

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 50

Mai 2024

SOMMAIRE

- BONJOUR1
 - UN TEMOIN - Qu'est devenu le Gjoa de Roald Amundsen ? par A. Foulonneau1
 - UNE AVENTURE POLAIRE MAUDITE - L'expédition John Franklin, par A. Foulonneau.....5
 - L'AUTRE FREGATE DE LA FAYETTE - Le dernier combat de la Nymphé, par A. Foulonneau.....14
 - RUBRIQUES23
-
-

BONJOUR

Guy Le Moing m'a fait l'honneur de prendre sa relève dans la publication de Sillages. Je vais prendre au mot sa décision en complétant d'abord son récit du passage du Nord-Ouest par Roald Amundsen. Puis j'expliquerai pourquoi cette traversée était un exploit. En effet soixante ans plutôt une tentative menée par l'anglais John Franklin avait tourné au désastre.

Ensuite je vous inviterai à partir de la découverte de la frégate La Nymphé.

Enfin je vous annoncerai pourquoi on pourrait voir prochainement un drakkar au large des côtes de Vendée.

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain

QU'EST DEVENU LE GJØA DE ROALD AMUNDSEN ?

Par Alain Foulonneau

Dans le numéro 49 de Sillages Guy Le Moing a raconté comment Roald Amundsen avait franchi le passage du Nord Ouest pour la première fois en 1905. Mais qu'est devenu ensuite le Gjøa ?

Amundsen avait l'intention de rentrer en Norvège avec le Gjøa, par la route du cap Horn. Mais la communauté norvégienne des Etats Unis le convainquit de lui vendre le Gjøa afin de l'exhiber

au Golden Gate Park. Amundsen accepta et retourna avec son équipage en Norvège à bord d'un navire commercial. Exposé sur un terre-plein les intempéries dégradèrent fortement le Gjøa, au fil des années. Si bien qu'en 1972 il fut cédé à une autre compagnie norvégienne qui le ramena en Norvège. Restauré le Gjøa, est désormais conservé dans la banlieue d'Oslo à Bygdøy à l'abri dans le musée du Fram mais dans une salle séparée. On peut le visiter. Voici quelques photos de ce bateau célèbre.



La proue et la poupe du Gjøa (photos AF)



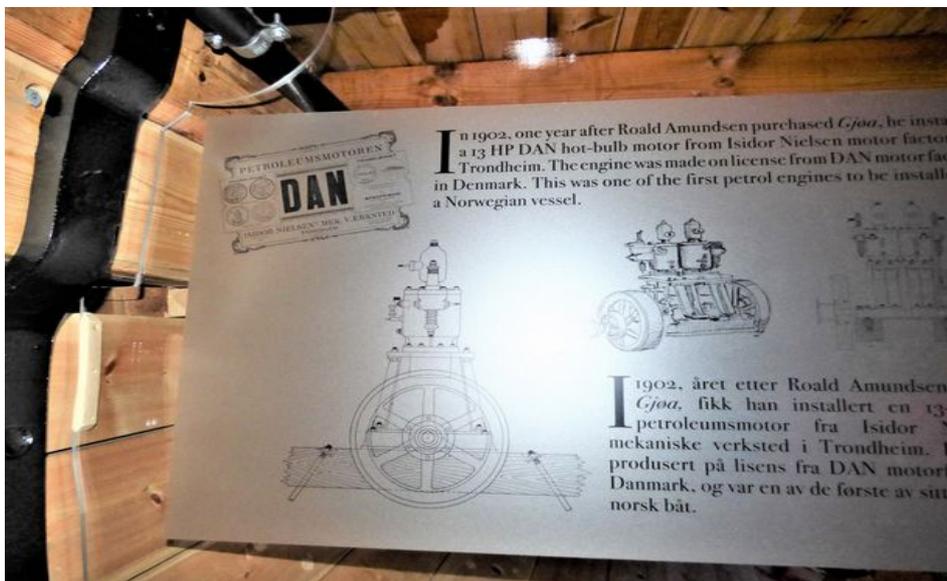
Vue de profil du Gjøa (photo AF)



Le carré du Gjøa (photo AF)
On remarquera la devise "Alt for Norge" : "Tout pour la Norvège"

Le moteur du Gjøa

Le moteur du Gjøa est un moteur à boule chaude. Il est encore en place dans la cale. Ce type de moteur n'est plus utilisé depuis longtemps, il a été remplacé par le moteur diesel. Mais il a équipé de nombreux bateaux de pêche et tracteurs agricoles avec notamment la marque Bolinder. Certains se souviennent peut-être de son caractéristique de ce type de moteur : un sourd "boum, boum, boum, boum". En 1905 c'était une innovation. Selon un panneau d'information du musée, c'était un des premiers moteurs à pétrole installés sur un bateau norvégien.



Photos AF



UNE AVENTURE POLAIRE MAUDITE L'EXPÉDITION JOHN FRANKLIN

Par Alain Foulonneau

Pour bien comprendre l'importance de l'exploit de Roald Amundsen il faut se remémorer les expéditions qui précédèrent la sienne et qui toutes échouèrent tragiquement. La plus célèbre, la plus sinistre, celle qui hante encore les esprits est celle de John Franklin.

Une expédition très bien équipée

Comme le rappelait Guy Le Moing dans le précédent Sillages depuis le Moyen Âge les Européens recherchent des routes pour accéder aux richesses de l'Asie. Celle qui consiste à contourner l'Amérique par le nord - le passage du Nord-Ouest - resta longtemps un mythe. Mais au milieu du XIXème siècle les progrès des techniques et des connaissances géographiques semblent offrir des solutions pour découvrir ce passage. L'Amirauté Britannique décide alors de monter une expédition qu'elle espère décisive. L'Amirauté ne lésine pas sur les moyens. Elle donne le commandement de l'expédition à John Franklin un marin expérimenté ayant déjà participé à des expéditions en Arctique. Les deux navires sont des bombardes qui ont fait leur preuve dans une expédition en Antarctique. Leurs noms : HMS Erebus et HMS Terror. Ce type de navire a une coque renforcée pour supporter le recul énorme des mortiers, des pièces d'artillerie pesant plus de trois tonnes. Mais l'Amirauté y ajoute des protections complémentaires sous forme de plaques de fer pour faire une cuirasse contre les glaces. Les charpentes sont également doublées de poutres. Toutes les dernières innovations sont utilisées. On équipe les bombardes de deux machines à vapeur. En fait ce sont deux locomotives de chemin de fer qui ont été installées dans les cales des navires. Elles alimentent aussi un chauffage interne à vapeur. Enfin l'Amirauté embarque 8 000 boîtes de conserves, une invention toute nouvelle qui assure trois ans de vivres.

Mais ensuite personne ne la revoit.

