

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 10

Mars 2019

SOMMAIRE

● BONJOUR	1
● UNE ENIGME MARITIME EN 1790 – Le <i>Télémaque</i> transportait-il un trésor ?	1
● TRADITIONS – Chaque année le doge de Venise épousait la mer	4
● VIEUX BOUQUINS, VIEUX JOURNAUX, VIEILLES ARCHIVES – La machine à mâter de Brest.....	6
● LES « LOUPS » DE MER – La longue histoire des navires ratés (Suite).....	8
● FORTUNE DE MER – Le naufrage de la frégate française <i>La Méduse</i>	10
● AUJOURD'HUI ... ET HIER	14
● COURRIER DES LECTEURS.....	15
● PHILATELIE – VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE	15
● NOS LECTEURS ONT DU TALENT – Jean-Claude Le Goff présente son site internet.....	24

BONJOUR

Dans chaque numéro de SILLAGES, depuis le début, se trouve une rubrique philatélique. La philatélie maritime est un de mes passe-temps de collectionneur. Ce n'est toutefois pas le seul. Je m'intéresse aussi à l'histoire des pavillons, flammes et autres *drapeaux* (« vexillologie ») et à celle des sceaux maritimes (« sigillographie »). J'ai donc décidé d'élargir l'objet de cette rubrique et de l'appeler désormais « Philatélie – Vexillologie – Sigillographie ». J'y présenterai chaque mois une fiche de philatélie (un timbre représentant un marin ou un bateau), une fiche de vexillologie (un pavillon ou une flamme) et une fiche de sigillographie (un sceau maritime). Je commence dans le présent numéro.

Bonne lecture !

Une énigme maritime en 1790

LE TÉLÉMAQUE TRANSPORTAIT-IL UN TRÉSOR ?

La navigation sur la Basse-Seine n'était pas facile autrefois. L'estuaire du fleuve était encombré de bancs de sable, que les marées déplaçaient sans cesse, au grand dam des marins. Les naufrages y étaient nombreux. Celui du brick *Quintanadoine*, le 3 janvier 1790 à Quillebeuf, aurait donc pu rester un événement banal et vite oublié. Il n'en fut rien : l'accident fit parler de lui pendant deux siècles, car un grand mystère l'entourait.

*

À la fin décembre 1789, le *Quintanadoine* était accosté à Rouen. Tout le monde le connaissait dans ce port, car il y faisait escale régulièrement depuis sa mise en service en 1772. Tout le monde le connaissait, mais sous un autre nom : le *Télémaque*. Le navire, en effet, avait changé de propriétaire récemment et avait été rebaptisé pour l'occasion. Personne, dans le port de Rouen, n'avait eu le temps de s'habituer à son nouveau nom, un peu difficile à mémoriser.

Le capitaine, lui, n'avait pas changé ; c'était le même depuis des années, Jacques-Adrien Quemin. Une poignée d'hommes servaient sous les ordres de ce loup de mer. Le brick faisait du cabotage dans la Manche, dans le golfe de Gascogne, parfois même jusqu'en Méditerranée. Une carrière sans histoire.

Fin 1789, donc, sur un quai de Rouen, le *Télémaque* était en chargement. À ceux qui l'interrogeaient, le capitaine Quemin déclarait qu'il embarquait une cargaison de poutres de bois, de tonneaux de suif et de clous, à destination de Brest. Quelques curieux trouvaient cela étrange, car le chargement se déroulait jour et nuit, ce qui est inhabituel pour une cargaison aussi banale. Certains allèrent jusqu'à suspecter un trafic.

La veille de Noël, Quemin se rendit au greffe de l'Amirauté pour y déclarer l'appareillage du *Télémaque* pour Brest et régler les droits habituels. Tout était en ordre. Le brick largua ses amarres le 1^{er} janvier et entreprit la descente de l'estuaire. Le lendemain soir, il se trouvait devant Quillebeuf, et le capitaine Quemin décida de passer la nuit dans ce port avant de se lancer sur la mer. On ne sait pas très bien ce qui se passa durant la nuit suivante : mauvais amarrage ? Coup de vent ? Mascaret violent ? Au matin du 3 janvier, le *Télémaque* avait disparu ; il gisait au fond de la Seine. Quemin et ses hommes parvinrent à se sauver, à l'exception d'un matelot qui périt.

*

C'est alors que la rumeur qui avait vu le jour sur les quais de Rouen s'enfla brusquement, sans raison apparente : le *Télémaque* ne transportait pas que du bois, du suif et des clous, il avait un trésor dans ses cales.

Un événement alimenta très vite cette suspicion : une tentative de renflouement eut lieu peu après le naufrage, sur ordre du roi, et de Monsieur de La Luzerne, ministre de la Marine, sous le prétexte peu crédible de « gêne à la navigation ». Un entrepreneur havrais tenta l'opération mais échoua. Beaucoup pensèrent qu'on ne dépense pas de l'argent pour renflouer un vieux navire chargé d'une cargaison sans valeur, et que le *Télémaque* transportait donc un trésor.

Une autre tentative de renflouement eut lieu en 1818, peu après que les Bourbons soient revenus sur le trône. Elle n'eut pas plus de succès que la précédente, mais elle confirma l'hypothèse du trésor. Si Louis XVIII, après Louis XVI, s'intéressait au *Télémaque*, il était probable que la royauté eût quelque-chose à voir avec cette affaire ! Le bruit courait que Louis XVI, pressentant sa chute, aurait cherché à faire passer une partie de sa fortune vers un pays ami, et que c'était la mission officieuse du *Télémaque*.

L'hypothèse n'avait rien d'in vraisemblable. La situation avait littéralement explosé durant l'été 1789, et la colère du peuple prenait des proportions inquiétantes. Le couple royal était menacé, en particulier la reine – « l'Autrichienne » – vers qui convergeait la hargne populaire. Début octobre, une horde de citoyens déchaînés avait envahi le château de Versailles et ramené de force à Paris le roi, la reine et le dauphin. La famille royale, enfermée aux Tuileries, perdit rapidement toute liberté d'action et devint littéralement prisonnière de la Révolution. On comprend sans peine que, dans de telles conditions, Louis XVI ait pu avoir la tentation de préserver une partie de sa fortune, dans l'espérance de jours meilleurs.

Pour faire bonne mesure, la rumeur ajoutait également, dans les cales du *Télémaque*, des biens appartenant aux plus riches abbayes de la région. Ce n'était pas invraisemblable, non plus, car la nationalisation des biens du clergé avait été votée au début du mois de novembre 1789, pour combler le déficit de l'État.

S'appuyant sur de telles suppositions, plusieurs candidats au renflouement du *Télémaque* se manifestèrent au cours des années 1830. L'un d'eux, un dénommé Magny, reçut l'accord du ministère de la Marine en 1837. Le marché prévoyait qu'il pourrait garder les quatre cinquièmes des biens repêchés. Magny s'associa à un industriel havrais du nom de David, spécialiste dans la fabrication de chaînes métalliques. Leur idée était de passer des chaînes sous l'épave et d'en fixer les extrémités à deux chalands mouillés près de celle-ci. Sous l'effet de la marée montante, ce dispositif devait permettre de décoller l'épave du fond et de l'amener en un lieu où elle serait facilement accessible. Le principe était ingénieux, mais les chaînes n'étaient pas assez solides et se brisaient systématiquement. Magny abandonna le premier ; David poursuivit seul l'expérience, puis finit par jeter l'éponge à son tour, en 1841.

*

La rumeur continuait à grossir. Les journaux parlaient maintenant des fabuleux bijoux de Marie-Antoinette, toujours enfouis sous la cargaison de poutres et de tonneaux. L'échec de Magny et David ne découragea donc pas les chasseurs de trésors. Un autre industriel prit aussitôt la relève ; il s'agissait d'un citoyen anglais installé en France, un certain Taylor.

Selon lui, les deux chalands utilisés par ses prédécesseurs étaient inadaptés à l'opération. Il préconisait d'ériger une construction en fixe au-dessus de l'épave, une sorte de pont auquel seraient reliés les câbles et les chaînes destinés à soulever le corps du navire. L'idée fut retenue et l'ouvrage réalisé, mais, avant d'avoir pu servir, il fut heurté par un navire au cours d'une tempête, le 17 novembre 1841, et gravement endommagé. La saison était désormais trop avancée pour le réparer et tenter de l'utiliser. On remit le projet à l'année suivante.

En attendant la reprise des travaux, Taylor fit paraître une curieuse brochure où se trouvait le détail précis des richesses que l'épave contenait : les millions en or et en diamants, ainsi que les bijoux et l'argenterie des abbayes de Jumièges et de Saint-Georges. L'auteur ne manquait pas de citer ses sources, mais elles étaient d'une grande imprécision : un puissant curé parisien qui s'était confié à « une personne du Havre », un ancien confesseur de Louis XVI mort depuis plus de dix ans, un vieux moine de Fécamp, un cardinal et cinq abbés émigrés en Angleterre, etc.

