

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 15

Octobre 2019

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - NAUFRAGE DU *BATAVIA* (1629) – La folie meurtrière de Jeronimus Cornelisz 1
 - AIGUES-MORTES – Un port français pour les croisades 5
 - UN GRAND MARIN SARTHOIS – L'amiral Lalande 10
 - SOUVENIRS DE MER – Une journée à l'assistance thonière en 1970 – Par Loïc Antoine 15
 - 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..... 19
-
-

BONJOUR

La « rentrée » est faite, et la publication de *Sillages* reprend régulièrement. Grâce aux trois sites sur lesquels il est disponible (voir page 28), de nouveaux lecteurs le découvrent chaque mois, et certains se font connaître spontanément. Nous les en remercions et leur souhaitons la bienvenue. L'un d'eux nous a même adressé un texte de souvenirs, que nous publions page 15. Puisse-t-il faire des émules : notre *Sillages* n'en sera que plus riche ! Bonne lecture !

Naufrage du *Batavia* (1629)

LA FOLIE MEURTRIÈRE DE JERONIMUS CORNELISZ

La Compagnie Hollandaise des Indes Orientales, la VOC (*Verenigde Oostindische Compagnie*) a été fondée en 1602. Ses navires desservent régulièrement l'île de Java, où la compagnie possède un comptoir important ; ils atteignent cette destination lointaine au terme d'une longue navigation qui contourne l'Afrique. Ils transportent des passagers et des cargaisons coûteuses destinées à l'équipement de la colonie et à l'achat des épices qu'ils ramèneront au retour.

Le *Batavia* est l'un de ces navires. En 1628, il vient de sortir de son chantier de construction et s'apprête à faire son voyage inaugural. Il doit partir à l'automne, avec trois cents cinquante personnes à bord : environ un tiers de marins, un tiers de soldats et un tiers de passagers. C'est un bâtiment de fort tonnage, long d'une cinquantaine de mètres. Son capitaine est un

certain Ariaen Jacobsz, marin expérimenté quoique buveur et souvent violent. Jacobsz n'est pas l'unique maître à bord du *Batavia*. Au-dessus de lui se trouve le « subrécargue », c'est-à-dire le représentant de la Compagnie. Il s'appelle Francisco Pelsaert. Entré très jeune dans la branche commerciale de la VOC, il en a franchi rapidement les échelons. Un long séjour en Orient lui a donné une connaissance approfondie des pratiques locales. Malgré son jeune âge, son penchant immodéré pour les femmes et son manque de scrupules dans l'utilisation des deniers de la Compagnie, Pelsaert a la confiance des dirigeants de la VOC qui lui donnent les pleins pouvoirs pour encadrer l'expédition vers Java. Un dernier détail mérite d'être noté, concernant Pelsaert : il connaît Jacobsz pour avoir navigué avec lui lors d'un précédent voyage ; les deux hommes se détestent profondément.

Parmi les cadres de la VOC embarqués sur le *Batavia*, figure aussi un curieux personnage nommé Jeronimus Cornelisz. Apothicaire ruiné, disciple d'une secte religieuse prônant la débauche et le blasphème, Cornelisz a décidé de quitter les Pays-Bas pour se faire oublier des autorités civiles et religieuses et, accessoirement, se refaire une fortune. Comme il est instruit, la Compagnie lui a donné une place d'*intendant adjoint*, ce qui le met sous les ordres directs de Pelsaert.

Le *Batavia* s'engage dans l'Atlantique à la fin octobre 1628 et fait route vers le sud. Le début du voyage se déroule sans histoire mais, comme toujours, les conditions se dégradent au fil du temps : l'eau douce vient à manquer, les vivres se raréfient et s'abîment, les rats et les insectes indésirables prolifèrent, le scorbut apparaît. La situation est si préoccupante que Pelsaert décide de faire une brève escale, fin décembre, dans un port de Sierra Leone, avant de poursuivre sa route vers le cap de Bonne-Espérance. Durant cette interminable descente de l'Atlantique, des liens se nouent entre le capitaine et Jeronimus Cornelisz. L'intendant adjoint est un beau parleur, relativement instruit. Sa conversation flatte le vieux loup de mer qui finit par boire ses paroles et par devenir son ami.

Le *Batavia* et les navires qui l'accompagnent jettent l'ancre au Cap le 14 avril 1629. Ils y séjournent une huitaine de jours, le temps d'effectuer quelques réparations et de se réapprovisionner en viande fraîche et en eau douce. Durant cette courte escale, un incident oppose le subrécargue au capitaine, et accroît l'hostilité mutuelle des deux hommes.

Les navires, ayant repris la mer, font maintenant route vers l'est. L'usage de l'époque, en effet, n'est pas d'aller en ligne droite du cap de Bonne-Espérance à Java, mais de suivre les « quarantièmes rugissants » afin de profiter des vents d'ouest dominants, et de remonter vers le nord, au bon moment, avant d'avoir atteint l'Australie. Durant cette nouvelle phase du voyage, la complicité entre Cornelisz et Jacobsz se renforce car les deux hommes nourrissent des projets personnels et chacun d'eux a besoin de l'autre.

Ariaen Jacobsz est obnubilé par son désir de vengeance. Son intention est d'éliminer Pelsaert afin de rester seul maître du navire. Il craint toutefois de manquer de détermination pour mener seul cette entreprise ; il s'en ouvre donc à son ami, qui l'assure aussitôt de son soutien. Jeronimus Cornelisz a, de son côté, un projet : plutôt que d'aller tenter un hypothétique enrichissement à Java, il considère qu'il serait bien plus simple de s'emparer du navire et de sa précieuse cargaison. Toutefois, comme il ne connaît rien à la navigation, il a besoin du capitaine pour réaliser son plan ; il le met donc dans la confiance, sachant qu'il sera toujours temps de l'éliminer, le moment venu. Unis par ce nouveau lien d'intérêts, les deux hommes se mettent à comploter. Ils recrutent des complices, ils cherchent un prétexte pour provoquer le subrécargue et déclencher contre lui une émeute générale. Pelsaert finit par se douter de quelque chose, mais il n'a pas la possibilité de réagir ; il tombe gravement

malade et reste alité pendant plusieurs semaines. Les deux complices profitent de cette circonstance pour consolider leur projet.

C'est alors qu'un événement inattendu remet tout en question : le *Batavia* se brise sur un récif, dans la nuit du 4 juin 1629. Le capitaine a trop attendu pour mettre le cap au nord. Incapable d'estimer avec précision sa longitude, il pensait se trouver sur le méridien de Java alors qu'il était déjà beaucoup plus loin. En tardant à changer de route, il s'est approché dangereusement de la côte australienne et a atteint les récifs qui bordent cette terre.

Réveillés en sursaut par le choc, marins, soldats et passagers découvrent avec horreur le décor de leur naufrage. Le *Batavia* est planté sur un rocher à proximité de quelques îlots déserts. L'équipage tente une manœuvre désespérée pour dégager le navire, mais elle reste vaine. Les embarcations sont mises à la mer et l'évacuation s'organise tant bien que mal.

Au bout de deux jours d'efforts, les rescapés se divisent en trois groupes : cent quatre-vingts ont pu prendre pied sur une grande île nue, appelée depuis « Cimetière du *Batavia* » ; soixante-dix, dont Jeronimus Cornelisz, sont restés sur l'épave ; cinquante se sont regroupés sur un îlot plus petit, autour du capitaine, du subrécargue et de la plupart des officiers. Tous les autres sont morts lors de l'accident ou dans les heures qui ont suivi. La situation des survivants est désespérée : les îlots de l'archipel sont complètement dépourvus d'eau, de végétation et d'abris naturels ; l'épave est sur le point de se briser et d'engloutir les hommes et les vivres qu'elle renferme encore.

La vie s'organise néanmoins, malgré l'hostilité du milieu. Provisoirement, les plus chanceux sont les hommes restés sur le *Batavia*. Ils disposent d'eau et de vivres à profusion, et en profitent pour s'enivrer copieusement. Sur la grande île, la situation est dramatique ; le peu d'eau et de vivres que la chaloupe a réussi à ramener s'épuise très vite ; la survie des naufragés tient à quelques averses inopinées qui les empêchent de mourir de soif. Sur la petite île, Jacobsz, Pelsaert et les hommes qui les accompagnent disposent de vivres, d'eau douce et des deux embarcations du *Batavia*. Ce sont, pour la plupart, d'excellents marins ; ils décident de prendre la mer afin d'aller chercher des secours extérieurs. Le démantèlement final du *Batavia* se produit le 12 juin. Il est si brutal qu'il entraîne la mort de la plupart des occupants du navire. Seuls, une vingtaine d'entre eux parviennent à prendre pied sur le rivage.

Jeronimus Cornelisz en fait partie ; il est recueilli sur le « Cimetière du *Batavia* », épuisé mais vivant. Son arrivée est accueillie avec joie, car les naufragés de l'île déserte voient en lui l'organisateur dont ils ont besoin. Cornelisz prend donc les choses en mains. L'avenir lui paraît assez sombre ! Il n'y a plus de *Batavia*, plus de cargaison précieuse, juste une île déserte avec deux cents affamés qui ne veulent pas mourir. Cornelisz échafaude alors un projet diabolique.

Si Jacobsz et Pelsaert réussissent à atteindre Java et à déclencher les secours, les responsables locaux de la VOC vont inmanquablement envoyer un « jacht » à la rescousse des naufragés. Un tel bâtiment est monté par une trentaine d'hommes au maximum. Il suffirait de quelques complices pour éliminer cet équipage, s'emparer du navire et partir se livrer à la piraterie dans les mers de la région. Trouver des complices parmi les survivants du naufrage semble chose facile à Cornelisz ; ce qui l'inquiète davantage est la réaction des autres naufragés au moment du coup de force. Il est à craindre qu'ils prennent le parti des sauveteurs et fassent capoter l'opération. Une solution toute simple lui vient alors à l'esprit : comme on ne peut pas augmenter sans risques le nombre des mutins, il faut diminuer celui des survivants honnêtes ; ceci aura, en outre, l'intérêt de supprimer des bouches inutiles. Une double tâche s'impose donc à l'intendant adjoint : recruter quelques complices parmi les naufragés et exterminer massivement les autres. Il s'y attelle sans tarder.

Grâce à son charisme, à sa faconde et aux premiers contacts déjà établis lors de la traversée, il lui suffit de quelques jours pour réunir un groupe de deux douzaines de vauriens sur lesquels il va pouvoir compter. L'un des plus redoutables s'appelle Zevanck ; c'est un individu jeune, cynique et féroce, dont l'ambition est aussi démesurée que celle de son nouveau maître.

Le recrutement étant achevé, Cornelisz peut passer à la seconde phase de son programme, l'extermination. Elle nécessite de la prudence et de la méthode, car il est difficile pour une vingtaine de personnes – même s'il s'agit des pires crapules – d'en éliminer près de deux cents autres sans provoquer des réactions. La première tâche de Cornelisz consiste donc à séparer les naufragés en les répartissant entre différents îlots de l'archipel. Sous prétexte de rechercher de l'eau, il en envoie une quarantaine sur l'« île aux Otaries », une quinzaine sur l'« île aux Traîtres » (ainsi nommée parce que Jacobsz et Pelsaert y avaient abordé), une vingtaine sur l'« île Haute » ; il ne garde ainsi, sur le « Cimetière du *Batavia* », qu'environ cent trente personnes. Il est persuadé que les naufragés transplantés, dépourvus de vivres et de moyens de se déplacer, ne vont pas tarder à mourir.