L'expédition quitte l'Angleterre le **19 mai 1845**, avec un équipage de 110 hommes et 24 officiers. Les navires s'arrêtent brièvement dans le nord de l'Ecosse, et de là, ils naviguent vers le Groenland où ils font une dernière escale. L'expédition est vue pour la dernière fois par des Européens, deux baleiniers, au début d'août 1845 en mer de Baffin.

L'inquiétude gagne l'Angleterre

Après deux années sans nouvelles de l'expédition Franklin, l'opinion publique s'inquiète. L'épouse de John Franklin ainsi que les membres du Parlement et la presse écrite britannique exhortent l'Amirauté à envoyer une équipe de recherche.



John Franklin

Un épais mystère

Ce n'est qu'à la fin de l'année 1847 que l'Amirauté se décide à agir. Au printemps 1848 plusieurs recherches sont lancées par terre et par mer. En outre l'Amirauté offre une récompense de 20 000 £ à toute personne, équipe ou pays pouvant prêter assistance aux équipages des navires commandés par John Franklin. Aucun résultat n'est obtenu.

Alors en 1850 l'Amirauté britannique concentre ses efforts sur les recherches sur l'Arctique par voie maritime. Onze navires convergent au large de la côte est de l'île Beechey. Les premiers vestiges de la tragédie sont ainsi découverts. Il s'agit des tombes de trois marins : John Torrington mort le 1er janvier 1846 à 20 ans, John Hartnell mort le 4 janvier 1846 à 25 ans et William Braine mort le 3 avril 1846 à 32 ans. Mais aucun message n'est trouvé sur le site. La seule chose que l'on peut en déduire c'est que l'expédition Franklin a passé l'hiver 1845 - 1846 à cet endroit. Le mystère reste entier.

En 1852, quatre navires partent à leur tour à la recherche de l'expédition de John Franklin. Pris dans les glaces deux des navires doivent être abandonnés en 1853 et l'expédition est un échec.



Les tombes de l'île Beechey (wiki commons)

En 1854, un capitaine de la Compagnie de la baie d'Hudson, John Rae explorant la péninsule Boothia, rencontre un groupe d'Inuits. Ces derniers ont en leur possession des biens appartenant à des Européens. Lorsque l'explorateur leur demande d'où cela vient, les Inuits lui montrent des restes humains. Les os sont marqués par des coups de couteau. John Rae en déduit que l'ensemble des marins de l'expédition Franklin a été pris par les glaces de l'Arctique, et que progressivement, ils en sont venus à manquer de vivres, et se sont donc retrouvés contraints de recourir à l'anthropophagie. C'est d'ailleurs ce que racontent les Inuits. Au retour de John Rae ces révélations choquent profondément la prude société victorienne. Charles Dickens s'indigne et s'insurge contre les déclarations de John Rae. C'est impensable. La Grande-Bretagne ne veut pas en apprendre plus et déclare alors officiellement que l'équipage est mort en service le 31 mars 1854. L'Amirauté ne prévoit plus d'autres expéditions.



Gravure représentant le HMS Terror et HMS Erebus à leur départ en 1845



Le HMS TERROR pris dans les glaces lors d'une précédente expédition

Mais Lady Franklin, ne se résout pas à cette issue. Elle commande personnellement sur ses fonds propres une autre expédition sous le commandement de Francis Leopold McClintock. Ce dernier appareille le 2 juillet 1857 à bord du Fox et se rend à l'île du Roi-Guillaume, où son commandant adjoint, le lieutenant William Hobson, et lui partent en traîneau à la recherche des survivants. L'équipe de William Hobson explore la côte ouest pendant que celle de Francis McClintock voyage vers l'est. Francis McClintock récupère dans deux camps inuits d'autres objets en argent et en bois du HMS Erebus et du HMS Terror. Plus loin dans son périple, il trouve d'autres éléments de preuve du sort de l'équipage de Franklin, notamment un traîneau lourd transportant un canot de sauvetage du navire contenant deux squelettes ainsi que des livres, des vêtements et diverses autres reliques de l'expédition Franklin. McClintock consigne aussi les témoignages des Inuits.

Pendant ce temps, le 2 mai 1859, William Hobson trouve un cairn de pierre sur la côte ouest de l'île. À l'intérieur se trouve un tube en métal contenant une seule feuille de papier, sur laquelle sont écrits deux messages. Le premier, écrit en mai 1847, confirme que l'expédition avait passé l'hiver à l'île Beechey et qu'elle était bloquée par les glaces depuis septembre 1846. Le message se termine avec « tout va bien ».

Le deuxième message, rédigé sur la même feuille de papier en avril 1848, a un ton différent. Signé par les capitaines Francis Crozier et James Fitzjames, le message indique que neuf officiers et quinze hommes avaient trouvé la mort jusqu'à ce jour, y

compris Sir John Franklin, décédé le 11 juin 1847. Les capitaines avaient écrit que les 105 survivants avaient abandonné les navires et se dirigeaient vers le sud pour se rendre à la rivière Back's Fish.

En 1860 et 1869 le journaliste américain Charles Francis Hall organise deux expéditions pour retrouver des traces de l'expédition Franklin. Il trouve des vestiges sur la côte sud de l'île du Roi-Guillaume. Mais surtout vivant près des Inuits il enregistre des centaines de pages de témoignages des Inuits. Parmi ces rapports se trouvent des témoignages de visites aux navires de Franklin, et une rencontre avec une équipe d'hommes de race blanche sur la côte sud de l'île du Roi-Guillaume. Ces informations surprennent, certains doutent de leur véracité. Mais ces documents seront étudiés de près plus de cent ans plus tard. Il s'avérera que les Inuits avaient raison et permettront des avancées majeures dans les découvertes.

En 1878 et 1880 le lieutenant de l'armée américaine Frederick Schwatka lance à son tour deux expéditions dans le but de retrouver d'autres documents laissés dans un cairn par l'expédition Franklin. Sans succès. Cependant les dernières traces qu'il trouve déterminent que l'expédition Franklin a disparu bien plus au nord de la rivière Back's Fish vers laquelle elle annonçait se diriger dans le message découvert dans un cairn par William Hobson.

Au total entre 1848 et 1880, ce n'est pas moins de trente-six missions de sauvetage qui auront été organisées à travers l'Arctique et les terres adjacentes pour tenter de retrouver les navires ou les membres d'équipages. Certaines ont été tragiques. Ainsi le lieutenant français Joseph René Bellot embarqué à bord du Phénix disparaît le 18 août 1853 entre deux blocs de glace lors d'une reconnaissance à pied sur la glace dans le canal de Wellington. Un mémorial sous forme de cairn est érigé sur l'île Beechey en hommage à son courage. On peut le voir encore de nos jours.

Les recherches au XXème siècle

Vers 1980 Owen Beattie, un anthropologue canadien de l'université d'Alberta, fasciné par le sort de l'expédition Franklin nourrit le projet de découvrir les causes du décès des membres d'équipage. En 1982 il se rend sur l'île du Roi Guillaume où il retrouve des restes humains européens qu'il entreprend d'analyser avec des moyens modernes. Il constate sur les os des marques confirmant l'anthropophagie, un manque de vitamine C signe du scorbut, mais plus étonnant une forte concentration de plomb.

