

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 19

Janvier 2020

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - LES FEMMES ET LES ENFANTS D'ABORD ! – D'où vient cette tradition ? Est-elle appliquée ?..... 1
 - LA « GUERRE DE LA PATISSERIE » – Une expédition française au Mexique (1838-1839).....11
 - 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.....26
-
-

BONJOUR

En ce début d'année, je dois à *Sillages* deux satisfactions personnelles.

La première est d'avoir été nommé chevalier de l'ordre du Mérite maritime, à dater du 1^{er} janvier 2020. C'est *Sillages*, en effet, qui a attiré l'attention des responsables de cette fédération, qui leur a fait connaître mes travaux historiques, et qui a été le déclencheur du processus de nomination. J'en suis très fier et j'adresse un grand merci à Daniel Marié, président de la section « Bretagne sud – Vendée » de la FNMM.

Deuxième sujet de satisfaction : *Sillages* commence l'année 2020 par un témoignage d'intérêt auquel je suis très sensible : il est désormais disponible (à la lecture et au téléchargement) sur le site de la revue *Le Chasse-marée*. Je suis très flatté qu'une publication aussi prestigieuse que *Le Chasse-marée* ait accordé à mon modeste « courrier » cette marque de sympathie. J'en remercie vivement son rédacteur en chef, Gwendal Jaffry, et son responsable de site, Alexis Gouge. À moi de rester à la hauteur de leur confiance ! Pour accéder à *Sillages* sur le site du *Chasse-marée*, procéder comme suit :

www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

« Les femmes et les enfants d'abord ! »

D'OÙ VIENT CETTE TRADITION ? EST-ELLE APPLIQUÉE ?

Le 15 avril 1912, sur la passerelle du *Titanic*, retentissait l'ordre d'évacuation demeuré célèbre :

Les femmes et les enfants d'abord !

La sonorité tragique de cette phrase a l'allure d'une règle ancestrale, traduisant, depuis la nuit des temps, l'esprit chevaleresque des marins. La réalité a beaucoup moins de panache :

l'origine de cette directive n'est pas antérieure au milieu du XIX^e siècle, et elle n'a été appliquée que très rarement ! C'est le naufrage du transport de troupes britannique HMS *Birkenhead*, en 1852, qui aurait été à l'origine de la tradition d'évacuer « les femmes et les enfants d'abord ». Nous allons d'abord raconter l'histoire de ce naufrage, puis, dans un deuxième temps, nous nous interrogerons sur la réalité de cette pratique.

Le naufrage du HMS *Birkenhead*

Le HMS *Birkenhead* était un des premiers bâtiments de la Royal Navy construit avec une coque en fer et une propulsion à la vapeur. Il avait été conçu comme une frégate, mais avait été transformé en transport de troupes avant sa mise en service. C'était un navire à aubes. Il mesurait 64 mètres de longueur et déplaçait 2 000 tonnes à pleine charge. Il avait été lancé en 1845, et son équipage était de 130 hommes.

Au milieu du XIX^e siècle, l'Angleterre devait faire face à des troubles coloniaux en Afrique du Sud (« Guerres du Kaffir »). Elle avait donc besoin d'y envoyer des troupes. En janvier 1852, le *Birkenhead* appareilla de Portsmouth à destination de l'Afrique du Sud. À bord se trouvaient plus de 600 personnes.

Le *Birkenhead* appareilla le 17 janvier, traversa le golfe de Gascogne par gros temps, fit escale à Madère, à Sierra Leone puis à Sainte-Hélène, pour se ravitailler en charbon et en vivres. Il rencontra à nouveau du gros temps, mais atteignit Simon's Bay, sur la côte africaine, le 23 février.

La destination finale du navire n'était pas Simon's Bay, mais Algoa Bay, où se trouve Port Elisabeth. Plusieurs personnes furent débarquées à Simon's Bay, en particulier des malades, des femmes et des enfants. En revanche, plusieurs passagers nouveaux furent embarqués, ainsi que 350 tonnes de charbon, des vivres et des chevaux destinés aux officiers. Finalement, il y avait à bord, lors de la dernière étape, environ 630 personnes, dont une vingtaine de femmes et d'enfants.

Le *Birkenhead* appareilla le 25 février, en fin d'après-midi, pour Algoa Bay. Le navire se déplaçait à 8 nœuds sur une mer calme. Le moral des soldats était au beau fixe, en raison de la fin prochaine du voyage.

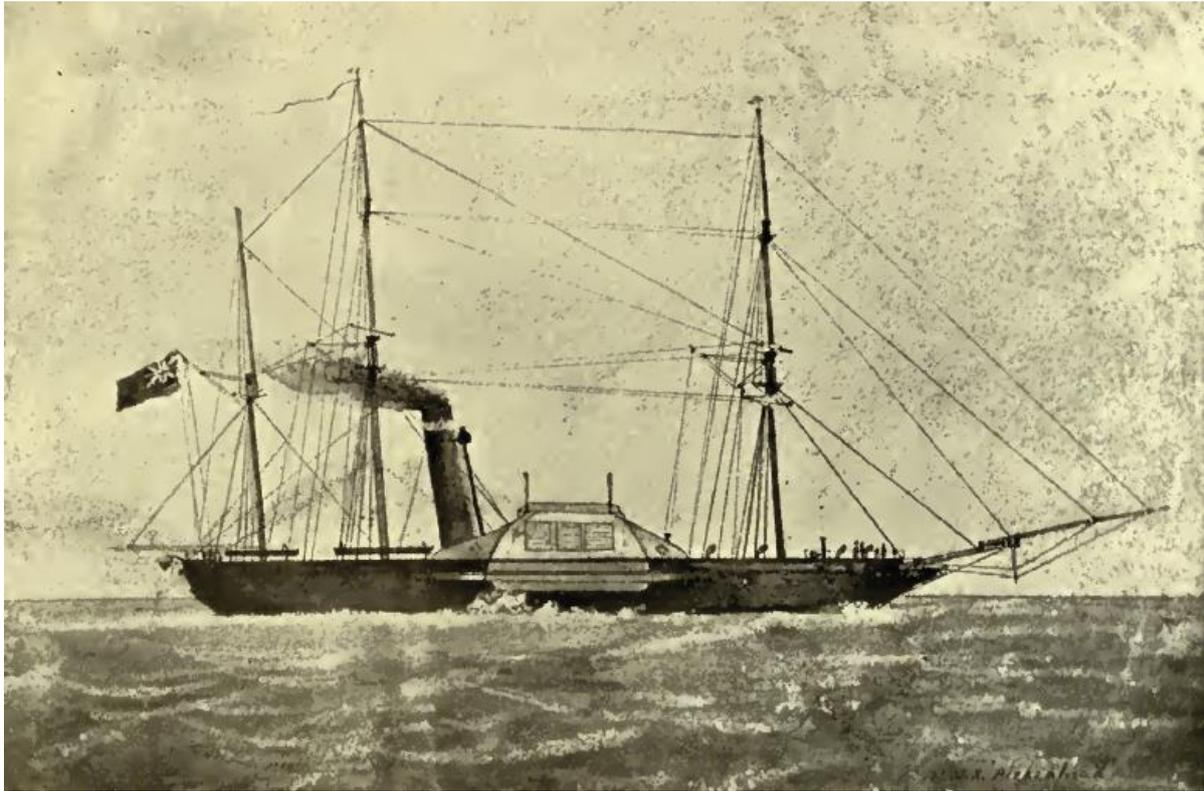
À minuit, tout le monde était couché, sauf les hommes de service : l'officier de quart, l'homme de barre, deux veilleurs aux bossoirs. En raison de la proximité de la terre et de la dangerosité des parages, un homme sondait en permanence.

Un peu avant deux heures, les sondages révélèrent une remontée du fond. A deux heures moins dix, ils indiquaient 12 brasses. C'était peu, mais l'officier de quart ne modifia pas sa route ; il se contenta de demander un nouveau sondage.

Le matelot n'eut pas le temps d'exécuter cet ordre. Le *Birkenhead* heurta, quelques instants plus tard, un rocher à fleur d'eau. Il s'agissait du récif de Danger Point, à quelque 50 milles du mouillage qu'il avait quitté huit heures plus tôt. Immédiatement l'eau envahit les fonds du navire, avec une telle violence que la plupart des hommes de troupe qui couchaient dans la partie inférieure de la coque furent noyés dans leurs hamacs. Le reste des hommes et tous les officiers se précipitèrent sur le pont. Il était 2 heures du matin.

Le commandant Salmond prit les choses en mains immédiatement. Il fit arrêter la machine, mouiller une petite ancre de bossoir et préparer les embarcations. L'équipage envoya des fusées de détresse, mais il n'existait aucune aide possible à proximité. Pendant ce temps, le lieutenant-colonel Seton, du 74^{ème} Highlanders, qui commandait les troupes à bord, réunit ses

officiers. Il leur demanda de veiller à ce que les ordres du commandant soient exécutés avec discipline par les soldats.



HMS *Birkenhead*

Certains militaires furent affectés au pompage des cales ; les autres se réunirent à l'arrière, sans confusion ni murmure, avec une parfaite discipline. Les femmes et les enfants, relativement affolés, furent également rassemblés à l'arrière.

La perte du *Birkenhead* était inévitable, mais le mauvais état du matériel ne permit de mettre à l'eau que trois embarcations relativement petites, ce qui était largement insuffisant pour sauver tous les occupants du navire. Trente-cinq hommes embarquèrent dans la première. Les femmes et les enfants, qui étaient affolés, prirent place dans la deuxième. La troisième partit avec seulement huit hommes à bord.

Avant que les embarcations ne se soient écartées du bord, le capitaine Salmond cria : « Que ceux qui savent nager se jettent à l'eau et se dirigent vers les canots! » Les soldats s'apprêtèrent à plonger, mais un de leurs officiers les arrêta : « Non ! Ne faites pas ce que vous dit le capitaine ! Attendez que le canot des femmes se soit éloigné, sinon vous allez le submerger ».

Et les soldats attendirent... Et les femmes furent sauvées... Et des versions souvent embellies de cet épisode se répandirent peu après. Le naufrage du *Birkenhead* devint le symbole de la discipline militaire, et du dévouement des hommes se sacrifiant pour la survie des femmes.



L'évacuation du *Birkenhead*

Les femmes sont-elles réellement prioritaires lors d'un naufrage¹ ?

Intéressons-nous maintenant à cette prétendue *Loi non écrite de la mer*. « Prétendue » car, en fait, elle a rarement été appliquée avec succès. Si l'on excepte le *Birkenhead*, sa principale – et pratiquement seule – application connue est l'évacuation du *Titanic*.

Origine – Avant le XIX^e siècle, les femmes voyageaient rarement par mer. Rien de spécial n'était prévu pour elles, ni en termes d'équipements de sauvetage, ni en termes de priorité d'évacuation. On considérait alors que Dieu seul décidait de ceux qui devaient périr et de ceux qui devaient survivre. Avec le XIX^e siècle et l'apparition des premières lignes régulières de paquebots, on commença à se préoccuper du sort des femmes et des enfants. Ces deux catégories de passagers étaient considérées comme trop faibles et trop émotives pour bénéficier des mêmes chances que les hommes. Tout au plus prévoyait-on quelques équipements spéciaux.

Ces mesures n'étaient pas dépourvues d'intérêt à l'époque. La femme du XIX^e siècle ou, plus exactement, la femme d'avant la 1^{ère} Guerre mondiale, était bien désavantagée par rapport à celle d'aujourd'hui, à bord d'un navire en perdition :

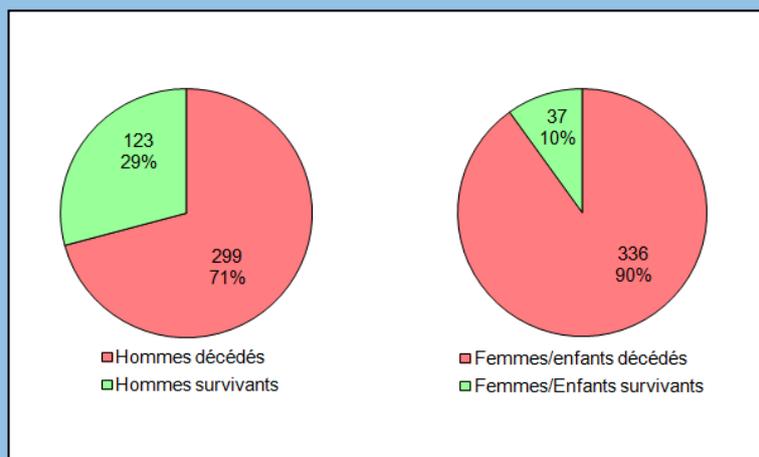
- elle avait l'habitude d'être « protégée » par les hommes,
- elle n'avait généralement reçu aucune éducation sportive,
- elle savait rarement nager,
- elle était vêtue d'une manière tout à fait inappropriée à une telle situation (corsets, superposition de jupons, amples robes...)

Par ailleurs, le gros problème des navires à passagers du XIX^e siècle était leur nombre insuffisant d'embarcations de sauvetage. Cette carence imposait de définir des priorités.

Le naufrage du *Norge* (1904) – Le *Norge* était un paquebot danois, qui assurait la ligne de l'Atlantique Nord, entre les pays scandinaves et les États-Unis. Il quitta Copenhague le 22 juin 1904 avec 400 personnes, principalement des émigrés, fit deux escales en Norvège où il embarqua 300 personnes de plus, et prit la mer à destination de New-York. Passée la région difficile du nord de l'Écosse, la route était normalement sans danger... sauf le rocher de Rockall, un rocher isolé, mais parfaitement connu, émergeant au milieu de l'océan. Par un concours de circonstances extraordinaire, le *Norge* vint s'éventrer sur les hauts-fonds de Rockall et sombra. Il n'y avait pas assez de canots de sauvetage à bord ; l'eau était glacée ; l'évacuation se déroula dans une panique monstre. Le capitaine avait ordonné « Les femmes et les enfants d'abord ! », mais personne ne fit respecter cette consigne. Le bilan fut très lourd, en particulier pour les femmes.

