



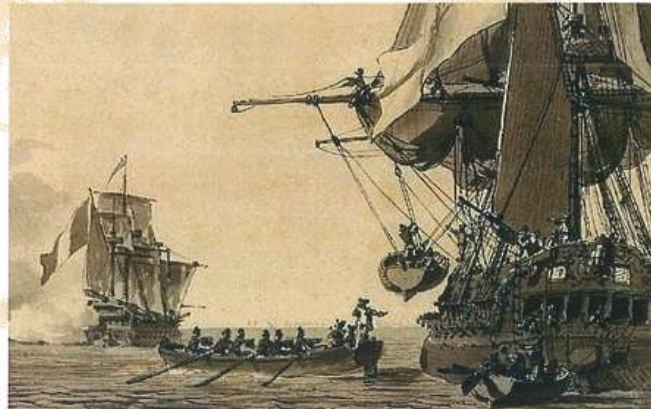
ASSOCIATION ASPMV
POUR LA SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE MARITIME
DE VILLEFRANCHE-SUR-MER

Vendredi 29 avril 2016 à 18 h

Conférence de Jacques Joncour

Auditorium de la Citadelle

1796 : L'origine « irlandaise » de la Yole de Villefranche



*De Brest à la baie de Bantry (Irlande), une approche
de la Marine française durant la Révolution.*

L'histoire du plus vieux bateau français encore existant.

Entrée libre

darse.fr

1796 : L'origine « irlandaise » de la Yole de Villefranche

*De Brest à Bantry (Irlande), une approche de la Marine française durant la Révolution
L'histoire du plus vieux bateau français encore existant*

A Villefranche, nous connaissons tous la Darse, l'ancien arsenal des rois de Piémont-Sardaigne, un exceptionnel port du XVIII^e siècle.

C'est dans ce cadre qu'a été construite la Yole, réplique fidèle d'une embarcation de cette époque.

En évoquant l'origine de ce bateau, c'est naturellement toute l'histoire de marine française à la fin du XVIII^e que je vais survoler.

I. La marine de l'ancien régime

A. Le royaume face à l'Angleterre

La France est exceptionnellement située par rapport à la mer. Ses dirigeants ont souvent négligé leur marine. Et pourtant la géographie de la France la favorise en lui donnant accès à deux grandes façades : Le Levant et le Ponant.

Durant le XVIII^e siècle la rivalité entre la France et l'Angleterre est une constante. Les flottes, de chaque côté de la Manche, se confrontent constamment. Plusieurs projets d'invasion directe de l'Angleterre ont été élaborés de Louis XV à Napoléon, sans succès.

1. Louis XVI

Louis XVI est l'un des très rares chefs d'état français à s'intéresser à la mer. Il a reçu une solide formation maritime.

Son intérêt apparaît dans la grande part qu'il prend à la préparation du voyage de la Pérouse.

Il fait un voyage à Cherbourg où il surprend les officiers de marine par ses connaissances.

Dès le début de son règne il s'emploie à renforcer la marine, assez négligée après la Guerre de Sept Ans.

2. Une marine française exceptionnelle

La marine française atteint vers 1783 un stade inégalé. D'abord le niveau technique des constructions navales est remarquable, ce que même les anglais reconnaissent.

Le « vaisseau de 74 canons » français, fabriqué en série, est le meilleur des navires de l'époque.

Le doublage en cuivre de tous les bâtiments accroît les performances.

L'effort est sans précédent : Le budget de la Marine passe de 18 millions de livres en 1774 à 74 millions quatre ans plus tard.

Plus de 50 000 matelots et officiers marins servent dans la Marine royale.

En 1780 la flotte comprend 80 vaisseaux et 57 frégates.

3. La guerre d'indépendance américaine

La guerre d'indépendance américaine est une période glorieuse pour la marine française. C'est un des rares moments où la flotte française peut rivaliser avec la flotte anglaise.

