

Chercheurs d'histoires englouties

Les flûtes de l'Empereur par Pierre Villié, page 20 • **La pinque provençale redécouverte** par Pierre Villié, page 26
• **L'énigmatique Carron Wreck** par François Gendron, Simon Spooner et Florence Prudhomme, page 34

A diver in a blue wetsuit and yellow tank is seen from behind, swimming over a rocky seabed. In the background, a large, dark, cylindrical object, likely a shipwreck, is visible. The water is clear and blue, with sunlight filtering down from the surface.

L'ère moderne, c'est-à-dire la période allant de 1492 à 1789, a eu sa marine, qui était à voile. L'archéologie subaquatique de cette marine commence sans doute en 1836, quand deux Britanniques, les frères Deane, explorent l'épave du *Mary Rose*, naufragé en 1545. Ils la dessinent et exposent quelques canons. Leur objectif est cependant avant tout de démontrer l'efficacité de leur technique de récupération du matériel perdu en mer. Quatre ans plus tard, Augustin Sale fait paraître le premier ouvrage traitant d'archéologie navale, mais en se fondant sur l'iconographie et les textes anciens. Cette démarche suscite l'intérêt des érudits et des chercheurs, qui vont ensuite rechercher en situation des éléments archéologiques. Puis, avec l'invention du scaphandre autonome, les fouilles se multiplient, mais se résument souvent à une destructive chasse au trésor : on ne plonge pas encore pour le bois, c'est-à-dire pour restituer les architectures et les techniques navales du passé !

Tout a changé aujourd'hui, puisque les plongeurs sont devenus de véritables archéologues ou les archéologues des plongeurs. Ainsi, Pierre Villié et ses col-

lègues plongent depuis 30 ans pour découvrir des épaves anciennes et restituer ensuite leur forme originelle. Loin de s'intéresser seulement aux fortes-resses flottantes, ils se sont aussi penchés sur les chasse-marée et autres navires de transport sans prestige, mais qui assuraient le commerce et l'intendance. Humbles navires, ces pinques méditerranéennes et autres flûtes militaires françaises ont été très peu représentées, alors qu'elles ont sillonné de très nombreuses mers. Après avoir retrouvé et fouillé certains de ces navires, P. Villié a patiemment établi leurs plans, et pu ainsi restituer les savoir-faire que se transmettaient les charpentiers de marine de génération en génération.

Quant à François Gendron, Simon Spooner et Florence Prudhomme, ils cherchent avant tout à restituer la vocation des navires. Malgré leur expérience, l'identité d'un navire retrouvé près d'une plage de la République dominicaine les a longtemps déconcertés : dotée d'une coque américaine et de canons écossais, il était équipé de matériel militaire français... La fouille des archives leur a heureusement livré son histoire, achevée par le combat mené par un équipage français qui, plutôt que de livrer des secrets à l'ennemi anglais, a détruit son navire.

Les flûtes de l'Empereur

Pierre Villié

Les cargos des marines royales et impériales descendent d'un type de vaisseau hollandais répandu, mais méconnu : la flûte. La fouille de quatre flûtes françaises coulées par les Anglais a mis un terme à cette ignorance.

L'ESSENTIEL

- Les flûtes sont un type de navire de commerce d'origine hollandaise.
- De formes rondes, elles étaient dessinées pour optimiser le volume de charge tout en minimisant la surface du pont.
- Très utilisées comme navires de transport par la marine royale, puis la marine impériale, elles ont été attaquées et coulées dans toutes les mers de France.
- La fouille de quatre flûtes françaises a révélé nombre de leurs caractéristiques oubliées.

© Yves Raymond

Le hasard marque les vies. Jamais je n'avais pensé consacrer des dizaines d'années aux flûtes quand, en ce jour du début des années 1980, j'ai plongé pour la première fois sur l'épave de *La Girafe* par 20 mètres de fond. Cette corvette de 1809 fut perdue à la bataille de Sagone, qui eut lieu en 1811 entre les marines anglaise et napoléonienne. Sur le fond rien n'évoque un navire. Un herbier dense, des canons presque informes, deux dalles concrétionnaires que j'identifie comme étant le lest du bâtiment. Pas de mâts qui se dressent, pas de figure de proue à moitié ensablée, pas de monticules... L'épave est plate. Nous sommes très éloignés de l'image que se fait le profane d'une épave historique. Seules dépassent du sable des masses ferreuses. Le bois a été dévoré, et il faut beaucoup de perspicacité pour déceler la présence d'un bateau de 40 mètres embarquant 100 hommes et armé de 20 canons d'une tonne chacun.

Toutefois, pour moi, la réalité est là : cette épave me donne la possibilité d'analyser, de découper, de mesurer une coque de grand voilier ou du moins ce qu'il en

reste. Sans doute vais-je pouvoir confirmer ou au contraire remettre en cause les standards issus des ouvrages du XVIII^e siècle, mais jamais vérifiés sur un vestige grandeur nature.

