

La voile latine

Les origines de la voile latine.

En Méditerranée, depuis le Haut Moyen Age, la voilure caractéristique des navires sillonnant la mer intérieure est la voile latine. Ce type de gréement cependant n'exclut pas l'existence d'autres types de voiles, carrées, trapézoïdales (dites à balestron ou à livarde). Toutefois cette voile triangulaire montée sur une antenne oblique est devenue emblématique des navigations de la mer intérieure. Le terme paraît découler de sa forme même *a la trina* c'est à dire à trois points, déterminant ainsi un triangle rectangle. La tendance générale visant à la simplification a transformé cet *a la trina* en *latina*, latine. Une autre hypothèse propose de voir dans ce mot une appellation donnée par les Européens du Nord qui, voyant dans les mers "latines" ce type de voile, aurait appliqué ce terme générique aux voiles triangulaires équipant les barques et navires de Méditerranée.

De fait, ce type de voilure possède d'excellentes performances aérodynamiques permettant de bien serrer le vent. Paul Adam, en 1962, proposait une définition de ce type de gréement: "la voile latine est une voile triangulaire dont la surface déborde beaucoup plus sur l'arrière du mat que sur l'avant et dont la bordure supérieure est tenue par un long espar, appelé antenne, qui se dresse obliquement vers l'arrière du bateau".

∨

L'origine de la voile latine reste sujette à débat. Il semble en effet qu'elle découle d'une évolution de la voile carrée antique, mais il est encore difficile d'affirmer que la voile latine était déjà présente dans l'Antiquité comme quelques auteurs ont cru en voir dans certains reliefs sculptés. Le plus célèbre est une stèle funéraire dédiée à un pêcheur de Milet nommé Alexandre (Musée archéologique d'Athènes). Ce monument daté du II^e siècle avant Jésus-Christ est effectivement troublant, il représente sans trop d'ambiguïté (?) une barque équipée d'une voilure latine. L'arbre est positionné vers l'avant du navire avec une quête, la voile est portée sur une antenne oblique et ployée et sur le car de celle-ci on distinguerait un *davant* ou une *orse-poupe*, prenant sur la *penne* la chute de la voile ou une *oste* est bien visible et paraît descendre sur la poupe du navire. De facture assez classique la coque n'est pas très détaillée sinon qu'elle porte vers l'avant un capian et à la poupe assez classiquement pour l'époque un col de cygne et un timon latéral.

D'autres documents graphiques ont également été proposés pour prouver l'existence de voiles latines mais ces derniers pour la plupart des graffiti sur des monuments antiques sont difficilement datables. La très riche iconographie navale de cette période ne montre, en effet, qu'exceptionnellement, des gréements autres qu'une "norme" carrée qui paraît être le système vélique le plus répandu sinon presque exclusif sur les navires de l'Antiquité.

La voile latine apparaît avec certitude à partir du V^e siècle de notre ère comme le témoigne sans ambiguïté une mosaïque découverte à Kelenderis en Turquie lors de fouilles archéologiques.

La représentation est explicite et a été analysée par l'éminent archéologue spécialiste des navires de l'Antiquité Patrice Pomey.

Par la suite une peinture monochrome (aujourd'hui disparue) a été découverte lors de fouilles archéologiques en Haute Egypte près d'Alexandrie (vers 600-630 de notre ère), dite la "felouque des Kellia". L'étude démontrant la réalité indéniable de cette deuxième attestation figurée d'une voile latine a été réalisée par un spécialiste des navigations et des navires de l'Antiquité, Lucien Basch.

A ce jour il s'agit de l'une des plus anciennes représentations, bien datées, de ce genre de gréement. L'usage de ce type de voile apparaît plus tardivement dans un manuscrit grec celui du sermon de Grégoire de Naziance (vers 880) conservé à la Bibliothèque Nationale à Paris. Les dessins du document grec sont parfaitement explicites et s'inscrivent dans une généralisation de ce type de voilure. Par la suite l'iconographie de la voile latine devient très répandue sur les divers supports que peut offrir le monde méditerranéen, un très riche corpus de représentations de navires grands ou petits équipés de ce type de gréement est à la disposition des chercheurs ou des amateurs.

