

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

---

N° 16

Novembre-décembre 2019

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - 20 NOVEMBRE 1759 – La bataille navale des « Cardinaux »..... 1
  - LES MAREES EN MEDITERRANEE – Venise victime de l'*Acqua alta* .....13
  - CELA S'EST PASSE EN MER, un jour de Noël .....17
  - 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.....21
  - INDEX – Index des articles parus en 2018-2019 (*Sillages* n°1 à 16) .....30
- 
- 

### BONJOUR

En cette année qui s'achève, je tiens à souhaiter à toutes et à tous un joyeux Noël et de bonnes fêtes de fin d'année. Profitez de cette période festive pour oublier les soucis de 2019 et pour préparer, dans la joie, une nouvelle année.

Joyeux Noël ! Nedeleg laouen ! Bouon Noué ! Boune Nàu ! Bon Nouvè !

20 novembre 1759

### LA BATAILLE NAVALE DES « CARDINAUX »

Il y a tout juste 260 ans, le 20 novembre 1759, la France essuya, au sud de la Bretagne, une sévère défaite navale. Les Anglais désignent cet événement sous le nom de « combat de la baie de Quiberon » ; les Français disent plutôt « bataille des Cardinaux », du nom d'un massif rocheux émergeant de l'Atlantique à proximité de l'île d'Hoedic. L'affrontement s'est déroulé dans une mer démontée ; il n'a duré guère plus de deux heures, en raison de la brièveté des journées de fin d'automne ; mais il a pesé lourdement dans l'histoire de la guerre de Sept Ans. Il mérite qu'on en rappelle le contexte et le déroulement.

#### Le « grand dessein » de 1759

À la fin de l'année 1758, la France était épuisée par deux années de guerre. Elle soutenait en effet l'Autriche dans un conflit qui ne la concernait guère, mais qui mobilisait ses forces

terrestres contre la Prusse, et ses forces navales contre l'Angleterre. Après des débuts encourageants, elle accumulait les échecs. Financièrement, elle était à bout de souffle.

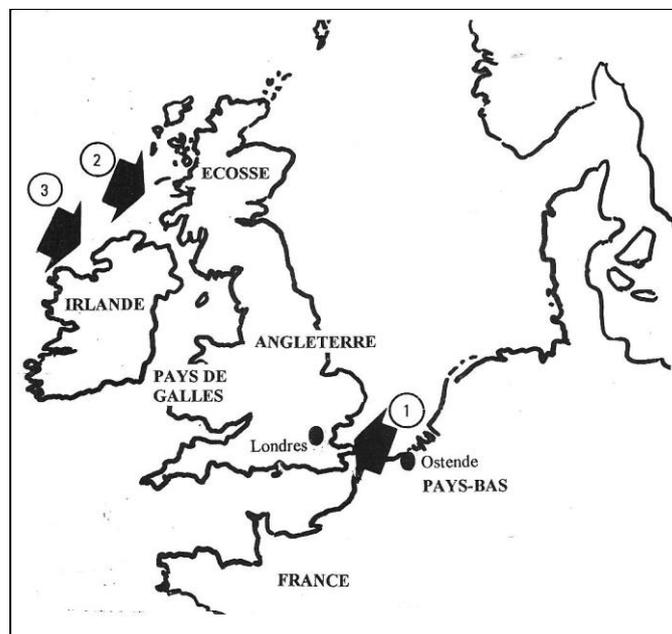
Le maréchal de Belle-Isle, ministre de la Guerre, cherchait le moyen d'en finir au plus vite. Il eut une idée qui ne manquait pas d'originalité : arrêter de se disperser en combats inutiles et concentrer toutes les forces disponibles contre les Anglais, franchir la Manche, envahir l'Angleterre, attaquer Londres, pousser George II à demander grâce, pour que l'Europe retrouve la paix.

Belle-Isle en parla à Choiseul, ministre des Affaires étrangères. Tous deux en parlèrent à Louis XV : « Nous nous trompons d'ennemi en combattant la Prusse ; c'est l'Angleterre qu'il faut écraser ». Le roi trouva l'idée intéressante. Le ministre de la Marine, Berryer, fut mis dans la confiance. Un groupe de travail « secret » se réunit pour y réfléchir. Il y réfléchit si bien que les grandes lignes d'une stratégie se dessinèrent bientôt ; elles prévoyaient de frapper la Grande-Bretagne en trois points :

1°) Le gros de l'attaque partirait de Flandres, se concentrerait sur l'estuaire de la Tamise et déferlerait sur Londres.

2°) Simultanément, un corps expéditionnaire débarquerait en Écosse, profiterait de la complicité probable des Écossais, et attaquerait l'Angleterre par le Nord.

3°) En troisième lieu, une opération de diversion serait entreprise en Irlande pour déconcentrer l'ennemi et disperser ses forces.



Le « Grand Dessein » de 1759

La partie la plus délicate de cet ambitieux projet était le débarquement en Écosse. Les experts hésitèrent assez longtemps sur son point de départ, sur sa destination précise, sur les effectifs à mettre en place, sur la nature de l'escorte à prévoir. Il fut finalement décidé que le corps expéditionnaire serait rassemblé dans le golfe du Morbihan<sup>1</sup>, et que l'escadre de Brest serait chargée de l'escorter jusqu'à la côte écossaise, à travers le blocus anglais des côtes

<sup>1</sup> Ce choix peut paraître curieux ; il correspondait à un compromis entre les contraintes terrestres du rassemblement des troupes et les contraintes maritimes de leur acheminement vers l'Écosse. Bordeaux avait été écarté pour des raisons d'éloignement ; Brest pour des raisons sanitaires (la ville venait de subir une grosse épidémie).

bretonnes. Enfin, pour coordonner cette opération difficile, il fallait un chef unique et puissant ; tout le monde tomba d'accord sur la personne du duc d'Aiguillon. Ce brillant lieutenant général de 39 ans était un lointain petit-neveu du cardinal de Richelieu ; il assurait les fonctions de « commandant en chef en Bretagne ».

À la mi-juillet 1759, l'ensemble du projet était défini. Il ne restait qu'à mettre les moyens en place. Le duc d'Aiguillon se lança donc dans la préparation de la composante bretonne du « grand dessein ».

## **Les préparatifs en Bretagne**

Deux tâches importantes incombaient au duc d'Aiguillon : superviser le regroupement du corps expéditionnaire dans le golfe du Morbihan, et s'assurer de la préparation de l'escadre de Brest chargée de l'escorter.

Vingt mille hommes de troupe devaient être acheminés par voie terrestre dans la région de Vannes. Cette concentration humaine posait de sérieux problèmes logistiques : il fallait nourrir les soldats et prévoir leur transport par mer vers l'Écosse. Des navires marchands provenant des différents ports de l'Atlantique convergèrent donc vers le golfe du Morbihan, malgré le blocus anglais qui entravait la navigation côtière. Des corsaires les aidèrent souvent à franchir les barrages. Les troupes terrestres bivouaquaient autour du golfe. Le duc veillait à leur moral, à leur ravitaillement et à leur santé, ce qui n'allait pas sans poser quelques problèmes.

Plus difficiles encore étaient ses relations avec les marins de Brest. L'escadre du Ponant, désignée pour l'escorte, était commandée par un vieil amiral au caractère difficile, le maréchal de Conflans. Tout de suite, les rapports entre le duc et le maréchal se révélèrent conflictuels, et cette opposition fut très préjudiciable à la mise en œuvre du projet. Elle avait plusieurs causes.

D'abord, la différence d'âge et de tempérament des deux hommes. Conflans avait 69 ans ; Aiguillon, 39. Le marin supportait mal de recevoir ses instructions d'un terrien ayant l'âge d'être son fils. Il était en plus extrêmement susceptible, très fier de l'ancienneté de sa noblesse (l'un de ses ancêtres avait été roi de Jérusalem au temps des croisades), très peu accommodant. Il se plaignait – non sans raison, d'ailleurs – d'être tenu à l'écart des objectifs stratégiques du projet et d'être placé devant le fait accompli. Certains de ses officiers (entre autres Bigot de Morogues, le fondateur de l'Académie de Marine) en savaient plus que lui sur les tenants et les aboutissants de l'opération. Conflans en concevait une certaine aigreur.

Plus grave encore, Aiguillon et Conflans avaient des idées différentes sur la manière d'organiser l'escorte. Le duc était partisan d'une escorte légère limitée à quelques vaisseaux, et d'une opération de diversion conduite par le maréchal afin d'occuper les navires anglais pendant la traversée. Conflans n'était pas d'accord pour morceler ses forces et pour réduire son propre rôle à une diversion ; il préconisait une escorte puissante assurée par toute son escadre.

Indépendamment de ses problèmes relationnels avec le maréchal, le duc d'Aiguillon devait faire face à une pénurie grave de matériel et de personnel. La marine de Brest manquait tellement de canons qu'on dut en faire venir des autres ports de l'Atlantique. Pour combler le déficit en personnel, il fallut imposer aux soldats embarqués de participer aux manœuvres du gréement. Par ailleurs, l'escadre de la Méditerranée ne pouvait être d'aucun secours : elle s'était fait battre à Lagos au mois d'août.

Toutes ces causes cumulées, faisaient perdre du temps et risquaient d'être fatales au projet. Le roi en personne dut faire preuve d'autorité ; à la mi-octobre, il adressa à Conflans une lettre courtoise mais énergique lui rappelant qu'il n'y avait plus de temps à perdre, et qu'il fallait partir. Il lui laissait carte blanche sur la manière d'organiser l'escorte. Le maréchal cessa dès lors de tergiverser et n'attendit plus que des vents favorables.

## **L'Angleterre se protège**

Le « grand dessein » du gouvernement de Louis XV ne resta pas secret bien longtemps. Les services de renseignements anglais pressentaient quelque chose et, au début du printemps, un courrier français confidentiel destiné à la Suède tomba entre leurs mains ; tous les détails de l'opération s'y trouvaient. Le secrétaire d'État à la Guerre, Lord William Pitt, tenta d'abord de rassurer ses concitoyens en leur expliquant que la France était trop faible pour être dangereuse et que la Royal Navy veillait.

Cette argumentation n'ayant pas convaincu tout le monde, il se concerta avec l'amiral Anson, Premier Lord de l'Amirauté, pour faire renforcer le blocus des côtes de France. Dès le mois de mai, une escadre de vingt vaisseaux fut envoyée croiser entre Brest et Ouessant, en plus des moyens déjà sur place, pour interdire toute sortie de la flotte française. Cette escadre était commandée par un officier exceptionnel : l'amiral Sir Edward Hawke.

Grâce à son sens de l'organisation et à sa persévérance, Hawke réussit à établir un blocus serré de toute la côte sud de la Bretagne, de Ouessant à l'île d'Yeu. Il supporta un mauvais temps persistant, limita les retours au port aux cas les plus urgents, organisa des rotations quand il le fallait. L'été se passa ainsi ; puis vint l'automne, la saison des tempêtes.

Au début du mois de novembre, la tourmente fut si violente et provoqua de telles avaries aux navires que l'escadre anglaise dut rentrer dans le port de Torbay pour réparer ses dégâts. Hawke n'aimait pas ce retour forcé. Certes, la tempête qui l'éloignait des côtes bretonnes empêchait Conflans de quitter Brest ; mais il n'était pas tranquille, car les services de renseignements annonçaient une sortie imminente de la flotte française !

Il fit donc hâter les réparations et le réapprovisionnement de ses bâtiments, changea de navire amiral et s'installa à bord du *Royal George*, puis guetta le vent, impatient de reprendre la mer. Il ne put lever l'ancre que le 14 novembre.

Le jour même où Hawke quittait Torbay, Conflans sortait de Brest, mais chacun d'eux ignorait ce que faisait l'autre.

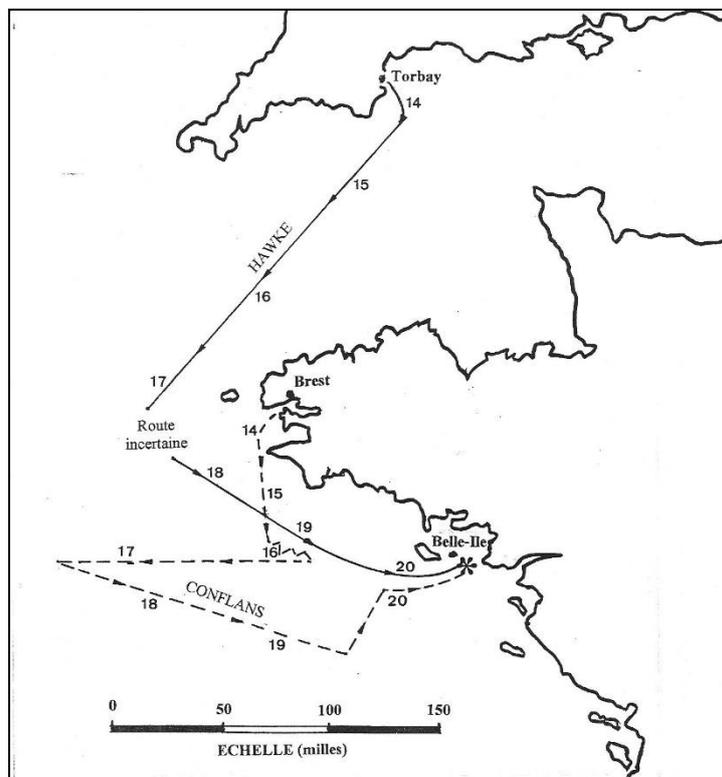
## **Poursuite dans l'Atlantique**

Conflans savait seulement que Hawke n'était plus devant Brest et qu'il avait regagné l'Angleterre en raison de la tempête. Il savait aussi qu'il allait revenir à la moindre accalmie. La seule chance qu'avait l'escadre française de pouvoir sortir de la rade était de prendre les Anglais de vitesse. En supposant que l'amélioration du temps se produise simultanément en Angleterre et en Bretagne, il était nécessaire que les Français prennent la mer au premier signe d'embellie, afin de profiter du délai inévitable qu'il faudrait à l'ennemi pour retraverser la Manche.

Conflans guettait donc le ciel avec impatience. Quand le jour se leva sur Brest, le 14 novembre, il observa avec satisfaction que le vent s'était apaisé et soufflait vers le large. Il donna l'ordre à tous de lever l'ancre. Les vingt et un vaisseaux de son armée navale hissèrent leurs voiles et franchirent majestueusement le goulet. À 14 heures, ils doublèrent la pointe Saint-Mathieu, s'engagèrent dans l'Iroise et mirent le cap au sud. Une frégate anglaise qui

rôdait dans les parages les regarda passer avec intérêt ; elle s’empressa d’envoyer vers Torbay un cotre rapide, afin de prévenir Hawke. Le lendemain, faute de vent, la flotte française se laissa doucement dériver vers le Sud, incapable de faire mieux. Elle fut à nouveau observée par plusieurs navires anglais en patrouille, qui donnèrent l’alerte à tous leurs collègues bloquant le Sud de la Bretagne. Le vendredi 16 novembre, l’absence de vent s’aggrava, et les vaisseaux français se trouvèrent littéralement encalminés, loin au sud de Penmarch.