Un vaste champ exploratoire s'offre à moi ! Je suis en effet persuadé que les charpentiers ne construisaient pas comme le voudrait la théorie maintes et maintes fois reprise. Ces hypothèses tirées des textes passe pour un acquis irréfutable, ce qui pousse les autorités archéologiques à interdire tout projet visant à étudier la seule structure des navires. Je me doute alors que je vais consacrer ma vie à l'étude des coques de la période allant de 1700 à 1820. Leur fascinante histoire va me faire parcourir le monde, rencontrer des gens extraordinaires et me guider au fil des ans.

Quand je fais ma première demande de fouille en bonne et due forme, j'ai 26 ans. Je suis alors le plus jeune titulaire d'une autorisation de fouille. Dans les cartons des archives de la marine nationale, j'apprends que la corvette *La Girafe* est devenue la flûte *La Girafe*, un navire de charge, sorte de cargo ravitailleur d'escadre que

les marins de la fin du XVIII^e désignent sous l'appellation « de transport ». La documentation s'amonce, je connais vite tout du commandant de *La Girafe* et de la bataille où elle a disparu, mais, s'agissant de construction navale, rien de plus que les fondamentaux.

La flûte ou *fluit* en néerlandais est à l'origine un bâtiment bien différent de *La Girafe*. Il est haut sur l'eau et sa coque est très renflée par rapport au pont. Le terme *flûte* provient indéniablement de sa forme allongée, car il ne respecte pas les règles de construction héritées du Moyen Âge, qui imposaient que la longueur d'un navire soit égale à trois fois sa largeur. La flûte rompt avec ce principe puisque sa longueur compte quatre à cinq largeurs. L'objectif est de faire rentrer du fret et donc de favoriser la capacité de charge. Les armateurs des Provinces Unies (les Pays-Bas) du XVII^e siècle ont inventé un nouveau genre de bateau, qui va faire école et se transformer pendant 200 ans, ce qui

le rapprochera des standards employés pour les vaisseaux, frégates et corvettes, en un mot pour la construction des navires militaires. Le terme *flûte* finira même par être donné à des vaisseaux à bord desquels on réduit l'artillerie pour favoriser la charge d'effets destinés aux colonies.

Une coque de flûte

C'est pourquoi étudier une coque de flûte des années 1790-1820 équivaut à travailler sur une frégate de la même période. Les techniques de charpente sont les mêmes, ainsi que les essences mises en œuvre. Seuls les plans de formes des coques diffèrent, puisque les frégates sont plus effilées que les flûtes commerciales.

Revenons à cette époque où je débute. Un simple intitulé, tel que « Étude d'une coque du premier Empire », suffisait alors à obtenir une autorisation de fouille, tandis qu'aujourd'hui, il faut rédiger un plan de prévention, avoir des plongeurs répon-

dant à des critères techniques stricts, établir une problématique de plusieurs dizaines de pages...

L'autorisation en main, j'entreprends d'abord de mesurer et de photographier tout ce qu'il est possible de fixer en images ou en chiffres. Cette démarche quelque peu extrême me donnait l'impression de compenser mes lacunes en construction navale. Le moindre bois sorti du sable est dessiné avec la plus grande rigueur, démarche que je continue à pratiquer aujourd'hui. Au terme de deux campagnes de quatre semaines avec l'aide d'ainés, les plans, les dessins des détails et les clichés réalisés sont soumis aux sommités de l'art de l'époque. Parmi les trouvailles, des marques de scieurs au fer rouge sur les bois, quelques boucles et boutons d'uniformes, et surtout un remarquable robinet de coque en bronze (le premier jamais découvert). Seul le directeur du Musée de la marine de Paris reconnaît l'intérêt de cette pièce, les seuls exemplaires connus

1. LES FLÔTES IMPÉRIALES *La Girafe* et *La Nourrice* [ci-dessous] accompagnées par le bâtiment privé *L'Henriette* (en arrière-plan) cinglent vers Sagone au cours de l'été 1811, pour rapporter aux arsenaux de Toulon les fûts de pin corse nécessaires à la construction navale.





Sauf mention contraire, l'icographie est de P. Villie

2. LES STRUCTURES DE L'ÉPAVE DE LA GIRAFE sont mesurées par un plongeur archéologue, afin de reconstituer les normes appliquées par les charpentiers. Ainsi, les espacements entre gournables (de grosses chevilles de chêne) ont pu être mesurés. Un robinet de coque en bronze a été mis au jour (en haut à gauche) : ce dispositif, qui servait à faire entrer de l'eau de mer pour nettoyer la cale, n'avait encore jamais été retrouvé dans une épave.

se trouvant en Irlande. Quant aux dessins et photographies de charpente que nous publions alors, ils ne suscitent que peu d'attention, à l'exception d'un détail qui me surprend : situés autour du pied du grand mât, les logements des quatre crépines, c'est-à-dire des quatre ouvertures aspirantes des pompes, sont carrés alors que la norme qu'indiquent les multiples maquettes dites d'arsenal est ronde (voir la figure 6). Ce détail est alors l'élément qui me conforte qu'il y a un intérêt à s'occuper de cette marine soi-disant bien connue, mais qui ne l'est pas.

