

La Licorne a déployé ses ailes

Par Nicolas Joschko, Atelier Marin, Bruxelles

Depuis le 27 avril 2019, les membres du Bruxelles Royal Yacht Club vivent une drôle d'expérience en venant profiter de la vue imprenable de notre port en plein centre-ville de Bruxelles. Se frottant les yeux et nettoyant leurs lunettes, ils doivent se rendre à l'évidence : c'est bien un bateau du 17^e siècle qui est amarré au ponton !

Une figure de proue en forme de licorne dorée peut faire penser à celle qu'Hergé a dessinée, mais les connaisseurs Tintinophiles trouvent directement des 'erreurs' et doivent se rendre compte qu'il ne s'agit pas de celle-ci. Un drôle de pavillon rouge fleurdelysé pose un autre problème aux férus d'histoire maritime : si les fleurs de lys indiquent un vaisseau Français, le pavillon de la Marine Royale était blanc... Quel est donc ce vaisseau énigmatique ?



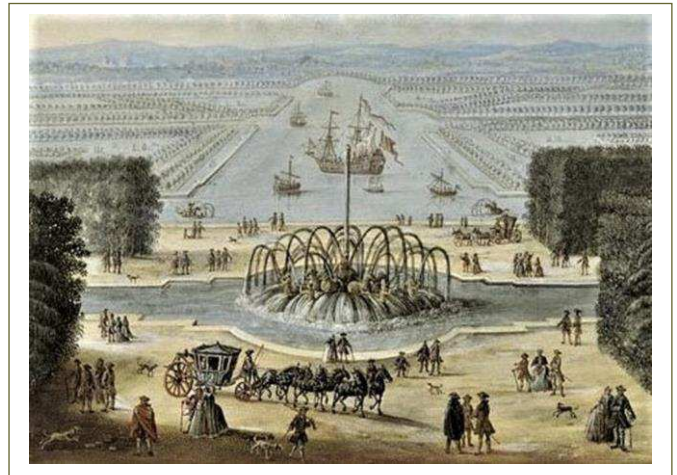
La Licorne, un grand vaisseau en réduction.

Un retour de 350 ans dans le temps s'impose : fin des années 1660, le jeune Louis XIV a une vision d'hégémonie continentale et fait la guerre à ses voisins en vue d'étendre son territoire. Jean-Baptiste Colbert, Surintendant des Finances, des Bâtiments et de la Marine – son 'Premier Ministre' dirait-on aujourd'hui – a quant à lui une vision de développement d'un empire économique. Il a déjà fondé de multiples manufactures Royales, mais il est conscient qu'il faut à la France des colonies pour développer son économie et s'imposer au niveau mondial. Pour cela, il faut une marine marchande, doublée d'une marine militaire pour protéger le commerce et les intérêts d'outre-mer. Vision d'hégémonie continentale contre vision économique. Seulement... le patron tient à ses guerres terrestres et n'octroie pas les crédits pour développer sa marine, d'autant plus que le chantier pharaonique de Versailles bat également son plein et Colbert n'obtient pas les crédits nécessaires.

C'est en contemplant le Grand Canal du Château de Versailles, dont l'aménagement est terminé en 1668 et désespérément vide, que Colbert a l'idée brillante de commander en 1669 à l'Arsenal du Havre un vaisseau de guerre à l'échelle 1:4 pour naviguer sous le nez de Louis XIV. Le bateau de 15m hors-tout est construit en 1669-1670, démonté, transporté 'en fagots' à Versailles, remonté sur place et mis à l'eau en novembre 1670. L'impact sur le Roi, la cour et les diplomates est immédiat et donne l'impression d'une puissance maritime au-delà de la réalité. Colbert a gain de cause

et obtient des crédits quasi illimités pour développer et restructurer la Marine Royale et il fait planter des milliers d'hectares de forêts de chêne « pour que dans 200 ans, la France dispose toujours de suffisamment de bois pour tailler des mâts de vaisseaux ».