En août 1984 il obtient l'autorisation légale d'exhumer et d'autopsier les corps des trois marins inhumés sur l'île Beechey. Les trois corps sont étonnamment bien conservés par le sol gelé. Les autopsies démontrent que les hommes sont décédés de pneumonies.

Les prélèvements effectués après leur exploitation en laboratoire à Ottawa, démontrent eux aussi, une très importante concentration de plomb dans tous les tissus. Les niveaux de concentration de plomb relevés correspondent au niveau le plus élevé de l'intoxication au plomb : le saturnisme. Cela conduit inmanquablement à la folie après de très importants troubles cognitifs. Mais d'où venait ce plomb ? Des soudures des 8 000 boîtes de conserve fabriquées à la hâte avec un procédé nouveau encore mal maîtrisé. Le plomb des soudures des couvercles a coulé dans la nourriture. Et aussi des cuves des eaux de boissons issues des dessalinisateurs présents à bord qui étaient recouvertes de plomb. Le scorbut et le saturnisme ont été des facteurs aggravants accélérant la progression des pneumonies.



Le corps momifié par le froid de John Torrington

Les recherches au XXIème siècle - la découverte des épaves

Le mythe de l'expédition maudite Franklin ne s'est jamais éteint. En particulier l'espoir de retrouver les deux bombardes HMS Terror et HMS Erebus persistait chez les explorateurs et les archéologues. Or deux éléments changeaient les données du problème. En premier les progrès techniques de détection et d'investigation sous marines, et en second le réchauffement climatique de l'Arctique qui diminue l'emprise des glaces pendant l'été par rapport aux siècles précédents.

A partir de 2008 plusieurs recherches sont lancées par des institutions canadiennes. Sans succès. Puis les témoignages des Inuits sont réétudiés et permettent de localiser les épaves dans des zones non prospectées jusque alors. En effet, parce que c'était très loin du lieu où l'on avait trouvé dans un cairn le message annonçant l'abandon des deux bombardes, on avait pas pris en considération l'histoire des mâts d'un grand bateau coulé qui avaient été longtemps visibles par les autochtones.

Le 7 septembre 2014 l'épave du HMS Erebus est découverte par 11 mètres de fond.

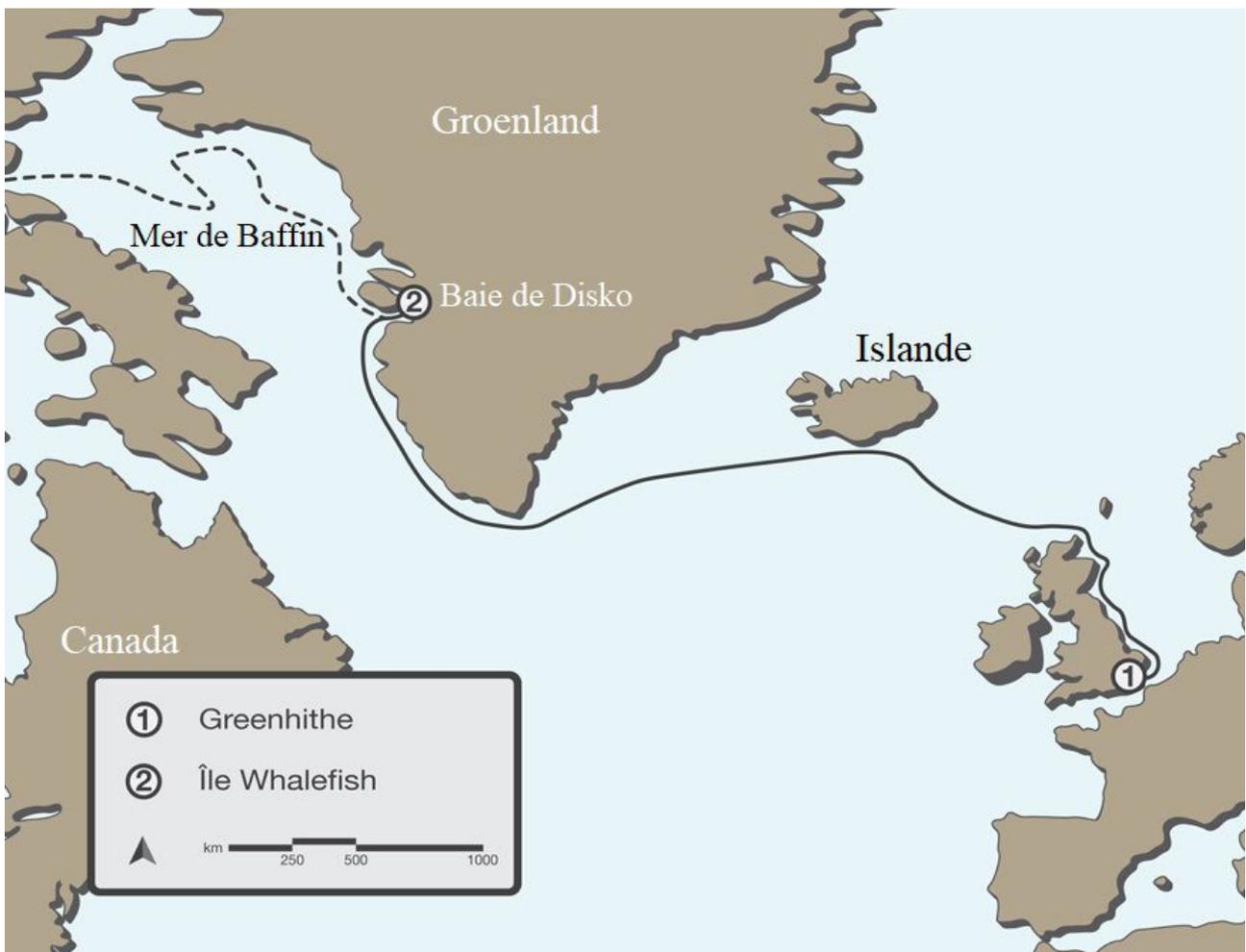
Le 13 septembre 2016 c'est le tour de celle du HMS Terror d'être retrouvée par 24 mètres de fond à 100 kms au nord du HMS Erebus.

Les deux épaves sont très bien conservées.