Diffusion de la voile latine: des bateaux du Moyen Age à ceux des Temps modernes

La voile latine existait probablement, en potentialité dans la voile carrée. Il était simple et facile d'apiquer une vergue portant une voile carrée en recherchant une meilleure efficacité dans la remontée au vent. Il est cependant possible que le conservatisme lié aux mentalités méditerranéennes ait été un frein au développement de l'usage de voiles de type latin. Il est donc difficile de se prononcer avec certitude sur l'antériorité de son usage avant la fin de l'Antiquité et le début du Haut Moyen Age. En réalité il vraisemblable que les raisons empêchant une utilisation généralisée dans les périodes antiques soient complexes et multiples et, de ce fait difficiles à cerner.

On peut tenter de donner quelques explications à son apparition et à sa diffusion. Après la fin de l'Empire romain d'Occident et la perte de la suprématie maritime, les routes de navigation devinrent moins sûres, les croisières hasardeuses et le commerce maritime se transforma essentiellement en un trafic côtier.

La voile carrée, très efficace sur les longs parcours au vent portant du fait de sa grande symétrie, devient alors nettement moins appropriée. A l'inverse, la voile latine en permettant de mieux remonter au vent était plus efficace pour longer les côtes et pratiquer le cabotage. Son usage à partir de sa diffusion dû être rapide et, très vite, les navires de guerre et de commerce y compris les petites barques seront grées "latins" c'est du moins à partir du IX^e siècle ce que l'iconographie semble démontrer.

Avec la reprise des échanges commerciaux inter-méditerranéens, notamment dès le XII^e siècle avec les Croisades, le tonnage des navires augmenta, nécessitant une force propulsive plus importante. Le nombre de mâts se multiplia ce qui permit d'augmenter la surface de voilure tout en la divisant afin d'obtenir un meilleur équilibre en marche. Les grosses *naus* des Croisades et des voyages outre mer étaient équipées de plusieurs arbres à gréement latin d'avant en arrière le *trinquet* ou *artimon*, *l'arbre mestre* et *l'arbre de mejana*. et pour cela portaient nécessairement un grand nombre de marins indispensables aux manœuvres. Les contrats de nolis (d'affrètements) passés entre le roi de France Louis IX (saint Louis) et la ville de Gênes sont assez détaillés pour que l'on puisse tenter de restituer la réalité de ces grands navires lourds et assez peu maniables mais indispensables pour transporter des troupes, leurs chevaux et le matériel logistique nécessaire à ces grandes entreprises de conquête. Plus tard, les fameuses caravelles, navire emblématique s'il en est qui permirent aux Portugais de se livrer à l'exploration de l'Afrique de l'Ouest seront également grées en latin. Si ces caravelles étaient vouées à l'exploration et au commerce elles étaient également armées en guerre et sillonnaient la Méditerranée et cela tout aussi bien sous les flammes et bannières des puissances occidentales (Espagne, France, républiques italiennes) que de la Sublime Porte (l'empire ottoman) alors en pleine expansion à partir du milieu du XV^e siècle. De nombreux documents notariés, que l'on retrouve essentiellement à partir du XIV^e-XV^e siècle dans nos régions, à Marseille en particulier, concernent surtout des transactions, achats et ventes, de navires assez dimensionnés (*naus*, *caracas*, *caravellas*, *galeras*, *galeotas*...). Il ne faut pas oublier la flottille et de nombreux prix-faits (contrats) concernent aussi bien les barques de pêche que celles destinées au petit transport de cabotage. Ces *barcas*, *lahuts*, *saitieras* paraissent ressembler du moins par leur taille aux barquettes contemporaines qui hantent encore les ports, plages et calanques de nos littoraux. Pour ces embarcations du quotidien trop peu souvent représentées dans l'iconographie ancienne (les artistes préfèrent valoriser les grands navires prestigieux) on notera dans certains inventaires des détails pittoresques comme faisant assez systématiquement partie du matériel d'armement notamment des chaudrons et des brocs, servant assurément pour les premiers à préparer la bouillabaisse et pour les deuxièmes à servir le vin.

