HISTOIRE & PATRIMOINE

LA REVUE HISTORIQUE DE LA CALE DE L'ILE

Un plaisancier nommé Jules VERNE

Paimboeuf, avant-port de Nantes,1839

Le garçon qui se tient sur le pont du trois-mâts La Coralie n'arrive pas à en croire ses yeux. Il admire la taille démesurée du mât se trouvant devant lui. Ces lignes de cordage infinies, tentant désespérément de rejoindre le hunier, semblent se perdre dans le ciel. Dans ses yeux émerveillés se mêlent joie, crainte et espoir.

Plus que des formalités avec les autorités portuaires et la grande aventure vers les mystérieuses Indes commence. Ce garçon, dont c'est le premier embarquement, a un objectif précis : ramener le plus beau corail à sa cousine, dont il est éperdument amoureux.

Sa rêverie est brusquement interrompue lorsque des cris, en provenance du quai, se font entendre. « Jules, Jules, ne fait pas ça ! Descends de ce bateau ! ». Le garçon, pris soudain de panique, se retrouve tétanisé. C'est bel et bien son père qui s'époumone sur le quai.
Comme sortant d'un songe, Jules se rend compte de l'absurdité de cette situation. Il n'a que 11 ans, il ne veut pas quitter ses parents. Pris de panique, il traverse le pont du navire, bousculant les matelots affairés, puis saute sur la passerelle le menant au quai.
C'est en larmes qu'il se jette dans les bras de son père. Puis tous deux quittent le port, retournant à la maison.

Ce garçon, le monde entier connaîtra bientôt son nom : Jules VERNE.



Portrait de Jules VERNE
Musée éponyme , Nantes

Cet épisode n'a jamais été confirmé par l'intéressé et semble relever de la légende familiale. A-t-il réellement tenté de s'embarquer, malgré son jeune âge ? Le mystère plane.



Voyages des trois Saint-MicheL
Musée Jules VERNE, Nantes

Quoiqu'il en retourne, notre illustre nantais a reconnu une fascination constante et tenace pour la mer et les bateaux, l'inspirant dans ses ouvrages. On ne saurait s'étonner ! Dans le manuscrit « Souvenirs d'enfance et de jeunesse », il décrit une scène survenue dans le port de Nantes :

« Un jour, cependant, je me hasardai et j'escaladai les bastingages d'un trois-mâts, dont le gardien faisait son quart dans une buvette du voisinage. Me voilà sur le pont… Ma main saisit une drisse et la fait glisser dans sa poulie !… Quelle joie ! Les panneaux de la cale sont ouverts !… Je me penche sur cet abîme. Les odeurs fortes qui s'en dégagent me montent à la tête, ces odeurs où l'âcre émanation du goudron se mélange au parfum des épices. Je me relève, je reviens vers la dunette, j'y entre ! Elle est encore remplie des senteurs marines qui lui font comme une atmosphère d'Océan ! Voilà le carré avec sa table de roulis qui ne roule pas, hélas ! sur les tranquilles eaux du port !

Voilà ses cabines aux cloisons craquantes où j'aurais voulu vivre des mois entiers, et ces cadres étroits et durs où j'aurais voulu dormir des nuits entières ! Puis, c'est la chambre du capitaine, ce maître après Dieu, un bien autre personnage à mon sens que n'importe quel ministre du roi lieutenant-général du royaume ! Je sors, je monte sur la dunette, et là, j'ai l'audace d'imprimer un quart de tour à la roue du gouvernail ! Il me semble que le navire va s'éloigner du quai, que ses amarres vont larguer, ses mâts se couvrir de toile, et c'est moi, timonier de huit ans, qui vais le conduire en mer ! »

Jules VERNE avait l'âme d'un marin. Et, malgré son installation dans le Nord de la France, elle fut tenace toute sa vie.

En 1865, il découvre les joies de la plaisance sur le voilier d'un de ses amis. Cette expérience lui fait écrire à son éditeur : « *J'ai été passer quelques jours en mer sur le yacht de plaisance d'un de mes amis, et j'ai été là le plus heureux des hommes* ».

Trois ans plus tard, il devient propriétaire de son premier voilier.

