



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

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

Jacques Joncour

Association

« Une Yole pour Villefranche »

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

Nous connaissons tous à Villefranche sur Mer la Darse, ancien arsenal des rois de Piémont-Sardaigne et port exceptionnel datant du XVIII^e siècle. C'est dans ce cadre historique qu'a été construite la « *Yole de Villefranche* », réplique fidèle d'un canot major vieux de plus de 200 ans. En évoquant l'origine de cette embarcation, c'est naturellement toute l'histoire de Marine française à la fin de cette époque que je vais survoler.

I. La Marine sous l'ancien régime

A. Le royaume de France face à l'Angleterre

La France est exceptionnellement située par rapport à la mer. Ses dirigeants ont souvent négligé leur Marine. Et pourtant sa géographie la favorise en lui donnant des accès directs à deux grandes façades : Le Levant (la Méditerranée) et le Ponant (l'Atlantique). Au cours du XVIII^e siècle la rivalité entre la France et l'Angleterre est une constante et les deux flottes, de chaque côté de la Manche, se confrontent constamment. Au cours de la période allant de Louis XV à Napoléon plusieurs projets d'invasion de l'Angleterre ont été élaborés, mais tous sans succès.

1. Louis XVI

Louis XVI fut l'un des très rares chefs d'état français à s'intéresser vraiment à la mer. Il reçut une solide formation maritime et son intérêt se manifeste dans la grande part qu'il prend à la préparation du célèbre voyage de la Pérouse. Au cours d'un déplacement à Cherbourg il surprend les officiers de marine par l'étendue de ses connaissances. Dès le début de son règne il s'employa à renforcer la marine, assez négligée après la Guerre de Sept Ans.

2. Une marine française exceptionnelle

En 1783 la marine française atteint un stade inégalé. Le niveau technique de ses constructions navales est remarquable, ce que même les anglais reconnaissent. Le vaisseau français « dit vaisseau de 74 canons », fabriqué en série, est le meilleur des navires de l'époque. Le doublage en cuivre des bâtiments accroît leurs performances et leur durée de vie. Cet 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 marinières servent alors dans la Marine royale. En 1780 la flotte royale comprend 80 vaisseaux et 57 frégates.

3. La guerre d'indépendance américaine

La guerre d'indépendance américaine est pour la Marine française une période glorieuse. C'est en effet l'un des rares moments où la flotte française peut rivaliser avec la flotte anglaise. L'amiral de Grasse aligne par exemple 28 vaisseaux lors de la bataille navale, décisive, qui

précède la prise de Yorktown. Cette superbe marine coûte cependant très cher à la France. Les dépenses consenties sont l'une des raisons du déficit qui est lui-même l'une des causes de 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 Atlantique, au bord d'une rade vaste, facile à verrouiller et à défendre et, le long d'une rivière, la Penfeld, protégée par un château fort dont l'origine remonte aux 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 y sont construits : en un siècle le port de Brest lance 350 bâtiments, dont 183 vaisseaux. A terre des constructions impressionnantes surgissent dans la seconde moitié du siècle : corderies, bagne, bassins de radoub, etc.

3. L'Académie royale de marine

Fondée par un groupe d'officiers passionnés de sciences l'Académie royale de marine siège à Brest. Elle reçoit ses statuts définitifs en 1769. Réunissant des officiers de marine, des hydrographes, des mathématiciens, des médecins, etc., cette académie 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 française à un niveau exceptionnel jamais atteint auparavant. En quelques années cet effort va être irrémédiablement brisé. Le « corps de la Marine » est en effet supprimé par la Constituante le 29 avril 1791. Privés d'encadrement contraignant les marins s'embarquent alors plutôt à la pêche, au commerce, ou sur des navires corsaires qui peuvent rapporter gros. A Brest officiers nobles et éléments révolutionnaires s'opposent de 1789 à 1793. La tension est si forte qu'en 1792 la moitié des officiers et les trois quarts des capitaines ont émigré. Des capitaines issus du commerce, sans grande formation initiale, les remplacent difficilement. En septembre 1793 plusieurs vaisseaux de la République se mutinent. L'insurrection gagne 12 navires obligeant la flotte à rentrer à Brest. Par ailleurs les constructions navales n'ont plus d'ouvriers qualifiés ni de matériaux.

