

LA VAREUSE DU MATELOT CRC1(H) Laurent DANJOU

Ce vêtement est indissociable de la silhouette du simple marin, du matelot militaire d'aujourd'hui à l'homme de mer du passé.

C'est à l'origine un effet de travail pour marin pêcheur, fonctionnel et simplissime : il doit protéger de la mer et du vent, et du froid qui en découle. La vareuse est donc assez près du corps, pour que ces trois éléments ne s'y engouffrent pas, mais doit permettre de couvrir plusieurs épaisseurs selon le principe des couches de lainage superposées, avec un simple passage pour la tête, mais n'a aucune ouverture complète sur le devant. Elle est assez longue pour couvrir les reins jusqu'au pli fessier, laissant libre les cuisses. Le grand col rabattu paraît être une protection contre le vent venant dans le dos, mais provient plus sûrement d'une évolution esthétique.

La vareuse ne doit pas non plus gêner le travail physique de la manœuvre d'un voilier et la remontée des engins de pêche, lignes, filets et autres casiers. Or tous ses appareils comportent des fils ou des bouts qui se prendront inmanquablement dans des boutons ou des boucles de lacets.

La vareuse est donc intégralement lisse. Elle est vraisemblablement en grosse toile.

C'est exactement, et pour les mêmes raisons, l'anorak esquimau des années 1950, et l'actuelle parka samoyède.

Sa première représentation officielle montre un matelot, appuyé à une colonne. Ce dessin de Sébastien Leclerc est en effet un projet pour *l'Histoire métallique du siècle de Louis le Grand*.

Le matelot tient une rame, qui représente le gouvernail à l'antique, symbole de la navigation, dans un mélange de réalisme et d'allégorie qui ne choque personne au Grand Siècle.



Dans le système de Colbert, un matelot sert indifféremment sur un bateau de pêche, de commerce ou de guerre en gardant le statut d'inscrit maritime.

Cet homme de mer porte une camisole longue, sans aucun ornement ni ouverture par devant, les manches amples largement relevées ; l'encolure est masquée par une écharpe, ce qui fait qu'on ne distingue pas l'encolure. Cet effet a toutes les caractéristiques d'une vareuse avant la lettre.

Dans sa *Chronique d'uniformologie maritime* in NEPTUNIA n° 142, le Commandant VICHOT montre ce dessin en déplorant que le graveur ait agrémenté la camisole d'un rang vertical de boutons et d'un galon frangé au bas ; il a aussi ajouté des fleurs de lys sur la rame, et un paysage maritime en arrière-plan.

La médaille en a été frappée en 1680 avec ces ajouts ; l'exergue BELLO ET COMMERCIO montre que ce matelot sert indifféremment « au commerce et à l'État ».



donc pas question de vareuse.



En 1825, les nouveaux Équipages de Ligne portent en grande tenue le si curieux chapeau-casque et au travail l'étonnante casquette-champignon ; ils accompagnent cette dernière d'un « paletot en toile de Plougastel » ; nul doute que les pêcheurs locaux portaient des vareuses faits de la même matière.

Jusqu'aux années 1965, la tenue de travail à l'École navale, vareuse et pantalon gris-bleu sur chemise blanche et cravate noire, est surnommée par les midships le « Plougastel ».

Sous Louis-Philippe, commence à apparaître, dans les tarifs d'habillement et les tableaux de tenues, une « vareuse de fatigue » en toile rousse portée sur une « chemise en molleton » elle-même portée sur celle de toile blanche.

Bournisien de Valmont a passé sa vie à peindre les uniformes qu'il a vu, ou que lui ont décrits ceux qui les ont portés, de Louis XV à Napoléon III, et pas seulement pour la Marine.

Il montre pour la première fois en 1848 une vareuse des Équipages de Ligne, assez informe, couvrant tout le reste sauf le col et la cravate.



L'ouverture permet de passer la tête ; trop échantonnée pour l'époque, elle est resserrée par deux paires de liettes en coton blanc, qui se nouent sur la cravate de satin noir.

En 1854, la chemise, définie en « molleton » se porte sur le pantalon, comme vêtement de travail ; pour la garde et la sortie à terre, c'est toujours le paletot ajusté, ouvrant, garni de boutons, et galonné, qui est de rigueur.

Cette chemise a en gros l'aspect actuel de la vareuse, bien que coupe et étoffe différent.



D'ailleurs la vareuse actuelle est toujours formée de pièces montées à plat, comme une chemise et sans doublure, ni rembourrage.

C'est ce qui permettait le pliage en carré de 25 x 25 cm, pour entrer toute la garde-robe dans le grand sac :



et l'étalage pour l'inspection...de sac, le contenu étant appelé du nom du contenant :

L'arrêté ministériel du 27 mars 1858 fixe enfin le sac réglementaire du matelot français, qui est ainsi le premier au monde à se voir définir par son chef suprême un uniforme décliné en tenues, grande, petite et de travail.

La chemise en molleton se porte dans le pantalon.

