

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 14

Août-septembre 2019

SOMMAIRE

• BONJOUR	1
• ENIGMES DE LA MER – Les monstres marins existent-ils ?	1
• UNE OPERATION NAVALE EN 1501 – La croisade de Mytilène	7
• QUINZE ANS DEJA – Qui a coulé le chalutier <i>Bugaled Breizh</i> en 2004 ?	15
• IL Y A 80 ANS – Les débuts de la Seconde Guerre mondiale sur mer	18
• RUBRIQUES -- Anniversaires – Vieux papiers – Philatélie – Vexillologie – Sigillographie – Objets de marine – Traditions & superstitions – Mots de la mer – La vie à bord – Santé navale – Littérature & cinéma – Environnement – Associations – Actualité – Insolite ! – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....	22

BONJOUR

L'été touche à sa fin, et je reviens vers vous avec un nouveau *Sillages*. J'en ai légèrement modifié l'organisation, en séparant clairement les articles généraux et les « rubriques » répétitives que l'on retrouve chaque mois. Parmi ces dernières, il en est une que je voudrais voir grossir : le « courrier des lecteurs » ! Au risque de me répéter, je vous le redis : n'hésitez pas à écrire, tout l'intérêt de *Sillages* est entre vos mains !

Dans cette attente, je vous souhaite une bonne rentrée et une bonne lecture !

Les énigmes de la mer

LES MONSTRES MARINS EXISTENT-ILS ?

Les monstres existent dans toutes les traditions. Ils ont toujours été indispensables pour que les dieux et les héros puissent montrer leur supériorité et impressionner le commun des mortels. On en trouve dans la mythologie gréco-romaine, dans les Écritures saintes, dans les traditions nordiques ou extrême-orientales. Ils habitent généralement des lieux inaccessibles aux hommes ordinaires : le ciel, les marécages, le fond des lacs, des fleuves ou des mers.

Ces derniers – les monstres marins – forment une famille à part dans ce bestiaire terrifiant. Les profondeurs de l'océan ont longtemps été mal connues, et l'on sait aujourd'hui qu'elles sont effectivement peuplées de créatures monstrueuses. Il en résulte que de nombreux marins affirment avoir vu des monstres, et que leurs témoignages sont généralement crédibles. Entre la fiction et la réalité, la limite est souvent imprécise.

*

Visitons rapidement ce musée des horreurs sous-marines.

De l'Antiquité grecque, nous retiendrons d'abord la cruelle Scylla, qui montait la garde sur le bord d'un détroit (détroit de Messine ?) face à un autre monstre, Charybde, qui terrorisait l'autre bord. Scylla avait été très belle dans sa jeunesse, ce qui avait provoqué la jalousie de la magicienne Circé. Celle-ci l'avait alors transformée en un poulpe géant, dont les dix tentacules se réduisaient à d'horribles moignons, et dont les six têtes dévorantes, à trois rangées de dents, lui permettaient de manger les marins. On la surnommait « l'aboyeuse » car elle avait la voix d'un chien.

Les sirènes étaient moins repoussantes et avaient une plus belle voix, mais elles étaient tout aussi dangereuses. Leur chant était si envoûtant qu'il attirait irrésistiblement les marins vers une mort certaine. Celles qui tourmentèrent Ulysse étaient des femmes-oiseaux. Les femmes-poissons n'apparurent que plus tard. Il existait aussi des hommes-poissons, les Tritons.

On donnait le nom de Gorgones à trois femmes monstrueuses, engendrées par les divinités marines. Leurs cheveux étaient remplacés par des serpents. La plus effrayante des trois s'appelait Méduse ; ses yeux lançaient des éclairs qui transformaient en pierre ceux qui se trouvaient devant¹.



Sirène et triton

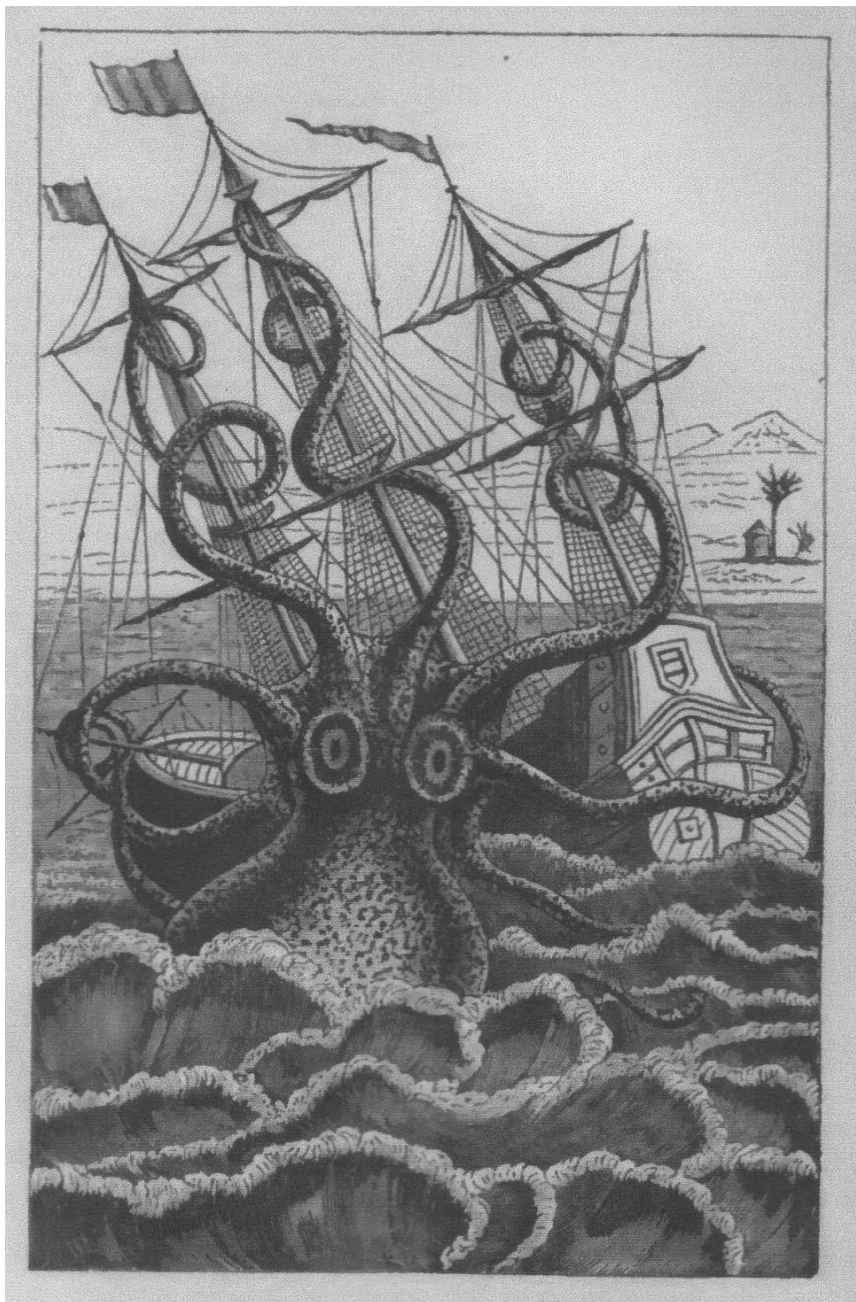
La Bible possédait ses propres monstres marins. Le plus célèbre était le Léviathan, cité dans plusieurs livres de l'Ancien Testament². Il s'agissait d'un monstre colossal, une sorte de serpent de mer en révolte contre le Créateur. Un autre monstre (peut-être le même) était la bête de l'Apocalypse : « ... Puis je vis monter de la mer une bête qui avait dix cornes et sept

¹ Telle est l'origine de l'expression « être médusé ».

² Psaumes, Isaïe, Job.

têtes, et sur ses cornes dix diadèmes, et sur ses têtes des noms de blasphème. » (Apocalypse, 13.1).

Les grands mammifères marins étaient souvent considérés comme des monstres, en particulier la baleine. L'épisode biblique de Jonas, qui survécut trois jours dans le ventre d'un grand cétacé, alimenta bien longtemps l'imaginaire des illustrateurs. Les marins de l'Atlantique la redoutaient, en particulier ceux du grand Nord. Cachée dans les profondeurs de l'océan, la « baleine du diable » émergeait parfois sous le bateau et le faisait couler ; parfois aussi, elle dormait en surface, et les marins prenaient son dos pour une île et y accostaient, c'est le moment que choisissait l'animal pour plonger et les engloutir.



Pieuvre géante attaquant un navire

Les traditions scandinaves ont également décrit un grand nombre de monstres marins, dont le plus célèbre était sans doute le kraken ou pieuvre géante. Cette créature colossale, dotée de nombreux tentacules, était suffisamment grande pour saisir un navire dans ses bras monstrueux et l'entraîner vers le fond de l'océan. Plus que cette menace, les marins redoutaient le puissant tourbillon qu'il provoquait en plongeant, remous souvent fatal aux navires. La tradition scandinave connaissait bien d'autres monstres : serpents de mer, cétacés démesurés, et même un « monstre en habit d'évêque » ! Olaus Magnus écrivait en 1561 : « Il se trouve dans les mers de Norvège, des poissons fort étranges et monstrueux, dont on ne connaît pas le nom [...], ils provoquent une grande frayeur quand on les regarde et semblent fort cruels. »

*

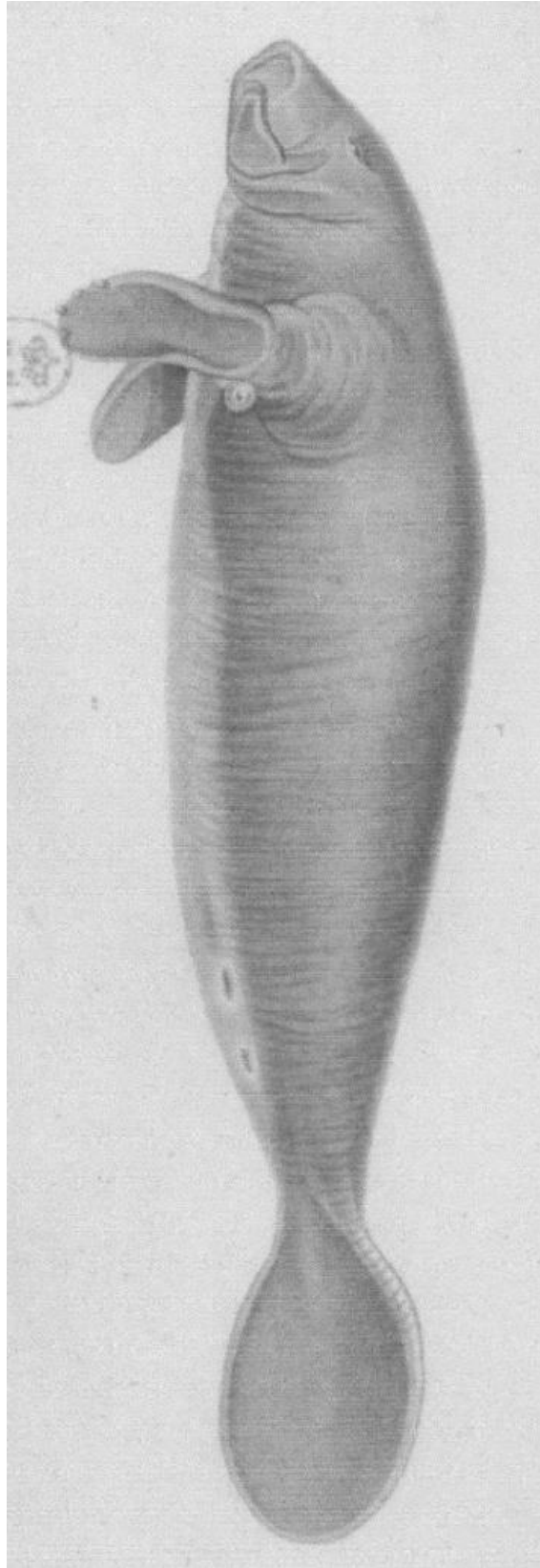
Essayons maintenant de démêler la fiction de la réalité. On dispose de nombreux témoignages de marins affirmant avoir vu des poissons monstrueux. On ne peut pas les traiter tous de canulars et les rejeter en bloc. Si la frayeur des témoins a parfois altéré l'objectivité de leurs comptes rendus, ils reposent tous sur une base de vérité. La difficulté est de retrouver celle-ci.