¹ Ce paragraphe s'appuie sur une intéressante étude émanant de l'université suédoise d'Uppsala. Son titre français est : « *Chacun pour soi - Sexes, normes et survie lors des catastrophes maritimes* ». Elle date d'avril 2012. Elle est intégralement disponible sur internet. Ses auteurs ont analysé 18 grandes catastrophes maritimes des XIX^e et XX^e siècles, et ont étudié les taux de survie par sexe, par situation (équipage/passagers), par classe, par âge.

Naufrage du *NORGE*



Le problème des embarcations de sauvetage

Les canots de sauvetage du *Norge* ne permettaient d'accueillir que la moitié, tout au plus, des personnes présentes à bord. Le navire n'était pas pour autant en infraction.

Jusqu'aux dernières années du XIX^e siècle, aucune règle ne concernait le nombre d'embarcations de sauvetage. Les organismes de réglementation, comme le *Board of Trade* en Angleterre, s'avouaient incapables de légiférer dans ce domaine.

La première réglementation britannique date de 1894. C'est elle qui était applicable lors de la mise en service du *Titanic*. Elle était assez absurde et indexait les moyens de sauvetage à la taille du navire plutôt qu'au nombre de personnes transportées. Elle disait : LES NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE SUPERIEURE A 10 000 TONNEAUX SERONT EQUIPES D'AU MOINS 16 CANOTS (SOIT AU MOINS 962 PLACES). Le *Titanic* était donc parfaitement en règle avec une capacité de 1 178 places dans les chaloupes (pour trois fois plus de personnes à bord, à pleine charge).

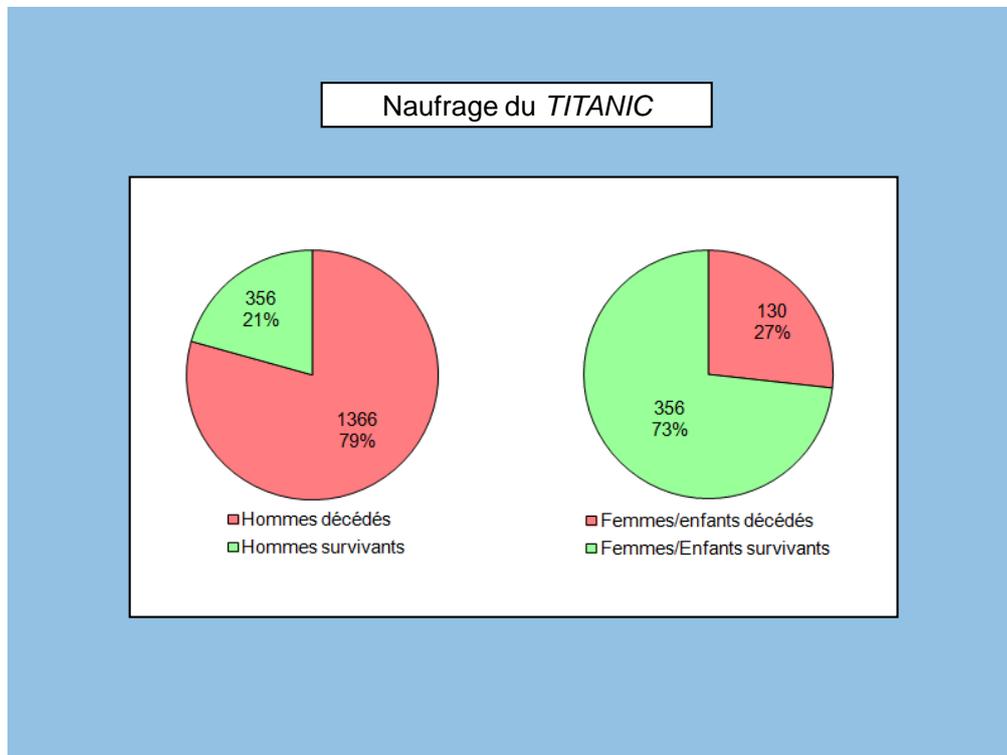
Le naufrage du *Titanic* (1912) – Le *Titanic* était mieux équipé que ne le prévoyait la réglementation. Il possédait 14 canots de 65 places, 2 de 40 places et 4 embarcations pliables de 47 places chacune. Il y avait la place de mettre beaucoup plus d'embarcations, mais l'armateur avait décidé de s'en tenir à 20 « pour ne pas gêner l'esthétique du paquebot ».

Puisque nous parlons du *Titanic*, examinons de plus près les conditions de son évacuation durant la nuit du 15 avril 1912. Passons rapidement sur les circonstances du naufrage : 23 h 40, choc avec l'iceberg ; 0 h 00, SOS et préparation des embarcations ; 1 h 45, l'évacuation est terminée, l'avant s'enfonce ; 2 h 15, le navire s'engloutit par l'avant.

A minuit et demie, le commandant Smith donne l'ordre d'embarquer les femmes et les enfants dans les canots. Deux officiers sont chargés de cet embarquement : à tribord, le lieutenant Murdoch, à bâbord, le lieutenant Lightoller. Les deux hommes interprètent différemment l'ordre du commandant. Murdoch comprend : LES FEMMES ET LES ENFANTS

D'ABORD. Lightoller comprend : LES FEMMES ET LES ENFANTS SEULEMENT. Murdoch est plus tolérant et se fixe comme objectif de remplir les canots. Lightoller applique la règle à la lettre, quitte à laisser partir des canots à moitié vides. Les deux officiers sont armés. Des coups de feu d'intimidation sont tirés à bâbord pour dissuader les hommes de sauter dans les embarcations¹.

Résultat : 73% des femmes et des enfants ont été sauvés, 20 % des hommes, seulement, on été sauvés.



La règle *LES FEMMES ET LES ENFANTS D'ABORD* a relativement bien fonctionné, et ceci pour deux raisons principales :

- La relative lenteur du naufrage (le *Titanic* est resté à flot 2 h 30 avant de couler).
- La menace des armes lorsque certains hommes ont tenté de s'imposer.

En revanche, cette fermeté des officiers (surtout de Lightoller) a donné lieu à des déchirements dramatiques sur le plan humain, et à des absurdités comme le départ de canots à moitié vides.

Trois autres remarques méritent d'être faites, pour finir :

1°) Eu égard à la capacité des embarcations, le *Titanic* a eu une chance dans son malheur : il s'est enfoncé sans prendre de gîte, ce qui a permis de mettre à la mer la totalité des embarcations. En cas de forte gîte, en effet, il est fréquent que 50% des embarcations soient inutilisables.

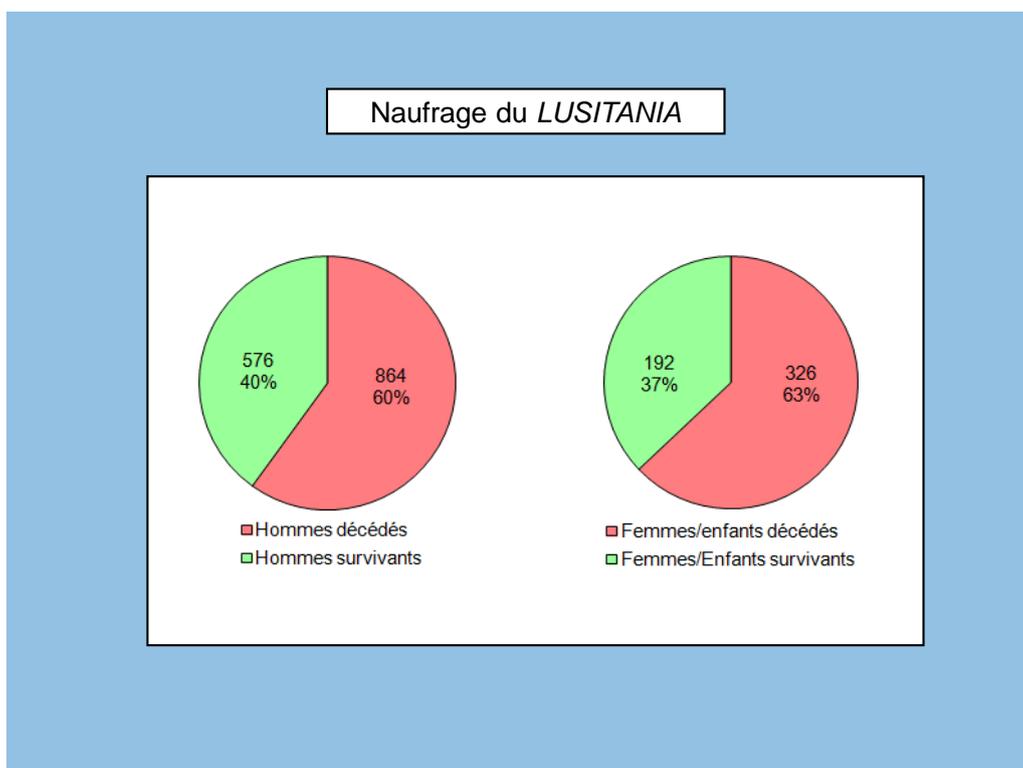
2°) Le taux de survie élevé des femmes et des enfants, à bord du *Titanic*, est exceptionnel. Il est dû à l'autorité des officiers dirigeant l'évacuation. Dans la majorité des cas, les choses ne se passent pas ainsi.

¹ Attention ! Ne pas se fier au film de Calderon sur ce point : il comporte des confusions graves sur la personnalité des deux lieutenants.

3°) Y a-t-il eu « discrimination sociale » délibérée, au moment de l'évacuation du *Titanic* ? Les chiffres auraient tendance à le faire croire : 37% de morts en 1^{ère} classe ; 58% de morts en 2^{ème} classe ; 75% de morts en 3^{ème} classe. En fait, la Justice n'a retenu aucune charge contre la compagnie dans ce domaine. Les enquêteurs ont attribué les lourdes pertes de la 3^{ème} classe aux causes suivantes :

- La configuration du navire pénalisait les passagers de 3^{ème} classe (chemin à parcourir vers le pont des embarcations).
- La barrière des langues a défavorisé les émigrants d'Italie et des pays de l'Est.
- D'une manière générale, les passagers de 3^{ème} classe ont été plus livrés à eux-mêmes. Il y a eu un problème entre Lightoller et un groupe d'Italiens qui voulaient prendre les canots d'assaut ; le problème venait de leur comportement et non de leur classe.
- De nombreux étrangers n'ont pas accepté la règle des « femmes et des enfants d'abord », contraire à leur culture ; ils ont préféré rester groupés et prier en attendant la mort.

Le naufrage du *Lusitania* (1915) – Le *Lusitania* était un paquebot britannique de la Cunard Line ; c'était un grand navire moderne de 30 000 tonnes, titulaire du Ruban Bleu. Il avait quitté New York le 1^{er} mai 1915, avec 1959 personnes à bord, dont de nombreux civils Américains. Il fut torpillé par un sous-marin allemand, le 7 mai, à proximité des côtes d'Irlande, et coula en 20 minutes. Il était équipé de suffisamment d'embarcations, mais ne put pas les utiliser toutes, en raison de la gêne et de la précipitation des événements. Bilan : près de 1 200 morts, se répartissant de la manière suivante :



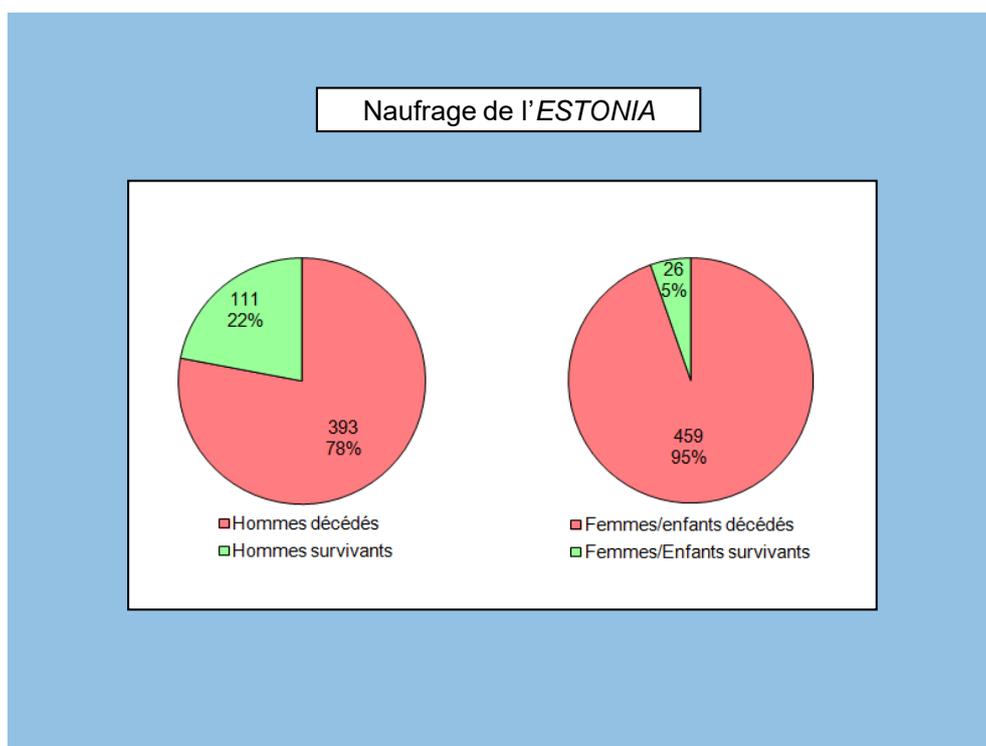
On constate, sur ce graphique, que le taux de survie des femmes est : meilleur que sur le *Norge* (il n'y a pas eu de panique ni de violence), mais moins bon que sur le *Titanic* (l'ordre « femmes et enfants d'abord » a été donné, mais pas imposé de manière autoritaire).

