

Le poste de propreté à bord des bâtiments

« Poste de propreté, poste de propreté ». Voici une diffusion générale qui a rythmé nos matinées de période d'embarquement. La propreté de leur bâtiment est affaire de fierté pour les marins qui y sont affectés, bien que la tâche ne les enchante guère – c'est du vécu... –, afin de présenter aux visiteurs, autorités ou civils, leur bâtiment sous son meilleur jour. C'est aussi une nécessité pour le bon fonctionnement des installations dans les locaux techniques et la diminution du risque d'incendie. C'est enfin et surtout une obligation pour assurer la salubrité de la vie embarquée. En définitive, l'objectif n'a guère changé entre les vaisseaux du dix-huitième siècle et les bâtiments du vingt-et-unième, même si la préservation de la santé de l'équipage, mise à mal par une terrible promiscuité – on se rappelle qu'un vaisseau de 74 canons de 59 mètres de longueur embarquait un équipage de 671 hommes – et une alimentation peu variée, était présentée comme prioritaire, tout comme l'était l'état des cales qui se devait d'être relativement net pour assurer le bon fonctionnement des pompes. En atteste ainsi l'existence d'un texte spécifique du 1^{er} janvier 1786, le règlement sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux.

Voyons comment le sujet de la propreté des bâtiments français fut abordé de la fin du dix-septième siècle à nos jours.

1. Dans la marine à voiles.

Le premier texte évoquant succinctement la propreté à bord des bâtiments de la Marine royale est l'ordonnance pour les armées navales et les arsenaux de marine du 15 avril 1689. Il indique que les vaisseaux devaient être balayés et nettoyés tous les jours et insiste sur la bonne aération des ponts par l'ouverture des sabords, malheureusement pour partie ou complètement impossible par mauvais temps. Le mauvais air est en effet rendu responsable de bien des pathologies. Mais le texte évoque aussi la présence d'animaux vivants qui sont à l'origine de déjections ; ces animaux sont destinés à l'alimentation particulière des officiers, le reste des marins devant se contenter de viande salée ou de morue. L'ordonnance précise que les parcs et cages des moutons, volailles et autres bestiaux devaient être nettoyés deux fois par jour à grande eau et en les balayant. Il était de la responsabilité de l'officier de quart de vérifier que le vaisseau était propre.

A la fin de l'Ancien Régime, la réglementation se fit plus précise. En effet, parmi les nombreux textes parus le 1^{er} janvier 1786 figure un règlement spécifique au sujet de l'ordre, de la propreté et de la salubrité à maintenir à bord des bâtiments.

S'agissant des cales, c'était l'impératif de salubrité qui prévalait encore, car si elles devaient être lavées tous les deux jours dans les pays chauds et tous les trois jours dans les pays froids, de l'eau de chaux devait être répandue dans celles-ci tous les trois mois « *pour détruire tous les insectes et les miasmes putrides dont le bois pourrait s'imprégner* », comme dans toutes les parties intérieures du vaisseau.

Le texte se faisait plus précis sur l'horaire de ce poste de propreté devant suivre directement le branlebas, à 7 heures et demie à la mer et à 7 heures au mouillage sur rade – on verra que ces mouvements seraient ultérieurement bien plus matinaux. Un certain nombre de matelots devaient se consacrer à ce nettoyage tous les matins de la cale, du faux pont, de l'entrepont et du dessous des gaillards qui devaient être « *parfumés* » alternativement au genièvre, au vinaigre et à la poudre à canon (!), sous l'autorité du second maître de manœuvre, du second maître de canonage et du second sergent (d'armes), et la vérification des maîtres de ces spécialités qui en rendaient compte à l'officier en second – on ne parlait pas de commandant en second à l'époque. Il fallait par ailleurs faire la chasse à l'humidité « *occasionnée par les émanations des hommes et des animaux* » en frottant les surfaces avec de l'étaupe.

Étaient par ailleurs lavés à grande eau les gaillards, dunettes, passavants et plus généralement l'extérieur du vaisseau, dont toujours les cages des animaux sur pattes.

L'arrêté du Directoire exécutif sur le service de santé de la Marine du 7 vendémiaire an VIII apporta quelques précisions supplémentaires : la cale devait désormais être lavée tous les jours, tout comme les

extérieurs et les ponts faubertés¹ et sablés de grand matin. Le texte donnait naturellement une responsabilité particulière à l'officier de santé (alors « chirurgien ») embarqué en lui attribuant le soin de déterminer le *parfum* le plus adapté.