Un événement imprévu se produit le 9 juillet : les occupants de l'île Haute découvrent de l'eau sur leur îlot et annoncent la bonne nouvelle par des signaux de fumée. Cornelisz est consterné : une partie de son plan s'écroule, ce qui l'oblige à réagir avec promptitude et violence. Il ne cherche plus, dès lors, à dissimuler sa folie meurtrière. Enfants, malades, suspects, sont exterminés sans quartier, des mains de ses complices. On estime qu'à la mi-juillet, une cinquantaine de naufragés ont perdu la vie, et le processus d'extermination se poursuit. À la fin du mois, l'objectif que s'est fixé Cornelisz de limiter à quarante-cinq le nombre des survivants sur le « Cimetière du *Batavia* » est presque atteint ; l'extermination a été payante.

Il reste un point noir : les survivants de l'île Haute sont à peu près aussi nombreux. Ils ne sont pas morts de faim et de soif, comme l'avait espéré Cornelisz, car ils ont trouvé de quoi boire et manger sur leur île, ce qui les a maintenus en vie. Quelques fuyards des massacres du « Cimetière » les ont rejoints ; ils sont donc au courant des crimes du fou meurtrier. Ils s'attendent, par conséquent, à être attaqués à leur tour. Les naufragés de l'île Haute sont pour la plupart des soldats. Ils entreprennent donc d'organiser la défense de l'île ; ils fabriquent des armes de fortune et de modestes « fortifications » ; ils mettent sur pied une stratégie défensive en cas d'attaque. Les naufragés de l'île Haute parviennent ainsi à repousser de justesse plusieurs assauts. Ils sont sur le point de succomber... quand une voile apparaît à l'horizon : les secours arrivent ! Pelsaert et Jacobsz ont réussi !

Leur chaloupe a accosté à Batavia le 7 juillet. Ses occupants sont à moitié morts de faim mais sont tous là. Pelsaert se présente le 9 juillet devant le Conseil des Indes, présidé par le gouverneur de la colonie. Il faut beaucoup de persuasion au subrécargue pour convaincre les autorités d'envoyer des secours. Il y parvient en démontrant que de nombreuses richesses de la cargaison restent à récupérer sur l'archipel et sur l'épave. Le Conseil, sensible à cet argument, donne l'ordre au « jacht » *Sardam* de se préparer à appareiller.

Le *Sardam* jette l'ancre près de l'île Haute, le 17 septembre, alors que la bataille fait rage entre les assaillants de l'îlot et ses occupants. Cornelisz cherche à prendre le « jacht » à l'abordage mais l'alerte est donnée *in extremis* et l'équipage du *Sardam* a le dessus. Les mutins se rendent sans trop de résistance et sont emprisonnés à bord.

Pelsaert procède aussitôt aux premiers interrogatoires, et confronte les témoignages. Il est abasourdi par l'étendue de la rébellion et l'ampleur des massacres. Cornelisz et sept de ses

complices sont condamnés à mort et exécutés sur place ; neuf autres seront emmenés à Java pour y être jugés, dix-neuf sont provisoirement laissés en liberté.

On ne sait pas comment le gouverneur apprend le projet de mutinerie fomenté par Jacobsz dans l’océan Indien ; le nom de son dénonciateur reste inconnu. Toujours est-il que le capitaine est mis en prison. Il nie farouchement les accusations de mutinerie portées contre lui. On suit sa trace dans les geôles de Batavia pendant deux ans environ, après quoi il disparaît des archives. A-t-il été exécuté ? A-t-il été relâché faute de preuves ? Est-il mort en prison ? L’histoire ne nous le dit pas. Guy LE MOING



Un port français pour les croisades :

AIGUES-MORTES

Jusqu’au début du XIII^e siècle, le domaine des rois capétiens resta isolé de la mer. Le souverain était donc obligé de négocier avec de grands vassaux plus ou moins coopératifs, ou avec des puissances étrangères, lorsqu’il voulait s’embarquer pour un voyage lointain, en particulier pour la Terre sainte. Philippe Auguste, le premier, ouvrit son domaine sur la Manche en 1204 ; son petit-fils Louis IX, sur la Méditerranée en 1229. Le premier soin du futur *saint Louis*, après cette conquête, fut de créer un port sur le littoral nouvellement acquis ; ce port fut Aigues-Mortes.

La création d’Aigues-Mortes

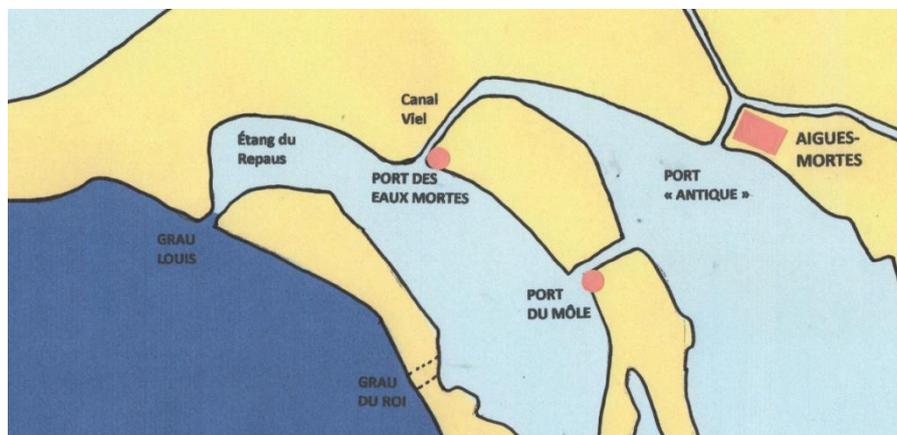
La guerre sainte contre les *Albigéois*, commencée en 1209, se termina vingt ans plus tard par le traité de Paris. Le grand perdant de cette croisade fut le comte de Toulouse, Raymond VII. Le traité de 1229 lui ôta une partie de ses territoires et l’obligeait à marier son unique héritière à un frère du roi de France. Le rattachement du comté à la Couronne était donc inévitable à plus ou moins brève échéance. Le traité de Paris avait une conséquence immédiate pour le roi : les territoires cédés par Raymond VII faisaient communiquer le royaume avec la Méditerranée.

Les perspectives commerciales et militaires, à condition d’y créer un grand port. Ceux que comportait le nouveau littoral, en effet, comme Narbonne ou Montpellier, appartenaient au roi d’Aragon¹. Parmi les modestes ports français existants, celui des Eaux-Mortes retint l’attention du roi. Il était situé à la frontière orientale de son royaume, tout près du comté de Provence, dans une lagune ouverte sur la mer et donnant accès à des étangs. La région était riche en sel, et le port était fréquenté par des bateaux de Montpellier et de Marseille qui pratiquaient le cabotage le long de la côte et faisaient le commerce de ce produit. Quelques navires de haute mer y accostaient parfois ; c’est aux Eaux-Mortes, par exemple, que des chevaliers embarquèrent en 1239 pour la *croisade des barons* conduite par Thibaud de Champagne.

¹ Narbonne fut rattaché à la Couronne de France par le traité de Corbeil, en 1258 ; Montpellier, en 1382 seulement.

Aucune ville, par contre, n'existait dans les parages ; seules, quelques baraques abritaient un petit peuple de pêcheurs, de paysans et de sauniers, employés par l'abbaye de *Psalmodie*, propriétaire des lieux depuis Charlemagne. Depuis cette époque également, une tour se dressait au-dessus des marais, la tour Matafère que l'empereur avait fait construire pour la sécurité des pêcheurs et des ouvriers du sel.

Le roi Louis IX décida d'agrandir le port et d'y construire une ville. Dès 1240, il envoya ses messagers prendre contact avec l'abbé de *Psalmodie*, et négocier les cessions de terrains nécessaires. Les travaux commencèrent peu après. Il s'agissait, avant tout, d'une opération de prestige ; aucun projet de croisade n'existait à l'époque. Louis IX commença donc par faire ériger une tour monumentale, symbolisant la puissance de la France. Cette « grosse tour du roi » – que l'on appela plus tard « tour de Constance » – avait une fonction concrète d'ouvrage de défense et de phare ; mais sa masse et sa hauteur étaient surtout destinées à impressionner. Sa construction n'était pas achevée en 1248, lorsque le roi vint pour la première fois à Aigues-Mortes.



Aigues-Mortes et ses ports au XIII^e siècle

À la même époque, commencèrent les aménagements du port. Le port primitif des Eaux-Mortes n'était pas situé sur la mer mais sur l'étang du Repaus (aujourd'hui étang du Ponant) qui communiquait avec les étangs de la future ville par un canal naturel (le canal Viel), et avec la Méditerranée par un « grau » appelé Grau Louis¹. Louis IX fit agrandir le canal Viel, afin de permettre aux navires de venir jusqu'à la ville. Ainsi prit naissance le « Port de la Ville » ou « Port Antique ». Plus tard, sous le règne de Philippe III, on remédia à l'ensablement du canal Viel en creusant un nouveau canal en face de la ville et en construisant un « môle ». Ce percement constitua une nouvelle voie de communication entre l'étang du Repaus et la Aigues-Mortes.

Le premier embarquement de Louis IX à Aigues-Mortes (1248)

Pendant que la tour de Constance s'élevait à Aigues-Mortes, au cours des années quarante, des événements importants se déroulaient en France et dans le monde. En France, d'abord, le roi fut très malade à la fin de l'année 1244 et faillit périr. Il échappa néanmoins à la mort et,

¹ On donne le nom de « grau » à des brèches du cordon littoral, faisant communiquer les étangs avec la mer. Le Grau Louis se situait à l'emplacement actuel de la Grande-Motte. Le Grau-du-Roi, par où Aigues-Mortes communique aujourd'hui avec la mer, n'était pas encore ouvert au XIII^e siècle.

pour remercier Dieu, fit le vœu de se croiser. La même année, les Turcs s'emparèrent de Jérusalem et de Damas, ce qui incita l'Église à appeler les chrétiens à la croisade. Ce fut l'occasion pour Louis IX d'honorer son vœu, mais l'organisation de l'expédition demanda plus de trois ans. Le roi, en effet, ne possédait pas de navires en Méditerranée ; il lui fallut donc négocier avec Marseille et Gênes pour en obtenir. Il lui fallut également lever une armée considérable et prévoir la logistique correspondant à une telle expédition.



La tour de Constance

Elle mesure 22 mètres de diamètre ; sa plateforme s'élève à 22 mètres du sol, la lanterne à 33 mètres. Ses murs ont une épaisseur de 6 mètres à la base. Au pied de la tour, existait à l'origine un château aujourd'hui disparu ; l'ensemble était entouré d'un fossé et d'une palissade en bois.

Vers le milieu de l'année 1248, le port, entièrement restauré, commença à recevoir une flotte nombreuse. Les croisés, arrivant en foule, dressaient leurs tentes autour de la ville et dans les environs. Louis IX confia la régence du royaume à sa mère, Blanche de Castille, et se rendit, le 12 juin, à l'abbaye de Saint-Denis, où il reçut des mains du représentant de l'Église les insignes de son pèlerinage. Il se mit en route avec sa suite, descendit le long de la Saône, reçut la bénédiction pontificale à Lyon, puis atteignit Aigues-Mortes. Il se reposa dans la modeste demeure qu'on lui avait préparée, et qu'on avait qualifiée de « Palais ». Après une revue générale de ses troupes, il donna l'ordre d'embarquement. Alors les mille vaisseaux¹ qui attendaient au mouillage reçurent leurs 36 000 combattants.

Enfin, tout fut prête pour le départ. Le 25 août, le roi se rendit en procession vers le quai d'embarquement. Sans doute emprunta-t-il un bateau de petite taille pour franchir le canal Viel et atteindre la *Montjoie*, sa nef de haute mer qui l'attendait dans l'étang du Repaus. Deux jours plus tard, les vents favorables permettaient l'appareillage.