L'amiral de Grasse aligne ainsi 28 vaisseaux lors de la bataille navale décisive qui précède la prise de Yorktown.



Cette superbe marine coûte cependant très cher à la France. Ses dépenses sont l'une des causes du déficit qui entraîne la Révolution.

B. Brest au XVIII^e siècle

Brest, le premier port de guerre français, est alors au maximum de son activité, à un niveau nulle part atteint en Europe.

1. Situation géographique

Brest est situé à un emplacement idéal à la jonction de la Manche et de l'océan, au bord d'une rade vaste et facile à verrouiller, et le long d'une rivière, la Penfeld, protégée par un château dont l'origine date des Romains.

2. Le principal port de guerre français

En janvier 1783 Brest emploie 9 360 ouvriers, sans compter 2 000 forçats.

Plus de la moitié des navires français sont construits à Brest : En un siècle le port lance 350 bâtiments dont 183 vaisseaux.

Des constructions impressionnantes surgissent dans la seconde moitié du siècle : Corderies, bagne, bassins de radoub, etc.

3. L'Académie royale de marine

L'Académie royale de marine, fondée par un groupe d'officiers passionnés de sciences, siège à Brest. Elle reçoit ses statuts définitifs en 1769.

Réunissant des officiers de vaisseaux, des hydrographes, des mathématiciens, des médecins, etc., elle fait progresser considérablement la connaissance et la diffusion des sciences et techniques de la mer.

4. Problèmes de la marine d'ancien régime

Mais à côté de ses avancées scientifiques la marine française se caractérise aussi par un fort conservatisme.

La tactique navale évolue très lentement, avec toujours la priorité donnée au « combat en ligne ».

Les « officiers rouges », d'ascendance noble, méprisent les « officiers bleus », roturiers souvent issus du commerce.

Les matelots, quels que soient leurs talents, ne peuvent pas dépasser la maistrance.

Et les officiers de marine toisent de haut les bourgeois de Brest.

Les rancœurs accumulées sont l'une des raisons pour lesquelles les Brestois accueillent la Révolution avec enthousiasme.

II. La marine révolutionnaire

A. A l'épreuve de la Révolution

1. Un bel outil désorganisé

La décennie précédant la Révolution avait placé la flotte à un niveau jamais atteint. En quelques années cet effort sera irrémédiablement brisé.

Le « corps de la Marine » est supprimé par la Constituante le 29 avril 1791.

Privés d'encadrement contraignants les marins s'embarquent plutôt à la pêche, au commerce, ou sur les corsaires qui peuvent rapporter gros.

A Brest officiers nobles et éléments révolutionnaires s'opposent de 1789 à 1793.

La tension est tellement forte qu'en 1792 la moitié des officiers et les trois quart des capitaines ont émigré. Des capitaines du commerce, sans formation initiale, les remplacent difficilement.

En septembre 1793 des vaisseaux de la République se mutinent. L'insurrection gagne 12 navires obligeant la flotte à rentrer à Brest.

Et les constructions navales n'ont plus d'ouvriers ni de matériaux.

2. Toulon perdu

Le 28 août 1793 les anglo-espagnols investissent le port de Toulon en liaison avec des royalistes français.

13 vaisseaux et 20 frégates sont perdus. Une partie des commandants ont livré leurs navires sans combat.

Toulon, deuxième port de guerre français, passe à l'ennemi !

3. Brest, port de la Terreur

La Convention, rudement touchée par la défection de Toulon, décide d'employer les grands moyens pour préserver le port de Brest.

Elle craint que la chouannerie qui tient l'Ouest fasse cause commune avec les marins révoltés.

Des représentants en mission, dotés de pouvoirs illimités, arrivent à Brest en octobre 1793.

Le plus actif sera Jeanbon Saint-André. Il destitue trois amiraux et la moitié des commandants de l'escadre.

Il instaure une stricte discipline (une centaine de guillotins devant le château) et commence à remettre en marche l'arsenal.