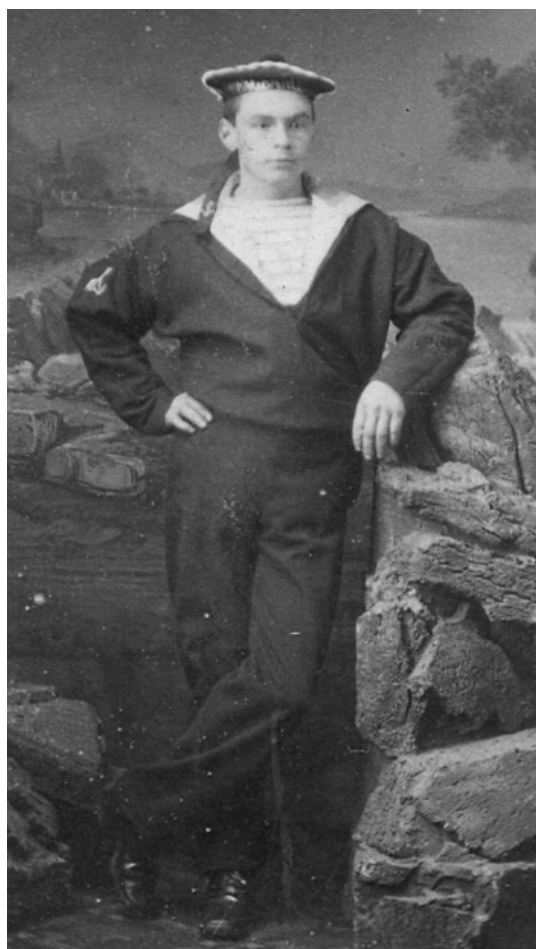
Après la défaite du Second Empire, les galons de grade des chemises sont reconnus règlementaires. Ils sont cousus sur le drap bleu.

En 1874, la chemise ressort du pantalon et n'y reviendra plus.

La chemise du matelot sous l'uniforme ressemble tant à celle du même homme revenu à son travail civil que celui-ci emploie souvent celle de son sac dans ses nouvelles activités.

Pour distinguer d'un coup d'oeil l'inscrit maritime *faisant son temps à l'État*, le ministre de la Marine décide en 1879 d'ornez le bras gauche de deux ancres rouges croisées ; celui qui est libéré du service emporte ses chemises dans son sac après avoir décousu ces ancres. Rappelé, il devra les recoudre avant de rallier.

Cette photo d'un matelot de la frégate « VENGEANCE » montre la chemise avec ses ancres : selon un procédé classique des studios, celles-ci sont blanchies à la craie pour bien ressortir.



Collection personnelle du VAE Schérer

La chemise, toujours très ample, devait être sortie du pantalon depuis au moins cinq ans!

Et les bouts du ruban devaient flotter au niveau de l'oreille gauche depuis six!

Mystère de la conception de l'élégance par le marin...

En 1911, la chemise est désignée définitivement comme « **vareuse en molleton** » en même temps que le col bleu devient amovible, portable sur cette dernière avec un dimple dossard et des sangles, car la chemise blanche disparaît.

Cette présence de la marque d'activité sur le bras droit fait porter, depuis 1945, l'insigne de spécialité en rouge au bras gauche, contrairement à la plupart des autres marines, à commencer par la royale britannique, puisque le bras droit porte déjà les ancres croisées (pourtant lors de l'accueil du roi d'Angleterre le 20 septembre, un vice-amiral d'escadre l'a salué en arborant ces ancres et trois galons rouge-réduits sur la manche GAUCHE cf bfmtv.com video : Visite de Charles III, la Patrouille de France survole l'Arc... à 1 minute 05 secondes).

Un projet de tels insignes a été présenté par l'amiral commandant la flotte de Méditerranée sous le Second Empire. Malgré un tel parrainage, le ministre en est resté au principe de l'unité des Équipages de la Flotte, sans marque distinctive.

Avec l'abandon de la voile dans la marine de guerre, la vareuse subit une évolution capitale : elle aussi cesse d'être fonctionnelle et devient donc un effet de sortie,

non plus de travail, et qui vise alors à l'élégance. Elle devient ajustée après la Grande Guerre, au point qu'elle exige l'aide d'un camarade pour être enfilée, ce qui est présenté comme le symbole de l'entraide entre gens de mer...

Cette photo prise par un studio toulonnais montre un quartier-maître du cuirassé *Jean Bart* avant 1936, date de condamnation du cuirassé, dans sa vareuse près du corps.

Ici, ce sont les galons qui sont éclaircis, alors que les ancres paraissent plus sombres que le drap.

