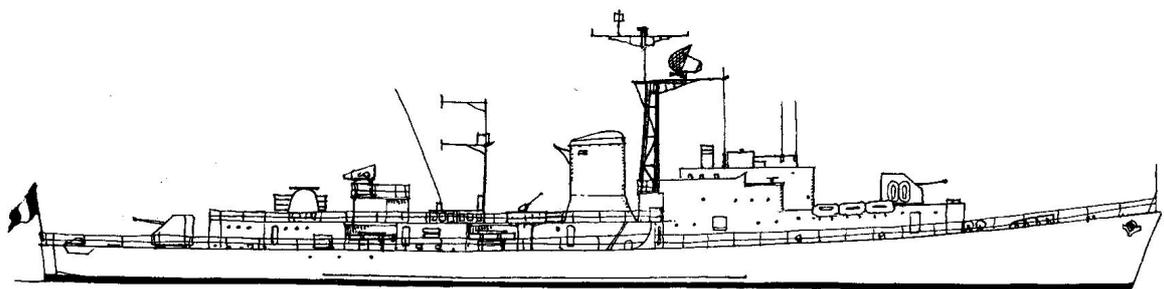
## La fin des *fragattes* du Rhône

Après 1663 nous ne retrouvons plus de traces écrites de ces navires dans la documentation, elles disparaissent de la terminologie arlésienne <sup>54</sup>. Il est loisible de penser que l'autorité du roi étant enfin restaurée après l'épisode de la Fronde, la venue du roi à Arles en 1660, Marseille étant soumise au souverain absolu, les guerres de Religions et civiles s'étant éteintes Arles n'a plus besoin de mobiliser ses charpentiers pour la marine de guerre.

De fait, il semble que le mot ou tout au moins l'appellation migre vers la marine du ponant (Manche, Atlantique) où le terme entre dans une typologie différenciée et éloignée de son premier sens puisqu'il désigne : "un vaisseau médiocre armez en guerre qui va à voiles et à rames" comme le note le révérend père Fournier déjà cité, dans ses définitions<sup>55</sup>. Il faut ajouter que, très probablement la frégate de l'océan dû rapidement perdre ses rames d'appoints pour ressembler à un petit vaisseau, très voilé, ne portant généralement qu'un pont et doté d'une artillerie assez conséquente <sup>56</sup>. Ce dernier type de navire et sa dénomination perdura connaissant une bonne fortune car il fut en évolution constante jusque vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

De nos jours encore, la plupart des marines de guerre sont équipées de frégates, navires modernes de combat très éloignés de nos modestes *fragattes* rhodaniennes aujourd'hui et depuis bien longtemps sorties des mémoires <sup>57</sup>.

*Philippe Rigaud*



*Une frégate contemporaine. c. 1956*

54 A.C. Arles CC CC 681 n°179 (1663).

55 G. Fournier, *op. cit.*, p.40. Egalement la définition donnée par Blaise Ollivier dans son *Traité de construction*, Paris, 1736, rééd. Nice, 1992, p.178-179.

56 D'après le *Nouveau glossaire nautique*, *op. cit.*, p.692 ; Jean Boudriot, *La frégate de 18, la Vénus (1782)*, Nice 1979 ; *la frégate de 12 la Belle Poule (1776)*, Nice, 1986.

57 D'après Robert Gruss, *Dictionnaire de marine*, Paris, 1978, la frégate contemporaine est un bâtiment lance-missiles de moyen tonnage.