Cette action énergique redresse un peu la barre mais la Marine manquera pour longtemps de personnel qualifié et d'équipements suffisants.

B. La marine révolutionnaire au combat

C'est donc une flotte très affaiblie qui subit les attaques redoublées des escadres anglaises.

1. Les combats de prairial :

En mai 1794 un énorme convoi de 127 navires ramène de la nourriture d'Amérique. Sa sauvegarde est vitale pour la République.

Un combat violent et confus s'engage devant Ouessant. Il se solde par la perte de 7 vaisseaux mais permet au convoi d'arriver à Brest.

L'épopée du « *Vengeur du Peuple* », qui a résisté à deux vaisseaux avant de sombrer, devient un mythe largement exploité.



2. La fin de la Terreur

En 1795 la chute de Robespierre entraîne le rappel de Jeanbon Saint-André.

A Brest la réorganisation de la marine se ralentit alors fortement. Les marins désertent en grand nombre tandis que le blocus anglais se renforce.

D'importantes opérations navales se poursuivent en Atlantique pour desserrer l'étau. Elles n'auront que des résultats médiocres. Tempêtes et combats malheureux affaiblissent régulièrement la flotte.

Les prix flambent à Brest et la disette entraîne des épidémies qui font 6000 malades.

III. L'expédition d'Irlande

A. Préparatifs

Pour diminuer la puissance de l'Angleterre, la République projette d'apporter son soutien à des irlandais en révolte contre les britanniques.

1. Le projet

En février 1796 Théobald Wolfe Tone, délégué de la « *Société des Irlandais Unis* », arrive en France pour demander l'appui du Directoire aux irlandais en révolte contre l'Angleterre.

Il obtient l'adhésion du général Hoche, le vainqueur des royalistes à Quiberon.

La décision est prise par le Directoire de faire débarquer en Irlande une armée de 15 000 hommes.

2. Situation de la marine

Mais le transport d'une armée aussi importante nécessite de disposer à Brest d'une force navale à la hauteur.

Or, après les années passées sous la férule de Jeanbon Saint-André, l'effort d'équipement de la marine s'est considérablement relâché.

Les navires sont mal entretenus. Les équipements de première nécessité manquent (bois, fer, cordages, toiles, cuirs, boulets, etc.) du fait du blocus anglais.

3. Effectifs insuffisants

Mais, surtout, la pénurie se fait sentir dans les équipages.

Le commandement est souvent peu compétent car des officiers manquant de formation théorique ont été placés très vite dans les hauts grades pour pallier l'épuration durant la Révolution.

Et il n'y a pas assez de matelots. La Marine utilise tous les moyens pour s'en procurer :

- « presse » (rafle de pêcheurs tout au long de la côte),
- utilisation de soldats comme marins,
- et l'apport de nombreux mousmes, trop jeunes pour une telle expédition.

Ces effectifs hétéroclites ne seront jamais à la hauteur face à la tempête ou au combat.

B. Navigation

Toutes ces difficultés retardent le départ et c'est seulement en plein hiver, en décembre 1796, que la flotte quitte Brest.

1. L'armée navale

Composée de 44 navires la flotte s'articule principalement en trois parties :

a) Le corps central

Sous les ordres du vice-amiral Morard de Galles, sur la frégate *La Fraternité*.

Il comprend 5 vaisseaux, 4 frégates et 2 corvettes. Le général Hoche est à bord de *La Fraternité*.

b) L'avant garde

Sous les ordres du contre-amiral Bouvet, sur la frégate *L'Immortalité*.

Elle comprend 6 vaisseaux, 4 frégates et 2 corvettes.

c) L'arrière garde

Sous les ordres du contre-amiral Nielly, sur la frégate *La Résolue*.

Elle comprend 5 vaisseaux, 4 frégates et 1 corvette.

La flotte comprend aussi une escadre légère de 11 bâtiments.

Aux milliers de marins s'ajoutent les 15 000 soldats de l'armée d'invasion (dont 700 anciens bagnards) dans des navires surpeuplés.