À l'époque, je m'intéresse à la marine des grands voiliers dans sa globalité et pas encore spécifiquement aux flûtes. En 1989, après un travail d'archives de plusieurs mois à la recherche d'un projet, l'épave du *Ça Ira* est découverte par 15 mètres de fond dans le golfe de Saint-Florent en Corse. C'est un vaisseau de 80 canons construit à Brest en 1781, qui, avec ses 65 mètres de long et 900 hommes d'équipage, surclasse notre flûte, longue de 45 mètres seulement. Avec de petits moyens et toujours la même passion, je motive quelques plongeurs en quête d'aventure.

Comme sur la fouille de *La Girafe*, tout est noté, enregistré et, si besoin, découpé. La grande différence est que je sais désormais mieux ce que je cherche. Pour la première fois, je conduis une étude planifiée orientée vers des cibles sélectionnées. Parmi nos réussites, notons la dépose d'un assemblage de deux tronçons de quille et de dix membres de charpente, de 760 millimètres de large et de 380 mil-

limètres d'épaisseur. Tout cela pour visualiser et vérifier le nombre et la taille des clous et des gournables (chevilles). Nous avons alors la surprise de constater qu'il y a deux fois moins de gournables que prévu. La charpente ayant pratiquement disparu, comme dans le cas de *La Girafe*, il ne reste que des empreintes qu'il faut broser et mesurer. Dans une telle situation, les plongeurs se retrouvent face à une sorte de « négatif de vaisseau », qui livre des informations inédites.

Le bois prépondérant en construction navale

Qu'en ressort-il ? La fouille du *Ça Ira* fait la démonstration qu'à la fin du XVIII^e siècle, les charpentiers de marine suivent à la lettre les instructions des ingénieurs, tant en ce qui concerne les proportions des pièces, que leur assemblage et la réalisation de la carène (la partie immergée de la coque) et de ses protections. Il est par ailleurs évident que l'utilisation du bois est alors prépondérante dans la réalisation des navires : très peu d'éléments sont métalliques. La publication de ces résultats, dans les deux ans qui suivent la fouille, se termine sur ce commentaire : « L'information capitale apportée par le *Ça Ira* est la mise en évidence du respect comptable de la répartition des clous et gournables (chevilles), preuve qu'à la fin du XVIII^e siècle tout est en place pour l'ère industrielle, que les esprits sont pénétrés d'un concept

de production régie par des règles, des normes, voulant aboutir à une rentabilité maximale. L'improvisation, le sens personnel n'ont plus leur place. »

Certains vont alors interpréter ces quelques lignes comme étant un aveu de l'inutilité d'étudier les coques du XVIII^e siècle. C'est faire abstraction des nouveautés exhumées, tels la couverture des œuvres vives (la partie immergée de la coque) par des plaques de cuivre ou les ouvrages de récolte des eaux taillés dans les fonds les plus inaccessibles du navire. Une multitude de points connus, mais qui n'est pas conforme à ce que l'on pensait établi !

Mais peu importe, je suis déjà reparti sur une autre épave (voir La pinque provençale redécouverte page 26). J'y suis dans un autre monde : les bois sont de bien plus petites dimensions et le chantier, qui va devenir une référence, ne dure que... sept ans. Cependant l'idée d'établir des comparaisons entre navires de même type, de même nation et de même époque ne cesse de prendre de l'ampleur dans ma démarche. Encore faut-il découvrir l'élément unique qui conduit à une archéologie de constat et non d'étude.

Il me faut donc une épave bien conservée (n'ayant pas brûlé !) et peu profonde pour permettre des plongées non limitées par les paliers de décompression. La taille des bois étant un handicap, les vaisseaux sont exclus de cette approche. L'idéal serait une unité de 40 mètres, telle une corvette, une petite frégate ou une flûte... Mes dossiers en comportent, de sorte qu'en même temps que nous menons des fouilles sur nos chantiers, nous réalisons des prospections, qui restent toutes infructueuses.

Je sais pourtant que je dois continuer à regarder sur le terrain comment les navires étaient vraiment construits ! Il suffit de prendre les plans des ingénieurs de Louis XVI et de Napoléon pour comprendre pourquoi. Ces plans au 1/36^e ou au 1/48^e ne montrent guère que la vue en élévation d'un flanc de coque, deux demi-vues depuis les extrémités, un éventuel tracé de ponts, et donnent quelques mensurations telles les longueur et largeur du maître couple, c'est-à-dire du couple central situé au niveau du grand mât. Il s'agit davantage de dessins servant à obtenir l'approbation d'un ministre, que de plans au sens actuel du terme. Les hommes de chantier, eux, n'utilisent pas de plans, mais une série de valeurs référencées. La standar-