Que penser, par exemple, de la déclaration de Christophe Colomb prétendant avoir vu des sirènes ? Cette affirmation se trouve dans son Journal¹, à la date du 8 janvier 1493, au moment où il allait rentrer de son premier voyage :

« [L'Amiral] dit qu'il vit trois sirènes qui sortirent bien haut de l'eau, mais elles n'étaient pas aussi belles qu'on les dépeint, car d'une certaine manière leur visages avaient une forme masculine ; il dit qu'autrefois il en vit quelques-unes en Guinée sur la côte de Malaguette. »

Les terriens ont dû d'abord sourire en lisant ce passage, car Christophe Colomb avait une réputation de vantard. Il y a pourtant quelque-chose de sincère dans ce texte : d'une part la déception du marin, d'autre part son souvenir de Guinée. Si les sirènes aperçues par Colomb « n'étaient pas aussi belles qu'on les dépeint », cela veut sans doute dire que c'étaient de vulgaires poissons ou mammifères marins à l'allure vaguement humaine. Plusieurs scientifiques ont pensé aux lamantins. Les lamantins sont des mammifères marins, dont la tête est très laide et dont le corps, muni de deux nageoires, se termine par une large queue aplatie en forme de spatule. Avec beaucoup d'imagination, le buste des femelles peut prêter à confusion, car il porte, comme celui des femmes, deux mamelles pectorales apparentes. Il est toutefois très rare qu'un lamantin sorte suffisamment de l'eau pour que l'on puisse les observer ; généralement, on ne voit que sa tête. On comprend donc très bien la déception du navigateur, par rapport à l'iconographie généralement flatteuse des sirènes. Quand Colomb ajoute qu'il a déjà vu de telles créatures sur les côtes de Guinée, ce souvenir renforce l'hypothèse du lamantin, car le lamantin d'Afrique est très proche, morphologiquement, de l'espèce américaine. Signalons, pour finir, que le zoologiste allemand Illiger, en 1811, a classé les lamantins dans l'ordre des *Siréniens*. Il s'en expliquait en disant que ces mammifères « sont à l'origine des fables concernant les sirènes ».

¹ Le Journal de Bord de Christophe Colomb a été perdu, mais un résumé en avait été fait par Bartholomé Las Casas, et ce document est parvenu jusqu'à nous.



**Lamantin d'Amérique,
que Christophe Colomb prenait pour une sirène
« pas aussi belle qu'on les dépeint »
(D'après Everard Home, 1821)**

Les témoignages concernant les prétendus serpents de mer sont beaucoup plus nombreux. Les spécialistes en recensaient deux cents à la fin du XIX^e siècle¹, mille deux cents un siècle plus tard². Les plus anciens datent de l'Antiquité et ont été rapportés par Aristote et par Strabon. À une époque plus récente, ils se sont multipliés. Parmi ceux qui ont le plus marqué l'opinion publique, il faut citer, en 1848, le témoignage des officiers et de l'équipage de la frégate anglaise HMS *Daedalus* en route pour Sainte-Hélène dans l'Atlantique Sud. Ces hommes déclarèrent avoir aperçu une créature serpentiforme de près de vingt mètres de longueur (60 pieds). La « bête » tenait hors de l'eau une tête ressemblant à celle d'un serpent, avec une sorte de crinière de cheval. Un autre témoignage crédible de marins est celui de la canonnière française *Avalanche*, en baie d'Along, en 1898. Son équipage observa deux serpents de mer et tenta, sans succès, de les canonner. Selon le rapport du capitaine, l'un de ces monstres mesurait bien une trentaine de mètres de longueur. Autre témoignage : celui d'un commandant de sous-marin allemand ; le 30 juillet 1915, le *U-28* avait torpillé et coulé un vapeur anglais, dont l'épave avait explosé sous l'eau. Parmi les débris qui remontèrent à la surface se trouvait une sorte d'énorme crocodile, long d'une vingtaine de mètres, qui se débattit quelques instants avant de couler définitivement. Il est inutile de multiplier les exemples : ils sont suffisamment nombreux pour ne pas relever tous de l'hallucination. Le terme générique de « serpent de mer » désigne certainement des espèces différentes, qui seront un jour identifiées.

Il en est de même des terrifiants kraken, calmars et autres poulpes géants. Leurs noms variés recouvraient une espèce de calmars colossaux, nommés en latin *Architeuthis Dux*. L'un d'eux s'est échoué en 1878 sur les côtes de Terre-Neuve ; il mesurait dix-sept mètres ! Selon les scientifiques, il en existe de plus grands, qui peuvent dépasser largement les vingt mètres.

*

Revenons à la question initiale : les monstres marins existent-ils ? Si l'on écarte quelques créations franchement allégoriques et quelques canulars, la réponse est oui. Les profondeurs océanes sont peuplées d'espèces mal connues, dont l'aspect et les dimensions sont souvent effrayants. Devant le nombre de témoignages les concernant, une discipline scientifique nouvelle a vu le jour : la cryptozoologie³. Elle a pour objet : « la recherche des animaux dont l'existence n'est connue que par des témoignages, des pièces anatomiques ou des photographies de valeur contestable ». Cette discipline nouvelle ne fait pas encore l'unanimité dans la communauté scientifique. Elle répond néanmoins à un besoin : identifier des espèces inconnues et les faire passer du domaine de la légende à celui de la science. Guy LE MOING



¹ Anthonie Cornelis OUDEMANS, *The Great Sea Serpent*, 1892.

² Bruce CHAMPAGNE, *A preliminary Evaluation of the Study of [...] Large Unidentified Marine Animals*, 2012.

³ Le mot a été inventé par le biologiste écossais Ivan T. Sanderson ; il vient du grec *kruptos*, caché, *zoo*, animal, *logos*, étude. C'est donc l'étude des animaux cachés.

Une opération navale en 1501

LA CROISADE DE MYTILÈNE¹

À la fin du xv^e siècle, Venise conservait plusieurs villes-comptoirs en Morée², à partir desquelles elle pouvait commercer avec les pays de l'Est méditerranéen. Il s'agissait, entre autres, de Modon, de Coron et de Nauplie³. L'empire Ottoman, dont les relations avec Venise étaient alors très tendues, souhaitait la déposséder de ces têtes de pont commerciales afin d'affirmer sa suprématie économique sur la Méditerranée orientale. Au début de l'année 1499, les armées du sultan Bajazet II envahirent la Morée, et sa flotte menaça les ports vénitiens de l'ouest de la péninsule ainsi que l'île de Corfou. Dans le même temps, de nombreux marchands vénitiens installés à Constantinople furent emprisonnés par les Turcs, et leurs biens confisqués. La guerre était inévitable. Elle éclata durant l'été 1499.

Dès le début du conflit, la flotte vénitienne fut mise en échec à Zonchio (1499) et à Modon (1500). Le doge dut alors lancer un appel à la chrétienté pour faire face à la menace ottomane.

Les préparatifs de la croisade

La réponse française – Toutes les nations maritimes occidentales, sauf l'Angleterre, promirent d'aider Venise. La France de Louis XII ne se contenta pas de promesses : elle s'y prépara véritablement en rassemblant, sur ses deux mers, des forces maritimes puissantes.

La flotte du Ponant comprenait au moins treize navires de haut rang ; six venaient de Normandie et sept avait été armés par la reine dans les ports de Bretagne. Parmi ces derniers, se trouvait la *Cordelière*, pour lequel elle avait une préférence marquée. Il s'agissait d'une grande caraque qu'elle avait fait construire à Morlaix quelques années plus tôt, et qui portait, dit-on, 200 pièces d'artillerie. La reine Anne avait confié à Jacques Guibé le commandement de ce beau navire, et à Hervé Garland, vice-amiral de Bretagne, celui de la division d'Armorique. Elle avait demandé à son héraut d'armes, Pierre Choque, de se joindre aux croisés, afin de raconter par écrit les hauts faits de l'expédition.

Un autre navire exceptionnel faisait partie de la flotte du Ponant ; il s'appelait *La Charente* et était commandé par Jean Porcon, lieutenant du roi en la mer de Normandie. Selon le chroniqueur Jean d'Auton : « *Elle était armée de douze cents hommes de guerre, sans compter les aides, de deux cents pièces d'artillerie, dont quatorze à roues, tirant grosses pierres de fonte et boulets serpentins [...] Elle portait une telle voilure, qu'il n'y avait pirates ni écumeurs en mer, capables de lui échapper.* »

La flotte du Ponant quitta Brest au début de l'été 1501 pour faire sa jonction à Toulon avec celle du Levant. La traversée se déroula sans incidents majeurs : seulement l'arraisonnement de deux brigantins juifs et sarrasins dans le détroit de Gibraltar, et la saisie d'une cargaison de poudre à canon sur des navires du roi Frédéric de Naples. À Toulon, les attendaient quatre galères armées et commandées par Prégent de Bidoux, chevalier de l'ordre de Saint-Jean-de-

¹ Mytilène est l'ancienne Lesbos, également connue sous le nom de Metelin.

² Nom donné, à partir de la fin du Moyen Age, à l'ancien Péloponnèse, péninsule de la Grèce méridionale rattachée au continent par l'isthme de Corinthe.

³ Modon est aujourd'hui *Methoni*, Coron est *Koroni* et Nauplie, *Navplion*.

Jérusalem, général des galères du roi. L'étape suivante était Gênes, où d'autres forces navales se trouvaient en attente : quatre galères et quatre nefes.

Le commandant en chef – C'est à Gênes que Philippe de Clèves seigneur de Ravenstein prit le commandement des forces françaises en partance pour la croisade.

Né en 1456 à Bruxelles, Philippe de Clèves appartenait à la haute noblesse : la famille ducale de Bourgogne par son père ; la famille royale de Portugal par sa mère. Il avait été élevé à la cour de Bourgogne et avait fait ses premières armes en 1477, lors de la crise qui opposa Louis XI à Charles le Téméraire. Il devint, quelques années plus tard, lieutenant général puis amiral des Pays-Bas.

Revirement complet en 1488 : Philippe de Clèves se mit au service du roi de France Charles VIII puis de son successeur Louis XII. Ce dernier, en 1499, le fit lieutenant général puis amiral de Gênes ; deux ans plus tard il lui confia le commandement de la croisade contre les Turcs.



Philippe de Clèves, seigneur de Ravenstein

En mer Tyrrhénienne – Le roi Louis XII avait demandé à Philippe de Clèves de faire un crochet par Naples, pour y apporter éventuellement son aide militaire. La flotte mouilla donc dans la baie de Naples, mais sa présence n'était plus nécessaire car un traité venait d'être conclu avec le roi Frédéric. L'amiral fut un peu vexé d'être mis devant le fait accompli ; il décida de ne pas s'attarder et de reprendre la mer à la mi-août, pour accomplir sa mission principale.

L'escadre franco-génoise fit route vers la Sicile, afin de s'engager dans le détroit de Messine. Des vents contraires ralentirent sa marche, et les marins purent assister à une éruption du Stromboli. Philippe de Clèves eut même la curiosité de se faire déposer sur l'îlot volcanique et de tenter une ascension de la montagne. Il y renonça bientôt en raison des difficultés rencontrées, et regagna son bord.



Le Stromboli

La tempête obligea les navires à faire une escale de quelques jours en Sicile. Puis ils atteignirent Reggio de Calabre le 25 août, où ils relâchèrent pour se ravitailler.

La défection des alliés – Philippe de Clèves n'avait aucune nouvelle des flottes alliées qui devaient se joindre à lui pour participer à la croisade. Il profita donc de l'escale de Reggio pour envoyer un messenger vers le représentant local des rois d'Espagne. Celui-ci fit répondre à l'amiral français que ses souverains avaient actuellement d'autres priorités militaires.

Pour ne rien arranger, Philippe de Clèves apprit à la même époque la défection de l'armée portugaise. Il décida donc de faire sa jonction avec les Vénitiens, et d'aller seul avec eux affronter les Turcs.