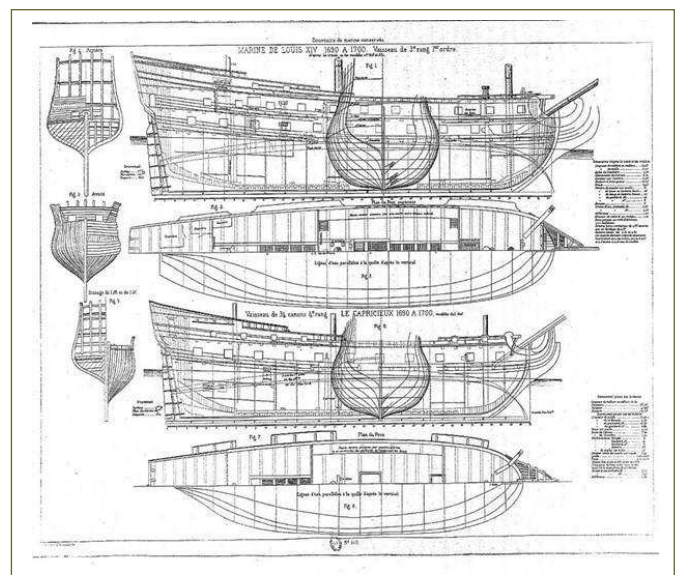
Le « Grand Vaisseau » de Versailles sera rapidement rejoint par des chaloupes, gondoles, une galère, des yachts, une felouque, un fond-plat de nos contrées ...



A Versailles, le grand canal accueillait toute une flottille de navires en réduction réunis dans la « petite Venise ».

qui en font une collection unique au monde, telle sa ménagerie d'animaux. En tout, une soixantaine de bateaux se succéderont sur le Grand Canal et les différents bassins entre 1670 et 1789.

La commande de deux 'Yachts Anglais' en 1685 représente un deuxième déclencheur pour le développement de la Marine. Les ingénieurs français chargés de suivre la commande Royale se rendent compte que les Anglais utilisent un outil inconnu à la construction navale en France : des plans ! En effet, jusque-là les arsenaux français utilisent des gabarits pour leur construction navale, avec pour conséquence que chaque arsenal développe des bateaux différents, avec des performances nautiques très variables. Informé



Ces plans de vaisseaux de 3^{ème} et 4^{ème} rang de la marine de Louis XIV sont postérieurs à la construction des navires concernés, qui se faisait sur gabarits.

de l'utilisation de plans, Colbert fait catégoriser les vaisseaux par leur force de feu (1er, 2e, 3e rang et plus tard 'Frégate'), en fait dresser des plans-type et les envoi dans tous les arsenaux, permettant ainsi une première forme d'industrialisation de la construction navale.

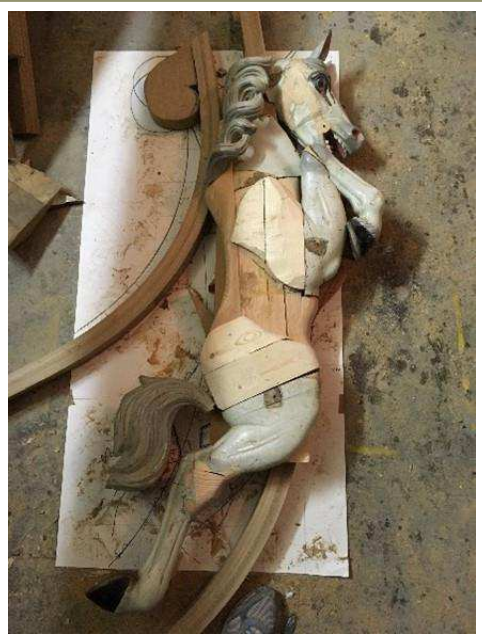
Le troisième déclencheur est également lié à Versailles : Colbert charge l'Amiral de Tourville de développer un vaisseau rapide, bien armé et – par un tirant d'eau assez faible – capable de naviguer sur les hauts-fonds de la Mer du Nord. Le bateau-projet sera également mis à l'eau à Versailles sous le nom de 'le Modèle' et ses améliorations donneront naissance aux 'frégates', telle l'*Hermione*.

Ces différents éléments permettent à la France de briser l'hégémonie des mers des Hollandais et de se hisser au 1er rang des nations maritimes... jusqu'à ce que la Révolution française et la Bataille de Trafalgar cassent durablement cette dynamique. Plus d'un siècle d'hégémonie maritime grâce à un bateau de 15 mètres mis à l'eau en 1670 et battant un pavillon rouge cramoyisé fleurdelysé...

L'histoire de cette prodigieuse « Flottille Royale de Versailles » a été occultée et oubliée, jusqu'à ce que l'historienne Amélie Halna du Fretay y consacre deux thèses de Master en 2009 et 2011. Le magazine « Le Chasse-Marée » relaie l'histoire et retient l'attention de l'Atelier Marin à Bruxelles.