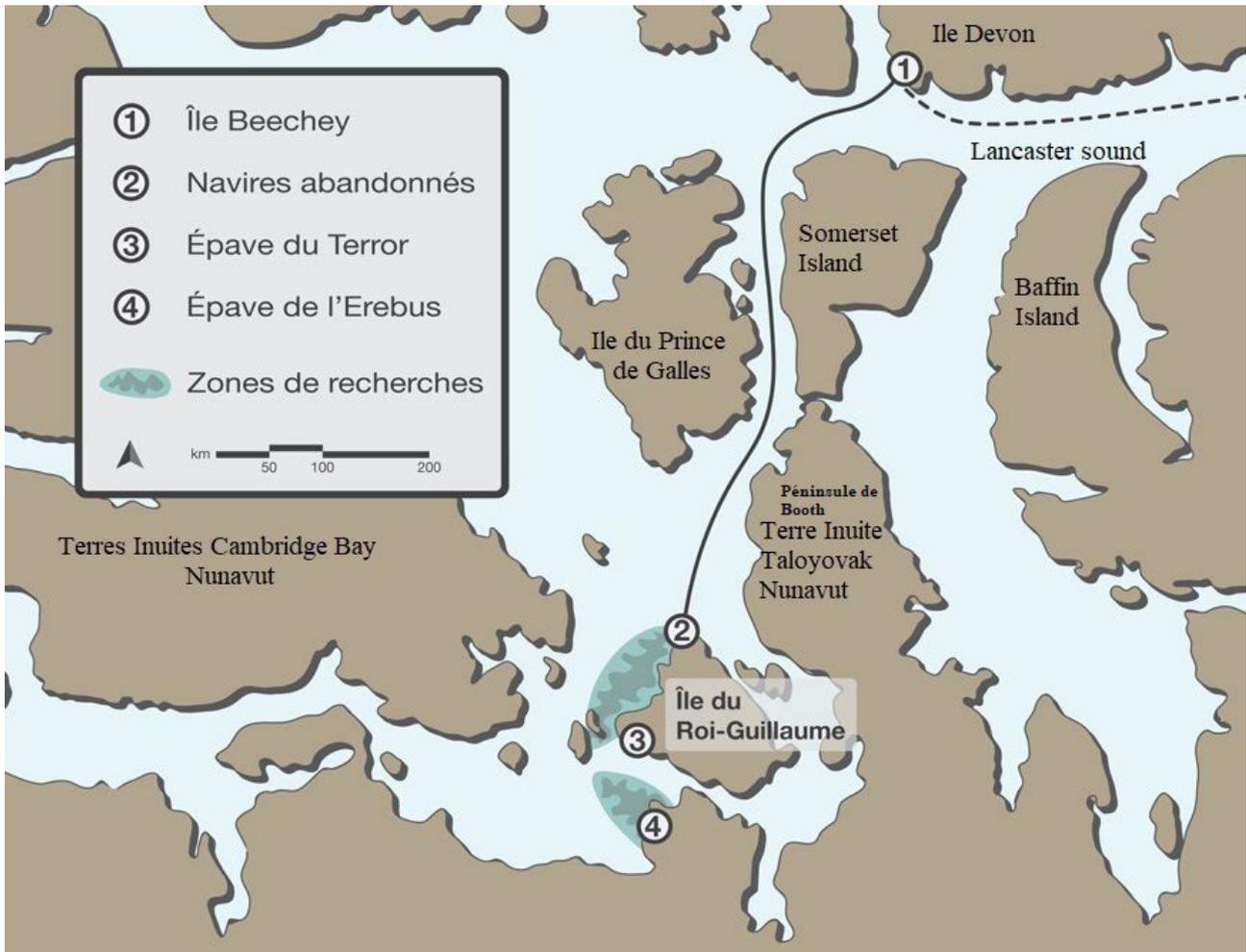
L'Angleterre a renoncé à la propriété des épaves et les a offertes au Canada. Le site des épaves de HMS Terror et du HMS Erebus est le premier lieu historique national à être géré conjointement par les Inuits et Parcs Canada une agence gouvernementale ayant comme mandat de protéger et de présenter des témoins de l'héritage naturel et culturel du Canada.



La barre à roue du HMS TERROR (photo Parcs Canada)



Première partie de l'expédition Franklin (dessin Parcs Canada)



Seconde partie de l'expédition Franklin (dessin Parcs Canada)

Plongées sur les épaves du HMS Erebus et HMS Terror.

Si vous voulez explorer les épaves des bateaux de Franklin en suivant les plongeurs de Parcs Canada, cliquer sur les mots ci-dessous tout en maintenant enfoncée la touche ctrl de votre ordinateur. Commentaires en français avec le charmant accent québécois.

[HMS TERROR](#)

[HMS HEREBUS](#)

Conclusion

L'expédition Franklin est un échec, un désastre sur le plan humain. Néanmoins sur le plan scientifique elle a permis grâce aux nombreuses expéditions de secours qui partirent à sa recherche, de réaliser la cartographie de milliers de kilomètres de côtes auparavant inconnues. Comme Richard Cyriax, un historien de John Franklin, l'a écrit :

“la perte de l'expédition aura probablement ajouté beaucoup plus de connaissances que son retour ne l'aurait permis”.

Sans ces connaissances géographiques Roald Amunsen n'aurait peut-être pas réalisé le premier passage du Nord-Ouest.

La découverte des épaves est une étape importante dans la reconstitution historique de l'expédition Franklin. Cependant elle pose de nouveaux problèmes. La localisation surprenante des épaves va obliger les historiens à réétudier la fin tragique de l'expédition Franklin dont les cent vingt-neuf hommes sont morts de faim, de froid et d'intoxication.

En effet pourquoi les épaves ont-elles été retrouvées à plus de 100 kms du lieu où les navires étaient censés avoir été abandonnés ? Pourquoi l'épave du HMS Erebus est-elle à une centaine de kms plus au sud de celle du HMS Terror ? Est-ce la dérive des glaces qui a produit cela ? Ou bien les survivants partis à pied après l'abandon des navires ont-ils rebroussé chemin pour reprendre la mer, avant de devoir abandonner leurs bateaux une seconde fois et successivement à deux endroits différents ? Peut-être que l'exploration des épaves avec la découverte d'artefacts significatifs offrira une réponse à cette question.

L'expédition Franklin n'a pas encore révélé tous ses secrets. Cette aventure tragique n'a pas fini de faire parler d'elle. Elle hantera encore longtemps les esprits.

Sources - Bibliographie

A la recherche de l'expédition Franklin disparue dans l'archipel arctique par Alain Fillion éditions du félin 2007

Le passage du Nord-Ouest. Le sacrifice de Joseph René Bellot - A la recherche de Sir John Franklin par Nadine et Jean Claude Forestier-Blazard Editeur Georges Naef 2011

L'EREBUS, vie, mort et résurrection d'un navire par Michael Palin éditions Paulsen 2020

Sites Internet

Expédition Franklin Wikipédia

L'expédition Franklin, histoire d'une aventure polaire maudite GEO

L'expédition Franklin, histoire d'une aventure polaire maudite National Geographi

De nombreux sites, notamment canadiens, dédiés à l'expédition Franklin peuvent être consultés en faisant une recherche avec ces mêmes mots



LE DERNIER COMBAT DE LA FREGATE LA NYMPHE

Par Alain Foulonneau

La Nympe est une frégate bien moins connue que l'Hermione. Pourtant elles ont toutes deux transporté La Fayette. L'Hermione a emmené le célèbre marquis en Amérique. La seconde l'a ramené en France à l'issue de son dernier voyage aux Etats Unis naissants. Elles ont aussi un autre point commun, elles ont toutes deux fait naufrage sur la côte ouest de la France dans des conditions peu glorieuses à peu de distance l'une de l'autre. L'Hermione s'est échouée sur le plateau du Four au nord de l'estuaire de la Loire. La Nympe a terminé sa carrière dans un combat lamentable au sud de l'estuaire de la Loire à Noirmoutier.