De Reggio à Zante – La flotte franco-génoise subit une très forte tempête en traversant la mer Ionienne, mais elle réussit à atteindre l'île de Zante, le 23 septembre. Elle devait y faire sa jonction avec la flotte vénitienne de l'amiral Benedetto Pessaro, mais cette dernière n'était

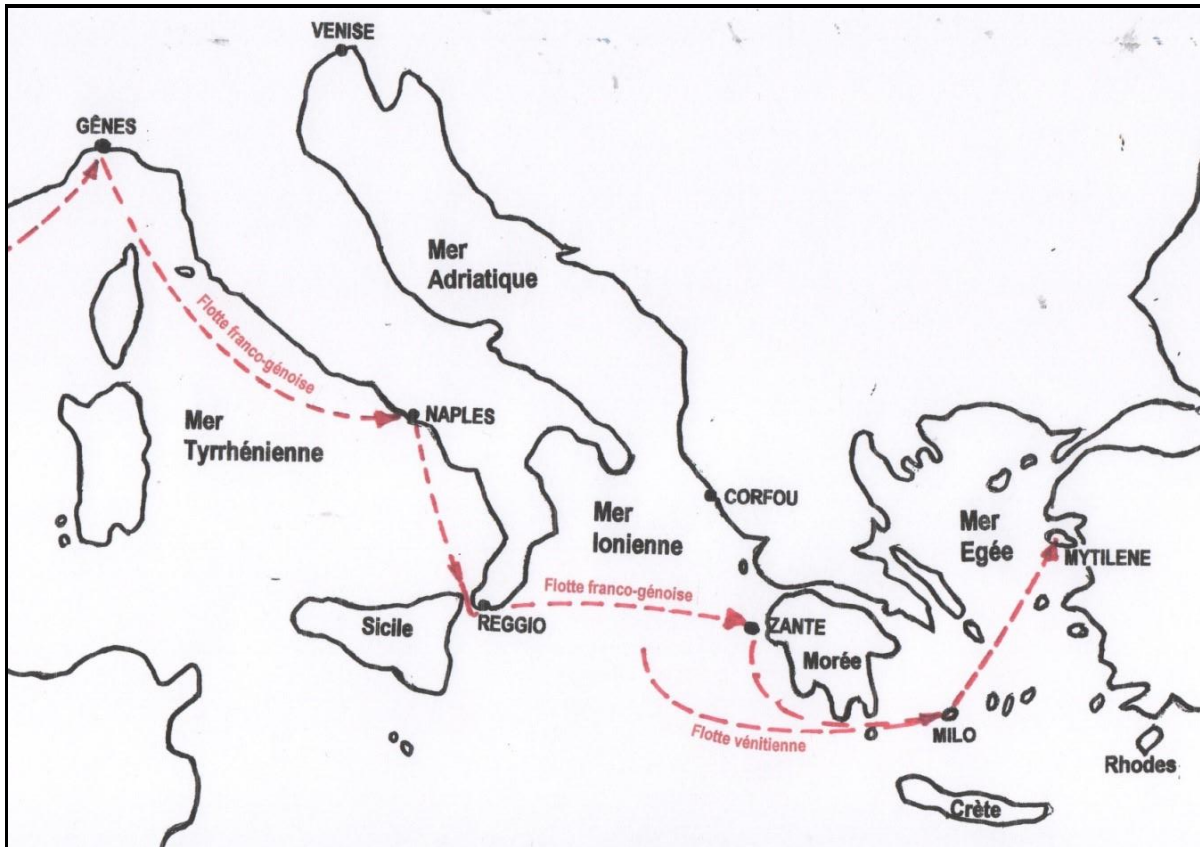
pas là. Philippe de Clèves apprit qu'elle se trouvait à Corfou et s'apprêtait à attaquer la ville de Valona, en Albanie, occupée par les Turcs.

Invité par Pessaro à participer à l'attaque de Valona, Clèves réunit son conseil pour en délibérer. Ses principaux officiers y furent opposés. Prégent de Bidoux, en particulier, avança des arguments convaincants : l'hiver approchait et il fallait se hâter ; il ne fallait pas laisser aux Turcs le temps de s'organiser ; il ne fallait pas, non plus, abandonner les chevaliers de Rhodes, qui armaient leur propre flotte dans un environnement hostile. Il était nécessaire d'aller vite... mais personne ne savait exactement où aller.

On en discuta donc dans l'état-major de Philippe de Clèves. Il apparut d'emblée qu'une attaque de Constantinople était impossible, la ville étant trop bien défendue. Un capitaine génois, qui connaissait les forces turques, suggéra l'île de Mytilène. Elle était occupée par les musulmans, mais son siège paraissait envisageable. C'était, en outre, une île très riche. Philippe de Clèves accepta cet objectif et fit répondre aux Vénitiens qu'il n'irait pas à Corfou mais à Mytilène . Un nouveau rendez-vous fut pris avec eux, sur l'île de Milo.

L'escadre franco-génoise s'attarda un peu à Zante, où la vie d'escale ne manquait pas de charmes : *« Ils trouvèrent là de très bons vins et des viandes délicieuses, ainsi qu'un grand nombre de filles grecques avec qui les Français passèrent du temps, et que certains emmenèrent avec eux. »* (Jean d'Auton).

De Zante à Mytilène – Malgré les charmes de l'île, il fallut bien quitter Zante. L'appareillage eut lieu le 3 octobre. L'escadre fit une brève escale à Modon, d'où Philippe de Clèves envoya des messagers auprès du Grand-Maître de Rhodes, afin de coordonner leurs actions.



De Gènes à Mytilène : le trajet aller de la flotte chrétienne

L'escadre franco-génoise fit alors route vers l'île de Milo, dans les Cyclades, qu'elle atteignit le 13 octobre. Elle y fut rejointe le lendemain par les trente galères vénitiennes qu'elle attendait. La flotte, ainsi renforcée, prit le chemin de l'île de Mytilène, devant laquelle elle arriva quelques jours plus tard.

Le siège de Mytilène

Arrivé sur place, Philippe de Clèves prépara méticuleusement le débarquement de ses troupes. Il attendit le ralliement de plusieurs galères qui s'étaient séparées du groupe pour chasser une flottille turque rencontrée en chemin. Il profita de ce délai pour envoyer une division vénitienne croiser au large des Dardanelles afin de s'opposer à un éventuel renfort turc venant de Constantinople. Il chargea également Prégent de Bidoux d'effectuer une reconnaissance méthodique de l'île, malgré le feu intense des défenseurs musulmans.



L'île de Mytilène

Le débarquement – Tout fut bientôt prêt. Un moine cordelier, investi par le pape de pouvoirs spéciaux, accorda aux soldats la rémission plénière de leurs péchés, et prononça une exhortation vibrante. « *Ces paroles dites, raconte Jean d'Auton, on vit alors les galères, les carraques et les navires s'approcher ensemble, voiles tendues, de l'entrée de l'île de Mytilène ; on entendit sonner trompette, clairons et gros tambours de Suisses, tonner et tempêter l'artillerie des navires et de la ville...* ». Trois mille hommes dont deux mille Français débarquèrent ce jour-là, avec dix-huit gros canons et six moyens.

Ce déferlement humain sur l'île provoqua, dans un premier temps, le repli massif des Turcs vers l'intérieur de l'île. Ce recul n'était pas une fuite mais un moyen de réorganiser leur défense, ce qu'ils firent aussitôt. Les troupes chrétiennes continuèrent à avancer et furent bientôt au contact des musulmans. Un combat farouche s'ensuivit, au cours duquel des actes d'héroïsme furent signalés dans les rangs français. Jean d'Auton a cité le cas de ce jeune

enseigne nommé *l'Enfant de Paris*, tué par les Turcs en allant planter le drapeau de son pays sur les positions adverses. Finalement, le corps de débarquement parvint à repousser les Turcs.

Ces derniers étaient loin d'être vaincus ! Ils parvinrent à embarquer discrètement sur leurs barques et brigantins, à contourner l'île par la mer, et à prendre les chrétiens à revers. Une nouvelle bataille commença. Cette fois encore, des actes d'héroïsme furent accomplis, en particulier l'action du marquis de Bade, capitaine du vaisseau *Le Marais*, qui repoussa l'attaque d'un escadron de cavalerie turque. Une nouvelle fois, les Turcs furent refoulés.

À l'assaut d'une tour – Une grosse tour bâtie sur le rivage gênait considérablement les chrétiens, en raison de l'artillerie qu'elle portait. Le tir de ses canonnières et de ses archers empêchait les navires de s'approcher de l'île, ce qui compliquait les liaisons avec les troupes à terre. Un des officiers de Philippe de Clèves, nommé le Petit Porcon, en fit la fatale expérience : il fut emporté par un boulet en voulant descendre à terre.

La mort du Petit Porcon incita son frère, le Grand Porcon, capitaine de *La Charente*, ainsi que plusieurs autres gentilshommes, à envisager de prendre la tour d'assaut. Philippe de Clèves tenta, sans grand succès, de leur montrer les dangers d'une telle opération ; mieux valait, selon lui, pilonner la tour jusqu'à ce qu'elle s'effondre.

Le Grand Porcon et vingt-cinq gentilshommes de ses amis n'eurent pas la patience d'attendre. Un matin très tôt, profitant du sommeil de la garnison et de l'effet de surprise, ils escaladèrent la maudite tour, tandis que le chevalier Tristan de Lavedan et 120 hommes en firent autant par un autre chemin.

Dès qu'ils furent revenus de leur surprise, les Turcs qui occupaient la tour réagirent énergiquement. Ils eurent vite le dessus et se débarrassèrent sans trop de peines de leurs assaillants. Il y eut de nombreuses victimes parmi ces derniers, dont le Grand Porcon lui-même. Il reçut un coup de pique sous la gorge, et l'arme traversa les chairs et ressortit par le visage. Jean d'Auton précise : « *de ce coup, il fut moult étonné* ». On le serait à moins !

Dès le lendemain de cette folle aventure, dont l'échec était prévisible, Philippe de Clèves reprit le pilonnage de la tour, et le poursuivit pendant une semaine. Des pionniers placèrent des mines sous les fondations, et la construction fut tellement ébranlée qu'elle s'effondra en partie, sur une longueur de plus de vingt mètres.

Nouvel assaut chrétien – Il y avait dans le camp des Turcs, un « Breton bretonnant », sans doute enrôlé de force par les musulmans. Il entra en contact avec un autre « Breton bretonnant » de l'armée chrétienne et lui fit, dans leur langue commune, des révélations intéressantes : selon lui, la garnison turque était à court de vivres et ne pourrait plus longtemps soutenir le siège.

Cette information fut transmise à Philippe de Clèves, qui en conclut que le moment était venu d'un nouvel assaut armé. Il en chargea Jacques de Coligny, seigneur de Châtillon, appuyé par les Vénitiens. Il arma plusieurs chevaliers, exhorta les troupes et donna le signal de l'attaque

Coligny fut le premier à se lancer sur son échelle, l'épée à la main, mais un Turc lui lança une grosse pierre du haut des remparts, ce qui le fit retomber dans le fossé. De nombreux autres braves se ruèrent à l'assaut : Jacques Guibé, capitaine de la *Cordelière*, Jean Chapperon, le marquis de Bade, le duc d'Albanie. Cette fois encore, la défense des Turcs fut efficace : de nombreux chrétiens périrent, et les survivants durent battre en retraite.

Une ultime tentative – Cela faisait maintenant plus de deux semaines que l’armée chrétienne se trouvait à Mytilène, et elle n’avait pas réussi à affirmer sa supériorité. L’hivers approchait à grands pas. Les vivres et le munitions commençaient à manquer. La plupart des soldats étaient blessés ou malades. Le renfort tant espéré des chevaliers de Rhodes ne s’était toujours pas manifesté. Philippe de Clèves songeait à partir, et son état-major partageait ce point de vue. Le lieutenant du roy, un peu amer, donna aux soldats l’ordre de se rembarquer.

Au moment où les navires allaient prendre le large, on vit apparaître à l’horizon les huit galères vénitiennes que Clèves avaient envoyées surveiller l’entrée des Dardanelles. Elles ramenaient de leur mission une nouvelle rassurante : aucune menace ne venait de Constantinople. Leur retour à Mytilène eut une conséquence inattendue : les Vénitiens proposèrent de tenter, avec l’aide de ces troupes fraîches, un nouveau siège de l’île. Philippe de Clèves accepta.

Les chrétiens débarquèrent donc à nouveau, et la ville fut une nouvelle fois assiégée. Les assaillants progressèrent d’abord, mais un renfort inattendu de 600 à 700 janissaires intervint durant la nuit suivante et prit l’avantage. Des actions spectaculaires furent à nouveau accomplies, comme celle de Jacques Guibé poursuivant les Turcs dans la mer et, avec de l’eau jusqu’à la poitrine, frappant indistinctement les ennemis et les flots... car il avait mauvaise vue ! En fin de compte, les chrétiens ne parvinrent pas à franchir la muraille de la ville et durent se replier.