2. Toulon perdu

Au même moment, le 28 août 1793, les anglo-espagnols, en liaison avec des royalistes, investissent le port de Toulon. 13 vaisseaux et 20 frégates sont perdus lors de ce raid. Une partie des commandants livrent 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 en effet que la chouannerie, qui tient l'Ouest de la France, fasse cause commune avec les marins révoltés. Des représentants en mission, dotés de pouvoirs illimités, arrivent à Brest en octobre 1793. Le plus actif d'entre eux sera Jeanbon Saint-André, qui destitue trois amiraux et la moitié des commandants de l'escadre ; une centaine de personnes sont guillotines devant le château. Une stricte discipline est instituée et on commence à remettre en marche l'arsenal. L'action énergique de Jeanbon Saint-André redresse un peu la barre mais la Marine manquera pour longtemps encore de personnel qualifié et d'équipements suffisants. C'est donc une flotte très affaiblie qui subit les attaques redoublées des escadres anglaises.

B. *La marine révolutionnaire au combat*

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 avec les anglais 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. A Brest les prix flambent et la disette entraîne des épidémies qui font 6000 victimes.

III. L'expédition d'Irlande

A. Préparatifs

Pour desserrer l'étau anglais, la République projette d'apporter son soutien à des indépendantistes 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, vainqueur des royalistes lors de la tentative de débarquement à Quiberon. Le Directoire prend la décision d'envoyer en Irlande une armée de 15 000 hommes.

2. Situation de la marine

Le transbordement 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 (bois, fer, cordages, toiles, cuirs, boulets, etc.) manquent du fait du blocus anglais.

3. Effectifs insuffisants

La pénurie est également très importante en ce qui concerne les équipages. Le commandement est souvent peu compétent car de nombreux officiers, manquant de formation théorique, ont été très vite nommés à de hauts grades afin de pallier aux conséquences de l'épuration résultant de la Révolution. Il n'y a pas non plus assez de matelots. La Marine utilise alors tous les moyens pour s'en procurer : « presse » (rafle de pêcheurs tout au long de la côte), utilisation de soldats comme marins, engagement en masse de nombreux mouses, trop jeunes pour une telle expédition. Ces effectifs, hétéroclites, ne seront jamais à la hauteur face à la tempête et au combat.

B. Navigation

Toutes ces difficultés retardent considérablement l'appareillage de la flotte et c'est seulement en plein hiver, en décembre 1796, que la flotte quitte Brest.

1. L'armée navale

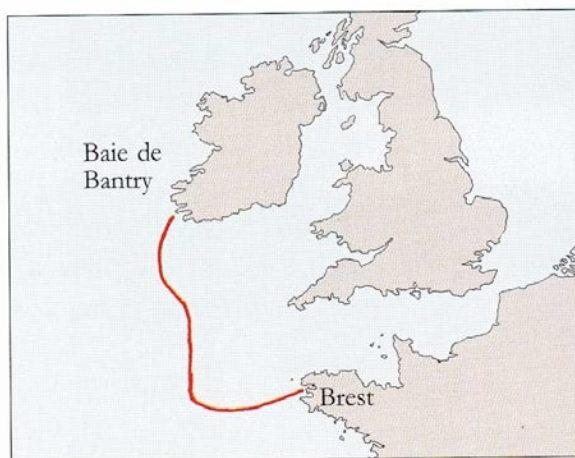
Composée de 44 navires la flotte s'organise en trois parties : **(a) un corps central** : sous les ordres du vice-amiral Morard de Galles, embarqué sur la frégate « *La Fraternité* » ; ce corps comprend 5 vaisseaux, 4 frégates et 2 corvettes. Le général Hoche se trouve à bord de « *La Fraternité* ». **(b) une avant garde**, sous les ordres du contre-amiral Bouvet à bord de la frégate « *L'Immortalité* » ; elle comporte 6 vaisseaux, 4 frégates et 2 corvettes. **(c) une arrière garde**, sous les ordres du contre-amiral Nielly naviguant sur la frégate « *La Résolue* » ; elle est

constituée de 5 vaisseaux, 4 frégates et d'une corvette. La flotte comporte en outre une escadre légère de 11 bâtiments. Aux milliers de marins s'ajoutent dans des navires déjà surpeuplés, les 15 000 soldats (dont 700 anciens bagnards) prévus pour l'armée d'invasion!