2. Le départ de la Bretagne

Le 15 décembre 1796, les navires franchissent laborieusement le goulet de Brest.

Craignant une attaque anglaise la flotte décide de partir vers le sud par le dangereux Raz de Sein.

Au dernier moment l'amiral Morard de Galles change d'avis. Il part plein ouest avec trois navires. Ses signaux ne sont pas perçus. Il ne retrouvera plus jamais le gros de la flotte partie vers le sud.

Les récifs de cette zone rendent la navigation difficile. Le vaisseau *Le Séduisant* fait naufrage sur Tévennec.

Dès que la dispersion des navires semble évidente les commandants décachètent leurs instructions qui leur demandent de se regrouper à la pointe sud ouest de l'Irlande.



C. Baie de Bantry

1. Arrivée difficile

A l'arrivée en Irlande de la flotte une énorme tempête d'est-sud-est se met en place, avec des rafales de neige et des bancs de brume.

Les instructions recommandaient de mouiller au fond de la baie de Bantry. Mais la flotte de 40 navires manœuvre difficilement par vent contraire dans une baie étroite. Une partie des bateaux mouille au milieu de la baie. La moitié restera à l'entrée.

En l'absence d'Hoche et de Morard de Galles, le commandement passe à l'amiral Bouvet. Il se concerta avec l'amiral Nielly et Wolfe Tone pour voir si le débarquement est possible.

Mais la tempête redouble et Bouvet hésite.

Les garde-côtes pro-britanniques commencent à se positionner sur le rivage.

2. La flotte malmenée

Les avaries se succèdent sur les navires malmenés par la tempête : *Le Pégase* n'a plus une voile en bon état, *le Fougueux* perd un de ses mâts, *le Mucius* et *la Résolue* ne peuvent tenir sur leurs ancres et se mettent à la cape.

D. Episode de la yole

Dans la nuit du 22 décembre le vaisseau *le Redoutable* coupe la route de la frégate *la Résolue* et percute violemment son avant.

Les dégâts sont considérables : La frégate perd le beaupré, le mât de misaine, le grand mât de hune et d'artimon.

La Résolue mouille en catastrophe et doit demander du secours à l'amiral Bouvet sur la frégate *l'Immortalité* mouillée en milieu de baie.

Pour cela l'amiral Nielly fait mettre à l'eau son embarcation personnelle, une yole bordant dix avirons.

Il la confie à un officier expérimenté, le lieutenant Prouteau, qui choisit de solides marins originaires, comme lui, de l'île de Groix.

Les matelots tirent sur leurs avirons pour ce parcours de vingt milles dans la tempête face au vent.

Ils arrivent enfin en vue de *l'Immortalité* dont ils aperçoivent les mâts. Mais une saute de vent plus forte déporte la yole vers l'île de Bere.



Le bateau risquant de naufrager, Prouteau décide de le faire aborder sur une petite plage de l'île qui porte actuellement le nom irlandais de « Plage aux français ».

L'équipage frappe à la porte d'une maison isolée où on refuse de l'accueillir car une femme est en train d'accoucher. Il se dirige alors vers le sud où il rencontre une patrouille de garde-côtes pro-britanniques qui le capture et s'empare de la yole.

E. Fin de l'expédition

La Résolue, qui chasse continuellement sur ses ancres, renonce à attendre le retour de sa yole ou des secours. Elle coupe ses câbles et quitte l'Irlande sous un gréement de fortune. Elle arrive ainsi jusqu'au large d'Ouessant où un vaisseau la prend en remorque.

Le 25 décembre, la tempête redoublant, l'amiral Bouvet fuit la baie à la cape avec quelques vaisseaux. Les navires restants renonceront eux aussi plus tard et regagneront piteusement la France.

Quant à la *Fraternité*, avec Hoche et Morard de Galles, après avoir tenté vainement de rejoindre Bantry, elle se rendra à La Rochelle.