Du triangle au quadrangle: latin, carré et trapèze

Malgré cette fragmentation de la voilure sur les grands navires, la taille et le poids des antennes (soutenant une lourde voile de toile de chanvre puis de coton) devinrent un obstacle au développement du gréement des plus gros (une antenne de mestre de galère pouvait mesurer plus de 30 m et peser jusqu'à une tonne et demie). La manœuvre de ces espars était extrêmement délicate, voire dangereuse dès que le vent forcissait et nécessitait un équipage important. De plus les impératifs économiques liés au commerce impliquant une réduction des effectifs et une diminution des charges salariales, la voile latine exclusive fut donc peu à peu supplantée au profit des navires à "phares" carrés qui, du fait de leur voilure très divisée, n'avaient besoin que d'un équipage limité (on garda néanmoins sur l'arrière une voile latine, *la mejana*, ce qui facilitait les manœuvres). Le cas se posait moins avec l'usage généralisé des galères dans les marines de

combat. L'équipage pléthorique d'une galère, jusqu'à 250 hommes sur un navire d'une quarantaine de mètres, permettait à peu près toutes les manœuvres comme celle délicate du gambeyage. Ce type de navire assez bien adapté aux usages militaires tactiques dans la Méditerranée, apparut dans l'Antiquité classique avec les thalassocraties grecques, puis perdura dans les eaux européennes jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Bel exemple d'une extraordinaire longévité. Il fut finalement vaincu par l'évolution de la stratégie navale substituant aux combats individuels celui du combat en ligne et la large supériorité des pièces d'artillerie sur les vaisseaux de haut bord (en France le corps des galères basé à Marseille et à Toulon fut dissout en 1748). Il est également vrai que l'entretien d'un équipage mis seulement à contribution pendant la belle saison grevait les finances des armateurs puis de l'Etat absolu (même si une bonne part de la chiourme était "par force" à bord et donc non salariée il fallait tout de même les nourrir et les habiller). On le sait, l'usage de la voile sur les navires importants se poursuivit jusque vers le premier tiers du XIX^e siècle moment crucial de la Révolution industrielle avec l'introduction de la propulsion mécanique à vapeur. Bien sûr les voiliers poursuivirent leur carrière commerciale pendant encore assez longtemps, la généralisation du moteur ne devenant effective qu'après la guerre de 1914-1918 avec le moteur à explosion. Peu de temps après, dans les années 20 du XX^e siècle, on remplaça l'usage de la voile latine surtout conservée sur les tartanes et autres navires de tailles similaires par la voile aurique (trapézoïdale) qui ne nécessitait pas d'envoyer les mousses sur l'antenne afin de ferler la voile. Cette évolution due à la législation sur le travail visait à éviter de nombreux accidents.

Bettes et tartanes

On n'oubliera pas non plus une autre embarcation emblématique elle aussi puisqu'elle perdure depuis des siècles, probablement sans grandes modifications, la bette. Elle est attestée dans les zones d'embouchures comme sur la Siagne près de Cannes en 1438. Il en existe de grandes: un texte arlésien de 1422 fait état de l'une d'elle qui transportait neuf hommes et d'ailleurs celle-ci se rendait au secours des habitants des Saintes-Maries de la Mer. Plus tard, un compte de dépenses pour l'entretien d'une bourdigue de Camargue en 1492 fait état de la construction d'une bette, elle mesurait 23 pans de longueur, elle est en cela identique avec celles que l'on construit au XX^e siècle. Il s'agit sans doute des mêmes qu'a peint Vincent Van Gogh lors de son passage aux Saintes-Maries au printemps 1888.