Jean d’Auton est très sévère pour les Vénitiens qui, selon lui, ont fait preuve de couardise et n’ont pas tenu leurs promesses : « *Les Vénitiens, qui avaient promis sur leur honneur au seigneur de Ravenstein d’entrer les premiers et de faire les grands coups, restèrent à un jet de pierre de la muraille. Par quoi l’assaut fut arrêté.* »

Après cet ultime échec, Philippe de Clèves n’avait plus qu’une issue, lever le siège : « *Les chefs de l’armée dirent que, puisqu’il n’y avait plus rien à faire, il fallait partir. Ce qui fut fait. L’armée fut mise dans les navires et, à la vue des Turcs, les chrétiens tout bellement prirent la mer pour aller chacun dans son pays.* »

Le retour

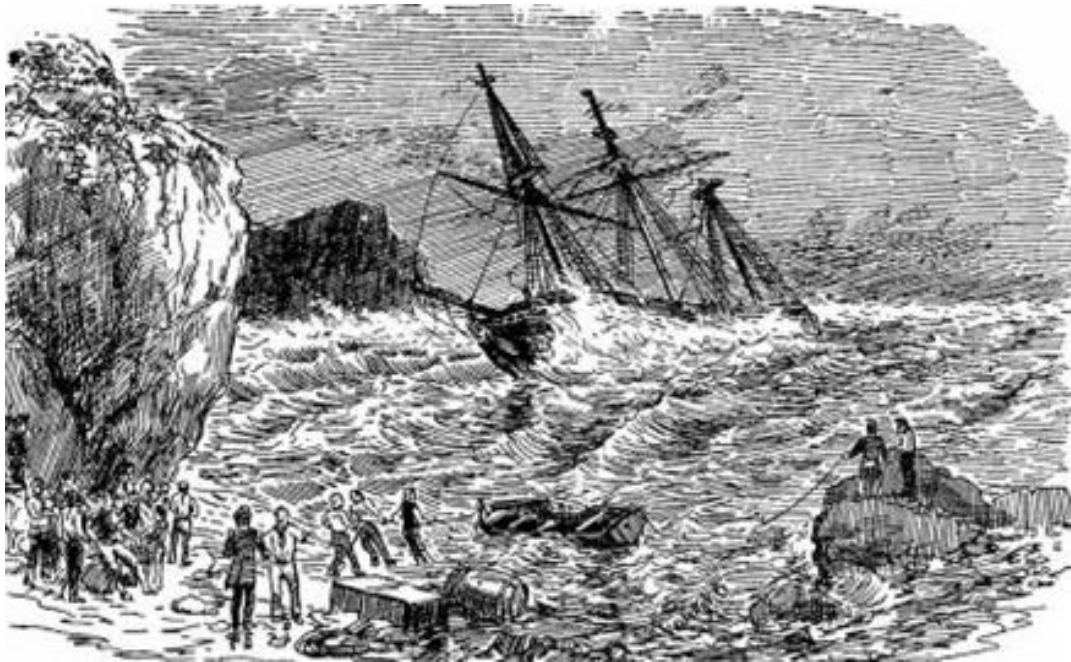
Escale à Chio – Français et Vénitiens se séparèrent et repartirent chacun vers leurs destinations. Peu après avoir quitté Mytilène, Philippe de Clèves eut un contact avec les chevaliers de Rhodes, qui se disaient enfin prêts à attaquer l’île. L’amiral réunit son conseil, mais personne n’avait envie de retourner à Mytilène.

Les Français se dirigèrent vers l’île de Chio pour soigner leurs nombreux blessés. Ils y restèrent six jours. Là mourut Jean de Porcon (dit le Grand Porcon), grièvement blessé à la tête lors d’un assaut de Mytilène. Là moururent également, des suites de leurs blessures, plusieurs braves chevaliers français. Ils furent inhumés dans l’église des Cordeliers de Chio, où reposait déjà le célèbre Jacques Cœur, ancien argentier de Charles VII.

Le naufrage de la *Lomellina* et de la *Pensée* – Après l’escale de Chio, les Français se dirigèrent vers le cap Saint-Ange, au sud de la Morée. Durant la nuit du 25 novembre, alors qu’elle franchissait ce dangereux promontoire, l’escadre fut dispersée par une violente tempête, et le navire-amiral – la *Lomellina* – vint fracasser son étrave sur les rochers de l’île voisine de Cythère. Philippe de Clèves et son état-major se trouvaient dans le haut château arrière, ce qui les sauva. La plus grande partie de l’équipage n’eut pas cette chance : sur 600 hommes, 200 seulement eurent la vie sauve.

Les rescapés se regroupèrent, en vêtements de nuit, sur la terre ferme et attendirent dans le froid que le jour se lève. Quand le soleil parut, ils assistèrent à un nouveau drame : le vaisseau *La Pensée* se jeta, sous leurs yeux, sur les rochers voisins et coula avec 700 hommes à son bord.

Les naufragés partirent chercher des secours, mais ils se heurtèrent à l'impitoyable dureté des habitants de Cythère, qui leur refusèrent vivres et vêtements. Ils errèrent ainsi durant trois semaines, mendiant un peu de pain pour survivre. Beaucoup moururent de froid et de faim. C'est un patron de galère vénitien, nommé Paul Calbo, qui les découvrit dans ce pitoyable état et qui contraignit les habitants à leur donner de la nourriture. Il alerta les secours, et trois galères de Milo vinrent chercher les naufragés.



Les rescapés se regroupèrent, en vêtements de nuit, sur la terre ferme

Conclusions

La croisade de Mytilène n'a pas atteint ses objectifs, et les raisons de l'échec sont multiples. L'une des principales est la méfiance entre les deux alliés : Français et Vénitiens se suspectaient mutuellement de couardise et avaient du mal à coordonner leurs actions. La discipline, en outre, n'était pas parfaite dans les rangs français. La chronique de Jean d'Auton raconte de nombreux faits d'armes spectaculaires, qui traduisent, en fait, une indiscipline permanente. Visiblement, Philippe de Clèves avait bien du mal à imposer son autorité à ses bouillants chevaliers. À cela s'ajoute la défaillance de Pierre d'Aubusson (grand-maître de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem) à venir de Rhodes assister à temps les troupes franco-vénitiennes. Guy LE MOING

Bibliographie sommaire :

- Jean D'AUTON, *Histoire de Louis XII, Roy de France, Père du Peuple, et des choses advenues de son règne, es années 1499, 1500 & 1501*. À Paris, 1620.
- Charles DE LA RONCIERE, *Histoire de la Marine française – Tome III : Les Guerres d'Italie*. Paris, Plon, 1906.



Quinze ans déjà !

QUI A COULÉ LE CHALUTIER *BUGALED BREIZH*, EN 2004 ?

Le jeudi 15 janvier 2004, de nombreux chalutiers étaient en pêche au nord-ouest de la Manche, dans les parages du cap Land's End. Le temps était maussade, la mer agitée mais praticable. Un peu après midi, un appel angoissé retentit sur les ondes : « *On chavire, vite !* ». Les navires les plus proches se précipitèrent vers le point indiqué. Le premier sur les lieux fut le chalutier *Eridan* de Loctudy ; son patron, Serge Le Cossec, et son équipage ne trouvèrent qu'une nappe de fuel, des objets épars flottant sur les vagues et deux radeaux de survie vides : un rouge et un orange. Ils observèrent aussi un hélicoptère inconnu et un sous-marin en surface. Les sauveteurs anglais, bientôt sur place, repêchèrent deux corps sans vie.

Le chalutier *Bugaled Breizh*, de Loctudy, venait de couler corps et biens, avec ses cinq hommes d'équipage. C'était un excellent bateau dont rien n'expliquait le naufrage, surtout par mer modérément agitée. Une enquête fut ouverte, mais ni les experts ni les juges ne parvinrent à déterminer la vérité. Les familles des victimes eurent même l'impression qu'ils refusaient de la regarder en face. À l'heure où ces lignes sont écrites – quinze ans après le drame – l'incertitude demeure. Résoudra-t-on un jour cette énigme ?

La première hypothèse qui vint à l'esprit des enquêteurs fut l'abordage du *Bugaled Breizh* par un navire ayant pris la fuite. Quelques jours après le naufrage, la Marine nationale française mit un navire à la disposition des enquêteurs, le chasseur de mines *Andromède*. Ce bâtiment se rendit sur les lieux du drame, afin d'immerger un robot sous-marin destiné à filmer l'épave. Les images obtenues confirmèrent l'hypothèse initiale de l'abordage : la coque du *Bugaled Breizh* présentait, en effet, une marque d'enfoncement sur son flanc tribord avant. Dès le 19 janvier, le procureur de la République annonçait officiellement que le chalutier breton avait probablement été éperonné par un bâtiment étranger, un grand navire, un porte-conteneurs ou un grand cargo qui naviguait en avant toute, et qui avait pris la fuite. Restait à identifier le coupable, ce qui n'était pas simple dans une zone à fort trafic. Les fins limiers chargés de l'enquête y parvinrent néanmoins sans trop de peine : il s'agissait d'un vraquier philippin nommé *Seattle Trader*. C'est en Chine qu'on finit par coincer le cargo. Des échantillons furent prélevés sur l'étrave, dans l'espoir d'y trouver des fragments de peinture du *Bugaled Breizh*. Mais l'analyse des prélèvements fut négative : le *Seattle Trader* n'avait rien à voir avec le naufrage du chalutier breton.

Dès le début de l'enquête, la piste du *Seattle Trader* avait paru douteuse aux marins bretons et à l'une de leurs élues, Hélène Tanguy, députée-maire du Guilvinec. Celle-ci réclamait à cors et à cris le renflouement de l'épave par l'État. Après l'échec de la première piste, la Justice finit par y consentir, à contrecœur.

Le *Bugaled Breizh* fut renfloué en juillet 2004, c'est-à-dire six mois après son naufrage. Son épave fut déposée dans l'arsenal de Brest, et livrée à l'examen des experts. La coque était bien

enfoucie, comme l'avaient rrvélrv les vidrvs de l'*Andromrvde*, mais des deux rvtés et non d'un seul, et d'une manirvre quasi symrvtrique. Ceci excluait la thrvse de l'abordage : les drvformations observrvs rvtaient sans doute dues rv la pression de l'eau. La cale avait explosrv, rvgalement sous l'effet de la pression. Les experts ne drcouvrirent aucune trace de voie d'eau ou d'avarie de barre pouvant expliquer le naufrage. Faute d'indices visible, on relanrv l'idrve d'une « croche » du chalut sur une rvpave ou un rocher. Cette explication, toutefois, n'rvait aucune vraisemblance : les fonds rvtaient propres et uniformrvment sablonneux rv proximitrv du naufrage. On parla aussi de « vague scvlrvrate », mais si un tel phrvnomrvne s'rvtait produit, il aurait rvt observrv par les satellites et les navires proches. Le mystrvre restait entier, mais trois anomalies intriguaiert les observateurs :

1- La vidrv de l'*Andromrvde*, prise quelques jours aprrv le drame, montrait que les rvbles latrvraux du chalut (les « funes ») rvtaient croisrvs sur le fond au lieu d'rvtre parallrvles. Cette anomalie avait rvchapprv aux premiers enqurvteurs.

2- Aprrv le renflouement, l'examen de ces mrvmes rvbles rrvvrla des marques d'rvcrasement et des traces de titane.

3- Les premiers trvmoins arrivrvs sur les lieux, presque aussitrvt aprrv le drame, avaient observrv la prrvsence d'un sous-marin, d'un hrvlicoptrvre non identifirv et de deux radeaux de survie : un, de couleur orange, appartenant au *Bugaled Breizh* et un second, de couleur rouge, d'origine inconnue, drcruit ensuite par les sauveteurs anglais.



L'rvpave du *Bugaled Breizh*

Compte tenu de ces rvlrvments inexplicrvs, et rv d'rvfaut d'autres pistes, l'hypothrvse d'une croche du dispositif de prvche par un sous-marin en plongrve acheva de prendre corps.

Le 15 janvier 2004, en effet, des manœuvres sous-marines multinationales avaient lieu près des côtes sud-ouest de l'Angleterre, dans le cadre de l'OTAN. Les responsables militaires des pays concernés affirmèrent, d'une même voix, que cet exercice n'avait rien à voir avec l'accident du *Bugaled Breizh*, et que les navires de guerre se trouvaient à plusieurs dizaines de milles du lieu du naufrage. Chacun ajouta, la main sur le cœur, que si un tel accident s'était réellement produit, les sous-marins auraient immédiatement interrompu leur exercice pour se porter au secours des victimes.