Seul épisode glorieux : à l'arrivée, face au Finistère, le vaisseau *Droits de l'homme* ne sera perdu qu'après un combat acharné contre les anglais.

L'échec de l'expédition n'empêchera pas de lancer une nouvelle expédition en 1798. Deux débarquements seront effectués mais les corps expéditionnaires échoueront.

IV. La yole de Bantry

A. La yole conservée depuis 1796

La yole de la frégate *La Résolue*, capturée à l'île de Bere, a été remise à Richard White, chef des milices garde côtes anglaises. Il la fait transporter dans sa propriété, à Seafield Park, dans le fond de la baie de Bantry.

Entretenue de générations en générations, elle sera parfaitement conservée pendant 150 ans comme un trophée familial.

En 1944 une descendante de Richard White fait don de la yole, en excellent état, au Musée National d'Irlande à Dublin.

Cette embarcation est actuellement le plus ancien bateau de construction française encore en état de naviguer.



B. Sa redécouverte

Mal entretenue, la yole se dégrade dans le musée et tombe dans l'oubli.

En 1985, Lance Lee, responsable d'un organisme de formation maritime de Rockport (Maine, USA), cherche une embarcation emblématique pour organiser une manifestation maritime pour le centenaire de la statue de la Liberté à New York.

Bernard Cadoret, Fondateur de la revue « Le Chasse-marée », lui propose comme modèle la yole déposée à Dublin qui est désormais baptisée "Yole de Bantry".

Un relevé détaillé est établi par Paul Kerrigan, du Musée national maritime de Dublin.

On dessine aussi un plan de voilure, les voiles et les espars ayant disparu. Les voiles au tiers reprennent les modèles utilisés sur les chaloupes du XVIII^e siècle.

C. L'Atlantic Challenge

Pour le centenaire de la statue de la Liberté, une compétition de « yoles de Bantry » est organisée sous le nom d'*Atlantic Challenge*.

Rockport construit deux yoles, répliques fidèles de l'embarcation originale : *Liberté* et *Egalité*. La France construit la yole *Fraternité* qui navigue toujours à Brest.

Pour l'*Atlantic Challenge*, d'autres yoles de Bantry sont construites par la suite en Irlande, Angleterre, Canada, Danemark, etc.

Depuis cette époque, tous les deux ans dans un pays différent, l'*Atlantic Challenge* réunit des yoles de Bantry (une par pays) pour des régates voile et aviron.

D. Brest 2000

La revue maritime « Le Chasse-marée » est l'organisatrice de grands rassemblements maritimes tous les quatre ans à Brest et Douarnenez.

Elle lance à cette occasion des grands concours comme celui de 1992 qui avait permis la construction de magnifiques répliques de bateaux anciens : La *Recouvrance* à Brest, le *Renard* à St Malo, la *Cancaleaise* et la *Granvillaise* en baie du Mont St Michel, etc.

Pour le rassemblement de « Brest 2000 » le « Chasse-marée » lance à toutes les villes de France le défi de construire des « yoles de Bantry » encore plus rigoureusement fidèles à l'original que celles de l'*Atlantic Challenge*.

Trente villes françaises relèveront le défi...

E. Construction de la Yole de Villefranche

Ici à Villefranche, en 1995, Dominique Tailliez avait fondé l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche (l'ASPMV) pour veiller sur le fabuleux patrimoine du port royal de la Darse.

Lorsqu'il reçoit en 1999 l'appel du « Chasse-marée » pour la construction de « yoles de Bantry » il est immédiatement intéressé : Etablir dans l'arsenal du XVIII^e siècle la réplique rigoureuse d'une embarcation de la même époque lui semble logique.



Les collectivités locales répondent bien à l'appel de l'ASPMV mais il faut agir très vite : Le rassemblement des yoles à Brest est programmé pour la mi-juillet 2000.