Une frégate innovante très réussie

La Nympe avait été construite à partir de plans nouveaux dessinés par l'ingénieur Louis Auguste Lamothe fils. Tout avait été conçu pour que la frégate ait une bonne marche "dans les routes directes et obliques" (aussi bien au portant qu'au louvoyage). A cette fin les cuisines étaient fixées au pied du grand mât afin de centrer les poids et diminuer le lest. Lamothe espérait aussi que sa proue soulagerait mieux ainsi à la lame.

La Nympe était aussi une frégate de 18. C'est-à-dire que ses canons tiraient des boulets de 18 livres alors que la plupart des autres frégates, notamment, les frégates anglaises étaient armées avec des canons de 12.

Autre innovation ; la coque de La Nympe était doublée de cuivre, ce qui la protégeait des tarets ces vers marins qui rongent les coques. En outre cela empêchait la végétation, coquillages, algues, de se fixer sur la coque et de la ralentir.

La Nympe fut lancée le 30 mai 1782 à Brest. Elle entra en service le 25 juillet 1782.

Une belle carrière

Pour sa première mission La Nympe fit route vers les Antilles pour combattre la Royal Navy dans les "îles du sucre". La Nympe s'illustra en capturant avec une autre frégate l'Amphitrite le vaisseau anglais Argo. Ce combat historique est représenté dans un tableau peint par Pierre-Julien Gilbert conservé à Versailles



Deuxième campagne. Après être rentrée à Brest pour se faire radouber. La Nymphé retraversa l'Atlantique. Sa mission était double. D'abord elle avait une mission hydrographique, il s'agissait de reconnaître et de cartographier les côtes de Terre Neuve encore mal connues. Elle porta aussi assistance à la colonie française implantée à Saint Pierre et Miquelon. Enfin dernier volet de sa mission : se rendre aux Etats Unis pour y embarquer La Fayette. Celui-ci monta à bord de la frégate à New York. Portée par des vents portants La Nymphé fit une traversée sans fait marquant tant et si bien que La Fayette écrivit : "...après une assez ennuyeuse traversée de trente jours". Le 21 janvier 1785 La Nymphé arrivait dans la rade de Brest et s'amarrait au port le lendemain.

La troisième campagne de La Nymphé se passa dans l'océan indien. Il s'agissait d'amener un régiment à l'île de France (Maurice), mais également de renforcer la présence française sur les côtes de l'Inde à Pondichéry notamment. La Nymphé navigua entre les Mascareignes (La Réunion, Maurice, Rodrigues), les Seychelles, les Maldives et l'Inde. Pendant ce temps la Révolution Française éclatait.

La quatrième campagne de la Nymphé fut consacrée à la Guyane. Sa mission était d'y transporter un régiment afin d'y maintenir l'ordre. En réalité la Guyane était déjà un bagne. La raison principale était d'éloigner un régiment d'Alsace encore fidèle au roi. Les soldats furent embarqués à Lorient. La frégate retourna à Lorient le 25 janvier 1793. Louis XVI avait été guillotiné 4 jours auparavant. La Nymphé était désormais au service de la Convention, mais elle était en mauvais état.

Le dernier combat

Les dernières croisières de La Nymphé l'avait durement éprouvée. Sa charpente commençait à se délier. On la renforça avec des courbes de fer. On changea les canons de 18 par des canons de 12 moins lourds. Mais elle continuait de faire de l'eau et il fallait constamment actionner les pompes. Elle fut jugée inapte à retourner dans "Les Indes", elle était tout juste bonne à faire des escortes de convois près des côtes françaises. Ce qu'elle fit en croisant devant les côtes de Bretagne sud.

En mars 1793 l'insurrection vendéenne explosait. Rapidement les Vendéens comprirent l'intérêt stratégique de l'île de Noirmoutier. Il était double. C'était une porte ouverte vers le large qui permettait de recevoir des aides de l'extérieur mais aussi un refuge et une sortie de secours en cas de défaite. Les Vendéens s'emparèrent de Noirmoutier le 11 octobre 1793. Aussitôt à Paris la Convention réagit. Le Comité de salut public ordonna le 21 octobre 1793 à ses généraux : "*de reprendre Noirmoutier ou de l'ensevelir dans la mer*".

La Nymphé était alors mouillée sous Belle Ile. Son commandant François Marie Pitot reçut l'ordre de partir pour la baie de Bourgneuf (qu'on appelait encore à cette époque Baye de Bretagne) afin de faire le blocus de l'île de Noirmoutier. Pendant ce temps le général républicain Haxo élaborait un plan d'assaut de l'île. Le 28 décembre il tint un conseil de guerre à Bouin sur la côte est de la baie. Un plan d'attaque fut prévu pour le 4 janvier 1794. François Marie Pitot participait à ce conseil. Il proposa de détruire les batteries qui défendaient la côte est de Noirmoutier afin de faciliter un débarquement ou tout au moins de faire diversion et de faire consommer de la poudre aux Vendéens. Certains marins pratiques de la baie déconseillèrent cette action. Les batteries

protégées par d'épais remparts de sable, de goémon et fagots étaient difficilement visibles et atteignables. Par contre les navires qui se présenteraient devant elles feraient de belles cibles. Surtout s'il était prévu qu'ils s'embossent. En effet dans le plan élaboré par Pitot La Nymphe et sa flotille d'accompagnement devaient s'immobiliser en mouillant devant et derrière pour ajuster leur bombardement. L'avenir allait donner raison à ces marins, mais on n'en tint pas compte. On oublia aussi que les canons des batteries étaient d'un calibre supérieur (36) à ceux de 12 de La Nymphe et que leur portée était plus grande. Mais l'excès de zèle patriotique et le désir de plaire au Comité de salut public et à la Convention l'emporta sur toute autre considération.

Fort de ce qu'il pensait être un ordre, le 30 décembre 1793 au matin Pitot fit appareiller La Nymphe qui était au mouillage de Pierre Moine au large de Pornic. Il anticipait car les opérations d'attaque ne devaient débuter que 5 jours plus tard. Il faisait frais ce matin là avec un vent de nord est qui poussait vers Noirmoutier.