**Nef des croisades, sur le piédestal de la statue de saint Louis,
à Aigues-Mortes**

¹ Lorsque la flotte d'Aigues-Mortes fut réunie à celle de Marseille, devant l'île de Chypre, il y avait, dit Joinville, 1 800 vaisseaux, tant grands que petits. On évalue à 60 000 hommes la totalité des troupes composant l'expédition.

L'achèvement de la ville et de l'enceinte

Quand Louis IX revint de sa croisade, huit ans plus tard, la « grosse tour du roi » était terminée, ainsi sans doute que l'église Notre-Dame-des-Sablons. La ville s'était agrandie et peuplée, mais elle restait dépourvue de murailles. Dès 1266, le roi envisagea la construction de cette enceinte et s'occupa de son financement ; cette année-là, il instaura à cet effet une taxe « du denier pour livre »¹ sur toutes les marchandises transitant par la ville et le port. Quand il revint à Aigues-Mortes, en 1270, pour la huitième croisade, les fondations des remparts étaient à peine tracées. Louis IX périt à Tunis, quelques semaines plus tard ; il ne vit donc jamais son œuvre terminée.

Son fils, Philippe III, fit commencer la construction de la muraille en 1272, sous la direction d'un Génois du nom de Guillaume Boccanegra. Celui-ci mourut deux ans plus tard, mais les travaux continuèrent. Ils progressaient lentement, en raison de difficultés techniques et financières. La région, en effet, était dépourvue de pierres, et il fallait les faire venir par bateau de Beaucaire et des Baux. Lors de la guerre contre le royaume d'Aragon, en 1285, la flotte ennemie attaqua Aigues-Mortes et captura les navires à l'ancre, ainsi que leurs précieuses cargaisons. À la suite de ce triste épisode, les travaux furent accélérés.

C'est sous le règne du roi suivant, Philippe le Bel, que la muraille fut achevée, à l'extrême fin du XIII^e siècle ou au tout début du XIV^e. Sa construction avait duré trente ans. L'enceinte était rectangulaire et avait un périmètre de 1 640 mètres ; elle était entourée d'un fossé et comportait dix portes.

La conception même de cette muraille révélait les intentions premières de Louis IX : l'ouverture vers la mer. La muraille sud, en effet, celle qui regarde les étangs du côté de la Méditerranée, est percée de cinq portes ; la muraille nord, au contraire, n'en possède que deux.



La muraille d'Aigues-Mortes

¹ Une livre comprenait 20 sous, et un sou 12 deniers. La taxe correspondait donc à 1/240^{ème} du prix des marchandises, soit à peu près 0,004%.

Le port d'Aigues-Mortes au xiv^e et au xv^e siècle

L'essor du port d'Aigues-Mortes date du règne de Philippe III. Celui-ci, en 1278, réussit à l'imposer comme seul et unique port français de la Méditerranée, par lequel devait obligatoirement passer toutes les importations et les exportations maritimes. Les marchandises transitant par Aigues-Mortes étaient taxées du « denier pour livre » instauré par saint Louis. Cette taxe, initialement prévue pour financer la muraille, fut maintenue après son achèvement, et même doublée au xiv^e siècle sous le règne du roi Jean. La ville bénéficiait d'un autre privilège assez exorbitant : tous les navires passant en mer en vue de la tour de Constance devaient accoster et payer une redevance. Le bureau de la Claverie avait pour mission de recevoir ces taxes, et donc d'évaluer les cargaisons des navires.

Dès sa fondation, et durant tout le xiv^e siècle, Aigues-Mortes fut fréquentée par les navires et les marchands de tout le pourtour méditerranéen, en particulier les Italiens de Gênes et de Venise. Ils y amenaient les soieries et les épices d'Orient, ainsi que de multiples produits exotiques ; ils repartaient chargés de sel ou de toile de Nîmes. Les croisades avaient donné aux Français des goûts nouveaux dans le domaine alimentaire et vestimentaire, ce qui favorisait un trafic maritime intense.

Malgré le soutien de Charles VII, l'activité du port se ralentit au xv^e siècle. Les chenaux s'ensablaient et nécessitaient des travaux coûteux. Aigues-Mortes perdit bientôt sa situation de monopole, au profit d'autres villes : Montpellier, devenu français en 1382 ; Lyon, autorisé en 1464 à importer directement des épices par voie alpine ; Marseille et tout le comté de Provence, rattachés à la Couronne en 1484. Cette concurrence mit un terme à la vocation internationale du port d'Aigues-Mortes ; il ne fut plus, par la suite, qu'un simple port de cabotage.

Si le grand projet de saint Louis fut incontestablement une opération politique prestigieuse, son bilan économique s'avéra donc beaucoup plus mitigé. Guy LE MOING



Un grand marin sarthois L'AMIRAL LALANDE

Entré dans la Marine à l'âge de seize ans comme « novice », Julien Pierre Lalande commença sa carrière de marin à l'époque des guerres napoléoniennes. Ses grandes compétences lui permirent de franchir tous les échelons de la hiérarchie et de devenir vice-amiral.

La vie et la carrière de l'amiral Julien Lalande

Un début de carrière durant les guerres napoléoniennes – Julien Pierre Lalande est né au Mans, le 13 janvier 1787. Son père était juge consul de cette ville. Dès l'âge de seize ans, en 1803, le jeune homme s'embarqua comme novice à bord de la corvette *La Levrette*, qui effectuait surtout des missions d'escorte de convois. Neuf mois plus tard, il était aspirant.

Lalande commença donc sa carrière d'officier durant les guerres napoléoniennes. Après quelques années passées à bord du vaisseau *Jean Bart*, de l'escadre de Brest, il embarqua comme enseigne, en 1808 sur la frégate *L'Italienne*, sous les ordres du commandant Jurien de La Gravière. C'est à bord de ce navire qu'il participa, l'année suivante, au combat des Sables d'Olonne.

Le combat des Sables d'Olonne (24 février 1809)

Le 23 février 1809, trois frégates appareillèrent de Lorient pour aller rejoindre à l'île d'Aix l'escadre du contre-amiral Willaumez. Il s'agissait des frégates de 44 canons *l'Italienne* (capitaine Jurien), la *Calypso* (capitaine Jacob) et la *Cybèle* (capitaine Cocault). La traversée fut mouvementée en raison de la présence de navires anglais agressifs, et les trois frégates furent contraintes, par le vent et par l'ennemi, à aller jeter l'ancre devant les Sables d'Olonne. Les batteries côtières tentèrent de leur apporter une aide, mais elles manquèrent d'efficacité. Les navires anglais, enhardis, s'approchèrent des frégates immobilisées et commencèrent un tir soutenu de boulets et de mousqueterie. La riposte française fut à la hauteur de l'attaque et la marée descendante contraignit les navires anglais à reprendre le large. Les marins français voulurent confirmer leur victoire en s'emparant du vaisseau ennemi *Defiance*, apparemment désarmé, mais ils n'y parvinrent pas. La marée descendante mit *l'Italienne*, la *Calypso* et la *Cybèle* au sec. Leurs capitaines réussirent à les déséchouer et à les faire entrer dans le port des Sables.

Il suivit ensuite le commandant Jurien à bord du vaisseau *Eylau*, puis finit la guerre comme lieutenant de vaisseau à bord de la frégate *Nymphe*. Durant ce dernier embarquement, il eut plusieurs engagements avec la marine anglaise.

Une belle progression – À la fin de l'Empire, Lalande suivit d'abord le commandant Jurien dans l'océan Indien, à bord de la frégate *L'Africaine*, puis connut le sort de beaucoup d'officiers de l'époque : la « demi-solde » pendant quelques années. Il fut réintégré en 1819 et retrouva Jurien – devenu contre-amiral entre temps – à bord du vaisseau *Le Colosse*. Il occupa, auprès de lui, les fonctions de chef d'état-major.

Promu capitaine de frégate en 1822, Lalande reçut son premier commandement à la mer, celui de la goélette *La Gazelle* dans les mers du Levant. Désormais, à part un bref retour à bord de *l'Eylau*, Lalande ne cessa plus de commander. En 1826, il prit le commandement de la frégate *La Magicienne*.

Capitaine de vaisseau l'année suivante, il rejoignit la station du Levant où il commanda tour à tour les frégates *Fleur-de-Lys* et *Calypso*. À cette époque, c'est-à-dire en 1830, l'amiral de Rigny commandait la station du Levant. Devant rentrer en France, il en laissa l'intérim au capitaine de vaisseau Lalande. Celui-ci assura ainsi à plusieurs reprises – par intérim ou officiellement – cette fonction de chef de division. Il le fit avec bonheur, ce qui lui valut ses étoiles de contre-amiral.

Lalande fut promu contre-amiral en janvier 1836 et nommé major général à Brest. Dès l'année suivante, il fut désigné comme commandant de l'escadre d'Afrique, qui devint bientôt « escadre de la Méditerranée ». Il la réorganisa et lui donna un niveau élevé d'entraînement et d'efficacité.

Les dernières années de Julien Lalande – En octobre 1840, Lalande reçut le commandement d'une division navale à Toulon, mais il dut y renoncer deux mois plus tard, car il venait d'être élu député de Morlaix dans le Finistère. Sa carrière politique n'a guère laissé de souvenirs. Le

prince de Joinville disait de lui qu'il avait fini « comme député incolore ». À vrai dire, Lalande était très malade : il souffrait déjà de l'hydropisie qui devait l'emporter trois ans plus tard.



L'amiral Lalande

Nommé vice-amiral en 1841, il ne joua aucun rôle actif dans ce nouveau grade, pas plus qu'au Conseil d'Amirauté où il avait été admis en 1843. Des dernières années de sa vie, on garde par contre une riche correspondance avec ses amis, l'amiral Jurien de La Gravière et l'amiral de Mackau. Il mourut à Paris, le 19 mai 1844, à l'âge de 57 ans.

ÉTATS DE SERVICES		
CARRIÈRE	DÉCORATIONS	EMBARQUEMENTS
<ul style="list-style-type: none"> ● Novice (1803) ● Aspirant de 2^{ème} classe (1803) ● Aspirant de 1^{ère} classe (1806) ● Aspirant de 2^{ème} classe (1803) ● Enseigne de vaisseau (1808) ● Lieutenant de vaisseau (1812) ● Capitaine de frégate (1822) ● Capitaine de vaisseau (1827) ● Contre-amiral (1836) ● Vice-amiral (1841) ● Membre du Conseil d'Amirauté (1843) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Chevalier de St Louis (1821) ● Chev. Légion d'Honneur (1827) ● Officier Légion d'Honneur (1831) ● Commandeur Légion d'Honneur (1833) ● Grand Officier Légion d'Honneur (1839) ● Chevalier de l'Ordre royal espagnol de St Ferdinand (1824) 	Corvette <i>Levrette</i> (1803), vaisseau <i>Jean Bart</i> (1803), frégate <i>Calypso</i> (1807), frégate <i>L'Italienne</i> (1808), vaisseau <i>Eylau</i> (1809), frégate <i>La Nymphé</i> (1813), frégate <i>L'Africaine</i> (1814), vaisseau <i>Colosse</i> (1819), goélette <i>Gazelle</i> (1822), vaisseau <i>Eylau</i> (1824), frégate <i>Magicienne</i> (1826), frégate <i>Fleur-de-Lys</i> (1827), frégate <i>Calypso</i> (1831), vaisseau <i>Ville-de-Marseille</i> (1833), vaisseau <i>Léna</i> (1837).

L'homme, le chef et le marin

L'homme – Tous ceux qui ont connu Lalande, et qui ont laissé de lui un portrait, ont noté le contraste apparent entre la cordialité de son contact et la détermination de son caractère.