Un dernier exemple, le naufrage de l'*Estonia* (1994) – L'*Estonia* était un grand ferry, qui assurait la liaison entre l'Estonie et la Suède. Il était équipé d'une porte de chargement à l'avant, permettant l'embarquement et le débarquement des véhicules.

Le 27 septembre 1994, il effectuait la traversée Tallin-Stockholm dans des conditions météo très sévères. Un millier de personnes se trouvaient à bord. Vers 1 h du matin, la force des vagues entraîna un déplacement de la porte d'étrave, et l'eau pénétra en force dans le parking à voitures et dans les fonds du ferry.

Contrairement aux passagers du *Titanic*, ceux de l'*Estonia* furent abandonnés à eux-mêmes. Ils s'efforcèrent de gagner le pont des embarcations dans le désordre le plus complet et la panique généralisée. Certains restèrent prisonniers du navire, d'autres parvinrent à atteindre le pont extérieur, mais la gîte et le vent en précipitèrent beaucoup dans l'eau glacée. La plupart avaient été surpris dans leur sommeil et n'avaient pas eu le temps de s'habiller ; ils se trouvaient en sous-vêtements.

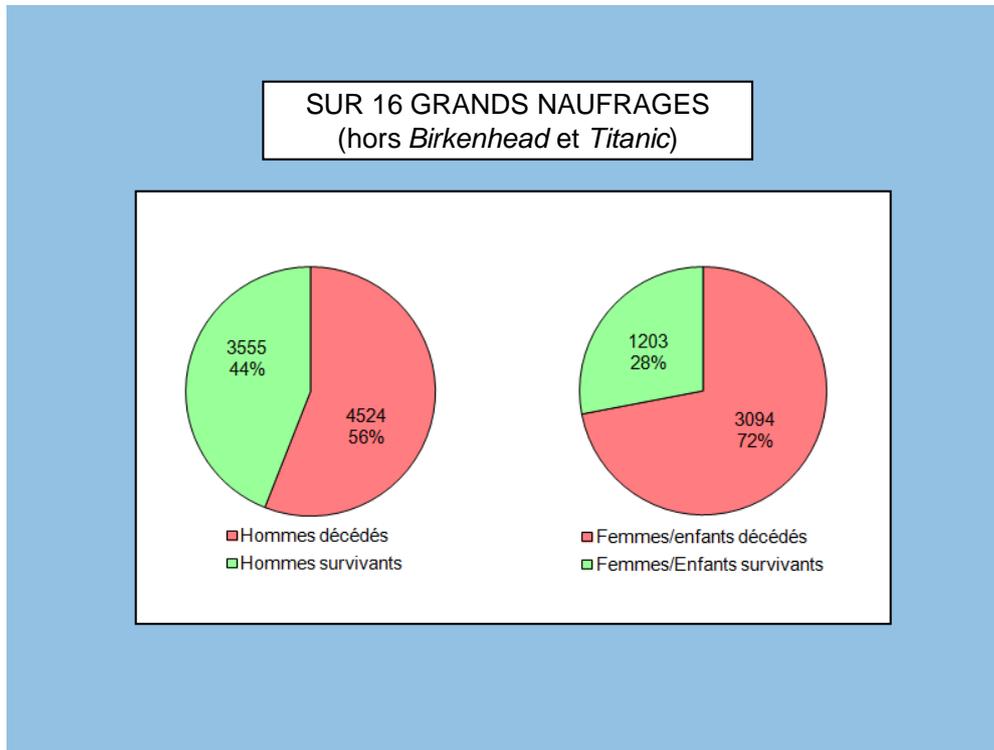
Les embarcations de sauvetage étaient en nombre suffisant pour accueillir 1 575 personnes. Mais, sur les 10 canots, 3 seulement purent être mis à l'eau, en raison de la gîte et du vent. L'équipage lança des radeaux gonflables où quelques passagers réussirent à monter. Il va sans dire que, dans cette panique, aucune priorité ne fut donnée aux femmes ni aux enfants. L'*Estonia* coula à 1 h 50, c'est-à-dire moins d'une heure après le déplacement de la porte. Les parages étant fréquentés, les secours furent rapidement sur les lieux. Ils cherchèrent les survivants pendant tout le reste de la nuit..., mais ils n'en trouvèrent que 137. Le bilan fut donc de 852 victimes, se répartissant de la manière suivante.



Près de 95% des femmes ont trouvé la mort dans ce sinistre, contre 78% des hommes. Ce bilan est proche de celui du *Norge* ; il montre que, dans la panique, l'espérance de survie des femmes est réduite par rapport à celle des hommes.

Conclusions

1- En cas de catastrophes maritimes, l'espérance de survie des femmes (et *a fortiori* des enfants) est plus réduite que celle des hommes.



2- Ceci est encore plus vrai dans la précipitation et la panique.

3- La prétendue règle *des femmes et des enfants d'abord* a été rarement appliquée. L'évacuation du *Titanic* est une exception.

4- La galanterie des hommes n'est pas spontanée en cas de danger. Les rares fois où la règle *des femmes et des enfants d'abord* a fonctionné, c'est sous la contrainte d'une autorité extérieure (*Birkenhead*, *Titanic*).

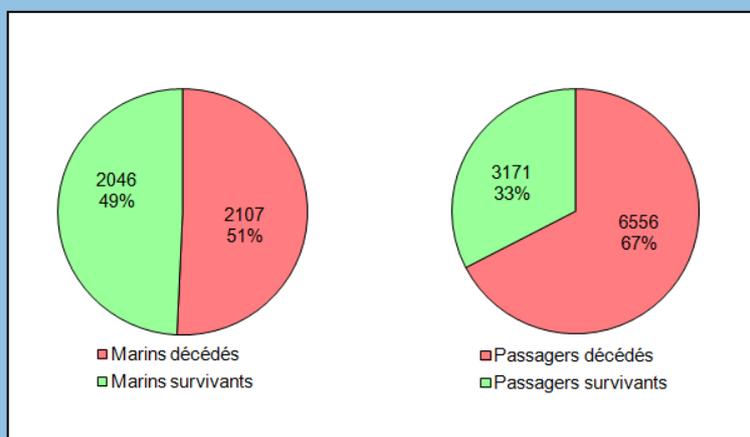
5- Cette règle est tombée en désuétude aujourd'hui, compte tenu des évolutions de la condition féminine et de la réglementation maritime.

6- Les Anglais, qui ont inventé la formule, ne sont pas plus chevaleresques que les autres. C'est sur leurs bateaux que l'espérance de survie des femmes est la moins bonne.

7- L'étude suédoise remet en cause beaucoup d'autres idées reçues, par exemple sur le dévouement des équipages. Le schéma ci-dessous montre, par exemple, que l'espérance de survie est meilleure chez les membres de l'équipage que chez les passagers.

8- La nature humaine est telle, et l'instinct de survie est si fort, que la règle la plus constante est le « chacun pour soi ».

SUR 18 GRANDS NAUFRAGES COMPARAISON EQUIPAGES/PASSAGERS



Guy LE MOING (Conférence donnée au Service Historique de la Défense de Brest, le 7 juin 2012).



La « guerre de la pâtisserie » UNE EXPÉDITION FRANÇAISE AU MEXIQUE (1838-1839)

Durant les premières années de la République mexicaine, l'anarchie régnait dans ce pays. Les ressortissants étrangers étaient les premières victimes de ce désordre et ne pouvaient prétendre à aucun dédommagement de la part du gouvernement en place. Certains demandèrent l'aide de leur propre pays ; ce fut le cas, par exemple, d'industriels français lésés par les pillards. La France de Louis-Philippe écouta leur requête et, à défaut d'arriver à un règlement amiable des litiges, envoya une escadre à Vera Cruz, afin d'obtenir satisfaction par la force.

Le 10 mars 1838, une petite escadre française entra dans le port de Vera Cruz afin d'intimider le gouvernement mexicain qui refusait de dédommager des ressortissants lésés par l'anarchie ambiante. Un an plus tard, le 9 mars 1839, le Mexique signait un traité de paix donnant entière satisfaction à la France. Entre ces deux dates se déroula une épreuve de force dont l'histoire, peu connue, ne manque pas d'intérêt.

1 – Le contexte

Entre 1828 et 1838, la France ne cessa de réclamer au Mexique des indemnités pour les dommages subis par ses ressortissants, du fait des troubles intérieurs qui agitaient le pays. Six mille Français environ vivaient au Mexique à cette époque, et enduraient des exactions. Les mauvais traitements rapportés officiellement par les représentants de la France étaient graves et variés : « assassinats, pillages, arrestations arbitraires, saisies de cargaisons, entraves à la navigation, séquestres mis sur les biens français, fermetures de magasins, mesures restrictives contre le commerce, interdictions diverses, perceptions par la violence d'emprunts forcés, dénis de justice, décisions et jugements illégaux des autorités administratives, militaires ou judiciaires »¹.

Pendant près de dix ans, le gouvernement français présenta des réclamations de plus en plus nombreuses et de plus en plus pressantes. Diplomates et marins multiplièrent les tentatives d'accords commerciaux, les demandes amiables d'indemnisation et les menaces d'interventions armées. Dès 1829, la division du capitaine de vaisseau Lecoupé avait jeté l'ancre devant Vera Cruz et tenté d'intimider le gouvernement en place. Sa présence n'avait eu aucun effet, si ce n'est d'exacerber l'animosité anti-française des autorités et des populations mexicaines.

En 1832, avait eu lieu le pillage de la boutique du Français Remontel, pâtissier-restaurateur à Tacubaya, près de Mexico. Des officiers de Santa Anna, ivres et brutaux, avaient enfermé le commerçant et ses employés, saccagé son établissement, sa marchandise, ses gâteaux ; ils lui avaient dérobé sa recette, son vin, son matériel et une partie de son argenterie. Le baron Gros, représentant de la France à Mexico, réclama 800 piastres d'indemnisation pour Remontel, mais les journaux mexicains grossirent démesurément cette requête et parlèrent d'une demande d'indemnisation de 30 000 piastres pour quelques gâteaux. Cette exagération n'avait d'autre but que de ridiculiser les prétentions de la France. Elle a donné naissance au surnom de « guerre de la pâtisserie » (*pastry war*), que certains ont donné à la crise franco-mexicaine de 1838-1839.

L'incident Remontel n'était pourtant qu'un fait-divers mineur parmi des centaines d'autres qui s'accumulaient au fil du temps. La patience des autorités françaises prit fin en 1837 : le gouvernement de Louis-Philippe décida alors d'en finir.

2 – La préparation de l'intervention française

Dès la fin de l'année 1837, Louis-Philippe déclencha une intervention militaire au Mexique, afin d'obtenir réparation des dommages causés aux ressortissants français. Cette première opération fut confiée au capitaine de vaisseau Bazoche ; elle n'eut aucun résultat. Une seconde intervention fut organisée l'année suivante sous la responsabilité du contre-amiral Baudin.

2-1 – La mission ratée du capitaine de vaisseau Bazoche

Le capitaine de vaisseau Bazoche commandait la frégate *Herminie*, basée à La Havane. Il avait la responsabilité des forces navales françaises stationnées dans le golfe du Mexique, une bien modeste escadre en réalité. C'était un homme intelligent et cultivé, mais un officier manquant d'assurance et de pugnacité.

(¹) PENOT : *Les relations entre la France et le Mexique, de 1808 à 1840*. Voir bibliographie *in fine*.

Le 15 novembre 1837, il fut nommé commandant de la Division Navale du Mexique, qui venait d'être créée pour intimider le gouvernement mexicain. Avec ce commandement, il reçut du ministre Rosamel les instructions suivantes : 1°- Amener la République mexicaine à reconnaître ses torts envers la France. 2°- Obtenir réparation des dommages causés à nos ressortissants. 3°- En cas de refus, organiser le blocus des ports mexicains. 4°- S'il le fallait, « recourir à des actes plus énergiques qu'un blocus peut-être illusoire ». Pour illustrer cette dernière phrase, le ministre suggérait (sans rien imposer) l'attaque et l'occupation de Vera Cruz et de la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa, ou même la mainmise « sur toute autre place dont la prise paraîtrait offrir plus de chance de succès »¹.

Pour atteindre cet objectif, Bazoche devait s'entendre avec le baron Deffaudis, ministre plénipotentiaire français au Mexique. Il disposait des moyens militaires suivants : deux frégates de 60 canons (*l'Herminie* et *l'Iphigénie*, cette dernière devant le rejoindre depuis les Antilles), deux bricks de 20 canons et trois bricks de 10 canons. Le capitaine de vaisseau Bazoche, qui connaissait bien la région, n'ignorait pas les difficultés qui l'attendaient : un ennemi déterminé, doté d'un sentiment national très fort ; un environnement géographique inhospitalier et dangereux ; des conditions sanitaires inquiétantes (fièvre jaune à l'état endémique, risque de scorbut).