Créée en 2011, l'association philanthropique « l'Atelier Marin » a pour but principal de permettre à des jeunes défavorisés d'accéder à la navigation. Dans un premier temps, elle reçoit et rénove des cabiniers [NDLR : *nos amis belges appellent ainsi les bateaux ayant une cabine*] qui sont mis à disposition de Scouts Marins et Cadets de Marine, pour ensuite organiser des activités pour des enfants du juge de la Cité Joyeuse [NDLR : *La cité Joyeuse est une association belge créée en 1914 afin de donner un foyer aux orphelins de la première guerre mondiale. Elle se consacre aujourd'hui plus largement aux enfants en difficulté ou qui ont eu affaire aux services sociaux, qu'on appelle en Belgique « les enfants du juge »*]. En 2014, l'association entame la construction d'une 'Yole de Bantry', réplique d'une chaloupe d'amirauté de 1796 et dont les qualités nautiques pour faire de l'inclusion sociale poussent l'association à se doter en 2016 d'une 2e yole.

Fort du constat que ces bateaux portant une charge historique et un gréement atypique permettent une plus grande implication de l'équipage, et ému par l'histoire de la Flottille Royale, l'idée de construire une réplique du 'Grand Vaisseau' germe dans l'esprit de son Président, qui met le projet sur la table du Conseil d'Administration début 2017. Le projet est adopté et débute une phase d'études historiques, techniques et de faisabilité financière. Pour forcer le destin, je réalise les premières membrures dans mon garage à Forest, de même que je sacrifie un vénérable cheval de manège pour le transformer en figure de proue de licorne, faisant de moi le premier 'boucher chevalin sylvestre' de la Capitale.



La figure de proue en cours d'élaboration, obtenue après découpe d'un cheval de bois récupéré d'un manège.

Fort du soutien de la Région de Bruxelles-Capitale pour le projet, on se lance pour de vrai et la quille – une belle poutre en chêne de 750kg offerte par la famille Deleers – est posée sur le site du COOP à Anderlecht en mars 2018. Pendant un peu plus d'un an des bénévoles de l'association, des jeunes, des riverains et des patients psychiatriques soignés en milieu ouvert vont se relayer pour terminer la coque, qui sera mise à l'eau le 27 avril 2019.

Comme nous voulions une marraine ET un parrain, représentant la France ET la Belgique, ET les deux langues nationales, ce seront Mme Caroline Pauwels – rectrice de l'Université de Bruxelles (VUB) – et Eric Surcouf – descendant du 'Roi des Corsaires Malouins' (rappelez-vous la chanson « Au 31 du mois d'aout... ») qui baptiseront le bateau au Champagne ET à la Kriek bien de chez nous.

Jusqu'à la construction de la coque avait nécessité 4.500 heures de travail, auxquelles il faudra encore ajouter quelques 1.100 heures pour le façonnage des mâts, espars et grément dormant, mais une tâche complexe et laborieuse nous attendait encore : rendre le bateau et son grément opérationnel pour la navigation sous voiles. Ah oui... on ne vous l'avait pas encore dit, mais l'idée n'était pas simplement de construire un 'modèle', joli à contempler au quai, mais de prouver scientifiquement que le prototype de 1670 pouvait vraiment naviguer sous voiles !

Pour la petite histoire : des gentlemen anglais un peu excentriques avaient construit en 1936 une réplique du 'Victory' à l'échelle 1:4, dont les photos de l'époque prouvent qu'il a navigué toutes voiles dehors.

Non seulement avons-nous dû trouver et fondre 8,2 tonnes de plomb pour lester le bateau, mais pour rendre le bateau opérationnel avec sa dizaine de voiles et un équipage maximal de 10 personnes, il a fallu concevoir un grément adapté. Notre skipper, Jan Snacken, a réalisé cette prouesse en concevant un grément courant avec 120 cordages (drisses, balancines, brasses, écoutes, amures, ris, cargues, lignes de sécurité et filières variées) arrivant sur le pont, soit un espace de +/- 18m².

Le grément aura nécessité près de 3km de cordages en tout et fera monter le nombre d'heures de travail à 8.400 au total !

Les tests de navigation sous voiles étant planifiés au printemps 2020, le Covid en a eu raison, tant pour des raisons logistiques que financières.