Jurien parle de « son regard perçant et câlin à la fois », mais le décrit « ferme et hardi dans toutes ses opinions, raisonneur à l'excès, n'admettant que ce qu'il s'était prouvé. »

Le prince de Joinville confirme et précise : « En même temps que ses cheveux blancs inspiraient le respect, on était attiré par son sourire aimable et l'expression bienveillante de sa physionomie... mais derrière ce sourire il y avait quelque-chose qui vous disait que vous perdiez votre temps à vouloir le faire changer d'avis. »

À une époque où la discipline était très dure sur les navires de guerre, la gentillesse de Lalande choquait les officiers les plus autoritaires. Joinville écrit : « Lui si discipliné n'était pas fort exigeant sur ce chapitre : quand on avait exécuté ce qu'il voulait, les détails de service lui importaient peu. » Jurien de La Gravière est d'un avis différent ; selon lui, le « magnétisme » personnel de Lalande était sa façon à lui de mener les hommes : « Le commandant Lalande avait horreur des châtiments corporels et ne s'impatientait que lorsqu'il entendait vanter ce moyen de discipline. Son moyen à lui de gouverner les équipages, c'était de les séduire en s'occupant sans cesse de leur bien-être, en les rendant fiers de leur capitaine. »

Un autre contraste dans le caractère de Lalande est une modestie non exempte de fierté. Joinville écrit : « Le charme de ses grandes qualités était réhaussé par celui d'une extrême modestie, et cette modestie même était comme un levier de plus qu'il avait pour remuer les hommes. » Il était fier d'occuper un poste de premier rang, mais il se disait prêt à servir en sous-ordre, si les besoins du service l'exigeaient : « Si je tombe en sous-ordre, disait-il, j'obéirai intelligemment [...] en tout cas avec zèle et sans observations, car c'est ainsi que j'entends le service pour moi, comme pour les autres. » Landriau ajoute : « Son ambition très franche ne va pas sans modestie, mais cette modestie ne va pas sans fierté et une très haute conscience de sa valeur. »

Le chef – Accusé parfois de laxisme en matière de discipline, Lalande était, en fait, un meneur d'hommes, usant d'une méthode très personnelle pour se faire obéir. Son secret résidait dans une grande empathie à l'égard de ses hommes. Il s'intéressait à eux sans distinction de grades et s'efforçait de prendre en compte et d'alléger leurs problèmes. « On ne le dérangeait jamais, écrit Jurien. Je l'ai vu quitter la rédaction d'une dépêche importante pour écouter patiemment les réclamations d'un quartier-maître. » Il comprenait les matelots jusque dans leurs excès : « Les officiers, disait-il, qui s'étonnent qu'un marin aille s'enivrer à terre, ressemblent à Arlequin lorsqu'il donne un tambour et une flûte à enfants en leur disant : *amusez-vous bien, mais ne faites pas de bruit.* »

Cette conception de l'autorité se retrouve dans la manière qu'il avait de noter ses subordonnés directs. Il mettait toujours au premier rang de ses notations le rapport humain existant entre ses officiers et les hommes d'équipage.

Le marin – Comme commandant de navire aussi bien que comme chef d'escadre, Lalande était un manœuvrier hardi et habile. Mais, contrairement à certains puristes de la tactique navale, il affirmait que celle-ci n'était pas une fin en soi, mais un moyen – parmi d'autres – de gagner les batailles. Son idée fixe était l'amélioration de l'artillerie (voir encadré).

Un officier de marine en mission au bout du monde a souvent un rôle de diplomate. Lalande n'y échappa pas, et il fut apprécié dans ce domaine, à la tête de la station du Levant. On lui doit, en outre, l'organisation à Smyrne d'un véritable service de renseignements.

Lalande et l'artillerie navale

Lalande attachait une grande importance à la précision de l'artillerie. Il alla jusqu'à modifier les canons de son bateau pour y fixer des « hausses », ce qui lui valut quelques ennuis avec l'administration. L'amiral Jurien raconte :

« Le commandant de La Résolue [...] était en ce moment le capitaine de vaisseau Lalande. Fait pour briller surtout au premier rang, il n'avait pas encore cette haute renommée que nous l'avons vu conquérir plus tard, mais il laissait déjà entrevoir ce qu'il serait un jour. Dans un temps où l'on se transmettait sans les discuter quelques règles assez incertaines de pointage, et où les maîtres canonniers distribuaient à de dociles disciples les trésors de leur science occulte, le commandant Lalande avait appliqué toute l'activité d'un esprit pénétrant à l'étude des questions d'artillerie navale. On le vit sans relâche multiplier les exercices à feu. Le tir de mer était constamment dérangé par le roulis. Raison de plus, suivant lui, pour ne négliger aucun moyen de pointer avec précision. L'ancienne marine ne l'entendait pas ainsi. Elle considérait les hausses destinées à compenser par l'inclinaison de la pièce l'abaissement progressif du boulet comme un luxe inutile sur ce terrain mobile, qui variait lui-même d'inclinaison à chaque pas. La distance était-elle inférieure à 600 mètres, les canonniers viseraient dans l'eau, comme s'il s'agissait d'envoyer le projectile à mi-route. Était-elle plus considérable, la ligne de mire serait dirigée vers l'extrémité des mâts de l'ennemi, pour que le boulet obéissant aux lois de la pesanteur, allât frapper la flottaison ou les bastingages. Telles étaient les leçons qu'on nous donnait à l'École navale. Le commandant Lalande voulait au contraire qu'on pût toujours viser directement le point qu'on se proposait d'atteindre. [...] Un beau jour il perdit patience. Aidé de son maître armurier, il fit visser dans la fonte une hausse grossièrement forgée dont il dota la volée de chacun de ses canons. Quand, à la fin de la campagne, ces pièces furent déposées à la direction de l'artillerie, ce fut, on se l'expliquera sans peine, un véritable scandale. La résistance même de la bouche à feu était compromise. Les canons de La Résolue furent d'une voix unanime déclarés hors de service, et rapport fut fait au ministre. Il ne s'agissait de rien moins que de faire payer au depositaire le matériel qu'il avait mutilé. Sans l'intervention de l'amiral de Rigny, la condamnation était prononcée. »

Jurien de La Gravière
La Marine d'autrefois

*

Le lieutenant de vaisseau Landriau, dans un mémoire de l'École de Guerre navale daté de 1922, a remarquablement résumé le portrait de l'amiral Lalande. Citons intégralement cette synthèse :

« Dans l'ensemble on peut dire que ce qui rend si attachante la figure de l'amiral Lalande c'est la réunion en cet homme de qualités en quelque sorte complémentaires : l'équilibre parfait entre son caractère et son esprit.

Téméraire et ardent, il sait mesurer ses forces. Volontaire et entêté, il arrive à ses fins par le sourire et la souplesse au point d'en paraître faible. Ambitieux, il séduit tout le monde par sa modestie. Technicien, il reste militaire.

Qu'aurait-il donné à l'épreuve de la guerre ? Sans aucun doute il aurait été un brillant chef d'escadre [...] Tout aussi guerrier, peut-être plus intelligent que Nelson, aurait-il eu l'étincelle ? » GL¹



¹ Sources : LANDRIAU, L.V. : *L'escadre de l'amiral Lalande – 1839-1840*. Ecole de Guerre navale, 1922. - JOINVILLE, Prince de- : *Vieus souvenirs*. - JURIEU DE LA GRAVIERE, *La Marine d'autrefois*. Paris, Hachette, 1865 - TAILLEMITE, Etienne : *Dictionnaire des Marins français*. Paris, Tallandier.

Souvenirs de mer

UNE JOURNÉE À L'ASSISTANCE THONIÈRE EN 1970

Par Loïc ANTOINE

Loïc Antoine est retraité d'IFREMER. Docteur en biologie marine, il a commencé sa carrière en 1973 comme expert halieutique auprès du gouvernement libyen. En 1975, il est entré au CNEXO (Centre National d'EXploitation des Océans) et a mis son savoir au service de plusieurs formes de pêche et d'élevage (coquille Saint-Jacques, thon, crevettes, etc.). Il a fini sa carrière en 2014, après avoir occupé les plus hautes fonctions d'expert international dans le domaine de la pêche : expert européen sur la pêche au thon germon, expert IFREMER auprès du gouvernement de l'Érythrée, directeur du département Ressources halieutiques à Nantes, directeur adjoint du Centre IFREMER de Brest-Plouzané. Il nous raconte ici un souvenir de jeunesse.

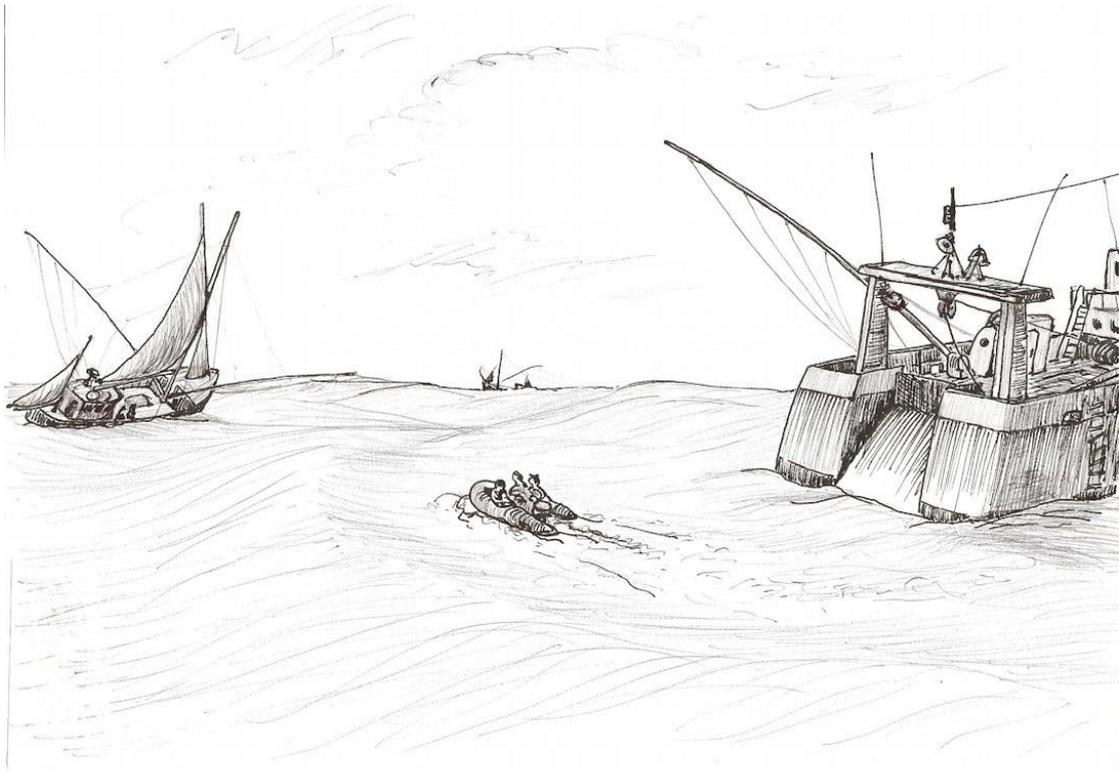
Huit heures du matin, 12 juillet 1970, par 43° 42' N et 24° 18' W, dans le NE des Açores..., l'horloge de la passerelle est restée à l'heure de Lorient, mais le soleil se lève à son heure à lui, c'est six heures. Jean, le patron, décide de mettre en pêche en attendant que les appels nous viennent de la flottille thonière, quelques 300 bateaux de tous âges, mais parfois bien vieux, certains armés pour la seule saison du thon blanc, (*Thunnus alalunga*) qu'on appelle encore le germon. On ne s'étonne pas que l'assistance soit nécessaire pour quelques-uns de ces vieux rafiots perdus au beau milieu de l'Atlantique !