Muni des instructions de son ministre, le capitaine de vaisseau Bazoche aurait dû réagir avec promptitude. Il ne fit, au contraire, que perdre du temps. Au lieu de cingler vers Vera Cruz, il décida d'attendre l'arrivée de *l'Iphigénie*, que le ministre lui avait promis (sans indiquer de délai). Il se contenta donc, en attendant ce renfort, de prendre un contact éloigné avec le baron Deffaudis. Il apprit ainsi que l'ambassadeur avait dû quitter Mexico, qu'il s'était installé sur un bateau au large de Vera Cruz, et qu'il ne pouvait plus rien faire sans la présence de la force navale.

Cette situation nouvelle détermina Bazoche à lever l'ancre, le 25 février 1838. Il arriva à Vera Cruz le 10 mars et constata que l'ennemi avait eu le temps de s'organiser et de renforcer la défense de Saint-Jean d'Ulloa. D'accord avec le baron, il adressa un ultimatum aux Mexicains, le 26 mars, et devant le refus du gouvernement d'accepter les exigences françaises, établit le blocus des ports et des côtes du Mexique, le 16 avril. Il apparut très vite à Bazoche et à Deffaudis que ce blocus allait être inefficace et difficile à tenir. Il avait peu d'effet sur l'économie du Mexique ; il indisposait les pays neutres à l'égard de la France ; il risquait d'avoir des conséquences désastreuses sur les équipages. Le ministre avait vu juste : une forme d'action plus énergique était souhaitable.

On en revint donc à l'idée d'investir la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa, qui dominait la ville et la côte. Un officier français parvint à pénétrer discrètement dans les lieux pour en examiner la configuration. Le plan de Bazoche consistait à soumettre le bastion sud de la forteresse à un tir soutenu de mousqueterie et d'artillerie lourde, de manière à couvrir l'assaut des remparts par l'infanterie. Toutefois, pour pouvoir alimenter le tir nourri qu'il envisageait, Bazoche avait besoin de *l'Iphigénie*... mais celle-ci n'arrivait toujours pas !

Le 16 mai, enfin, le capitaine de vaisseau Bazoche fut informé de l'arrivée imminente de la frégate. Tous ses projets allaient désormais être réalisables. Il écrivit le jour même à son ministre pour lui faire part de ces heureuses perspectives.

Que se passa-t-il dans la tête du commandant Bazoche durant la nuit suivante ? Une grosse déception, sans doute. Dès le 17 mai, en tout cas, il adressa une nouvelle lettre au ministre pour lui demander... d'être relevé de son commandement. Il venait d'apprendre qu'il ne faisait

(¹) Lettre du ministre au commandant Bazoche du 15 novembre 1837 (Archives de la Marine BB4 587).

pas partie de la dernière promotion au grade d'amiral. Mortifié par ce qu'il considérait comme un désaveu, il abandonna toute initiative offensive et se borna au blocus des ports mexicains, en attendant d'être officiellement déchargé de sa mission. Le 18 octobre 1838, il rentra à La Havane avec ses navires : la « mission Bazoche » se terminait par un échec.

2-2 – Les préparatifs de la mission Baudin

La défaillance d'un officier n'est pas suffisante, heureusement, pour déstabiliser le gouvernement de la France. Celui-ci, d'ailleurs, avait décidé d'en finir avec le problème mexicain. Le vice-amiral de Rosamel, ministre de la Marine, mit donc immédiatement en œuvre une nouvelle opération, de plus grande envergure cette fois, qui fut confiée au contre-amiral Baudin.



Le contre-amiral Baudin

En 1838, Charles Baudin avait 54 ans. Il était le fils du conventionnel Baudin des Ardennes, qui l'avait élevé dans le culte de la patrie. Entré dans la marine en 1800, il avait fait l'essentiel de sa carrière sur les navires de l'empereur, et combattu avec bravoure les bâtiments anglais, aux Indes et en Méditerranée. Disgracié par Louis XVIII, en 1815, pour son attachement à Napoléon, le capitaine de frégate Baudin avait été réintégré dans la marine en 1830 avec son ancien grade, et avait poursuivi sa brillante carrière.

La mission que lui confia le gouvernement en 1838 était plus large que celle de Bazoche. Elle couvrait la responsabilité militaire de l'opération, mais aussi son aspect diplomatique. Par rapport à la campagne précédente, il remplaçait à la fois Bazoche et Deffaudis. En conséquence, il ne recevait plus ses instructions du ministre de la Marine, mais directement du comte Molé, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères. Ces instructions se résumaient en deux points : 1°- Essayer au maximum de résoudre le problème par la négociation. 2°- En cas d'échec de la diplomatie, recourir à la force.

Pour convaincre les Mexicains de négocier, et pour l'hypothèse plus probable où l'intervention armée serait nécessaire, Baudin disposait d'une force navale beaucoup plus impressionnante que celle de son prédécesseur. Elle comprenait quatre frégates, deux corvettes, huit bricks, deux bombardes, deux bâtiments à vapeur et deux corvettes de charge, soit vingt navires au total, dont certains se trouvaient déjà sur place et d'autres furent armés à Brest ou à Toulon durant l'été 1838. Le navire amiral était la frégate *Néréide*. Baudin disposait, en outre, de trois compagnies d'artillerie de marine (l'infanterie de marine n'existait pas à cette époque) et d'un détachement de sapeurs du Génie.

Dès le mois d'août 1838, l'amiral Baudin supervisa jusque dans les détails l'armement des bâtiments. Il fit réaliser des « installations spéciales d'escalade » qui furent chargées à bord du *Phaéton*. Il fit embarquer deux obusiers de campagne de 24. Il demanda qu'on lui fournisse des « mortiers spéciaux à tir courbe » (il précisa toutefois qu'en cas de difficultés, il préférerait s'en passer que de retarder son départ). Il se faisait un point d'honneur, en effet, d'appareiller le 1^{er} septembre, comme il s'y était engagé. Lorsqu'il quitta Brest, à la date prévue, il ne manqua pas, d'ailleurs, de souligner cette exactitude auprès de son ministre : « Le jour où votre Excellence m'a confié le commandement des forces navales dans le golfe du Mexique, je lui ai annoncé que mon départ aurait lieu le 1^{er} septembre. En effet, aujourd'hui, 1^{er} septembre, nous sommes sous voiles et déjà hors du goulet à 9 heures du matin. »¹

La *Créole*, la *Néréide* et le *Cuirassier* appareillèrent donc de Brest le 1^{er} septembre au matin ; le *Phaéton* les suivit vers 13 heures. Le *Météore* avait quitté Rochefort la veille. Tous ces navires se retrouvèrent à Cadix, où la *Gloire* et la *Médée* les attendaient depuis quelques jours. À Cadix, on répartit les troupes sur les trois frégates. L'amiral profita de cette dernière escale pour réunir ses hommes et leur expliquer les objectifs de la mission :

*« Marins, soldats,
« Nous allons au Mexique. Depuis plusieurs années nos compatriotes établis dans ce pays, y ont été en butte à des vexations, à des outrages dont c'est le devoir de la France d'exiger réparation.
« Si cette réparation n'est pas obtenue, nous aurons la guerre.
« Que chacun de vous se prépare donc à la guerre de tout son cœur et de toutes ses forces, que tous vos exercices aient lieu dans la pensée du combat.
« Marins et soldats, redoubler d'activité, de bon ordre et de prompt obéissance, ce sont là les vrais éléments de succès. Pour tout ce qu'exigeront l'honneur et la dignité de la France, je compte sur vous comme vous pouvez vous-mêmes compter sur moi. »²*

La *Néréide*, la *Médée*, la *Gloire* et la *Créole* quittèrent Cadix le 11 septembre à destination du Mexique. Les deux vapeurs partirent le 13. La traversée fut longue mais se déroula par beau temps. La *Médée*, mauvaise marcheuse, retarda beaucoup les autres navires.

(¹) Lettre au ministre du 1er septembre 1838 (Archives de la Marine, BB4 591).

(²) Proclamation du 9 septembre 1838 (Archives de la Marine, BB4 591).

Pendant la longue traversée de l'Atlantique, Baudin profita du temps disponible pour préparer ses équipages au combat. Il avait observé, en effet, certains points faibles parmi ses hommes et, par exemple, avait déjà signalé au ministre le niveau insuffisant des artilleurs de Marine : « Je regrette de devoir vous dire que ce corps, très beau par sa tenue et par la taille des hommes qui le composent, est excessivement faible sous le rapport de l'instruction... Nous serons obligés de beaucoup soigner son instruction pendant la traversée. »¹

3 – Le déroulement de l'intervention

3-1 - La mise en place des forces

Le 16 octobre enfin, après 36 jours de mer, la division aperçut les côtes de Cuba. La *Gloire* et la *Créole* se détachèrent du groupe pour aller à La Havane se réapprovisionner en vivres et en eau.

Le 18 octobre, dans les parages du Yucatan, la *Néréide* rencontra l'*Herminie* et l'*Iphigénie*. L'*Iphigénie* avait besoin de réparations urgentes avant de pouvoir rallier la division du contre-amiral Baudin. Quant à l'*Herminie*, l'état sanitaire de son équipage ne lui permettait pas de participer à la nouvelle campagne. En raison de l'épidémie de fièvre jaune qui la ravageait, elle rentra en France. Elle n'arriva d'ailleurs jamais au terme de son voyage, et fit naufrage le 3 décembre suivant.

Quelques jours plus tard, le 23, alors qu'elle approchait de Vera Cruz, la *Néréide* essuya une violente tempête. Ce ne fut donc que le 26 qu'elle atteignit le mouillage de Sacrificios et put enfin jeter l'ancre, une heure après la *Médée*. Plusieurs navires français se trouvaient déjà sur place : le *Cuirassier*, le *Lapérouse*, l'*Alcibiade*, le *Voltigeur*, le *Dunois* et le *Dupetit-Thouars*. D'autres bâtiments arrivèrent les jours suivants : la *Fortune*, la *Gloire* et la *Créole* le 1^{er} novembre, l'*Oreste* le 3, le *Météore*, la *Sarcelle* et le *Phaéton* le 7. Les derniers rallièrent un peu plus tard.

Arrivé à Vera Cruz, Baudin ne diminua pas l'intensité de l'entraînement. Le 13 novembre, alors qu'il attendait la réponse du gouvernement mexicain à l'ultimatum qu'il lui avait adressé, l'amiral écrivait à son ministre : « En attendant, je dispose tous mes préparatifs d'attaque et j'exerce activement les équipages qui sont pleins d'ardeur et ne craignent que la paix »².

Dès son arrivée au Mexique, l'amiral Baudin mit en place une organisation appropriée à un séjour prolongé. Il fit transformer la corvette *Fortune* en navire hôpital ; il affréta des bateaux-citernes capables de ravitailler son escadre en eau potable depuis La Havane ; il choisit des mouillages adaptés aux différentes conditions météorologiques. Il n'avait pourtant pas l'intention de s'attarder en ces lieux ; son programme était plutôt expéditif : « Me rendre devant Vera Cruz dans le plus bref délai possible, ouvrir immédiatement les négociations, réunir pendant ce temps toutes mes forces, et aussitôt que mes propositions seront rejetées (car elles le seront) former une attaque décisive et terminer la guerre avant que la mauvaise saison ait rendu la côte impraticable, tel est le plan que je me suis tracé dès avant de quitter la France et dont l'adoption me semble de plus en plus impérieusement commandée par les circonstances. »³

Quelques jours après l'arrivée sur rade de la *Néréide*, le contre-amiral Baudin chargea le prince de Joinville d'aller, avec la *Créole*, reconnaître le banc de Gallega, sur lequel était construit le fort. Il s'agissait d'évaluer la possibilité de débarquer de nuit sur le côté est de ce banc, et de trouver un chemin dans l'eau peu profonde, permettant aux hommes de marcher jusqu'aux remparts. Le prince de Joinville fit deux simulations de débarquement nocturne et de marche vers le fort. Elles confirmèrent la faisabilité de l'opération : les hommes avaient au maximum de l'eau jusqu'à mi-cuisse, jamais plus. Seul point négatif : ces manœuvres nocturnes avaient donné l'alerte, et la garnison du fort était désormais sur la défensive.

(¹) Lettre au ministre du 28 août 1838 (Archives de la Marine, BB4 591).

(²) Lettre au ministre du 13 novembre 1838 (Archives de la Marine, BB4 591).

(³) Lettre au ministre du 13 octobre 1838 (Archives de la Marine, BB4 591).

3-2 – La tentative diplomatique

Le lendemain de l'arrivée de la *Néréide* à Vera Cruz, c'est-à-dire le 27 octobre, le contre-amiral Baudin envoya trois de ses officiers à Mexico afin de remettre au gouvernement du pays les propositions de la France. Ces trois officiers étaient le capitaine de vaisseau Leray, commandant de la *Médée*, le lieutenant de vaisseau Page, aide de camp de l'amiral, et l'interprète Blanchard. Ils apportaient une longue note diplomatique résumant tous les griefs et toutes les revendications de la France, ainsi qu'une lettre de créance signée par le Roi, désignant le contre-amiral Baudin comme plénipotentiaire. Ces documents furent remis aux autorités mexicaines le 2 novembre ; la délégation française signala qu'elle n'attendrait pas plus de trois jours la réponse de Mexico. Celle-ci parvint dans les délais demandés ; elle invitait le contre-amiral à une conférence de paix à Jalapa, et le priait de suspendre le blocus durant la négociation.

