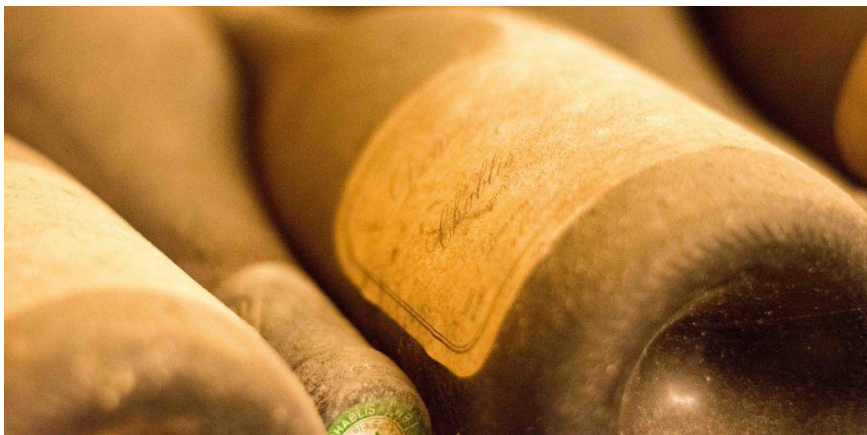


Photographie de Norfolk Historic Shipwrecks

Un matin de printemps venteux de 1682, une magnifique frégate aux cinquante canons, arborant une poupe dorée et l'étendard royal, naviguait en mer. Il s'agissait du HMS *Gloucester*, navire légendaire qui servit lors de la guerre anglo-espagnole. Désormais au service de la famille royale, il remontait la côte jusqu'à Édimbourg pour récupérer Marie, l'épouse du duc d'York, et la ramener à Londres.

À bord se trouvait le duc lui-même, Jacques Stuart, frère cadet du roi Charles II et héritier du trône d'Angleterre. Lui et un grand nombre d'invités prestigieux voyageaient en première classe, et profitaient de nombreux mets de choix, de vins rares et de musiciens.



Bouteilles de vin de 340 ans retrouvées encore pleines au fond de la mer

C'était la fête au bord du *Gloucester*, plaisante Sean Kingsley, historien de la marine et fondateur du magazine *Wreckwatch*. "Le duc et ses amis s'amusaient comme des fous." Parmi les voyageurs se trouvait également l'ambitieux et infatigable diariste, Samuel Pepys, qui écrivait un compte rendu du voyage depuis sa couchette à bord de l'un des bateaux qui accompagnaient le *Gloucester*.

À l'aube du 6 mai, la petite flotte, poussée par le vent, se trouvait à une cinquantaine de kilomètres de la côte de Norfolk et ne voulait pas perdre de temps. L'ambiance festive avait été gâchée la nuit précédente par une dispute animée entre les différents capitaines et pilotes. Certains demandaient une navigation plus au large afin d'éviter les bancs de sable qui se trouvaient sur cette partie de la

côte. Le duc, qui avait servi en tant que lord-grand-amiral et se plaisait à dire qu'il était un homme de la marine, intervint et prit la décision fatidique de maintenir le cap et l'orientation actuels.

Quelques heures plus tard, à 5 h 30 du matin, le *Gloucester* de 755 tonnes percuta un banc de sable à une vitesse de 6 nœuds, un rythme très rapide pour une frégate du 17<sup>e</sup> siècle. La violence de la collision arracha le gouvernail, tua l'homme à la barre et coula le navire en 45 minutes. Sur les près de 330 personnes à bord, on estime que 130 à 250 périrent. Le futur roi survécut, mais le désastre lui valut la réprobation de la Royal Navy, et fournit à ses nombreux ennemis de quoi s'en prendre à son personnage public lors de son règne bref et tumultueux.



Munie de cinquante canons, la frégate royale HMS *Gloucester* heurta un banc de sable et coula en 1682. Cette catastrophe contribua à la chute du roi Jacques II.

<b>HMS GLOUCESTER</b>
<p>Vaisseau de 3eme rang de 52 canons construit en 1652 au chantier Limehouse à Londres par Mathew Graves.            Ses dimensions : Longueur de quille 117' Pieds impériaux, baud34' 10", Profondeur en prise 14' 6", tonnage : 755 tonnes BM.            Armement : 19 Demi-canons britanniques – 4 coulevrines - 34 demi- coulevrines</p>
<p>Carrière :            3.6.1665 : Bataille de Lowestoft – 1666 : Réaménagé en 60 canons Troisième rang            5.5.1666 : Alors qu'il était stationné sur le Texel, a intercepté une flottille hollandaise de douze navires en partance de la Baltique à Amsterdam, et en a pris sept - 1.6.1666 : Bataille de quatre jours - 25.7.1666 : Bataille de la Saint-Jacques - 13.3.1671/72 : Convoi de la bataille de Smyrne - 28.5.1672 : Bataille de Solebay - 28.5.1673 : Première bataille de Schooneveld - 4.6.1673 : Deuxième bataille de Schooneveld - 11.8.1673 : Bataille de Texel</p>
<p>6.5.1682 : Naufragé au large de Yarmouth            Capitaine en 1682 : Sir John Berry</p>