La tartane est aussi un petit navire bien connu par les images, mêmes encore récentes, elles montrent ce bateau à tout faire servant tout aussi bien à porter du sable pour la construction (les *saurraires*) que des tuiles (les fameuses "tartanes malonnières" de l'Estaque du début du XX^e siècle) ou bien celles armées en guerre ou au commerce au XVIII^e siècle et accomplissant leurs missions vers les vaisseaux du roi. Elles sont figurées sur les dessins de Jean Jouve, les tableaux de Joseph Vernet, les gravures de Jean Jérôme Baugean, les aquarelles de la famille Roux, les huiles de Félix Ziem et les graffiti du fort du Grand Langoustier à Porquerolles. Ce type de bateau est à l'exemple de la bette, il traverse aisément les siècles. On le trouve pour la première fois attesté en 1301 dans les zones lagunaires entourant Aigues-Mortes puis, après quelques

siècles d'absence documentaire, à la fin du XVI^e siècle, transportant des troupes et des canons pour soutenir Marseille assiégée par les troupes du bon roi Henry IV. Bien sûr on se perd en hypothèses pour retrouver son nom. *Tartana* désigne en ancien occitan un oiseau de proie (*aucèu de carnage*). De là, la métonymie est flagrante avec le filet de pêche saisissant ses victimes. Et en effet, deux textes de 1347 mentionnent une plainte des pêcheurs d'Aigues-Mortes auprès du sénéchal de Beaucaire à propos de ces *tartanas* qui détruisent les frais et causent grand tort à la profession. Il s'agit bien ici d'un filet, une sorte de gangui. Il semble donc que le nom du filet soit bien passé au bateau.

"De l'ave a la nave" telle était une formule joliment introduite comme titre de l'article du chercheur espagnol German Colón lorsqu'il s'interrogeait sur l'origine du terme. Il en est de même avec le chébec qui, avant que ce soit un navire désigne un filet de type senne, chalut (de l'arabe *شبي* chabak).

Souvent ces documents d'archives permettent de restituer sinon les tailles, les dimensions et les jauges mais aussi le détail d'armement des navires. L'inventaire d'un baleinier basque navigant en Méditerranée cotoie celui d'une *nau* venant des côtes de Galice en Espagne du nord-ouest ou encore la liste des matériels de la galéasse de transport et de guerre *Sainte Marie Bonaventure* de l'historien Philippe de Comynes probablement construite à Beaucaire sur le Rhône.

Tous ces textes, parfois difficiles à lire, démontrent que le grément latin est largement utilisé sur tous ces navires à usage mixte. Ce système véritablement efficace s'était répandu dans tout le bassin méditerranéen et naturellement trouva des voies d'expansion dans les mers adjacentes (Mer Rouge, Océan Indien) par l'intermédiaire des peuples venus aux pratiques maritimes par les contacts répétés avec les populations bordant les rivages de la mer intérieure. Ainsi les Turcs ottomans a priori peu habitués aux usages navals, au contact des populations grecques et dalmates mirent rapidement en ordre de marche une puissante marine à partir de la prise de Constantinople en 1453.

Du bon usage du grément latin

Dés lors la voile latine ne subsista plus que sur des navires de petites tailles à l'usage de la pêche pour finalement se réduire de plus en plus avec la conversion totale de la pêche au moteur. La voile latine à la pêche et au transport en Méditerranée ne subsiste plus actuellement qu'en Tunisie et en Egypte, mais pour combien de temps ?

Pendant les périodes médiévales et modernes, l'usage de bateaux à grément latin est extrêmement répandu notamment pour ce qui concerne la guerre de course pratiquée par tous les riverains de la Méditerranée. Le rapport effectué par les gardes de la vigie de Six-Fours le 27 août 1525 en dit long sur cette pratique de la guerre maritime: "...nostra gardia nous es vengut dire et notifficar coment a vist una grossa copia et multitude de vellas latinas que venian de aultas mars de la banda de Provence et van devers levant. Dubtam que non sia l'armada d'Espanha" ("notre

garde est venue nous dire et notifier qu'elle a vu une grande quantité et multitude de voiles latines qui venaient de haute mer du côté de la Provence, ces voiles se dirigent vers le levant. Nous craignons qu'il s'agisse de l'armée d'Espagne..."

