Naufrage et fortune de mer

Philippe Deverre
Contre-amiral 2s
De l'Académie du Var

Partir en mer est une quête de l'au-delà. C'est assouvir une passion et toute passion donne beaucoup de joie et d'exaltation mais apporte en contrepartie des risques et des souffrances. L'infortune est le lot des passionnés. Alors la fortune de mer est-elle heureuse ou malheureuse ?

IFM Institut Français de la Mer

Le hasard, le *fatum*, est régi par le sort, bon ou mauvais. En matière d'imprévus maritimes, il faut bien distinguer entre ce dont on n'est pas maître et les erreurs humaines - ou l'imprévoyance - qui entraînent des catastrophes que l'on qualifie souvent à tort d'infortune.

En termes de droit maritime, les dommages liés à la fortune de mer sont à la charge de l'armateur, montrant par-là, que le capitaine n'en est pas responsable ! Mais si la « Fortune de mer » découle en tout ou partie de faits ne dépendant pas du marin, celui-ci peut tenter de s'en prémunir en utilisant le cas échéant des moyens de fortune : par exemple la voile de fortune gréée sur le mât de misaine, celui de l'avant. Elle devient alors la fortune carrée, qui fit la fortune de Joseph Kessel !

Nous allons faire l'inventaire de tous les dangers qui guettent l'infortuné marin, en centrant les exemples sur le XVIII^e^ et XIX^e^ siècle, où la navigation était encore une grande aventure. Pour commencer, un cas de bonne fortune de mer à la fin du XV^e^ siècle : Christophe Colomb. Il croyait prouver que l'on pouvait rejoindre l'Extrême-Orient en naviguant vers l'Ouest. Par erreur mais bonne fortune, il offrit l'Amérique à l'occident.

Naufrage et fortune de mer

D.R.

Revenons à l'infortune qui est le plus souvent sœur jumelle de la fortune de mer. Nous évoquerons huit sources de catastrophes maritimes : vagues scélérates, tempêtes, échouement, incendie, voies d'eau, l'iceberg et sa cousine la banquise, les pirates, et le huis-clos. Pour terminer, nous évoquerons un cas bouleversant de fortune de mer, où s'additionnent plusieurs causes : les naufragés de la flûte *l'Utile* sur l'île de Tromelin, en 1761.

Quelques chiffres tout d'abord : de 1840 à 1845 la France a compté 360 naufrages de navires, 286 en Atlantique et 74 en Méditerranée ! En moyenne 76 par an ! Notons le tonnage très faible des navires de l'époque, moins de 100 tonnes en moyenne !

Quelle est donc l'origine de ces naufrages et autres accidents ?

La vague scélérate

C'est le plus imprévisible et en même temps le plus dangereux phénomène que l'on puisse rencontrer en mer. Imaginez un mur de 30 mètres de haut qui vient vous ensevelir sous ses milliers de tonnes d'eau, dotées d'une énergie considérable.

C'est un phénomène de résonance entre plusieurs trains de vague. Imprévisible, le résultat en est monstrueux et les dégâts, infligés à un navire subissant cette agression, sont considérables et peuvent entraîner la disparition corps et bien du navire. Des disparitions inexpliquées peuvent être dues à ces monstres liquides.