A 11h 30 les batteries côtières des Vendéens, principalement celle du fort Saint Pierre ouvrirent le feu. Les tirs de La Nymphe ne donnèrent aucun résultat, ses canons n'ayant pas assez de portée. Alors Pitot décida de se rapprocher de la côte de Noirmoutier. Le vent y poussait d'ailleurs, mais quand il faudrait s'en éloigner ce serait plus compliqué. Soudain vers 13 h 30 trois boulets de 36 transpercèrent la coque de La Nymphe sous la flottaison. Peu de temps après un boulet vint fracasser la vergue de grand hunier. Les voiles ne pouvaient plus être orientées, La Nymphe ne pouvait plus manoeuvrer. Pitot fit cesser le tir et mettre les embarcations à l'eau pour remorquer la frégate. D'ailleurs le vent avait molli. Il y avait urgence car la mer baissait. Mais trop tard, la frégate talonna et s'immobilisa. Entre temps un évènement absurde s'était produit. Peu avant l'arrêt du combat une chaloupe était venue accoster La Nymphe. Elle aménait les Représentants du Peuple. Les trois personnages avaient raté l'appareillage de La Nymphe car ils voulaient auparavant faire un bon déjeuner dans une auberge de Bouin. Et puis il valait mieux arriver à la fin de la bataille pour en récolter les lauriers sans en courir les risques. Déjeuner sans doute bien arrosé car les trois Représentants bien guillerets commencèrent par distribuer de l'eau de vie à l'équipage et demandèrent aux marins d'entonner des chants patriotiques. Pendant ce temps La Nymphe était en situation périlleuse. Les marins avaient bien d'autres choses à faire que boire et chanter. Les boulets du fort Saint Pierre qui continuaient de tomber autour de la frégate et les dégâts sur le pont ramenèrent les Représentants du Peuple à la dure réalité. Ils comprirent qu'il valait mieux qu'ils se retirent. Ce qu'ils firent en remontant dans leur chaloupe. Mais avant de partir ils avaient donné l'ordre à Pitot de faire évacuer La Nymphe. Cela permit plus tard à Pitot de ne pas être accusé d'abandon.

Quant à La Nymphe elle ne bougea plus du haut fond de sable dans lequel elle s'était plantée

A la recherche de La Nymphe

Après la prise de Noirmoutier on s'empressa de récupérer les canons de La Nymphe. Une grande partie gisait d'ailleurs en dehors de la coque, le commandant Pitot les ayant faits jeter par dessus bord pour alléger la frégate et tenter de la déséchouer. La carcasse fut confiée à un entrepreneur charpentier dénommé "citoyen Benoît" pour qu'il la déconstruise. Il semble qu'il en ait tiré beaucoup de bois. Du bois de chauffage, mais aussi du bois de construction. On récupérait beaucoup de bois d'épave pour les maisons. Les mâts faisaient des poteaux, les membrures des poutres, etc. J'ai vu dans le village

de Barbâtre, transformée en escalier, une échelle provenant vraisemblablement du clipper "Queen of the south" naufragé en 1868. Mieux encore dans l'hôtel Jacobsen¹ sur la grand place de Noirmoutier près du port une rambarde de château arrière d'un vaisseau a été réutilisée comme garde-corps d'un escalier. Mais elle ne provient pas de La Nympe qui n'avait pas un tel équipement. C'est une jeune doctorante Pauline Dupont qui a porté à ma connaissance ce vestige. Pauline Dupont m'a aussi informé que certaines personnes de Noirmoutier seraient en possession par héritage de morceaux du doublage en cuivre de La Nympe prélevés il y a très longtemps sur l'épave. Je lui donnerai la plume dans un autre numéro pour qu'elle nous parle de ses recherches².

Malgré toutes ces récupérations l'épave de La Nympe n'a pas disparu complètement. Louis Lacroix dans son livre "Histoire de la baie de Bretagne" écrivait qu'en 1930 aux grandes marées basses on pouvait encore apercevoir la carcasse de La Nympe.

Alors évidemment la tentation de partir à la recherche des restes de La Nympe est particulièrement forte pour un plongeur sur épaves. Mais ce n'est pas facile ; l'eau de la baie de Bourgneuf est rarement claire en raison des fonds de sable et de vase remués par les courants de marées.

Les pompiers de Machecoul l'avaient localisée en 1976, la position qu'ils avaient déterminée a été perdue.

C'est un groupe de plongeurs archéologues amateurs qui l'a redécouverte en 2014. Ils s'appellent Michel Vrignaud, Vincent Ydier, André Lorin.

Qu'est ce qu'ils ont vu au fond ? Une sombre et plate colline affaisée colonisée par la vie sous marine et qui tranche sur un désert de sable coquillier. Mais de ce tumulus sort de place en place des concrétions ferriques, des morceaux de cuivre verts de gris, des bouts de bois bruns ou noirs. Ces derniers sont-ils les vestiges d'un incendie ou bien des traces de goudrons ? Une fouille méthodique révéleraient certainement des artefacts. Mais il faudrait avoir l'autorisation et les moyens.

En tout cas cette épave n'a rien de spectaculaire comme les épaves des HMS Terror et HMS Erebus dont il a été question dans les pages qui précèdent.

Je m'en moquais. Car moi j'avais vu La Nympe dans son intégralité. Dans toute sa splendeur pourrais-je dire.