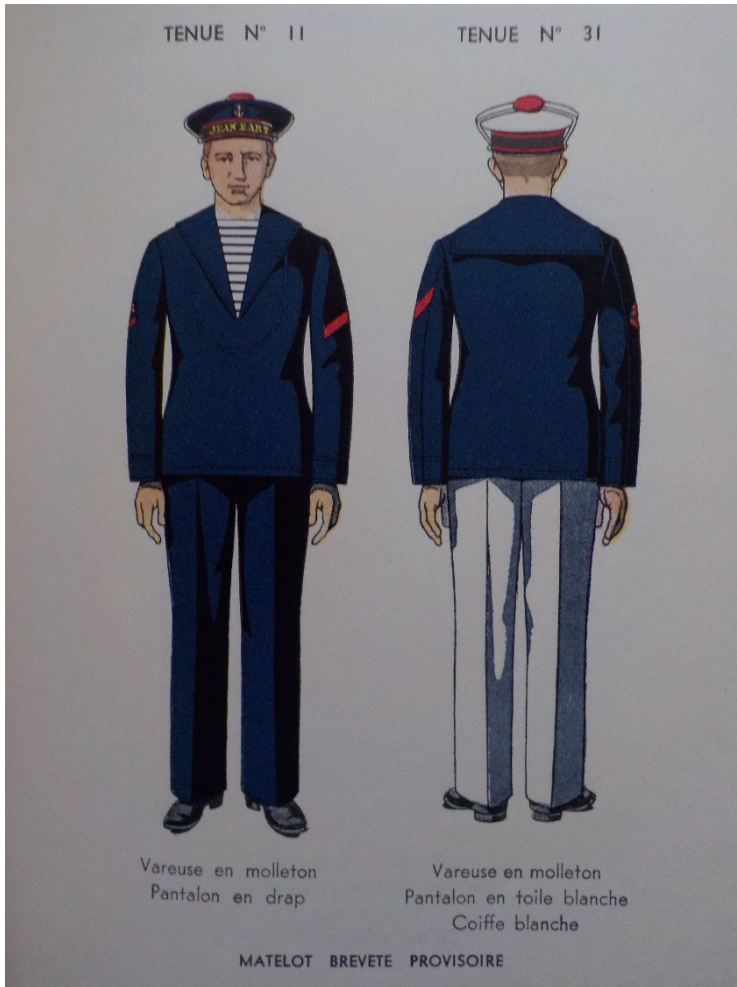
Mais le bras gauche porte un attribut indiscernable, vraisemblablement les canons croisés de pointeur d'artillerie. Il est étonnant qu'un insigne distinguant une élite de la masse ne soit pas mis en valeur pour la photo alors que tout l'équipage a droit aux ancres d'activité.



Collection personnelle du VAE Schérer

Cette carte des années 1930 représente deux matelots brevetés, avec des vareuses « pincées » au point de faire des plis :

À noter que, dans l'iconographie de l'uniforme, les matelots français sont souvent montrés la main à la poche, ce qui n'est pas plus autorisée dans la Marine que dans les autres armées, mais correspond à l'imaginaire public du marin décontracté.



La vareuse portée seule est figurée en dessin quasi-industriel par Goichon dans le tiré à part du Bulletin Officiel Marine en 1938.

Vu par Brenet, ce patron d'embarcation porte sur sa vareuse le losange des FNFL émaillé, ce qui en fait un des premiers, et l'insigne du Triomphant, témoignage rarissime de cette pratique interdite ; il n'a pas encore d'insigne de spécialité.

Loin des apprêts de studio ou des dessins épurés, cette image prise sur le vif montre la vareuse portée après des années de campagne, remontée presque à la ceinture et baillant à l'échancrure, avec un pantalon fatigué.



Après guerre, une fois les pénuries d'approvisionnement résolues, le molleton est remplacé par le drap de laine sergé.

Naguère, les vareuses étaient coupées et assemblées par le maître-tailleur de Toulon, comme toute la chemiserie de la Marine.

Et jusqu'à la Libération, c'était des veuves de marin méritantes qui en prenaient les pièces au magasin d'habillement, les cousaient à domicile et rapportaient l'ensemble, en recevant le prix de la façon.

Ces représentations dans les brochures officielles « MARINE NATIONALE » montrent la vareuse-type en 1968, par Courboulès, en 1980 par Brenet.

LE CAPITAINE DE FRÉGATE LOUZEAU,
COMMANDANT DU *REDOUTABLE*,
PASSE EN REVUE L'ÉQUIPAGE. DERRIÈRE LUI,
LE CAPITAINE DE CORVETTE COATANÉA,
COMMANDANT EN SECOND.



En 1972 encore, comme l'atteste Cols Bleus, la vareuse a une nuance plus sombre que le veston des officiers.



C'est par une décision de 1976 que tous les marins, masculins et féminins, équipage, maistrance comme état-major, porteront le croisé de laine-polyester 340 bleu marine.

Désormais tous les marins, du mousse à l'amiral, portent le même tissu, pour tous leurs effets de sortie.

Mais avec l'adoption de la tenue de service courant après la guerre des Malouines, puis de la tenue de protection de bord, la vareuse de l'homme d'équipage ne se porte plus guère dans l'unité et rarement hors des enceintes militaires - l'uniforme y est souvent proscrit pour raison de sécurité.

La vareuse n'est donc plus qu'un effet de cérémonie, en particulier de prise d'armes, et, suivant une constante sociologique, n'évoluera plus.