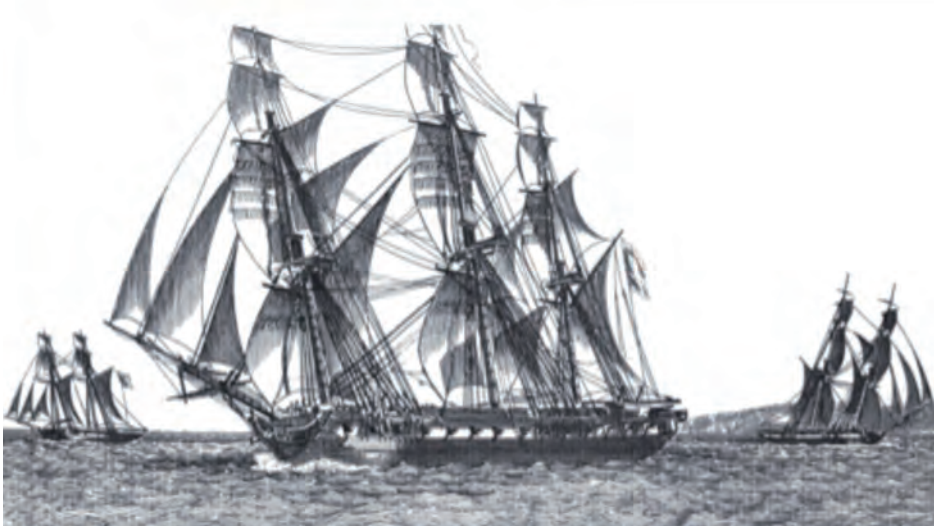
Tempêtes

Parlons plutôt des tempêtes, cyclones, typhons et ouragans qui peuvent, quant à eux, générer des vagues pouvant atteindre 20 m, mais heureusement beaucoup plus allongées que les vagues scélérates et donc que l'on peut escalader ; si ce n'est, que la partie supérieure de la vague déferle, peut écraser une partie du navire et rejeter à la mer ce qui se trouve sur le pont comme une embarcation. Ces vagues ont été générées par le vent qui, au large, peut dépasser les 200 km/h cassant les vergues et les mâts et arrachant les voiles.

Jusqu'à l'avènement des satellites, la présence des tempêtes n'était connue que trop tard pour les éviter. Pas de radio pour informer les copains ! La rencontre d'une tempête au XVIII^{e} et XIX^{e} siècle était toujours un imprévu redoutable, d'autant que l'on pouvait être entraîné vers des récifs mal connus. Ce qui provoquait l'échouement, comme ce fut le cas de *l'Astrolabe* et de *La Boussole* de Monsieur de La Pérouse, qui firent ainsi naufrage à Vanikoro.

Échouement

À la différence de l'échouage qui est volontaire, pour par exemple caréner son bateau, l'échouement est la conséquence des tempêtes, des cartes fausses et des erreurs de navigation. C'est un grand pourvoyeur de fortunes de mer, à commencer par les Grecs et les Romains qui, naviguant près des côtes, en ont parsemé les fonds de champs d'amphores. Citons aussi *La Sémillante* non manœuvrante dans la tempête et projetée sur l'îlot Lavezzi dans les bouches de Bonifacio, le 25 février 1855. Cette frégate de 1er rang, 293 hommes d'équipage, faisait route vers la Crimée pour y débarquer 393 soldats et leur matériel. Il n'y eut aucun survivant.



D.R.

La Méduse courant diverses bordées au plus près du vent.

Naufrage et fortune de mer

On peut aussi évoquer *La Méduse*. C'était un très beau et bon navire ; mais le commandant se pensant plus sud qu'il n'était s'engagea par beau temps dans une zone de petits fonds. S'il avait fait très mauvais la mer aurait déferlé sur les hauts fonds du banc d'Arguin les lui signalant avant qu'il ne soit trop tard.

On pourrait continuer longtemps en ne parlant que des échouements. S'ils entraînaient en général la perte du bateau et de sa cargaison, ces fortunes de mer permettaient souvent à quelques marins de rejoindre la terre ferme. La population locale, quand il y en avait, se réjouissait de l'événement qui rejetait sur la grève une partie de la cargaison.

L'incendie

Il a toujours été la hantise du marin, surtout sur les vaisseaux de guerre où la sainte-barbe, la soute à poudre, pouvait, si le feu l'atteignait, faire disparaître en un éclair le navire. Les bateaux tout en bois jusqu'au milieu du XIX^e^ siècle ne demandaient qu'à entretenir l'incendie, une fois qu'il avait commencé. D'où des règles très strictes quant à la conservation des feux et à l'utilisation des fanaux à l'intérieur. Une fois que l'usage de l'herbe à Nicot[1] se fut répandu à bord des navires, on créa le gardien de la mèche qui, seul, permettait d'allumer les pipes que l'on devait fumer en restant sur le pont. L'incendie pouvant se déclarer par beau temps ; il permettait, si l'on en arrivait là, d'évacuer le navire en mettant les embarcations à l'eau. Encore fallait-il que cela ne se passe pas trop loin d'une terre abordable !

La voie d'eau

La coque des navires en bois avec couples et bordés, dont les interstices étaient calfatés, jouait avec le temps et les intempéries. Les chocs répétés donnaient du jeu dans les jointures. Tous ces bateaux, même neufs, faisaient eau, mais modérement, juste ce qu'il fallait, pour entretenir à l'intérieur de la coque une humidité bienfaisante pour le bois. Au bout d'un certain temps il fallait caréner, pour nettoyer la coque des algues et coquillages parasites, qui ralentissaient la marche, mais aussi pour recalfater le bordé. Parfois, si l'on avait trop attendu ou à la suite d'un choc, abordage ou talonnage, les coutures s'ouvraient et la voie d'eau se déclarait. Tous aux pompes, jusqu'au moment où l'on n'arrivait plus à étaler l'entrée d'eau, et le bateau s'enfonçait. Ce fut le cas de *La Lune* le 6 novembre 1664. Revenue de Méditerranée orientale, non sans mal, à limite de couler, le commandant reçoit l'ordre, suite à une présomption d'épidémie, de repartir de Toulon pour aller prendre la quarantaine en rade d'Hyères. Malgré les pompes, secouée par un fort vent, *La Lune* s'enfonce définitivement devant la pointe de Carqueiranne, entraînant dans la mort plus de 700 personnes.