Si n'importe quel navire pouvait faire l'affaire, pourvu qu'il soit rapide et adapté pour transporter suffisamment de monde, dans les faits ce sont quelques types qui sont le plus couramment employés.

Pour cette répréhensible mais lucrative occupation des *raubaires de mar* ou *layrons de mar* tout aussi bien appelés pirates ou corsaires on trouve surtout des navires à propulsions mixtes, voiles et rames. Les galères et les dérivés de cette grande famille en sont les représentants les plus connus et les plus répandus (*fregatas, brigantins, galeotas, fustes, felouques...*)

Ils offraient en effet une technicité de haut niveau alliant ainsi à l'efficacité du gréement latin aux allures montantes ("à serrer le vent") et la mécanique des rames lorsque le vent faiblissait ou tombait ce qui arrive souvent en été en Méditerranée. L'un de ces dérivés issus de la galère est le fameux et prestigieux chébec. Un fin voilier sur une coque de galère mais encore mieux armé. Il apparaît dans la moitié du XVIII^e siècle et va équiper les flottes françaises, espagnoles, barbaresques et même britanniques en Méditerranée jusque vers le milieu du XIX^e siècle. Tout comme le bailli de Suffren à bord du *Singe* le fameux corsaire niçois Joseph Bavastro au service de la République puis de l'Empire avait commandé un chébec celui-ci dénommé *l'Intrépide*.

Du Levant au Ponant, voiles latines d'aujourd'hui

Actuellement, si la guerre de course a cessé depuis déjà longtemps et la pêche traditionnelle depuis longtemps convertie à la motorisation du moins en Europe, la voile latine n'a pas disparu face à l'usage généralisé du gréement marconi.

Conjointement à l'intérêt porté au patrimoine et par la prise de conscience des cultures dites régionales on assiste depuis quelques décennies à un renouveau de ce type de gréement et on redécouvre dans la plaisance l'usage de cette pratique traditionnelle, millénaire. Ce sont des tartanes, des catalanes, des "pointus", des bettes et des nacelles qui fréquentent à nouveau les rivages de la Provence, du Languedoc et du Roussillon, sans oublier nos amis de Catalogne et de Ligurie pour rester sur les littoraux du Ponant-Mistral (Nord Ouest) de la Méditerranée.

Avec cet usage ludique redécouvert par les passionnés voici une trentaine d'années vient s'ajouter le plaisir esthétique, la recomposition d'une palette diversifiée qui s'offre aux découvreurs associant ainsi plaisir et sérieux dans les restaurations, les reconstitutions et la pratique active.

Il sera nécessaire un jour que l'on voie -parfois cela se pratique -la recherche et la création de nouveaux modèles avec l'emploi de matériaux modernes et performants alliant ainsi une tradition millénaire avec les technologies de pointe du XXI^e siècle.

Contrairement à certain esprit chagrin pour qui la voile latine s'est évanouie à tout jamais de nos côtes et cultive une nostalgie appuyée la relève existe malgré une occultation qui a pu perdurer quelques décennies. Entre la fin de la pêche traditionnelle et la redécouverte à la plaisance une très vieille tradition finalement se redécouvre avec un dynamisme certain malgré son grand âge.

Il est vrai qu'il y a encore beaucoup pour faire avancer les choses. Il y aurait, par exemple, quelques places réservées dans nos ports envahis de bateaux-plastiques tous pareils.

Si quelques chantiers bois pouvaient repartir aidés en cela par les pouvoirs publics locaux et régionaux, pas encore toujours bien conscients de la nécessité de soutenir ce patrimoine flottant, il y aurait un pas important vers la sauvegarde et la promotion de ces témoins vivants d'une culture maritime longtemps délaissée et quelque peu marginalisée.

Le succès des rassemblements de gréements traditionnels lors de la belle saison s'ils n'ont pas toujours l'ampleur et l'envergure des grandes fêtes nautiques de nos cousins de l'Atlantique (bien mieux soutenus par les collectivités locales) montrent tout de même la vitalité de cette culture maritime en renouveau.