Le *Ludovic-Pierre* est là avec son médecin pour porter une assistance médicale, par radio ou directe à bord. Mais il porte aussi une assistance mécanique, ou radio, grâce au chef mécanicien

et au radio du bord, et aux pièces détachées embarquées à Lorient. Le *Ludo* peut aussi distribuer un peu de gasoil à ceux qui ont vu trop court pour un mois de mer (parfois plus, si la pêche n'est pas suffisante), de l'eau douce (en bouteille pour le Ricard, pas forcément pour se laver...). Il arrive même qu'on se rende à bord d'un thonier pour une simple visite amicale : tu parles, un mois de mer à voir les mêmes six bobines pas rasées et pas lavées, sentant le thon et autres fragrances inavouables, pour boire l'apéro (on apporte l'eau pour le Ricard) avec les gars du *Ludo*, même à dix heures du matin (heure de Lorient). Météo-France a même détaché un prévisionniste qui deux fois par jour émet à la radio un bulletin local et très précis, fondé sur ses observations et celles du réseau international qu'il reçoit par fax à la passerelle du *Ludo*, tout ça même en 1970 ! La flottille thonière apprécie grandement cette sécurité apportée si loin de ses différents ports d'attache, de Camaret à Saint-Jean-de-Luz. Le CNEXO et ses jeunes halieutes de l'époque ont eu l'idée de faire embarquer des scientifiques pour suivre en direct et au jour le jour les captures et les rendements des thoniers ligneurs.

Sitôt qu'un navire demande de l'aide, le *Ludo* fait route vers lui. Les scientifiques menés par Jean-Claude Dao, du CNEXO, sautent dans le zodiac qui fait la navette entre le *Ludo* et le navire demandeur, et mesurent les germons pêchés par le thonier quand les poissons sont encore sur le pont, attendant d'être « étripés ». Ces rigolos de scientifiques sont finalement bien acceptés, puisqu'à l'occasion ils plongent sous le bateau pour couper une ligne prise dans l'hélice, ou pour vérifier s'il n'y a pas « un boutte qui traîne et qui fait fuir les thons, c'est sûrement pour ça qu'on n'a rien pris ce matin alors qu'on était sur la matte et que le *Dalmarc'h bihan* a fait 12 gros et 45 demis en 10 minutes ! ». Quand l'occasion se présente ils ne manquent pas non plus, ces scientifiques, de boire un coup, voire de rester la journée sur le thonier en attendant que Hervé, le chef du *Ludo*, répare une durite qui a pété dans une machine hors d'âge, qui pue le fuel et l'échappement, plus encore que l'odeur du thon qui imprègne pourtant la peau, les cheveux, les vêtements, les couvertures, le poste d'équipage et même le pain embarqué à l'appareillage par dizaines de miches recuites pour durer un mois.



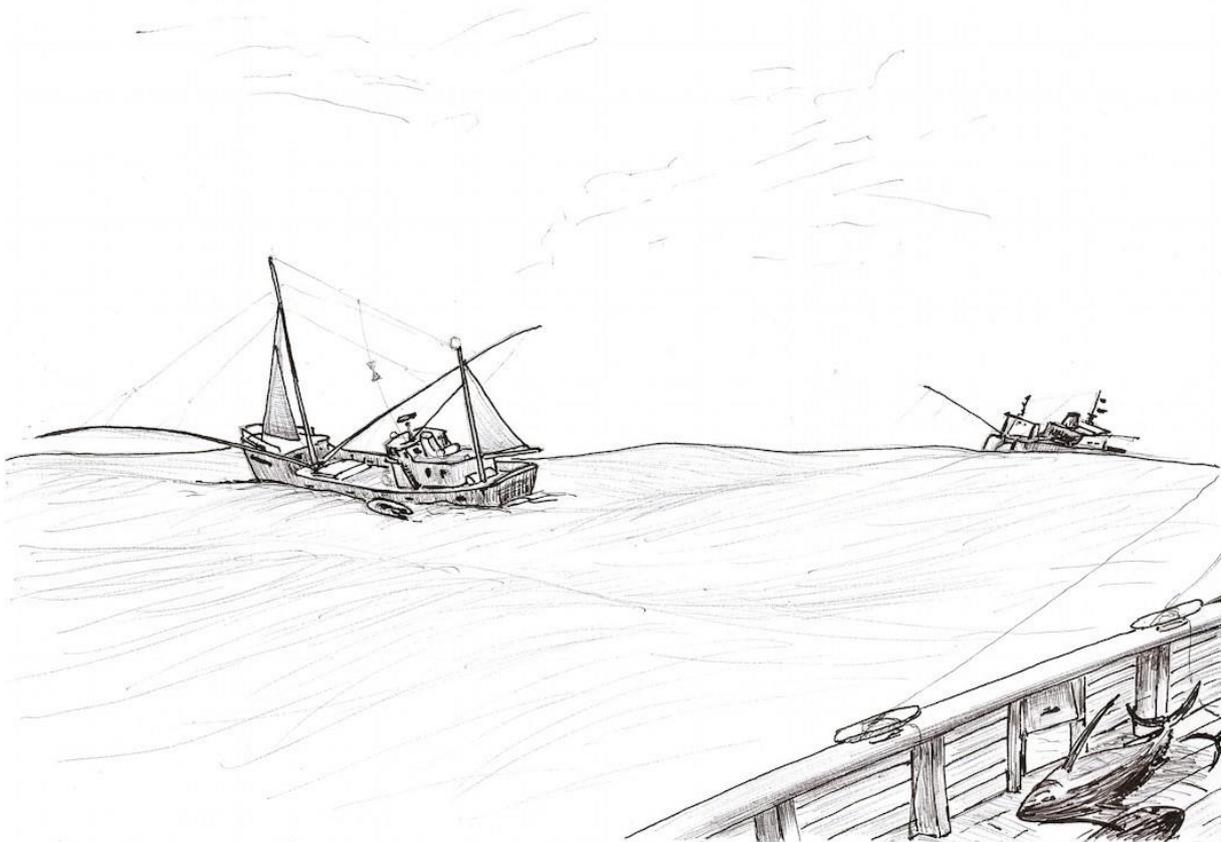
Ce matin donc, au lever du soleil, Jean le patron du *Ludo* a fait déborder les tangons et nous avons mis les sept lignes à l'eau, trois par tangon et une ligne dite « trou-du-cul » parce qu'elle part du milieu du tableau arrière. Une chance, la mer est belle, une superbe houle longue et franche berce le chalutier de 45 m de long, et masque à chaque roulis les quelques dizaines de thoniers répartis autour de nous, Bretons, Basques, Cantabriques, chacun parlant sa langue à la radio pour ne pas être compris des autres. Un appel radio d'un « Grec » (entendez : de l'île de Groix) vient nous demander de l'aide. Il se trouve dans un autre groupe plus au sud, à deux heures de nous. On doit rentrer les lignes et faire route vers lui. Le *Sourire-de-l'île*, c'est le nom du Grec, a un malade et la description des symptômes à la radio décide André le médecin à aller voir de près pour une consultation. Arrivés à proximité du *Sourire*, l'équipage met le zodiac à l'eau, l'échelle de pilote est déployée et trois personnes embarquent en moins d'une minute, rôlés qu'ils sont à la manœuvre, et capables maintenant de ne pas se laisser prendre par le roulis qui te fait monter l'eau jusqu'à la ceinture si tu n'as pas sauté à temps dans le zodiac.

Quelques minutes de radada dans la belle houle, qui nous masque le *Ludo* et le *Sourire* dans le creux mais nous fait presque monter directement à bord, hommes et zodiac compris quand on accoste le *Sourire* ! Le médecin descend dans le poste, le scientifique se précipite sur les thons fraîchement pêchés et Maurice, premier lieutenant sur le *Ludo* et de quart zodiac ce matin, fait un brin de causette avec le patron du *Sourire*, un café à la main (pas d'apéro à 10h du matin, on est sobre sur ce bateau, ou alors on n'a plus de pastis). Vingt minutes passent, le scientifique a mesuré la trentaine de thons qui gisaient sur le pont, et André remonte du poste, le teint blanc-vert et le cœur au bord des lèvres. Il est pourtant mariné depuis trois semaines que nous sommes en mer, mais peu d'occasionnels comme nous peuvent résister longtemps au subtil confinement du poste, séparé de la machine par une simple cloison, et où vivent, mangent et dorment six hommes pendant un mois, dans une hygiène réduite au minimum. Le diagnostic d'André : crise d'angine de poitrine, il faut transférer le malade sur le *Ludo* pour le mettre en observation. Nous rapatrions donc le malade, qui s'étonne, une fois à bord du *Ludo*, du luxe de ce chalutier hauturier : des chiottes, plusieurs douches et une bannette qui lui est réservée dans la cabine du toubib !

Entre temps, un autre thonier a appelé, il faut faire route à nouveau. Cette fois, c'est une panne mécanique, le *Racleur d'Océan* n'a pas réussi à lancer sa machine à l'aube après une nuit sur batterie, à la choule, car on ne pêche pas à la traîne au-delà du crépuscule. La panne n'a pas pu être réparée par le mécanicien du bord, Jeff va devoir intervenir. Rémi le cuisinier nous a préparé un bon repas que nous allons déguster en faisant route : rôti de thon bardé au lard, patates et salade, la dernière qui restait dans la chambre froide depuis le départ il y a vingt jours... mais les patates, « l'allégresse de ma vie » comme dit Jo, deuxième lieutenant, encore un Grec, restent le légume de base, il arrive même qu'on en distribue aux thoniers qui ont dépassé le temps compté pour les vivres. « A Groix, les femmes sont belles, mais les patates sont farineuses », comme dit Jo quand apparaît la gamelle, que nous mangeons tous de bon appétit, le malade compris, tout heureux de passer à table dans un véritable carré, qui le change du poste « tout usage » de son bateau. Après le café, et comme il y a encore un bout de route à la vitesse de 10 nœuds qui ne permet pas de pêcher, nous allons jouer au palet dans l'entrepont à l'avant, ce qui est une vraie gageure, car le tangage dans la grande houle du large rend le lancer de palet complètement aléatoire pour les non-habitués.

Le chef est à bord du *Racleur*, il n'y a pas de poissons sur le pont puisque le bateau est en panne et la réparation durera au moins deux heures nous crie Hervé depuis le pont du *Racleur*. Le *Ludo* met donc en pêche, et cette fois nous, les scientifiques, devons prélever des échantillons de sang sur les poissons pêchés, pour que Philippe en fasse une analyse électrophorétique depuis son laboratoire parisien. La grande question du moment est de savoir s'il y a deux sous-populations

de germon. Plaisir grisant que de voir une ligne se raidir, tirer sur le hale-à-bord, puis sur la ligne, finir autour des bras que la vareuse protège du serrage qui fait mal, pour sortir enfin le thon de plusieurs kilos (parfois 10 à 12 kg) et le jeter sur le pont, tout gigotant, secouant de la tête aux pieds celui qui vient de le capturer et qui le prend par la queue pour le poser dans le parc à poisson. Vite, on prélève le sang à l'aide d'une seringue en plantant l'aiguille dans le cœur, on remplit les tubes à essais, puis on se lance dans un concours de vitesse à l'étripage, (le scientifique est un grand enfant) pour ensuite descendre les poissons vidés et lavés à grande eau dans la cale où ils seront finalement congelés. Sur les thoniers, ils sont glacés et maintenus, pour les premiers pêchés, jusqu'à un mois dans une glace de moins en moins fraîche... Bons pour faire des boîtes de miettes de thon !



