

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 21

Avril 2020

SOMMAIRE

● BONJOUR	1
● POUR FAIRE FACE AUX EPIDEMIES – Petite histoire de la quarantaine maritime	1
● CARTOGRAPHIE IMAGINAIRE – Le mystère de l'île de saint Brendan	8
● IMMIGRATION ET PROTECTION CONTRE L'EPIDEMIE – L'exemple de « Grosse Île »	11
● SOUVENIRS DE MER – A bord du <i>Al Muktashef</i> (1973-1974), par Loïc Antoine	12
● UNE HISTOIRE DE CLOUS – Les premières rencontres entre Polynésiens et Européens, par Alain Foulonneau	23
● RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Vexillologie – Sigillographie – Associations – Actualité – Insolite ! – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot	27

BONJOUR

Une pandémie redoutable nous a tous conduits au confinement. Des mots qu'on croyait oubliés sont réapparus dans la langue de tous les jours. Quarantaine, par exemple. À tous les amoureux du passé, cet épisode a rappelé les grandes épidémies d'autrefois : la peste, le choléra, la fièvre jaune. À tous les passionnés d'histoire maritime, il a rappelé le rôle souvent funeste des navires dans la transmission des maladies contagieuses. C'est pourquoi nous avons consacré plusieurs articles à ce sujet d'une triste actualité.

Bon confinement et bonne lecture ! Soyez prudents !

Pour faire face aux épidémies

PETITE HISTOIRE DE LA QUARANTAINES MARITIME

Plusieurs millénaires avant les découvertes de Pasteur, les hommes avaient déjà une petite idée de la transmission des maladies contagieuses et de l'isolement nécessaire pour s'en protéger. Dans la Bible, par exemple, *Le Lévitique* consacre des pages à « l'impureté » et à sa transmission entre les hommes. Mais il n'était pas encore question de « quarantaine » ni terrestre, ni maritime.

La pratique de la quarantaine maritime est étroitement liée à l'histoire du trafic maritime en Méditerranée, en particulier aux échanges avec le Levant de Venise, de Gênes et de Marseille. Bien que cette activité commerciale remonte aux Phéniciens, les plus anciennes traces de contamination par voie maritime ne sont pas antérieures à la période romaine. Plinie affirme que la lèpre fut introduite en Europe par Pompée lors de son retour triomphal

d'Orient¹. Il n'est pas impossible, en effet, que les navires romains, chargés de butins en provenance de Syrie et ramenant de nombreux prisonniers de guerre, apportèrent également la lèpre.

**En deux mots :
« quarantaine » et « lazaret »**

QUARANTAINE – Mesure de police qui consiste à imposer un isolement provisoire aux personnes, aux navires et aux marchandises provenant d'un pays infecté par une maladie contagieuse (Larousse).

Le mot vient de « quarante », qui était le nombre de jours d'isolement traditionnellement prévu. Ce mot est attesté dans la langue française (dans ce sens particulier) depuis 1635. Pourquoi 40 jours et non pas 30 ou 50 ? Peut-être en raison de la connotation religieuse du nombre 40 (durée du carême dans la religion catholique), Peut-être également parce qu'Hippocrate avait affirmé qu'une maladie se déclare toujours en moins de quarante jours. Aujourd'hui, la durée de la quarantaine n'est plus de quarante jours ; elle est adaptée à la durée d'incubation de la maladie redoutée.

LAZARET – Établissement où est pratiqué l'isolement de sujets suspects de contacts avec des malades atteints d'affections contagieuses et mis pour cette raison en quarantaine (Larousse).

Le mot se rattache à l'épisode de la résurrection de Lazare, dans le Nouveau Testament. Saint Lazare était le patron des lépreux (« ladres »). Ce mot est attesté dans la langue française (dans ce sens particulier) depuis 1690. On peut dire aussi « station de quarantaine ».

Les premières quarantaines maritimes

On admet généralement que les Vénitiens furent les premiers à prendre des dispositions sanitaires face au risque venant d'au-delà des mers. Depuis l'an 1000, il existait à Venise un service de surveillance de la santé publique, mais cet office, au début, n'était pas permanent ; il ne fonctionnait qu'en périodes d'épidémies. La plus ancienne information dont on dispose à son sujet remonte à l'année 1348, lorsque Nicolas Venerio, Martin Querino et Paul Baleigno furent nommés surveillants de la santé publique. Ces officiers furent autorisés à utiliser l'argent public dans le but d'isoler les navires infectés, les marchandises et les personnes sur une île de la lagune. Un médecin y fut envoyé. De cette décision résulte la plus ancienne station de quarantaine mentionnée dans l'histoire. Elle fut mise en service en 1403 sur l'île Sainte-Marie de Nazareth à Venise. Cette île appartenait antérieurement à des moines ermites de l'ordre de Saint-Augustin. Un vieux manuscrit vénitien, écrit par le patricien Giovanni Tiepolo, relate la fondation de ce premier lazaret maritime ; on y lit : *En 1403, la peste commença à Venise. Un lieu destiné à devenir lazaret fut saisi au frère Gabriel, de l'ordre des ermites, et on lui donna Santo Spirito.* »