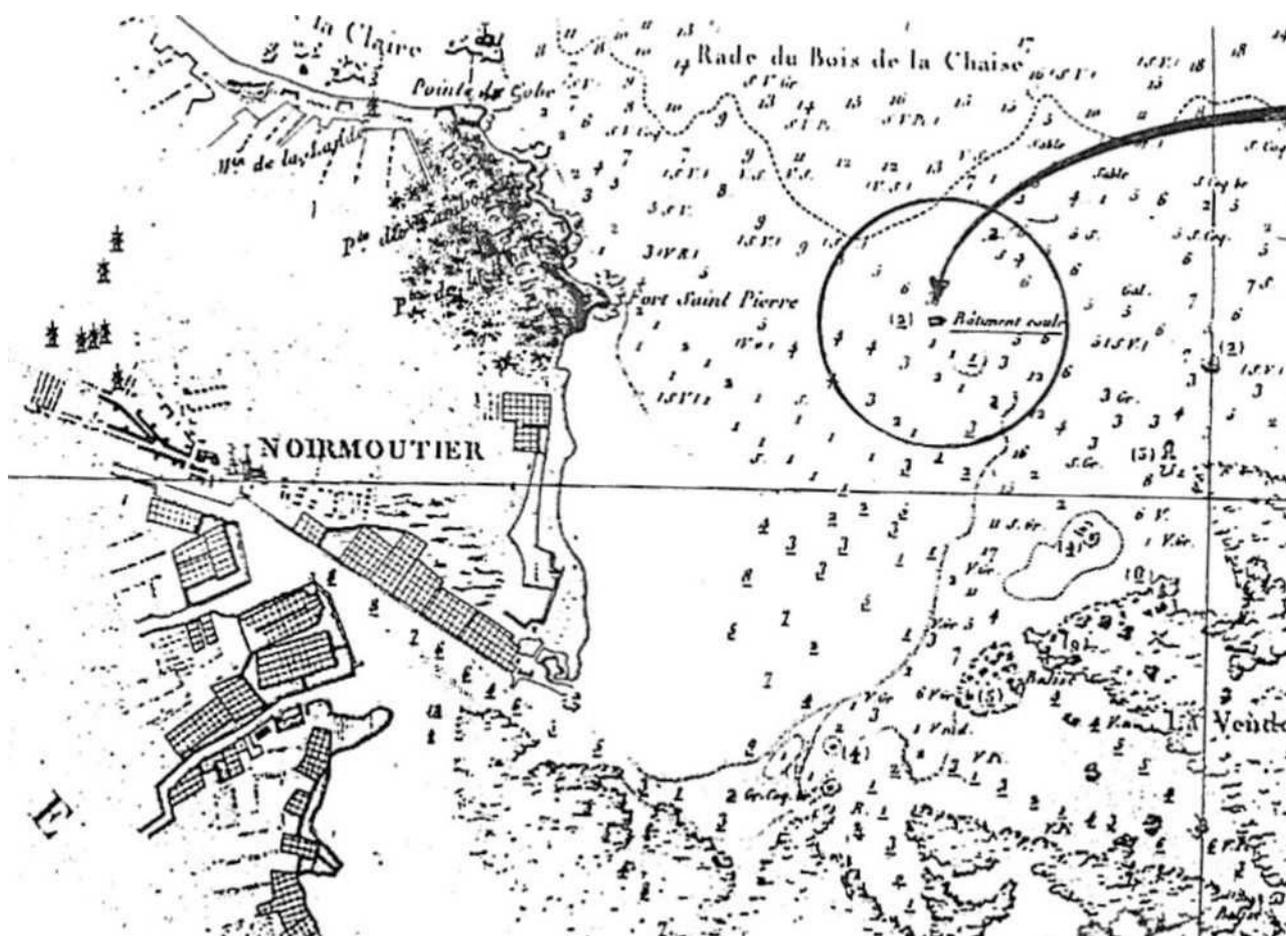
Un jour de 1997 où je flanais sur les quais de Honfleur, je fus subitement attiré par la vieille église Saint Etienne. Et dès que j'y suis rentré, elle m'est apparue. Celle que je rêvais de voir depuis longtemps. Point d'élan mystique cependant. Cette église est désormais le musée de la marine de Honfleur. Et ce que je contemplais de mes yeux ébahis était une grande maquette de plus de 2 mètres de La Nympe. En fait il s'agit d'un ex-voto de la fin du XVIIIème siècle réalisé par un atelier spécialisé sans doute à la demande de marins ayant navigué à son bord. Elle n'a peut-être pas la précision et la rigueur d'une maquette d'arsenal, mais elle est un témoignage de celle qui ramena La Fayette en France.

Je joins trois photos prises par un ami. La Nympe accueille les visiteurs à l'entrée du musée.

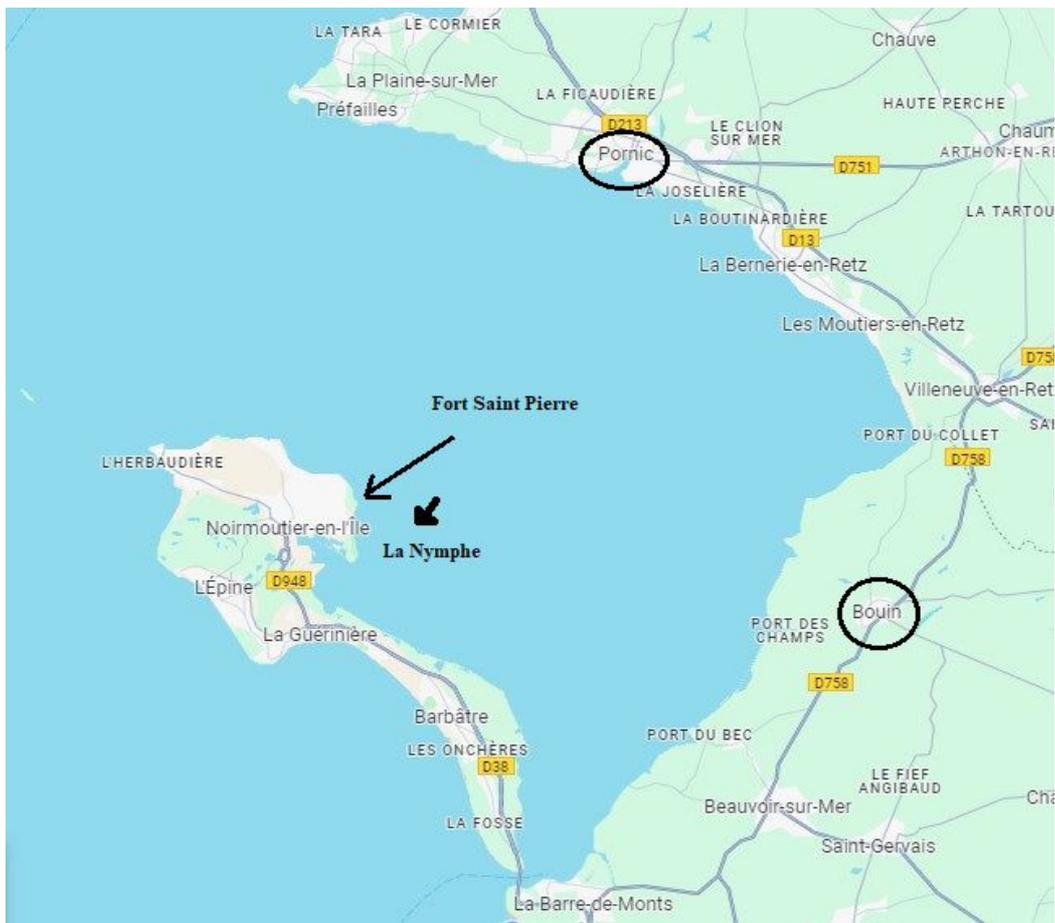
1 Exploité commercialement de nos jours sous le nom de Hotel Le général d'Elbée

2 Titre du mémoire « Le remploi du bois d'épave et des pierres de lest dans l'architecture en Baie de Bourgneuf au Moyen Âge et à l'époque moderne »

La quatrième photo provient du site du musée de la marine de Honfleur. La maquette a été restaurée en 2004.



Extrait d'une vieille carte marine du XIXème siècle.
La position de La Nymphé y figure avec la mention "batiment coulé".



Plan de la baie de Bourgneuf avec l'emplacement de l'épave de La Nympe et du fort Saint Pierre. Les villes de Pornic et de Bouin sont entourées pour les situer.