Les collectivités locales répondent bien à l'appel de l'ASPMV mais il faut agir très vite : Le rassemblement des yoles à Brest est programmé pour la mi-juillet 2000.

Et le chantier commence à la Darse, dans un bâtiment attenant à la vieille forge. Franck travaille d'arrache-pied, aidé par des bénévoles qui feront partie du futur équipage.

Fin juin 2000, la yole est enfin terminée.

F. Lancement de la Yole de Villefranche

Le 1^{er} juillet 2000, 15 jours avant « Brest 2000 », la yole est lancée lors d'une somptueuse cérémonie en présence du Préfet, du Maire et d'une famille royale :

Victor-Emmanuel de Savoie, fils du dernier roi d'Italie, est présent, avec sa femme et son fils, pour souligner les liens forts qui unissent la Maison de Savoie et Villefranche-sur-Mer. La princesse Marina de Savoie est marraine de la yole.

Deux semaines plus tard la yole « *Laïssa Ana* » représentera Villefranche lors des régates de 30 « yoles de Bantry » à « Brest 2000 », puis à Douarnenez.

G. Quatre-vingt « yoles de Bantry » dans le monde

A ce jour 80 « yoles de Bantry » ont été lancées. Il y en a partout : Canada, Indonésie, Finlande, Guinée Equatoriale, Russie, etc.

Toutes sont strictement conformes à la yole de 1796.

H. 16 ans de navigation

Réplique de l'embarcation d'un amiral, la yole de Villefranche est à sa place lors des parades : Reconstitution des débarquements de Napoléon 1^{er} et de Napoléon III, cérémonie de la St Pierre, 200 ans du Cros de Cagnes, etc.

Elle a représenté Villefranche lors d'évènements exceptionnels : Régates de yoles de Bantry à Marseille, Semaine du Golfe du Morbihan, rencontres de Gênes, et, plus récemment, navigation sur le lac Léman et Vogalonga de Venise.

En 2005 nous avons accueilli toutes les yoles de Bantry de Méditerranée pour un week-end de régates largement relaté dans le « *Chasse-Marée* ». En 2009 nous avons invité deux de ces yoles à participer avec nous à la Resquilhada.

Et, presque chaque week-end durant toute l'année, partant de son ponton de la Darse, la yole de Villefranche anime le fabuleux plan d'eau de la rade.

16 années d'intense activité font que le bateau commence à fatiguer.



Chaque année au printemps l'équipage effectue un carénage de deux mois pour le maintenir en état.

Mais, récemment, de la pourriture est apparue sur la coque au point de nécessiter, en octobre prochain, l'intervention d'un charpentier de marine professionnel pour des travaux de grande ampleur.

En plus de subventions exceptionnelles, une souscription est lancée avec la Fondation du Patrimoine pour couvrir une partie du budget nécessaire.

Ainsi la yole pourra, durant de longues années, continuer à représenter Villefranche et à mettre en avant son patrimoine maritime exceptionnel.

Sources

- Jakez Cornou & Bruno Jonin : L'Odyssée du vaisseau « Droits de l'homme », Dufa 1996
- Georges Bordonove : Les marins de l'an II, Laffont 1974
- Philippe Henwood & Edmond Monange : Brest, un port en révolution, Ouest-France 1989
- Brest au temps de l'Académie de Marine, catalogue exposition Abbaye de Daoulas 2001
- Marie Thérèse Cloitre : Histoire de Brest, U.B.O. 2000
- Noëlle Destremau : La magnifique marine de Louis XVI, monographie 1992
- Revue « Le Chasse-marée » N° 103, décembre 1996
- Michel Vergé-Franceschi (*sous la direction de...*) : Dictionnaire d'histoire maritime, Laffont 2002
- Giovanni Panella : « il tentativo francese di sbarco a Bantry Bay del 1796 » dans Rivista Marittima, juin 2004

29 avril 2016

Jacques Joncour
Association

« Une Yole pour Villefranche »

<http://www.yolevillefranche.com/>