Le premier texte exhaustif sur l'organisation intérieure d'un vaisseau et le service à bord est l'ordonnance du 31 octobre 1827, complétée d'un règlement de la même date. Auparavant, une grande latitude était laissée au capitaine pour organiser la vie de son équipage comme il l'entendait. Cette ordonnance introduisit des modifications majeures sur le plan organique en définissant des « détails » – on dirait aujourd'hui des services. Cependant, pour la propreté, si le rôle central revenait à l'officier en second, chargé du « détail général » et à ce titre donnant chaque soir, aux officiers et aux maîtres qui devaient être de quart au point du jour le lendemain, les ordres relatifs à la propreté générale du bâtiment, son auxiliaire principal était le premier maître de manœuvre qui prenait les dispositions nécessaires pour les travaux relatifs à la propreté du bâtiment et faisait à la fin du poste dédié une ronde dans toutes les parties du bâtiment pour en rendre compte à l'officier de quart.

Le règlement annexé insistait sur la nécessité de blanchir à l'eau de chaux entreponts, faux ponts et emplacements des cuisines, opération à renouveler tous les deux mois, et plus souvent s'il en était besoin. Les entreponts, les soutes et les batteries basses devaient être maintenus propres non par un lavage à grande eau, mais par un nettoyage quotidien avec des fauberts mouillés, du gros sable et des frottoirs en bois, en brique ou en pierre. Pour que ces parties du navire fussent maintenues sèches, elles seraient aérées par tous les moyens en usage, notamment par des réchauds suspendus ou des poêles allumés de temps à autre, pour enlever l'humidité, ce qui constituait une nouveauté.

Ce qui ne l'était pas en revanche était le lavage quotidien à grande eau des ponts de batteries hautes et des gaillards – on retrouve ici la corvée ancestrale des bâtiments à pont en bois, autant pour assurer leur propreté que pour maintenir leur étanchéité assurée par du brai (goudron) –, ainsi que de toutes les parties supérieures et extérieures du bâtiment. Plusieurs de ces parties, telles que les porte-haubans, les poulaines et les bouteilles de l'avant et de l'arrière, les parcs à bestiaux et les cuisines devaient être lavés plusieurs fois par jour, ces dernières seraient en même temps frottées avec du sable dans les pays chauds.

2. L'introduction de la vapeur amène une nouvelle charge.

Alors que la propulsion vapeur se généralisait, le règlement du 28 août 1852 compléta le décret du 15 août 1851. Ce dernier organisait le bâtiment, en remplacement de l'ordonnance de 1827, tandis que le règlement remplaçait celui annexé à cette ordonnance. Jusqu'en 1910, on retrouverait ce couple de textes, l'un organisant le bord en répartissant les responsabilités et les tâches, tandis que l'autre, de niveau inférieur, réglait la vie courante.

Il n'y avait manifestement toujours pas de rôle de propreté pour l'officier chargé du matériel d'artillerie et les officiers attachés à ce qu'on appelait alors les différents services « de détail » du bâtiment (montres, gréement, cale, embarcations, timonerie, machine, charpentage, faux pont, voilerie, calfatage, vivres, magasin général). La charge de la surveillance des travaux de propreté revenait à un ou plusieurs aspirants (sans doute de 1^{re} classe, donc nos enseignes de vaisseau de 2^e classe) attachés à tour de rôle au « détail général », donc sous la responsabilité du second – c'était le futur officier de détail qui ne serait d'abord qu'aspirant. Ces aspirants devaient faire l'appel des hommes affectés au travail de la propreté et devaient veiller de concert avec les maîtres à ce que celui-ci fût fait avec soin et dans le temps prescrit. Détail qui avait manifestement son importance : ces aspirants étaient tenus d'exiger que, pendant la durée du nettoyage, les hommes eussent les pieds nus, avec le pantalon relevé au-dessus de la cheville, et manifestement pas pour le seul lavage du pont.

On constate que sous le Second Empire les officiers marins les plus gradés dans les différentes spécialités, les maîtres, étaient désormais impliqués plus concrètement dans la bonne tenue de leurs locaux.

Ainsi, le maître de manœuvre surveillait et dirigeait la propreté du pont, des murailles, de la drome, des embarcations et de la tenue des bastingages. Le maître canonier surveillait et dirigeait la propreté des batteries ; il se tenait partout où il jugeait sa présence utile, mais plus particulièrement dans la première

¹ Dans le langage maritime, un faubert est un balai composé de fils de caret, utilisé pour laver ou sécher les diverses parties d'un bateau.

batterie. Il s'assurait que le second maître chargé des cuisines en fit faire la propreté avec le plus grand soin. Le maître timonier était chargé de la propreté de la dunette, des porte-haubans d'artimon, des bouteilles, des galeries, des fanaux de signaux, des dômes, des habitacles, de la peinture des panneaux arrière, et des échelles arrière. Outre les hommes de la timonerie, il avait sous ses ordres pour ce service de propreté les fourriers, les hommes faisant fonctions de secrétaire et les mousses.