Taylor – on l'aura compris – ne faisait pas œuvre d'historien. Il cherchait simplement à appâter d'éventuels partenaires financiers en brochant un tableau merveilleux des perspectives du renflouement. Les travaux reprurent en 1848, et les partenaires que Taylor avait trouvés furent encouragés par quelques trouvailles : une poutre en bois fut ramenée à la surface (ce qui confirmait la cargaison officielle du *Télémaque*), un outil utilisé pour sonder le chargement s'enduisit de curieuses traces dorées.

Le 18 octobre 1848, Taylor annonça triomphalement que le renflouement de l'épave était imminent. Deux mois plus tard, le *Télémaque* était toujours dans l'eau, et Taylor avait pris la fuite, laissant derrière lui une dette de 28 000 francs et deux mois de salaires impayés à ses trente-cinq ouvriers.

*

Une nouvelle tentative de renflouement du *Télémaque* eut lieu à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Elle fut entreprise par deux ingénieurs de la Société Française d'Entreprise

Maritime, Théodore Laffite et André Crestois. Les travaux commencèrent au début de 1939, mais il fallut six mois pour retrouver l'épave. On utilisa alors une benne preneuse guidée par un scaphandrier. L'engin retira d'abord, comme prévu, des poutres de bois ainsi que des tonneaux de suif et de clous. Le 3 septembre, enfin, la benne ramena les fragments d'une chaîne d'or. Durant les jours suivants, le scaphandrier découvrit une caisse pleine de pièces de monnaie ; il en prit une poignée pour convaincre les responsables. Les ingénieurs décidèrent alors de renflouer l'épave, mais celle-ci se brisa et, après six mois d'efforts, ils n'en purent récupérer que la partie avant... qui ne recérait aucun trésor ! Ils décidèrent alors de renflouer l'arrière, mais l'invasion allemande de mai-juin 1940 mit un terme prématuré à cette aventure.

Après la guerre, en 1950, M. Laffite obtint l'autorisation de reprendre les travaux. Il ne parvint pas, toutefois, à trouver des associés pour réaliser l'opération.

*

Plus récemment, en 1984, un ancien officier de marine néerlandais s'intéressa à nouveau au *Télémaque*. Il constata que le lieu du naufrage avait été recouvert par des alluvions, suite au réaménagement des berges de la Seine. L'épave et son trésor se trouvaient désormais... sous un terrain de football !

*

Le *Télémaque*, alias *Quintanadoine*, ne révélera sans doute jamais son mystère. La présence d'un trésor dans ses flancs reste hypothétique ; aucun document ne l'a jamais attesté. Seule une rumeur persistante a permis d'en rêver.

Malgré cette incertitude, quelques éléments permettent d'y croire encore. En premier lieu, l'évasion vers l'étranger de richesses royales et ecclésiastiques n'a rien d'in vraisemblable dans les circonstances troublées de la fin 1789. L'empressement des Bourbons à tenter de renflouer le navire (en 1790 et en 1818) peut être interprété comme un indice. Par ailleurs, quelques objets de valeur ont été repêchés en 1939 dans la benne de M. Laffite ; ils n'avaient aucune raison de se trouver à bord d'un modeste bateau marchand... sauf si celui-ci était chargé d'une mission secrète. Le mystère reste donc entier. GL



Traditions

CHAQUE ANNÉE, LE DOGE DE VENISE ÉPOUSAIT LA MER

Chaque année, le jour de l'Ascension, le doge, accompagné du légat du pape et des dignitaires de la République, prenait place à bord de la galère d'apparat *Bucentaure*, qui sortait du port sous les ordres du grand amiral de Venise. Arrivé à la passe du Lido, le Doge jetait un anneau d'or à la mer et proclamait qu'il prenait la mer comme épouse. Le *Bucentaure* n'avait que de médiocres qualités nautiques, ce qui ne manquait pas d'inquiéter l'amiral lorsque l'Adriatique était agitée. La perspective d'un naufrage le jour de la cérémonie faisait écrire à

Casanova « que toute l'Europe ne manquerait pas de dire que le Doge de Venise était enfin allé consommer son mariage ». La cérémonie du mariage avec la mer s'est poursuivie jusqu'à l'occupation française, en 1797.

Le navire et la cérémonie – « Au milieu du xv^e siècle, le *Bucentaure* était la galère d'apparat de la république de Venise, première puissance maritime de l'époque. Sur les flancs du grand navire, des créatures marines sculptées s'ébattaient à l'environnement ; au-dessus du dais rouge, ondulait une immense bannière sur laquelle figurait un lion ailé, symbole de saint Marc, le saint patron de la cité ; à la proue, le regard fixé sur la mer, une femme sculptée représentait la Justice tenant l'épée et la balance. »



« Assis à l'arrière du Bucentaure, le navire d'apparat de l'État vénitien, le doge coiffé d'un chapeau rouge gagne le large, le jour de l'Ascension, pour les épousailles rituelles de la République avec l'Adriatique. À la proue se tiennent des dignitaires portant les symboles de l'autorité du doge : un parasol, des trompettes, un trône et huit bannières roulées. Une autre personnalité se tient sur le dais et sert de pilote pendant la cérémonie. »

« Quarante avirons se soulevant et retombant en cadence propulsaient le *Bucentaure* comme un étrange myriapode marin. Au large, les avirons s'immobilisèrent. À l'arrière, le doge, premier magistrat de la République, descendit du trône sur lequel il siégeait, entouré de personnalités officielles et de sa maison.

Il s'adressa d'une voix forte à l'étendue marine : « *Nous t'épousons, ô Mer, en signe de notre domination véritable et perpétuelle sur toi.* » Il ôta alors de son doigt une alliance d'or et la jeta dans les flots.

L'origine de cette cérémonie remontait à l'an 1000. Cette année-là, une expédition vénitienne lancée le jour de l'Ascension anéantit les pirates de Dalmatie, région de la côte orientale de l'Adriatique. Et, depuis lors, chaque année, en ce même jour de l'Ascension, l'évêque de la cité bénissait solennellement la mer, au cours d'une cérémonie qui, plus qu'une action de grâces pour cette victoire, constituait un rite propitiatoire magique : la cérémonie d'apaisement des profondeurs imprévisibles. Au début du XIII^e siècle, après que Venise fut devenue un empire maritime, l'étrange et original mariage avec la mer se surajouta à la vieille bénédiction, comme l'affirmation d'une domination impériale et d'un droit de propriété semblable à celui de l'époux sur les biens de sa femme. Sans le renouvellement de ce lien, pensaient certains, la mer, source de richesse, déserterait la cité en emportant sa dot, telle une jeune épouse répudiée. »

Un nouvel époux pour la mer – « En 1499, un petit incident regrettable eut lieu à Constantinople, à la cour du sultan. Le grand vizir ou Premier ministre ottoman, fit observer à l'ambassadeur de Venise que, si le doge épousait solennellement la mer, chaque année, le véritable mari serait désormais le sultan. L'ambassadeur, ému, répondit que le mariage concernait seulement l'Adriatique. La conversation en resta là, mais elle reflétait un changement qui avait affecté toute la Méditerranée orientale depuis quelque temps : les Turcs étaient passés au rang de puissance navale, redoutable pour les Vénitiens eux-mêmes. »

La fin du *Bucentaure* – « Le jour de l'Ascension 1796, selon la tradition, le doge et son luxueux cortège de nobles prirent passage sur le *Bucentaure* pour la cérémonie de mariage avec l'Adriatique. [...] Mais ils n'avaient pas grand-chose à célébrer. Trois mois plus tard, les armées de Napoléon Bonaparte campaient en Vénétie occidentale. Le 12 mai de l'année suivante, sommés par les Français de se rendre, le doge et le Grand Conseil des nobles renoncèrent à leurs droits et à l'indépendance millénaire de leur cité-État, jamais encore vaincue. La foule se répandit dans les rues, rêvant de libertés nouvelles, de bagarres et de pillage. Les statues de la Prudence et de la Force, qui flanquaient le trône du doge, furent enlevées, et les dorures du *Bucentaure* arrachées. »

NOTA - Les passages entre guillemets sont extraits de l'ouvrage de Colin THUBRON : *La marine de Venise* (Éditions Time Life, 1981).