## UNE DÉCOUVERTE SECRÈTE

Pendant des siècles, l'emplacement du *Gloucester* resta un mystère ; puis pendant quinze ans, il fut gardé secret. En 2007, deux archéologues amateurs trouvèrent des pièces de bois et des canons provenant de l'épave, mais leur découverte fut gardée secrète jusqu'à ce que l'identité de l'épave puisse être confirmée, et le site vulnérable protégé.



Les questions concernant la véritable identité de l'épave trouvèrent leur réponse définitive en 2012, lorsque la cloche en bronze du *Gloucester* fut récupérée.  
Photographie de Norfolk Historic Shipwrecks

Les frères Lincoln et Julian Barnwell, des amateurs de plongée de la ville de Yarmouth, située en bord de mer, commencèrent à chercher l'épave en 2003. Ce qui n'était au départ qu'un passe-temps se transforma rapidement en une obsession coûteuse pour les deux hommes. Ils contractèrent une hypothèque pour acheter un bateau de 12 mètres de long et consacèrent chaque moment de leur temps libre lors de la courte saison de plongée estivale à la recherche de l'épave.

"Nous avons parcouru plus de 6.500 kilomètres à la recherche de l'épave, et tout ce que nous trouvions, c'était du sable », raconte Lincoln. "Mais un jour, je suis descendu et j'ai vu des canons éparpillés sur le fond de la mer. C'était inoubliable."

Mais comme les frères ne tardèrent pas à l'apprendre, il y a une différence entre trouver une épave, et lui attribuer un nom : pour une épave aussi importante que le *Gloucester* sur le plan historique, il fallait des preuves. La récupération de la cloche du navire en 2012 permit de fournir cette preuve, mais l'épave étant susceptible de contenir de nombreux artefacts, il fallait s'assurer de la protéger. C'est ainsi que la découverte resta secrète jusqu'à aujourd'hui.

"C'est une épave qui a littéralement contribué à changer l'Histoire", déclare Claire Jowitt, spécialiste de l'histoire maritime à l'université d'East Anglia. Les débats concernant les événements, leurs causes, et les personnes à blâmer firent rage pendant des années. Jacques nia toute responsabilité et exigea la pendaison immédiate du pilote du *Gloucester*. Malgré la demande du duc, l'homme fut traduit en cour martiale, condamné à la prison « à perpétuité », et fut discrètement libéré un an plus tard.

Les nombreux détracteurs du futur roi le dépeignaient allègrement comme un irresponsable qui avait ordonné le sauvetage de ses chiens alors que de nombreux marins étaient en train de se noyer. Le fait de désigner le pilote comme bouc émissaire lui valut l'hostilité à vie de l'Amirauté, et même ses

alliés furent consternés. L'image de Jacques fut endommagée et, malgré sa tentative de la rétablir en versant des indemnités aux familles des hommes qui avaient perdu la vie, elle le resta.

Son règne, quand il arriva, fut bref. Jacques fut renversé en moins de quatre ans et, bien qu'il ait perdu sa couronne principalement à cause de sa religion, de sa politique et de son obstination, le désastre du *Gloucester* resta toujours associé à son nom. "Il n'était pas question d'oublier cet événement", affirme Jowitt.



Cette poulie, visible au fond de la mer, faisait partie de l'équipement du navire. De nombreux autres artefacts pourraient rester enfouis.  
photographie de Norfolk Historic Shipwrecks

Et il n'en est toujours pas question. L'épave offre un aperçu fascinant d'un moment dramatique de l'Histoire, et sur les personnes qui le vécurent. Des bouteilles non ouvertes contenant encore du vin rouge du 17<sup>e</sup> siècle, dont certaines portent l'écusson de la famille Legge, ancêtre de George Washington, comptent notamment parmi les découvertes étonnantes réalisées dans cette épave.

"Ce qui a été découvert jusqu'à présent n'est qu'une infime partie de ce qui peut être trouvé", déclare Kingsley de *Wreckwatch*. "Ce qui nous met vraiment l'eau à la bouche, c'est de savoir ce que ces grands ont perdu, sans parler des bagages royaux qui se trouvent peut-être encore en dessous." Le *Gloucester* c'est un hublot spectaculaire vers le monde privilégié des palais et de la haute société de l'Angleterre des Stuart.

ROFF SMITH

Publication National Geographic 14 JUIN 2022