

Extrait [pages 55-58] du livre de :

Jean-Pierre Cuny - **L'aventure des plantes**, 51 histoires extraordinaires, Fixot éd., 1987.

(avec la participation de TF1. Préface de Jean-Marie Pelt).

ISBN : 2-8765-002-X. Format 15,3 x 24cm, 238 pages.

L'amiral et la mérule

Dans l'art de couler les bateaux, les Français, comme les autres, ont des fortunes diverses. Il peut leur arriver de manquer, soit de discrétion, soit de précision, soit de munitions, soit, plus simplement, d'informations; comme ce fut le cas, le 21 octobre 1805, devant le cap de Trafalgar. Il y avait, ce jour là, un navire au moins qu'ils auraient bien voulu couler : le navire amiral, celui d'Horaio, vicomte de Nelson : le « Victory ». On sait qu'un boulet tua le valeureux anglais, mais que son navire, et sa flotte, furent les vainqueurs de l'affaire. Or, ce que les Français ne savaient pas, c'est qu'il leur eut suffi d'attendre un peu, et de laisser faire le seul ennemi que craignait l'amiral : la mérule... Un horrible. Un visqueux. De l'aveu même de Nelson, un satané bloody champignon. Une pourriture. Une vraie. En latin, *Gyrophana lacrymans* : la mérule pleureuse. Nelson, sans doute, ne la connaissait pas sous ce nom, mais sous celui qu'on lui donne encore, et qui résume à la fois sa puissance et la crainte qu'elle inspire : on l'appelle, en toute simplicité, le Champignon.

On disait d'un bateau : il a *le champignon* comme on dit : il a le cancer.

Comment décrire la mérule ?... Elle n'a pas de forme précise. Épousant – mais seulement pour le pire – la forme du bois où elle apparaît, elle se nourrit de ses cellules, et le fait pourrir. Au physique, c'est une sorte de gelée, avec des plis et des alvéoles ; elle a la couleur d'une blessure infectée. Les bords sont boursoufflés, livides. Surveillez-la de jour en jour, ou plutôt de nuit en nuit : inexorablement, elle s'étale, pour vampiriser de plus en plus de bois. Touchez, si vous osez, la mérule. Elle est molle, inconsistante, et n'inspire que répulsion.

Ajoutons que le vocabulaire français ne lui fait même pas l'honneur de lui choisir un genre. On dit plus souvent la mérule, mais on peut dire « le » : sous-entendu, le champignon mérule.

Ainsi, *Merulius* ou *Merulia*, pourquoi dire *lacrymans* ? La larme, étant classée dans l'arsenal féminin, il est logique de dire la mérule pleureuse. Parce qu'au moment de végéter, elle pleure. Elle verse de vraies larmes, comme si elle se lamentait sur son sort. Il y a de quoi : la nature l'a fait naître, comme sortie de l'enfer, dans le fond d'un tonneau, dans une cave, derrière un lambris, sous un plancher... dans le noir et l'humidité.

Comme toutes les marines à l'époque de Nelson (sauf une, on va le voir) la marine britannique avait tout pour lui plaire !... L'entrepont humide, le dessous renfermé... Mieux encore, une coque en chêne à double revêtement : à l'extérieur, le bordé, en contact avec la mer. À l'intérieur, côté cale, ce qu'on appelle le vaigrage.

Déjà, au siège de Toulon, Nelson écrit à l'amirauté britannique : « Ma flotte est formidable sur le papier, mais en fait, c'est une « Crazy Fleet ». Je n'ai que trois bateaux capables de prendre la mer : Victory, Bellisle, Donegal. Les autres sont des ruines flottantes. »

En effet, pour parer au danger du Corse, la plupart des navires anglais, à l'époque, ont été construits hâtivement, avec des bois insuffisamment secs : de quoi, pour la mérule, pleurer de joie. De quoi, pour l'amiral, pleurer de rage. Car les vaisseaux s'effondrent, à peine mis à l'eau !