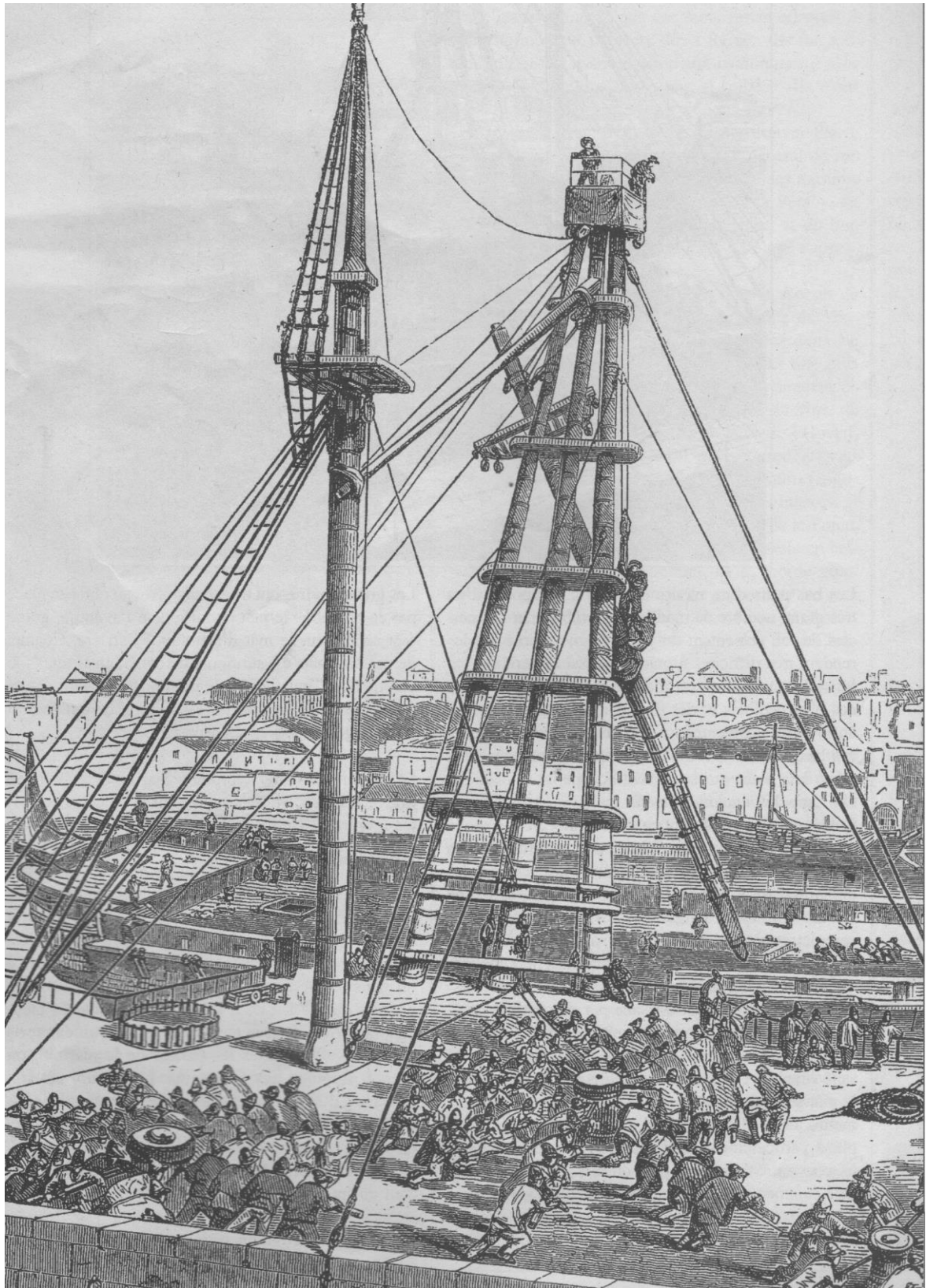


Vieux journaux, vieux bouquins, vieilles archives

LA MACHINE À MÂTER DE BREST

L'article ci-dessous est extrait du *Magasin pittoresque* de 1847 p.289/29 :

« Les bas mâts d'un navire de guerre, composés d'un très grand nombre de madriers assemblés par des cercles de fer, présentent un poids et un volumze qui les rendent très difficiles à monter ; aussi l'opération par laquelle on les met en place a-t-elle été longtemps des plus pénibles et des plus dangereuses. On en est enfin venu à inventer un appareil au moyen duquel ces bas mâts sont soulevés et conduits presque sans peine à la place qu'ils doivent occuper. On l'appelle *machine à mâter*.



La machine à mâter de Brest

Cette machine se compose d'un mât vertical scellé dans un massif de maçonnerie, et consolidé par des madriers et des cordages arrêtés à des ancrs, à des organeaux ou à des canons implantés dans la même maçonnerie. Deux longues pièces de bois réunies au sommet et placées obliquement sont reliées à ce mât par d'autres cordages et d'autres madriers. Penchées sur le canal, elles doivent servir à soulever le mât destiné au navire ; ce mât est saisi par des grelins (petites cordes) dont l'autre extrémité vient s'enrouler à des cabestans placés aux pieds de la machine ; en faisant virer ces cabestans, les grelins se raccourcissent, le mât se soulève au-dessus du navire qui est venu se mettre au bord du canal ; il arrive enfin à se trouver placé verticalement au-dessus du vide ménagé pour le recevoir. On dirige le pied du mât dans ce vide appelé *étambrai* ; puis les cabestans dévient de manière à le laisser descendre doucement jusqu'à ce qu'il repose sur sa carlingue.

Les grands navires ont trois mâts verticaux mis en place par ce procédé : le mât de misaine à l'avant, le grand mât au milieu, le mât d'artimon à l'arrière. Chacun de ces bas mâts est surmonté de deux autres mâts : le mât de hune, puis le mât de perroquet. Chacun de ces mâts a une voilure qui lui est propre, ce qui fournit trois étages de voiles superposées.

La machine à mâter reproduite par notre gravure se trouve à Brest ; elle est placée au bas du vieux château, entre la chaîne et la grille du port ; elle a été réformée et réparée par Petit, dont Cambry a dit : *Petit, officier de port, était l'homme de cabinet le plus instruit, mais le plus inconstant. Entraîné par une imagination mobile, ardente, il commençait et n'achevait jamais. Il vécut pauvre, malheureux et desservi par le grand Corps, qui cependant avait recours à lui dans des occasions difficiles. Les nombreux manuscrits qu'il a laissés à l'Académie prouvent l'étendue, la variété de ses connaissances. Il avait entrepris un ouvrage sur toutes les parties de la marine ; on n'en a plus que des fragments. La mâturation est son ouvrage ; il se plaignait sans cesse et déclamaient contre Monsieur de Clugni qui, dans le travail de cette machine, changea son plan, nuisit au grand développement qu'il voulait lui donner. Petit voyait en homme et l'intendant en intendant.* » Le Magasin pittoresque, 1847.



LES « LOUPS » DE MER ou la longue histoire des navires ratés (Suite)

Loup : « TECHN. Erreur, oubli, malfaçon irréparable dans la confection d'un ouvrage. » Le Petit Larousse illustré, 2001

Les techniques de construction navale se sont lentement perfectionnées au fil des siècles. Elles nous ont donné des bateaux de plus en plus grands, de plus en plus « marins », de plus en plus sûrs. Elles ont aussi produit, parfois, des ratés spectaculaires, dont les historiens ne parlent qu'avec une pudeur gênée.

Nous continuons dans ce numéro une série d'articles relatifs à des « navires ratés » ou supposés tels.

Malchance répétée ou défaut de conception ? Les naufrages en série des « Marie-Louise » (1921-1922-1923)

Au début des années 1920, plusieurs naufrages de navires identiques agitent les milieux maritimes français et l'opinion publique. Les cargos de la série dite des « Marie-Louise » ont-ils une tare cachée ou sont-ils victimes d'un malheureux concours de circonstances ?

Le premier naufrage de la série est celui du *Député Raoul Briquet*, qui chavire et sombre le 2 novembre 1921 en mer du Nord. Quatre jours plus tard, c'est au tour du *Député Gaston Dumesnil* de subir le même sort. Quelques mois se passent puis, le 25 avril 1922, un troisième « Marie-Louise » sombre, le *Député Albert Taillandier*. Ce navire avait quitté Rotterdam pour Brest avec un chargement de 3 000 tonnes de charbon. Il est pris par la tempête au large d'Ouessant et chavire. Deux navires croisant dans les parages se portent à son secours, l'anglais *Eveleen* et le grec *Pelagia*. Malgré leurs efforts, ils ne peuvent sauver que treize des vingt-huit hommes d'équipage ; les quinze autres sont noyés. Ces accidents semblent dus à un défaut de stabilité des navires, qui sont sujets à la gîte et à un roulis excessif. Le *Taillandier*, en particulier, a quitté Rotterdam avec une légère inclinaison sur tribord. Celle-ci s'étant accentué dans la tempête, le commandant tente de la supprimer au moyen des ballasts ; c'est alors que le navire se couche de l'autre côté et ne peut se relever. Ceci est bien inquiétant, d'autant plus que la semaine même où coule le *Taillandier*, un quatrième « Marie-Louise » se trouve en détresse en Méditerranée ; il s'agit du *Préfet Collignon*, qui réussit par bonheur à s'en tirer.



Les cargos du type « Marie-Louise / Députés »

Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, M. Rio, met en place une commission d'enquête présidée par une sommité scientifique reconnue, M. Laubeuf. Cette commission rend ses conclusions un mois plus tard : les « Marie-Louise » sont des navires stables au vent arrière, mais ils perdent toute stabilité lorsqu'ils naviguent en travers des lames ou face aux lames. Par ailleurs, le remplissage des water-ballasts est délicat et déconseillé à la mer par gros temps. Quelques modifications doivent être apportées à la douzaine de « Marie-Louise » qui naviguent encore.

Tout le monde croit le problème réglé quand, le 30 août 1923, un nouveau drame survient, le naufrage du *Député Emile Driant* de la compagnie des Armateurs Français. L'accident entraîne la mort de dix-neuf marins dont le capitaine au long cours Danic, son commandant. Il n'y a que cinq survivants. Voici les faits.