Leray et ses deux adjoints quittèrent Mexico le 4 novembre et arrivèrent à Vera Cruz le 7. L'amiral, ayant pris connaissance de la réponse officielle, accepta l'invitation à Jalapa mais refusa la levée du blocus. Le 15 novembre, il confia l'escadre au capitaine de vaisseau Lainé, le plus ancien de ses commandants, prit le chemin de Jalapa où il arriva le 17 au matin, et remit au gouvernement mexicain un projet de convention. Après quoi, il quitta Jalapa le 21 en déclarant qu'il regagnait son bord et qu'il attendrait jusqu'au 27 à midi une réponse claire des autorités. À défaut, il ouvrirait immédiatement les hostilités.



27 novembre 1838 : le bombardement de Saint-Jean d'Ulloa

Le 27 novembre, un peu avant midi, un canot s'approcha de la *Néréide*. Il amenait des parlementaires mexicains apportant à l'amiral les réponses de leur gouvernement : plusieurs dépêches du ministre des Affaires extérieures et du général qui commandait à Vera Cruz. Baudin en prit connaissance, les jugea trop évasives et rédigea la réponse suivante :

Excellence,
J'ai reçu vos deux lettres de ce jour, l'une officielle, l'autre confidentielle, accompagnant une dépêche de son Excellence le ministre des relations extérieures de la République.

Le temps me manque maintenant pour répondre au ministre. Veuillez seulement lui faire savoir que le délai que je lui avais accordé étant expiré aujourd'hui, sans qu'il ait été fait une réponse satisfaisante aux demandes justes, modérées et honorables de la France, je me vois dans la nécessité de commencer les hostilités.

Depuis un mois que je suis arrivé devant Vera Cruz, j'ai fait, selon ma conscience et mes lumières, tout ce que la raison et l'humanité prescrivent, pour éviter une rupture violente entre les deux pays. Dieu m'est témoin de la sincérité de mes efforts pour atteindre ce but.

Ma mission de paix est terminée ; celle de guerre va commencer. Puissent les conséquences retomber uniquement sur les hommes dont l'iniquité et l'orgueil ont amené ce résultat.

Je recommande de nouveau à votre Excellence mes compatriotes restés à Vera Cruz et la prie d'agréer, etc.

Signé : CHARLES BAUDIN

Il remit cette lettre aux parlementaires, et les pria de s'écarter avec leur embarcation : les canons allaient désormais parler.

3-3 – La prise de la forteresse d'Ulloa

Les parlementaires mexicains s'étant retirés, le contre-amiral avait le champ libre pour attaquer la forteresse. Sur le plan militaire, il ne s'agissait pas d'une mince affaire : Saint-Jean d'Ulloa avait la réputation d'être un des forts les plus puissants de son époque ; de nombreux spécialistes le qualifiaient d'imprenable. Ses murailles élevées semblaient indestructibles. Près de 200 canons menaçaient les éventuels assaillants.

L'amiral français avait le choix entre plusieurs méthodes pour l'attaquer et l'investir. La première, inspirée d'une tradition militaire remontant au Moyen Âge, consistait à escalader les remparts sous la protection de l'artillerie. Cette solution, qui risquait d'être très coûteuse en vies humaines, était celle envisagée par le commandant Bazoche au début de l'année. Baudin y avait pensé également, lorsqu'il se trouvait encore en France, puisqu'il avait fait construire et embarquer un matériel spécial d'escalade. Une seconde méthode était envisageable, compte tenu de la puissance de feu dont disposait Baudin : elle consistait à démanteler les fortifications sous un déluge d'artillerie. L'escadre française mettait en œuvre, en effet, des projectiles plus efficaces que les boulets traditionnels. Les bombes et les obus modernes dont elle était armée pouvaient avoir des effets dévastateurs sur les murailles les plus résistantes. Rien n'interdisait, d'ailleurs, de mixer les deux méthodes : commencer par ébranler les murailles et affaiblir la défense, puis enchaîner par des assauts de soldats. C'est sur ce dernier schéma que Baudin construisit son plan d'attaque, mais il n'eut pas besoin de le mener à terme : la forteresse capitula dès la première phase de l'opération.

Pour soumettre le fort d'Ulloa à un feu dévastateur sans courir lui-même trop de risques, le contre-amiral Baudin devait adopter un angle et une distance de tir judicieux. Il choisit donc de placer ses navires dans le nord-est du fort, à proximité des récifs qui bordaient, de ce côté, le banc de la Gallega. Ils se trouvaient ainsi à bonne distance des murailles (environ 1 500 mètres) et, surtout, dans un angle mort de l'artillerie mexicaine. Ils n'étaient menacés, en effet, que par 19 canons ennemis sur les 195 dont disposait le fort. Le seul risque pour les Français était la proximité des récifs (100 mètres, parfois), dans l'éventualité d'un coup de vent brutal.

Le contre-amiral Baudin, qui présentait l'échec de la voie diplomatique, avait commencé dès le matin du 27 la mise en place de ses navires. Il avait ordonné à la *Naiade* et à la *Sarcelle* de stationner au nord-ouest du fort et hors de portée de ses boulets ; le seul rôle de ces deux petits navires était d'observer l'impact des projectiles français et d'indiquer des corrections de tir éventuelles. Dès le départ des parlementaires, la *Néréide* et la *Gloire* s'étaient faits remorquer par les vapeurs jusqu'au point convenu, le long des récifs à l'est du banc de la Gallega. L'*Iphigénie* les avait rejoints à la voile. Les trois frégates avaient mouillé, beaupré sur gouvernail, tribord vers la terre. Les bombardes *Cyclope* et *Vulcain* avaient fait de même, un peu plus au nord. La *Créole* patrouillait sous voiles autour du banc ; elle fut autorisée, en fin d'après-midi, à passer sur le côté est et à joindre son tir à ceux des frégates et

des bombardes. Les deux vapeurs, *Phaéton* et *Météore*, restaient dans les parages, prêts à intervenir pour remorquer tel ou tel voilier en difficulté. La *Médée* ne participait pas à l'attaque : Baudin avait préféré s'en passer en raison du faible calibre de ses pièces et de la nécessité de ne pas encombrer inutilement le peu d'espace disponible. Elle avait donc rejoint le mouillage de l'île Verte, ainsi que tous les autres navires en réserve.

Vers 14 h 30, les trois frégates tirèrent les premiers boulets afin de régler le pointage de leurs pièces, puis déclenchèrent un feu intense auquel les canons de la forteresse répondirent aussitôt. Les deux bombardes françaises joignirent leur tir à celui des frégates, et une épaisse fumée recouvrit bientôt le champ de bataille. Baudin interrompait le tir périodiquement pour permettre à la fumée de se dissiper et aux observateurs d'évaluer les résultats.

À partir de 16 heures, Baudin céda aux demandes du prince de Joinville et autorisa la *Créole* à se joindre aux trois frégates ancrées près des récifs. Elle ouvrit donc le feu à son tour, tout en restant sous voiles. À peu près à la même heure, un dépôt de poudre explosa dans la forteresse, une tour s'effondra et un incendie se déclencha. Ces accidents successifs produisirent un ralentissement des tirs mexicains à partir de 17 heures. Baudin ordonna le départ de la *Gloire* et de l'*Iphigénie*, à la remorque des vapeurs, vers le mouillage de l'île Verte. Il resta donc seul avec les bombardes, et fit suspendre le feu vers 20 heures, pour ne pas gaspiller inutilement les munitions.

À 20 h 30, des parlementaires mexicains s'approchèrent pour demander une suspension d'armes. Fort de son avantage psychologique, Baudin leur répondit que les tirs étaient déjà suspendus mais qu'ils reprendraient bientôt si la forteresse ne capitulait pas immédiatement. Le commandant du fort demanda quelques délais afin d'en référer au général Rincon, gouverneur de la ville. Baudin lui accorda jusqu'à 2 heures du matin et écrivit lui-même au général Rincon en le menaçant d'anéantir la forteresse et en lui offrant « une capitulation honorable ». À 3 heures du matin, le gouverneur n'avait toujours pas répondu. Baudin lui envoya son chef d'état-major, le lieutenant de vaisseau Doret, afin de lui présenter personnellement les exigences françaises. Au lever du jour, il rappela la *Gloire*, la *Médée* et la *Créole*. À 8 heures, l'amiral augmenta encore la pression : si la capitulation du fort n'était pas signée dans la demi-heure, les navires français ouvriraient le feu sur Vera Cruz. Cette dernière menace emporta la décision ; Rincon signa la capitulation du fort et de la ville.



Prise de la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa

Le coup de main sur la forteresse Saint-Jean d'Ulloa avait duré 24 heures au total : début de l'attaque, le 27 à 14 h 30 ; capitulation, le 28 à 8 h 30 ; évacuation de la forteresse et occupation par les trois compagnies françaises d'artillerie de marine, le 28 à 14 h 30. Dans l'après-midi du 27 novembre, 308 bombes, 177 obus et 7 771 boulets avaient été tirés contre la forteresse. Celle-ci avait subi de lourds dégâts et perdu 207 de ses défenseurs. Ses murailles n'étaient pas aussi robustes que sa réputation le laissait croire ; les obus français y avaient fait de gros ravages, que les explosions internes avaient aggravés. Les pertes françaises étaient bien moindres : 4 tués et 29 blessés ; l'*lphigénie* avait encaissé 108 boulets dans sa coque et 8 dans son mât de misaine.

3-4 – Le désarmement de la ville

Dès que le général Rincon eût signé la capitulation de la forteresse et de la ville, le 28 novembre au matin, le contre-amiral Baudin rédigea une « convention » qui en précisait les clauses, et que Rincon accepta. En voici le texte :

CONVENTION ENTRE LE CONTRE-AMIRAL BAUDIN, COMMANDANT LES FORCES NAVALES DE LA FRANCE DANS LE GOLFE DU MEXIQUE ET DON MANUEL RINCON, COMMANDANT GENERAL DU DEPARTEMENT DE VERA CRUZ.

Art. 1^{er}.- La ville de Vera Cruz ne conservera qu'une garnison mexicaine de mille hommes. Tout ce qui excédera ce nombre devra quitter la ville sous deux jours et s'en éloigner sous trois jours, à la distance de dix lieues. S. Exc. le général Rincon, commandant du département de Vera Cruz, conservera son autorité dans la ville et s'engage, sur l'honneur, à ce que la garnison n'excède pas le nombre fixé de mille hommes, jusqu'à ce que les différends entre le Mexique et la France soient entièrement aplanis.

Art. 2.- Aussitôt que la présente convention aura été signée de part et d'autre, le port de Vera Cruz sera ouvert à tous les pavillons, et il y aura suspension de blocus pendant huit mois, en attendant un arrangement amiable des différends entre le Mexique et la France.

Art. 3.- Le commandant de la ville s'engage à ne permettre, ni souffrir qu'il soit mis aucun empêchement à ce que les troupes françaises qui occupent le fort San Juan de Ulúa puissent s'approvisionner régulièrement de vivres frais dans la ville de Vera Cruz.

Art. 4.- De son côté, le contre-amiral Charles Baudin s'engage à ce que la forteresse San Juan de Ulúa soit évacuée par les troupes françaises et restituée au Mexique, aussitôt que les différends actuellement existants entre le gouvernement mexicain et le gouvernement français seront aplanis. Il sera fait, en même temps, restitution de tous les objets de guerre qui seront portés sur les inventaires respectifs.

Art. 5.- Les Français qui, par suite du commencement des hostilités ont été obligés de quitter Vera Cruz, auront la liberté d'y revenir et seront respectés dans leurs personnes et leurs propriétés. Ils seront indemnisés des dommages qui pourront leur avoir été causés pendant leur absence, par le fait de la population ou des autorités mexicaines. Les indemnités qui leur seront dues, seront réglées à dire d'experts, ou par jugement des tribunaux de la République.

À bord de la frégate la Néréide, le 28 novembre 1838.

Signé : CHARLES BAUDIN

Vera Cruz, même date.

Signé : DON MANUEL RINCON

Dans son « Article 1^{er} », la convention prévoyait un désarmement partiel de la ville de Vera Cruz, autorisée à conserver seulement une garnison de 1 000 hommes. Le contre-amiral français n'avait pas voulu exiger un désarmement intégral par respect pour son adversaire : « je ne voulais pas humilier trop profondément le Mexique au moment où je lui offrais la paix ».

Ce geste chevaleresque ne fut pas payé de retour. Dès le 4 décembre, c'est-à-dire une semaine après la signature de la convention, le contre-amiral Baudin apprenait que des troupes mexicaines étaient entrées dans Vera Cruz sous les ordres du généralissime Santa Anna, ce dernier ayant désavoué le

général Rincon. En outre, les ressortissants français dans la ville avaient dû se réfugier à l'intérieur de la forteresse pour échapper aux représailles des autorités locales. La convention était donc doublement violée. Le 4 décembre au soir, le contre-amiral Baudin s'installa à bord de la *Créole* et prépara une opération pour le lendemain au point du jour. « Il ne s'agissait de rien de moins que de s'emparer des deux forts qui flanquaient la ville, d'enlever le général Santa Anna et, si l'ennemi n'était pas en forces, de continuer le désarmement des remparts. »¹

Pendant toute la nuit, les compagnies de débarquement provenant des différents navires furent regroupées sur la *Créole* ; près de 1 500 hommes, au total, se préparèrent à débarquer. Le prince de Joinville raconte la suite :

« Entre quatre et cinq heures du matin, par un brouillard épais, on se mit en marche. La moitié des compagnies de débarquement, sous les ordres du commandant Parseval, devait escalader avec des échelles, le fortin de gauche de la ville, puis parcourir les remparts en enclouant l'artillerie et détruisant tout ce qu'on trouverait. L'autre moitié, sous les ordres du commandant Lainé, devait faire la même besogne à droite. Enfin une troisième colonne au centre devait débarquer sur le môle, faire sauter la porte de la marine et se diriger sur le quartier général de Santa Anna pour essayer de s'emparer de sa personne. Ma compagnie, de 60 hommes environ, faisait l'avant-garde de cette dernière colonne, dont les compagnies d'artillerie de marine formaient le gros.