Les déclarations solennelles des militaires ne firent pas taire la rumeur. Même si les autorités navales disaient vrai, rien n'interdisait de penser qu'un sous-marin espion ait pu s'approcher de la zone de manœuvre pour la surveiller discrètement. La responsabilité de l'accident pouvait donc incomber à des sous-marins d'origine totalement imprévisible.

Le sous-marin qui se trouvait sur les lieux de l'accident à l'arrivée des secours fut le premier suspecté ; c'était un bâtiment néerlandais, le *Dolfijn*. Son commandant, Frederik Driel, déclara qu'il naviguait en surface à une dizaine de milles du *Bugaled Breizh* lorsqu'il avait entendu des appels de détresse, et qu'il s'était dérouter aussitôt pour porter secours. L'explication était vraisemblable, malgré des déclarations embrouillées quant aux positions successives du sous-marin. Le commandant Driel expliqua également la présence d'éraflures sur la coque de son navire par un récent passage dans un circuit de démagnétisation... un peu étroit.

Les soupçons se portèrent ensuite sur la *Royal Navy*. Les parages de Land's End étaient une zone d'exercices très utilisée par les sous-marins anglais. Plusieurs bateaux de pêche avaient déjà été victimes de « croches » dans ces eaux. Un article paru dans le très officiel *Navy News* daté du 14 septembre 2004 révélait que le sous-marin HMS *Turbulent* avait participé à un exercice secret au mois de janvier précédent. Il y avait subi quelques avaries mineures, que l'équipage avait réparées par ses propres moyens. La Grande-Bretagne nia toute responsabilité de son sous-marin et affirma que celui-ci se trouvait à quai le jour du drame. Malgré cette déclaration, la piste anglaise semblait sérieuse aux enquêteurs et aux avocats des parties civiles. Ils étaient intrigués par la présence sur les lieux du naufrage d'un hélicoptère inconnu (mais très certainement britannique), arrivé avant les secours. Celle d'un radeau de survie rouge, n'appartenant pas au chalutier, suggérait que le naufrage du *Bugaled Breizh* avait eu un témoin et que celui-ci avait jeté un pneumatique à la mer pour porter secours aux victimes. Le commandant du *Turbulent* confirma solennellement qu'il se trouvait à quai ce jour-là, et qu'il n'était pour rien dans l'accident.

Alors que tous les yeux étaient braqués sur la *Royal Navy* et sur le HMS *Turbulent*, une autre hypothèse prit naissance, celle d'un sous-marin espion de l'*US Navy*. Un tel bâtiment se serait trouvé en Manche, au début de l'année 2004, pour surveiller secrètement un transport de déchets nucléaires entre La Hague et le Japon. Cette piste, comme les précédentes, n'aboutit à aucune certitude, ce qui ne découragea pas les nombreux adeptes de la thèse du sous-marin.

Pendant dix ans, la Justice française essaya de faire éclater la vérité. Le parquet de Quimper s'y consacra dès le 16 janvier 2004. Le procureur de la République désigna des commissions d'enquête. Il ne négligea aucune piste : abordage, croche sur le fond, croche par un sous-marin, mais il ne croyait guère à cette dernière. Il fit renflouer l'épave et conclut à une croche dans l'une des funes du bateau avec « une force exogène » au *Bugaled Breizh*. Cette conclusion vague annonçait la clôture du dossier, mais les parties civiles firent appel, et l'affaire se joua ensuite devant la cour d'appel de Rennes. Celle-ci rejeta les conclusions du parquet de Quimper et décida de poursuivre l'enquête. De nouveaux juges d'instruction furent désignés, mais ils n'aboutirent, eux non plus, à aucune identification claire des causes

du naufrage et de leur responsable. Ils remirent leur rapport en juillet 2013. Les parties civiles demandèrent un complément d'enquête, qui fut refusé. Le non-lieu fut prononcé en mai 2014 et confirmé en cassation en 2016. Cette décision fut ressentie par les familles et leurs avocats comme un intolérable déni de justice. « Un vrai scandale » affirmait Michel Kermarec, avocat de l'armateur. « Une ordonnance crapuleuse ressentie comme une insulte aux victimes » déclarait, de son côté, Maître Tricaud, défenseur du fils d'une des victimes.

Connaîtra-t-on un jour la vérité ? S'il s'agit vraiment d'un accident provoqué par un sous-marin, il est peu probable que la nation concernée le reconnaisse (surtout si elle a déjà affirmé son innocence). Le seul espoir est qu'un commandant de sous-marin, pris de remords, avoue un jour sa responsabilité pour soulager sa conscience. Guy LE MOING



Il y a 80 ans

LES DÉBUTS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE SUR LES MERS

Le jour même où la Grande-Bretagne et la France déclaraient la guerre à l'Allemagne, c'est-à-dire le 3 septembre 1939, le premier navire civil britannique était coulé par un sous-marin allemand ; il s'agissait du paquebot *Athenia*. Il inaugurerait une longue série de catastrophes maritimes, dont nous allons évoquer les premiers épisodes.

Torpillage du paquebot britannique *Athenia* (3 septembre 1939)

Dès le mois d'août 1939, les sous-marins allemands avaient pris position le long de la façade atlantique de la Grande-Bretagne et de la France. Parmi eux se trouvaient l'*U-30*, commandé par le lieutenant de vaisseau Lemp ; il croisait au nord de la mer d'Irlande, en attendant d'agir. Le soir du 3 septembre, Lemp aperçut un navire qui naviguait en zig-zag, feux masqués, et le prit pour un croiseur auxiliaire. Il lui lança trois torpilles et disparut en plongée.

Le navire était le paquebot de 13 600 tonnes *Athenia*, de la Anchor Donaldson Line, qui faisait route vers l'Amérique du Nord avec 1 400 passagers et marins. La plupart des passagers évacuaient le Royaume-Uni par crainte de la guerre et partaient chercher refuge au Canada. Des navires croisant dans le voisinage vinrent au secours du paquebot en détresse et recueillirent de nombreux naufragés ; cent douze périrent néanmoins. Parmi les sauveteurs, citons les destroyers britanniques HMS *Electra*, *Escort* et *Fame*, ainsi que les navires civils *City of Flint*, *Southern Cross* et *Knut Nelson*.

Hitler fut très mécontent de cette initiative et fit diffuser l'instruction suivante : « *Par ordre du Führer, provisoirement, aucun paquebot ne sera attaqué, même s'il navigue en convoi.* » Lemp, toutefois, ne fut pas puni car on considéra qu'il avait agi de bonne foi, ce qui conduisit Dönitz à le couvrir.



Le paquebot *Athenia*

Torpillage du sous-marin britannique *Oxley* (10 septembre 1939)

Le sous-marin *Oxley* fut non seulement le premier navire de la Royal Navy victime de la guerre, quelques jours après sa déclaration, mais il eut la malchance d'avoir été coulé par un compatriote. Il avait pénétré, en effet, dans la zone de patrouille d'un de ses frères d'arme, le HMS *Triton*, en mer de Norvège. Les deux navires naviguaient en surface ; à trois reprises, le *Triton* fit des sommations au navire qu'il avait aperçu. Sans réponse, il attaqua. Il n'y eut que deux survivants parmi les cinquante-cinq membres d'équipage de l'*Oxley*. Le commandant du *Triton* ne fut pas inquiété.

Naufrage du mouilleur de mines français *Pluton* (13 septembre 1939)

Craignant une démonstration de force des croiseurs de bataille allemands sur les côtes marocaines, les autorités françaises envoyèrent le *Pluton* mouiller un champ de mines au large de Casablanca. Le navire quitta Brest avec son plein de mines et arriva dans le port marocain le 5 septembre. Entre temps, l'opération de minage avait été annulée, et le *Pluton* reçut l'ordre de débarquer son dangereux chargement. L'opération commença le 13 septembre, mais fut interrompue par une énorme explosion qui ravagea le navire et entraîna son naufrage. Plus de deux cent hommes perdirent la vie.

Les circonstances exactes de cet accident ont été assez rapidement établies : explosion d'une mine au cours de son désamorçage, entraînant l'explosion des autres mines. En revanche la cause immédiate reste ignorée, du fait que le personnel chargé du désamorçage a péri dans l'accident.

La perte du *Pluton* s'accompagna de dégâts importants dans les installations portuaires : les hangars voisins furent détruits par le souffle. En outre, trois chalutiers amarrés à proximité coulèrent : l'*Étoile-du-Matin*, le *Sultan* et la *Marie-Merveilleuse*.



Le croiseur mouilleur de mines *Pluton*

Torpillage du porte-avions britannique *Courageous* (17 septembre 1939)

Le 17 septembre vers 20 heures, le sous-marin allemand *U-29* (capt. Otto Schuhart) a torpillé le porte-avions britannique HMS *Courageous* (22 500 tonnes) au large de la côte sud-ouest de l'Irlande. Bien que celui-ci fut escorté, le tir réussit parfaitement, et le *Courageous* coula en un quart d'heure. Le bilan des victimes est de 576 hommes (514 marins et 62 aviateurs).

Pour échapper à l'escorte de sa victime, le sous-marin dut effectuer une plongée profonde. De retour à Wilhelmshaven, les marins de l'*U-29* reçurent tous la Croix de Fer de 2^{ème} classe ; c'était la première fois que cette décoration était décernée à l'équipage d'un sous-marin.

Canonnage et naufrage du cargo français *Louisiane* (13 octobre 1939)

Le cargo *Louisiane*, de la Compagnie Générale Transatlantique, avait quitté la rade de Spithead en convoi, le 11 octobre, et faisait route au sud-ouest à destination du golfe du Mexique. Le lendemain, il se trouvait seul au large de Land's End, faute de navires d'escorte anglais. Au début de la nuit, le commandant Bondon aperçut un pétrolier qui flambait sur l'océan ; il se dérouta légèrement pour ne pas être éclairé par l'incendie. Le 13, à l'aube (un vendredi 13 !), un sous-marin allemand émergea subitement à l'arrière du cargo, et ouvrit le feu au canon, tuant le second capitaine. Ce sous-marin était l'*U-48* (capt. Schultze). Le commandant Bondon fit mettre ses embarcations à la mer et ordonna l'évacuation du navire. Pendant ce temps, le sous-marin s'acharnait sur la coque du cargo. Après quoi, le commandant allemand demanda aux naufragés s'ils avaient besoin de quelque-chose et, sur leur réponse négative, plongea et disparut.

Torpillage du cuirassé britannique *Royal Oak* (14 octobre 1939)

En 1939, la base britannique de Scapa Flow, dans les Orcades, abrite de nombreux navires de la « Home Fleet », en particulier deux grands navires de 30 000 tonnes, le cuirassé *Royal Oak* et le croiseur de bataille *Repulse*. Un sous-marin allemand assez hardi pour s'introduire dans la rade ferait inmanquablement un superbe tableau de chasse : c'est le défi que Dönitz

lance au lieutenant de vaisseau Gunther Prien, commandant le sous-marin *U-47*. Avec une audace incroyable, Prien réussit à s'introduire discrètement dans les eaux de Scapa Flow et à torpiller le *Royal Oak*, qui coule avec 833 hommes.

Dans la soirée du 13, le *U-47* se présente en surface à l'entrée du Holm Sound, gêné par les lueurs de l'aurore boréale. Il commence par se tromper et se diriger vers le Skerry Sound, impraticable. Il s'aperçoit à temps de son erreur, modifie sa route et s'engage dans l'étroit chenal du Kirk Sound, qui ne mesure guère plus d'un demi-mille de large et qui est à moitié obstrué par une chicane de trois « blockships » (navires immergés intentionnellement pour faire barrage aux intrus). Malgré l'étroitesse du passage, malgré le courant qui le pousse plus vite qu'il ne voudrait, Prien franchit les obstacles et débouche dans la rade de Scapa Flow. Sa première intention est de continuer vers l'ouest, où il espère trouver des croiseurs. N'en apercevant aucun, il fait demi-tour et se dirige vers le nord, où sont mouillés le *Royal Oak* et le *Repulse*.

Arrivé à bonne distance, à 0 h 58, il lance deux torpilles sur le *Royal Oak* et une sur le *Repulse*. Cette dernière seule atteint son but. Prien décrit alors une large boucle, recharge ses tubes et, à 1 h 22, lance trois nouvelles torpilles contre le *Royal Oak*. Cette fois, il fait mouche. Le cuirassé explose et s'engouffre dans la mer en un quart d'heure, avec le contre-amiral Blagrove et les deux tiers de son équipage de 1 200 hommes.