Deux cargos de même type appareillent de Dunston le 28 août pour Rouen : le *Député Josselin de Rohan* et le *Député Emile Driant*. Les deux navires naviguent de conserve jusqu'au 29 et se perdent de vue. Le *Driant* se comporte bien, malgré le mauvais temps, et son capitaine est confiant. Vers 2 ou 3 h du matin, néanmoins, la tempête arrache les prélaris des cales 1 et 2 ainsi que quelques panneaux. Le navire embarque de l'eau dans ses cales et prend de la gîte. Toutes les tentatives pour annuler cette gîte restent sans effet. Le navire coule à 6 h 30. Les cinq rescapés, recueillis par le cargo *Folkestone*, sont débarqués à Boulogne le 31. Le remorqueur-sauveteur *La Morinie* est envoyé sur les lieux du naufrage pour tenter de trouver d'autres survivants, mais ses recherches sont vaines.

A la suite du naufrage du *Député Emile Driant*, une nouvelle commission d'enquête est constituée. Elle rend ses conclusions en novembre et attribue le naufrage à l'arrachement des prélaris et des panneaux de cales sous l'effet des paquets de mer. L'envahissement des cales par la mer a provoqué l'annulation de la stabilité transversale et finalement le chavirement. Elle indique que, si quelques circonstances déjà signalées par la commission Laubeuf ont pu accélérer le naufrage, l'arrachement des panneaux en est la cause première ; la plupart des navires, même de types différents, auraient ¹couru le même risque dans des conditions identiques.

Peut-être pas ! Car il ne faut pas se le cacher : les « Marie-Louise » avaient bel et bien un problème de stabilité et de water-ballasts. GL



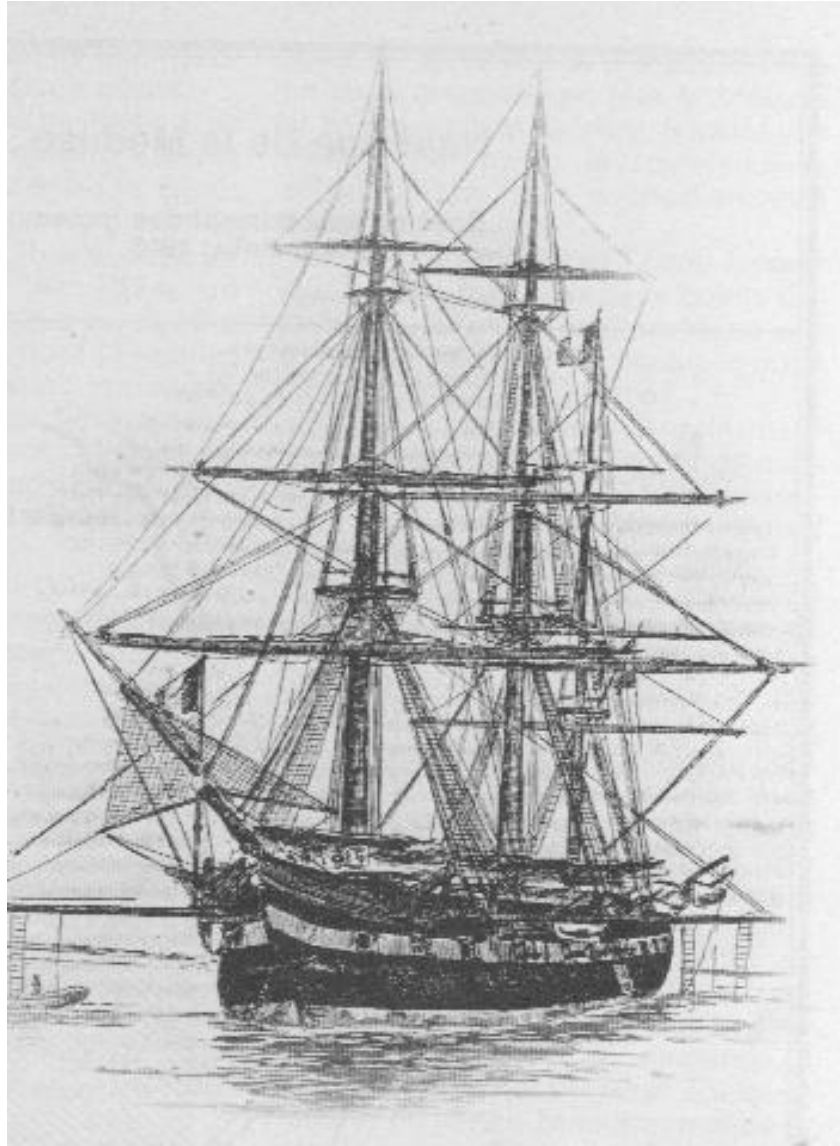
Fortune de mer

NAUFRAGE DE LA FRÉGATE FRANÇAISE LA MÉDUSE

(2 juillet 1816)

Par le traité de Paris, en 1814, l'Angleterre avait rétrocédé le Sénégal à la France, après une occupation de cinq années. Le gouvernement de Louis XVIII désigna le colonel Schmaltz comme « commandant » de la colonie, et mit une petite division navale à sa disposition pour rejoindre son poste. Cette division comprenait quatre navires : la frégate *la Méduse*, la corvette *l'Écho*, le brick *Argus* et la flûte *Loire*. Elle était sous les ordres du capitaine de frégate Duroy de Chaumareys, commandant de *la Méduse*, et transportait plus de 500 passagers : des fonctionnaires coloniaux chargés d'organiser la présence française et des fantassins destinés à remplacer les troupes britanniques d'occupation.

¹ Cet article est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'Océan fut leur tombe*. Marines Editions, Rennes, 2005.



La frégate *La Méduse*

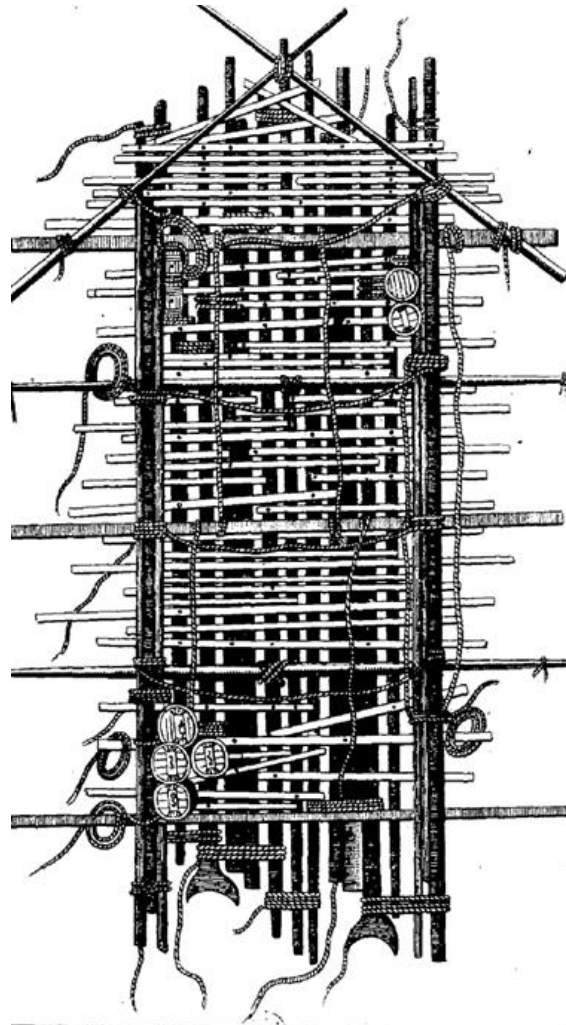
Pour bien comprendre la suite des événements, il faut s'attarder un instant sur la personnalité du commandant Chaumareys. Cet officier d'Ancien Régime avait émigré en 1790. Il était revenu en France un quart de siècle plus tard, après la chute de l'empereur, et avait été réintégré dans son corps d'origine, la marine. Il y revint avec des connaissances émoussées par le manque de pratique, et avec un état d'esprit « d'avant 89 » : deux raisons qui rendirent difficiles la réinsertion de ce « rentrant », c'est-à-dire de cet ancien émigré. Chaumareys, de surcroît, ne faisait preuve ni d'une intelligence remarquable, ni d'un caractère bien trempé.

La division Chaumareys appareilla de l'île d'Aix le 17 juin 1816 et atteignit la côte d'Afrique avec, pour seul événement important, la noyade accidentelle d'un mousse. *La Méduse* et *l'Écho* – qui étaient meilleurs marcheurs – avaient laissé derrière eux les deux autres navires et longé la côte jusqu'au cap Blanc. Arrivés là, ils devaient redoubler de vigilance pour éviter le redoutable banc d'Arguin, dont la localisation sur les cartes demeurait imprécise. *L'Écho*, dont le commandant, Vénancourt, était bon marin, parvient sans peine à éviter l'obstacle. *La Méduse* s'y précipita, le 2 juillet, à la suite d'une succession d'erreurs de navigation.