Le maître mécanicien – un nouveau venu depuis l'introduction de la vapeur sur les bâtiments de guerre – surveillait et dirigeait le service de la propreté de la machine et de ses accessoires ; il le faisait exécuter par les mécaniciens et chauffeurs sous ses ordres.

Le maître charpentier était chargé de la propreté du faux pont. Tous les samedis, à moins de travaux urgents, il consacrait la journée à faire repasser le vernis des flasques des échelles, celui des rampes, des galeries, de l'ameublement, des dossiers des embarcations, etc. Une fois par mois, le jour fixé par l'officier en second, il faisait blanchir le faux pont à la chaux. Le maître voilier était plus spécifiquement attaché à la propreté du faux pont pendant le lavage. Le maître calfat veillait à la peinture extérieure et à l'entretien du cuivre de la carène, ce qui n'était pas simple. Tous les jours, pendant la période réservée à la propreté, il faisait essuyer à sec les préceintes et laver la peinture blanche. Le commis aux vivres s'occupait naturellement de la tenue et de la propreté de la cambuse quand le magasinier était chargé de la propreté et de la bonne tenue du magasin général.

Enfin, lorsque le service de propreté générale était commencé, le capitaine d'armes faisait une ronde dans toutes les parties du bâtiment pour s'assurer que personne ne se soustrayait à ce service – les pratiques n'ont guère changé : la chasse aux resquilleurs ! Il s'assurait également dans cette ronde que les sergents et caporaux d'armes exerçaient la surveillance qui leur avait été assignée.

Au-delà de la répartition des tâches, le règlement du 28 août 1852 rentrait dans le détail des modalités concrètes du travail de propreté qui, à la mer comprenait le lavage du pont à partir de 04h30, donc par les hommes de quart, qu'il convenait d'achever avant le branle-bas. Pour le reste du navire, batteries, faux pont et autres endroits, il fallait briquer aussitôt après le petit-déjeuner de l'équipage.

Ne se contentant pas du quand, le règlement définissait le comment, avec le souci constant de préserver la longévité du matériel. Le nettoyage de la carène ne devait être effectué qu'avec des brosses ou des balais mous, qui n'endommageraient pas le doublage en cuivre et n'arrachaient pas les clous. Lorsque les ponts, panneaux, caillebotis, tables, etc devaient être briqués, cette opération était réalisée autant que possible avec des pierres molles et du sable. Le faux-pont était ordinairement nettoyé à sec, pour éviter d'introduire trop d'humidité dans le bâtiment, néfaste à la santé des marins. Si, par beau temps, il devait être lavé, il ne pouvait l'être, autant que possible, qu'avec de l'eau douce et tiède, le faux pont devant être soigneusement épongé avec des fauberts. Dans tous les cas, on avait recours à tous les moyens possibles pour faire circuler l'air extérieur et des brassières allumées, suspendues ça et là, devaient enlever tout reste d'humidité. Les faux ponts ne devaient être grattés que lorsqu'il y avait lieu d'enlever le brai qui pouvait rester entre les lattes après un calefatage.

Les textes de 1851 et 1852 furent abrogés et remplacés à la fin du Second Empire, désormais par des arrêtés mais suivant la même thématique pour chacun d'eux, l'un du 20 mai 1868, l'autre du 24 juin 1870. Dans le premier, l'ambiguïté du rôle des officiers canonnières fut enfin levée : ils devaient surveiller et faire surveiller par les officiers et aspirants sous leurs ordres la propreté et la tenue de leurs batteries. Les autres officiers ne paraissaient pas davantage impliqués qu'en 1851, car il revenait toujours aux maîtres chargés de rendre compte à l'officier en second de la propreté de la partie du navire dont ils étaient responsables à la fin d'un poste de propreté d'environ une heure et demie.

Les nouveaux textes de 1885 (20 mai) et 1886 (24 juin) ne firent guère évoluer les choses. Certes, les évolutions de l'artillerie avaient modifié l'architecture des bâtiments qui possédaient maintenant des batteries couvertes et des tourelles dont le maître canonnier était responsable de la bonne propreté ; étrangement l'officier canonnier n'y paraissait plus impliqué... Pour la machine, des précisions s'imposaient : les cales devaient être maintenues dans un état parfait de propreté et sèches. Les parquets des machines devaient être enlevés fréquemment, les fonds devaient être blanchis à la chaux. Si les cales sentaient mauvais, il devait être fait usage de sulfate de fer, de chlorure de chaux ou de tout autre désinfectant.