Pendant que Conflans faisait du surplace, Hawke avançait rapidement. Le 16, en fin d’après-midi, alors qu’il se trouvait à 45 milles au nord-ouest de Ouessant, des navires de passage l’informèrent de la sortie française. Les équipages anglais accueillirent la nouvelle par des acclamations de joie. Hawke ordonna de forcer l’allure.



**La poursuite dans l’Atlantique**

Le calme plat qui avait immobilisé Conflans durant la journée du 16 novembre, cessa durant la nuit suivante. Le vent se leva brusquement et se mit à souffler du sud-est en tempête. La flotte française, incapable de résister à la fureur des éléments, fut poussée vers l’ouest et parcourut plus de cent milles en sens inverse de sa route normale. Le soir du 17, elle se trouvait très loin, ainsi que le raconte Conflans lui-même : « *J’ai été obligé de me répandre jusqu’à 60 lieues dans l’ouest de Belle-Île par d’assez grosses mers et de gros vents.* »<sup>1</sup> La tempête de sud-est, qui poussait la flotte française vers le large, contrariait également la marche de l’ennemi. Elle eut moins d’effet sur lui, néanmoins, car les Anglais se trouvaient à l’abri des côtes bretonnes et étaient meilleurs marins.

Le 18 et le 19 novembre, enfin, l’amélioration du temps permit aux deux armées navales de reprendre leur route normale et de converger vers Belle-Île. À l’aube du 20 novembre, elles

<sup>1</sup> Compte rendu du maréchal de Conflans au duc d’Aiguillon. Rappelons qu’une lieue marine était l’équivalent de trois milles.

se trouvaient toutes deux à une cinquantaine de milles au sud-ouest de l'île, sans savoir qu'elles étaient proches l'une de l'autre. La rencontre était inévitable et imminente.

### **La journée de Monsieur de Conflans**

Vers 8 heures du matin, le 20 novembre, les vigies françaises signalèrent des navires inconnus sur l'avant. Le maréchal de Conflans ne fut pas surpris et n'eut guère de peine à les identifier. Il s'agissait inévitablement de la division du commodore Duff qui, avec cinq vaisseaux, assurait depuis plusieurs mois le blocus de cette partie du rivage breton. Il ordonna la chasse. Duff, qui n'avait aucune chance devant la flotte française, prit la fuite aussi vite qu'il put.



**La bataille des Cardinaux**

Moins d'une heure plus tard, un autre signal tomba des vigies françaises, annonçant une flotte importante dans l'ouest. Cette apparition était complètement inattendue et déroutait Conflans, qui restait persuadé que Hawke se trouvait toujours en Angleterre. Quand il comprit la vérité, la situation était déjà préoccupante : la flotte anglaise se rapprochait, et la division du commodore Duff avait cessé de fuir et commençait à tirer sur les navires français les plus proches.

Le maréchal de Conflans ordonna à ses navires de se placer en ligne derrière lui et de le suivre. De le suivre,... mais pour aller où ?

Conflans avait plusieurs possibilités : combattre sur place, au sud-ouest de Belle-Île ; entraîner la flotte anglaise vers une zone moins dangereuse et combattre plus loin de la côte ; ne pas combattre du tout, compte tenu du déséquilibre des forces, mais battre en retraite, toutes voiles dehors, à destination de Rochefort. Aucune de ces possibilités ne lui convenait ; il en préféra une autre : entrer dans la baie de Quiberon, en faisant l'hypothèse que Hawke

n'oserait jamais le suivre dans des parages aussi dangereux. Il entraîna donc ses navires sur une route contournant Hœdic, afin d'obliquer ensuite vers le nord-ouest et d'entrer dans la baie de Quiberon.

Le raisonnement du maréchal avait un point faible : il sous-estimait l'audace de son adversaire. Rien ne pouvait arrêter Hawke, ni le mauvais temps, ni les dangers de la côte, ni l'imprécision de ses cartes marines. Il ordonna immédiatement de prendre la flotte française en chasse : « *J'envoyai le signal aux sept navires les plus proches de [l'ennemi] de le prendre en chasse, de se placer en ligne de bataille sur mon avant, et de s'efforcer de l'arrêter jusqu'à l'arrivée du reste de l'escadre. Celle-ci devait se mettre en place durant la chasse, afin que la poursuite s'effectue sans perte de temps. [...] M. de Conflans continua de s'éloigner avec autant de voile que son escadre pouvait en porter, tout en restant groupée ; nous le poursuivîmes donc avec toute la voilure que nos navires pouvaient supporter.* »<sup>1</sup>

Vers 14 heures, le vent soufflait de l'ouest. Conflans, toujours en tête, doubla les Cardinaux, à l'est de Hoedic, et poursuivit sa route en direction du nord. Sa position de chef de file était tout à fait inhabituelle pour un amiral en chef ; il s'en expliquera plus tard en prétextant que c'était « pour montrer la route ». La flotte française le suivait « en ligne de file » ; l'arrière-garde, toutefois, avait du mal à suivre et à rester alignée.

Quand deux escadres de forces comparables se poursuivent, l'avantage revient généralement au poursuivant. Outre l'ascendant psychologique dont il dispose, ses meilleurs marcheurs finissent presque toujours par rattraper les plus lents des poursuivis. C'est ce qui se produisit aux Cardinaux.

À partir de 14 h 30, les meilleurs marcheurs anglais (le *Torbay*, le *Resolution*, le *Warspite* et le *Dorsetshire*) commencèrent à rattraper l'arrière-garde française. On ne sait pas qui ouvrit le feu le premier. Le capitaine Keppel du *Torbay* revendiqua cet honneur ; d'autres affirment que ce fut le *Warspite*. Peu importe ; une chose est sûre, c'est que le *Magnifique*, qui était le dernier navire de la ligne française, fut le premier à recevoir des coups, et qu'il frôla la catastrophe sous le feu simultané de trois vaisseaux anglais. Hawke, apercevant de loin les premiers tirs de canon, envoya le signal : « Ordre à tous d'engager l'ennemi d'aussi près que possible », ce qui laissait à chacun une grande liberté de manœuvre.

Vers 15 heures, alors que l'arrière-garde française était fortement engagée, un gros grain de NNO s'abattit sur les deux flottes. Le vent se mit à souffler en rafales violentes qui bousculèrent les navires et provoquèrent même des abordages accidentels. Plus grave pour les Français : le vent, en remontant au nord, contrariait gravement le projet initial de Conflans d'entrer dans la baie de Quiberon. À l'arrière-garde française, le *Magnifique*, le *Héros*, le *Formidable* et le *Juste* encaissaient des coups de plus en plus éprouvants.

Vers 15 h 30, alors que le combat faisait rage depuis une heure, Conflans prit une décision judicieuse, bien que trop tardive : faire demi-tour pour se porter au secours de son arrière-garde. Il donna donc l'ordre aux navires qui le suivaient de « virer par la contremarche » (c'est-à-dire les uns après les autres), et il montra l'exemple.

Le virement de bord de plusieurs vaisseaux « par la contremarche » est une opération longue et incertaine, surtout lorsqu'il se déroule par gros temps. Pendant que les premiers vaisseaux viraient de bord, le combat s'intensifiait à l'arrière et se transformait en mêlée quasi générale. Le *Formidable* encaissait des coups répétés depuis le début de l'après-midi ; il avait perdu son capitaine, son second et deux cents de ses hommes. Vers 15 h 40, il reçut une nouvelle bordée de la *Resolution*. À bout de résistance, il amena son pavillon un peu avant 16 heures, et fut amariné par la *Resolution*.

---

<sup>1</sup> Rapport de l'amiral Hawke à l'amirauté britannique.

Non loin de là, le *Thésée* était aux prises avec trois vaisseaux anglais : le *Torbay*, le *Royal George* et le *Duke*. Kersaint, son capitaine, prit une décision risquée par gros temps : il fit ouvrir les sabords de sa batterie basse afin d'utiliser ses pièces de gros calibre, mais il tarda trop à les refermer. L'eau pénétra par ces ouvertures, fit gîter le vaisseau un peu plus, puis le phénomène s'amplifia jusqu'à provoquer le chavirement. Le *Torbay* mit aussitôt ses embarcations à la mer pour se porter au secours des naufragés ; il n'en recueillit que huit. Une douzaine d'autres passèrent la nuit dans la mâture du *Thésée* qui émergeait encore ; ils ne furent retrouvés que le lendemain matin, transis de froid. Bilan du naufrage : six cent dix morts sur six cent trente hommes.

Durant la demi-heure suivante, entre 16 h 30 et 17 heures, plusieurs événements importants marquèrent la fin de la bataille. Le premier fut un duel acharné entre les deux navires amiraux. Hawke le voulait, malgré l'avis contraire de son capitaine de pavillon qui le mettait en garde du danger. Hawke abrégé d'une phrase les conseils de prudence de son officier : « Vous avez fait votre devoir en me prévenant, maintenant faites ce que je vous demande ! » Et il attaqua le *Soleil Royal*, qui parvint finalement à se dégager grâce à l'aide du *Tonnant* et du *Superbe*.

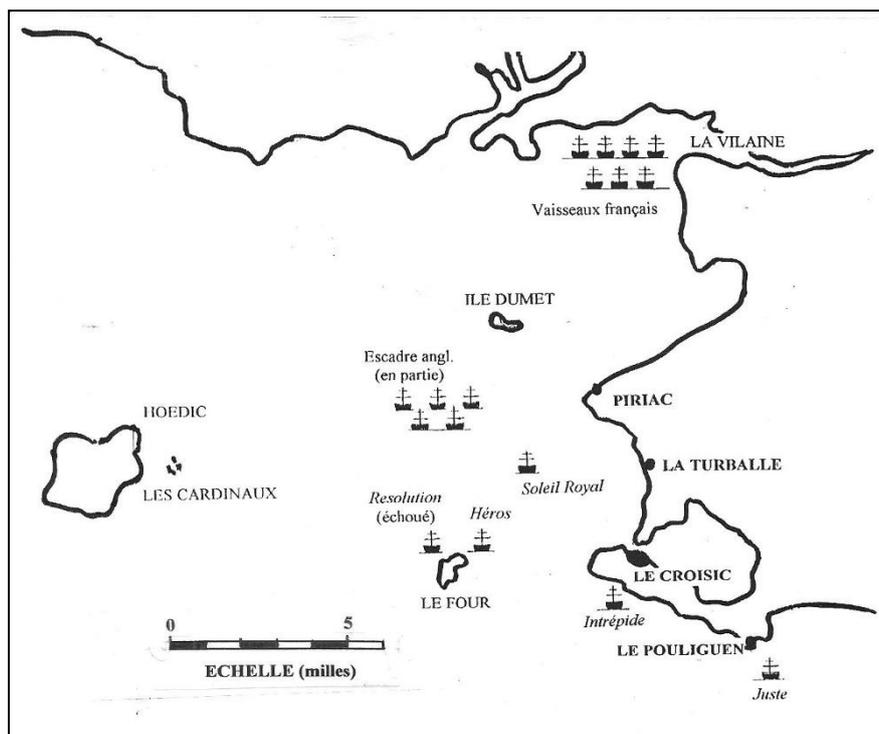
La bravoure du *Superbe* pour protéger son chef lui fut d'ailleurs fatale : il reçut deux bordées coup sur coup du *Royal George* et coula. Son naufrage est-il attribuable aux boulets anglais ou à une entrée d'eau par les sabords de sa batterie basse ? Les avis sont partagés ; ce qui est sûr, c'est qu'il sombra avec ses six cent trente hommes d'équipage.

Pendant quelque temps, le *Royal George* eut à faire face à plusieurs vaisseaux français, qui s'étaient remarquablement ressaisis. Il parvint finalement à se dégager.

Dans la confusion de cette fin d'après-midi, le *Héros*, à moitié démâté après plusieurs heures de combat, amena son pavillon vers 17 heures. Mais il fut aussitôt secouru par plusieurs navires français et re-hissa ses couleurs avant que les Anglais n'aient eu le temps de réagir. Cette attitude, contraire aux usages de la guerre sur mer, provoqua la colère de l'amiral Hawke.

Peu après 17 heures, la nuit était pratiquement tombée. À 17 h 30, Hawke rentra le signal d'engagement, ce qui mettait fin au combat. « Il m'a manqué deux heures, soupirait-il, et j'aurais anéanti l'escadre française ! » Quelques affrontements sporadiques se poursuivaient encore ça et là, puis Hawke ordonna à ses navires d'aller mouiller entre Piriac et l'île Dumet. Tous ne comprirent pas le signal ; certains mouillèrent sur place, là où ils se trouvaient ; d'autres préférèrent croiser au large pendant la nuit. Dans la soirée, la *Resolution* vint s'échouer sur le banc du Four.

Côté français, le maréchal de Conflans avait entièrement perdu le contrôle de la situation. Ses vaisseaux, livrés à l'initiative de leurs capitaines, prirent des chemins divers. Sept se dirigèrent vers Rochefort. Sept autres allèrent se réfugier dans l'estuaire d'un fleuve côtier voisin du champ de bataille, la Vilaine. Le *Juste* et l'*Intrépide* passèrent la nuit dans les parages de Batz et du Pouliguen, afin de réparer leurs avaries. Le *Héros* et le *Soleil Royal* mouillèrent au large de La Turballe. La « journée de M. de Conflans » était terminée.



Situation des navires durant la nuit du 20 au 21 novembre

## Épilogue

Quand le jour se leva, le 21 novembre, le maréchal de Conflans fit quelques constatations inquiétantes. La première était que ses navires avaient disparu, à l'exception d'un seul, le *Héros*, qu'il apercevait non loin de là. La seconde était que la flotte anglaise, presque au complet, se trouvait rassemblée à proximité. Il en résultait pour lui une perspective peu rassurante pour les heures qui allaient suivre. Seul contre tous, il ne pourrait rien ; aussi décida-t-il de partir au plus vite et d'aller saborder le *Soleil Royal* à l'entrée du port du Croisic, distant de quelques milles.

Le *Héros* prit la même décision. Dès le lever du jour, Hawke avait envoyé un de ses navires, l'*Essex*, pour le capturer ; mais l'*Essex* s'était échoué sur le plateau du Four, non loin de la *Resolution*. Le *Héros*, sous grément de fortune, fit donc route vers Le Croisic, comme le *Soleil Royal*, et vint s'échouer près de lui à l'extérieur du port.

Pendant deux ou trois semaines, les Anglais exigèrent la restitution du *Héros*, qu'ils considéraient comme prise de guerre à la suite de sa reddition du 20 au soir. N'obtenant pas satisfaction, ils harcelèrent Le Croisic, effectuèrent quelques raids sur les deux navires échoués, et allèrent jusqu'à bombarder la ville, sans provoquer d'ailleurs de gros dégâts. Après quoi, ils se lassèrent et abandonnèrent les deux épaves qui finirent par disparaître dans les flots.