Il est maintenant l'heure de faire le tir biquotidien de SIPPICAN, car ce tout nouvel engin pour la science permet depuis peu de faire un profil thermique de zéro à 200m et permet de détecter la profondeur et la forme de la thermocline. Ces scientifiques ont en effet la prétention de faire de la « prévision de pêche en direct », en détectant les zones favorables au germon par le rapprochement de la structure de la thermocline avec les données de température de surface et les fronts thermiques, que le météo du bord nous fournit grâce aux cartes américaines reçues par fax à la passerelle. On a beau être en 1970, on est déjà moderne. La prévision marche et plusieurs thoniers se sont d'ailleurs équipés de thermographes de surface enregistreurs.

La nuit est tombée, nous avons dîné puis stoppé le moteur principal, car le temps est au beau-fixe et le Ludo reste à la choule. Les projecteurs de pêche (nous sommes sur un chalutier) sont allumés, tournés vers la surface à l'arrière, et l'un de nous se passant un boutte autour de la taille, descend le long du plan incliné qui sert en temps normal à filer et remonter le chalut par l'arrière.

Il tient un grand haveneau et tente de pêcher des balaous (*Cololabis saira*), la proie préférée des thons, et qui sont attirés par la lumière. S'il y arrive, on se fera un extra sous forme de friture nocturne, un vrai régal ! Il arrive quand même que la lumière attire aussi des crevettes bathypélagiques (surtout *Acanthephyra purpurea*) qui se rapprochent de la surface la nuit, tant mieux si on en prend, c'est délicieux. Parfois des requins peau-bleue (*Prionace glauca*) viennent aussi rôder, ce qui calme le téméraire qui remonte vite en tirant sur le boutte. Pendant cet exercice, Yves, qui n'est pas tenté par l'acrobatie, chante du grégorien sous les étoiles.

Au matin, Jean le patron et André le médecin discutent de l'état du malade. Finalement, puisqu'il reste huit jours avant de regagner Lorient et qu'il y a les médicaments qu'il faut à bord (une pharmacie très complète est prévue pour l'assistance) on ne fera pas route sur Vigo pour débarquer le malade, il reste à bord jusqu'à la fin du leg, qu'on appelle « marée » à la manière des pêcheurs au chalut. Et la routine reprend : un appel pour un moteur qui tousse (encore), un autre pour une radio qui mollit, un troisième pour une blessure au pied... les priorités sont données, les distances calculées et on reprend la route vers le premier en alertant les deux autres : on ne vous oublie pas. Tiens, on voit une baleine (un rorqual commun *Balaenoptera physalus*) c'est bon signe pour la pêche, dit-on. Encore huit jours et ce sera fini, il faudra aller au COB à Plouzané pour saisir les données et rédiger le rapport de campagne, et si on est fana, recommencer pour une autre marée. Et il y en a qui ont aimé ça au point d'en faire plusieurs le même été, et de recommencer l'année suivante ! Loïc ANTOINE – Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur (texte et illustrations).



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 110 ans

**Naufrage du paquebot français *La Seyne*
(14 novembre 1909)**

La Seyne était un petit paquebot de 85 m de longueur, lancé en 1874. Il avait été acheté en 1876 par les Messageries Maritimes, qui l'avaient affecté à des lignes lointaines en Extrême-Orient. En 1909, il assurait le service régulier Batavia-Singapour.

C'est en effectuant une traversée entre ces deux ports qu'il fut abordé par l'*Onda*, un vapeur de la Bristol India Co. L'accident se produisit dans le détroit de Rhio, à une trentaine de milles de Singapour. *La Seyne*, éventrée sur l'un de ses flancs et envahie par l'eau, coula très rapidement. Le bateau

abordeur déploya tous les moyens possibles pour recueillir les passagers et les marins du paquebot. Il parvint à en sauver 61, mais on déplora une centaine de victimes, dont le commandant Joseph Couailhac.

Il y a 260 ans

**Défaite navale française des
« Cardinaux »
(20 novembre 1759)**

À la mi-novembre 1759, en pleine guerre de Sept Ans, l'escadre de Brest, commandée par le maréchal de Conflans, prit la mer à destination du golfe du Morbihan. Elle venait y chercher un gros convoi de transports de troupes, afin de l'escorter jusqu'en Écosse, pour envahir l'Angleterre ! C'était compter sans l'escadre anglaise de l'amiral Hawke. Celle-ci intercepta la flotte française à proximité de l'île de Hoedic, le 20 novembre, et lui infligea une cruelle

défaite. Cinq navires français furent coulés ; un autre capturé ; le reste alla se réfugier dans la Vilaine ou dans la Charente. Cette défaite, dite « des Cardinaux », ruinait les espoirs français d'envahir l'Angleterre et de mettre un terme rapide à la guerre de Sept Ans.

(Je me permets de rappeler aux lecteurs intéressés par cet événement, que je lui ai consacré un livre intitulé *La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759*. En toute modestie, GL)

VIEUX PAPIERS

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

Machine de l'abbé Dumontier pour remonter les bateaux contre le courant

« J'ai invité, le 17, mes confrères MM. Poullain, Scanegati et Lamandé, ingénieurs chef des Ponts et Chaussées, qui m'ont obligeamment accordé leur après-midi du lendemain. J'en prévins aussitôt M l'abbé Dumontier qui me promit de se trouver le 18, à 3 heures et demie, sur le bateau portant sa mécanique, amarré le long d'une île à environ une demi-lieue de ce port... »*

Nous nous sommes donc trouvés à l'examen de cette mécanique, et tout en applaudissant au zèle de l'auteur, nous avons été forcés de regretter qu'il l'eût employé à une machine à aubes, moyen déjà tenté si vainement dans toutes les occasions où il s'agit de procurer la faculté locomotrice, ou le mouvement progressif à un bateau, contre le courant d'un fleuve.

Les rames, ou avirons qui à la rigueur sont aussi des machines à aubes, ont seules cette puissance ; et si l'on appliquait la chiourme d'une galère à mouvoir un nombre correspondant d'aubes tournantes, la galère ferait à peine dans un temps donné, le tiers du chemin qu'on lui fait parcourir, lorsque cette même chiourme applique ses forces à mouvoir les rames...

Nous avons désiré mesurer l'intervalle de temps nécessaire à la révolution de la grande roue, principe du mouvement, et sur notre proposition, cinq hommes y ont employé toute

l'énergie dont ils étaient capables pour un temps très court, et pour ce que vulgairement on appelle un coup de main. Cette opération répétée deux fois a consommé une minute, durée moyenne de chaque révolution, après laquelle les hommes étaient hors d'haleine et d'état de continuer le même travail.

En admettant d'après l'auteur, que dix hommes à la fois, puissent y résister pendant quelque temps, il en résulte toujours que la roue et les aubes n'ont parcouru qu'un pied par seconde, et que toutes les fois que le courant du fleuve sera égal, c'est-à-dire qu'il parcourra un pied par seconde, le mouvement progressif sera réduit à zéro.

Or, dans la route de Rouen à Paris, nous connaissons, indépendamment des ponts, deux pertuis ou passages, où le courant est encore plus considérable. L'un se trouve à Martot, au-dessus d'Elbeuf, l'autre est à Poze, presque vis-à-vis de Vaudreuil. Nous avons aussi représenté à M. l'abbé Dumontier que sa grande roue ne pourra pas passer sous les arches des ponts.

Nous sommes donc forcés de persister à croire que l'emploi des chevaux pour le remontage des grands bateaux, sera toujours plus économique, moins précaire et plus expéditif, que l'usage de cette machine, portée même au plus haut degré de perfectionnement dont elle soit susceptible. »

*Rouen

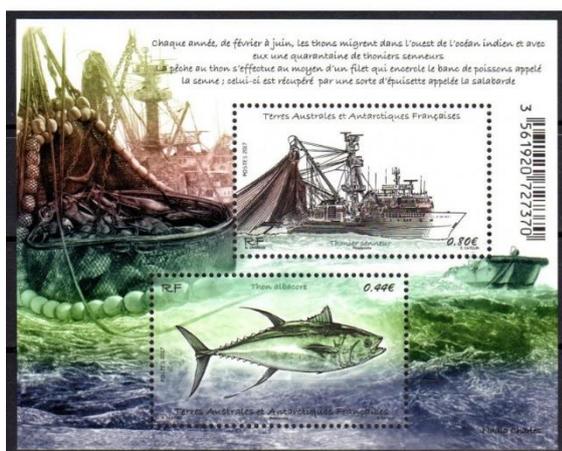
Lettre de Dambournet du 20 août 1785
à l'Intendant de Normandie
(Archives départementales de la Seine-Maritime,
C.9151)

PHILATÉLIE MARINE

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

La pêche au thon

En lien avec l'article que nous a communiqué Loïc Antoine, nous vous présentons, ce mois-ci, un bloc feuillet de deux timbres sur la pêche au thon. Il a été émis en 2017 par les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).



FICHE TECHNIQUE

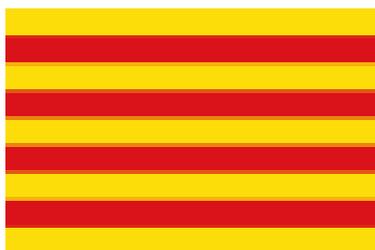
Pays émetteur : France (TAAF)
Date d'émission : 02/01/2017
Impression : Offset et taille-douce
Couleur : polychrome
Dentelure : 13 ¼ x 13
Valeur faciale : 0,44 € et 0,80 €
Tirage : 40 000
Réf. Y&T : TF 805 & 806

VEXILLOGIE MARINE

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

Les couleurs de l'ancienne « Couronne d'Aragon »

On donne le nom de « Couronne d'Aragon » à une union dynastique réunissant, au Moyen Âge, plusieurs royaumes méditerranéens d'Espagne. On date généralement sa naissance de l'union du royaume d'Aragon et du comté de Barcelone, en 1137. Le drapeau de la couronne d'Aragon était jaune avec quatre bandes horizontales rouges :



Drapeau de la Couronne d'Aragon

Ce drapeau est dérivé des armes d'Aragon (« d'or à quatre pals de gueules »), qui ont une curieuse histoire. Au cours d'un combat contre les Normands, l'empereur franc Louis le Pieux demanda à son vassal le comte de Barcelone de lui venir en aide avec son armée. Le combat fut rude mais l'empereur fut vainqueur. Pour remercier son vassal, grièvement blessé, il trempa sa main dans le sang du comte et passa ses doigts sur son bouclier, y laissant quatre traces rouges.



Armes de la Couronne d'Aragon

SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

Le sceau du port de Damme



Le sceau de Damme

La ville - Ville de Flandre qui était, au Moyen Âge, un avant-port de Bruges. Par suite de l'ensablement du Zwin, elle n'est plus, aujourd'hui, en bordure de mer.

Dam, en flamand, signifie « digue », « barrage ». La ville doit son nom à un barrage construit sur le Zwin, en cet endroit, au cours du XI^e siècle. Damme n'était alors qu'un petit village de pêcheurs, mais un canal la reliait à Bruges, et une jetée d'accostage y était construite pour les navires de mer. Devenue avant-port de la grande ville, Damme obtint rapidement des privilèges sur certaines importations (le vin de Bordeaux, le hareng de Suède). Les navires de mer qui arrivaient à Damme étaient déchargés à quai, et leur cargaison embarquée sur des barges qui les menaient à la grande ville.

Jusqu'à la fin du XIII^e siècle, Damme fut une ville ouverte, sans fortifications. Elle s'entoura de murs au début du siècle suivant mais, à cette époque, l'ensablement du Zwin marqua le début de son déclin. Le trafic se déplaça vers d'autres ports plus proches de la mer, en particulier L'Écluse (Sluis).