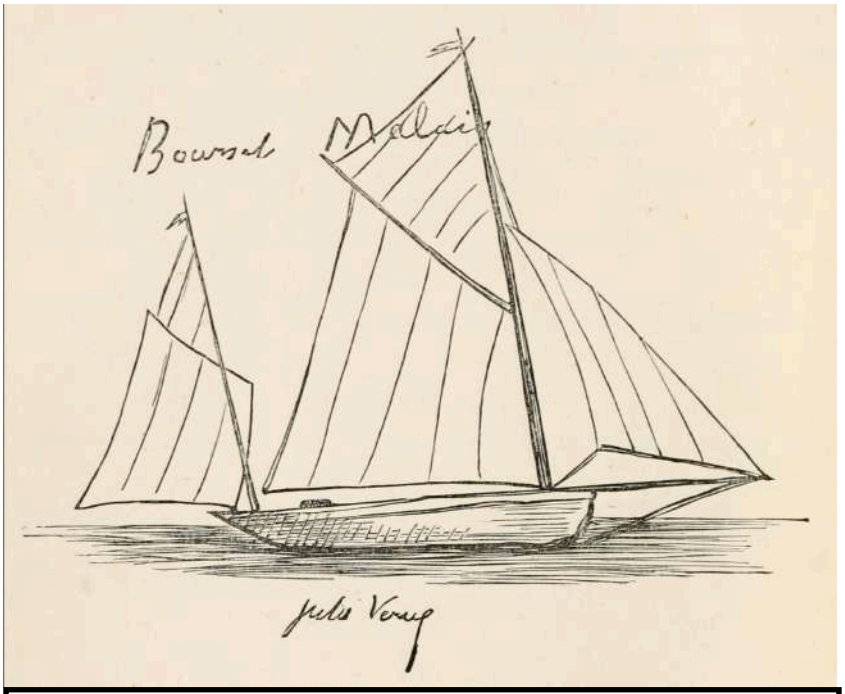
Le Saint-Michel I

Nul besoin de chercher très loin, tous les bateaux de Jules VERNE héritent du prénom de son fils, Michel.

Le 3 juin 1868, il signe l'acte de propriété du Saint-Michel I. C'est un bourcet-malet de 9 m, dont le gréement est caractéristique de la Manche.

Il se compose de la manière suivante :
Comportant deux voiles au tiers et un foc :
- Une grand-voile d'avant au tiers sur vergue (le *bourcet*),
- Un tapecul (petite voile d'arrière) au tiers (le *malet*), bordé sur une queue de malet,
- Un foc (petite voile d'avant) établi sur un bout-dehors.

C'est un navire de travail utilisé généralement pour la pêche. Mais le Saint Michel I étant destiné à la plaisance, la cale à poissons est remplacée par une petite cabine équipée de deux couchettes.



Le Saint-Michel I
Dessin de Jules VERNE

Sans nul doute, ce voilier ne manquait pas d'allure, bien que le confort dût être limité ! L'heureux propriétaire n'en avait que fi et se lança dans de belles navigations sur la Manche.

Mieux encore, les joies de la plaisance furent sources d'inspiration. Preuve en est dans ces deux extraits de lettres à son éditeur :

« ...Ah ! mon cher ami, quel livre si je l'ai réussi ! Que j'ai trouvé de bonnes choses en mer, en naviguant sur le Saint-Michel ! Le plus difficile, c'est de rendre tout cela si vraisemblable, que tout le monde soit tenté d'y aller ! Enfin, nous verrons… » (Le Crotoy, 14 juin 1868)

« ...Oui ! Je vous écris de Londres, où je serai dans quelques heures. J'avais fourré dans ma tête que le Saint-Michel irait à Londres, et, il y est à peu près. Je suis mouillé devant Gravesend, au moment où je vous écris, et finis là le premier volume de Vingt mille lieues sous les mers, tout comme si j'étais dans mon cabinet de la rue de Sèvres ! Est-ce assez beau, et quel aliment pour l'imagination ! .... » (Londres, 19 août 1868)