2. Le départ de Bretagne

Le 15 décembre 1796, les navires franchissent laborieusement le goulet de Brest. Craignant une attaque anglaise la flotte décide de se diriger 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 Tévenec. 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. La Baie de Bantry



1. Arrivée difficile

A l'arrivée de la flotte en Irlande une énorme tempête d'est-sud-est commence à souffler 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 du général Hoche et de l'amiral Morard de Galles, le commandement passe à l'amiral Bouvet. Ce dernier se concerta avec l'amiral Nielly et avec Wolfe Tone pour envisager si un débarquement est possible. Mais la tempête redouble et Bouvet hésite tandis que des garde-côtes pro-britanniques commencent à se positionner sur le rivage.

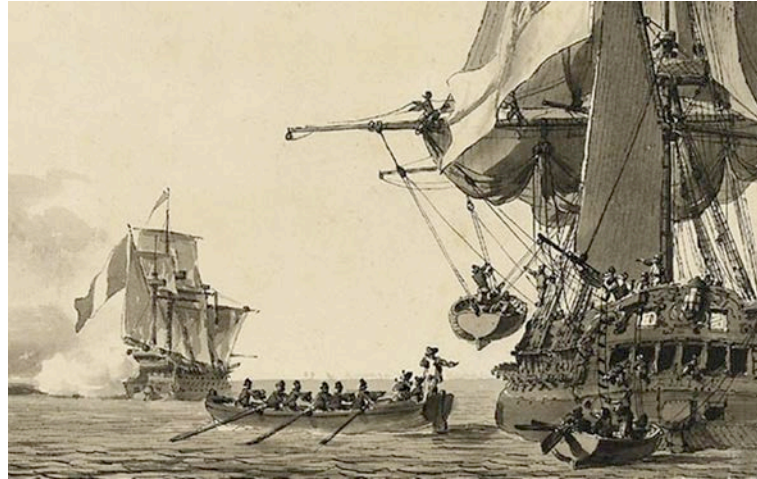
2. La flotte malmenée

Les avaries se succèdent sur les navires malmenés par la tempête : « *Le Pégase* » n'a plus une voile en bon état, « *le Fougueux* » perd l'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 son beaupré, son mât de misaine, son grand mât de hune et d'artimon. « *La Résolue* » mouille en catastrophe et doit demander du secours à l'amiral Bouvet qui se trouve sur la frégate « *l'Immortalité* » mouillée en milieu de baie. L'amiral Nielly fait pour cette opération mettre à l'eau son embarcation personnelle, une yole bordant dix avirons et confie le canot à un jeune 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 un parcours de vingt milles dans la tempête et face au vent. Ils arrivent enfin en vue de « *l'Immortalité* » dont ils aperçoivent les mâts. Mais une saute de vent déporte l'embarcation vers une île, l'île de Bere. Le bateau risquant le naufrage, Prouteau décide alors d'aborder sur une petite plage de l'île, qui porte actuellement le nom en irlandais de « *Plage aux français* ». L'équipage frappe à la porte d'une maison isolée où l'on refuse de l'accueillir car une femme est en train d'accoucher ; les hommes se dirigent alors vers le sud et tombent sur une patrouille de garde-côtes pro-britanniques qui les capture et s'empare de la yole.



E. Fin de l'expédition

« *La Résolue* », qui chasse continuellement sur ses ancres, renonce à attendre des secours et le retour de sa yole. Elle coupe ses câbles et quitte l'Irlande sous grément de fortune pour arriver 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 de Bantry à la cape avec quelques vaisseaux. Les navires restants renonceront eux aussi un peu plus tard et regagneront piteusement la France. Quant à la « *Fraternité* », avec à bord Hoche et Morard de Galles, après avoir tenté vainement de rejoindre Bantry, elle gagnera La Rochelle. Seul épisode glorieux de ce désastre : 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 cette expédition n'empêchera pas de tenter à nouveau deux ans plus tard, en 1798, une nouvelle expédition. Deux débarquements réussirent mais les corps expéditionnaires échouèrent dans leur tentative d'invasion.