Pendant trois jours, Chaumareys essaya de déséchouer sa frégate ; tous les espoirs d'y parvenir se dissipèrent durant la nuit du 4 au 5 juillet, lorsque le navire, poussé par une lame,

fit définitivement son trou dans le sable. Il fallut alors songer à évacuer l'épave. Quatre cents personnes s'y trouvaient : marins, fonctionnaires et soldats, parfois avec leurs familles.

Six embarcations étaient disponibles, ce qui s'avérait largement insuffisant pour embarquer tout le monde. Chaumareys fit donc construire un grand radeau de 20 mètres sur 7, dans l'intention première d'y embarquer des vivres et du matériel. Le 5 juillet, à 7 heures du matin, on procéda à l'évacuation. Plus de deux cent trente personnes se répartirent dans les six embarcations ; cent quarante-sept autres embarquèrent sur le radeau ; dix-sept refusèrent de quitter l'épave. Des vivres furent chargés sur les différents esquifs, mais leur répartition se fit sans grande réflexion.

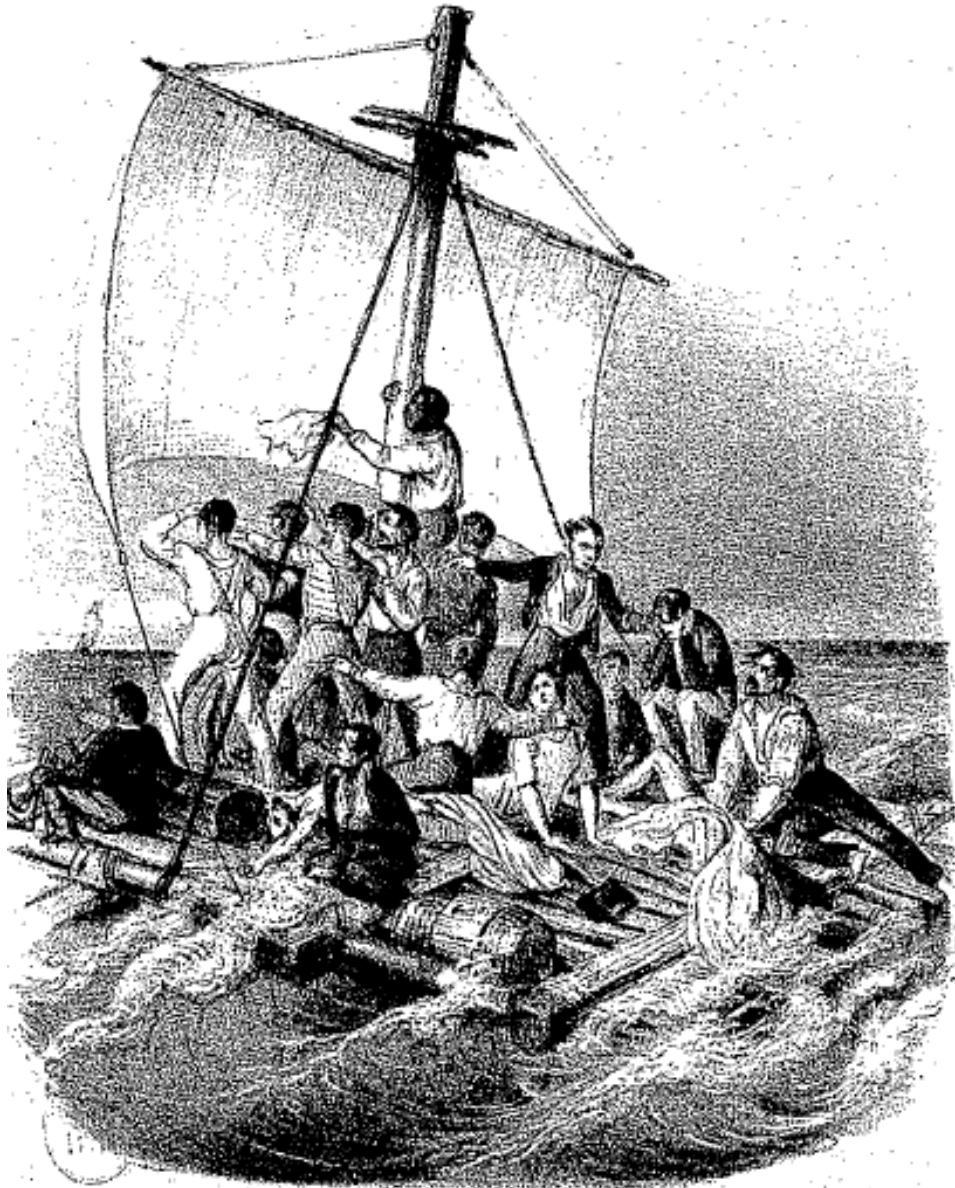


Un grand radeau de 20 mètres sur 7

Dans un premier temps, les canots et le radeau s'amarrèrent les uns aux autres et formèrent un train de bateaux que les rameurs tentèrent d'emmener vers la côte africaine. En fait, le radeau dériva beaucoup et fit dériver tout le cortège. Bientôt, dans des conditions assez obscures, les amarres furent larguées et chacun vogua vers son destin.

Les canots où se trouvaient Chaumareys et Schmalz atteignirent Saint-Louis sans trop de problèmes, quatre jours plus tard, et y trouvèrent *l'Écho* et *l'Argus*. Les autres embarcations touchèrent la côte dans la zone désertique de la Mauritanie, et leurs occupants eurent à lutter contre la chaleur, la faim, la soif, la fatigue et la perfidie des « Maures ». Malgré ces difficultés et quelques pertes humaines, les « naufragés du désert » s'en tirèrent plutôt bien et finirent, eux aussi, par atteindre Saint-Louis.

Plus dramatique fut l'errance du radeau. Ses cent cinquante occupants épuisèrent vite la maigre réserve de biscuits dont ils disposaient. La faim, le soleil, l'alcool les conduisirent à des comportements désespérés : meurtres, actes de mutinerie, de cannibalisme, etc. Quand *l'Argus* découvrit le radeau, deux semaines plus tard, il ne restait plus que quelques survivants à bord. Quinze sur cent cinquante ! Quinze survivants dont cinq moururent peu après leur sauvetage.



**Le radeau de la *Méduse* :
deux semaines dramatiques d'errance**

Quant aux hommes restés à bord de *la Méduse*, Trois seulement survécurent. Le bilan total de la catastrophe fut donc de l'ordre de cent soixante victimes.

Chamareys revint en France quelques mois plus tard à bord de *la Loire*. Il était complètement inconscient de sa culpabilité. Les charges qui pesaient sur lui, cependant, pouvaient lui valoir la peine de mort. Le conseil de guerre fut indulgent et ne le condamna qu'à trois ans de prison. Lorsqu'il sortit du fort de Ham et revint vivre dans ses terres de Haute-

Vienne, il finit par réaliser la gravité de sa faute et par endurer un véritable calvaire jusqu'à son dernier jour.

Un mot, pour finir, de la célèbre toile de Géricault, *Le radeau de la Méduse*. À la mort du peintre, des amis de Chaumareys se cotisèrent pour la racheter et la détruire, afin d'éliminer les derniers souvenirs du naufrage. L'État dut faire jouer son droit de préemption pour que le tableau soit sauvé. GL



AUJOURD'HUI... ET HIER

Ce mois-ci



Le Grande America

Mardi 12 mars 2019 – Le porte-conteneurs italien Grande America brûle et coule dans le golfe de Gascogne – Le grand navire de 214 mètres était, depuis dimanche, la proie d'un violent incendie. Ce sinistre ayant entraîné une gîte importante, par mer forte, le navire a fini par sombrer à environ 300 km au large des côtes de France. L'équipage est sauf.

Il y a 30 ans

Mercredi 24 mars 1989 – Echouage du pétrolier américain Exxon Valdez sur les côtes de l'Alaska – Cet accident provoque une marée noire catastrophique, entraînant une prise de conscience sur les dangers du transport pétrolier et un durcissement de la réglementation internationale.



L'Exxon Valdez

Il y a 160 ans



Les travaux du canal de Suez

Mars 1859 – Début des travaux de percement du canal de Suez – Ayant obtenu du vice-roi d'Egypte la concession de la zone prévue pour le percement du canal, Ferdinand de Lesseps fonde, en 1855, la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, qui dirigera les travaux de 1859 à 1869.

Il y a une vingtaine de siècles

Le 5 mars était, dans l'Antiquité romaine, la fête de « l'ouverture de la mer » – En Méditerranée, à cette époque, la navigation était interrompue durant l'hiver : elle reprenait officiellement le 5 mars, et cette journée de fête était consacrée à la déesse Isis. Les populations portuaires défilaient en procession dans les rues et allaient porter à la mer une barque symbolique, le « bateau d'Isis », *Navigium Isidis*¹.