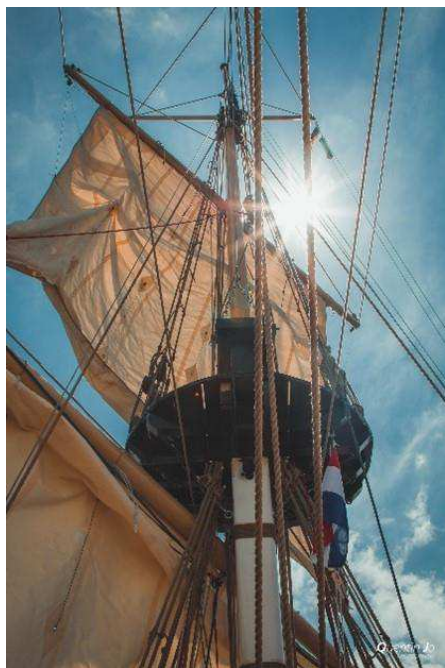
La confection et livraison des voiles, réalisées par Outsider Sails, se sont étalées d'octobre 2020 à juin 2021, soit 4 jours avant le départ du bateau pour les tests 'grandeur nature'. Dans le courant des mois de mai et de juin, les membres du BRYC ont pu assister aux premiers essais, où nous avons déployé entre 2 et 3 voiles quand le vent était dans l'axe du Canal, mais – quoique spectaculaires – ces essais avaient surtout pour objet de former un noyau d'équipage à la gestion des phares (voiles) carrés.

Rappelons que le dernier trois-mâts Belge intégralement équipé de voiles carrées a sombré en 1926 et que les compétences à gérer ce style de gréement en Belgique se comptent sur les doigts d'une main. C'est donc avec gratitude que nous avons accepté le concours de Bernard Vivegnies et le Pr. Patrick Van de Voort pour la conception et l'optimisation du gréement et des manœuvres.

Nourri par des rappels au sort funeste du Wasa par certains sceptiques, c'est avec une certaine appréhension que nous sommes partis avec un équipage réduit et un bateau de sécurité vers le Grevenlingenmeer début juillet. Deux autres bateaux nous rejoignaient sur place pour nous soutenir moralement et logistiquement.

Finalement, le mercredi 7, après un briefing et des dernières vérifications, le bateau quitte Mosselbank devant Bruinisse pour son premier test. La civadière et la voile latine de l'artimon permettent dans un premier temps de vérifier l'équilibre et de constater que le bateau est ardent. Quelques ris dans l'artimon permettent de corriger et on lance les huniers de misaine et d'artimon. Les voiles se gonflent et la bête s'élançait doucement, entouré des yachts ébahis de notre présence insolite. La misaine et grand-voile apportent de la puissance et l'équipage finit par convaincre le skipper de sortir le grand hunier, la plus grande des voiles...

Un long silence admiratif est brisé par les vivats au Skipper Jan Snacken, qui ordonne une rasade de rhum à tout l'équipage. La beauté des voiles déployées est époustouflante, mais il nous faut brasser pour ajuster les voiles, corriger les écoutes et amures et l'admiration



pour la façon dont les anciens naviguaient avec des trois-mâts à phares carrés s'en voit accrue par tous les membres de l'équipage.

Une salve de coups de canons devant l'entrée du port de Bruinisse finit par attirer une attention maximale avant de réduire la voilure et d'entamer d'autres manœuvres.

Ce n'est qu'en fin d'après-midi, devant une bonne bière et les yeux pleins d'étoiles, que les images vidéo prises par mon fils Quentin avec son drone frappent par la beauté exceptionnelle du bateau toutes voiles dehors. « Waw !... We did it ! »

S'en suivront encore quelques journées de navigation d'exception ponctuées des visites de multiples yachtmen admiratifs, coups de corne des bateaux touristiques et interviews improvisées.

Le temps venteux nous empêchera malheureusement de naviguer pendant trois jours et la nouvelle que

le passage à Ostende est annulé pour des raisons sanitaires nous font décider de rebrousser gentiment chemin vers Bruxelles.

Les étapes suivantes de l'aventure ? Nous allons reprendre des sessions de formation et de manœuvres sur le canal à partir de septembre afin de former un maximum d'équipiers pour les navigations futures. Ensuite, nous allons vraisemblablement participer à certaines initiatives culturelles, voire en créer, mais notre espoir reste toujours de pouvoir amener le bateau sur le Grand Canal à Versailles, dans son biotope historique naturel.

Pour visionner les vidéos sur Youtube : recherchez « Quentin Jo photography ».

Contact : info@ateliermarin.be