Il reste cinq torpilles à bord du *U-47* ; Prien envisage un instant de les utiliser, mais réalise qu'il n'a maintenant qu'une petite chance de sortir de la rade ; il choisit donc la retraite. A 2 h 15, il est en mer et met le cap sur l'Allemagne où il est accueilli, deux jours plus tard, par les amiraux Dönitz et Raeder. Dans l'après-midi, tout l'équipage embarque dans l'avion particulier du Führer, à destination de Berlin. Hitler en personne félicite le vainqueur et lui remet la cravate de l'ordre de la Croix de Fer.

Quant au *Royal Oak*, il repose par 25 mètres de fond, à 1 000 mètres du rivage. Chaque année, le 14 octobre, les plongeurs de la Royal Navy descendent déposer sur l'épave le pavillon de la marine britannique. Guy LE MOING¹



¹ Le paragraphe sur le *Royal Oak* est extrait de « Et l'Océan fut leur tombe » (Marines Editions, Rennes).



RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !

Il y a 50 ans

**Le paquebot *Ile-de-France* coulait...
...pour les besoins d'un film !**

Après trente et un ans d'une carrière riche et mouvementée, l'*Île-de-France* fut désarmé au Havre à la fin de l'année 1958. Il fut alors vendu à un industriel japonais pour démolition, et quitta la France le 26 février suivant, sous le nom de *Furanzu Maru* (« le navire français »). Son existence aventureuse connut un dernier épisode romanesque avant l'issue fatale : il participa au tournage d'un film et fut même coulé pour l'occasion. Il avait été loué par les Japonais à la Metro Godwin Mayer, à raison de \$ 4 000 par jour de tournage. Le film, intitulé *The last voyage*, racontait les derniers moments d'un paquebot vieillissant (le SS *Claridon*), victime d'une explosion de chaudière ayant provoqué l'effondrement d'une cheminée, la mort du commandant et le naufrage du navire. Le film était interprété, entre autres, par Robert Stack, Dorothy Malone et George Sanders. Il sortit en France en 1961, sous le titre *Panique à bord*. Cet épisode peu glorieux de la vie de l'*Ile-de-France* provoqua quelques protestations en France. Il permit à l'acheteur japonais du paquebot de rentabiliser son acquisition. Le navire fut ensuite renfloué et acheminé vers son chantier de démolition.

Il y a 80 ans

**La Seconde Guerre mondiale éclate :
Premières victimes sur les mers**

Septembre 1939 : La Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne. La guerre sur mer commence aussitôt, entraînant les premiers drames. Voir article page 18.



L'affiche du film « The last voyage »

Il y a 140 ans

**Bataille d'Angamos
durant la « 2^{ème} guerre du Pacifique »**

Depuis le début de l'année 1879, le Chili est en guerre contre la Bolivie et le Pérou. Le 8 octobre, la marine chilienne remporte une victoire navale décisive sur la marine péruvienne, à Angamos, sur la côte ouest de l'Amérique du Sud. Cette victoire confère au Chili la maîtrise des mers et est déterminante dans l'issue de la guerre.

Il y a 340 ans

**Naufrage du *Sans-Pareil* à Belle-Île
Tourville échappe à la mort**

Tourville a quitté Toulon pour Brest avec quatre navires : le *Sans-Pareil*, le *Content*, le

Conquérant et *l'Arc-en-Ciel*. La petite escadre est victime d'une violente tempête, le 21 octobre au large de Belle-Île. Sous la force des vagues et du vent, le *Sans-Pareil* perd son beaupré, ce qui entraîne la chute du mât de misaine et d'importantes voies d'eau à l'avant du vaisseau. Bientôt le grand mât s'écroule à son tour et le navire, mal radoubé, s'ouvre largement. Une partie des marins sont transbordés sur *l'Arc-en-Ciel* à bord de la chaloupe, mais l'équipage de celle-ci renonce à faire un deuxième tour. Tourville ordonne le sauve-qui-peut, et les marins tentent de rallier *l'Arc-en-Ciel* à la nage. Tourville parvient à se sauver, mais un grand nombre de ses hommes trouvent la mort. Le *Conquérant* subit le même sort que le *Sans-Pareil*. Le *Content* s'échoue sur la côte bretonne. Seul *l'Arc-en-Ciel* parvient à atteindre Brest. Au total, cette catastrophe coûte la vie à plus de 600 hommes.



Tourville

VIEUX PAPIERS

En fouillant les archives, les vieux journaux, la correspondance et les livres d'autrefois

De Toulon à Constantinople Souvenirs d'un officier français de la guerre de Crimée

La revue *Historama* a publié en 1978 la correspondance inédite de Louis de La Hausse, jeune officier de l'armée française participant à la guerre de Crimée. Nous reproduisons ici la lettre qu'il écrivait à ses parents, pour leur

raconter sa traversée entre Toulon et Constantinople, à bord du *Christophe Colomb*.

« Camp de Maslak, le 6 août 1855
« Mes chers parents,

« Notre traversée a été heureuse. Je vais du reste vous la raconter en gros. Nous sommes donc partis de la rade de Toulon le 12 juillet par un beau temps. Cependant, la mer est toujours assez agitée dans le golfe du Lion et le mal de mer nous a un peu tourmentés le premier jour ; ensuite, ça a été fort bien : nous faisons 60 lieues par jour. Nous sommes arrivés ainsi à Malte je ne me rappelle plus quel jour, mais je vous ai écrit de là. Nous nous sommes arrêtés une bonne journée pour faire du charbon [...]

« Partis de Malte, nous nous sommes dirigés vers Le Pirée où nous devons débarquer l'amiral Jacquinot qui allait prendre le commandement de la flotte et de ce port. Là nous nous sommes arrêtés un jour et demi. Nous sommes allés visiter Athènes et ses ruines, puis nous avons repris notre course vers Constantinople pensant ne plus nous arrêter avant d'y être, mais nous avons trouvé à l'entrée des Dardanelles une foule de bâtiments à voile qui ne pouvaient passer le détroit à cause du vent contraire et du courant, et qui attendaient le passage de bâtiments à vapeur pour être remorqués. Nous avons pris le plus gros et le plus chargé, le vaisseau *Saint-Louis* qui avait un chargement immense de pièces de canon, obus, boulets, poudre. Nous étions très chargés aussi, de sorte que nous n'avancions guère et il est arrivé un moment où nous reculions. Alors nous avons mouillé et attendu 24 heures un vent plus favorable. Vaine attente. Alors nous avons abandonné le *Saint-Louis* à son malheureux sort et nous avons continué notre chemin. Nous nous sommes arrêtés quelques heures à Gallipoli où nous avons commencé à voir la malpropreté, la misère et la vermine orientales. Cette ville ne nous a pas enchantés du tout. Enfin, le lendemain matin 25, nous sommes arrivés devant Constantinople par le plus beau temps du monde [...]

PHILATÉLIE MARINE

Des timbres-poste consacrés à la mer, aux marins et aux bateaux...

Araiteuru

Le gardien protecteur du peuple Maori
(Nouvelle Zélande, 2000)

Exceptionnellement, le timbre que nous présentons ici ne représente ni un bateau ni un navigateur, mais un monstre marin, le Taniwah. Dans la mythologie maori, les Taniwah sont des êtres aquatiques vivant dans les fleuves, les grottes ou dans les mers, particulièrement dans les endroits dangereux à cause des courants ou des vagues. Bien qu'ils soient eux-mêmes des bêtes féroces, ils peuvent être bienveillants à l'égard des humains qui les respectent, et les préserver de la noyade ou de tous autres dangers.

Les vieilles légendes maori parlent d'un Taniwah particulier, Araiteuru, qui serait arrivé dans l'île du Nord en même temps que les premiers habitants venus en pirogues, et les aurait protégés. C'est à ce monstre protecteur que le timbre ci-dessous est dédié. Il a été émis en février 2000, à l'occasion du Nouvel An chinois (année du dragon).



FICHE TECHNIQUE

Pays : N ^{elle} Zélande	Valeur fac. : 40 c
Date d'ém. : 9/2/2000	Taille : 28 x 44 mm
Impr. : Litho Offset	Perfo : comb 14
Couleur : polychrome	Y&T : NZ 1742

Le torpillage du *Royal Oak*
(Îles Marshall, 1989)

Nous avons évoqué, page 20, le torpillage du *Royal Oak* à Scapa Flow, le 13 octobre 1939. Les Îles Marshall ont émis un timbre, en 1989, pour commémorer le cinquantième anniversaire de cet événement. Le dessin de ce timbre est dû à l'artiste britannique Brian Sanders ; il représente l'explosion du cuirassé, dans la nuit illuminée par les projecteurs, avec, au premier plan, le sous-marin allemand *U-47*.



FICHE TECHNIQUE

Pays ém. : îles Marshall	Valeur fac. : 45 c
Date d'ém. : 14/10/1989	Perfo : comb 13 ½
Impr. : Litho Offset	Conception : Brian Sanders
Couleur : polychrome	

VEXILLIOLOGIE MARINE

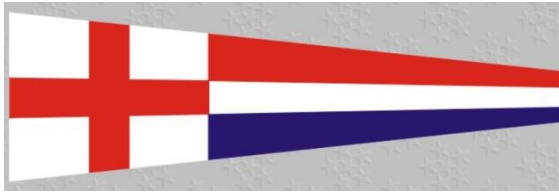
Pavillons nationaux en usage dans la marine et signaux par flammes et pavillons...

La flamme d'église

(« Écartez-vous, l'équipage est en prière »)

Qui connaît la signification de la flamme ci-dessous, qui représente, côté drisse, une croix de Saint-Georges anglaise et, côté pointe, trois bandes rouge-blanc-bleu superposées ? Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, cette flamme

était en usage sur les bateaux anglais. Quand elle flottait dans la mâture, elle indiquait aux navires du voisinage qu'une partie des marins assistaient à l'office religieux, et que ce n'était pas le moment de les embêter ! On appelait ce pavillon la « flamme d'église » (*church pennant*).

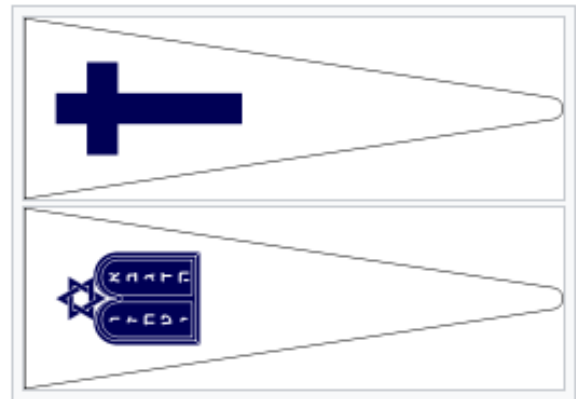


La « flamme d'église »

Son origine est controversée. Les trois couleurs de la pointe (rouge-blanc-bleu) évoquent le pavillon national des Pays-Bas. Pour cette raison, certains historiens la font remonter aux guerres anglo-hollandaises du XVII^e siècle. À cette époque, selon eux, les marins anglais aussi bien que leurs adversaires néerlandais étaient des hommes très religieux. Leurs amiraux respectifs auraient convenu d'un code pour éviter de se canonner pendant les offices religieux. Le *church pennant*, qui allie les deux pavillons nationaux, serait ainsi une sorte de signal de trêve, utilisé pendant les prières et les cérémonies d'immersion des défunts. Cette explication est aujourd'hui contestée, mais aucune autre ne la remplace avec certitude. Ils sont vraiment bizarres ces Anglais, ne sont-ils pas ? GL

L'ancienneté de ce pavillon ne fait aucun doute. Un « livre des signaux » anglais de 1796 le mentionne, sans en donner l'illustration. Le texte précise que : « lorsqu'il est hissé au mât de misaine, il signifie que l'équipage est en prière ». Dans certains cas, il peut aussi avoir le sens de « Un homme à la mer ». Un autre ouvrage datant de 1799 (« Livre des Signaux pour les navires de guerre ») contient des indications analogues et en donne un dessin, identique à celui que l'on connaît aujourd'hui.

L'US Navy possède également une « flamme d'Église » représentant une croix bleue dans le sens longitudinal de la flamme. Traditionnellement, cette flamme était réservée au culte chrétien. Plus récemment, en 1975, le Secrétaire d'État à la Marine a approuvé un pavillon similaire pour le culte juif.