1. NDLR : nom ancien du tabac

Iceberg et banquise

Certaines régions proposent d'autres fortunes de mer brutales : les icebergs et la banquise. L'iceberg est traître car, comme on le sait, il ne montre qu'un 10e de lui-même, le reste étant tapi sous l'eau, n'attendant que de rencontrer une coque pour la déchirer. Voir le *Titanic*, avec le problème qui se retrouve alors ramené au cas précédent de la voie d'eau.

La banquise n'est pas très épaisse, dépassant rarement le mètre. Mais quand elle enserre un navire, il ne peut plus bouger, et avec un peu de malchance, en serrant, elle écrase la coque. Au mieux il vous faut attendre le dégel ; ce qui peut durer quelques mois. Willem Barentsz, en 1597, en fit la dure expérience puisqu'il y laissa la vie après un hivernage dramatique.

Venons-en à quelques infortunes dues à l'homme et que l'on n'a pas pu éviter.

Les pirates

Quelle infortune de les rencontrer ! Et ce n'est pas du passé ! Aller se promener sans protection le long des côtes de Somalie est encore, de nos jours, de l'inconscience.

Remontons à la fin du XVIIIe siècle pour évoquer Aimée Dubuc de Rivery, cousine de Joséphine de Beauharnais, qui fut capturée par des pirates barbaresques à l'entrée de la Méditerranée, et qui est devenue la première Dame du Sultan d'Istanbul ! Est-ce une infortune ou un rêve des mille et une nuits ? Son aventure est fort bien racontée par Michel de Grèce dans *La nuit du sérail*.

L'huis-clos

Enfin source de beaucoup de mésaventure en mer : le huis-clos. Un navire à la mer est une prison, dont on ne peut s'échapper, les hommes y vivent entassés dans une promiscuité, qui favorise le développement d'agressivité, source d'actes incontrôlés générateurs de fortunes de mer. Il faut des caractères bien trempés, maniant l'autorité à la fois avec conciliation et fermeté pour conserver une ambiance détendue au bout d'un certain nombre de jours de mer. Quand on dépasse 60 jours, l'orage peut commencer à gronder !

Un bel exemple : le *Bounty*. C'était un joli bateau, naviguant agréablement. Malheureusement entre le capitaine Bligh et son second, Christian Fletcher, les relations se dégradent très vite. N'arrivant pas à franchir ver s l'ouest le cap Horn, le capitaine fait route par l'est pour rejoindre Tahiti, où il doit charger des plants d'arbre à pain. Malgré un court séjour idyllique à Tahiti, dès que la navigation recommence, l'ambiance tourne à la tempête, entre-autre au sujet de l'eau douce, que le capitaine utiliserait pour arroser les plants au détriment de l'équipage. Et c'est la révolte ! Le capitaine est embarqué de force sur une embarcation avec quelques marins fidèles. Par miracle, il arrive à atteindre au bout de 47 jours l'île

Naufrage et fortune de mer

de Timor. Dommage pour les mutins, dont certains seront retrouvés et condamnés. Par contre on ne retrouva pas le *Bounty*.

Un dernier exemple pour en finir avec tous ces drames maritimes : une aventure, où plusieurs causes s'additionnent pour transformer cette fortune de mer en catastrophe. Il s'agit des naufragés de Tromelin, dont l'épopée est merveilleusement racontée par Irène Frain dans un ouvrage primé par l'Académie de marine en 2010.

Le 31 juillet 1761 une flûte de 800 tonneaux, *l'Utile*, de la compagnie des Indes orientales, s'échoue à 22 heures sur l'île de Tromelin avec à bord 143 hommes d'équipage et 160 Malgaches. Ces derniers avaient été embarqués à Foulpointe, au nord-est de Madagascar, pour être vendus comme esclaves à l'île Maurice.

Première source de risque : le trafic d'esclaves vers Maurice étant interdit, le commandant de *l'Utile*, Jean de Lafargue, choisit de prendre une route plus nord que la route directe, afin d'éviter d'éventuelles rencontres pouvant entraîner le contrôle de son navire.