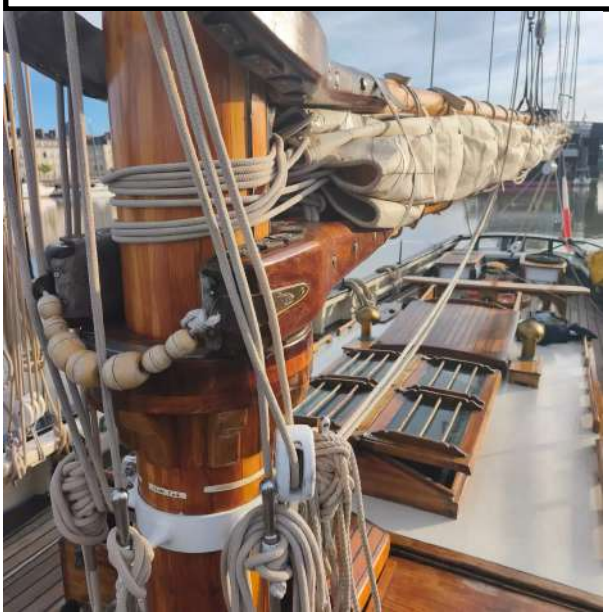
En 1874, il est reçu au prestigieux Yacht Club de France, créé 7 ans plutôt. Il navigue sur le Saint Michel I jusqu'en 1876, puis se lance dans un projet plus ambitieux.

Le Saint-Michel II

Pour ce nouveau voilier, Jules VERNE va s'inspirer des « hirondelles de la Manche », fameux cotres-pilotes dont la Marie-Fernand est la dernière survivante de l'époque, ayant été mise à l'eau en 1894.



Ci-dessus, Hirondelle de la Manche
En-bas, détail du Saint Michel II, réplique du 2e voilier de Jules VERNE



Ces navires ont un rôle majeur dans l'organisation des ports et sont les prédécesseurs des pilotes actuels. Ils vont à la rencontre des navires marchands arrivant et permettent de faire monter à bord un pilotin du port, parfois ancien officier de marine marchande. Celui-ci prend la responsabilité de la manoeuvre du navire afin de permettre une entrée de celui-ci dans les bassins en toute sécurité.

Cependant à la fin du XIXe, alors que l'ère de la voile n'est pas encore éteinte dans la marine marchande, les pilotins sont indépendants et concurrents. Le premier arrivé décroche la prestation. Ils arment donc des bateaux fins, rapides et bien toilés.

C'est ce type de voilier qui attire notre écrivain. Il sollicite l'architecte normand Abel LEMARCHAND afin d'en avoir un exemplaire. Le nouveau voilier est lancé en 1876, sous le nom de Saint Michel II.

A bord de celui-ci, Jules VERNE peut envisager des navigations plus lointaines que les abords du Crotoy. Il explore la Manche des deux côtés, allant jusqu'à la Bretagne Sud et l'estuaire de la Loire.

Mais ce vaste espace ne lui suffit pas. Il rêve de destinations plus lointaines et de croisières plus longues. Le Saint Michel II ne restera en sa possession que 18 mois.

En 1878, il est racheté par des pilotes de Saint-Nazaire et débute une nouvelle carrière dans l'estuaire de la Loire. Durant cet âge d'or des cotres-pilote, il porte le nom de Loire 1.

En 1892, le navire est revendu à nouveau. Durant une courte période, il redevient un navire de plaisance depuis Saint-Malo sous le nom de Cattleya. Puis son destin devient plus sombre, puisqu'il est mis au service du bagne de Belle-Ile entre 1900 et 1913. Puis l'administration pénitentiaire demande sa destruction. Ainsi se termine la longue carrière d'un voilier qui connut mille vies.

Saint Michel III

En 1877, Jules VERNE confie la construction de son nouveau projet au chantier JOLLET-BABIN, futurs Chantiers de la Loire. Cette fois-ci, il envisage les choses en grand : le navire, une goélette mixte (voile et vapeur), fait 31 mètres de long. L'équipage est composé de 9 membres.

C'est un véritable yacht, avec tout le confort qu'offre le savoir-faire de l'époque. A l'intérieur, l'écrivain et sa famille disposent d'un grand salon, d'un cabinet de travail, de cabines luxueuses, tout en laissant de l'espace aux membres de l'équipage.

Avec le Saint Michel III, toutes les destinations sont envisageables. Jules VERNE et son épouse réalisent de longs voyages, depuis le port de Nantes. Au plus loin, ils vont à Copenhague et à Syracuse, en passant par les côtes d'Europe du Nord et l'Espagne. A bord, l'écrivain écrit beaucoup et nombre de ses ouvrages prennent forme lors des croisières, notamment une partie des récits composant les Voyages Extraordinaires.