La déesse Isis



COURRIER DES LECTEURS

● Notre ami lecteur Nicolas Lauras m'a communiqué une nouvelle affligeante, que j'ai tenu à vous retransmettre. Nous appartenons, lui et moi, à l'association *La Méridienne*, qui regroupe quelques passionnés d'astronomie, de navigation astronomique et de patrimoine scientifique spécifique à ce domaine. L'un des membres éminents de cette association – Olivier Sauzereau – s'apprêtait depuis des mois à effectuer une expédition en Amérique du Sud (Argentine, Chili) pour y observer l'éclipse totale de soleil du 2 juillet prochain. C'était un projet assez grandiose, dans lequel il avait impliqué les enfants des écoles de sa région. Pour les besoins de cette expédition, il avait fait aménager une *Land Rover*, afin de parcourir les régions concernées. Tout vient de s'écrouler : la *Land Rover* se trouvait à bord du *Grande America*, qui a sombré ce mois-ci dans le golfe de Gascogne. Je ne sais pas si Olivier Sauzereau connaît SILLAGES... qu'il sache, en tout cas, que nous lui disons notre amitié. GL



PHILATÉLIE – VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE

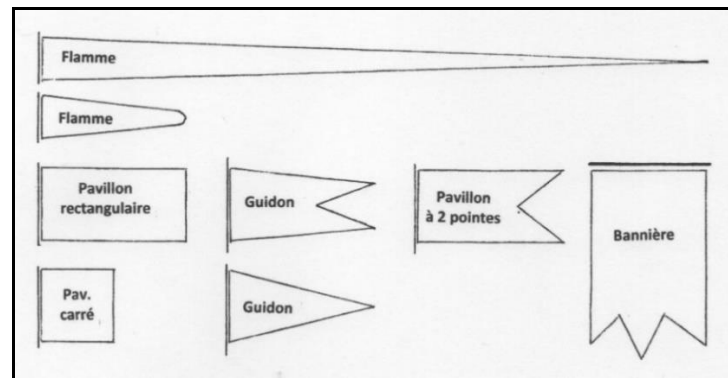
Un petit mot d'introduction concernant les deux nouveautés de ce mois-ci, la vexillologie maritime et la sigillographie maritime.

Introduction à la vexillologie maritime

La « vexillologie », dit le *Petit Larousse*, est l'étude des drapeaux, des pavillons nationaux et régionaux. Le mot vient du latin *vexillum*, qui désignait une sorte de bannière utilisée durant l'Antiquité romaine. Cette science a de nombreuses ramifications : l'histoire des couleurs nationales, celle des étendards des armées, celle des pavillons spécifiques à la marine, etc. Il va sans dire que, dans SILLAGES, nous nous intéresserons surtout à cette dernière catégorie d'emblèmes.

¹ Guy Le Moing a consacré à cette fête du 5 mars un article dans la revue *La Gazette des Pontons*, revue dont nous reparlerons bientôt. (*Gazette des Pontons* N°80 – Mars-avril 2017).

L'utilisation de pièces d'étoffe portant des couleurs ou des signes distinctifs permet depuis très longtemps aux gens de mer de communiquer certaines informations relatives à leur navire. Le pavillon sert d'abord à faire connaître la nationalité du bâtiment, éventuellement le nom de son propriétaire et son activité. Un pavillon permet également d'échanger des messages simples et convenus d'avance, voire d'exprimer des sentiments : le deuil (pavillon en berne), la joie (grand pavois). Les marins ont donné à ces draperies des appellations diverses en fonction de leur forme, appellations qui ont souvent évolué au fil des siècles. La figure ci-dessous illustre les principaux termes employés actuellement.



Formes des pavillons

Le pavillon et l'identité du navire – Depuis la fin du Moyen Âge, chaque navire porte un « pavillon national » répondant à un besoin d'identification. Ce pavillon n'a jamais constitué une garantie absolue car, en cas de conflit, des combattants peu scrupuleux ont toujours arboré de faux pavillons pour endormir la méfiance de leur proie. La réglementation relative au pavillon national est variable selon les pays ; elle a beaucoup évolué au fil des époques.

Tout navire doit avoir un pavillon national et un seul (la double nationalité n'existe pas pour les navires). Le propriétaire d'un navire peut le faire immatriculer dans un pays de son choix. La nation qui autorise un navire à arborer son pavillon lui impose des obligations fiscales, sociales, techniques, sécuritaires, plus ou moins contraignantes selon les pays. La recherche permanente de la rentabilité pousse de nombreux armateurs à se tourner vers des nations peu exigeantes en matière de réglementation. On donne le nom de « pavillons de complaisance » à des pays qui se sont fait une spécialité d'immatriculer les navires d'armateurs étrangers, dans des conditions financières et réglementaires généralement attrayantes. Outre son pavillon national, un navire peut arborer le pavillon de son propriétaire. C'est le cas des navires marchands portant les couleurs de leur compagnie, ou bien des navires de plaisance, celles de leur club. C'était le cas également, du temps de la flibuste, lorsque les pirates arboraient un *jolly roger* qui les identifiait. Il faut ajouter que le pavillon est également un instrument de l'étiquette navale : il permet de saluer un autre bâtiment ou de répondre à son salut, selon une procédure clairement définie par l'usage.

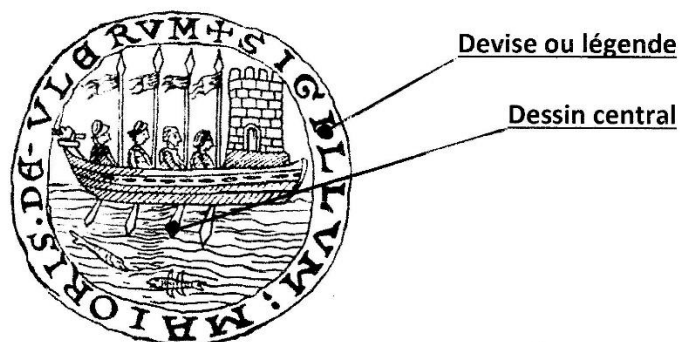
Les pavillons et la communication – Avant l'invention de la radio, communiquer entre navires, ou entre terre et navires, n'était pas chose aisée. La portée de la voix humaine est trop réduite pour permettre des communications orales lointaines, même avec l'aide de porte-voix. Le pavillon, par contre, se voit de loin. Il permet, en jouant sur ses couleurs, sur ses dessins et sur ses formes, de constituer des messages plus ou moins complexes. Au Moyen Âge, déjà, des pavillons étaient utilisés pour communiquer, ainsi que le montre l'ordonnance ci-dessous, datant de 1339 :

« [...] Instructions pour le jour – ... Il est ordonné que chaque nef ne portera qu'une bannière, et que le vice-amiral en portera deux pour reconnaissance. Et quiconque aperçoit une nef suspecte doit hisser une bannière avec la sienne. Et si le vice-amiral aperçoit le premier, il hissera une bannière avec les deux siennes, et chacun doit se diriger vers celui qui hissera le premier la seconde bannière. Et à chaque fois que le vice-amiral hissera l'étendard en une gourdine [cordage], chacun doit s'approcher de la nef du vice-amiral pour prendre conseil... »¹

Introduction à la sigillographie maritime

Nos ancêtres du Moyen Âge ne connaissent pas le tampon encre qui nous utilisons aujourd'hui pour authentifier un écrit. Ils emploient un procédé assez voisin : une matrice métallique gravée, avec laquelle ils marquent une matière malléable appliquée sur le document, généralement de la cire chaude.

Au Moyen Âge, l'État, les grands personnages (nobles et ecclésiastiques) ainsi que les villes ont leurs sceaux, destinés à authentifier les documents qu'ils émettent. Les sceaux sont généralement de forme circulaire, mais on rencontre plus rarement des formes différentes : ovales, losanges ou autres. La gravure de la matrice est faite « en creux » de manière à ce que le motif apparaisse « en relief » sur la matière malléable. Ce motif comporte généralement une légende ou devise gravée circulairement sur le pourtour de la matrice, et un dessin central représentant le personnage ou symbolisant l'organisme propriétaire du sceau.



Lorsque le motif central est un personnage, il peut être de trois types : « en majesté » (personnage assis), « en pied » (personnage debout) ou « équestre » (personnage à cheval). On parle de « sceau armorié » lorsque le motif central représente des armoiries.

Nous nous intéresserons uniquement aux sceaux des villes portuaires, dont le motif central est un bateau. Nous découvrirons la finesse avec laquelle les graveurs du Moyen Âge représentaient les bateaux de leur époque, malgré l'exiguïté de la surface disponible et sa forme circulaire contraignante. Grâce à cette précision, l'étude des sceaux maritimes du Moyen Âge est riche en enseignements sur l'évolution des navires : forme générale de la coque, gouverne latérale ou gouvernail d'étambot, nature des accessoires, du grément, de la voilure, attitude des membres d'équipage, etc.

¹ Ce texte est issu d'un manuscrit français conservé à la *Cotton Library* (section *Claudius E VIII*), dont on ignore l'auteur. Le texte original peut être consulté en annexe de l'ouvrage suivant : *The Black Book of the Admiralty, with an appendix*, publié par Sir Travers Twiss, Londres, 1871.

GRANDE-BRETAGNE

Pavillon national des navires britanniques (*British ensign*)

La tradition maritime britannique donne le nom d'*ensign* (« enseigne ») au pavillon national arboré par les navires britanniques, aussi bien militaires que civils. Le *British ensign* est différent du drapeau national, *Union flag* ou *Union jack* : le symbole national n'occupe que le quart de la surface, le reste étant d'une couleur unie (blanche, rouge ou bleue, selon les cas).