Les deux navires qui avaient passé près du Pouliguen la nuit du 20 au 21 eurent des destinées différentes. L'*Intrépide* réussit à rallier Rochefort. Le *Juste* coula le lendemain dans l'estuaire de la Loire en essayant d'entrer à Saint-Nazaire. Son naufrage fit de nombreuses victimes.

Sept vaisseaux s'étaient abrités dans l'estuaire de la Vilaine, ainsi que quatre frégates et corvettes. Ils y vécurent une aventure absolument rocambolesque. Une fois dans la rivière, ils s'aperçurent qu'ils ne pouvaient plus ressortir ; non seulement les Anglais bloquaient les abords de la Vilaine, mais les navires étaient entrés en période de grande marée, et leur tirant

d'eau ne leur permettait plus de regagner la mer. L'un d'eux s'échoua et fut définitivement perdu (*l'Inflexible*). Les autres durent être désarmés sur place en attendant de pouvoir sortir. Leur récupération s'étala sur plus de deux ans !

Huit autres vaisseaux avaient fait route vers Rochefort, après la bataille. Ils s'abritèrent dans la Charente et connurent un sort voisin de ceux de la Vilaine : Hawke envoya des navires bloquer la sortie de cette rivière, et les vaisseaux français y restèrent prisonniers pratiquement jusqu'à la fin de la guerre.

Sur les vingt et un vaisseaux qui avaient quitté Brest le 14 novembre, un avait été capturé (le *Formidable*), deux avaient coulé pendant le combat (le *Thésée* et le *Superbe*), un avait coulé le lendemain (le *Juste*), deux s'étaient sabordés au Croisic (le *Héros* et le *Soleil Royal*), sept étaient immobilisés pour de longs mois dans la Vilaine et huit dans la Charente ! En d'autres termes, les vingt et un navires étaient inaptes à tout combat futur. L'amiral Hawke, quant à lui, n'avait perdu que deux navires (la *Resolution* et l'*Essex*), échoués accidentellement sur le plateau du Four.

## Conclusion

La défaite des Cardinaux mettait un point final au « grand dessein » d'invasion de l'Angleterre. Le débarquement prévu dans l'estuaire de la Tamise fut annulé. L'expédition bretonne vers l'Écosse subit le même sort ; les troupes quittèrent leurs campements de la région vannetaise, au grand désespoir du duc d'Aiguillon qui avait consacré six mois de sa vie à mettre l'opération sur pied. Il était si triste, dit un de ses amis, « qu'il attendrait un rocher par sa douleur ». Sur les trois composantes prévues pour l'invasion anglaise, seule l'opération en Irlande eut lieu. Détachée des deux autres, elle ne présentait aucun intérêt, mais elle avait été engagée dès la mi-octobre par le corsaire François Thurot, et n'avait pu être arrêtée ensuite. Elle se traduisit d'ailleurs par un échec et par la mort du corsaire, au terme d'un grand périple autour de la Grande-Bretagne.

Le maréchal de Conflans endossa seul la responsabilité de la défaite. L'argumentation qu'il utilisa pour expliquer son échec fut souvent maladroite et méchante, plus néfaste qu'utile à sa mémoire. Il finit ses jours à l'écart du monde, avec pour châtiment le mépris de ses contemporains. La plupart des historiens ont été très sévères à son égard. Certes, il détenait une grande part de responsabilité dans l'issue fâcheuse du projet de Choiseul, mais il n'était pas seul. Ses supérieurs et ses subordonnés en portaient également une part non négligeable.

Alors que le poids du mépris s'abattait en France sur le vieux Conflans, l'Angleterre acclamait Hawke en héros. Après Lagos et Québec, les Cardinaux couronnaient glorieusement la belle année 1759, *the wonderful year, the year of victories, the great fifty-nine*<sup>1</sup>.

L'Angleterre avait de quoi se réjouir en effet. La France ne possédait pratiquement plus de marine pour finir la guerre de Sept Ans. Quinze années lui seront nécessaires, après le retour de la paix, pour la reconstruire patiemment et pour pouvoir à nouveau affronter la Royal Navy, aux côtés cette fois des *insurgents* d'Amérique. Guy LE MOING<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> C'est ainsi que les Anglais désignaient l'année 1759 : « l'année merveilleuse », « l'année des victoires », « le grand 59 ».

<sup>2</sup> Cet article est paru dans *Marines magazine* n° 57 de janvier 2010 (Editions Infomer).

## DOCUMENTS ANNEXES

### LA FLOTTE FRANÇAISE

-oOo-

#### **Première division (Corps de bataille). Budes de Guébriant, à bord de l'*Orient*. 7 vaisseaux :**

Soleil Royal*	80c	Bidé de Chézac
Orient	80c	Budes de Guébriant
Glorieux 74c		Villars de la Brosse
Robuste	74c	Fragnier de Vienne
Dauphin Royal	70c	Urturbie Fagosse
Dragon	64c	Le Vassor de la Touche
Solitaire	64c	Langle

\*Navire amiral de Conflans

#### **Deuxième division (Avant-garde). Bauffremont, à bord du *Tonnant*. 7 vaisseaux :**

Tonnant	80c	Bauffremont
Intrépide	74c	Chastelogier
Thésée	74c	Kersaint de Coëtnempren
Northumberland	70c	Belligant de Kerbabut
Superbe	70c	Montalais
Éveillé	64c	Le Prévalais de la Roche
Brillant	64c	Kérémar de Boischâteau

#### **Troisième division (Arrière-garde) – Saint-André du Verger, à bord du *Formidable*. 7 vaisseaux :**

Formidable	80c	St-André du Verger
Magnifique	74c	Bigot de Morogues
Héros	74c	Sansay
Juste	70c	Saint-Allouarn
Inflexible	64c	Tancrède
Sphinx	64c	Gouyon
Bizarre	64c	Montbazou

#### **Frégates et corvettes**

Hébé, Vestale, Aigrette, Calypso, Prince Noir (L'Hébé ne participe pas au combat).

**Total : 21 vaisseaux et 4 frégates ou corvettes. Puissance de feu totale : 1 574 canons**

### LA FLOTTE ANGLAISE

-oOo-

#### **Première division (Avant-garde). Sir Charles Hardy à bord de l'*Union*. 8 vaisseaux :**

Union	90c	Evans
Duke	90c	Graves
Warspite	74c	Bentley
Hercules 74c		Fortescue
Swiftsure	70c	Stanhope
Intrepid	60c	Mapleden
Montagu	60c	Rowley
Kingston 60c		Shirley

**Deuxième division (Corps de bataille). Sir Edward Hawke à bord du *Royal George*. 7 vaisseaux :**

Royal George	100c	Campbell
Torbay	74c	Keppel
Magnanime	74c	Howe
Burford	70c	Gambier
Chichester	70c	Saltren Willet
Revenge	64c	Storr
Dorsetshire	70c	Denis

**Troisième division (Arrière-garde). James Young à bord du *Mars*. 8 vaisseaux :**

Mars	74c	Young
Namur	90c	Buckle
Resolution	74c	Speke
Héro	74c	Edgecumbe
Temple	70c	Shirley
Essex	64c	O'Brien
Dunkirk	60c	Digby
Defiance	60c	Baird

**Division Duff. Commodore Duff à bord du *Rochester*. 5 vaisseaux et 1 frégate :**

Rochester	50c	Duff
Portland	50c	Arbuthnot
Falkland	50c	Drake
Chatham	50c	Lockhart
Belliqueux	64c	Saumarez (ne participe pas)
Sapphire (frég.)	32c	Strachan

**Autres frégates**

Minerva, Venus, Vengeance, Coventry, Maidstone.

**Total : 27 vaisseaux et 6 frégates.**

**Puissance de feu totale : 2 050 canons**

**APRÈS LA BATAILLE...  
...L'AVENTURE ARCHÉOLOGIQUE  
-oOo-**

Pendant deux siècles, les épaves de la bataille des Cardinaux s'effacèrent de la mémoire des hommes.

Elles ne ressurgirent qu'en 1955, lorsqu'un pêcheur croisicais, nommé Jean Quilgars, fut intrigué par la couleur anormale des homards qu'il pêchait et déclencha une première campagne d'exploration sous-marine de la « Basse Soleil », c'est-à-dire de l'endroit où le *Soleil Royal* avait coulé. Cette campagne aboutit à la découverte et à la remontée d'un magnifique canon de bronze, provenant sans nul doute du navire amiral français.

Treize ans plus tard, à la fin de l'année 1968, des travaux de dragage dans le chenal d'accès à Saint-Nazaire permirent de découvrir l'épave du *Juste* et de faire une ample collecte de canons et d'objets divers en provenance du vaisseau.

Depuis le début des années 1980, une équipe de plongeurs animée par Jean-Michel Ériau s'est donnée pour objectif d'inspecter systématiquement les épaves des Cardinaux. Outre le *Soleil Royal* et le *Héros*, ces explorateurs des fonds sous-marins ont localisé la plupart des épaves et visité celle du *Superbe*.

Il manquait une pièce maîtresse au tableau de chasse de Jean-Michel Ériau : le *Thésée*. La localisation de l'épave était incertaine : quelque part sur le plateau rocheux de l'Artimon, près d'Hœdic. Muni des autorisations du ministère de la Culture, Jean-Michel Ériau et l'équipe de la Société d'Archéologie Maritime du Morbihan, entreprirent, en juin 2009, de ratisser la zone supposée, au moyen de bateaux équipés de puissants magnétomètres afin de détecter les masses métalliques enfouies. Succès total : le 14 juin, une anomalie magnétique fut observée et analysée ; elle correspondait, sans aucun doute, à l'épave du *Thésée* ! Celle-ci repose par 20 mètres d'immersion, offrant aux chercheurs des richesses archéologiques nouvelles.



## Les marées en Méditerranée

### VENISE, VICTIME DE L'ACQUA ALTA

On dit souvent que la Méditerranée est une mer sans marées. Ce n'est pas exacte : la Méditerranée est l'objet de marées, mais celles-ci sont de faible amplitude et à peine perceptibles... sauf dans des cas extrêmes comme celui de l'*acqua alta* (« hautes eaux ») de Venise.



Venise inondée par l'*Acqua alta*

## Les marées en Méditerranée

Les marées sont dues à l'attraction exercée sur notre planète par des astres voisins (la lune, principalement, ainsi que le soleil). Cette attraction agit sur toutes les composantes de notre terre : la composante liquide (marées océaniques), la composante gazeuse (marées atmosphériques) et même la composante solide (marées terrestres, imperceptibles mais réelles). Les astronomes ont observé, dans l'espace, des phénomènes comparables affectant d'autres astres.

L'amplitude des marées dépend de la position relative de la terre, de la lune et du soleil ; elle varie donc au fil des saisons et peut devenir importante à certaines périodes de l'année (marées d'équinoxe, par exemple). Le phénomène d'attraction dû à la lune et au soleil ne s'exerce pas uniformément sur toute la surface de la terre ; il peut être affecté par des particularités géographiques locales. Les plus grandes amplitudes de marées s'observent dans la baie de Fundy, au Canada (16 mètres) et dans l'estuaire du fleuve Severn, en Grande-Bretagne (15 mètres). À l'inverse, le phénomène est imperceptible sur les lacs et les petites mers fermées (Baltique, Caspienne, mer Noire).

Qu'en est-il en Méditerranée ? La Méditerranée est une mer fermée, ne communiquant avec l'océan que par l'étroit goulot de Gibraltar ; elle est relativement grande, mais possède des contours parfois très découpés. Elle subit le phénomène des marées, avec une intensité variable selon les zones géographiques. La variation de niveau moyenne entre marée basse et marée haute y est d'environ 40 centimètres, avec des valeurs plus élevées en certains points (1 mètre près de Gibraltar, 1,5 mètre dans le golfe de Gabès, en Tunisie) et des valeurs plus basses en d'autres.

Venise est un cas particulier en Méditerranée, en raison de divers facteurs spécifiques.

## Le phénomène d'*acqua alta* à Venise

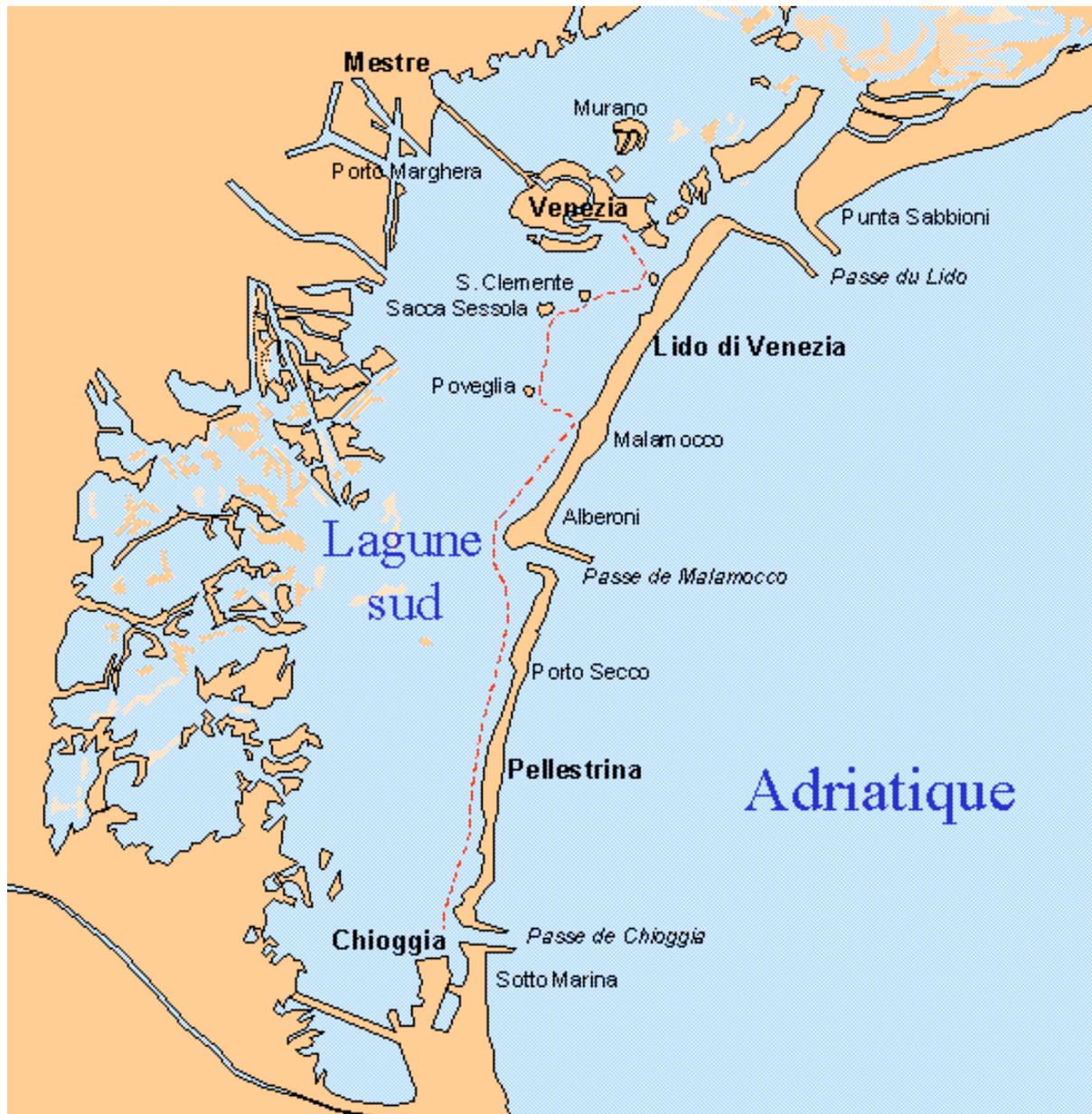
En l'absence de tous autres facteurs, l'amplitude moyenne de la marée à Venise serait de quelques dizaines de centimètres, comme ailleurs en Méditerranée. L'hiver, néanmoins, elle peut atteindre ou dépasser 1,5 mètre. Cette anomalie apparente est due à un cumul de plusieurs facteurs :

- 1 – La marée elle-même, qui peut avoir une amplitude saisonnière supérieure à la moyenne annuelle.
- 2 – L'existence de forts vents de sud (sirocco, par exemple) ou de sud-est, qui poussent les flots vers le fond de l'Adriatique et augmentent le risque de submersion des terres situées au nord de cette mer. On considère que l'effet du vent, à lui seul, peut faire monter d'un mètre le niveau de la mer au nord de l'Adriatique.
- 3 – Certains phénomènes de pression atmosphérique qui peuvent contribuer à augmenter l'amplitude de la marée.
- 4 – Les pluies massives dans le bassin versant de la plaine du Pô, qui augmentent localement le niveau de la mer.

Lorsque toutes ces causes se cumulent, l'élévation du niveau de la mer peut atteindre 1,5 mètre à 2 mètres. Les causes étant pratiquement indépendantes les unes des autres, leur conjonction est difficilement prévisible ; il en résulte que la survenue de l'*acqua alta* et

l'estimation de son amplitude échappent généralement aux prévisions. Le phénomène est toutefois plus probable entre novembre et avril.

La situation de Venise accroît, en outre, l'effet de ces curieuses marées. La ville est construite pratiquement au niveau de la mer ; la moindre augmentation de l'amplitude des marées au-dessus de la moyenne, entraîne un risque d'inondation. Par ailleurs, Venise est construite sur une lagune qui communique avec l'Adriatique par trois passes (la passe du Lido, la passe de Malamocco et la passe de Chioggia) ; or, certaines de ces passes ont été récemment élargies pour permettre l'accès des grands paquebots. De nombreux Vénitiens considèrent que cette intervention sur le milieu naturel facilite la montée des eaux dans la lagune.



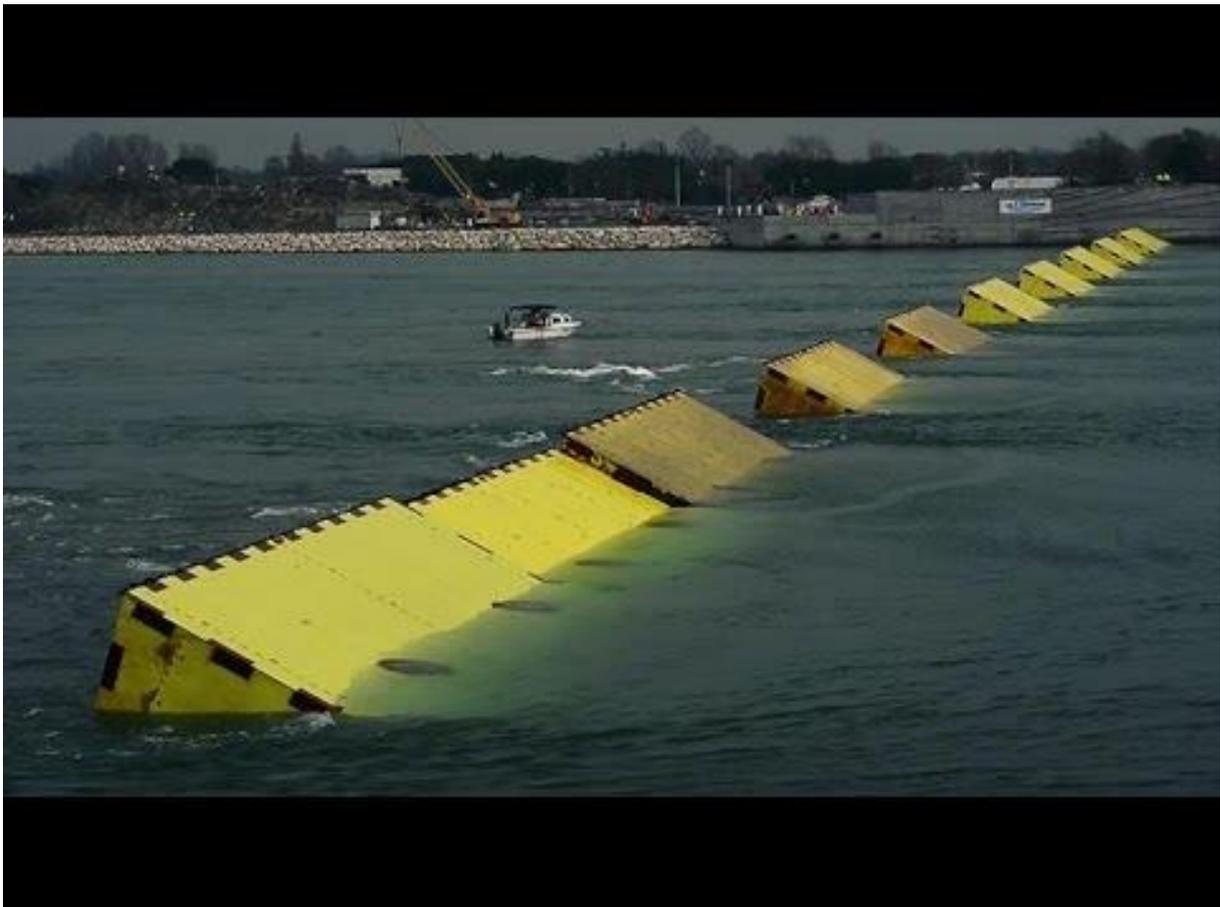
La lagune de Venise et ses trois passes

L'*acqua alta* n'est pas un phénomène récent : il est signalé, pour la première fois, au VIII<sup>e</sup> siècle (dans un document daté de 782) et s'est souvent reproduit depuis. En 1240, par

exemple, « l'eau envahit les rues sur plus que la hauteur d'un homme ». Le plus catastrophique de ces événements est celui du 4 novembre 1966 (crue de 1,94 mètre).

## Le projet MOSE

Un grand projet a été lancé en 2003 pour limiter l'entrée des eaux dans la lagune, le projet MOSE. MOSE est l'acronyme de *MOdulo Sperimentale Elettromeccanico* (« Module expérimental électromécanique ») ; c'est aussi la traduction de Moïse en italien (Moïse sauvé des eaux). Il s'agit de construire un barrage flottant anti-inondation dans chacune des trois passes de la lagune. Le projet, pour des raisons diverses (et généralement financières) a pris beaucoup de retard ; les Vénitiens espèrent une mise en service en 2020, mais rien n'est moins sûr. Guy LE MOING



Les barrages flottants du projet MOSE



## Cela s'est passé en mer

# UN JOUR DE NOËL

Les plus vieux d'entre nous se souviennent certainement d'une chanson de Tino Rossi, intitulée *Noël en mer*. Elle racontait le triste sort des marins isolés sur l'océan durant la nuit sainte. Avec un peu moins de « mélo » que ce vénérable chanteur, nous allons raconter quelques histoires vraies survenues en mer un jour de Noël.

### Le naufrage de la *Santa Maria* (25 décembre 1492)

On a tous appris à l'école que Christophe Colomb avait découvert l'Amérique, en 1492, à bord d'une « caravelle<sup>1</sup> » appelée *Santa Maria*. Ce qu'on n'apprend pas, en revanche, c'est que la *Santa Maria* ne revint jamais de ce voyage : elle coula durant la nuit de Noël 1492, dans des circonstances assez insolites.

Christophe Colomb et ses compagnons avaient atteint le continent américain en octobre. Pendant plus de deux mois, leurs trois navires (la *Santa Maria*, la *Pinta* et la *Niña*) explorèrent l'île de San Salvador (aujourd'hui île Watling), l'île Jeanne (Cuba), l'île Española (Haïti). C'est sur la côte nord de cette dernière que se trouvaient la *Santa Maria* et la *Niña* en décembre 1492.

Un peu avant Noël, Christophe Colomb avait reçu la visite d'un envoyé du roi de Guacanagari, pour le convier dans son port avec ses navires. Le dimanche 23 décembre, l'amiral envoya des barques pour reconnaître la route de Guacanagari et les dangers éventuels du parcours. Cette précaution étant prise, les deux bâtiments levèrent l'ancre le lendemain 24 décembre, par mer calme et vent presque nul. Ils doublèrent la pointe de Punta Santa (Pointe à Picolet) et pénétrèrent dans la rade du Cap vers 23 heures. Tous les dangers semblaient écartés, Colomb confia la conduite du navire à l'un de ses marins et alla se coucher. C'est à ce moment que la catastrophe se produisit, ainsi que le raconte l'Amiral :

« À la fin du premier quart de la nuit, c'est-à-dire vers 11 heures du soir, comme il y avait deux jours et une nuit que je n'avais pas dormi, j'allai prendre un peu de repos. Or le temps était calme, le marin qui tenait le gouvernail prit aussi le parti de dormir, en confiant la barre à un novice – bien que j'eusse expressément recommandé que quelque temps qu'il put faire, le gouvernail ne fût jamais mis aux mains d'un novice. ... Vers minuit, la mer étant tranquille comme l'eau d'une écuelle, tous s'endormirent, laissant la conduite du navire à un jeune garçon. Les courants que, malgré la nuit on pouvait voir et qui d'ailleurs s'entendaient de fort loin, entraînèrent le vaisseau sur un banc de sable où il toucha si doucement qu'à peine s'en aperçut-on. Le novice qui sentit le gouvernail arrêté, et qui entendit le bruit de l'eau, se mit à crier. Je fus sur pied avant que personne sût que nous étions échoués. Le pilote était aussi accouru ainsi que plusieurs matelots. Je leur dis de descendre immédiatement dans la chaloupe pour jeter une ancre à l'arrière. Je crus qu'ils faisaient ce que j'avais commandé, mais descendus dans la chaloupe, ils ne songèrent qu'à gagner l'autre caravelle qui était à une demi-lieue de là. Voyant que ces hommes nous abandonnaient et que, les eaux baissant, nous allions être en péril, je fis aussitôt abattre le mât, et alléger autant que possible le navire, pour voir s'il y avait chance de le renflouer. Mais comme les eaux continuaient à baisser, la caravelle ne pouvant plus flotter penchait de plus en plus. Les commissures s'ouvrirent et l'eau pénétra dans l'intérieur. »

---

<sup>1</sup> En fait, seules la *Pinta* et la *Niña* étaient des caravelles ; la *Santa Maria* était une caraque.

Dès le 25 décembre, Christophe Colomb entreprit de décharger l'épave et de placer les objets et les vivres en sécurité. Le chef indien local vint sur les lieux et mit à la disposition de *l'amiral* à la fois de la main d'œuvre et du matériel, en particulier un grand nombre de canots. Il supervisa lui-même le déchargement et veilla à ce que ses hommes ne dérobaient rien. Grâce à sa vigilance, aucun objet ne disparut, ce qui fit dire à Christophe Colomb que ces Indiens avaient « des âmes naturellement chrétiennes ». Tout le matériel fut ainsi sauvé et mis en lieu sûr ; quant à l'équipage, il trouva refuge à bord de la *Niña*.

Bien qu'il affectât l'indifférence en déclarant que la *Santa Maria* « était un navire très lourd, mauvais voilier et peu adapté à un voyage de découvertes », Christophe Colomb se trouvait dans une situation préoccupante : la *Niña* était trop petite pour pouvoir embarquer tout le monde pour la traversée de retour, et l'on était toujours sans nouvelles de la *Pinta*.

Depuis plus d'un mois, en effet, Martin-Alonso Pinzon, capitaine de la *Pinta*, était parti – nul ne savait où – avec son navire. S'était-il fâché avec *l'amiral* ? Sans doute, mais les explications de ce dernier sont confuses : selon lui, Pinzon aurait décidé de faire bande à part pour s'approprier seul l'or des Indiens, ou bien pour arriver le premier en Espagne et s'arroger la gloire de la découverte.

Toujours est-il qu'en ce 25 décembre 1492, Christophe Colomb ne savait pas comment rapatrier son monde. Il décida alors de laisser trente-neuf hommes sur place, et de revenir les chercher lors de son prochain voyage. Pour assurer leur sécurité, il fit construire un « fort » avec les matériaux récupérés sur le navire. C'était une sorte de tour entourée d'un fossé et d'une palissade en bois ; il la nomma « Fort Nativité ». La construction fut achevée vers le 7 janvier.

Le 7 janvier fut précisément le jour où la *Pinta* réapparut. Il y eut quelques explications entre *l'amiral* et son capitaine. Celui-ci, en particulier, proposa de ramener les trente-neuf hommes désignés pour rester sur l'île, ce que Colomb refusa. Quelques jours plus tard, la *Niña* et la *Pinta* appareillèrent pour l'Espagne. Le retour fut difficile, mais les deux caravelles finirent atteindre les côtes de la vieille Europe.

Moins d'un an plus tard, Christophe Colomb était de retour à l'île Española. Quand il entra dans le port de la Nativité, le 28 novembre 1493, il découvrit que le fort avait été incendié quelques semaines plus tôt, et que les trente-neuf Espagnols laissés sur place avaient tous perdu la vie.

Quand on y regarde de près, la relation du naufrage de la *Santa Maria* faite par Christophe Colomb est loin d'être claire. Elle contient même beaucoup d'incohérences. On a souvent l'impression que *l'amiral* cherche à se disculper en rejetant la faute sur quelqu'un d'autre. Son récit pose plus de questions qu'il n'apporte d'éclaircissements.

Pourquoi avoir navigué de nuit dans une zone dangereuse, alors qu'ils auraient pu le faire de jour et célébrer la veillée de Noël au mouillage ? Qui était de quart à bord de la *Santa Maria* ? Le capitaine Jean de la Cosa ? Christophe Colomb lui-même ? L'excuse du manque de sommeil n'est-elle pas un peu puérile pour un marin ? Pourquoi personne ne s'est-il aperçu à temps de la dérive du navire ?

Faute de réponses à ces questions, le naufrage de la *Santa Maria* reste un événement très insolite. GL

## **Découverte de l'île Christmas (25 décembre 1643)**

Ce jour-là, le marin anglais William Mynors, capitaine du navire de l'East India Company *Royal Mary*, aperçoit une île inhabitée au large des côtes australiennes et lui donne le nom

d'île Christmas (« île de Noël »). Cette terre n'était pas totalement inconnue des navigateurs ; elle avait déjà été signalée en 1615 par Richard Rowe, à bord du *Thomas*.

### **Le naufrage du trois-mâts français *Eugène Schneider* (25 décembre 1926)**

Dans la nuit du 24 au 25 décembre 1926, en Manche, le 3-mâts barque français *Eugène Schneider* est abordé en plein travers par le vapeur *Burutu* et coule en quelques minutes. Sur un équipage de 32 hommes, quatre matelots seulement réussissent à sauter sur le navire abordeur ; ce sont les seuls survivants du drame. Le commandant du voilier, le capitaine au long cours Gouys périt avec son navire.

L'*Eugène Schneider*, lancé en 1902 aux Chantiers nantais de Constructions maritimes, avait Nantes pour port d'attache et jaugeait 2 200 tonneaux. Long de 90 mètres, il avait une mâture de 35 m. Après avoir navigué pour le compte d'armateurs nantais, il reprit la mer après la guerre sous le pavillon de la Société Générale d'Armement et assurait, au moment de l'accident, un service régulier entre la Belgique et le Cameroun.

C'était au *Burutu* de se dérouter, mais selon un dicton des vieux marins de la Manche : « Aux environs de Christmas, il est prudent de s'écarter de la route de tout navire anglais aperçu... surtout si c'est à lui de se déranger. » (D'après un article du capitaine au L.C. Albert Duval, dans *L'Illustration* du 15 janvier 1927).

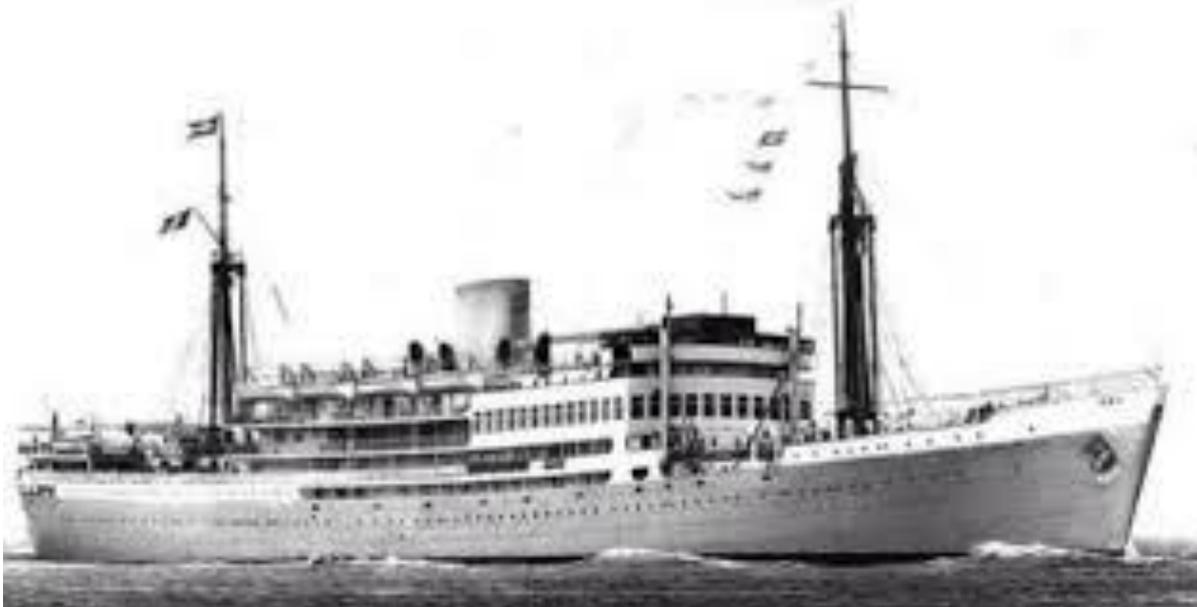


**Le 3-mâts *Eugène Schneider***

### **Torpillage et naufrage du paquebot belge *Léopoldville* (24 décembre 1944)**

Après une carrière civile d'une dizaine d'années, au cours de laquelle il assure le service de passagers entre Anvers et les ports du Congo Belge, le *Léopoldville* est transformé en transport de troupes par les Britanniques. En décembre 1944, alors que les troupes allemandes sont repoussées de France et de Belgique, Hitler lance une contre-offensive dans les Ardennes

belges. Des renforts alliés sont nécessaires, et le *Léopoldville* est chargé d'acheminer sur le continent deux régiments de la 66<sup>ème</sup> Division d'Infanterie américaine (les fameux « Black Panthers »). Plus de 2 200 soldats U.S. sont à bord, le 24 décembre, lorsque le paquebot quitte Southampton pour Cherbourg.



**Le paquebot *Léopoldville***

Ils ne savent pas que le sous-marin allemand *U-486* les attend près des côtes françaises. A 18 h, le sous-marin lance deux torpilles dont l'une atteint le paquebot sous la ligne de flottaison au niveau de la cale 4. Le navire se trouve alors à 5 milles de Cherbourg. Curieusement, le commandant du *Léopoldville* pense que son navire n'est pas en danger et il omet d'appeler à l'aide. Les navires d'escorte ne s'inquiètent pas non plus du sort du paquebot et partent à la recherche du sous-marin. Le *Léopoldville*, pourtant, coule lentement ; un temps précieux est perdu, pendant lequel de nombreuses vies humaines auraient pu être sauvées. Ce n'est, en effet, qu'une heure et demie après le torpillage que les premiers survivants sont pris en charge par le destroyer HMS *Brillant* et que les secours sont déclenchés. Ce retard, le mauvais déroulement de l'évacuation, le comportement insatisfaisant de l'équipage, le défaut d'entraînement des passagers, sont autant d'éléments qui expliquent le bilan du naufrage : 802 soldats américains morts ainsi que six marins dont le commandant. (Guy LE MOING : *Et l'océan fut leur tombe...* Marines Editions, 2005).



# 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 20 ans**

### **Naufrage du pétrolier maltais *Erika* (12 décembre 1999)**

L'*Erika* est un navire de 184 m de long, construit en 1975 au Japon. Son histoire est très mouvementée ; en vingt-quatre ans d'existence, il change maintes fois de propriétaires et arbore tour à tour quatre pavillons différents : Japon, Panama, Libéria, Malte. Au moment de son naufrage, il porte le pavillon maltais et est géré par la société Panship Management & Services, dont le siège est en Italie ; il est affrété pour un voyage par la firme pétrolière TotalFina ; son équipage de vingt-six hommes est entièrement indien. Malgré son âge et les zones d'ombre de son curriculum vitae épisodique, l'*Erika* ne semble pas être ce qu'on appelle un *navire-poubelle*. Il est inspecté régulièrement et est plutôt bien classé dans le fichier des « navires à risques » des Affaires maritimes.

Le samedi 11 décembre 1999, l'*Erika* se trouve dans le golfe de Gascogne ; il fait route de Dunkerque à Livourne avec 30 000 tonnes de fioul lourd dans ses cuves. Les conditions météorologiques sont épouvantables. Une fuite interne entre deux cuves fait prendre au navire une gîte importante. A 14 h, le commandant K. Mathur envoie un message d'alerte, qu'il confirme une demi-heure plus tard ; il ne demande pas d'assistance mais signale sa forte gîte. A 15 h, il annule ses messages précédents et déclare maîtriser la situation. En fin d'après-midi, il informe les autorités françaises qu'il se dirige vers Donges par ses propres moyens, afin de se mettre à l'abri. Le CROSS prévient la préfecture maritime de Brest mais ne déclenche pas de secours, en raison de l'optimisme apparent du commandant du pétrolier.

Les choses s'aggravent à la tombée de la nuit. Le commandant Mathur signale une

fissure dans la coque de son navire et une fuite de fioul. Il semble alors que la capitainerie du port de Nantes-Saint-Nazaire refuse l'accès de Donges à l'*Erika*, en raison du risque de pollution de l'estuaire. Le navire continue néanmoins à se diriger vers l'est, afin de se rapprocher des côtes. Sa position à 4 h le 12 décembre est : 47°11'N, 04°54'W ; il fait route au 95 à 9 nœuds.

Il est très précisément 6 h 05 lorsque l'*Erika* lance son premier appel de détresse et demande l'évacuation de son équipage. Il se trouve à environ 30 milles au sud de la pointe de Penmarch et commence à se plier. L'équipage se réfugie sur le château arrière. Une énorme fissure déchire bientôt la coque ; le navire se casse en deux vers 8 h. Un hélicoptère Super-Frelon de la marine nationale arrive sur les lieux à peu près à la même heure et commence immédiatement l'hélicoptèreillage de l'équipage. Le sauvetage se déroule dans des conditions extrêmement dangereuses et s'achève un peu avant 11 h. Le commandant Mathur quitte le bâtiment le dernier.

Les hommes étant sauvés, il reste à s'occuper de l'épave ou, plus exactement, des deux épaves. La partie avant de l'*Erika* flotte, étrave en l'air ; la partie arrière conserve une position à peu près normale. Le remorqueur *Abeille Flandre*, lorsqu'il arrive sur les lieux, comprend tout de suite qu'il n'y a rien à faire pour l'avant. Il concentre ses efforts sur la partie arrière qui dérive vers Belle-Ile et la prend en remorque dans des conditions extrêmement périlleuses. Il tente vainement de l'entraîner vers le large afin de réduire les risques de marée noire. Vainement ! L'arrière du pétrolier coule le lundi 13 décembre, un peu avant 15 h. Les deux moitiés de l'épave gisent désormais par 120 m de fond, à une dizaine de milles l'une de l'autre, au sud-ouest de Belle-Ile. Dix mille tonnes de fioul se sont répandus sur la mer ; vingt restent dans les soutes de l'épave. Cinq cents kilomètres de littoral sont menacés de pollution.

La question que tout le monde se pose alors est la suivante : « Où la marée noire va-t-elle

frapper ? » De savants prévisionnistes, s'appuyant sur les modélisations de Météo-France, annoncent doctement que la catastrophe se produira à Noël, au niveau de l'île de Noirmoutier et de l'île d'Yeu. Ceci laisse le temps d'organiser la lutte. En réalité, tous les moyens préventifs s'avèrent impuissants à écarter la menace. Les essais de confinement des nappes par barrages flottants sont inefficaces, en raison de l'état de la mer. La viscosité du fioul rend le pompage pratiquement impossible ou, en tout cas, d'une efficacité dérisoire. L'inévitable se produit donc ; la marée noire frappe d'abord le sud du Finistère et du Morbihan, c'est-à-dire bien loin du lieu prévu par les experts ! Les riverains de ces zones sont pris au dépourvu par l'erreur des prévisionnistes : l'essentiel des moyens de dépollution du littoral a été concentré sur les côtes de Vendée et de Charente Maritime. Dans les jours qui suivent Noël, la marée noire s'étend rapidement sur l'ensemble des côtes menacées. Une lutte inégale et décourageante s'engage contre les effets de la catastrophe : on nettoie les plages et les rochers, on protège les parcs à huîtres et les marais salants, on soigne les oiseaux englués de fioul. Chaque marée amène une nouvelle pollution, et tout est à recommencer jour après jour. Il faudra des mois aux sauveteurs pour nettoyer la côte, et le danger ne sera définitivement écarté qu'après le pompage du fioul séjournant encore dans l'épave. (GL : *Et l'océan fut leur tombe*. Marines Editions).

## VIEUX PAPIERS

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

### Un guide spécial pour la confession des marins

Au Moyen Âge, et bien longtemps après, l'Église catholique considérait les marins comme des êtres peu recommandables. À tel point que confesser un marin était, pour un prêtre, une opération délicate, qui nécessitait une formation spéciale. C'est dans ce but qu'ont été écrites les instructions suivantes,

extraites d'un guide de confession anglais, daté de 1344 :

*« Toi, confesseur, s'il t'arrive d'entendre quelque marin en confession, ne manque pas de l'interroger avec soin. Tu dois savoir qu'une plume suffirait à peine pour écrire les péchés dans lesquels ces gens-là sont plongés. Telle est en effet la grandeur de leur malice qu'elle dépasse les noms mêmes de tous les péchés... Non seulement ils tuent les clercs et les laïcs quand ils sont à terre, mais en mer, ils se livrent à l'abomination de la piraterie, pillant le bien d'autrui et surtout celui des marchands... En outre, ils sont tous adultères et fornicateurs, car dans toutes les terres et régions où ils vivent, ou bien ils contractent liaison avec diverses femmes, se croyant la chose permise, ou bien ils se livrent à la débauche avec les filles de joie. »*

(Bibl. de Corpus Christi College, Cambridge. Cité par Vergé-Franceschi dans *L'image du marin dans la société civile du xv<sup>e</sup> au xviii<sup>e</sup> siècle*. In « Neptunia » n° 226, juin 2002).

## PHILATÉLIE MARINE

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

### La découverte de l'Amérique par Christophe Colomb

Le vendredi 3 août 1492, à 8 heures, trois navires appareillaient de Palos et cinglaient vers le large. Deux étaient des caravelles : la *Pinta* (Martin Alonzo Pinzon) et la *Niña* (Pero Alonzo Niño) ; le troisième était une caraque que Christophe Colomb avait renommée *Santa-Maria*, et qu'il commandait lui-même. La petite escadre fit escale aux Canaries le 11 août ; elle y séjourna près d'un mois en raison de travaux sur la *Pinta*. Le 6 septembre, enfin, les trois navires repartirent et, aidés par l'alizé, suivirent le 28<sup>e</sup> parallèle. La traversée s'avéra beaucoup plus longue que prévu, et les marins finirent par s'énerver. En ce début octobre, cependant, la terre approchait. Le 11, les marins en observèrent des signes et, dans la nuit suivante, ils l'aperçurent.

FICHE TECHNIQUE	
Pays ém. : Corée du N	Valeur fac. : 80 chon
Date d'émission : 10/03/1988	Dentel. : Peigne 13 ¼
Impression : Offset	Taille timbr. : 40x50
Couleur : polychrome	Taille feuillet : 80x102
	Réf. Y&T : KP BF53

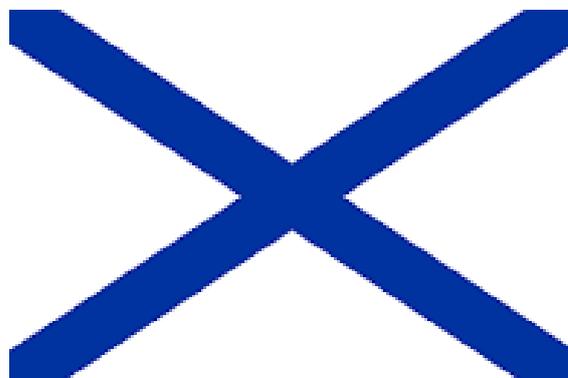


## VEXILLOLOGIE MARINE

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

#### Le pavillon de la Marine de guerre russe

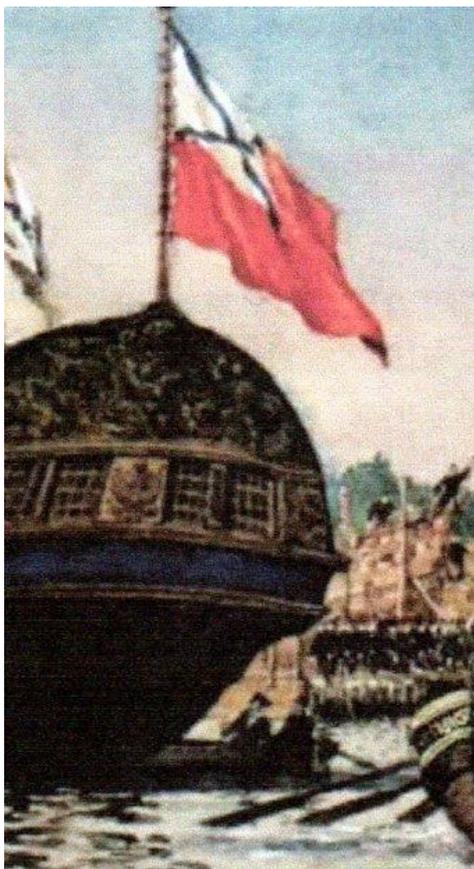
Le pavillon de la Marine de guerre russe est « blanc au sautoir bleu », le mot « sautoir » désignant, en héraldique, une croix de Saint-André. Son usage est devenu obligatoire dans la marine impériale à partir de 1712. Ce symbole semble avoir pour origine le culte voué à saint André, saint patron de la terre russe ; la légende affirme que cet apôtre a été crucifié sur une croix en X. On raconte que Pierre le Grand eut la vision de ce pavillon grâce aux rayons du soleil filtrant à travers sa fenêtre gelée, et qu'il l'adopta afin de mettre sa jeune marine de guerre sous la protection de saint André.



**Pavillon de la Marine de guerre russe**

Le rectangle blanc au sautoir bleu fut parfois placé dans le coin supérieur des pavillons distinctifs des éléments d'une escadre : bleu pour l'avant-garde, blanc pour le corps de bataille, rouge pour l'arrière-garde (figure ci-après).

Ce pavillon est exclusivement réservé à la marine de guerre. Les navires de la marine commerciale arborent le pavillon national.

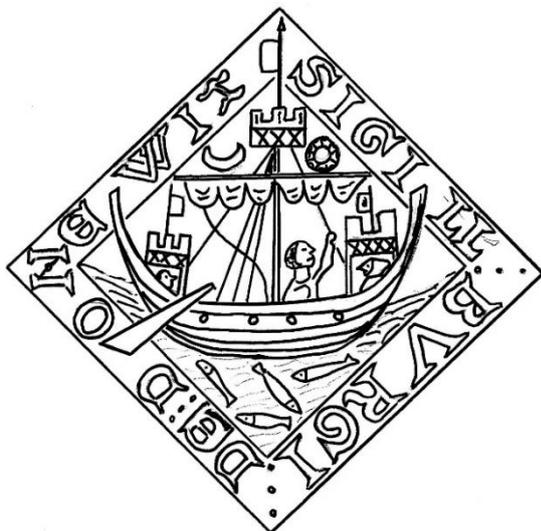


Le pavillon de l'arrière-garde

## SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

### Le sceau du port de Dunwich



### La ville

Dunwich est une bourgade côtière du Suffolk (Angleterre). Elle fut la capitale du royaume d'Est Anglie, il y a 1 500 ans, mais le port et la plus grande partie de la ville ont disparu en raison de l'érosion côtière. Son déclin commença à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, à la suite de fortes tempêtes. Dunwich, qui était alors un grand port international, fut progressivement réduit à la taille d'un village côtier.

### Le sceau

**Datation** – Début du XIII<sup>e</sup> siècle. La matrice originale, utilisée pour marquer les sceaux de cire sur les documents officiels, aurait été accordée à la ville par le roi Jean (1199-1216).

**Description** – Dunwich possède un sceau en losange représentant une nef à trois châteaux voguant sur une mer poissonneuse. La voile est encore carguée ; une gouverne latérale est placée sur le flanc tribord. Trois personnages sont visibles : un matelot sur le pont qui tient un cordage, et deux individus sous les châteaux, dont on n'aperçoit que la tête minuscule. Selon certains historiens, ces deux étranges personnes seraient le roi Jean et la reine Isabella d'Angoulême. On remarquera, à la partie supérieure du dessin, la représentation symbolique d'un croissant et d'un soleil.

**Légende** – *SIGILL(UM) BURGI DE DUNWICH* (« Sceau de la ville de Dunwich »).

**Symboles divers** – Le symbole du croissant et du soleil/étoile apparaît fréquemment sur les sceaux des cités et des villes portuaires du XII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle, tant en Angleterre que sur le continent (par exemple Nieuport, Staveren, Dunwich, Ipswich, Lyme Regis, Newtown ou Southampton). Certains (à tort sans doute) ont voulu y voir la représentation symbolique de l'étoile de Bethléem dominant le croissant islamique. Une autre explication concernerait l'importance de ces astres pour la navigation, surtout avant l'apparition de la boussole. En Angleterre, le symbole du croissant et de l'étoile/soleil a été utilisé par les trois rois Plantagenêt (Richard 1<sup>er</sup>, John et Henry III) ; il figure sur le grand sceau du premier.

**Référence catalogue archives** – Archives nationales : F3940.

## OBJETS DE MARINE

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

#### Les outils du calfat

Le calfatage permettait de rendre un navire étanche. Des morceaux de cordage nommés étoupe étaient fichés entre les planches et recouverts de goudron bouillant (Brian Lavery : *Bateaux – 5000 ans d'Histoire de la Marine*. Sélection de Reader's Digest)



## TRADITIONS & SUPERSTITIONS

### Coutumes, folklore, traditions et superstitions de la vieille marine

« Une main pour soi, l'autre pour l'armateur »

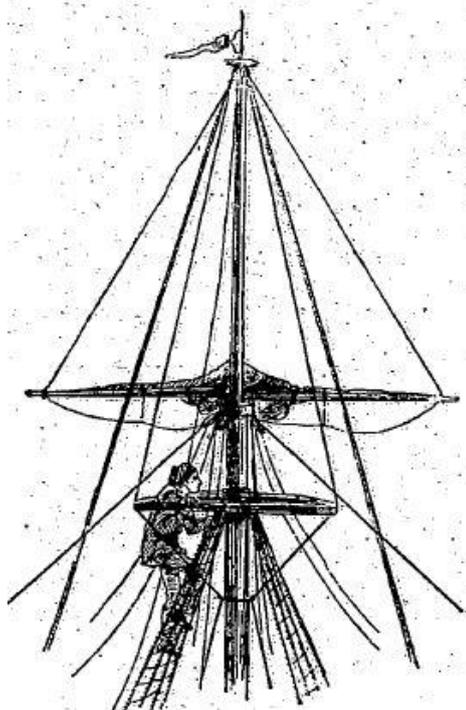
Grimper dans la mâture des grands voiliers d'autrefois, par tous les temps et sans aucune sécurité, était extrêmement dangereux. Beaucoup de marins tombaient sur le pont ou dans la mer, et y perdaient la vie. Les plus prudents d'entre eux recommandaient de toujours se tenir d'une main et de travailler de l'autre. Ils utilisaient une expression proverbiale pour formuler ce conseil : « Une main pour soi, l'autre pour l'armateur. »

« Attention, Lieutenant ! me conseilla le boscot au moment où, debout déjà sur la lisse de pavois, je m'apprêtais à effectuer mon

premier voyage dans les enfléchures de misaine.

Attention, répéta-t-il ; n'oubliez pas : une main pour soi, l'autre pour l'armateur.

Je n'ignorais pas cet aphorisme de prudence qu'un vieux marin sage inventa pour rappeler aux jeunes écervelés, aux sots et aux fats, qu'il faut toujours s'agripper à quelque chose de solide ; que, dans les enfléchures, par exemple, ces échelons en filin servant de degrés d'accès dans la mâture, il est bon de tenir ferme les haubans ou galhaubans qui leur servent de montants, pour le cas où le filin fatigué se romprait sous votre poids. Je savais aussi, pour l'avoir entendu dire bien souvent à l'École de Navigation, et depuis mon arrivée à bord, que cet axiome de sécurité prend principalement sa signification préventive lorsqu'on est debout sur un marchepied, autant dire sur le vide. » (J. LE GALLEC : *Marins d'hier*).



« Une main pour soi, l'autre pour l'armateur »

## LES MOTS DE LA MER

### Le parler pittoresque des marins d'autrefois

#### Retranchement

Dans la Marine nationale française du XIX<sup>e</sup> siècle, punition consistant à priver un marin de sa ration de vin quotidienne.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, La Landelle écrivait : « Le matelot attache un prix infini à ses vingt-trois centilitres de cambusard<sup>7</sup> ; le moins ivrogne vous dira qu'il ne croit pas avoir mangé quand il ne les a point bus, il vous dira que son quart de vin constitue les deux tiers de sa force et de son courage, que sans ce secours réconfortant il n'est bon à rien, que c'est lui arracher sa vie que de lui enlever sa ration complémentaire, et qu'on n'est plus capable de résister au besoin de sommeil quand on est à jeun ; car c'est être à jeun, suivant les matelots, que d'avoir fait sans vin les trois repas de la journée. »<sup>8</sup>

Supprimer la ration de vin d'un marin était donc une punition sévère, qui portait le nom de « retranchement ». Tout matelot, quartier-maître ou officier marinier qui s'était rendu coupable d'une faute, courait le risque d'être « retranché », et ceci pendant une durée maximale de trois jours.

À vrai dire, ce châtement était illusoire, car la solidarité des équipages avait trouvé la parade : s'il manquait une ration de vin dans le bidon commun, on y mettait un peu plus d'eau, et tout le monde continuait à consommer une boisson – certes un peu moins forte – mais contenant quand même du vin.

La peine de retranchement était critiquée par les autorités navales elles-mêmes. On lit, par exemple, dans les *Annales maritimes et coloniales* de 1836, la condamnation suivante : « Nous remarquerons que la peine de retranchement du vin ne semble pas convenable, excepté dans certains cas : peut-on, en effet, priver l'homme qui travaille d'une partie de la ration que l'État a jugée nécessaire à l'entretien de ses forces, sans dommage envers l'État ? Ce genre de punition doit d'ailleurs être rejetée comme illusoire, en ce qu'elle ne s'applique point à l'homme retranché, mais bien à son plat tout entier, les matelots étant dans l'usage de partager leur vin avec celui de leurs camarades qui a encouru le retranchement. Il faut réserver cette peine pour les ivrognes et les tapageurs, mais ne point la prolonger quand l'ivresse ou la

*mutinerie ont cessé, car elle ne doit jamais tomber sur des hommes paisibles et soumis. »*

GL

## LA VIE A BORD

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

#### Le lavage du linge, à bord des navires d'autrefois

« Représentez-vous trois cents hommes accroupis sur à peine trois cents mètres carrés de pont, savonnant, rinçant leurs effets dans quelques litres d'eau douce que l'eau de mer complétait pour certaines pièces. Et le séchage ? Une affaire ! Un millier de morceaux amarrés avec des bouts de fil carret sur des cartahus<sup>9</sup> affalés un instant à portée de main, puis hissés subitement en tête de mât, au sifflet comme une manœuvre. Gare au traînard qui n'aura pas saisi le moment voulu : le voici avec des morceaux mouillés sur le bras, dont il ne saura que faire ! » (J. de la BRUME : *Mer et Outremer*).



<sup>7</sup> La Landelle écrit : « cambusium ».

<sup>8</sup> G. de La Landelle : *Mœurs maritimes*, 1866.

<sup>9</sup> Cordages passant par une poulie, que l'on installe généralement pour un usage exceptionnel.

## SANTÉ NAVALE

### Petite histoire de la médecine et de la chirurgie navales

#### Bandage abdominal et prévention du mal de mer

Dès les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, certains médecins suggèrent aux malades un bandage serré du ventre, afin d'éviter le déplacement désordonné de la masse intestinale sous l'effet des mouvements du bateau, et sa pression sur l'estomac, via le diaphragme. Cette méthode sera à l'honneur durant tout le siècle, avec quelques variantes.

#### La méthode controversée du Dr Keraudren

Il semble que le promoteur de la compression abdominale soit un certain docteur Keraudren, qui recommandait également de ne pas rester l'estomac vide et d'absorber, si possible, un peu de nourriture solide. A défaut, suggérait-il : « *Administrer une infusion de thé ou de tilleul et soutenir les forces du malade à l'aide de boissons, de gelées et de quelques cuillérées de vin généreux.* »

La compression du ventre, recommandée par le docteur Keraudren, n'eut pas, au début, que des adeptes. Joseph-Antoine Audibert, dans une thèse de doctorat, écrit en 1831 : « *Ce même auteur [Keraudren] adopte encore, conjointement avec un chirurgien de marine, la compression abdominale, à l'aide d'une ceinture... Je ne suis nullement partisan de [ce] dernier moyen, qui selon ces deux médecins, produit de très bons effets. Cette ceinture n'a jamais procuré le plus petit soulagement... Nous rangeons donc ce moyen curatif au nombre de ceux qu'on peut considérer comme nuls, si dans quelques circonstances il n'est pas nuisible.* »

#### Perfectionnement et succès de la ceinture

Le bandage ventral, toutefois, connaît un succès indiscutable. A tel point que certains commerçants astucieux en proposent d'excellents aux candidats aux voyages en mer. On lit, par exemple, dans l'*Illustration* du 17 mars 1866, l'entrefilet suivant : « *M. Charbonnier, un habile bandagiste de la rue*

*Saint-Honoré à Paris, a commercialisé une ceinture contre le mal de mer d'un tissu spécial et d'une forme savamment calculée. [Elle] permet d'arrimer les intestins de telle sorte qu'ils ne viennent plus titiller le diaphragme et provoquer le hoquet vomitif.* »

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, encore, le bandage ventral conserve de chaleureux défenseurs. L'un d'eux, le Dr Legrand, médecin principal de la marine en retraite, publie de nombreux articles dans la grande presse. On lit, par exemple, dans l'*Illustration* du 3 juin 1905, quelques conseils de ce praticien pour bien s'immobiliser le ventre. On y arrive, en particulier : « *1°) En se servant de bandes de flanelle de 10 à 15 m de longueur ; 2°) En commençant la compression par le bas depuis les plis des cuisses et en remontant jusqu'à la pointe du sternum ; 3°) En augmentant progressivement la compression vers l'estomac, où elle atteindra son maximum tolérable.* »

#### Pourquoi pas une ceinture de muscles ?

L'*Illustration* du 13 juin 1903 signale une autre manière de se bander le ventre : se muscler les abdominaux grâce à la gymnastique. La méthode est recommandée par un certain docteur Madeuf, spécialiste du mal de mer. Voici ce qu'en dit le journaliste qui rapporte cette découverte : « *Ce remède est fort simple : il consiste à faire usage d'haltères. Les haltères jouent ici un rôle qui n'a d'ailleurs rien de mystérieux. Faire des haltères, c'est se fortifier et tonifier les muscles abdominaux ; c'est donc faire aux viscères du ventre une ceinture naturelle remplaçant avantageusement la ceinture artificielle que l'on conseille souvent aux personnes désireuses d'éviter le mal de mer.* »

Le médecin conseille de commencer quelques semaines avant l'embarquement et de pratiquer plusieurs séances par jour. Le journaliste de l'*Illustration* conclut avec sagesse : « *A coup sûr la méthode ne fera de mal à personne ; son influence générale ne peut*

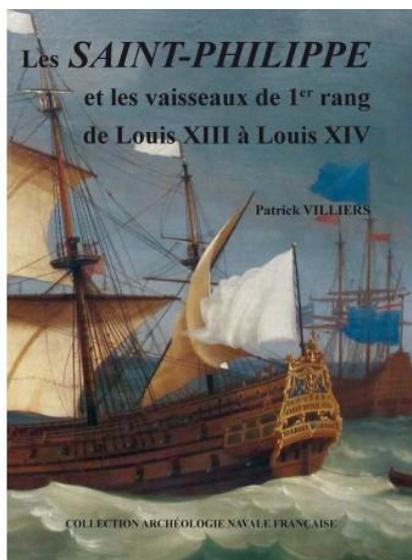
être qu'excellente. Puisse son influence spéciale être excellente aussi ! » GL<sup>10</sup>

## LITTÉRATURE & CINÉMA

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

Je suis flatté de compter, parmi les lecteurs de *Sillages*, un spécialiste aussi éminent que Patrick Villiers, et je le remercie pour les encouragements qu'il n'a jamais manqué de m'adresser.

Patrick Villiers vient de publier aux éditions A.N.C.R.E. un ouvrage intitulé : *Les Saint-Philippe ou les vaisseaux de 1<sup>er</sup> rang de Louis XIII à Louis XIV*.



« Appelés vaisseaux hors rang ou vaisseaux de 1<sup>er</sup> rang ou de 2<sup>ème</sup> rang selon les périodes, armés de 70 à 110 canons, ils étaient destinés à commander les escadres ou les flottes. Pourquoi les construire ? Quels en furent les maîtres constructeurs ? Quel en fut le coût ou les difficultés de réalisations ? Si l'idée des vaisseaux de 1<sup>er</sup> rang revient aux Anglais, Louis XIV, avec le premier Saint-Philippe, (1663-1692) donne à la marine française son premier navire amiral, bientôt rejoint par le Soleil-

<sup>10</sup> Guy LE MOING est l'auteur d'un ouvrage intitulé : *Petit histoire du mal de mer et de ses*

Royal, la Reine, le Saint-Esprit ou le Pompeux... »

184 pages avec 150 photos ou gravures dont 144 pages en couleur. 39 €

## ASSOCIATIONS

**Présentation et activités des associations consacrées à la mer**

L'Académie des Arts et Sciences de la Mer a tenu son Assemblée générale à la mi-octobre à la Ferté-Bernard (Sarthe). Un nouveau président a été élu : Robert Boston.

À l'occasion de cet événement, une superbe exposition était organisée dans les anciennes halles de la ville ; elle rassemblait peintures, dessins, sculptures, photos, maquettes, livres et objets divers présentés par les membres de cette association. Un grand bravo aux organisateurs, Jocelyne et Gaby Bourlier !

## DANS L'ACTUALITÉ

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

● **Lundi 25 novembre 2019** – Ouverture d'un procès, en Angleterre, concernant le naufrage du *Bugaled Breizh*. La justice anglaise doit, en principe, se prononcer sur les causes du naufrage : implication d'un sous-marin ? Accident de pêche ? Collision avec un navire de surface ? Autre ? Cette procédure résulte du fait que deux des corps ont été retrouvés dans les eaux territoriales anglaises. Le procès se déroule à Truro, en Cornouailles. Quinze audiences sont prévues. Espérons – sans trop y croire – que ce « procès de la dernière chance » fera éclater la vérité.

## INSOLITE !

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

*traitements* (Marines Editions, 2013) – Ouvrage couronné par l'Académie de Marine

## Le phare "I love you"

Chaque phare possède un éclairage spécifique permettant de l'identifier. Cette personnalisation est souvent obtenue en occultant brièvement la lumière, selon un code déterminé. Le phare de Minot's Ledge, dans le Massachussetts, émet par exemple sa lumière sur le rythme 1-4-3, c'est-à-dire selon le schéma suivant :

-   - - - -   - - -

On le surnomme pour cela « le phare I LOVE YOU », ces mots comportant respectivement une, quatre et trois lettres.



Le phare de Minot's Ledge

## COURRIER DES LECTEURS

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

Merci à tous ceux qui m'ont adressé des encouragements et des documents. En particulier :

- Merci à Loïc A., qui m'a donné à lire un document exceptionnel : le « journal » de son arrière-grand-père, un marin du XIX<sup>e</sup> siècle !
- Merci à Guy T., qui m'a parlé de Saint-Malo et de l'ancienne Librairie du Môle, ce qui m'a donné l'idée d'un futur article.
- Merci à Gwendal J., qui m'a fait part d'un projet qui me fait plaisir et dont je vous reparlerai.

## 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<sup>e</sup> 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](http://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](http://www.meritemaritime-fnmm.com) (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME)

● Le site de la **Maison des Écrivains de la Mer** : [www.maisonecrivainsdelamer.fr](http://www.maisonecrivainsdelamer.fr) (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

\*

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : [guylemoing@wanadoo.fr](mailto:guylemoing@wanadoo.fr) ou [guy.lemoing.91@gmail.com](mailto:guy.lemoing.91@gmail.com)



## INDEX DES ARTICLES PARUS EN 2018-2019 (*Sillages* n<sup>os</sup> 1 à 16)

### Conventions :

- Les inscriptions de type 2/13 se lisent : « SILLAGES N°2, page 13 ». L'absence de numéro de page signifie que l'ensemble du bulletin est concerné.
- Les noms de navires sont écrits en italiques.
- Les noms de personnes sont classés par noms de famille. Exemple : Bart (Jean) et non pas Jean Bart.

## A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;  
Absinthe : 14/29 ;  
Académie des Arts & Sciences de la Mer : 14/29 ;  
14/30 ; 16/28 ;  
Acqua alta : 16/13 ;  
Aéroglesseur : 13/20 ;  
*Afrique* : 8/17 ;  
Aigues-Mortes : 15/5 ;  
*Alabama* (CSS) : 11/8 ; 12/15 ; 12/17 ;  
Amirauté de France : 7bis ;  
Angamos : 14/22 ;  
Annecy (Lac d'-) : 14/30 ;  
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;  
*Aquarius* (Navire ONG) : 2/13 ;  
Aragon : 15/21 ;  
Araiteuru : 14/24 ;  
Archimède : 6/7 ;  
Armes navales : 12/5 ;  
*Armide* (Frégate) : 3/10 ;  
Armistice 1918 : 6bis/13 ;  
Artillerie navale : 15/14 ;  
*Ashika* : 13/19 ;  
*Ascot* : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;  
*Association* (HMS) : 4/4 ;  
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;  
Astronomie : 13/8 ;  
Atalaya : 11/2 ;  
*Athena* : 14/18 ;  
*Aurora Australis* : 10/22 ;  
Aves (île de Las -) : 4/2 ;  
Aznavour (Charles) : 5/10 ;

## B

Bag er Maru : 14/27  
Bag Noz : 14/27  
Baker (Matthiew) : 5/12 ;  
Baleine : 14/3 ;  
Baleine (Chasse à la-) : 11/1 ; 12/17 ; 14/30 ;  
Barbe-Noire : 6/16 ;  
*Basilicata* : 13/21 ;  
Basque (Pays-) : 11/1 ;  
Batailles navales (Divers) : 9/12 ; 15/25 ;  
Batavia : 15/4 ;  
*Batavia* : 15/1 ;  
Bâton de Jacob : 13/18 ;  
Bayeux (Tapisserie de -) : 4/11 ;  
Bayonne : 11/4 ;  
Beauvau (Gabriel de-) : 11/23 ;  
Bermeo : 11/6 ;  
Bermudes : 13/6 ;  
*Bernisse* : 6bis/2 ; 6bis/8 ;  
*Bessemer* : 9/10 ;  
Beukels (Guillaume) : 8/5 ;

Biarritz : 11/7;  
 Biligou : 6/14 ;  
 Birch (Mike) : 6/15 ;  
 Biscaye : 11/1;  
*Bismarck* : 9/14 ;  
 Black ball : 14/28; 15/27 ;  
*Black Prince* : 8//16 ;  
 Bligh : 11/17;  
 Blyth (Chay) : 3/6 ;  
 Bois de marine : 4/17 ;  
 Bonaparte : 3/11 ;  
 Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;  
 Bonnet (Franck) : 6/17 ; 12/17 ;  
 Bougainville : 15/25 ;  
 Bouguer (Pierre) : 5/14 ;  
*Bounty* : 11/17 ;  
 Boussole : 13/8 ;  
 Bref : 4/14 ;  
 Brest : 8/15 ; 10/6 ; 14/7 ;  
*Bretagne* (Cuirassé) : 2/12 ;  
*Bretagne* (3-mâts terre-neuvier) : 5/11 ;  
 Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;  
 Bris (Droit de -) : 4/9 ;  
*Britannia* : 6bis/2 ; 6bis/10 ;  
 Bruges ; 5/9 ;  
*Bucentaure* : 10/4 ;  
*Bugaled Breizh* : 14/15 ; 16/28;  
 Byzance : 12/5 ;

## C

Calfat : 16/25 ;  
*Calypso* : 12/24 ;  
 Candie : 12/19 ;  
 Caquage (du hareng) : 8/3 ;  
 Californie : 8/15 ;  
*Campania* : 6bis/12 ;  
 Caps (Cinq -) : 3/5 ;  
 Caraccioli : 7/6 ;  
 Cardinaux (Bataille des-) : 15/19 ; 16/1 ;  
 Carozzo (Alex) : 3/6 ;  
 Cartes marines ; 13/8 ;  
 Casablanca : 14/19 ;  
*Celebrity Edge* : 7/12 ;  
 Centrale nucléaire flottante : 14/30;  
*Chaouia* : 8/15 ;  
*Charente* : 14/7 ;  
 Charles V (Roi de France) : 7bis ;  
 Charles VI (Roi de France) : 7bis ;  
*Charles de Gaule* (PA français) : 4/15 ;  
 Charner (Léonard-Victor) : 9/15 ;  
 Charpentiers de marine : 5/12 ;  
 Charybde : 14/2 ;  
 Chaumarey : 10/10 ;  
*Chauncey* (USS) : 4/5 ;  
*Ckef-mécanicien Mijotte* : 13/23 ;

Cherbourg : 11/8 ;  
 Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;  
 Chio : 14/13 ;  
 Choiseul : 5/17 ;  
 Christmas (îles -) : 16/18;  
*Christophe Colomb* : 14/23 ;  
 Cinque ports : 13/31 ;  
*City of Flint* : 14/18 ;  
 Civilisations & Navigation : 10/24 ;  
 Clèves, Philippe de- : 14/8 ;  
 Cloche : 15/24 ;  
 Clos des Galées : 7bis ;  
 CNEXO : 15/15 ;  
*Cobra* (HMS) : 11/15 ;  
 Colas (Alain) : 6/12 ; 7/13 ; 8/16 ;  
 Colbert : 5/13 ;  
 Colomb, Christophe : 14/4 ; 16/17 ; 16/22 ;  
 Communications en mer : 1/6 ;  
 Confession des marins : 16/22 ;  
*Confiance (La)* : 7/17 ; 8/19 ;  
 Conflans (M<sup>al</sup> de -) : 16/1 ;  
 Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;  
 Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;  
*Conster* : 6bis/2 ;  
*Constitution* (USS) : 11/21 ; 12/17 ;  
 Constructions navales : 5/12 ;  
 Cook (James) : 9/15 ; 9/19 ;  
*Cordelière* 14/7 ;  
 Coron : 14/7 ;  
 Corsaire : 15/24 ;  
*Courageous* : 14/20 ;  
 Cousteau (Jacques-Yves) : 12/24 ;  
 Crimée (Guerre de-) : 14/23 ;  
 Croisades : 14/7 ; 15/5 ;  
 Crowhurst, Donald : 3/6 ;  
 Cryptozoologie : 14/6;  
 Cuba : 9/1 ;  
*Cuba* (Paquebot US) : 4/5 ;

## D

Damme : 15/21;  
*Deerhound* : 11/10 ;  
 Defoe (Daniel) : 7/6 ;  
 Delitte (Yves): 15/25 ;  
*Delphy* (USS) : 4/5 ;  
 Déportation de prostituées : 3/12 ;  
*Député...* : 10/9 ;  
 Disparitions en mer : 13/21 ;  
 Dogger Bank : 8/7 ;  
*Dolfijn* : 14/17;  
 Douvres : 11/19 ;  
 Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;  
 Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;  
 Dumoutier (Abbé-) : 15/20 ;  
 Dunwich : 16/24 ;

## E

Eau de mer : 9/14 ;  
École navale : 3/9 ;  
Écoles : 5/12 ;  
Ecologie : voir « Environnement »  
*Efnjetjell* : 5/11 ;  
*Electra* : 14/18  
*Eleftherios* (Ferry grec) : 4/15 ;  
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;  
El Magdel : 5/11 ;  
*Emir Farouk* : 5/11 ;  
Environnement : 14/29 ;  
*Eridan* : 14/15 ;  
*Erika* : 16/21 ;  
*Escort* : 14/18 ;  
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;  
*Etoile-du-marin* : 14/19 ;  
*Eugène Schneider* : 16/19 ;  
Évolueur : 3/9 ;  
Exploration polaire : 4/19 ;  
*Exxon Valdez* : 10/14 ;

## F

*Fame* : 14/18 ;  
Fastnet : 13/19 ;  
Feu grégeois : 12/5 ;  
Feux de Saint-Elme : 15/23 ;  
Flamme d'église : 14/24 ;  
Flandres : 5/4 ;  
FNFL : 13/32 ;  
Fontarabie : 11/3 ;  
Fontenoy, Maud : 14/29 ;  
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;  
*Fuller* (USS) : 4/5 ;  
Fulton : 3/11 ;

## G

Galères de France : 9/15 ;  
Garcie (Pierre, dit Ferrande) : 9/20 ;  
Garland, Hervé : 14/7 ;  
Gênes : 14/8 ;  
*Giannoula K* : 13/23 ;  
*Gipsy Moth IV* : 3/5 ; 3/15 ;  
Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;  
Gorgone : 14/2 ;  
*Graf Zeppelin* : 7/13 ;  
GRAN : 12/15 ;  
*Grande America* : 10/14 ; 10/15 ;  
*Grande Française* : 8/12 ; 8/18 ; 9/17 ;  
*Grandiosa* : 15/26 ;  
Grog : 1/7 ;  
Guérout, Max : 12/15 ;  
Guerre de Cent Ans : 7bis ;  
Guerre de Sécession : 11/8 ;

Guerre de Sept Ans : 15/19 ; 16/1 ;  
Guerre hispano-américaine de 1898 : 9/1 ;  
Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ;  
12/1 ; 12/19 ; 13/1 ;  
Guerres médiéques : 6/7 ;  
Gueux de la mer : 2/4 ;  
Guibé, Jacques : 14/7 ;

## H

*H-47* : 13/20 ;  
*Hampshire* : 12/1 ;  
Hanse (teutonique) : 8/4 ;  
Hareng : 8/2,  
Hastings : 13/30 ;  
Hausse, Louis de La - : 14/23 ;  
Hawke (Amiral -) : 16/1 ;  
*Herminie* : 7/13 ; 7/16 ;  
Histoire de la Marine pour les Nuls : 13/36 ;  
Honda Point : 4/5 ;

## I

*Ile-de-France* : 14/22 ;  
Ingénieurs constructeurs : 5/12 ;  
Isis . 10/15 ;  
Israël (Marine) : 3/14 ;

## J

*Jean de Vienne* (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.  
Jolly Roger : 12/22 ;  
*Joola* : 12/12 ;

## K

Kamal : 13/13 ;  
*Kearsarge* (USS) : 11/8 ;  
Kiel : 6bis/5 ;  
King (Bill) : 3/6 ;  
Kitchener (Lord-) : 12/1 ;  
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;  
*Knut Nelson* : 14/18 ;  
*Komsomolets* : 11/16 ;  
Kraken : 14/4 ;

## L

Lagan (Droit de -) : 4/9 ;  
La Havane : 9/1 ;  
*Lake Harris* : 6bis/2 ;  
Lalande (Julien Pierre) : 15/10 ;  
Lamantin : 14/4 ;  
La Rochelle : 5/5 ; 14/25 ;  
*La Seyne* : 15/19 ;  
Lavage du linge : 16/26 ;  
*Lee* (USS) : 4/5 ;  
Le Goff (Jean-Claude) : 10/24 ;

Le Havre : 8/12 ;  
*Léopoldville* : 16/19 ;  
 Lequeito : 11/6 ;  
 Lesbos : 14/7 ;  
 Les Sables d'Olonne : 14/31 ; 15/11 ;  
 Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ; 10/14 ;  
 Léviathan : 14/2 ;  
 Libertalia : 7/6,  
*Lifeline* (Navire ONG) : 2/14 ;  
*Livadia* : 9/11 ;  
 Loch : 14/26 ; 15/26 ;  
 Loctudy : 14/15 ;  
*Lomellina* : 14/13 ;  
 Louis IX (St Louis) : 15/5 ;  
 Louisiane : 3/12 ;  
*Louisiane* : 14/20 ;  
*Ludovic Pierre* : 15/15 ;  
*Lusitania* : 13/1 ;

## M

Machine à mâter : 10/6 ;  
 Machines marines : 15/20 ;  
 Madagascar : 7/6 ;  
 Main (Une main pour soi...) : 16/25 ;  
*Maine* (USS) : 9/1 ; 9/18 ;  
 Maisonneuve (Bernard de-) : 9/20 ;  
 Mal de mer : 14/29 ; 16/27  
 Malte : 7/9 ; 7/15 ;  
 Manon Lescaut : 3/12 ;  
*Manureva* : 6/12 ;  
 Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;  
 Marco Polo : 8/8 ;  
 Marée : 16/13 ;  
 Marée noire : 8/15 ; 10/14 ; 16/21 ;  
 Mariage avec la mer : 10/4 ;  
*Marie-Louise* : 10/9 ; 11/17 ; 11/18 ;  
*Marie-Merveilleuse* : 14/19  
 Marine britannique : voir « Royal Navy »  
 Maeine russe : 14/30 ;  
 Marine US : voir « US Navy »  
 Maurice (Ile) : 6/17 ;  
 Méduse : 14/2 ;  
*Méduse* (La -) : 3/11 ; 10/10 ;  
 Méricourt : 4/3 ;  
 Méridienne (Association) : 10/15 ;  
 Messine : 14/2 ;  
 Migrants en Méditerranée : 2/13 ;  
*Mimosa* : 6bis/2 ;  
*Minerve* : 14/30 ;  
 Minot's Ledge : 16/28 ;  
 Miroirs ardents : 6/7  
 Misson (Olivier) : 7/6 ;  
 Modon : 14/7 ;  
 Moitessier (Bernard) : 3/6 ;  
 Monaco : 3/14  
 Monstres marins : 14/1 ; 14/24 ; 15/27 ;

Montagu (John) : 3/8 ;  
 Morée : 14/13 ;  
 Morlaix : 14/7 ;  
 MOSE (Venise) : 16/16 ;  
*Motala Ström* : 6bis/2 ; 6bis/8 ;  
 Moyen Age : 11/1 ; 12/5 ; 13/8 ;  
 MSC Croisières : 2/13 ;  
*MSC Zoe* : 8/14 ;  
*Münschen* 8/17 ;  
*Murcia* : 6bis/2 ; 6bis/10 ;  
 Mutineries) : 6bis/4 ; 11/16 ; 11/17 ;  
 Mytilène : 14/7 ;

## N

Nantes : 11/23 ;  
 Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ;  
 7/13 ; 8/16 ; 10/10 ; 11/16 ; 12/1 ; 12/12 ;  
 12/18 ; 13/1 ; 13/6 ; 13/19 ; 13/20 ; 13/21 ;  
 15/19 ; 16/17 ; 16/19 ; 16/21 ;  
 Naufrageurs : 4/9 ;  
 Naupathie : Voir « mal de mer »  
 Nauplie : 14/7 ;  
 Navigation : 9/20 ; 13/8 ;  
 Navires ratés : 8/12 ;  
*Nicholas* (USS) : 4/5 ;  
*Nautilus* (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;  
*Nautilus* (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;  
 Nocturlabe : 9/20 ;  
 Nomenclatures de navires : 4/15 ;  
 Numéros (des matelots) : 5/1 ;

## O

Océanissime : 14/30 ;  
 Oiseau Biligou : 6/14 ;  
 Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ;  
 Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) :  
 2/4 ;  
*Orion* (Vaisseau) : 3/9 ;  
*Orythie* (Corvette) : 3/10 ;  
 Ottoman (Empire) : 14/7 ;  
*Oxley* : 14/19 ;

## P

Part du Diable : 15/24 ;  
 Patinage : 2/1 ;  
 Paul (Vincent de-) : 9/15 ;  
 Pavillon britannique : 10/18 ;  
 Pavillon marine russe : 16/23 ;  
 Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;  
 Pêche : 4/15 ; 8/2 ; 9/14 ; 13/26 ; 15/15 ;  
*Pen Duick* : 6/12  
*Pensée* : 14/13 ;  
*Petit Florent* : 14/31 ;  
 Phares : 16/28 ;  
 Philatélie marine : pour mémoire (rubrique).

Piccard (Jacques) : 6/15 ;  
Pichegru (Général-) : 15/25 ;  
Pierre du Soleil : 13/12 ;  
Pieuvre : 14/3 ;  
Piquer les heures : 15/24 ;  
Piraterie : 7/6 ; 12/22 ;  
*Pluton* : 14/19 ;  
*Pluviôse* : 5/18 ;  
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;  
Pola : 6bis/2 ;  
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;  
Popov (Amiral russe) : 9/11 ;  
Porcon, Jean : 14/7 ;  
Porte-voix : 15/22 ;  
Prêt maritime : 6/1 ;  
Prien, Gunther : 14/21  
*Princesse Astrid* : 12/18 ;  
Prostitution : 3/12 ;

## Q

Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ;  
Quillebeuf : 10/1 ;  
*Quintanadoine* : 10/1 ;

## R

Radio : 8/15 ;  
Rationnaire : 14/28 ;  
Ravenstein : voir Clèves.  
Reggio : 14/9 ;  
Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;  
*Renarro* : 6bis/2 ; 6bis/9 ;  
*Republic* : 8/15 ;  
*Repulse* : 14/20 ;  
*Retaliation* : 6/16 ; 8/17 ;  
Retranchement : 16/25 ;  
*Rhodanus* : 15/26 ;  
Richelieu : 13/26 ;  
*Richelieu* : 8/15 ;  
Richmond upon Thames : 3/4 ;  
Ridgway, John : 3/6 ;  
Roberts (Bartholomew) : 12/22 ;  
Rôles d'équipage : 5/1 ;  
Rose des vents : 13/11 ;  
Rouen : 5/6 ;  
Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;  
Routes du vin : 5/4 ;  
Routier de la mer : 9/20 ;  
Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;  
*Royal Oak* : 14/20 ; 14/24 ;  
Russie (Marine russe) : 7/11 ;

## S

*S-61* : 6bis/2 ;  
Sabordage : 12/19 ;

*Sachsen* (Frégate allemande) : 2/14 ;  
*Saetia* : 6bis/2 ; 6bis/8 ;  
Saint Antoine : 9/12 ;  
*Saint-Exupéry* (CMA-CG M) : 4/15 ;  
Saint-Nazaire (Chantiers) : 2/14 ; 15/26 ;  
Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ; 8/16 ;  
Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;  
Sandwich (Iles -) : 3/8 ;  
*Sans-Pareil* : 14/22 ;  
*Sardinia* : 6/16 ;  
*Santa Maria* : 16/17 ;  
Sauvetage côtier : 13/28 ;  
Sauzereau (Olivier) : 10/15 ;  
Scapa Flow : 12/19 ; 14/20 ;  
*Scientist* (Navire scientifique) : 2/14 ;  
Scorbut : 15/25 ;  
Scylla : 14/2 ;  
*Seattle Trader* : 14/15 ;  
*Sea Venture* : 13/6 ;  
*Sea Watch* : 14/30 ;  
Sel (de la mer) : 9/14 ;  
Sémaphore : 1/6 ;  
Semmes (Raphael) : 11/8 ;  
Serpent de mer : 14/6 ;  
Services religieux : 6/6 ;  
Shanghaïage : 14/27 ;  
Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3  
Sigillographie maritime : pour mémoire (rubrique).  
Sirène : 14/2 ;  
Site Internet : 10/24 ;  
SNLE : 3/14 ;  
SNSM : 2/14 ; 13/28 ; 13/34 ; 15/26 ;  
Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;  
Sorlingues : 4/3 ;  
Sourdis (Escoubleau de-) : 11/23 ;  
Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ;  
13/20 ;  
*Southern Cross* : 14/18 ;  
SR.N1 : 13/20 ;  
*Stavnos* : 6bis/2 ; 6bis/10 ;  
Stockholm : 8/13 ;  
Stralsund : 12/20 ;  
Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ; 10/14 ;  
Suffren (Bailli de-) : 9/5 ; 15/27 ;  
*Suffren* : 14/30 ;  
*Sultan* : 14/19 ;  
*Surada* : 6bis/2 ; 6bis/10 ;  
Surcouf : 7/17 ; 8/19 ;  
*Sydney Cove* (3-mâts) : 2/13 ;  
Syracuse : 6/7 ;

## T

Taniwah : 14/24 ;  
Teach (Edward) : 6/16 ;  
*Télémaque* : 10/1 ;  
Télépathie : 4/6 ;

*Téméraire (Le-)* : 3/14 ;  
*Terrible* 4/3 ;  
*Tetley (Nigel)* : 3/6 ;  
*Tew (Thomas)* : 7/6 ;  
*Thetis* : 12/18 ;  
*Thon (Pêche)* : 15/15 ; 15/20 ;  
*Thüringen* : 7/14 ; 8/15 ;  
*Tirpitz* : 11/16 ;  
*Titanic (Paquebot)* : 3/11 ;  
*Toulon* : 7/11 ;  
*Tourville* : 14/22 ;  
*Traditions* : 9/12 ;  
*Trieste* : 6/15 ;  
*Triton* : 14/19 ;  
*TSF* : 8/15 ;  
*Turbulent* : 14/17 ;

## **U**

*U-29* : 14/20 ;  
*U-30* : 14/18 ;  
*U-47* : 14/21 ;  
*U-48* : 14/20 ;  
*U-72* : 6bis/2 ;  
*UB-50* : 6bis/11 ;  
*UB-67* : 6bis/11 ;  
*UC-61* : 4/16 ; 5/17 ;  
*UC-74* : 6bis/10 ;  
*Ulysse* : 5/10 ;  
*US Navy* : 9/1 ;

## **V**

*V-47* : 6bis/2 ;  
*V-67* : 6bis/2 ;  
*V-69* : 6bis/2 ;  
*V-77* : 6bis/2 ;

*Vaisseaux* : 16/.28 ;  
*Vasa* : 8/13 ; 9/15 ;  
*Venise* : 1/1 ; 8/8 ; 10/4 ; 14/7 ; 16/13 ;  
*Vent* : 9/12 ;  
*Vêpres grecques* : 2/11 ;  
*Vermandois* : 14/31 ;  
*Vernon (Edward), dit "Old Grog"*: 1/7 ; 1/8 ;  
*Vexillologie maritime* : pour mémoire (rubrique).  
*Vienne, (amiral Jean de -)* : 2/15 ; 7bis ;  
*Vikings* ; 13/11 ;  
*Villamont (Jacques)* : 1/1 ;  
*Villiers (Patrick)* : 16/28 ;  
*Vins* ; 5/4 ;  
*Virginia* : 5/10 ;  
*Viribus Unitis* : 6bis/2 ;  
*VOC* : 15/1 ;  
*Voyages en mer* : 1/1 ;

## **W**

*Waratah* : 13/21 ;  
*War Roach* : 6bis/2 ; 6bis/10 ;  
*Wien* : 6bis/2 ; 6bis/4 ;  
*Winchester* : 10/20 ;  
*Winslow (John)* : 11/8 ;  
*Wissant* : 4/16 ;  
*Woodbury (USS)* : 4/5 ;  
*Wynme (Emmanuel)* : 12/22 ;

## **X-Y-Z**

*Young (USS)* : 4/5 ;  
*Zante* : 14/9 ;  
*Zapata (Jean-François)* : 12/17 ;  
*Zoe* : 8/14 ;  
*Zuiderzee* : 2/10 ;