Le lavage du pont (tableau de Gustave Bourgain)

A la fin du dix-neuvième siècle et au début du vingtième, le lavage du pont fait l'objet d'une importante iconographie



Le pont est ici gratté et fauberté



Le circuit incendie fut employé à partir du moment où il exista un ; il rendait le lavage plus facile qu'aux seaux



Mais à bord de la Couronne, vieux bâtiment-école, on ne renonçait pas aux traditions de la vieille marine

3. Enfin une implication plus franche des chefs de service.

L'arrêté du 28 octobre 1910, réglant à la fois l'organisation et le service à bord, introduisit enfin la notion de chef de service, au-delà de la responsabilité des « détails ». Et cette mesure organisationnelle s'accompagna naturellement d'obligations en matière de propreté des locaux du service – l'évolution de l'architecture navale avait multiplié ceux-ci du fait du compartimentage, au détriment des seuls ponts – pour leurs officiers, et non plus pour les seuls officier en second et officier du détail général, fonction

désormais attribuée de manière durable. De surcroît, il existait enfin un rôle de propreté, en plus des rôles de combat, de manœuvre, etc...



Avant la Première Guerre mondiale, toujours les bas de pantalons relevés et les pieds nus !



Ici sous la surveillance d'un second maître

Ce texte fut remplacé le 15 mars 1928. Le nouvel arrêté introduisit un personnage essentiel, l'officier chef du service intérieur, officier de poids qui veillait à ce que le bâtiment présentât un aspect parfaitement en ordre, en soutien de l'officier en second sur les grands bâtiments qui seuls avaient ce chef du service intérieur – on ne parlait toujours pas de commandant en second –, et surveillait désormais le poste de propreté de toutes les parties non attribuées à un service particulier. L'officier du détail général assistait l'officier en second ou le chef du service intérieur, s'il y en avait un, pour surveiller la propreté générale dans tout le bâtiment. Celle-ci devait être effectuée en début de matinée, suivant un

tableau de service à la mer ou au mouillage, relativement complexe – il fallait y prévoir le lavage du linge deux fois par semaine et d'autres mouvements non quotidiens – dépendant du jour de la semaine. Le maître charpentier restait chargé de la propreté de la coque, lourde charge qui nous détaillerons dans un article ultérieur.

Cette organisation du service dans les forces navales et à bord des bâtiments de la marine militaire traversa globalement la Deuxième Guerre mondiale. L'arrêté du 12 mars 1953 modifia l'intitulé des fonctions ; dans le cadre d'une valorisation de la fonction de second, il introduisit le commandant en second et fit disparaître l'officier en second. Il y avait par ailleurs désormais un officier de détail et non plus « du détail général », auxiliaire du commandant en second ou du chef du service intérieur, en fonction de la taille du bâtiment. C'est à ce dernier qu'était attribuée la propreté de la coque avec l'aide du service conduite du navire, tous les bâtiments ne disposant pas d'un charpentier assurant la direction de cette corvée.

Les textes ultérieurs, l'arrêté n°21 du 1^{er} décembre 1973 et l'arrêté n°140 du 25 juillet 1979, n'introduisirent aucune nouvelle disposition en matière de propreté. Notons cependant qu'en fonction du grade du second, officier supérieur ou subalterne, celui-ci était désormais commandant en second ou officier en second – on reviendrait au seul commandant en second le 15 novembre 2005. Le 5 décembre 1997 vit disparaître le chef du service intérieur au profit peu ou prou du commandant adjoint équipage qui n'eut cependant plus la même implication en matière de propreté du bâtiment, se concentrant sur celle des locaux de préparation des denrées. Chaque chef de service restait responsable de la propreté des locaux communs attribués au service et de ses locaux, mais avec en sous-ordre les chefs de secteurs, héritiers des officiers en sous-ordre et des maîtres chargés.

4. La propreté aujourd'hui.

Ultérieurement, le sujet de la propreté ne fit plus l'objet de textes de l'état-major pour être laissé au niveau des commandants organiques. Le besoin de propreté et de bonne présentation des unités subsiste aujourd'hui, naturellement, mais sa satisfaction n'est plus jugée du ressort direct de l'état-major et l'exécution du poste de propreté fait appel à des détergents ménagers ou professionnels efficaces. Quant au lavage du pont et des superstructures, il est d'abord motivé par la prévention de la corrosion et est donc effectué à l'eau douce, luxe qui était relativement inutile lorsque les ponts étaient encore en bois.