La règle actuelle (depuis 1864)

La règle actuellement en vigueur est la suivante :

- 1- L'enseigne blanche est réservée aux navires de la Royal Navy ; elle incorpore la croix de saint Georges, symbole traditionnel de l'Angleterre.
- 2- L'enseigne rouge est réservée aux navires marchands et aux bâtiments civils en général. Dans certains cas, une marque distinctive peut être ajoutée dans la zone rouge pour désigner certains organismes ou clubs privés.
- 2- L'enseigne bleue est arborée par des navires commandés par des officiers de réserve de la Royal Navy, ainsi que par certains yacht clubs. Dans certains cas, une marque distinctive peut être ajoutée dans la zone bleue pour désigner certains organismes particuliers.

D'une manière générale, l'*Union flag* ou *Union jack* n'est pas utilisé dans la marine. Il n'est arboré sur les navires de guerre que dans certains cas particuliers (navire à quai ou au mouillage, le roi ou un amiral de la Flotte à bord, pendant une cour martiale, etc.). L'utilisation de l'*Union jack* sur un navire marchand est illégale, depuis que Charles 1^{er} l'a interdite au xvii^e siècle. À cette époque, en effet, de nombreux navires marchands arboraient le pavillon national pour se faire passer pour des navires du roi et éviter de payer des taxes portuaires.



L'Union flag ou Union jack

La règle ancienne (avant 1864)

En 1652, l'amiral Robert Blake réforma la marine britannique et la subdivisa en trois escadres. Chacune d'elles reçut le nom d'une des trois couleurs composant l'*Union jack*, le blanc, le rouge et le bleu. L'escadre blanche était affectée aux mers voisines des îles Britanniques et de la France, ainsi qu'à la Méditerranée. L'escadre rouge patrouillait dans l'Atlantique Nord et les Caraïbes. L'escadre bleue, dans l'Atlantique Sud, l'océan Indien et le Pacifique. Les trois enseignes de couleur servaient alors à identifier ces trois escadres, jusqu'à ce que la loi de 1864 en modifie l'utilisation.



L'enseigne rouge

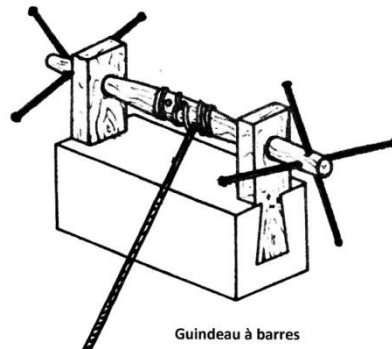
Le sceau

Datation – Le sceau de Winchelsea date de la fin du XIII^e siècle, sans doute du début du règne d'Edward I^{er} (1272-1307).

Description – Les châteaux avant et arrière ont une riche décoration, d'inspiration gothique. Le navire quitte visiblement son mouillage, car quatre marins sont occupés à remonter l'ancre, dont on aperçoit le câble qui plonge dans la mer à l'extrême avant. Il est intéressant d'observer la manière dont ils procèdent. Les deux hommes placés à l'avant tirent sur le câble à la force des bras ; les deux autres, à l'arrière du mât, manipulent d'étranges barres. On ne voit pas l'appareil qu'ils utilisent, car il est caché derrière le bordage ; on ne distingue que les barres qu'ils tiennent à la main. Il ne peut s'agir, en la circonstance, que d'un « guindeau à barres », c'est-à-dire d'un treuil à axe horizontal, que l'on fait tourner au moyen de longues barres de fer, et qui exerce la force nécessaire pour remonter l'ancre.



Détail du sceau de Winchelsea



Guindeau à barres

Sous le château arrière est assis un personnage important, le patron peut-être, qui manie la gouverne latérale. Au-dessus de lui, sur la plate-forme du château, deux « trompettes » soufflent dans leurs instruments pour signaler la manœuvre aux autres usagers du port. Un matelot grimpe dans la mâture pour aller libérer la voile.

Légende – *SIGILLUM BARONUM DOMINI REGIS ANGLIE DE WINCHELLESE* (« Sceau des barons de notre seigneur le roi d'Angleterre de Winchelsea »).

Symboles divers – Les armes royales d'Angleterre figurent sur un blason à l'avant du mât : trois lions d'or à la langue et aux griffes bleues.



AURORA AUSTRALIS (Australie, 2018)

Timbres émis par la poste australienne en 2018, pour commémorer le trentième anniversaire du brise-glace *Aurora Australis*.



Les timbres

Le 25 septembre 2018, le territoire antarctique australien a émis une série de quatre timbres et un feuillet dédiés au navire polaire RSV *Aurora Australis**. Deux de ces timbres ont une valeur faciale de 1 \$; les deux autres de 2 \$. Ils ont été conçus par Stacey Zass, à partir de photos aériennes de Dough Thost et de Sandra Zicus. Les quatre timbres représentent le navire dans des situations différentes :

- Vue générale du navire (1\$)
- Le navire et les pingouins de Terre Adélie (1\$)
- Le navire en haute mer (2\$)
- Vue aérienne du navire (2\$).

* Le préfixe RSV désigne les « navires de recherche »



Le navire

L'*Aurora Australis* est un brise-glace de la compagnie P&O Australia, affrété par l'AAD (Australia Antarctic Division). Lancé en 1989, il est entré en service l'année suivante. C'est un navire très sophistiqué, conçu pour accomplir des expéditions scientifiques et des missions d'approvisionnement. Il possède des technologies de pointe en matière de navigation et de manœuvre. Ses principales caractéristiques sont :

Longueur hors-tout : 95 m
Largeur : 20 m
Tirant d'eau : 7,80 m
Déplacement : 8 1588 tonnes
Puissance : 4 500 kW
Vitesse : 16,8 nds (13 nds en croisière)
Equipage : 24 hommes

Le navire possède six ponts et une plate-forme d'hélicoptère. Sa capacité d'accueil est de 116 personnes. Un médecin se trouve à bord et dispose d'une salle d'opération.

L'*Aurora Australis* célèbre en 2019 ses trente ans d'existence ; il est en fin de carrière. Le 24 février 2016, il s'est échoué dans le port d'Horseshoe sous l'effet du blizzard et a subi des dégâts.



NOS LECTEURS ONT DU TALENT

Jean-Claude Le Goff présente son site internet consacré à l'histoire de la voile

Jean-Claude Le Goff est un fidèle lecteur de SILLAGES depuis les premiers numéros de cette publication. Du talent ? Il n'en manque pas ! Du savoir, non plus. Il a entrepris de créer un site internet consacré à l'histoire de la voile, depuis les temps préhistoriques jusqu'à nos jours.

Cette longue histoire est jalonnée d'inventions et de bouleversements qui ont fait évoluer, au fil des siècles, les aspects sociétaux, économiques et techniques de la propulsion vélique. Ceci conduit Jean-Claude à distinguer dix grandes époques depuis la préhistoire, et chacune d'elles est plus courte que la précédente en raison de l'accélération permanente de l'histoire. Ces dix époques constituent le squelette sur lequel est organisé le site, le « menu » d'accès aux informations.

MENU	
1- Des embarcations qui ont plus de 100 000 ans	Environ de -100 000 à -10 000
2- L'invention de la navigation à voile	Environ de -10 000 à -3500
3- Une embarcation poussée par le vent : 40 siècles de lents progrès	De -3500 à 500
4. Des navigations nouvelles dans des espaces éclatés	De 500 à 1300
5. Au XV ^e siècle, la voile fait basculer l'histoire du monde	De 1300 à 1650
6. La multiplication des voiles et la fixation de l'image du monde	De 1650 à 1850
7. La voile, concurrente puis appoint modeste du moteur	De 1850 à 1950
8. La voile crée sa propre raison d'être : la plaisance	De 1950 à 2000
9. La voile plus rapide que le vent dans un environnement qui n'est plus immuable	Vers 2000
10. La voile dans le monde en tourmente du XXI ^e siècle	Après 2000

L'accès aux informations détaillées est agréablement organisé par niveaux : un niveau général pour l'ensemble du sujet, un niveau de présentation détaillée de chacune des dix époques, un niveau d'informations complémentaires permettant une connaissance approfondie de certains sujets. La « navigation » dans cet océan de données se fait d'une façon très simple : le soin apporté à la présentation et à la convivialité du site est à la hauteur de sa richesse informationnelle.

A mon humble avis, un site exceptionnel ! Je laisse la parole à Jean-Claude Le Goff pour vous en dire un peu plus. GL

JEAN-CLAUDE LE GOFF PRÉSENTE SON SITE : « CIVILISATIONS ET NAVIGATIONS »

UN NOUVEAU SITE D'HISTOIRE MARITIME

www.civnav.com

par Jean-Claude Le Goff

Passionné d'histoire et de navigation, j'ai beaucoup navigué en Manche, en Atlantique et en Méditerranée. Chaque escale m'a conduit à m'interroger sur les millénaires d'histoire qui s'y sont déroulés et sur le tumulte qui a si fréquemment, au cours des siècles, agité ces mers qui semblent immuables. Et ce tumulte, guerrier, commercial ou résultat de la volonté de s'enrichir, de connaître ou seulement d'aller plus loin, a souvent bouleversé l'existence des terres même les plus lointaine et changé le cours des civilisations. Cette interrogation, sans doute, est à l'origine de ce site.