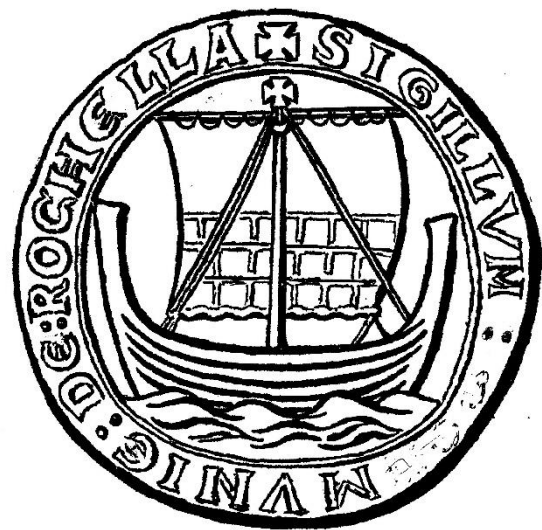


En-haut, la flamme d'Église US pour le culte chrétien - En-Bas, pour le culte juif

SIGILLOGRAPHIE MARINE

Petite histoire des navires du Moyen Age, à travers les sceaux des villes portuaires...

Le sceau du port de La Rochelle



La ville - La Rochelle est un port français sur l'Atlantique (actuel département de la Charente-Maritime), dont le développement date du milieu du XII^e siècle, au début de la domination anglaise sur l'Aquitaine et les comtés voisins. Ce sont les Anglais qui cherchèrent, dans la région, un port d'embarquement capable d'assurer l'exportation des vins locaux vers leur pays. Le choix se porta vers un havre récemment aménagé par Guillaume X, duc de Guyenne et comte de Poitiers, un havre nommé La Rochelle, *Rupella*. Cette ville nouvelle commençait à se peupler et, vers 1150, ses

habitants avaient demandé la création d'une église paroissiale, autorisation accordée par le pape en 1153, peu avant que la région ne change de suzerain. Le roi d'Angleterre comprit immédiatement l'intérêt de ce port ; il y fit entreprendre des travaux d'agrandissement et accorda à La Rochelle sa charte de commune dès les années 1170. La ville choisit alors, comme emblème de son autonomie municipale, un sceau sur lequel figurait une grosse nef aux flancs arrondis.

Le sceau - Datation – On ne connaît pas avec certitude la date de création du sceau de La Rochelle. Certains auteurs parlent du xv^e siècle, en raison d'un document de 1437 sur lequel il figure. La date de ce document n'implique pas la date de création du sceau, certainement beaucoup plus ancienne. Roger DION écrit, à cet égard, dans *Origine de La Rochelle et essor du commerce atlantique* : « Le sceau est appendu à un acte de 1437, mais sa facture et le style de ses caractères accusent la première moitié du XIII^e siècle. » G. DEMAY le date de 1308 dans *Études sigillographiques – Le type naval* (in « Revue archéologique », 1877). A. ANTHIAUME cite un texte de 1232 qui le décrit (voir ci-dessous).

Description – Navire caractérisé par un profil « en croissant », avec l'avant et l'arrière arrondis remontant très haut. Pas de trace de gouvernail d'étambot. La grand-voile carrée est déployée et laisse voir trois rangs de garcette de ris, destinées à réduire la voilure par gros temps. La forme générale de la coque évoque les navires vikings.

« Un acte de 1232 décrit ainsi la figure représentée sur le sceau de la ville de La Rochelle : *imago cujusdam ligni ad similitudinem cochæ cum arbore et vello quadrato* (image d'un navire en manière de coque avec mâts et voile carrée) ». A. ANTHIAUME : *Le navire, sa construction en France et principalement chez les Normands*. 1922, p. 272.

Légende – *SIGILLUM [COM]MUNIE DE ROCHELLA* (« Sceau de la commune de La Rochelle »).

Références catalogue archives – Archives nationales : D5459.

OBJETS DE MARINE

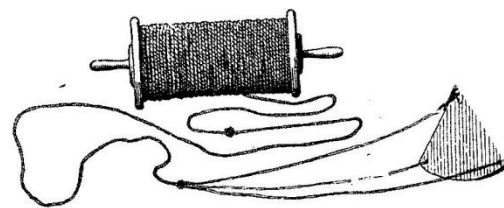
Instruments, outils et objets divers en usage dans la marine d'autrefois...

Petite histoire du « loch à bateau »

La navigation « à l'estime » a longtemps été le moyen favori des marins pour déterminer leur position sur la carte. Elle consiste à « estimer » le déplacement du bateau depuis le dernier relevé, en prenant en compte le cap suivi (et les éventuels changements de route), la vitesse du bateau et sa dérive due aux courants. Comment mesurait-on autrefois la vitesse d'un bateau ?

Le « pifomètre » a longtemps été le seul instrument utilisé par les navigateurs ; les plus expérimentés d'entre eux savaient estimer la vitesse en observant la hauteur de la vague d'étrave, ou en écoutant le bruit du sillage. Certains jetaient un morceau de bois à la mer à l'avant du bateau et mesuraient le temps mis par cet objet pour atteindre l'arrière, ce qui leur donnait une indication de la vitesse.

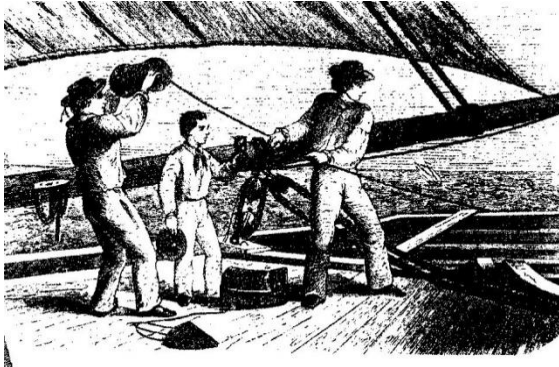
Cette dernière méthode est à l'origine d'un instrument plus précis, le « loch à bateau », dont on commença à parler à la fin du xvi^e siècle, mais qui était sans doute plus ancien. Son nom vient de l'anglais *log* qui signifie « bûche », « morceau de bois ». Il s'agissait en fait d'une petite planchette triangulaire, fixée à l'extrémité d'une longue ligne, elle-même embobinée sur un touret.



Loch à bateau

L'utilisation était simple, mais nécessitait trois hommes : un matelot jetait la plaquette triangulaire à la mer, à l'arrière du navire, et cette planchette s'immobilisait dans l'eau ; un autre tenait le touret à deux mains et laissait filer la ligne ; un troisième tenait un sablier de 30 secondes. Au bout de ces 30 secondes, on mesurait la longueur de ligne déroulée, et on

en déduisait la vitesse. Pour simplifier l'opération, la ligne était munie de nœuds équidistants, et la vitesse s'exprimait en nombres de nœuds filés durant 30 secondes. Voilà pourquoi la vitesse d'un navire s'exprime, aujourd'hui encore, en nœuds.



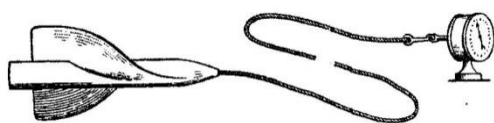
Mise en œuvre du « loch à bateau »

Petit problème pratique

Quel doit être l'espacement des nœuds sur la ligne pour indiquer la vitesse en milles marins par heure ?

Rép. Le sablier étant de 30 secondes (c'est-à-dire $1/120^{\circ}$ d'heure), il faut espacer les nœuds sur la ligne de $1852 \text{ m}/120$, soit 15,43 mètres. Dans la pratique, les nœuds étaient espacés de 14,5 m, pour compenser le léger déplacement de la plaquette.

Le « loch à bateau » manquait de précision et nécessitait trois personnes pour le mettre en action. On chercha donc rapidement un appareil plus commode et plus exact. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle qu'un nouveau principe fut adopté, celui du loch à hélice. L'instrument comportait trois parties : une hélice remorquée derrière le bâtiment, un compteur placé à bord et un câble de transmission reliant l'hélice au compteur. Le câble transmettait le nombre de rotations au compteur, lequel affichait la vitesse en clair sur un cadran. Le premier loch à hélice fut inventé en 1802 par Thomas Massey.



Loch à hélice

La propulsion mécanique permit de faire un lien direct entre la fréquence de rotation du propulseur (roue ou hélice) et la vitesse du bateau. Un peu plus tard, l'électronique fournit des solutions encore plus précises. GL

TRADITIONS & SUPERSTITIONS

Coutumes, folklore, traditions et superstitions de la vieille marine

Bag-Noz, Bag er Maru : La « barque des morts » dans les légendes bretonnes

Les légendes bretonnes, à l'instar de la mythologie égyptienne, évoquent un bateau « passeur d'âmes » chargé de conduire vers le paradis l'esprit des marins péris en mer. C'est une embarcation noire, qui ne navigue qu'après le coucher du soleil, et que l'on nomme *Bag-Noz* (« barque de la nuit ») ou *Bag er Maru* (« barque des morts »). Elle est pilotée par le « batelier de la Mort » qui est, en principe, le premier homme de l'année péri en mer. On prétend que les marins bretons du temps jadis portaient un anneau d'or à l'oreille pour pouvoir payer le passeur d'âmes, s'il leur advenait de périr en mer. Le *Bag-Noz* est, pour les marins, l'équivalent du *Carrik Ankou* des terriens (« le « chariot de la mort »).

D'autres variantes de la légende font du *Bag-Noz* un navire diabolique, à bord lequel les âmes des marins de mauvaise vie errent sur l'océan jusqu'au jour du Jugement. Souvent, vers le jour des Morts, le *Bag-Noz* apparaît près du rivage, et ceux qui l'aperçoivent alertent les villageois : « *Approchez, les veuves ! Venez voir vos maris ! Approchez, les orphelins ! Venez voir vos pères !* » Alors les femmes accourent, accompagnées de leurs enfants, mais le bateau disparaît avant les retrouvailles. GL

LES MOTS DE LA MER

Le parler pittoresque des marins d'autrefois

Shangaïage

À bord des grands voiliers qui, après avoir franchi le cap Horn, desservait les ports de la

côte ouest de l'Amérique, l'escale de San Francisco était toujours crainte des capitaines. Les marchands d'hommes, et en particulier le célèbre Sullivan, y exerçaient leur commerce redoutable : le shanghaïage. Ils faisaient désertir les marins et proposaient, à prix d'or, aux capitaines ainsi dépouillés, des compléments d'équipage recrutés selon le même principe. Le capitaine au long cours Georges Aubin, qui était alors second à bord du trois-mâts *Geneviève Molinos*, a raconté ce genre de mésaventure :

« Quoi de plus facile, en effet, que de faire désertir un pauvre matelot étourdi par l'ambiance de la terre, après des mois et des mois de mer et qui, le premier verre avalé, flageole déjà sur les jambes ? On l'invite à boire, un soir, dans un de ces bars louches qui essaient les quais. Il ne faut pas bien longtemps pour l'amener à maudire et son navire et son capitaine... « Comment, tu n'as que 75 francs par mois ? Mais à bord d'un baleinier américain tu gagneras au moins 30 dollars. » « Trente dollars ! l'équivalent de cent cinquante francs... Autant et même plus que le second d'un voilier français ! Est-ce possible ? » Et souvent, sous l'effet de la boisson, le matelot n'hésite pas. Alors, en un clin d'œil, son sac est enlevé du navire par les hommes de Sullivan... S'il tergiverse et si les affaires pressent, vite un narcotique, adroitement administré dans le verre, aura raison de sa volonté rebelle. Et le lendemain, le malheureux, tout éberlué, la tête lourde, ne pouvant pas bien ajuster ses souvenirs dans un cerveau encore embrumé, se trouve à bord d'un navire qu'il ne connaît pas. [...]

*Ce honteux commerce prolifère au grand désespoir des capitaines qui, au moment de prendre le chemin du retour, se voient tous dans l'obligation de compléter leurs équipages. Et par quelles recrues ! » (G. Aubin : *L'empreinte de la voile*. Paris, Flammarion, 1955. pp 87-88).*

Black ball

Surnom donné aux matelots indisciplinés que les marchands d'hommes de San Francisco faisaient embarquer sur les navires de passage, à l'époque du shanghaïage*.