Les États voisins, engagés dans le commerce méditerranéen, suivirent rapidement l'exemple de Venise. La première station de quarantaine génoise fut ouverte en 1467 ; une autre à Marseille en 1526. Le lazaret de Marseille, l'un des plus remarquables, occupait l'île de Pomègues² au large de la ville. Il avait autrefois abrité une léproserie mais, en 1476, il fut converti en hôpital contre la peste, puis en station de quarantaine maritime.

¹ Le Grand Pompée avait chassé Mithridate du Pont, puis conquis le reste de l'Asie mineure (Arménie, Syrie) et soumis tout le littoral de la Méditerranée orientale.

² L'île de Pomègues fait partie de l'archipel du Frioul, au large de Marseille, ainsi que l'île de Ratonneau et l'île du château d'If.



Le *Lazzaretto vecchio*, sur l'île Sainte-Marie de Nazareth, à Venise

Les lazarets de Raguse (aujourd'hui Dubrovnik, en Croatie)

La République de Raguse était, au Moyen Âge, le centre d'un commerce maritime intense avec tout le bassin méditerranéen. Cette activité l'exposait au risque d'importer des maladies infectieuses, fréquentes à l'époque, en particulier la peste. Le 27 juillet 1377, le Grand Conseil de la République décréta l'instauration d'une mesure de quarantaine pour les marins, les marchands et les marchandises en provenance d'un pays suspect. Avant de pouvoir entrer dans le port, ils devaient passer quarante jours d'isolement sur des îles inhabitées au large de la ville (les îles de Mrkan, de de Bobara ou de Supetar). Le mouillage auprès de ces îles étant aussi dangereux que la maladie elle-même, les autorités décidèrent ensuite de bâtir des baraques sur la terre ferme ; elles étaient en bois, de manière à pouvoir être facilement incendiées en cas d'épidémie non maîtrisée. Au cours du xv^e siècle, les lazarets furent rapprochés de la ville, pour éviter que les Ottomans ne s'en servent comme base. En 1590, enfin, un nouveau programme de construction fut lancé. Il en subsiste de remarquables bâtiments. GL



Le lazaret de Dubrovnik

Venise n'était pas la seule ville de l'Adriatique à pratiquer la quarantaine maritime. La ville de Barletta, dans les Pouilles, qui fut plusieurs fois frappée par la peste, imposait aux navires suspects d'infection, un long isolement en un lieu situé à l'extérieur du port.

À cette époque, la quarantaine était obligatoire durant les épidémies de peste. Les infractions à la quarantaine étaient sévèrement punies. Pietro Follerio, un grand juriste-consulte napolitain du xvi^e siècle, suggère le fouet, la roue, l'exil et même la mort comme peines applicables en cas d'infraction aux règlements sanitaires de confinement. Charles d'Aragon impose des sanctions rigoureuses pour ceux qui tenteraient de pénétrer

clandestinement dans la ville de Palerme durant une épidémie de peste : torture, longue peine de galères et travail au milieu des pestiférés dans un hôpital.

Les patentes de santé

Une formalité indissociable de la quarantaine consistait à délivrer aux voyageurs et aux navires une attestation relative à leur état sanitaire, une sorte de laissez-passer qui leur permettait la libre circulation si leur état ne présentait aucun risque. En anglais, on les appelait *bill of health*, en italien *bullettones sanitatis*, en français *patentes de santé*. Sous une forme ou sous une autre, ces documents indiquaient BON, MAUVAIS ou SUSPECT.

Les patentes de santé dans l'administration française

Le *Dictionnaire universel du Commerce*, publié en 1848, donne la définition suivante de la « patente de santé » en droit français de l'époque :

PATENTE DE SANTÉ – Certificat de santé dont doivent être munis les bâtiments qui viennent d'un pays où règne quelque maladie contagieuse.