"Voile latine, retour aux sources..."

Retour aux sources, car elle est la voile ancestrale de la Méditerranée, qu'elle a faite vivre durant quinze siècles.

Retour aux sources, car elle est la voile originelle des gréements axiaux actuels.

Retour aux sources enfin, car quasi-éteinte sur nos côtes, sa renaissance actuelle en plaisance mérite un coup d'œil aux sources historiques. Afin que ce que nous réalisons s'enracine dans ce qui était et en conserve ainsi une parcelle du sens.

Puissent elles, enfin, être source de plaisir et, pourquoi pas un jour, d'inspiration...

Bibliographie sur la voile latine : ouvrages et articles (non exhaustive, à compléter)

Paul Adam, "A propos des origines de la voile latine", *Méditerranée et Océan Indien*, VI^e Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, SEVPEN, 1970, p.203-229.

Lucien Basch, "The way to the lateen sail", *Mariner's Mirror*, vol.75, 1988, p.328-332.

Lucien Basch, "La felouque des Kellia. Un navire de mer à voile latine en Egypte au VII^e siècle de notre ère", *Neptunia* 183, 1991, p.2-10.

Lucien Basch, "L'apparition de la voile latine en Méditerranée", *Techniques et économie antique et médiévales. Le temps de l'innovation*, Paris, Errance, 1997, p.214-223.

Lucien Basch, "La voile latine, son origine, son évolution et ses parentés arabes", *Tropis VI, 6th International Symposium on Ship construction in antiquity*, Lamia, proceedings 1996, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Traditions, Athens, 2001, p.55-85.

François Beaudoin, "Genèse des voiles auriques et de la voile latine", *Le Petit Perroquet*, n°12, 1973, p.48-59.

François Beaudoin, "Analyse des voiles latines", *Le Petit Perroquet*, n°20, 1976, p.41-45.

François Beaudoin, La pratique de la voile latine, *Le Chasse Marée*, n°6, 1983, p.45-53.

Frédéric Bernelle, "Origine et histoire de la voile latine", *Provincia*, T. XIII, 1933, p.186-192.

Pierre Blasi, *Et voguent tatanes et voiles latines*, Aix en Provence, Edisud, 2001.

H. H. Brindley, "Early pictures of lateen sails", *The Mariner's Mirror*, vol.12, 1926, p.9-22.

German Colón, "De l'ave a la nave" deslinde de una metafora, *Zeitschrift für Romanische Philologie*, 89, 1973, p.228-244.

Gérard Cornaz, "Genèse des voiles auriques et latines", *Le Petit Perroquet*, n°14, 1974-75, p.64.

Gérard Cornaz, "Virement de bord avec une voile latine", *Le Petit Perroquet*, n°16, 1975 p.54-55.

Gérard Cornaz, "Précision sur la voile latine", *Le Petit Perroquet*, n°19, 1976, p.64.

G. Llecha, *La vela latina*, Barcelona, Llagut, 2008.

Francisco Oller, Vicente-Garcia Delgado, *Nuestra vela latina*, Barcelona, Editorial Juventud, 2006.

Jean Huet, Philippe Rigaud, Bernard Vigne, *Renaissance des bateaux de Méditerranée. Voiles latines*, Douarnenez, Chasse-Marée, 2004.

R. Le Baron Bowen, "The earliest lateen sail", *Mariner's Mirror*, vol.42, 1956, p.239-242.

Mario Marzari, *La regata della vela latina*, Sassari, Carlo Delfino, 2000.

Giovanni Panella, *La vela latina*, Milano, Hoepli, 2015.

Pierre Paris, "Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse", *Hesperis*, n°36, 1949, p.69-96.

Patrice Pomey, "The Kelenderis ship : a lateen sail", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 35, 2, p.326-329, 2006.

Maurice Raimbault, "La disparition de la voile latine", *Provincia*, XIII, 1933, p.261.

Jules Sottas, "An early lateen sail in the Mediterranean", *Mariner's Mirror*, vol. 25, 1939, p.229-230.