IV. La yole de Bantry

A. La yole, une embarcation conservée depuis 1796

Capturée sur l'île de Bere, la yole de la frégate « *La Résolue* », fut remise à Richard White, chef des milices garde côtes anglaises. Il la fit transporter dans sa propriété, à Seafield Park, dans le fond de la baie de Bantry. Entretien de générations en générations, elle sera parfaitement conservée pendant 150 ans comme trophée familial jusqu'en 1944 année où une descendante de Richard White fait don de la yole, en excellent état, au Musée National d'Irlande à Dublin. L'embarcation est actuellement le plus ancien bateau de construction française encore en état de naviguer.



B. Sa redécouverte

Peu entretenue, la yole se dégrade dans le Musée et tombe peu à peu dans l'oubli. En 1985, Lance Lee, responsable d'un organisme de formation maritime à Rockport (Maine, USA), cherche une embarcation emblématique afin d'organiser une manifestation maritime dans le cadre du centenaire de la statue de la Liberté de New York. Bernard Cadoret, fondateur de la revue « *Le Chasse-marée* », lui propose comme modèle la yole du Musée de Dublin, désormais baptisée "Yole de Bantry". Un relevé détaillé de l'embarcation est établi par Paul Kerrigan, du Musée national maritime de Dublin. On dessine également un plan de voilure, les voiles et les espars ayant disparu (ou plus vraisemblablement n'ayant jamais existé à l'origine). Les voiles au tiers reprennent des 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* ». Le centre de 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 en Irlande, Angleterre, Canada, Danemark, etc. Depuis cette époque, tous les deux ans dans un pays différent, ce challenge réunit des *yoles de Bantry* (une par pays) pour des régates voile et aviron.

D. Brest 2000

Au cours de ces années la revue maritime « *Le Chasse-marée* » est l'organisatrice de grands rassemblements maritimes qui ont lieu tous les quatre ans à Brest et Douarnenez. Elle lance à cette occasion de 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 « *Cancalaise* » et la « *Granvillaise* » en baie du Mont St Michel, etc. Pour le rassemblement de « *Brest 2000* » le « *Chasse-marée* » propose 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... dont Villefranche sur Mer !

E. Construction de la Yole de Villefranche

C'est en 1995 que Dominique Tailliez, avait fondé, à Villefranche, l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche (l'ASPMV) afin de veiller sur le fabuleux patrimoine que représente le 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 : construire, dans un arsenal du XVIII^e siècle la réplique rigoureuse d'une embarcation de la même époque lui semble logique. Les collectivités locales répondent à l'appel de l'ASPMV mais il faut agir très vite : Le rassemblement des yoles est programmé, à Brest, pour la mi-juillet 2000. Et le chantier commence à la Darse, dans un bâtiment attenant à la vieille forge. Franck Pilate, un jeune charpentier de marine, travaille d'arrache-pied, aidé par des bénévoles qui feront partie du futur équipage. Fin juin 2000, la yole est terminée !



F. Lancement de la Yole de Villefranche

Le 1^{er} juillet 2000, juste 15 jours avant le début de « *Brest 2000* », la yole est lancée lors d'une somptueuse cérémonie en présence du Préfet des Alpes Maritimes, du Maire de Villefranche et d'une famille royale : Victor-Emmanuel de Savoie, fils du dernier roi d'Italie, est en effet 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 du canot major d'un amiral, la yole de Villefranche est à sa place lors de diverses 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 également 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 à Venise. En 2005 nous avons accueilli l'ensemble des *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. Mais 16 années d'intense activité entraîne une certaine fatigue du bateau même si chaque année au printemps l'équipage effectue un carénage de deux mois pour le maintenir en état.

Récemment cependant une dégradation est apparue sur la coque au point de nécessiter, en octobre 2016, l'intervention d'un charpentier de marine pour des travaux de grande ampleur. En plus de quelques subventions exceptionnelles, l'association a lancé une souscription avec l'aide de la Fondation du Patrimoine pour couvrir une partie du budget nécessaire. Ainsi la yole pourra, durant de longues années encore, continuer à représenter Villefranche et à faire connaître avec brio le patrimoine maritime exceptionnel que représente la Darse.



Sources

Jakez Cornou & Bruno Jonin : L'Odysée 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