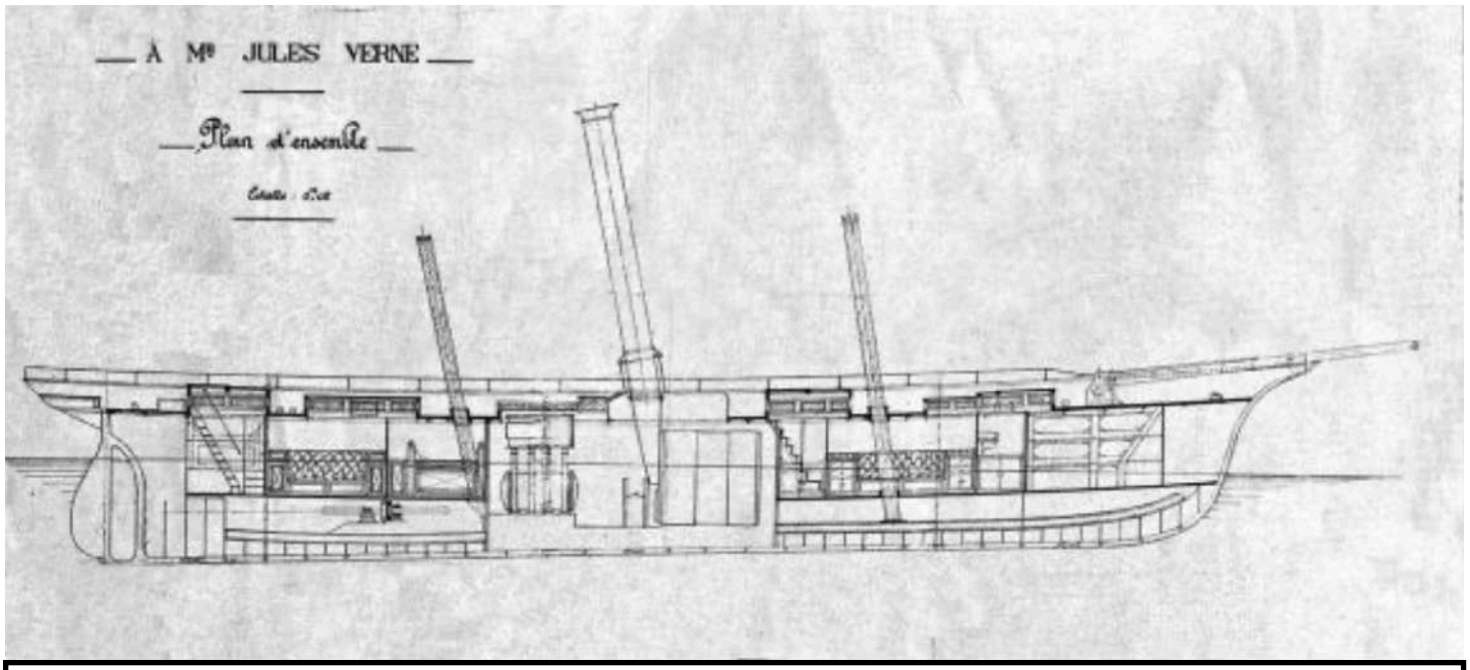
Leur premier voyage se déroule dès 1878. Il les fait descendre le long de l'Espagne, en direction de la Méditerranée. En baie de Vigo, le Saint Michel III se retrouve au mouillage aux côtés de la frégate-école la Flore. Jules VERNE est traité en célébrité par les autorités locales et cette escale est l'occasion de festivités mémorables. Puis le yacht emmène son équipage le long des côtes du Maghreb, les invitant à visiter Tanger, Alger ou bien Tunis. Enfin, ils remontent le long de la botte italienne, avant de débarquer dans le Sud de la France.



Vue plongeante sur le Saint-Michel II

Ci-dessous, photo du Saint-Michel III,
Musée Jules VERNE, Nantes





Plan du Saint-Michel III

Il croise dans les eaux écossaises quelques mois après, permettant à l'auteur d'explorer des contrées embrumées, sources d'inspiration.