Un travail de passion et de documentation

C'est d'abord la Méditerranée, berceau de tant de civilisations, qui m'a conduit à regarder, sous le prisme de la navigation à voile, cette histoire qui m'avait tant passionné dès mes études secondaires. Et cette histoire se révélait différente de celle, souvent très terrestre et nationale, dont j'étais imprégné. Sous l'Empire romain le maintien de la *Pax Romana* dépendait sans doute autant de l'approvisionnement de Rome par les bateaux à voiles que des légions romaines. Au XV^e siècle, les combats terrestres des pays européens ne me paraissaient pas avoir plus d'importance que l'évolution des flottes chinoises dont la destruction laissait l'Europe libre de dominer le monde. Et antérieurement ? Tout commence peut-être en Égypte, mais la navigation à voile existait avant l'invention de l'écriture et permettait depuis longtemps des relations humaines et des peuplements nouveaux, que des chercheurs étudient avec des précisions de plus en plus grandes.

Il s'agissait pour moi moins de soutenir une thèse ou de faire œuvre d'historien que de comprendre, à partir d'une multitude d'excellents documents disponibles, pas nécessairement relatifs à la navigation, le temps long de cette navigation à voile. Ce temps long était évidemment découpé en périodes, très différentes les unes des autres et de plus en plus courtes. L'accélération de l'histoire semblait alors une évidence reflétée également par de nombreux autres domaines que celui de la navigation. Et l'accélération pose le problème de l'avenir pour une terre dont ne savons que récemment qu'elle est bleue, l'océan Pacifique couvrant une superficie plus importante que toutes les terres émergées.

Après une mise en forme plutôt littéraire de l'ensemble, j'ai pensé que la structuration sous forme de site était préférable car elle permettait mieux qu'un ouvrage de prendre en compte différents niveaux d'approfondissement : une présentation générale courte puis des développements et des compléments. Elle permettait aussi, étant donné la période très étendue prise en compte d'intégrer de nouvelles recherches, de corriger, d'ouvrir de nouvelles perspectives. N'ayant pas de compétence pour réaliser un site, j'ai fait appel à un ami, Jean-Michel Picard, qui a réalisé une présentation que je pense claire, simple et ouverte.

Je termine en demandant l'indulgence de lecteurs aussi avertis que ceux de Sillages car il était sans doute prétentieux, même avec un domaine limité, de s'intéresser à une aussi longue période. Je suis bien sûr ouvert à toutes les observations ou multiples compléments qui pourraient être apportés.

Thème du site

Le site s'interroge sur l'histoire de la navigation à voile depuis l'origine et jusqu'aux voiliers-drones actuels. Il constate que dans un environnement largement immuable – le ciel et les astres, la mer et les vagues, les courants et les vents que rencontrent maintenant ceux qui vont en mer, ne semblent pas différents de ceux que rencontraient les premiers navigateurs – la navigation à voile a connu de nombreux bouleversements. Séparés par des périodes de plus en plus courtes, ces bouleversements ont marqué le cours des civilisations.

En résumé : ***acteur essentiel de l'histoire de l'humanité, la navigation à voile reflète l'accélération de cette histoire.***

Présentation du site

Cette histoire longue de la navigation à voile est divisée en dix périodes :

1 - Des embarcations qui ont plus de 100 000 ans :	
<i>Environ de –100 000 à –10 000 :</i>	<i>environ 1000 siècles</i>
2 - L'invention de la navigation à voile :	
<i>Environ de –10 000 à –3500 :</i>	<i>moins de 100 siècles</i>
3 - Une embarcation poussée par le vent : 40 siècles de lents progrès :	
<i>De –3500 à 500 :</i>	<i>40 siècles</i>
4 - Des navigations nouvelles dans des espaces éclatés :	
<i>De 500 à 1300 :</i>	<i>8 siècles</i>
5 - Au XV ^e siècle, la voile fait basculer l'histoire du monde :	
<i>De 1300 à 1650 :</i>	<i>4 siècles</i>
6 - La multiplication des voiles et la fixation de l'image du monde :	
<i>De 1650 à 1850 :</i>	<i>2 siècles</i>
7 - La voile, concurrente puis appoint modeste du moteur :	
<i>De 1850 à 1950 :</i>	<i>1 siècle</i>
8 - La voile crée sa propre raison d'être : la plaisance :	
<i>De 1950 à 2000 :</i>	<i>un demi-siècle</i>
9 - La voile plus rapide que le vent dans un environnement qui n'est plus immuable :	
<i>Vers 2000 :</i>	<i>quelques dizaines d'années</i>
10- La voile dans le monde en tourmente du XXI ^e siècle :	
<i>Après 2000 :</i>	<i>l'histoire ne peut s'arrêter, mais peut-elle poursuivre son accélération ?</i>

Chaque période se décline en trois niveaux :

- Une **présentation générale**, qui souligne les caractères spécifiques de la période et déroule le fil conducteur qui lie ces dix périodes.
- Un **développement** en quelques pages de chacune des périodes.
- Des **compléments** propres à chaque période, qui approfondissent des points particuliers, affichent des indications sur la bibliographie et les crédits photographiques de la partie concernée.

La structure en trois niveaux permet d'intégrer des compléments à certaines périodes, alors que d'autres, aussi intéressantes, sont moins développées. Le site se veut ouvert et laisse à chacun la possibilité d'apporter des compléments ou des observations.

Résumé

Attestée par des représentations, l'existence de la navigation à voile est certaine environ 4000 ans av. J.-C. Mais une existence bien antérieure à l'invention de l'écriture est probable. Ces nombreux millénaires de balbutiements ne seront peut-être jamais précisés, et on ne peut que retenir le IV^e millénaire avant J.-C. pour dater l'« invention » du bateau à voile, en tant qu'outil disponible et peu à peu perfectionné.

Pendant une quarantaine de siècles les voiles carrées de bateaux poussés par le vent parcourent les mers et permettent de développer les relations, commerciales ou guerrières, entre les différentes civilisations. Peu à peu, et durant huit siècles, des navigations nouvelles apparaissent, en Europe du Nord, en Chine, dans l'océan Indien, dans des espaces souvent très cloisonnés. Les navigations polynésiennes, apparues antérieurement, se développent également dans un espace limité, même si ces limites sont celles du Pacifique, océan à lui seul aussi étendu que toutes les terres émergées.

A la Renaissance, une nouvelle conception du monde donne naissance à des cartes marines qui ne relèvent plus de la théologie et représentent mieux le tracé des côtes ; les navires réussissent, grâce aux progrès techniques, à s'approcher de la direction d'un vent contraire. Il devient possible d'aller en Amérique, et surtout d'en revenir. Au moment où la Chine renonce à ses magnifiques flottes et se replie sur elle-même, les voiliers des pays européens imposent sur les mers et les continents la domination de l'Europe. En quatre siècles, la voile bouleverse l'histoire du monde.

Bientôt les voiles se multiplient et les grands voiliers portent durant deux siècles la voile à son apogée. Ils achèvent la découverte des espaces terrestres, leur apportent parfois un nouveau peuplement. Après avoir fait basculer l'histoire du monde, la voile fixe une nouvelle image du monde.

La période de gloire est courte : la suprématie des grands voiliers est mise en cause dès le milieu du XIX^e siècle au profit des navires à moteur. Durant un siècle, la voile est confinée au trafic côtier ou reléguée à être un appoint modeste du bateau à moteur. La voile est-elle condamnée à disparaître, laissant dans l'imaginaire collectif le souvenir des grands voiliers et de la caravelle de Colomb ?

La période durant laquelle la voile disparaît des océans est encore plus courte que sa période d'apogée. Dès le début du XX^e siècle, et en quelques dizaines d'années, la voile développe sa propre raison d'être : faire de la voile. La plaisance se développe et à la fin du XX^e siècle il n'y aura jamais eu autant de voiles sur les mers. La plaisance et la compétition marquent-elles l'avènement d'une prochaine « civilisation des loisirs » ?

Face à la détérioration d'un environnement qui ne peut plus être qualifié d'immuable, l'intérêt pour la voile développe la recherche. Des cargos à voile commencent à naviguer. Des voiliers-drones cherchent à lutter contre la pollution et étudient cette mer dont dépend notre avenir. Depuis quelques années, aller plus vite que le vent n'est plus une prouesse pour certains bateaux à voile qui atteignent deux ou trois fois la vitesse d'un vent qui ne se contente

plus de les pousser. Bientôt, ce bateau plus rapide que le vent pourra se passer de marins embarqués.

Et pour l'avenir ? Dans une histoire qui s'accélère, des bouleversements futurs sont certains même s'ils sont difficiles à prévoir. Mais pourquoi l'histoire de la voile s'arrêterait-elle sur une Terre dont plus des deux tiers de la superficie sont de l'eau ?



Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :
Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, La Méridienne, etc.

Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :
www.academie-arts-sciences-mer.com (Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d'accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME)
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisonecrivainsdelamer.fr (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr