

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 17

Numéro spécial du 1^{er} janvier 2020

SOMMAIRE

- BONNE ANNEE 2020 ! 1
 - 1920 : IL Y A 100 ANS SUR LA MER – Naufrage du paquebot français *Afrique*..... 1
 - 1820 : IL Y A 200 ANS SUR LA MER – Le baleinier *Essex* coulé par un cachalot..... 3
 - 1720 : IL Y A 300 ANS SUR LA MER – Le *Grand St-Bernard* apporte la peste à Marseille 6
 - 1620 : IL Y A 400 ANS SUR LA MER – Le voyage du *Mayflower* 7
 - 1520 : IL Y A 500 ANS SUR LA MER – Magellan traverse le continent américain 9
 - 1420 : IL Y A 600 ANS SUR LA MER – La bataille navale de La Rochelle.....11
 - 1120 : IL Y A 900 ANS SUR LA MER – Le naufrage de la *Blanche Nef*.....12
-
-

BONNE ANNÉE 2020 !

Une nouvelle année commence.

Je tiens, à cette occasion, à remercier tous les lecteurs de *Sillages* pour leur fidélité ainsi que pour les encouragements qu'ils m'adressent régulièrement, chacun à sa manière.

À tous je souhaite une bonne santé, pour eux-mêmes et pour leurs proches.

Que 2020 apporte à chacun l'épanouissement personnel, professionnel et affectif, qui conditionne le bonheur !

Bonne année 2020 !

Il y a 100 ans sur la mer

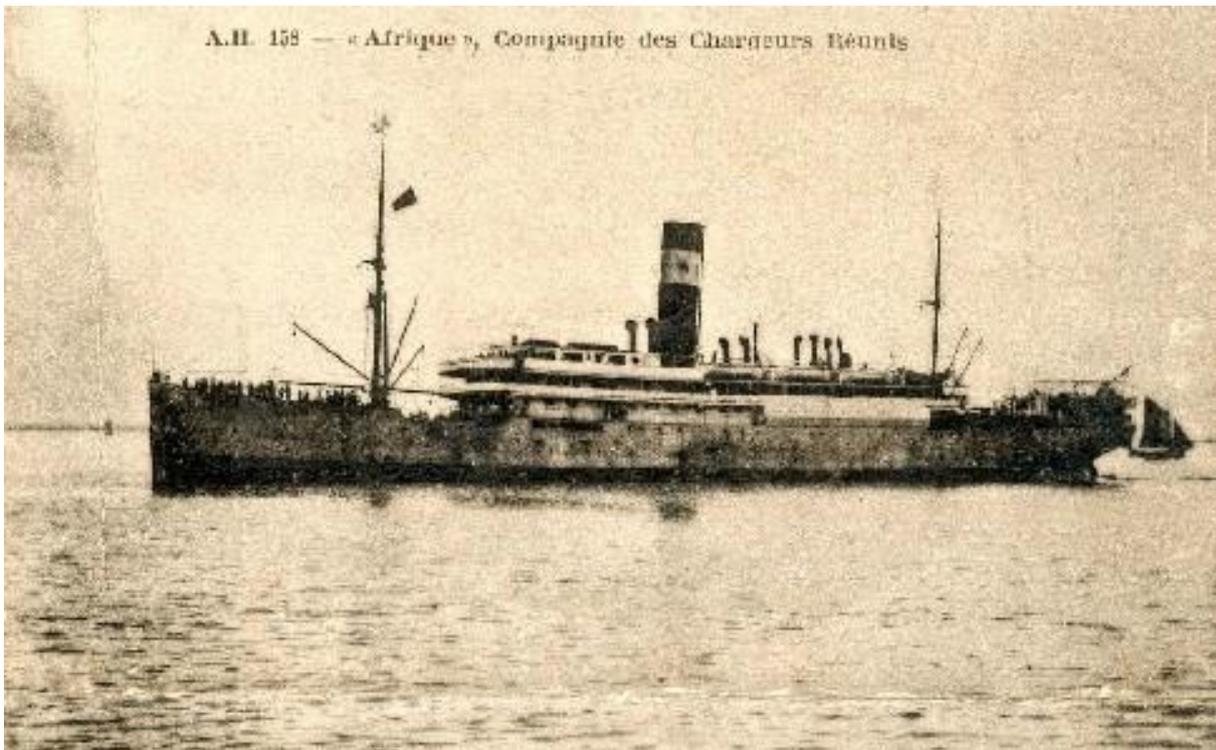
NAUFRAGE DU PAQUEBOT FRANÇAIS *AFRIQUE*

Depuis 1908, l'*Afrique* assure la desserte régulière des ports de l'A.O.F. C'est un beau petit paquebot de 120 mètres de longueur et de 5 400 tonnes, portant les couleurs de la compagnie des Chargeurs Réunis. Son port d'attache est Bordeaux. Il est commandé, depuis deux ans, par un capitaine au long cours breton, le commandant Antoine Le Dû.

Lorsque l'*Afrique* entreprend la descente de la Gironde, le 9 janvier 1920 au soir, le temps est bouché et le vent de plus en plus fort. A bord se trouvent 599 personnes dont 474 passagers. Parmi ces derniers on compte plus de 250 soldats des troupes coloniales regagnant leur pays à l'issue de la guerre. Les autres sont des fonctionnaires et des commerçants basés en Afrique Occidentale, ainsi que des missionnaires, dont Monseigneur Hyacinthe Jalabert, évêque du Sénégal. Arrivé au Verdon, le commandant Le Dû décide de passer la nuit au mouillage afin de profiter de la marée du lendemain et d'une éventuelle amélioration du

temps. Mais l'embellie espérée ne se produit pas ; l'*Afrique* lève l'ancre le samedi 10 janvier vers 9 h, par une mer très grosse, et une tempête de suroît qui contrarie sa marche.

Une heure plus tard, la machine signale une présence anormale d'eau dans les cales et la chaufferie. Les pompes sont mises en action, mais sans grand résultat. La chaufferie de tribord est bientôt hors d'usage. Pendant toute la journée du samedi 10, l'équipage lutte contre l'adversité, tandis que l'inquiétude du commandant Le Dû croît au fil des heures. Vers minuit, en concertation avec ses officiers, il décide d'aller mouiller en rade de La Pallice. Il n'y parvient pas : la machine fonctionne de plus en plus mal et le gouvernail commence à donner des signes de faiblesse. Pendant toute la nuit, le navire est le jouet d'une mer déchaînée, contre laquelle il a bien du mal à lutter.



Le paquebot *Afrique*

Au petit matin, le dimanche 11, Le Dû envoie son premier S.O.S. ; il se trouve alors à environ 65 milles à l'ouest de la Coubre. Le message est capté par les stations côtières et par le paquebot *Ceylan*¹. Deux remorqueurs de la Marine Nationale quittent Rochefort, mais la météo est si mauvaise qu'ils doivent se mettre à l'abri sous l'île d'Aix. Le *Ceylan*, en revanche, se dérouté immédiatement et rejoint l'*Afrique* en début d'après-midi. Malheureusement, l'état de la mer ne lui permet pas de prendre en remorque son confrère désemparé ; il ne peut que rester à proximité dans l'attente d'une accalmie.

Durant tout l'après-midi, l'*Afrique* est poussée par le vent de sud-ouest et dérive vers les côtes de Charente. Deux autres navires se sont rapprochés, le vapeur *Lapland* et le paquebot belge *Anversville* ; ils sont impuissants, eux aussi, à lui venir en aide. Dans la soirée, le *Ceylan* signale à l'*Afrique* qu'il se rapproche dangereusement du plateau de Rochebonne, à l'ouest de l'île de Ré ; « Je sais, répond Le Dû, mais le gouvernail ne répond plus. »

¹ Le paquebot *Ceylan*, commandant Jouan, appartient également à la Compagnie des Chargeurs Réunis. Il a quitté Bordeaux le 10 au soir à destination de Buenos Aires, et il se trouve encore à proximité des côtes françaises le dimanche matin.

La nuit est maintenant tombée. Tous les efforts sont restés vains pour remettre en marche la machine de l'*Afrique*. A 20 h, le paquebot est tout près du plateau de Rochebonne. Le *Ceylan* doit s'écarter pour sa propre sécurité. Le Dû fait prévenir les passagers et l'équipage d'enfiler les gilets de sauvetage et de se tenir prêts. Un peu avant minuit, le paquebot désemparé traverse le haut fond en passant entre les rochers. Sa coque commence à s'endommager, mais le pire reste à venir.

Quelques minutes plus tard, en effet, il se précipite sur le feu-flottant mouillé à proximité pour signaler le danger. Le choc est violent : le feu-flottant coule instantanément, tandis que de larges voies d'eau se forment dans la coque du paquebot. Celui-ci prend une gîte de 45°. Son naufrage est désormais certain.

L'ordre de quitter le navire est donné, mais l'évacuation s'effectue mal ; la panique gagne les passagers ; beaucoup refusent de prendre place dans les embarcations ; certaines de celles-ci ne résistent pas à la violence des lames. A 3 h du matin, le lundi 12 janvier, c'est la fin : le paquebot s'enfonce définitivement dans les flots.

Le *Ceylan* recueille vingt-trois naufragés dans un canot et sur un radeau. Le lendemain, une embarcation de l'*Afrique* touche terre à Saint-Vincent-sur-Jarre en Vendée avec douze survivants. Quatre autres miraculés sont recueillis ça et là. Et c'est tout. Trente-neuf survivants sur les six cents personnes se trouvant à bord !

La perte de l'*Afrique* provoque en France une intense émotion. L'incapacité des remorqueurs de Rochefort à prendre la mer scandalise l'opinion. Comment près de six cents personnes peuvent-elles trouver la mort sur les côtes françaises sans que personne ne parvienne à leur porter secours ? La mer était forte, certes, mais pas impraticable. Le pilote du *Ceylan* témoigne devant la Chambre des Députés : « *Durant toute la matinée et au début de l'après-midi [du 11], il eût été possible de sauver non seulement les passagers et l'équipage, mais le paquebot lui-même. Il ne manqua que d'un remorqueur assez puissant...* » Sous la pression de l'indignation populaire, les autorités gouvernementales fondent l'Union Française Maritime qui est, dans notre pays, la première entreprise de sauvetage en haute mer.

Parallèlement à cet épilogue politique, une action en justice est intentée par les familles des victimes. Elle dure plus de dix ans, mais ne dégage aucune responsabilité précise. La compagnie est finalement mise hors de cause, sans que l'origine de la catastrophe soit élucidée avec certitude. Guy LE MOING (Passage extrait de : *Et l'Océan fut leur tombe...* Marines-Editions, Rennes, 2005).

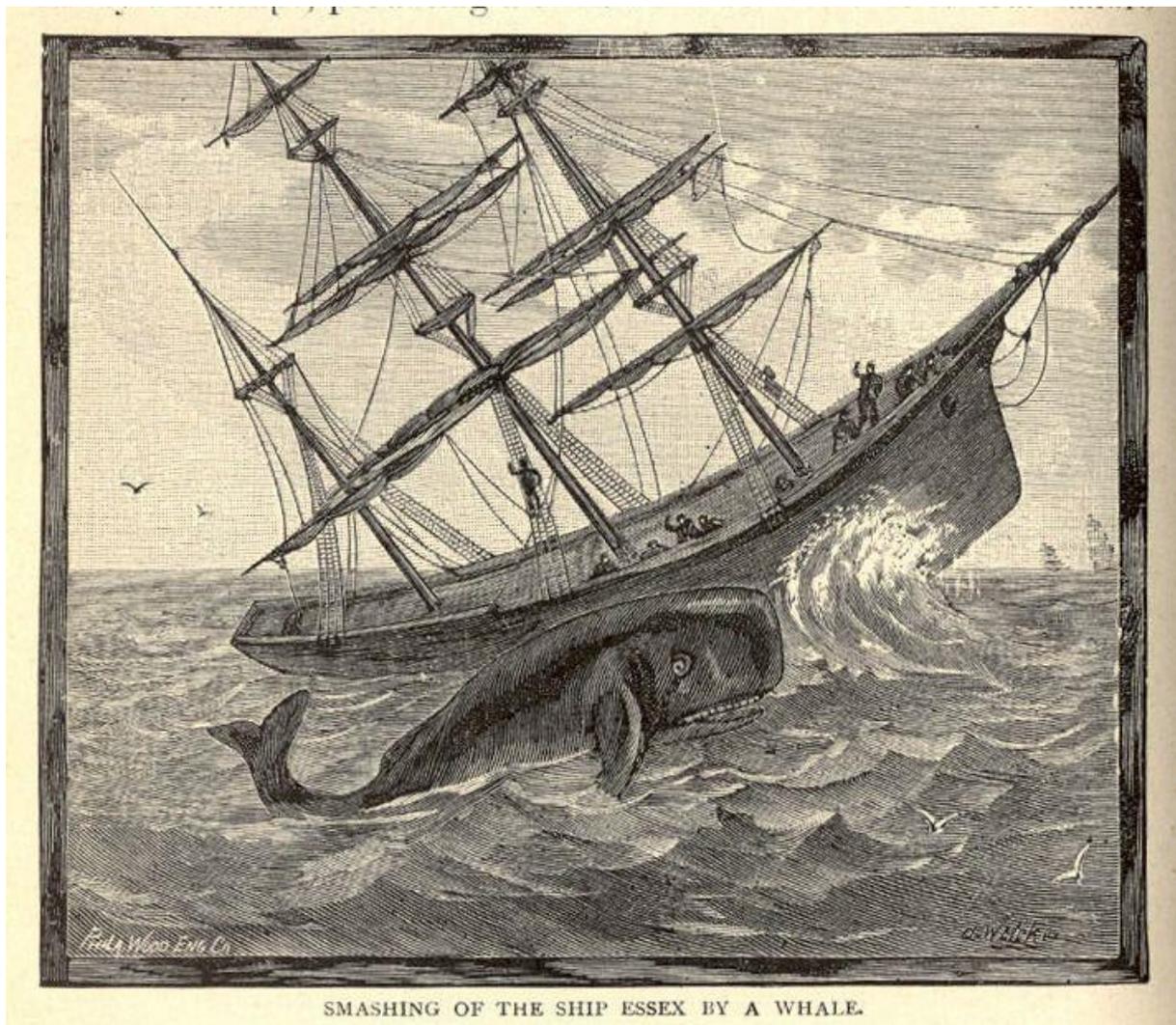


Il y a 200 ans sur la mer **LE BALEINIER ESSEX COULÉ PAR UN CACHALOT**

Quand Herman Melville a écrit *Moby Dick*, il s'est inspiré d'un fait-divers réel survenu quelques années plus tôt : le naufrage de l'*Essex*, que nous raconte ici Alfred DRIOU.

« ... Or, dans la mer de l'Équateur, le baleinier [américain], l'*Essex*, commandé par Georges Pollard, était en panne, attendant le passage de quelqu'une de ces reines des eaux, en novembre 1820. Déjà ses matelots avaient été assez heureux pour harponner deux baleines, et les canots, chargés de leurs équipages, suivaient et fatiguaient les animaux capturés. C'était

par une journée magnifique. La mer était calme, et l'on ne pouvait soupçonner aucun péril. Mais, tout à coup, vers le milieu du jour, une baleine d'une taille colossale, vrai léviathan, accourt furieuse contre le navire. Elle semble vouloir tirer vengeance de la capture de ses compagnes. En effet, voici qu'elle heurte violemment l'arrière, qui en est profondément ébranlé. Le brick résiste toutefois ; mais une heure ne s'est pas écoulée que le cétacé, furieux toujours, revient à la charge, et se précipite avec une telle force contre le flanc du bâtiment, qu'il le brise et le crève. Une voie d'eau se déclare, et la cale commence à s'emplier. Georges Collard comprend que son brick est perdu : il donne des ordres en conséquence.



L'assaut de la baleine contre le brick *Essex*

On arme aussitôt les trois chaloupes : on les pourvoit de vivres et d'instruments, et les vingt hommes de l'équipage de l'*Essex* désertent le navire, qui, peu à peu, s'engloutit dans la mer, sous leurs yeux, pendant qu'ils se livrent à la merci des vents et des flots. Où allèrent-ils ? Où les porta la main de Dieu ? Ils errèrent à l'aventure pendant de longs jours, épuisant leurs provisions, achevant de boire l'eau qui leur restait. Pour comble de malheur, la mer était plate comme un lac d'huile. La voile de chaque chaloupe retombait tristement le long du mât. Les hommes, abattus, découragés, laissaient reposer leurs avirons de chaque côté des barques, comme les ailes pendantes d'un oiseau blessé. Un calme plat est une agonie pour le marin.

On ne peut le comparer qu'au désespoir d'un homme enfermé vivant dans la tombe. Hélas ! une fois les provisions épuisées, aux contrariétés morales, se joignirent les souffrances physiques. Ils eurent faim, ils eurent soif, ils étouffèrent de chaleur. Les rayons d'un soleil brûlant tombaient à plomb sur leurs têtes. Pour s'abriter, ils se couchaient à plat ventre sur le plancher des chaloupes, appuyant la tête sur leur main, et pointant des yeux caves sur l'horizon, pour y chercher de ces points blancs qui peu à peu grandissent, approchent, approchent, et deviennent des navires. Rien pour eux : pas le moindre petit point blanc. Par une illusion d'optique, qu'expliquait la faiblesse de leur cerveau, l'objet de leurs désirs, le rêve de leur imagination semblait se réaliser quelquefois. Le petit point blanc, une voile, un navire apparaissait dans un très lointain horizon. Ils poussaient alors un faible cri de joie, se soulevaient à demi et se le montraient... Mais la voile, le navire n'étaient qu'un mirage... [...]

Un soir, l'une des chaloupes, attirée sans doute par l'un de ces mirages aux promesses trompeuses, s'éloigna des deux autres, avec les sept matelots qu'elle portait ; jamais plus on ne la revit. Les deux qui restèrent, naviguant de conserve, après trois autres semaines d'une longue et terrible navigation, tantôt calme et presque nulle, tantôt agitée par de violentes tourmentes, abordèrent enfin à une île déserte, où les infortunés ne trouvèrent pour toute nourriture que des œufs d'oiseaux de mer. C'était l'île Elisabeth¹, aux rochers titaniques, aux mornes brûlés, aux pitons chauves et dénudés. Malgré le peu d'attrait que pouvait offrir cette île solitaire, trois hommes des chaloupes de Georges Pollard, épuisés de fatigue et désespérés, préférèrent y attendre la mort plutôt que de s'exposer de nouveau à la perfidie des mers. Ils dirent adieu à leurs compatriotes et allèrent s'enfoncer dans les gorges de l'île.

Les deux barques reprirent le large, et recommencèrent leur course aventureuse. Mais bientôt deux matelots moururent d'épuisement. Aussitôt les survivants, affamés comme les loups des bois pendant un long hiver, dévorèrent jusqu'aux os les cadavres malsains de leurs compagnons. Puis, quand cet aliment fut épuisé, que la répugnance fut vaincue et que la faim parla de nouveau, on en vint à une telle rage, que l'on tira au sort. La pauvre petit mousse du capitaine fut désigné. Alors, sans égard pour les larmes de cet enfant, sans pitié pour son tendre cœur de fils invoquant le doux nom de sa mère, le petit être tremblant fut égorgé, comme un agneau timide, et... mangé cru, incontinent.

Grâces à Dieu ! cet horrible sacrilège ne se renouvela plus : mais un autre matelot, qui mourut, fut dépecé et englouti avec avidité. Enfin, après ces hideuses scènes d'anthropophagie, les deux chaloupes, séparées l'une de l'autre, par des brisants, rencontrèrent, chacune de son côté, un navire libérateur. On hissa à bord, non pas des hommes, mais des spectres décharnés, affreux à voir.

Un vaisseau fut envoyé aux trois matelots qui étaient demeurés dans l'île Elisabeth. On les trouva vivants. Pendant les trois mois qu'ils passèrent sur ce triste rocher battu par les flots, ils avaient reçu de la main de Dieu quelques tortues de passage et des oiseaux qui venaient chercher un abri. Ils avaient choisi pour tanière une sombre caverne, où d'autres infortunés avaient déjà trouvé la mort, car ils y rencontrèrent huit squelettes humains, près desquels ils dormirent chaque nuit, convaincus que bientôt ils partageraient leur repos éternel... Leur plus grande privation avait été celle de l'eau douce. Pour boire, ils étaient obligés d'attendre que le ciel leur envoyât de la pluie pour remplir d'eau potable le creux des rochers. » Alfred DRIOU (*Histoire des Naufrages*. Paris, 1862).

¹ En réalité : île Henderson (l'une des îles Pitcairn)



Il y a 300 ans sur la mer

LE *GRAND SAINT-ANTOINE* APPORTE LA PESTE À MARSEILLE

Au début du XVIII^e siècle, la peste était endémique au Proche-Orient, et les navires qui sillonnaient la Méditerranée transportaient souvent le bacille. Pour s'en prémunir, Marseille avait mis en place une réglementation sanitaire stricte. Chaque navire venant du Levant était porteur d'une « patente de santé » délivrée par le consul de France, sur laquelle était mentionné le risque épidémique. Ce document déterminait la durée de la quarantaine imposée à l'équipage, aux passagers et aux marchandises arrivant au port. L'organisation était efficace à condition d'être appliquée strictement ; ce ne fut pas le cas, semble-t-il, du *Grand Saint-Antoine*, et il fut à l'origine de la grande peste de 1720 à Marseille.



Le *Grand Saint-Antoine* était un navire de charge français gréé en trois-mâts, une flûte. Il avait quitté Marseille en juillet 1719 sous les ordres du capitaine Chataud, pour un long périple en Méditerranée Orientale. Au terme de ce voyage, il devait ramener à Marseille une cargaison de riches étoffes. Il fit donc plusieurs escales dans différents ports du Levant pour y embarquer de la soie, et d'autres textiles précieux, à Smyrne, à Chypre, à Saïda, à Tyr. Peu à peu ses cales se remplissaient de ballots de tissus et de sacs de cendre. Ces derniers avaient deux utilisations : ils servaient à la fois de lest et d'absorbants d'humidité, empêchant ainsi la moisissure des étoffes ; ils présentaient l'avantage supplémentaire de se revendre facilement aux savonneries de Marseille, qui incorporent la cendre dans leurs produits.

Le capitaine Chataud reprit la mer en ignorant, de bonne foi, que son chargement était contaminé. Le consul lui avait délivré une « patente nette », c'est-à-dire une attestation de bonne santé dans le port de départ. Chemin faisant, le *Grand Saint-Antoine* essuya une forte tempête et dut relâcher à Tripoli (actuel Liban) pour quelques réparations. Là encore, une « patente nette » fut délivrée à Chataud, et il reprit la mer sans appréhension, en direction de Marseille via Chypre. C'est au cours de cette traversée de retour que l'inquiétude naquit.

Le premier décès suspect se produisit le 3 avril : un passager turc mourut, et l'on jeta son corps à la mer. Après l'escale de Chypre, cinq autres personnes décédèrent tour à tour, dont le chirurgien du bord. Subitement soucieux, Chataud modifia sa route : plutôt que de rallier directement Marseille, il s'arrêta en rade du Brusco, sans doute pour prendre un contact discret avec ses armateurs. Changeant de programme, le *Grand Saint-Antoine* se dirigea alors vers Livourne, en Toscane, où les autorités locales lui refusèrent l'accès au port, mais le laissèrent repartir. Trois nouveaux marins moururent, ce qui portait à neuf le nombre des victimes depuis le départ de Tripoli.

Chataud, cette fois, se dirigea vers Marseille, où il arriva le 25 mai. Il se rendit au bureau de santé, présenta ses « patentes nettes », et signala la mortalité anormale de son équipage. Un nouveau matelot mourut le 27. Il semble que, durant les jours suivants, les autorités sanitaires de Marseille sous-estimèrent gravement les risques et prirent des décisions hasardeuses peut-être dues à des pressions : déchargement de la cargaison, falsification du rapport de Chataud, etc. Ce n'est qu'à la fin du mois de juin que la situation fut prise au sérieux. Il était trop tard : la peste commençait à se propager dans la ville. Elle s'étendit rapidement dans la région voisine et fit des ravages considérables.

Dès le mois de juillet, le Régent ordonna de brûler le navire et sa cargaison ; cet ordre ne fut exécuté qu'à la fin septembre. L'épave calcinée du *Grand Saint-Antoine* a été retrouvée en 1978 par des plongeurs. Guy LE MOING



Il y a 400 ans sur la mer

LE VOYAGE DU MAYFLOWER

Les premiers Anglais qui tentèrent une installation durable en Amérique du Nord débarquèrent en 1585 sur l'île de Roanoke, au large de la Caroline du Nord. Leur établissement fut éphémère. De nouveaux colons furent envoyés en Virginie en 1607, à bord du *Susan Constant**, du *Godspeed* et du *Discovery*. Il s'agissait de cent cinq pionniers qui rêvaient d'or et d'argent et qui fondèrent la ville de Jamestown. L'aventure du *Mayflower* eut lieu quelques années plus tard, en 1620. À cette époque, l'Angleterre était troublée par de vives querelles religieuses. Le roi anglican Jacques I^{er} s'opposait aux catholiques et persécutait les puritains. Parmi ces derniers, un grand nombre avaient fui vers la Hollande, plus tolérante ; ils rêvaient de partir pour le Nouveau Monde afin d'y pratiquer la religion de leur choix.

En juillet 1620, un navire nommé *Speedwell* transporta un groupe de réfugiés puritains entre la Hollande et Southampton, en Angleterre, afin de se regrouper avec d'autres candidats à l'émigration. Il y retrouva le *Mayflower* (l'« aubépine »), capitaine Christopher Jones, en compagnie duquel il devait faire la traversée. Le *Mayflower* était une sorte de petit galion à trois mâts, mesurant une trentaine de mètres de longueur ; il avait un équipage de vingt-cinq

à trente hommes. Les deux navires quittèrent Southampton en août, mais le *Speedwell* eut besoin de réparations, ce qui annula le départ. Une seconde tentative eut lieu le mois suivant ; de nouvelles avaries du *Speedwell* obligèrent les deux navires à revenir à Plymouth. Il fut alors décidé que le *Mayflower* partirait seul. Les passagers se regroupèrent à son bord : cent deux hommes et femmes au total, sans compter l'équipage, dont un noyau dur de trente-cinq « frères pèlerins » de confession puritaine très stricte. Le navire quitta Plymouth le 16 septembre 1620 et se lança dans l'Atlantique. Sa destination initiale était la rivière Hudson, c'est-à-dire l'emplacement actuel de New-York, mais le mauvais temps dérouta le navire vers le Nord ; il atteignit le cap Cod le 21 novembre.

Arrivés là, les colons signèrent un accord entre eux par lequel ils s'engageaient à vivre en communauté et respecter les lois qu'ils édicteraient pour le bien de tous. Cette « Déclaration des Principes » (*Mayflower Compact Act*) fut signée par quarante et un passagers de sexe masculin. En voici la traduction : « *Au nom de Dieu, amen. Nous soussignés, loyaux sujets de notre respecté souverain Jacques, par la grâce de Dieu roi de Grande-Bretagne, de France et d'Irlande, défenseur de la foi, etc. Ayant entrepris, pour la gloire de Dieu, pour la propagation de la foi chrétienne, et l'honneur de notre roi et de notre pays, un voyage pour implanter la première colonie dans les régions septentrionales de Virginie, par la présente nous convenons solennellement ensemble, devant Dieu et devant chacun d'entre nous, de nous constituer en un corps politique civil, pour notre administration et sauvegarde et par-delà, aux fins susdites ; et en vertu de cela de nous conformer, de décider et de concevoir à l'occasion des lois, ordonnances, actes, décrets et obligations, aussi justes et équitables qu'il semblera à propos et convenable d'adopter pour le bien public de la Colonie, et auxquelles nous promettons toute la soumission et l'obéissance requises. En témoignage de quoi nous avons ci-dessous apposé nos noms à Cap Cod, ce 11 novembre¹... »*

Après quoi, les passagers et l'équipage du *Mayflower* entreprirent d'hiverner à la pointe du cap Cod. Le *Mayflower* se trouvait à l'emplacement de la ville actuelle de Provincetown. Ils explorèrent les environs couverts de neige et eurent quelques accrochages avec les « Indiens » occupant les lieux. Ceci les contraignit à changer de mouillage, à la fin de l'année, et à ancrer le navire à l'emplacement de la ville actuelle de Plymouth (Massachusetts). L'hiver fut très rude à bord du *Mayflower*. Une épidémie se déclara et tua la moitié des émigrants et des marins. Au retour des beaux jours, il ne restait en vie que cinquante et un des cent deux passagers du départ, plus deux bébés nés entre temps. Tous quittèrent alors le navire et construisirent des huttes sur le rivage.

Le *Mayflower* leva l'ancre le 15 avril 1621 à destination de l'Angleterre, qu'il atteignit un mois plus tard. Le voyage prestigieux qu'il venait d'effectuer au Nouveau Monde marqua la fin de sa carrière. Son capitaine, Christopher Jones, mourut en mars 1622, et le navire fut vendu à la démolition l'année suivante. Un second navire du nom de *Mayflower* fut construit peu après et effectua plusieurs transports de colons puritains entre l'Angleterre et la colonie américaine. Il disparut en mer en 1641 avec cent quarante passagers. Une réplique en vraie grandeur du *Mayflower* a été réalisée au milieu du xx^e siècle ; elle se trouve à Londres.

¹ Le 11 novembre correspond au 21 novembre dans le calendrier grégorien.



Une réplique du *Mayflower*



Il y a 500 ans sur la mer

MAGELLAN TRAVERSE LE CONTINENT AMÉRICAIN

Fernando de Magalhaes, dit Magellan, est né dans une famille noble près de Porto, vers 1470. Arrivé à l'âge d'homme, il s'embarque pour les Indes orientales. On le trouve à Malacca en 1506, où il se bat avec courage lors d'un complot ourdi contre les Portugais. Rentré à Lisbonne, il approfondit ses connaissances en géographie, et se lie avec un géographe portugais célèbre, Rui Faleiro. Tous deux sont persuadés qu'il existe un passage à travers le continent américain, au sud de celui-ci. Le roi Manuel, toutefois, ne leur accorde aucune confiance et les éconduit. Il ne leur reste qu'une solution : proposer leurs services à l'Espagne.

Au début, ils n'ont pas plus de chances avec le jeune roi Charles qu'avec leur propre souverain. Il leur faut d'abord convaincre le cardinal Fonseca, évêque de Burgos, qui les prend au sérieux et appuie leur demande.

Le roi d'Espagne se laisse alors convaincre. Il confie cinq navires à Magellan : le *Trinidad*, la *Conception*, le *San Antonio*, le *Victoria* et le *Santiago*, et le nomme « Capitaine général » de cette flotte. Toutefois, comme il n'a guère confiance dans cet aventurier portugais, il place des Espagnols aux postes-clés de l'expédition : Jehan de Cartagena, Gaspar de Quesada, Loys de Mendoza reçoivent des commandements. Magellan commande personnellement le navire amiral *Trinidad*. Il est entouré de quelques Portugais fidèles sur lesquels il peut compter, en

particulier Gomez d'Espinoza, Duarte Barbosa (son beau-frère) et Alvarez de Mesquita, (un cousin).

Les cinq navires quittent Séville le 10 août et, après une escale de ravitaillement à Sanlúcar, prennent la mer le 20 septembre 1519. Dès le départ, la mauvaise humeur des capitaines espagnols est permanente. Elle résulte de plusieurs facteurs concourants : la méfiance initiale envers le Portugais, la route qu'il a choisie (le pot au noir au lieu des alizés), le caractère irascible du Capitaine général (il a fait mettre aux fers le capitaine de Cartagena, grand d'Espagne, pour une simple question de protocole),

Au terme d'une traversée laborieuse, les navires finissent par atteindre les côtes brésiliennes à la fin de l'année et entreprennent l'exploration méticuleuse de la côte en progressant vers le sud. Les explorateurs ont un espoir lorsqu'ils pénètrent dans le Rio de la Plata. Comme Diaz de Solis en 1516, ils pensent avoir trouvé le fameux « passage ». Déception, c'est un fleuve. Ne découvrant pas le détroit espéré, Magellan décide de passer l'hiver austral dans la baie de San-Julian ; il y fait mouiller ses navires en mars 1520. Au retour des beaux jours, les aventuriers reprennent l'exploration des côtes et la recherche d'un passage.



Une réplique du *Victoria*, premier navire à avoir effectué le tour du monde

« Le mercredi 28 novembre 1520, nous sortîmes dudit détroit et pénétrâmes dans la mer Pacifique. » En écrivant cette phrase dans le journal du voyage de Magellan, Pigafetta a conscience d'ouvrir une nouvelle page dans l'histoire de l'humanité. Pour la première fois, en effet, des navires sont passés de l'Atlantique au Pacifique en empruntant une voie naturelle qui traverse de part en part le continent américain. Après quatorze mois de mer, Magellan a atteint son objectif.

L'explorateur a quitté l'Espagne le 20 septembre 1519, avec cinq navires : le *Trinidad*, la *Conception*, le *San Antonio*, le *Victoria* et le *Santiago*. La flottille a traversé laborieusement l'Atlantique en s'empêtrant dans le « pot au noir », puis a fini par atteindre les côtes

brésiliennes le 29 novembre. Elle a entrepris alors l'exploration méticuleuse de la côte en progressant vers le sud. Ne découvrant pas le passage espéré, Magellan a décidé de passer l'hiver austral dans la baie de San-Julian ; il y a fait mouiller ses navires en mars 1520.

L'hiver austral est riche en événements. Magellan, entre autres, doit réprimer une mutinerie, se confronter avec les « géants » locaux et faire face au naufrage d'un de ses navires. Celui-ci, le *Santiago*, parti explorer les environs, a été jeté à la côte et a sombré à 70 milles de San Julian. Quelques hommes ont dû faire une longue marche pour alerter le « capitaine général » et déclencher les secours.

Les beaux jours revenus, Magellan lève l'ancre, le 18 octobre, et reprend son exploration vers le sud. Quelques jours plus tard, il découvre l'entrée d'un bras de mer encaissé entre des montagnes couvertes de neige, et il envoie deux de ses navires en reconnaissance. Ceux-ci reviennent bientôt, porteurs d'une bonne nouvelle : il s'agit bien d'un détroit qui se prolonge vers l'ouest, sans qu'on en aperçoive l'extrémité. Les quatre navires s'engagent dans ce sinistre passage, mais l'un d'eux – le *San Antonio* – fait demi-tour et repart vers l'Espagne... avec une grande partie des provisions ! Après cette désertion, Magellan n'a plus d'autres choix que de réussir ! La navigation est lente et difficile dans le détroit mais, le 28 novembre, l'océan Pacifique s'ouvre devant lui. Le défi est relevé ; Magellan peut faire route au nord-ouest, en direction des Moluques, ainsi qu'il l'a promis au roi d'Espagne. GL



Il y a 600 ans sur la mer

LA BATAILLE NAVALE DE LA ROCHELLE

Depuis 1415 (défaite d'Azincourt), la France traversait un des plus graves épisodes de la guerre de Cent Ans. Vaincue sur terre et sur mer, elle avait laissé l'armée d'Henry V envahir la Normandie. Rouen, assiégé, était tombé en 1419. Dans cette accumulation d'échecs, une modeste victoire navale redonnait, toutefois, un peu d'espoir aux Français.

Aux environs du 30 décembre 1419 ou dans les premiers jours de 1420 (les historiens ne sont pas sûrs de la date), eut lieu en effet une bataille navale au large de La Rochelle, au cours de laquelle la flotte castillane, notre alliée, vainquit la flotte anglaise. Deux chroniqueurs seulement l'ont évoquée : le Religieux de Saint-Denis et Juvénal des Ursins, et tous deux sont restés très vagues.

Il subsiste ainsi une incertitude sur la personne qui commandait la flotte espagnole. Les deux chroniqueurs affirment qu'il s'agissait de l'ancien amiral de France, Robert de Braquemont, qui s'était retiré dans ses terres de Castille après avoir été remplacé à la tête de la marine française. Certains historiens prétendent que le commandant était Jean Enriquez, fils de l'*almirante mayor* de Castille¹. D'autres optent pour Alfons Sarrias de Corvelle, gouverneur de l'armée castillane².

La date, également, donne lieu à quelques discussions. Le Religieux de Saint-Denis parle de février. Or on conserve une lettre du dauphin Charles, datée du 24 janvier, qui accorde une gratification au messager espagnol venu lui annoncer la bonne nouvelle de la « desconfiture

¹ Martinez de ISASTI, *Compendio historical du Guipuscoa*, p. 301.

² LA RONCIERE, *Histoire de la Marine française*, tome II, p. 238.

et destrouse que ladite armée d'Espagne a naguère faite sur mer près de La Rochelle sur lesdits Anglais et autres ennemis de ce royaume, et de leur navire¹ qui a été pris et gagné par ladite armée d'Espagne. » Il résulte de cette lettre que la bataille a eu lieu, au plus tard, dans la première quinzaine de janvier.

Quant aux faits eux-mêmes, Juvénal et le Religieux sont concordants dans leurs brefs récits. Citons Juvénal : « *En ce temps, Robinet de Braquemont, amiral d'Espagne, se mit sur la mer, lequel avait d'assez grands navires garnis de vaillants gens de guerre sur la mer, en outre y était le Bâtard d'Alençon². Ils rencontrèrent les Anglais et combattirent les uns contre les autres assez âprement et longuement. Finalement, les Français et Espagnols eurent la victoire, et y moururent bien sept cents Anglais, outre plusieurs de pris, avec certains de leurs vaisseaux, qui furent amenés vers La Rochelle. Spécialement le Bâtard y fit grande occision d'Anglais. Au point que le roi d'Angleterre lui fit savoir qu'il était bien esbahi pourquoi il prenait plaisir à tuer ses gens quand il les prenait. Et il lui fit comme réponse que c'était pour venger la mort de son frère, lequel avait été tué par eux.³ »*

Dans la période dramatique que la France traversait, la victoire navale de La Rochelle apportait un réconfort. Mais elle était trop tardive et trop limitée pour enrayer la chute vertigineuse du royaume. Guy LE MOING (extrait de : *Les opérations navales de la guerre de Cent Ans*. Historic'One, 2015).



Il y a 900 ans sur la mer

LE NAUFRAGE DE LA *BLANCHE NEF*

En 1120, Henri 1^{er}, fils de Guillaume le Conquérant, régnait sur l'Angleterre et sur la Normandie. Il venait de mener une longue guerre contre le roi de France, guerre qui s'était achevée l'année précédente par la victoire anglaise de Brenneville. Les hostilités avaient attiré en Normandie une grande partie de la famille royale et de la haute noblesse anglaise. Il fallut alors songer à retourner au pays, et tous se regroupèrent à Barfleur pour prendre la mer.

À cette époque, Barfleur était l'un des ports les plus actifs du duché de Normandie. Les ducs – qui étaient également rois d'Angleterre – avaient choisi ce lieu pour leurs liaisons avec la mère-patrie. La ville était beaucoup plus importante qu'aujourd'hui : sa population atteignait, dit-on, 9 000 âmes. Selon la tradition, c'est à Barfleur qu'avait été construit le bateau personnel de Guillaume le Conquérant – la *Mora* – et c'est de Barfleur qu'il serait parti à l'assaut de l'Angleterre en 1066. Une plaque commémorative, apposée sur les rochers du port, confirme ce point d'histoire locale et précise même le nom du pilote de la *Mora* : un certain Étienne.

En ce mois de novembre 1120, Barfleur connaissait une donc animation inhabituelle. Le roi d'Angleterre y était arrivé, ainsi que des dizaines de courtisans et de chevaliers. Le petit peuple barfleuraux n'avait jamais vu tant d'élégances à la fois dans les rues de la ville. L'un des

¹ Le mot « navire » doit être compris ici au sens de « flotte », d'escadre ».

² Le frère du duc d'Alençon, lequel avait été tué à Azincourt.

³ Juvénal des URSINS, *Histoire de Charles VI*, année 1419.

mariniers du port, nommé Thomas, parvint à s'approcher du roi et à lui faire la requête suivante :

– Sire ! Mon père s'appelait Étienne, fils d'Airard. Durant toute sa vie, il a servi votre père sur les mers. C'est lui qui le transporta en Angleterre, quand il s'y rendit pour combattre Harold. Il reçut à titre de récompense l'office de pilote du roi, sa vie durant, et fut comblé d'honneurs et de biens. Plaise à vous, seigneur roi, de m'accorder le même office ; j'ai là pour votre service un vaisseau bien équipé qu'on appelle la *Blanche Nef*.

Le roi écouta attentivement le marinier, car sa demande évoquait en lui des souvenirs lointains de son père. Il se promit d'y réfléchir, et répondit simplement :

– Ta requête me plaît, mais j'ai déjà choisi le vaisseau sur lequel je traverserai la mer, et je ne veux pas changer maintenant. Par contre, je peux te confier ce que j'ai de plus cher au monde, mes fils Guillaume et Richard, ainsi qu'une partie de la noblesse de mon royaume.

Le marinier Thomas remercia le roi avec chaleur et partit rassembler ses matelots et préparer son navire. Henri I^{er}, de son côté, transmit ses instructions à ses enfants, et tout le monde se réjouit de ces nouvelles dispositions. Pour les trois enfants du roi – Guillaume, Richard et Mathilde¹ – ce voyage hors du navire royal, en compagnie de jeunes gens de leur âge, se présentait comme une fête.

La *Blanche Nef* était un beau et grand navire, pratiquement neuf. Ses futurs passagers le découvrirent avec bonheur, et le marinier Thomas leur en expliqua les mérites. La nef était propulsée par une cinquantaine de rameurs et, quand les dangers de la côte étaient passés et que le vent soufflait dans le bon sens, les marins hissaient une grande voile carrée, permettant d'atteindre des vitesses élevées.

Cela promettait une traversée passionnante et, en attendant l'heure du départ, tout le monde fit la fête. Dans l'euphorie générale, les nobles sympathisèrent avec les marins, les abreuvèrent en abondance, burent eux-mêmes beaucoup. Trois grands tonneaux de vin furent embarqués à bord de la *Blanche Nef*, et en partie consommés dans l'après-midi. Quand l'heure du départ arriva, tout le monde était un peu ivre, en particulier les marins et leur patron Thomas fils d'Étienne.

Un déplacement royal étant un événement majeur, l'évêque de Coutances, accompagné d'une nuée de prêtres, vint en personne bénir les nefes en partance et leurs illustres passagers. On vit alors certains éméchés accueillir le clergé par des quolibets, et cet irrespect inquiéta plusieurs candidats au voyage.

Quelques-uns de ceux-ci, plus clairvoyants que les autres, refusèrent d'embarquer sur la *Blanche Nef*. Parmi eux se trouvait un neveu du roi : Étienne de Blois, comte de Mortain, qui prétextait une indisposition ; il fut imité par Guillaume de Roumare, par le chambellan Rabel, par Édouard de Salisbury, par quelques chevaliers, par deux moines et par quelques autres. Cette décision leur sauva la vie

Le départ devait avoir lieu lorsque la mer serait haute, à la nuit tombée. La soirée fut donc consacrée à l'embarquement des passagers et de leurs bagages. À bord de la *Blanche Nef*, on chargea en outre des coffres précieux qui renfermaient une partie du trésor royal. Les passagers prirent place sur le navire. Ils étaient nombreux : cent quarante, disent les uns ; bien plus, affirment les autres. Il y eut tout de suite des heurts avec l'équipage, qui se montra arrogant, s'empara des sièges disponibles et oublia tous les égards dus à la noblesse.

¹ Henri I^{er} avait deux enfants légitimes : Mathilde, née en 1102, surnommée « l'impératrice » parce qu'elle était mariée à l'empereur Henri V, et Guillaume Adelin, né en 1103, époux de la fille du comte d'Anjou, héritier présomptif du trône. Il avait également de nombreux enfants illégitimes, dont deux étaient à bord de la *Blanche Nef* : Richard et une autre Mathilde.

Le navire du roi quitta le port le premier. Le temps n'était pas très beau, mais la mer praticable. Le vent, qui soufflait du sud, promettait une traversée rapide. *La Blanche Nef* largua ses amarres peu après, et les rameurs tirèrent en cadence sur les lourds avirons. Thomas, qui manœuvrait l'aviron de gouverne, scrutait la nuit pour chercher la sortie du port, mais ses yeux troublés par l'ivresse distinguaient mal les repères habituels. Un passager lança le défi stupide de rattraper la nef du roi, qui avait pris de l'avance. Thomas le prit au mot et ordonna de hisser la voile. C'était là une manœuvre prématurée et dangereuse, car le bateau se trouvait toujours près du rivage, c'est-à-dire non loin des cailloux, avec un barreur ivre qui cherchait un raccourci.

Quelques instants plus tard, l'inévitable se produisit : la *Blanche Nef* déchira son flanc sur un écueil. Il s'agissait du rocher de Quillebeuf, invisible à marée haute, mais dont tous les marins de Barfleur connaissaient l'existence. La brèche était importante et le bâtiment s'enfonçait rapidement dans les flots. Passagers et passagères hurlaient de terreur ; si fort, paraît-il, qu'on entendait leurs cris, sans en connaître la cause, à la fois sur le rivage et sur la nef royale. Thomas, subitement dégrisé, fit mettre la chaloupe à la mer. Certains y trouvèrent refuge, d'autres s'accrochaient à des espars flottants. La mer était très froide en cette fin novembre, et beaucoup mouraient à son contact, sans pouvoir lutter. Ceux qui savaient nager, et qui résistaient au froid, étaient entraînés par le courant.

Le fils aîné du roi avait trouvé place dans la chaloupe et semblait en sécurité, mais il entendit les appels de sa demi-sœur Mathilde restée sur l'épave, et voulut revenir vers elle pour la sauver. Au moment où il allait l'atteindre, de nombreux naufragés se ruèrent sur l'embarcation et la firent chavirer. Tous furent précipités dans les flots, y compris Guillaume et Mathilde. Peu après, la *Blanche Nef* elle-même, alourdie par l'eau qui l'envahissait, fut engloutie dans la mer.

Il ne resta bientôt plus que deux hommes à la surface de la mer : un boucher de Rouen nommé Bérold ou Guérout et un jeune noble prénommé Godefroi. Ces deux survivants, accrochés à une vergue, luttèrent contre le froid qui engourdisait leurs membres. Ils aperçurent, un instant, la pilote Thomas qui nageait dans les environs et qui leur demanda des nouvelles du fils du roi. « Il est mort », répondirent les deux hommes, et Thomas, à ces mots, renonça à survivre.

Bérold et Godefroi restèrent seuls dans la nuit glaciale. Ils avaient beau s'encourager mutuellement, le froid et la fatigue les gagnaient peu à peu. Puis Godefroi, épuisé, lâcha prise et coula. Bérold avait une résistance exceptionnelle ; il tint jusqu'au lever du jour et fut aperçu par une barque de pêcheurs qui le recueillit. Ce fut le seul survivant du naufrage. C'est par le récit de ce pauvre homme que les détails du naufrage furent connus, en particulier le destin tragique de Guillaume et de Mathilde.

La nef royale arriva à Portsmouth sans encombre, et nul ne s'inquiéta d'abord du retard de la *Blanche Nef*. On pensa, au début, qu'elle avait pu avoir une avarie et qu'elle avait fait escale dans un port. L'angoisse prit naissance dans la journée, et la rumeur d'un naufrage se répandit parmi les courtisans anglais. Au fil des heures, la rumeur confuse du matin devenait une triste réalité. Personne n'osait aller annoncer la nouvelle au roi, qui avait à bord trois de ses enfants et de nombreux proches.

Il fallut bien pourtant le faire. Un jeune enfant fut chargé de cette mission, il se jeta aux genoux du monarque et, d'une voix tremblante, il lui annonça la vérité. Le choc fut si grand pour Henri I^{er}, qu'il tomba sans connaissance et qu'on dut le porter sur son lit. Son chagrin fut si grand qu'il mit beaucoup de temps à le surmonter ; on dit qu'à partir de ce jour, on ne le vit plus jamais sourire.



Un jeune enfant annonce au roi la triste nouvelle

Combien de victimes avait fait le naufrage ? Entre deux et trois cents, selon les sources. Les moins pessimistes parlent de cent quarante passagers et d'une cinquantaine de marins. Au nombre des victimes, trois enfants royaux dont l'héritier présomptif du trône, ainsi qu'un essaim de courtisans, jeunes pour la plupart, qui constituaient la fine fleur de l'aristocratie anglaise. Il y avait aussi, à bord de la *Blanche Nef*, un fabuleux trésor. Il fut récupéré dès le lendemain du naufrage, lorsque la marée autorisa l'accès à l'épave.

La mort du prince héritier Guillaume Adelin posait de graves problèmes à Henri I^{er}. La couronne revenait désormais à une autre de ses filles, l'impératrice Mathilde, mais le roi savait que plusieurs petits-fils du Conquérant n'allaient pas manquer de tenter leur chance. La première chose qu'il fit donc fut de se remarier, dans l'espoir d'engendrer un garçon. Sans résultat.

Lorsqu'il mourut le 1^{er} décembre 1135, tout ce qu'il avait soigneusement préparé pour sa succession s'avéra inutile, car Mathilde fut victime d'un coup de théâtre inattendu : son cousin Étienne ou Stephen, celui qui avait échappé au naufrage de la *Blanche Nef* en prétextant une indisposition, s'empara de la couronne le premier ! Étienne I^{er} régna pendant dix-neuf ans, et

cette période fut assez néfaste pour l'Angleterre. Puis le fils de Mathilde, Henri II Plantagenêt, monta sur le trône, et avec lui commença une nouvelle phase de l'histoire d'Angleterre. Une nouvelle phase de l'histoire de France, également, car son mariage avec Aliénor d'Aquitaine fut à l'origine d'une querelle qui opposa les deux pays pendant le reste du Moyen Âge.

Les chroniqueurs expliquent le naufrage de la *Blanche Nef* par l'ivresse de l'équipage. Une universitaire américaine du nom de Victoria Chandler, qui enseignait au *Georgia College* à la fin du xx^e siècle, avait un avis différent : selon elle quelqu'un avait délibérément conduit la nef sur les rochers. Pour étayer son interprétation, elle avait cherché à qui le crime pouvait rapporter.

Étienne de Blois était un suspect évident, ayant quitté la nef juste avant l'appareillage. Il possédait en outre un mobile : si Guillaume Adelin mourait, il avait peut-être ses chances d'accéder au trône. Il en détenait la légitimité car il était descendant du Conquérant, et il était alors bien apprécié du roi Henri. Ce fut lui, d'ailleurs, qui prit la couronne en 1135 à la mort de ce dernier. Ce n'est pas Étienne de Blois, toutefois, que Victoria Chandler considérait comme le suspect N°1 dans le naufrage de la *Blanche Nef*.

Selon elle, un autre homme avait un intérêt encore plus grand dans la destruction de la nef. Il s'appelait Ranulf Meschin et était le neveu du comte Richard de Chester, l'un des nobles les plus puissants du royaume anglo-normand. Or Richard se trouvait à bord de la *Blanche Nef*, ainsi que sa famille. Si tous disparaissaient, Ranulf empochait l'héritage, le comté de Chester ! Il se garda bien d'embarquer sur le même bateau mais préféra celui du roi. Ranulf avait besoin d'un complice à terre et d'un autre à bord pour faire boire les marins. Selon Mme Chandler, il choisit à terre un certain Guillaume de Roumare (l'un de ceux qui refusèrent d'embarquer au dernier moment). Il s'agissait – comme par hasard – du beau-fils de Ranulf ! Le complice à bord aurait été un certain Guillaume de Pirou, que le chroniqueur Orderic Vitalis met sur la liste des victimes, mais qui aurait survécu ; l'explication de Victoria Chandler est, sur ce point, beaucoup moins convaincante.

Que faut-il penser de tout cela ? La « théorie du complot » est toujours séduisante, mais il faut s'en méfier : les drames ont souvent une explication plus simple ! Guy LE MOING (d'après un livret publié en 2014 par la revue *La Gazette des Pontons*).

Bonne année 2020 à tous !