« Nous voilà partis, les avions garnis de fourrure pour amortir le bruit. Une lueur de crépuscule éclaire à peine et nous nous écarquillons les yeux dans la brume pour apercevoir le môle ; la grande porte de la ville est fermée ; il n'y a pas de sentinelle extérieure, tout dort. Nous débarquons dans un profond silence, et la colonne se forme. Les sapeurs courent en avant, posent leur sac à poudre, une table inclinée qui sert de masque, puis un sergent de mineurs allume la mèche et se colle dans un ressaut de la muraille. Pan ! Le masque du pétard nous rase la tête, un des battants de la porte est à terre ; au même moment la fusillade éclate du côté de la colonne Parseval. « En avant et vive le Roi ! » Nous apercevons le poste de la porte qui se sauve et se perd dans le brouillard. Pas un chat dans les rues ; le bruit de la fusillade a fait rentrer quiconque était dehors. Conduits par un guide, nous prenons au pas de gymnastique une rue qui nous conduit à la porte de Mexico, où le brouillard se lève un peu. Quelques coups de fusil et de baïonnette nous débarrassent du poste de la porte. En ce moment arrive, ventre à terre, de l'intérieur de la ville, une calèche attelée de six mules, avec des postillons pittoresques en grands chapeaux. C'est la calèche ayant amené Santa Anna, qui essaye de gagner la campagne. On fait tomber deux ou trois mules, mais la calèche est vide.

« Nous recevons alors une forte décharge de mousqueterie d'environ 150 soldats, qui disparaissent aussitôt dans une rue latérale. C'est la grand'garde du quartier général. Nous courons après elle et nous arrivons à temps pour voir les derniers d'entre eux pénétrer dans une grande maison que mon guide me dit être l'Hôtel du Gouvernement militaire. Une vaste cour entourée de galeries ; au-dessus, un premier étage d'arcades garnies de pots de fleurs et de plantes grimpantes, tel est l'aspect qui se présente à nos yeux en entrant. Une vive fusillade part immédiatement du premier étage dès que nous paraissions dans la cour. Il n'y a pas à hésiter, il faut monter là-haut pour mettre ces gens à la raison. Un escalier étroit est le chemin à suivre. Eh bien ! chacun doit confesser ses faiblesses. Quand je vis cet escalier où je devais monter le premier, pour arriver là-haut et y recevoir tout seul la première décharge, j'eus une seconde d'hésitation et je m'écriai en agitant mon sabre : « Les hommes de bonne volonté en avant ! » Mon fourrier, un Parisien, se précipita alors sur l'escalier et sa vue me rendant aussitôt un sentiment de mon devoir, je me précipitai à mon tour ; nous luttâmes d'enjambées et j'eus la satisfaction d'arriver en haut bon premier, suivi du reste par toute ma compagnie. Et ce ne fut pas si terrible ! »²

(¹) L.V. BARNAUD : *L'Expédition du Mexique*. Voir bibliographie in fine.

(²) Prince de Joinville : *Vieux souvenirs*. Voir bibliographie in fine.

Trop tard ! Le général Santa Anna était parvenu à s'échapper en sous-vêtements par les toits en terrasses. Joinville ne réussit à faire prisonnier que le général Mariano Arista, moins rapide que son chef. Après quoi, le jeune prince se heurta à une vive résistance de soldats mexicains retranchés dans une caserne. L'amiral intervint en personne, sans plus de résultats. Il ordonna le rembarquement :

« La position de la caserne était forte ; il fallait lui faire subir un véritable siège sans autre résultat utile que de nous mettre en possession de murailles que je ne voulais pas occuper et de prisonniers que je ne voulais pas garder, ne pouvant pas les nourrir. L'unique but de mon expédition avait été le désarmement de la ville. Ce but se trouvait complètement atteint ; dès lors il convenait d'autant plus de se retirer immédiatement que l'état de l'atmosphère annonçait un prochain coup de vent de Nord qui aurait rendu impossible le retour des commandants et des équipages à bord de leurs navires, mouillés pour la plupart à grande distance et sans aucun abri. »¹

Le rembarquement s'effectua dans l'ordre et le calme. Les morts et les blessés furent placés dans les embarcations, aux côtés des rescapés. L'amiral supervisait l'opération et s'appêtait à quitter le sol mexicain le dernier. C'est alors qu'une colonne mexicaine, commandée par le général Santa Anna en personne, attaqua les derniers marins français encore à terre. Baudin, utilisant un canon mexicain chargé à mitraille, fit tirer sur le groupe ennemi, provoquant des ravages importants dans ses rangs. Le général Santa Anna, lui-même, eut son cheval tué sous lui et une jambe arrachée lors de cette riposte.

Au total, le coup de main du 5 décembre avait permis à Baudin de neutraliser 82 pièces d'artillerie ennemies. C'était donc, à nouveau, une victoire française, bien que le général Santa Anna tentât de la présenter à son avantage. Il prétendait que le corps expéditionnaire français s'était enfui précipitamment après avoir tenté sans succès de placer le prince de Joinville à la tête du gouvernement mexicain. Quelques jours plus tard, il affirmait en fanfaronnant : « Depuis la glorieuse journée du 5, où il a éprouvé une si cruelle déception, l'ennemi n'a pas renouvelé ses hostilités ».

3-5 – La signature du traité de paix

Bien que victorieuses pour la France, les actions militaires du 27 novembre et du 5 décembre n'avaient pas résolu la crise de manière définitive. La mauvaise saison, maintenant bien engagée, n'était pas favorable à la poursuite des opérations navales. Le contre-amiral Baudin choisit un mouillage sûr pour y passer l'hiver : il était à peu près certain que rien ne se produirait avant le printemps.

Il se résigna à cette attente, sans toutefois baisser les bras, ni alléger la pression qu'il exerçait sur les Mexicains. Dès le 14 décembre, il écrivit au commandant de la station française du Pacifique pour lui demander de bloquer la côte occidentale du Mexique :

« ... Il importe donc qu'au reçu de la présente, vous vous portiez avec toutes vos forces disponibles sur la côte occidentale du Mexique, pour bloquer les ports de Mauzaniblo, Acapulco, St Blas, Mazaltan et Guaymar, ou tous autres points de la côte ouverts au commerce étranger. La lutte entre les deux pays me semble devoir être engagée de façon à ne pouvoir finir avant le mois de juin prochain. Usez donc, dans cet intervalle, de tous vos moyens pour faire le plus de mal possible à l'ennemi. »²

À la fin décembre, le contre-amiral Baudin eut à faire face à une situation diplomatique inédite, alors qu'il était entièrement dépourvu d'instructions du gouvernement français. Il vit arriver, sur la rade où il séjournait, une division anglaise constituée de deux vaisseaux, trois frégates et plusieurs bâtiments légers. Le commandant de cette force se présenta comme envoyé par le gouvernement anglais pour apporter sa médiation dans le conflit franco-mexicain. Baudin, qui n'avait aucune consigne et qui ne croyait guère en la sincérité des Anglais, accueillit assez froidement ce médiateur inattendu. Il

(¹) Amiral Baudin, Rapport du 9 décembre 1838.

(²) Lettre du 14 décembre (Archives de la marine, BB4 587).

considérait qu'il n'appartenait qu'à lui seul de traiter... et de traiter en vainqueur. Il fit donc observer aux Anglais que leur déploiement de force était disproportionné par rapport à ses propres effectifs et qu'il refusait de collaborer dans cette situation d'infériorité, ne voulant pas donner l'impression d'agir sous la contrainte. Les Anglais furent compréhensifs ; leur démarche, en effet, n'était pas désintéressée ; le différend franco-mexicain pénalisait leur commerce maritime et ils en souhaitaient une issue rapide. Ils ne voulurent donc pas braquer l'amiral français, et ils envoyèrent leurs vaisseaux croiser ailleurs. Ceci étant fait, ils se mirent au travail.

Le ministre plénipotentiaire anglais Richard Pakenham commença ses approches de médiateur dès le début du mois de janvier. Il obtint une entrevue avec Santa Anna et lui fit part de ses objectifs. Santa Anna lui répondit que l'intérêt du Mexique était sans doute la paix, mais qu'il était personnellement hostile à entreprendre cette démarche. Quelques jours plus tard, le ministre mexicain des Affaires extérieures (Gorostiza) lui fit savoir qu'il était prêt à négocier, mais pas avec Baudin : il refusait de conclure la paix avec le responsable du déclenchement de la guerre.

Le contre-amiral Baudin, pendant ce temps, s'impatientait. Il ne voyait dans toutes ces tergiversations que mauvaise foi et manœuvres dilatoires. Son seul espoir reposait sur la cupidité personnelle de Santa Anna et son intérêt à voir le rétablissement du commerce maritime. Sa confiance dans le succès de Pakenham était très limitée. Il préférait demander à son ministre des renforts de navires et de troupes.

Mystères de la diplomatie : à la mi-février, l'attitude du gouvernement mexicain changea brusquement. Le ministre Gorostiza fit savoir à Pakenham qu'il assouplissait sa position et se tenait prêt à négocier avec Baudin. Santa Anna lui-même fit une déclaration publique en faveur de la paix et désigna officiellement des plénipotentiaires : Gorostiza lui-même, le général Victoria et, comme suppléant, Joaquin Muños y Muños. Le 26 février, ces trois hommes reçurent les pleins pouvoirs du président en personne, avec mission de mettre fin à la guerre et de signer un traité de paix et d'amitié avec la France. Ils devaient, par contre, obtenir la restitution de Saint-Jean d'Ulloa (condition *sine qua non*) et celle des navires de guerre capturés (condition indispensable), ainsi qu'un étalement pour le règlement des 600 000 piastres demandés par la France. Baudin accepta de traiter, amena la *Néréide* dans le port de Vera Cruz et reçut les négociateurs le 6 mars. Le 9 mars, enfin, les deux parties signèrent un traité de paix qui donnait entière satisfaction à la France. En voici le texte intégral :

« AU NOM DE LA TRES-SAINTE TRINITE

Sa Majesté le Roi des Français et le Président de la République du Mexique, désirant terminer la guerre qui a malheureusement éclaté entre les deux pays, ont choisi pour leurs Plénipotentiaires respectifs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Français, M. Charles Baudin, Contre-Amiral, Officier de l'Ordre royal de la Légion d'honneur ;

Et son Excellence le Président de la République du Mexique, MM Emmanuel-Édouard de Gorostiza, Ministre des Affaires étrangères, et Guadalupe Victoria, Général de division ;

Lesquels après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1^{er} – Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre Sa Majesté le Roi des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et la République du Mexique, d'autre part, et entre les citoyens des deux États, sans exception de personnes ni de lieux.

Art. 2 – Dans le but de faciliter le prompt rétablissement d'une bienveillance mutuelle entre les deux nations, les Parties contractantes conviennent de soumettre à la décision d'une tierce Puissance les deux questions de savoir :

1° - Si le Mexique est en droit de réclamer de la France, soit la restitution des navires de guerre mexicains capturés par les forces françaises subséquentement à la reddition de la forteresse d'Ulloa, soit une compensation de la valeur des dits navires, dans le cas où le gouvernement français en aurait déjà disposé ;

2° - S'il y a lieu d'allouer les indemnités que réclameraient, d'une part, les Français qui ont éprouvé des dommages par suite de la loi d'expulsion, de l'autre, les Mexicains qui ont eu à souffrir des hostilités postérieures au 26 novembre dernier.

Art. 3 – En attendant que les deux Parties puissent conclure entre elles un Traité de commerce et de navigation qui règle, d'une manière définitive, et à l'avantage réciproque de la France et du Mexique, leurs relations à venir, les agents diplomatiques et consulaires, les citoyens de toute classe, les navires et marchandises de chacun des deux pays, continueront de jouir, dans l'autre, des franchises, privilèges et immunités quelconques qui sont ou seront accordés, par les traités ou par l'usage, à la nation étrangère la plus favorisée ; et ce gratuitement, si la concession est gratuite, ou avec les mêmes compensations, si elle est conditionnelle.

Art. 4 – Aussitôt qu'un des originaux du présent Traité et de la Convention du même jour, dûment ratifiés l'un et l'autre par le gouvernement mexicain, comme il sera dit en l'article ci-après, auront été remis entre les mains du Plénipotentiaire français, la forteresse d'Ulúa sera restituée au Mexique, avec son artillerie, dans l'état où elle se trouve aujourd'hui.

Art. 5 – Le présent Traité sera ratifié par le gouvernement mexicain, en la forme constitutionnelle, dans les douze jours de sa date, ou plus tôt, si possible, et par Sa Majesté le Roi des Français, dans le terme de quatre mois, également comptés de ce jour.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus l'ont signé et y ont apposé leurs sceaux respectifs.

Fait dans la ville de Vera Cruz, en trois originaux, dont deux pour Sa Majesté le Roi des Français et un pour son Excellence le Président de la République du Mexique, le 9^e jour du mois de mars de l'an de grâce 1839. »

Signé : Charles BAUDIN
M.E. de GOROSTIZA
Guadalupe VICTORIA

TEXTE DE LA CONVENTION

Art. 1^{er} – Pour satisfaire aux réclamations de la France, relatives aux dommages éprouvés par ses nationaux antérieurement au 26 novembre 1838, le gouvernement mexicain paiera au gouvernement français, une somme de six cent mille piastres fortes, espèces métalliques. Ce paiement aura lieu en trois délégations de deux cent mille piastres chaque, sur l'administrateur principal de la douane de Vera Cruz, à deux, quatre et six mois de la date du jour de la ratification de la présente convention par le gouvernement mexicain. Lorsque les dites délégations auront été acquittées, le gouvernement de la République demeurera libre et dégagé envers la France de toute réclamation pécuniaire antérieure au 26 novembre 1838.