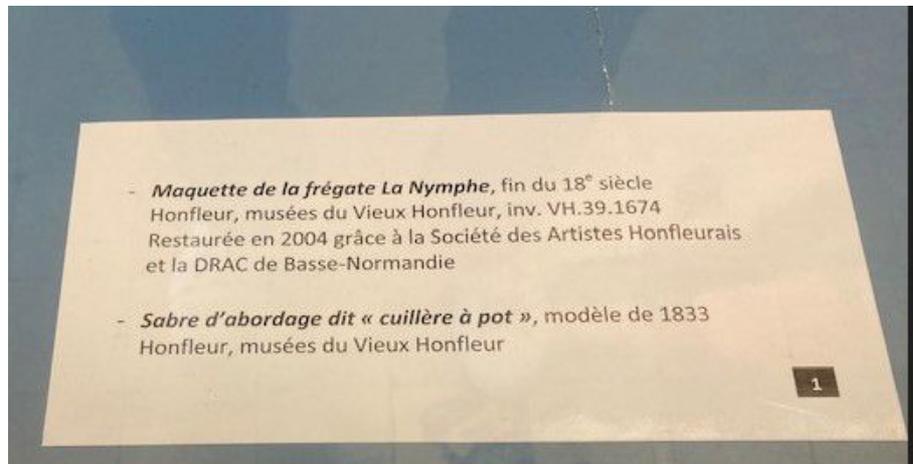
Le fort Saint Pierre

La batterie qui a coulé La Nympe n'était qu'une redoute en 1793. En 1861 on a construit à sa place un réduit selon le plan type de 1846 que l'on rencontre en nombre sur le littoral. Ce fortin existe toujours, il abrite aujourd'hui une école de voile. Mais ce lieu conserve la mémoire du combat contre La Nympe.





**Ex-voto de la Nympe à l'entrée du musée de la marine de Honfleur.
Photos François Paris**



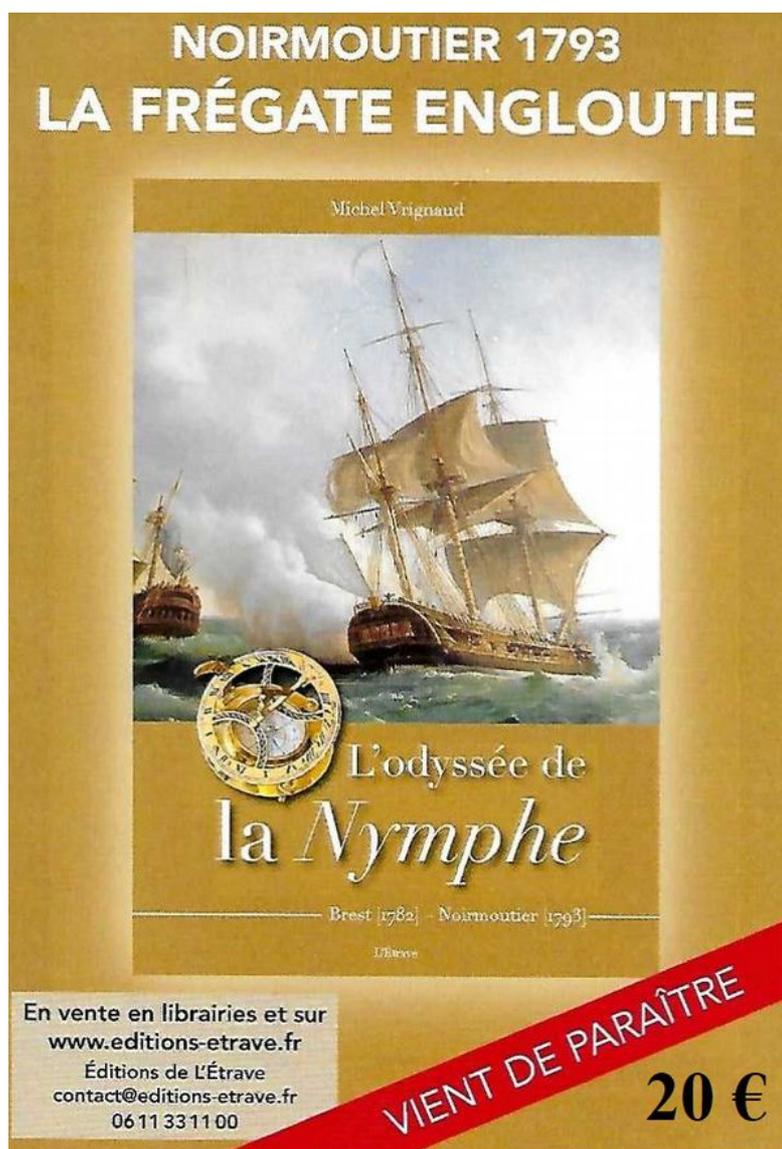
Notice explicative de la maquette de La Nymphe. Photo François Paris



Maquette de La Nymphe après sa restauration par le musée de la marine de Honfleur
Photo site du musée de la Marine à Honfleur

Pour en savoir plus : L'Odysée de La Nympe

Michel Vrignaud, un des "inventeurs" de l'épave a consacré beaucoup de temps à La Nympe. Ce navire est une vraie passion pour lui. Il a exploré de nombreuses archives pour faire ressurgir la carrière de la frégate. De ses découvertes il a rédigé un livre captivant, très documenté, très vivant. A travers les campagnes de La Nympe il nous plonge dans la dure vie des marins du XVIIIème siècle. Mais il nous conte aussi les destinées exceptionnelles de personnages et pas seulement Gilbert du Mottier marquis de La Fayette. C'est un grand livre d'aventures qui cependant ne sont pas des fictions. Je l'ai lu d'une seule traite.



RUBRIQUE

Verra-t-on un jour un drakkar sur les côtes de Vendée ?

Une association à l'île d'Olonne aux Sables d'Olonne construit la réplique d'un drakkar du IX^{ème} siècle.

Ce projet de construction a pour but de mettre en avant la période Vikings en Vendée, durant la période du Moyen-Âge, sous les formes les plus diverses. On sait que les Vikings sont venus en Vendée, qu'ils avaient fait de l'île de Noirmoutier un repaire. Des vestiges ont été retrouvés comme des ancres à Bourgneuf en Retz. Ce drakkar sera du type de celui de Gokstad découvert en Norvège en 1880 et conservé actuellement au musée de Bygdøy, une péninsule à l'ouest de la ville d'Oslo

Le chantier a débuté le 2 juin 2022.

Une réplique du drakkar de Gokstad construite en Norvège en 1893 traversa ensuite l'Atlantique par ses propres moyens. Le drakkar vendéen en fera-t-il autant ? Certains l'envisagent.

Pour en savoir plus vous pouvez consulter le site de l'association :

<https://drakkardevendee.fr/>



COURRIER DES LECTEURS

Cette rubrique est pour vous. N'hésitez pas à nous envoyer des articles, ou des commentaires sur les articles déjà parus, ou des infos de toutes natures susceptibles d'intéresser l'ensemble des autres lecteurs,

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer : www.academie-arts-sciences-mer.fr Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.
- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE : www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages
- Le site de la Maison de la Mer de Nantes : <http://maisondelamer.fr>

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : foulonneau.alain-pierre@orange.fr