*« Quelques matelots, hommes de métier certes, shanghaïés plusieurs jours auparavant sur des navires en opérations, mais aussi, et surtout, tout ce qui erre sur les quais, lie des bas-fonds, apatrides, gens sans aveu, gibiers de potence, « black balls » inscrits en rouge sur les registres des armateurs et proscrits à tout jamais des listes régulières d'embarquement, condamnés de droit commun, ou gredins de tout acabit, qui demandent au grand large sa bienfaisante protection contre les lois et contre la société dont certains vivent en marge. » (G. Aubin : *op. cit.* p 88).*

LA VIE A BORD

La vie quotidienne des marins d'hier et d'avant-hier...

Le repas des rationnaires sur un paquebot du XIX^e siècle

À côté du luxe des salles à manger de première classe, de misérables cantines existaient sur les grands paquebots d'autrefois. Elles étaient destinées aux émigrants pauvres, les « rationnaires » :

*« Je ne me suis jamais aventuré vers les appartements inférieurs occupés par les émigrants, mais il m'est arrivé de visiter les endroits plus attrayants qui leur étaient réservés au-dessus. Ici, à l'heure des repas, les passagers se rangeaient en colonnes et tendaient leurs bols en fer-blanc pour recevoir la soupe ou le gruau que le steward puisait à la louche dans une immense marmite tirée à même le sol ; ou bien ils tendaient leurs assiettes en fer pour des rations plus solides de viande ou de biscuit, qui étaient distribuées depuis de grandes casseroles et des paniers. Il y avait parfois des querelles pour les places de tête, les plus proches de la table où les stewards commençaient leur distribution de bonnes choses à la foule affamée. De temps en temps, un garçon, après avoir été servi au début de la file, avalait son gruau chaud, enfonçait son biscuit dans sa poche, et se glissait furtivement vers l'autre bout de la file, de manière à recevoir une seconde portion. (HOOK : *Through dust and foam*, 1876, p. 451).*

SANTÉ NAVALE

Petite histoire de la médecine et de la chirurgie navales

Les bienfaits de l'absinthe dans le traitement du mal de mer

L'absinthe, avant de devenir la dangereuse « fée verte », était considérée depuis l'Antiquité comme une sorte de panacée. Le grand naturaliste Pline vantait déjà ses propriétés : « Elle resserre l'estomac, fait sortir la bile, est diurétique, amollit le ventre, le guérit s'il est douloureux, chasse les vers et dissipe les faiblesses d'estomac et les flatuosités. Elle fait cesser le dégoût et aide à la digestion. » Pline oubliait un détail : les vertus de l'absinthe contre le mal de mer. Un médecin du nom de Martin, qui vivait au XVII^e siècle, les a chantées sous forme de vers burlesques :

*« Si devant que monter sur mer
Tu prends un peu de vin amer
Je veux dire du vin d'absinthe
De vomir tu n'auras la quinte
L'absinthe conforte les ners
Est bon aussi pour les vers
Chasse poux, puces et punaises
Qui sont contraires à nos aises. »*

LITTÉRATURE & CINÉMA

Livres, revues et films d'hier et d'aujourd'hui, consacrés à la marine...

« La mer toujours »

Un ouvrage collectif du collège Lettres de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer

Une dizaine d'auteurs, membres de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer, ont publié, cet été, un petit ouvrage collectif regroupant des récits, des nouvelles et des poèmes consacrés à la mer. D'un commun accord, ces auteurs ont décidé de faire don de leurs droits d'auteur à la SNSM.



Pour se le procurer, contacter :

- soit la librairie Gwalarn, 15 rue des Chapeliers 22300 LANNION,
- soit le site internet : <https://www.luc-corlouer.fr/>

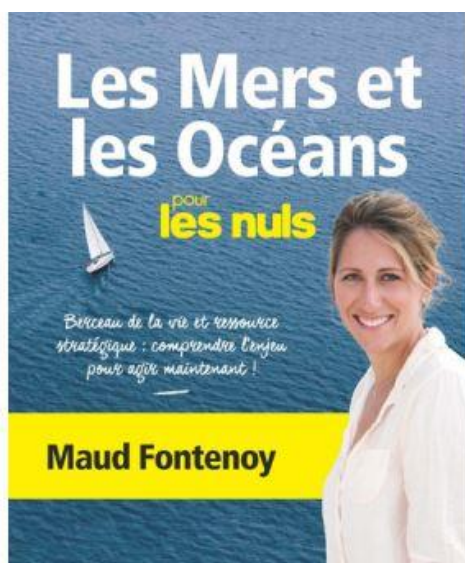
ENVIRONNEMENT

Préserver le milieu marin est un impératif pour la santé de notre planète

Maud Fontenoy publie : *Les Mers et les Océans... pour les Nuls*

« Elle est agaçante. Maud Fontenoy, navigatrice aux multiples exploits, maman épanouie de quatre enfants, trouve le temps de publier « Les Mers et les Océans pour les Nuls » (Ed. First) qui sort demain. À la tête d'une fondation à son nom depuis vingt ans, elle a été chargée hier de relancer les classes de mer par Jean-Michel Blanquer, ministre de l'Éducation nationale. Elle clame « l'urgence » mais reste optimiste, car nous avons les moyens de préserver ce berceau de vie. »

(Extrait d'une interview de Maud Fontenoy, publiée dans *Le Parisien* du mercredi 5 juin 2019).



LA FERTÉ-BERNARD, Halles Denis Béalet du 10 au 20 octobre. Entrée gratuite tous les jours de 10h à 12h et de 14h30 à 18h30.

DANS L'ACTUALITÉ

Les événements survenant aujourd'hui sur les mers seront l'histoire maritime de demain

- **Samedi 29 juin 2019** – Le *Sea Watch 3*, navire appartenant à une ONG allemande, a forcé le blocus du port de Lampedusa pour y débarquer ses passagers, 40 migrants en détresse. Sa capitaine, Carola Rackete, a été arrêtée par les autorités italiennes, puis remise en liberté.

- **Lundi 1^{er} juillet 2019** – **Grosse frayeur sur le lac d'Annecy** – Un bateau transportant des touristes – le *Libellule* – a été victime d'un fort coup de vent et a dû être secouru. Une quarantaine de personnes se trouvaient à bord ; elles sont saines et sauvées.

- **Lundi 1^{er} juillet 2019** – **Le Japon a repris la chasse à la baleine** – Le Japon vient de quitter la *Commission baleinière internationale* (CBI) et de reprendre la chasse à la baleine, en principe dans les limites de sa ZEE. Les associations écologistes restent vigilantes.

- **Lundi 1^{er} juillet 2019** – **Incendie dans un sous-marin russe** – Un incendie a provoqué la mort de 14 marins à bord d'un sous-marin nucléaire russe basé dans un port de l'Arctique. Le Kremlin s'est refusé à toute précision, invoquant le « secret d'État ».

- **Vendredi 12 juillet 2019** – **Lancement à Cherbourg du sous-marin Suffren** – Le sous-marin nucléaire d'attaque *Suffren* a été lancé en présence du Président de la République. C'est le « premier de série » d'une nouvelle génération de SNA, la classe *Barracuda*.

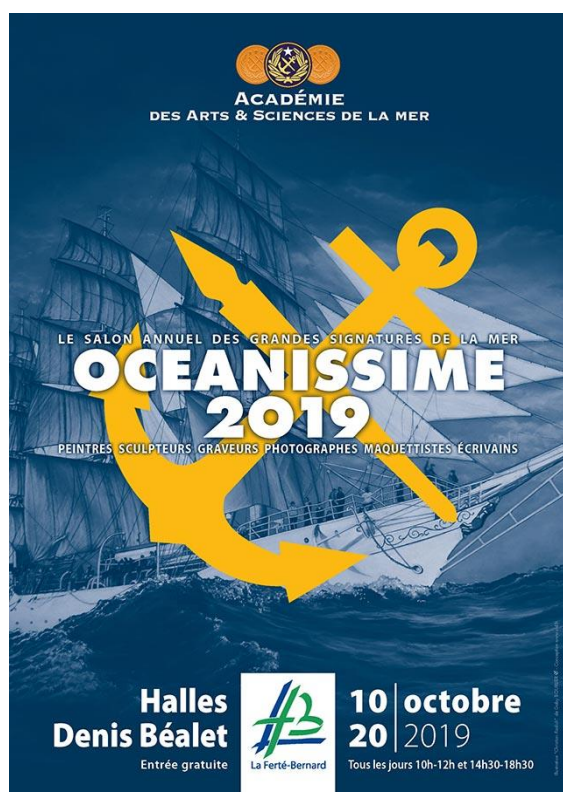
- **Lundi 22 juillet 2019** – **L'épave du sous-marin Minerve**, disparu corps et biens le 27 janvier 1968, a été localisée par 2 400 mètres de fond, à 45 km au large de Toulon.

- **Vendredi 23 août 2019** – **Une centrale nucléaire flottante** vient d'être mise en service dans l'Arctique par la Russie. Ce potentiel « Titanic nucléaire » inspire une certaine inquiétude.

ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Océanissime 2019



L'Académie des Arts & Sciences de la Mer organise son salon annuel **OCEANISSIME 2019** à

● **Dimanche 25 août 2019 – Lors de la réunion du G7**, le président Macron suggère de diminuer la vitesse des navires de commerce, afin de réduire la pollution.

INSOLITE !

L'histoire maritime – comme la mer – ne manque pas de sel !

Un amiral de France fouetté sur ordre du roi pour homosexualité

Richelieu avait supprimé la charge d'amiral de France, en 1626, pour avoir les mains libres. Colbert la rétablit en 1669, mais il ne souhaitait pas, lui non plus, avoir affaire à une personnalité trop forte. Il suggéra au roi de désigner un de ses fils naturels : Louis de Bourbon, comte de Vermandois qu'il avait eu avec Mme de La Vallière. Le nouveau promu était alors âgé de deux ans !

Treize ans plus tard, le jeune amiral était devenu un bel adolescent. Il adopta la mode homosexuelle de son époque, et entra dans une confrérie de cette mouvance. Le roi n'apprécia pas du tout les fantaisies sexuelles de son fils. Il le fit « fouetter au sang » pour l'en punir. Vermandois mourut de maladie, l'année suivante, à l'âge de seize ans.

COURRIER DES LECTEURS

La parole est aux lecteurs de *Sillages* : soyez nombreux à nous écrire !

La dangerosité des Sables d'Olonne

Notre ami Alain Foulonneau nous écrit :

« *J'ai lu aussi ton article sur la SNSM en deuil. On peut se demander comment un tel naufrage a pu survenir à la sortie d'un port. En fait, l'entrée du port des Sables d'Olonne est très dangereuse, la mer y gonfle et y brise dès que le vent d'ouest force...*

« *En 1974, venant de l'île de Ré par mauvais temps naissant, à bord d'un muscadet (voilier de 6,40 mètres), j'avais décidé de faire escale aux Sables d'Olonne. J'avais été désagréablement surpris par la hauteur des*

vagues devant le port. J'étais entré sans encombre, mais j'en avais conclu que les Sables ne pouvaient pas être considérés comme un port de refuge. »

Pour illustrer son propos, Alain nous raconte l'histoire du dundee *Petit Florent*, cassé en deux par les vagues à l'entrée du port, en 1929.

Les petits mots qui font plaisir

Merci à tous ceux qui m'adressent, à chaque numéro de *Sillages*, un petit mot gentil. Par exemple :

« *La lecture du n°13 de Sillages est très intéressante...* (Philippe B.) – « *De nouveau merci pour ton magazine où j'ai déjà repéré le fabuleux article sur les débuts de l'orientation en mer...* » (Franck B.) – « *Encore merci pour vos Sillages...* » (Stéphane B.) – « *Un grand merci, Guy, j'ai déjà parcouru plusieurs numéros. C'est excellent.* » (Loïc A.) – « *A chaque lecture, tu me passionnes. Agréable à lire avec des articles plus qu'intéressants. Que de belles recherches qui prouvent ton érudition débordante. Merci de nous instruire.* » (Robert B.) – « *J'ai bien reçu votre envoi... et j'ai pris plaisir à lire vos articles...* » (Laure D.).

Merci à tous !

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

- ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.*** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- ***Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du XX^e siècle.*** Marines Editions, Rennes, 2005.
- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.*** Marines Editions, Rennes, 2006.
- ***Les fortunes de mer... en images.*** Marines Editions, Rennes, 2007.
- ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.*** Rennes, Marines Éditions, 2011

- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
- **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.
- **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.
- **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

Comment se procurer les anciens numéros de Sillages ? Comment me contacter ?

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