Art. 2 – La question de savoir si les navires mexicains et leurs cargaisons, séquestrés pendant le cours du blocus, et postérieurement capturés par les Français à la suite de la déclaration de guerre, doivent être considérés comme légalement acquis aux capteurs, sera soumise à l'arbitrage d'une tierce puissance, ainsi qu'il est dit en l'article 2 du traité de ce jour.

Art. 3 – Le gouvernement mexicain s'engage à n'apporter et à ne laisser mettre désormais aucune entrave à l'acquittement ponctuel et régulier des créances françaises qu'il a déjà reconnues et qui se trouvent en cours de paiement.

Art. 4 – La présente convention sera ratifiée avec les mêmes délais que le Traité de paix de ce jour auquel elle demeurera annexée.

Vera Cruz, le 9 mars 1839.

Signé : Charles BAUDIN
M.E. de GOROSTIZA
Guadalupe VICTORIA

Tout était dit et accepté. Avec la signature de ce traité s'achevait la mission du contre-amiral Baudin (ou, plus exactement, du vice-amiral Baudin, car il avait été promu à ce grade le 25 janvier 1839). Il

laissa sur place la frégate *la Gloire* et quelques navires légers, et quitta Vera Cruz le 28 avril à bord de la *Néréide*, à destination de la métropole. Mission accomplie !

4 – Les suites et les conséquences

Tout oubliée qu'elle soit aujourd'hui, l'expédition française de 1838-1839 ne doit pas être considérée comme un événement sans importance.

Son effet immédiat fut, bien sûr, de renouer les relations diplomatiques entre la France et le Mexique. La France désigna Édouard de Lisle comme ambassadeur à Mexico, et le Mexique Maximo Garro comme ambassadeur à Paris. Ce dernier fut reçu très cordialement le 2 août 1839 par le maréchal Soult, Président du Conseil. Le 6 août, Soult et Garro échangeaient les ratifications du traité de Vera Cruz. Le ministre français souhaita une paix éternelle entre les deux pays, et le diplomate mexicain assura le maréchal de la sincérité de la réconciliation du Mexique. À Mexico, de Lisle eut d'excellents rapports avec la nouvelle administration de Bustamante, avec Santa Anna et avec Gorostiza. Bientôt, un nouveau ministre plénipotentiaire français fut nommé à Mexico, le baron Alleye de Cyprey. Il reçut du gouvernement français la recommandation de faire preuve de modération, de prudence et de conciliation pour éviter un nouveau conflit.

La crise de 1838-1839 eut une autre conséquence positive : elle restaura l'image de la marine française, ternie par une longue période d'effacement et d'échecs. Les Anglais eux-mêmes – pourtant si prompts à nous dénigrer – reconnurent l'exploit de Baudin. Le duc de Wellington déclara à la Chambre des Lords : « La prise de la forteresse d'Ulloa par une division de frégates françaises est le seul exemple que je connaisse d'une place régulièrement fortifiée qui ait été réduite par une force purement navale »¹. De son côté, le futur amiral américain Farragut, qui avait été témoin de l'attaque d'Ulloa, décrivait Baudin comme un homme « de grande décision, ferme et déterminé pour exécuter des plans parfaitement mûris ». Et il ajoutait, en parlant de la marine française : « Les Anglais et nous pouvons affecter de mépriser les Français sur mer, mais croyez-le bien, ils sont scientifiquement très en avance sur nos deux pays, et la prochaine fois que l'Angleterre rencontrera la France sur l'océan, elle trouvera un ennemi différent de ce qu'il était à la dernière guerre. »² Guy LE MOING

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- BARNAUD, lieutenant de vaisseau : *L'expédition du Mexique de 1838-1839*. École de Guerre navale, 1922 [Service Historique de la Marine, cote 1.R.20].
- JOINVILLE, Prince de- : *Vieux souvenirs, 1818-1848*. Édité par l'Association des Amis du Musée de la Marine, Paris, 1980.
- JOUAN, Henri : *La frégate Médée – 1838-39*. In « Bulletin de la Société Académique de Brest » 1885-1886.
- JURIE DE LA GRAVIÈRE, Edmond : *Les gloires maritimes de la France, l'amiral Baudin*. Plon & Cie, Paris, 1888.
- PENOT, Jacques : *Les relations entre la France et le Mexique de 1808 à 1840*. 2 vol, 1180p. Lille, Atelier de reproduction des Thèses & Paris, H. Champion, 1976 [Thèse présentée devant l'Université de Paris X, le 23 février 1976. Relation absolument exhaustive de la crise franco-mexicaine de 1838-1839. Service Historique de la Marine, cote 8°4325].
- SCHEINA, Robert L. : *Latin America's wars (1791-1899)*. Brassey's Inc., Washington DC, 2003.
- TAILLEMITE, Étienne : *Dictionnaire des marins français*. Taillandier, Paris, 2002.
- TROUDE, O. : *Batailles navales de la France*. 4 volumes. Paris, Challamel Ainé, 1867.
- *Expédition du Mexique en 1838*. In « Annales Maritimes et Coloniales », 1839.



(¹) Cité par Jurien de la Gravière.

(²) A.T. MAHAN : *Admiral Farragut*.

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 80 ans

Naufrage du pétrolier *Picardie*

Le 1^{er} février 1940, le pétrolier français *Picardie* a fait naufrage dans l'Atlantique. Le navire n'a pas été torpillé, il s'est brisé en deux spontanément. La moitié arrière est restée à flot avec une partie de l'équipage. Ces marins ont été recueillis par le cargo norvégien *Samuel Burke*.

Il y a 100 ans

Naufrage du paquebot *Afrique*

Je ne reviendrai pas sur ce dramatique événement, qui a fait l'objet d'un article dans le précédent numéro de SILLAGES. Je voudrais juste réparer une omission impardonnable : j'ai oublié de préciser que notre ami Luc Corlouër, fidèle lecteur de SILLAGES, a consacré un livre à ce naufrage.



Voir aussi, plus bas, l'article de la rubrique PHILATELIE MARINE.

Il y a 150 ans

Disparition du paquebot *City of Boston*

Le *City of Boston*, paquebot de la Compagnie Inman Line, avait fait son voyage inaugural en 1865. Cinq ans plus tard, en janvier 1870, il était en route pour Liverpool avec 191 personnes à bord. Deux jours après son départ, au large de Halifax, il essuya une tempête avec de violentes bourrasques de neige. Aux alentours du 28 janvier, le navire disparut corps et biens, sans laisser aucune trace.



VIEUX PAPIERS

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

Galérien à 14 ans !

« Brest, le 20 mars 1788

Dans le nombre, Monsieur, des condamnés aux galères qui composaient la chaîne qui est arrivée ici, au mois d'octobre dernier, était un enfant de 14 ans, qui y devait servir neuf ans en qualité de forçat, pour cause de faux saunage* en récidive. Madame de Beaupréau s'intéresse à son sort, et j'ai obtenu sa grâce.

Monsieur le comte de La Luzerne vient de m'adresser les lettres de rappel expédiées en sa faveur par M. le Garde des Sceaux. J'ai l'honneur de vous les adresser et de vous prier

de vouloir bien donner des ordres, pour qu'elles soient envoyées au siège de Mortain, lieu de sa condamnation, pour y être entérinées, afin qu'il puisse reparaître dans son pays, si les circonstances venaient à l'y appeler un jour.

Nous l'en éloignons actuellement, en lui faisant prendre le service de la mer, pour lui éviter les séductions qui l'ont déjà entraîné deux fois à ce genre de délit. Je vous aurais beaucoup d'obligations, de vouloir bien renvoyer cette pièce, avec la sentence de son entérinement, afin que je puisse lui faire remettre le tout. »

« Brest, le 29 septembre 1788

J'ai eu l'honneur de vous entretenir le 26 mars dernier, des démarches que j'avais faites pour procurer la grâce à un enfant nommé Jean Guérin, condamné aux galères. Vous avez bien voulu me renvoyer le 19 avril suivant ses lettres de rappel entérinées au siège de l'Élection de Mortain.

Cet enfant n'ayant pas voulu répondre aux vues que Madame de Beaupréau et moi avions sur lui, a demandé à retourner dans son pays, et doit y être actuellement. Permettez-moi de vous renvoyer ses lettres de rappel, et de vous prier de les lui faire parvenir ; il est de la paroisse de Vassi, Élection de Vire.

J'ai l'honneur... »

(Archives départementales du Calvados – C. 2 489)

* Le délit de faux saunage était la contrebande du sel.

PHILATÉLIE MARINE

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

Le naufrage du paquebot *Afrique*

En 1990, à l'occasion du 70^{ème} anniversaire du naufrage du « Titanic français », la République de Côte d'Ivoire a émis un timbre commémoratif. De nombreux soldats africains ont en effet péri dans la catastrophe.



FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : République de Côte d'Ivoire)
Date d'émission : 21/04/1990
Impression : Offset
Couleur : polychrome
Dentelure : 13 x 12 ½
Valeur faciale : 155 F CFA
Réf. Y&T : CI 839

SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

Le sceau du port de Lübeck

La ville – La ville allemande de Lübeck, dans le Land du Schleswig-Holstein, est une ancienne ville portuaire hanséatique située sur la Baltique. C'était la capitale de la Hanse, et elle était si brillante au Moyen Âge qu'on l'appelait « la reine de la Hanse ». Outre sa situation géographique exceptionnelle sur la mer Baltique, elle avait le statut avantageux de « ville libre » dans le Saint Empire romain germanique. Le déclin de la Hanse lui fit perdre un peu de sa puissance, sans toutefois lui porter un coup fatal.

Le sceau – « Dans un bateau dont l'étrave et l'étambot sont fortement relevés et décorés de têtes de dragons, deux personnes se faisant face, l'un tenant le gouvernail latéral, l'autre des cordages. La matrice de ce sceau date de la deuxième moitié du XIII^e siècle et est encore en usage en 1647. » (René Laurent : *Les sceaux et la mer*).



Le sceau de Lübeck

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

La flamme de guerre dans la marine française



La « flamme de guerre », hissée en tête du mât le plus haut, indique que le navire appartient à la marine nationale et que son

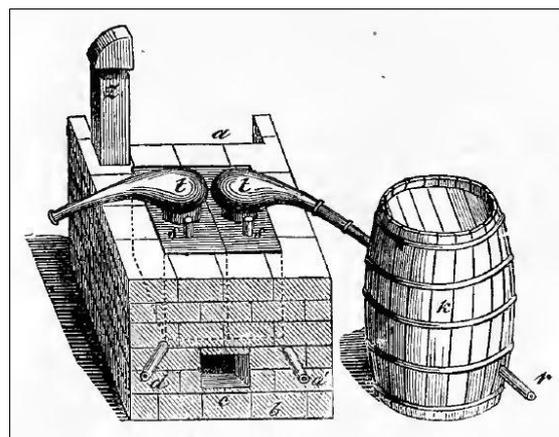
officier commandant a reçu une lettre de commandement dans le cadre d'une opération militaire.

Une tradition veut qu'un navire en opération depuis plus de cinq mois allonge sa flamme d'un mètre par mois supplémentaire passé en campagne loin de France. Ainsi, le croiseur *Georges Leygues*, parti pour Dakar le 9 septembre 1940 et rentré à Toulon le 13 septembre 1944, aurait arboré une flamme de guerre de 60 mètres !

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

Les premières machines de désalinisation de l'eau de mer : la cucurbitte de Poissonnier

Au XVIII^e siècle, on donnait le nom de « cucurbites » aux machines à distiller l'eau de mer, inventées par M. Poissonnier, inspecteur général des hôpitaux de la marine.



La « cucurbitte » de M. Poissonnier

Bougainville en utilisa une durant son tour du monde (1766-1769) : « *J'avais aussi commencé le 3 mars à me servir de la cucurbitte de M. Poissonnier, et nous avons continué jusqu'à la Nouvelle-Bretagne à employer l'eau ainsi dessalée pour la soupe, la cuisson de la viande et celle des légumes. Le supplément d'eau qu'elle nous procurait nous a été de la plus grande ressource dans cette longue traversée. On allumait le feu à cinq heures du soir et on l'éteignait à cinq ou six heures du matin, et*

chaque nuit nous faisons plus d'une barrique d'eau. Au reste, pour ménager l'eau douce, nous avons toujours pétri le pain à l'eau salée. » (L.-A. de BOUGAINVILLE, *Voyage autour du monde*, p. 126). GL

TRADITIONS & SUPERSTITIONS

Coutumes, folklore, traditions et superstitions de la vieille marine

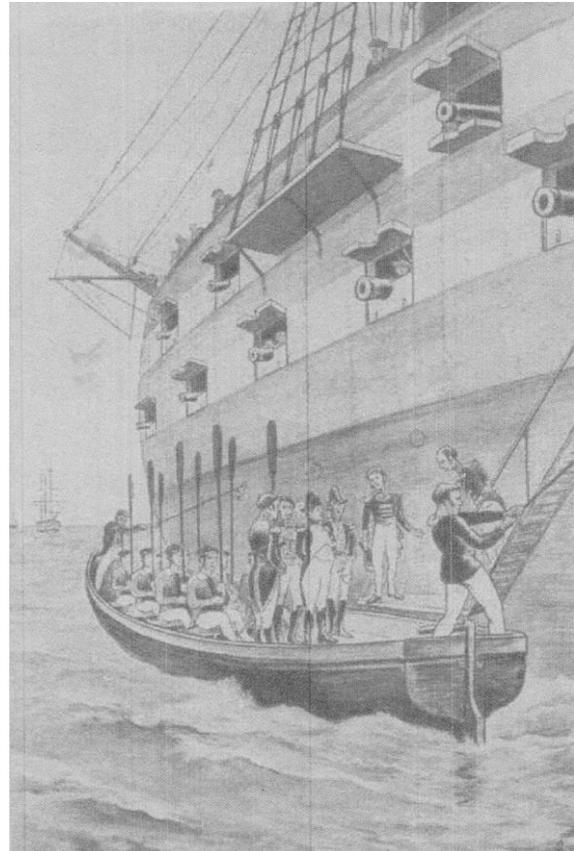
A-t-on fait monter Napoléon sur le *Bellérophon* par la coupée bâbord ?