Le sceau – Selon les indications du British Museum, qui en conserve un exemplaire, ce sceau date de 1309. Il représente une grande cogue équipée d'un château avant, d'un château arrière et d'un autre en haut du mât, et munie d'un gouvernail d'étambot.

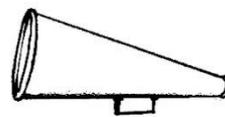
Rappelons que le gouvernail d'étambot date des années 1240-1250. Un tarif de tonlieu de Damme, promulgué en 1252 par la comtesse Marguerite de Flandre, distinguait les navires munis d'un gouvernail d'arrière (*remex retro pendens*) de ceux munis d'un gouvernail latéral (*si remex in latere navis pendeat*) le tarif perçu dans ce dernier cas étant réduit de moitié.

OBJETS DE MARINE

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

Le porte-voix

La manière la plus naturelle de communiquer est sonore : c'est la voix humaine ! Elle ne porte malheureusement pas très loin. Si on veut l'utiliser à la limite de sa portée naturelle, il faut l'amplifier. Les marins ont trouvé depuis longtemps un moyen d'y parvenir : le porte-voix traditionnel en forme de cornet¹, aujourd'hui remplacé par des « mégaphones » électroniques. Pour des communications plus lointaines, la nuit ou par mauvaise visibilité, on utilise des signaux acoustiques plus puissants. Si un signal visuel peut échapper à un veilleur distrait, un signal sonore intense passe difficilement inaperçu.



Porte-voix



Mégaphone

R. RADAU, dans un ouvrage intitulé *Acoustique* (Paris, Hachette, 1867), donne du porte-voix la description et l'historique suivants : « C'est le plus ordinairement un tube conique [fig. ci-dessous], muni d'une embouchure qui s'applique sur la bouche, sans gêner le mouvement des lèvres, et terminé par un pavillon évasé.



On s'en sert beaucoup en mer pour se faire entendre à une grande distance malgré le vent et les flots [...] Le porte-voix a été inventé vers 1670 par le chevalier [anglais] Samuel Morland, qui fit exécuter plusieurs modèles d'abord en verre, puis en cuivre, et qui rendit le roi Charles II et le prince Robert témoins des effets surprenants qu'il obtenait avec sa trompette d'un nouveau genre. Dans une expérience qui fut faite à Deal, avec un cône de 1 m 68 de longueur, dont les deux ouvertures

avaient respectivement 5 et 53 centimètres de diamètre, on put se faire entendre à une distance de 5 kilomètres. »



TRADITIONS & SUPERSTITIONS

Coutumes, folklore, traditions et superstitions de la vieille marine

Les feux de Saint-Elme

Sous certaines latitudes, par temps d'orage, l'électricité de l'air allume dans la mâture des navires d'étranges feux follets. Les marins d'autrefois les appelaient « feux de Saint-Elme » et les observaient avec une frayeur superstitieuse. Exemple, ce récit d'un jeune marin :

« Le voilà ! cria au moment même un des matelots à demi-voix.

Tous les regards se portèrent en haut, et le mien suivit la même direction. Involontairement, je fus saisi. Là-haut, à l'extrémité de l'étai du petit perroquet, tremblait une lumière bleuâtre en forme de boule. Tantôt elle s'élevait de quelques pieds, tantôt elle s'abaissait en sautillant. Puis elle disparut tout à fait pendant quelques secondes, pour reparaître de nouveau et continuer sa danse fantastique.

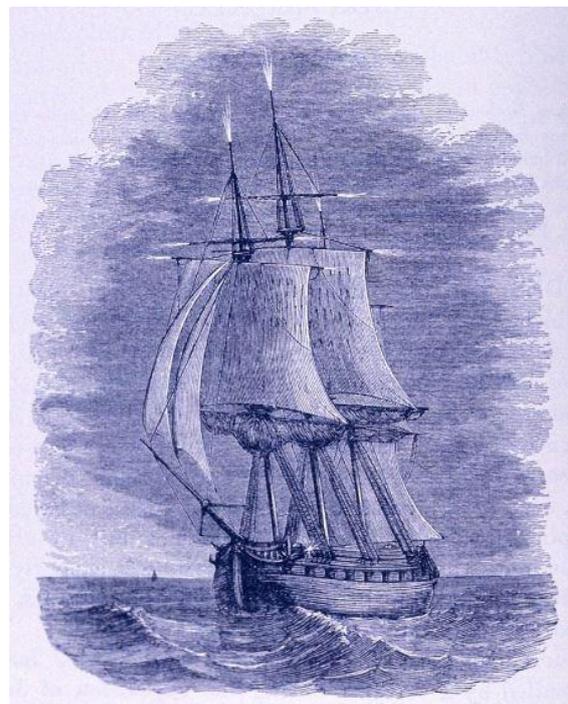
Tout d'un coup elle fit un saut de côté et alla se poser quelque temps sur la tête du jeune matelot qui serrait le petit perroquet, tandis que d'autres flammes semblables se montraient à l'extrémité de l'autre mât. Leur lueur blafarde n'éclairait que les objets les plus rapprochés ; tout le reste était plongé dans une nuit profonde.[...]

Puis, la lumière disparut pendant quelques minutes pour se montrer ensuite à l'avant, au bout de la baïonnette de clinfoc et recommencer là sa danse de feu follet. Il descend, observa le voilier, c'est signe de vent. Ce n'est pas un mal que nous ayons cargué les voiles.

Jens, ayant serré son perroquet, redescendit sur le pont ; mais personne ne lui dit un mot de ce que nous avions vu. Il n'en dit rien lui-même ; il est probable qu'il n'avait pas vu la lumière là-haut, car sa contenance était aussi dégagée qu'auparavant. La flamme avait aussi à ce moment disparu de la baïonnette de clinfoc, et elle ne se montra plus.

C'était le feu de Saint-Elme, qui apparaît souvent, dans l'atmosphère orageuse des tropiques, aux extrémités ferrées des mâts et des vergues et qui, dans la croyance superstitieuse des marins, passe pour l'âme d'un camarade défunt. Quand il se montre en haut, c'est signe de beau temps ; mais s'il descend, il indique l'approche de la tempête. Lorsqu'il éclaire la tête d'un matelot dans la mâture, c'est un présage de sa mort prochaine.

Je voyais ce phénomène pour la première fois, et je n'en avais jamais entendu parler auparavant. Quoique mon intelligence me dise qu'il était d'une nature électrique, je n'avais pu cependant me défendre d'une pénible sensation ; l'obscurité profonde, le calme inquiétant et terrible, avaient captivé mes esprits et m'avaient rempli d'une terreur superstitieuse. » (Amiral WERNER : Souvenirs maritimes, pp 140 à 142).



Les feux de Saint-Elme

Le romancier anglais John Masefield, qui fut longtemps marin, a donné, lui aussi, une belle description du feu Saint-Elme : « *En bas des paratonnerres, le long de toutes les chaînes, en bas des balancines, près des bouts de vergues, le long des haubans et des étais, traînant sur les anneaux des voiles d'étai, puis allant plus loin par les étais et la draille du grand foc jusqu'à la pointe extrême du bout-dehors, s'agitaient en multitudes vacillantes les lueurs bleuâtres du feu Saint-Elme. On les eût dites semées du ciel. Quelques-unes semblaient sauter des haubans aux râteliers, qu'elles suivaient de cabillot en cabillot. Dick mit la main sur une d'entre elles, mais elle s'était déjà enfuie. Regardant vers l'arrière, il vit une quantité d'autres lueurs semblables sur une lame venant en poupe du navire...* » (J. MASEFIELD : *Par les Moyens du Bord*, pp. 79-80).

LES MOTS DE LA MER

Le parler pittoresque des marins d'autrefois

Dans le vocabulaire des corsaires : la « Part du diable »

Autorisation donnée à l'équipage d'un navire corsaire de se livrer pour son propre compte, et pendant un temps donné, au pillage du navire ennemi capturé.

Avant de prendre le *Kent* à l'abordage, en 1800, Surcouf promit à ses marins la part du diable pendant deux heures : « *Vous êtes de bons garçons. Par-dessus le marché, je vous donne la part du diable pendant deux heures pour tout ce qui ne sera pas de la cargaison. À cette promesse magnifique, l'équipage ne pouvant plus modérer la joie unie à la reconnaissance qui l'oppressait poussa une clameur immense et frénétique qui dut retentir jusqu'au bout de l'horizon.* »

Après l'action, « *Les matelots excités par le combat se souviennent de la promesse qui leur a été faite avant l'abordage : ils ont droit à deux heures de la part du diable ! Ils s'élancent donc dans l'entrepont, et se mettent à enfoncer et à piller les coffres et les colis qui leur tombent sous la main.* » (Louis Garneray : *Corsaire de la République*, pp 325 et 337)

LA VIE A BORD

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

La cloche

Comment piquait-on les heures dans la marine d'autrefois ?

« *Pillows voulut savoir si on allait bientôt piquer huit. Comme il était quatre heures moins une minute, Dick fit signe que oui ; Kit le dit au second, et tout de suite piqua l'heure ; les quatre doubles coups furent répétés à la cloche du gaillard.* » (J. MASEFIELD : *Par les Moyens du Bord*, p 15).

Si ce texte vous paraît obscur, lisez les lignes qui suivent : vous comprendrez tout !

Sur les voiliers d'autrefois, la journée de travail était divisée en six « quarts » de quatre heures. L'équipage était réparti en deux équipes ou « bordées » (les « bâbordais » et les « tribordais »), qui travaillaient douze heures chacune, c'est-à-dire trois « quarts ».

L'écoulement du temps était ponctué par des tintements de cloche. Chaque demi-heure, le personnel de quart « piquait l'heure », c'est-à-dire actionnait, selon un rythme bien défini, la cloche qui se trouvait près de la roue du gouvernail.



La cloche du bord

Aux heures de changement de quart (8h, 12h, 16h, 20h, 24h et 4h), on « piquait huit », c'est-à-dire qu'on frappait huit coups, ou, plus exactement, quatre coups doubles (DingDing-DingDing-DingDing-DingDing). Les heures et les demi-heures intermédiaires étaient piquées selon le tableau ci-dessous (pour le quart de 8h à 12h, par exemple) :

08h30	Ding
09h00	DingDing
09h30	DingDing-Ding
10h00	DingDing-DingDing
10h30	DingDing-DingDing-Ding
11h00	DingDing-DingDing-DingDing
11h30	DingDing-DingDing-DingDing-Ding
12h00	DingDing-DingDing-DingDing-DingDing

L'application à la marine de la loi française des 8 heures obligea les armateurs à établir un service « par tiers » et non plus « par bordées ». Il fallut donc augmenter les effectifs, ce qui entraîna la disparition de nombreuses compagnies. GL

SANTÉ NAVALE

Petite histoire de la médecine et de la chirurgie navales

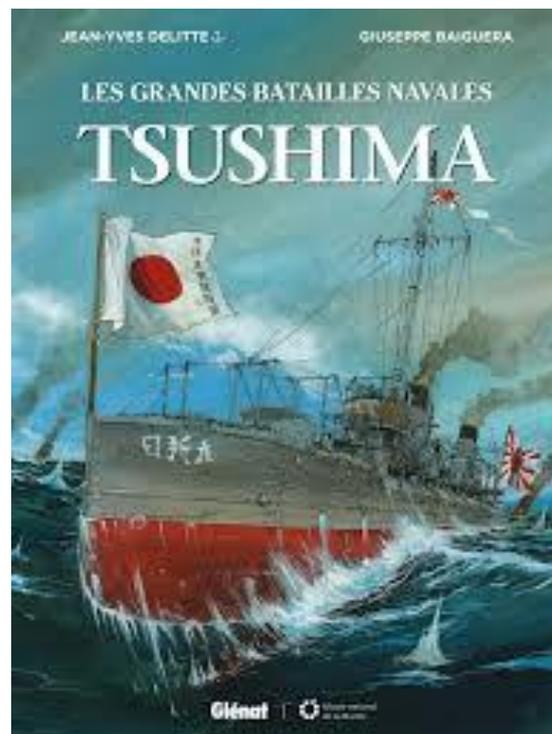
Un remède des marins de Bougainville pour se prémunir du scorbut : La limonade sèche de Faciot

Pour se prémunir du scorbut, les marins de Bougainville consommaient la « limonade sèche de Faciot ». Selon *l'Histoire de la Société royale de Médecine*, elle était composée « par livre de sucre, d'un gros de sel d'oseille, auxquels on ajoute quelques zestes de citron » : « *On leur donnait tous les jours une pinte de limonade faite avec la poudre de Faciot, et nous avons eu dans ce voyage les plus grandes obligations à cette poudre.* » (L.-A. de BOUGAINVILLE, *Voyage autour du monde*).