Une unité comme le « Formidable », cent dix canons, est réduite en poussière par le champignon, quelques semaines après son lancement.

Le « Victory », au moment de Trafalgar, à force de réparations, n'est plus le même bateau que celui qui avait été lancé !... Entre les chantiers navals et la méréule, c'est donc la course de vitesse : il faut sans arrêt, mettre le navire à sec, pour changer telle membrure, telle partie du nordé...

Lancé en 1765, le « Victory » revient à soixante-trois mille livres... Quelques mois plus tard, il faut déjà changer les pièces. Coût : treize mille livres. En 1787 et en 1800, il faut pratiquement tout changer. La facture en est à trois cent soixante-douze mille livres : plus de six fois le prix de la construction !

Un chercheur américain, spécialiste de l'histoire de la marine en bois, affirme que jamais l'Angleterre n'aurait pu disputer un deuxième Trafalgar ! Il aurait fallu mettre toute la flotte à sec, pour remplacer les pièces pourries. Les finances de la Nation ne l'auraient pas supporté.

La faute à qui ? À la méréule.

Les Français n'auraient eu qu'à attendre deux ou trois ans ; le temps que la flotte ennemie, lamentablement, s'effondrât. Il est vrai qu'ils étaient logés à la même enseigne. Comme les Anglais, ils massacraient leurs forêts de chênes pour construire des navires, et s'inquiétaient de ne plus trouver d'arbres assez gros. Sait-on que pour construire un seul vaisseau de troisième rang, de taille moyenne, on abattait *trois mille chênes*, chacun fournissant deux cents mètres de planches ?

On peut donc estimer que le navire de Nelson, pratiquement reconstruit deux fois en plusieurs épisodes, et qui était l'un des plus ros, a coûté *dix mille chênes* ! À cause de la méréule.

Si Espagnols et Français s'avouent vaincus après Trafalgar, la méréule, elle, continue à vouloir détruire le « Victory ». Si bien que pieusement ramené à Portsmouth, après la victoire, et déclaré monument national, le glorieux vaisseau se désintègre de plus belle : comme si le succès l'avait pourri. En fait, comme il ne navigue plus, il est encore moins aéré, ce qui favorise l'action de la méréule. Comprenant du moins que le champignon vit dans l'humidité, les Anglais allument des poêles dans les cales pour les sécher : la vapeur humidifie l'entrepont, dont la méréule, aussitôt, se saisit.

Les Anglais badigeonnent, carbonisent, en vain. C'est alors qu'un inventeur se présente, affirmant connaître la solution. Résultat : une formidable explosion, qui fait six morts – dont lui – et quatorze blessés. La méréule pleure un peu plus que d'habitude... et continue.

C'est à cause d'elle, finalement, qu'apparaît en 1863, le premier cuirassé en fer. Il faudra attendre le XX^e siècle, pour trouver les moyens de lutter contre la méréule : d'abord ; aérer, ensuite traiter les bois par des phénols. La marine espagnole, pourtant vaincue elle aussi à Trafalgar, ne l'a pas été par la méréule. Le plus beau et le plus puissant navire de la bataille, et de tout le siècle, n'était pas le « Victory », c'était la « Santissima Trinidad ».

Elle avait à son bord mille deux cents soldats et marins. Quand les Anglais la sabordèrent ce fameux jour de 1805, elle avait trente-six ans et toutes ses membrures. Sur son bordé de six centimètres d'épaisseur, pas la moindre trace de méréule : parce qu'il était en acajou, venu des colonies espagnoles. Or, la méréule a beau pleurer, l'acajou reste insensible. Telle fut la guerre entre deux incompatibles amoureux de la marine britannique : l'amiral, un genre de dur impassible et la méréule, « une molle agressive ». C'est elle, et non la force des canons, qui eut raison de la marine en bois.