Selon une règle élémentaire de la politesse navale, la coupée tribord d'un navire au mouillage est affectée aux « officiers et personnages honorables », alors que la coupée bâbord reste réservée au commun des mortels, aux sans-grades et aux corvées. Quand Napoléon a demandé l'asile à la Grande-Bretagne, est-il vrai que les marins anglais l'ont fait monter par bâbord à bord du *Bellérophon* ?

Rappelons les faits. Très tôt, le mardi 15 juillet 1815 à l'île d'Aix, l'empereur s'embarque à bord du brick français *Épervier* qui doit le conduire jusqu'au vaisseau anglais *Bellérophon*, mouillé en rade des Basques. Selon le mot d'un témoin : « l'Épervier emporte l'Aigle ». Le vent souffle fort, ce matin-là, et contrarie la marche du brick, qui n'avance que très lentement. Sur la dunette du *Bellérophon*, le capitaine Maitland observe la difficile approche du petit voilier. Quand l'*Épervier* se trouve à environ un mille, il décide de gagner du temps et d'envoyer une chaloupe chercher l'empereur. Il confie cette mission à son premier lieutenant, M. Mott.

Depuis l'île d'Aix voisine, quelques témoins observent la manœuvre de l'embarcation. Soudain, quand celle-ci revient au *Bellérophon* avec son illustre passager, les curieux poussent un cri d'indignation : « Regardez ! Ils font embarquer l'empereur par bâbord ! » Ont-ils bien vu ? Ont-ils été trompés par la distance et par la brume matinale ? Aucune preuve formelle ne subsiste. Les gravures et les peintures du temps représentent un

embarquement par tribord, mais elles ont été réalisées après coup, par des artistes qui n'assistaient pas à l'événement. Ni l'empereur ni ses généraux ne se sont plaints de cette éventuelle humiliation, mais ils ne connaissaient sans doute pas les usages de la mer.



Estampe montrant l'embarquement de l'empereur sur le *Bellérophon*, par bâbord.

Le capitaine Maitland ne parle pas non plus de ce « détail » dans son livre de souvenirs. Il écrit simplement : « À son arrivée à bord du *Bellérophon*, [Napoléon] fut reçu sans les honneurs que l'on fait habituellement aux hommes de haut rang ; la garde avait été déployée à l'avant de la dunette, mais elle ne présenta pas les armes. » Maitland reconnaît n'avoir reçu aucune instruction de sa hiérarchie sur ce point. Il explique l'absence de cérémonial par le fait qu'il était six heures du matin : « Il n'est pas d'usage, à bord d'un navire de guerre britannique, de rendre de tels honneurs avant la cérémonie des couleurs de 8 h du matin, ni après le coucher du soleil. Mon

excuse pour les avoir négligées, en cette occasion, est l'heure matinale. »¹



Autre estampe montrant un embarquement par tribord

Pas un mot concernant la coupée utilisée. Si les observateurs de l'île d'Aix ont vu juste, et si l'empereur a embarqué par bâbord (ce qui n'est pas absolument certain), accordons aux Anglais l'excuse du mauvais temps. Le vent et le courant étaient forts, et le lieutenant Mott a peut-être choisi le côté le moins risqué, sans se préoccuper du protocole. GL

LES MOTS DE LA MER

Le parler pittoresque des marins d'autrefois

Scalque

À bord des navires méditerranéens du xvi^e siècle, le *scalque* désignait sans doute le cambusier, ou en tout cas quelqu'un dont la fonction concernait les vivres. L'article *scalco* du « Glossaire nautique » de Jal évoque un galérien chargé des vivres, parfois un homme libre.

« *La table du Scalque – Il y a sur la nef la table du Scalque, qui est à quatre écus par mois, où l'on est fort mal traité, de manière que pour peu de choses il vaut mieux se mettre à la table du patron, où l'on est mieux respecté et mieux servi. »* (Les voyages du Seigneur de Villamont, 1607)

LA VIE A BORD

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

La méridienne

À l'époque de la navigation astronomique traditionnelle, on appelait *méridienne* l'observation du soleil faite chaque jour à midi, quand le ciel était dégagé, afin de déterminer la latitude. Un vieux marin nous en raconte le rituel :

« ... on approchait de midi, et le moment était venu de se mettre en observation pour prendre la hauteur du soleil qui se montrait de temps à autre à travers les nuages. On fait à bord des observations astronomiques un peu à toutes les heures du jour et quelquefois de la nuit, mais l'observation de midi a une importance capitale, en ce qu'elle donne la latitude du navire presque sans erreur possible, et au moyen d'une simple soustraction, la hauteur du soleil au moment de son passage au méridien étant d'autant plus grande que l'on se trouve plus rapproché de l'équateur. Vers onze heures et demie, l'officier chargé des montres se met en observation avec son instrument à réflexion, sextant ou cercle, et ramène par le jeu de deux miroirs, dont l'un est fixe et l'autre mobile sur une règle dite alidade, l'image du soleil à toucher l'horizon. Jusqu'à midi le soleil monte et l'observateur suit son mouvement en poussant l'alidade de manière à maintenir le contact de l'astre avec l'horizon [...] À midi, le soleil demeure un instant stationnaire, puis il commence à descendre, et à ce moment son image mord imperceptiblement sur l'horizon. L'observateur donne aussitôt l'ordre de piquer midi ; le timonier sonne quatre coups doubles à la cloche suspendue au pied du grand mât, et le maître de quart lance un vigoureux coup de sifflet en criant : l'équipage à dîner ! » (J. de Crisenoy : Scènes de la vie maritime, de Rochefort à Cayenne, 1883, pp 68-69).

¹ Narrative of the surrender of Buonaparte and of his residence on board HMS Bellerophon, by captain Maitland, 1826.

SANTÉ NAVALE

Petite histoire de la médecine et de la chirurgie navales

Des pommes de terre déshydratées pour la prévention du scorbut

Dans les derniers temps de la voile, au début du xx^e siècle, le scorbut demeurait une menace pour les marins au long cours. Les pommes de terre étaient censées en empêcher l'apparition, mais elles ne se conservaient pas durant tout le voyage. L'invention, aux USA, des pommes de terre déshydratées (premier brevet en 1905) fut considérée comme une solution pleine de promesses :

« Je ne sais pas ce qu'il y a là-dedans...

« Ce sont des Dry Potatoes, autrement dit des patates sèches, expliqua M Jaffré. Quand il n'y a plus rien à manger que des fayots et du lard salé, il y a péril grave de scorbut. Alors, en guise de légumes, vous donnez chaque jour au cuistot cinq cents grammes de cette poudre couleur de caméléon, et voilà de la purée de pommes de terre pour toute la smalah. Deux poignées de poudre dans une marmite d'eau tiède, laisser bouillir deux minutes, et la marmite est pleine de purée, de la vraie mousse de patates ; c'est pire que le mascaret de la Seine. Une belle invention pour empoisonner les marins.

- En les préservant du scorbut, dis-je.

- À mon avis, ça ne préserve de rien, mais faut bien donner quelque chose aux hommes, pour remonter le moral, quand la terrible maladie fait son apparition à bord, et que chacun se demande si ce ne sera pas son tour demain.

...

*- Voyez-vous, on aurait mieux fait de vous enseigner le moyen de conserver indéfiniment les pommes de terre à bord d'un bateau qui passe successivement par toutes les latitudes et par toutes les températures du globe. Car tant qu'il y a des pommes de terre à bord, il n'y a pas de scorbut. Voilà du tangible, du réel. Aussi, pour l'amour de Dieu et de nos santés, n'oubliez pas de faire trier soigneusement ces précieux tubercules, au moins une fois par semaine. » Jean Le Gallec, *Marins d'hier*. Hachette, 1950. Pp 24 et 25.*

LITTÉRATURE & CINÉMA

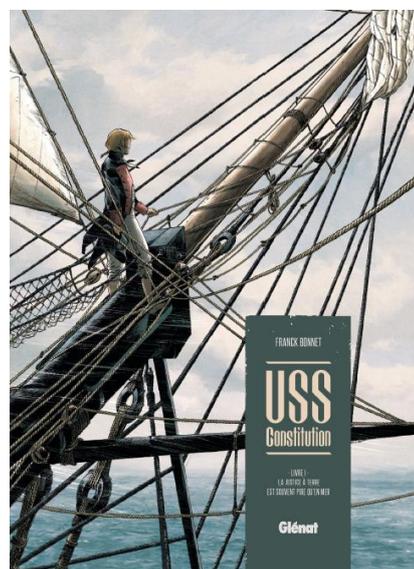
Livres, revues et films d'hier et d'aujourd'hui, consacrés à la marine...

Répertoire des Corsaires français sous Louis XV, de 1715 à 1774

J'ai eu l'occasion de vous parler déjà des travaux historiques de notre fidèle lecteur et ami, le commandant Alain Demerliac. Il s'agit de répertoires de navires français depuis 1610 jusqu'à 1871. Il vient d'ajouter un volume à sa collection, un *Répertoire des Corsaires français sous Louis XV, de 1715 à 1774*. Il précise : « Il y en eut plus de mille, qui manquaient dans ma Nomenclature des navires français de cette époque publiée en 1995. Cet ouvrage de 120 pages doit être publié prochainement aux éditions A.N.C.R.E. 130, avenue de Gairaut, 20 allée des Citronniers, 06100 NICE ». Bravo à cet infatigable historien !

USS Constitution

Un autre de nos lecteurs et amis, Franck Bonnet, vient de me faire parvenir la dernière bande dessinée dont il est l'auteur, *USS Constitution*. Cet ouvrage superbe nous plonge dans l'atmosphère de la jeune marine américaine, lors de sa guerre contre Tripoli (1801-1805). Je vous en reparlerai dans le prochain numéro de SILLAGES, mais vous pouvez d'ores et déjà l'acheter aux éditions Glénat : vous ne serez pas déçus.



ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Amis lecteurs,

Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

DANS L'ACTUALITÉ

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

**On n'arrête pas le progrès !
De l'eau de mer dessalée...
vendue en bouteilles**

Il y a bien longtemps que les marins ont pensé à dessaler l'eau de mer pour la boire, mais les techniques ont été difficiles à mettre au point, et les résultats souvent décevants. Il semble qu'aujourd'hui on y soit enfin parvenu... puisqu'on s'apprête à vendre de l'eau de mer dessalée en bouteille. Extrait d'un article paru le 4 janvier 2020 dans *Aujourd'hui en France* :

« Le projet qui va entrer dans sa phase active cette semaine est hors norme. Mardi, Odeep One, bateau long de 190 m, va quitter le port de Sète (Hérault). À une centaine de kilomètres de la côte, au cœur de la Méditerranée, les pompes de cet ancien train-ferry soviétique, reconfiguré en bateau-usine, vont remonter l'eau de mer des grandes profondeurs. Cette précieuse cargaison qui concentre une très forte dose de sels minéraux sera ensuite débarrassée de son sel (70 g en moyenne par litre), filtrée et analysée.

Elle pourra ensuite être mise en bouteille à bord grâce à la chaîne d'embouteillage ultramoderne installée dans le ventre de l'immense bâtiment. [...]

Après six mois de pompage en Méditerranée, l'Odeep One ira pêcher au large des Philippines pour servir le marché asiatique (Chine, Japon, Philippines) pour cette eau 'qui tonifie l'organisme à un prix raisonnable'. »

INSOLITE !

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

Finies les coques unicolores ! La mode est à la fantaisie. Le croisiériste norvégien Cruise Line a confié à l'artiste chinois Tan Ping la décoration de la coque de son paquebot *Norwegian Joy*.



COURRIER DES LECTEURS

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

Nous avons parlé, dans le numéro 17 de SILLAGES, de la mésaventure du baleinier *Essex*, coulé par un cétacé. Alain Foulonneau nous apporte la précision suivante : « Le naufrage de l'*Essex* a donné lieu en 2015 à un film à grand spectacle intitulé AU CŒUR DE L'OCEAN. Je l'ai vu à sa sortie. Je ne l'ai pas trouvé à la hauteur de l'histoire réelle, mais j'ai quand même passé un bon moment lors de la séance. J'ai lu ensuite le livre dont le film est inspiré. » A.F.

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

- **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.

- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.*** Marines Editions, Rennes, 2006.
- ***Les fortunes de mer... en images.*** Marines Editions, Rennes, 2007.
- ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.*** Rennes, Marines Éditions, 2011
 - ***La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
 - ***Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
 - ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- ***Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.*** Marines Editions, Rennes, 2013.
- ***La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- ***Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.*** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- ***L'Histoire de la Marine pour les Nuls.*** Paris, éditions First, 2016.
- ***Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.*** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

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, etc.***

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

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

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :
www.academie-arts-sciences-mer.com
(Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d'accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com >
ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisonecrivainsdelamer.fr >
RESSOURCES > BLOG LE MOING
- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :
www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

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