LITTÉRATURE & CINÉMA

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

Tous les amateurs d'histoire maritime connaissent la collection de bandes dessinées intitulée « Les Grandes Batailles Navales », publiée sous la direction de Jean-Yves Delitte aux éditions Glénat. Nous sommes heureux d'apprendre qu'elle vient d'être récompensée par un prix de l'Académie de Marine. Nos compliments à Jean-Yves.



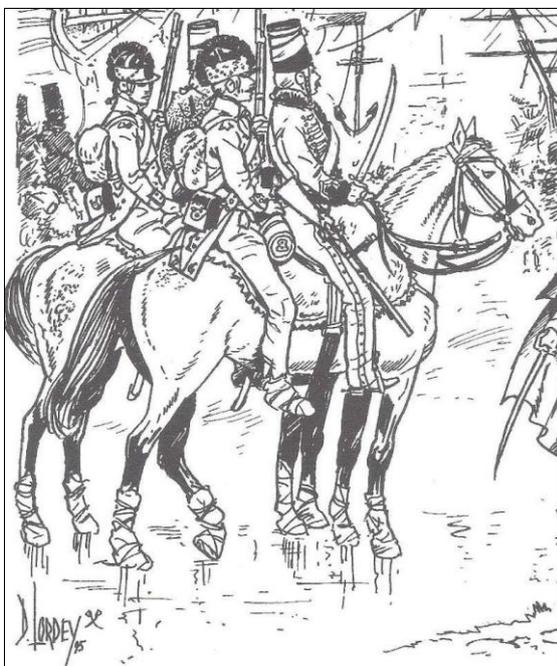
INSOLITE !

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

Capture de la flotte hollandaise... par la cavalerie française !

Le général Pichegru avait conquis la Hollande durant les derniers mois de l'année 1794. Il était entré à Amsterdam à la mi-janvier 1795 et avait appris qu'une escadre hollandaise stationnait non loin de là, dans le port du Helder, et qu'elle était prise par les glaces. Il envoya sur place un détachement du 8^{ème} régiment de Hussards, sous les ordres du général de brigade Jean-Guillaume de Winter. Le lieutenant-colonel Louis-Joseph Lahure et quelques cavaliers traversèrent le plan d'eau glacé, le 21 janvier, et obtinrent la reddition

des navires hollandais, incapables de se défendre. Cet événement insolite a été tellement amplifié et déformé par la légende et par l'imagerie qu'il est bien difficile, aujourd'hui, d'en cerner la stricte vérité historique. GL



La cavalerie française face à la flotte hollandaise

DANS L'ACTUALITÉ

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

● **Vendredi 4 octobre 2019** – Les sauveteurs de la SNSM de Dunkerque et de Gravelines sauvent 31 migrants sur deux pneumatiques.

● **Dimanche 13 octobre 2019** – Un cargo transportant de l'acier – le *Rhodanus* – s'est échoué sur les rochers dans les Bouches de Bonifacio, à la suite d'une erreur de navigation.

● **Octobre 2019** – Depuis le début du mois, les Pays-Bas ont mis en service dans la Manche un chalutier géant de 142 mètres de long, capable de pêcher 250 tonnes de poisson par jour, soit beaucoup plus qu'un petit pêcheur en un an ! L'inquiétude est vive chez les marins pêcheurs du nord de la France.

● **31 octobre 2019** – Deux événements se sont déroulés ce jour aux chantiers navals de Saint-Nazaire : la livraison à son propriétaire MSC du

paquebot *Grandiosa* (330 m de long), et la découpe de la première tôle du paquebot suivant. Celui-ci inaugurera une nouvelle série de navires de croisières, la *World Class* ; il pourra transporter 9 000 personnes ! Ce gigantisme est-il bien raisonnable ?

COURRIER DES LECTEURS

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

À quoi sert un loch aujourd'hui ?

Je ne vous présente pas Jean-Claude Le Goff, il est intervenu dans un récent numéro, pour nous faire connaître son remarquable site consacré à l'histoire de la voile :

CIVILISATION & NAVIGATION
(<https://www.civnav.com>)

Il nous écrit aujourd'hui suite à l'article paru dans le *Sillages* n° 14 concernant le loch :

« Pour info, une petite réflexion sur l'article sur le loch du dernier *Sillages*.

Sur les voiliers du XVIII^e et XIX^e siècles, le loch et le compas étaient les deux instruments essentiels de la navigation « à l'estime ». En mer, la navigation astronomique (par exemple grâce au sextant) permettait de corriger l'estime. Près des côtes, des précisions données par le sondeur permettaient de confirmer ou de rectifier la position.

Actuellement, la position d'un bateau est donnée avec une très grande précision par le GPS. Pourquoi le loch, maintenant électronique, qui affiche sur le « speedo » la vitesse de l'écoulement des filets d'eau sur la coque, et donc la vitesse du bateau sur l'eau, reste-t-il un instrument très utilisé sur les voiliers ?

Plusieurs raisons concourent à maintenir cette utilisation sur les voiliers :

● Connaître sa vitesse et les variations de cette vitesse sur un voilier a l'intérêt de savoir si le bateau « marche bien », ce qui est en soi une satisfaction.

● Cela permet aussi de savoir si, en corrigeant le cap de quelques degrés ou en modifiant légèrement le réglage des voiles, le bateau « marche mieux ». L'heure d'arrivée au port, et dans certains cas la possibilité d'y entrer en

fonction de la marée, peuvent aussi être approximées en fonction de la vitesse affichée, si les conditions de navigation restent stables (ce qui est rarement le cas).

- Le loch peut afficher (sur le speedo) la distance parcourue lors d'une navigation et la distance cumulée parcourue au cours des années.

Pour toutes ces raisons, l'invention du loch reste pour la navigation de plaisance actuelle une invention majeure. Dans un proche futur, des systèmes GPS plus perfectionnés feront cependant peut-être disparaître les lochs actuels qui comportent des inconvénients (nécessité d'un trou dans la coque, mise en place, fiabilité) et ne permettent pas de combiner la vitesse du bateau avec le cap, la vitesse du courant et la dérive. » J.-C. Le Goff

Monstres, homosexualité, Black Balls **Quelques précisions**

Chaque mois, ou presque, Alain Foulonneau réagit à nos articles et leur apporte des compléments précieux. Il n'a pas manqué de le faire ce mois-ci, et je l'en remercie chaleureusement :

« J'ai lu bien sûr avec intérêt *Sillages* n°14. Et puisque tu fais appel au courrier des lecteurs, je peux rebondir sur trois sujets que tu évoques.

D'abord les monstres marins. Le monstre du Loch Ness n'est pas un monstre marin mais un monstre lacustre ; il rejoint néanmoins le bestiaire aquatique. Dans le dernier numéro de *Sciences & Avenir* d'octobre 2019, il est fait état d'une démarche originale d'un généticien de l'Université d'Otago en Nouvelle-Zélande. Neil Gemmel a eu l'idée d'analyser l'eau du Loch Ness pour y détecter des traces d'ADN. Il n'a pas trouvé d'ADN de reptile préhistorique mais une quantité significative de marques d'anguilles. Selon lui, « cette quantité fait qu'on ne peut pas écarter la possibilité qu'il y ait des anguilles géantes dans le Loch ».

Ensuite sur l'amiral fouetté pour homosexualité. À l'inverse, il a existé un amiral qui a encouragé l'homosexualité dans ses équipages. Il s'agit du Bailli de Suffren, l'amiral Satan. Point de considérations érotiques, ni même d'orientation sexuelle personnelle dans ce choix. Des raisons très pragmatiques. Tout

d'abord, Suffren considérait que les liaisons entre matelots éloignés de leur famille pendant de longs mois, voire des années, leur donnait un meilleur équilibre psychologique. Et puis surtout, Suffren estimait que ces liaisons entre hommes d'équipage évitaient lors des escales des visites de filles vénales souvent malades. Suffren disait qu'une escale dans un port mal famé pouvait décimer ses équipages autant qu'une bataille navale. On lui prête la déclaration suivante : « Tout pour le bord, Messieurs, et rien pour le bordel ! Moins de risque de vérole ; pas d'enfants, plus de mélancolie... ». Évidemment, Suffren était mal vu à la cour de Versailles pour cet encouragement au « grand vice », mais le roi de France Louis XVI fermait les yeux, pour lui l'important c'était les batailles navales gagnées contre les Anglais.

Enfin, dernier point, les matelots Black Ball. C'est un point qui me tient particulièrement à cœur. Ce qualificatif vient de la compagnie Black Ball Line dont les matelots étaient de grands fêtards lors des escales. Mais c'était des marins exceptionnels. Il a existé deux compagnies Black Ball Line qu'on a tendance à confondre. La première fondée en 1817 à New York opérait sur l'Atlantique pour des traversées USA/Angleterre. La seconde, fondée en 1851 par James Baines à Liverpool, transportait des émigrés vers l'Australie. Ce sont les matelots de cette dernière qui ont donné lieu à la réputation « Black Ball ». Au plus fort de son activité, en 1863, la Black Ball Line a racheté des clipper américains de la ruée vers l'or de la Californie qui était terminée. Parmi eux, le *Morning Light*, qui fut renommé *Queen of the South*. Le *Queen of the South* a fait naufrage le 25 avril 1868 devant la pointe Saint-Gildas à l'entrée de la Loire.

J'ai eu la joie de retrouver son épave avec des amis en 2009. Ensuite j'ai retrouvé sa cloche à Noirmoutier, sa demi-coque de chantier conservée à Boston, une partie de ses plans à Liverpool. Sur ces bases, j'ai reconstitué ses plans, et un maquetiste a pu faire une maquette qui est exposée au musée du sémaphore de la pointe Saont-Gildas. J'ai rédigé des articles ; un a été publié en 2011 par *Le Chasse-Marée* (« A la découverte du *Queen of the South* ») et un autre par la *Lettre aux*

Amis de Noirmoutier (« *La Reine du Sud, un océan de légendes* »). J'ai aussi donné des conférences de Lorient à Noirmoutier sur ce clipper. AF

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.

Conférences

Dans le cadre de l'*Université du Temps Libre* de l'Essonne, Guy Le Moing fera bientôt deux conférences, à Juvisy-sur-Orge, sur l'histoire de la MARINE IMPERIALE RUSSE :

- Naissance et croissance de la Marine impériale russe (1696-1825), le mardi 3 décembre 2019.
- Apogée et chute de la Marine impériale russe (1825-1918), le mardi 14 janvier 2020.

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