Deuxième source de tension : l'huis-clos qui génère une haine tenace entre le commandant et son second. Il y a à bord deux cartes de la zone, laquelle comporte des hauts fonds, voire des récifs à la position mal connue. Quelle carte utiliser ? Le second, Castellan du Vernet défend la carte la plus récente, en ajoutant qu'il serait prudent de ne pas monter trop vers le nord afin de s'écarter des dangers éventuels. Le commandant ne veut pas céder et maintient la route.

Troisième source de risque : en 1761 le chronomètre de marine, permettant de calculer le point au moyen des astres, n'existe pas encore et de ce fait la position de *l'Utile* est très approximative.

Dans la journée du 31 juillet la tension monte entre le capitaine et son second, chacun mettant en avant sa carte et une position différente. Le capitaine maintient son point de vue, refusant de donner raison à son second, dont les arguments sont pourtant très défendables. Et *l'Utile* continue à faire route à l'est ; pas de chance, à quelques centaines de mètres près, *l'Utile* aurait pu frôler l'île, sans que personne ne s'en rende compte, puisqu'elle ne fait que 1 500m sur 700m.

Lors du naufrage, sur 143 membres de l'équipage, 122 survivent et sur les 160 Malgaches, 88 arrivent à rejoindre l'île. Il y a donc eu 21 Blancs et 72 Malgaches noyés. Les rescapés se nourrissent des quelques vivres, rejetés sur le rivage par les vagues, en particulier des barils d'eau. Ils creusent le sol et obtiennent un puits fournissant une eau potable saumâtre. Les tortues, qui viennent pondre en grand nombre sur l'île, fournissent de la viande et les oiseaux de mer des œufs.

Le commandant ayant sombré dans un délire solitaire, Castellan de Vernet, le second du navire, a pris la direction des opérations. Il fait construire deux campements, un pour les Blancs et un pour les Noirs. Avec les débris récupérés de l'épave, il fait construire une embarcation de fortune en utilisant, bien sûr, essentiellement la main d'œuvre esclave. Cette embarcation se révélant trop petite, deux mois après le naufrage, seuls les Blancs survivants y prennent place, laissant les Malgaches à leur triste sort. Castellan leur laisse un document, dans

lequel il affirme revenir dès que possible pour les récupérer. Mais le gouverneur de l'île Maurice s'opposera à ce sauvetage, refusant de reconnaître l'existence d'esclaves dont il avait interdit le trafic. Ce n'est que douze ans plus tard que les reclus de l'île sont aperçus sans pouvoir être secourus. Enfin en 1776 le chevalier de Tromelin, commandant la corvette *la Dauphine* récupère huit survivants, sept femmes et un enfant. À partir de ce moment-là l'île prend le nom de *Tromelin*.

Faisons le bilan de ce drame. On embarque des esclaves en se cachant, car le gouverneur l'interdit. Pour ne pas se faire prendre, on prend une route inhabituelle. L'ambiance est tendue entre le commandant et son second. Refus de prendre en compte la carte proposée par le second et même, pour affirmer son autorité, maintien par le commandant d'une route trop nord. Pas de chance, l'approche de la terre méconnue s'effectue de nuit empêchant de voir les oiseaux volant autour du danger. Enfin, à mille mètres près, s'écraser sur le corail au lieu de passer, sans s'en rendre compte à quelques mètres du récif, tout cela constitue une accumulation d'infortune qui génère un drame.

Tout ce que nous venons d'évoquer concerne essentiellement les XVIII^e^ et XIX^e^ siècles. Qu'en est-il de nos jours ?

L'apparition des chronomètres de marine en 1765 a permis aux grands navigateurs, Cook et La Pérouse pour ne citer que ces deux-là, de produire des cartes bien renseignées. Puis, les tops horaires diffusés par radio au début du XX^e^ siècle ont rendu les aléas de navigation rares. Le GPS les exclut totalement. Les prévisions de tempêtes, grâce aux satellites permettent de se dérouter pour éviter le pire.

Les navires modernes sont conçus pour résister à d'éventuelles voies d'eau et aux incendies, lesquels sont le plus souvent causés par des collisions, qui ne résultent pas de fortune de mer mais d'erreurs humaines.

Il reste les pirates, qui sévissent encore au large de la Somalie, dans le golfe de Guinée et le détroit de Malacca.

Quant aux vagues scélérates, ce sont peut-être les dernières causes possibles de fortune de mer, nous devrions dire de mauvaise fortune. Et contre celles-là, on ne peut pas grand-chose si ce n'est essayer de les épauler du mieux possible et prier la déesse Fortuna, ou, mieux encore, la Bonne Mère, dispensatrice de bonne fortune !

D.R.