Le deuxième grand voyage du Saint Michel III se déroule en 1881. Cette fois-ci, direction le Nord de l'Europe. L'objectif est de se rendre à Saint-Pétersbourg. Le yacht explore le canal de l'Eider, menant à Kiel. Le beaupré a été retiré pour faciliter les passages d'écluses. Dans le port de Kiel, Jules VERNE et son équipage ont la déception de ne pas pouvoir observer les cuirassiers allemands, ceux-ci sont partis en manœuvre. Après visite des lieux, ils remontent à Copenhague. Là encore, Jules VERNE est l'objet de toutes les attentions. Les journalistes défilent, les réceptions aussi. Hasard du calendrier, une escadre anglaise est présente, à l'occasion de la visite officielle du duc d'Édinbourg dans la capitale. Les voyageurs français aperçoivent même le roi Christian XII monter à bord du HMS Hercules. Les conditions météo ne sont pas favorables pour aller plus à l'Est, les Français rebroussent chemin et rentrent à leur port d'attache.

En 1884, Jules VERNE entame son dernier grand voyage à bord du Saint Michel III. A nouveau, ce sera à destination de la Méditerranée. Il ne résiste pas à l'envie de faire l'ascension du rocher de Gilbratar, admirant son panorama unique, lors d'une courte escale. A nouveau, le yacht file le long des côtes Nord-Africaines et s'y arrête dans les principaux ports durant trois semaines. C'est à court de vivres que l'équipage aborde Malte, malmenés par les terribles coups de vent dont est capable cette mer, loin d'être douce. Les avaries sont sérieuses et le Saint Michel III est confié à un chantier local. Le temps des réparations, Jules VERNE est reçu par les notables maltais et les autorités anglaises, goutant aux plaisirs de l'ile. Puis, après un détour par l'éternelle Syracuse, le Saint Michel III remonte les côtes italiennes. Au port de Civitta-Vecchia, Jules VERNE et ses proches abandonnent le yacht et se rendent à Rome. C'est l'occasion pour l'écrivain de rencontrer le Pape en audience privée. Le reste du voyage se fera en train à travers l'Italie, avant un retour à Paris. De ce voyage, Jules VERNE trouvera l'inspiration pour son roman Mathias SANDORF.



Le Saint-Michel III en Méditerranée

En 1885, à la suite de difficultés familiales et financières, Jules VERNE décide de vendre le Saint Michel III. Il ne rachètera pas de nouveau bateau.

La reconstitution du Saint Michel II par la Cale 2 l'Ile





Mars 2005, quai des Antilles à Nantes

A l'intérieur du hangar 31, une armée de bénévole s'affaire autour d'un squelette géant de bois. Le vacarme des outils, le bruit lancinant de la scie et les éclats de voix animent les abords, telle une symphonie d'un genre un peu particulier.
Ce squelette est composé de membrures massives s'alignant à la perfection. Voici l'ébauche d'un projet ambitieux, né quelques mois plus tôt : construire la réplique du second voilier d'un des plus grands écrivains français, Jules VERNE, disparu un siècle plus tôt.



L'assemblée générale de la Cale de l'Ile avait donné son aval avec enthousiasme. L'écrivain Erik ORSENNA était désigné pour être le parrain du futur voilier.



Des personnalités avaient apporté leur soutien au projet. Il ne fallait plus que passer à l'action.

Les plans n'ayant pas été conservés, il a fallu les refaire intégralement. C'est François VIVIER qui les réalisa. Le chantier durera jusqu'en 2011, représentant environ 25000 heures de travail et mobilisant 150 bénévoles. Le 14 mai 2011, le navire est baptisé en grande pompe aux anciens chantier Dubigeon, en présence du Maire de Nantes et d'un grand nombre de personnalités.

Trois ans après, un équipage d'irréductibles se lance un défi : refaire le voyage de Jules VERNE de 1881 jusqu'à Kiel.

Depuis, le Saint Michel II est de tous les grands événements maritimes. Il emmène les bénévoles découvrir la navigation à bord d'un voilier de tradition et participe aux activités sociales de l'association. Pour exemple, chaque année, des patients du centre de Pen-Bron montent à bord pour une sortie en mer devant l'embouchure de la Vilaine.

A ce jour, plus de 2000 personnes ont eu la joie de naviguer sur ce magnifique voilier, membres actifs de l'association, bénévoles ou adhérents.