Les patentes de santé sont de trois types : **patente nette** (aucun risque sanitaire dans le pays de départ, aucune maladie contagieuse détectée en cours de voyage, aucune escale suspecte durant le voyage) ; la **patente brute** (si une ou plusieurs des trois conditions ci-dessus n'est pas remplie) ; la **patente suspecte** (lorsqu'il y a un doute sur l'un de ces trois points). La nature de la patente détermine la mise en quarantaine et sa durée éventuelle.

Un vieux document, daté de 1304, conservé aux archives du *Conservatori di Mare* de Gênes, mentionne des bulletins de santé que les navires de Corse et de Sardaigne étaient tenus de fournir. Durant la peste à Naples, en 1557, des citoyens étaient postés aux portes de la ville pour contrôler les patentes de santé. La corruption et le manque de vigilance de ces personnes étaient passibles de mort. Des sentinelles à pied et à cheval patrouillaient à proximité des murs de la ville, afin d'empêcher les entrées clandestines. Pour être valable, la patente de santé devait porter le sceau de l'université du port de départ. Elle devait indiquer, non seulement le jour, mais l'heure du départ, ainsi que la description du voyageur. Une patente était également nécessaire pour les marchandises, mais celles-ci – à part les épices et les médicaments – étaient toutes considérées comme suspectes.

À cette époque – comme aujourd'hui – le pouvoir politique prenait ses décisions en fonction de l'avis des médecins. À cette époque – comme aujourd'hui – il arrivait que les experts ne fussent pas d'accord entre eux, ce qui provoquait parfois certains troubles. Ceci se produisit à Venise, durant l'été 1576, lorsqu'une maladie inconnue se répandit dans la cité. Elle se caractérisait par des accès de fièvre intenses, souvent mortels. Les autorités sanitaires de la Sérénissime République réunirent les plus grands médecins pour prendre conseil. Les spécialistes, comme souvent, ne furent pas d'accord entre eux. Certains préférèrent ne pas se prononcer ; d'autres déclarèrent avec autorité qu'il s'agissait de la peste : d'autres encore affirmèrent le contraire et attribuèrent la maladie à la chaleur exceptionnelle de l'été. Deux médecins célèbres faisaient partie de cette troisième catégorie : Girolamo Mercuriale (surnommé par ses contemporains, *l'Esculape de notre temps*) et son confrère Capodivacca. En fait, la maladie ne fit que s'aggraver au fil de l'été : il semblait bien s'agir de peste ! La populace se déchaîna alors contre les deux médecins et mit le feu à leurs maisons. Mercuriale

et Capodivacca ne durent leur salut qu'à la fuite ; leurs biens furent sauvés grâce à une prompte intervention des autorités.

Quarantaine maritime et désinfection : un exemple à Palerme au XVI^e siècle

Pour bien comprendre les pratiques de l'époque, suivons un navire catalan venant de Barcelone et faisant escale à Palerme (en Sicile) avant de continuer vers Naples. Ce navire transporte 97 personnes dont 18 passagers. Il a pris à Barcelone une cargaison de barils de poissons salés, des caisses de sucre (destinées à Palerme, et déjà débarquées et entreposées), du fromage salé, du sel en vrac, et de nombreux rouleaux d'étoffe.

Le maître du navire signale aux autorités portuaires la mort suspecte de trois matelots et de deux passagers, ce qui déclenche la procédure de quarantaine et de désinfection des hommes, des marchandises et du bateau.

Le navire est donc mis en quarantaine, et le maître doit verser une garantie de 20 000 scudi, afin de s'assurer qu'il ne partira pas avant d'avoir obtenu la « libre pratique ». Précaution supplémentaire : le gouvernail est démonté et mis en lieu sûr ; une garde est mise en place. Marins et passagers, à l'exception des malades et d'une permanence suffisante à bord, doivent descendre à terre et se rendre en un lieu nommé le Borgo, où ils se dévêtent et sont exposés à des vapeurs de poix bouillante, avant de se laver avec du vinaigre. Les vêtements sont soit brûlés, soit lavés, parfumés et mis au grand air pendant 50 jours. Les malades sont envoyés vers un lazaret appelé *La Cuba*, un grand bâtiment de pierres, qui se dresse toujours à Palerme, témoin des quarantaines d'autrefois.



La Cuba de Palerme (Ancien pavillon de détente des rois, devenu lazaret lors des épidémies de peste du XVI^e siècle)

Avant de passer à la désinfection des marchandises et du navire, disons quelques mots des produits et des méthodes utilisés dans ce but au XVI^e siècle. L'agent de désinfection le plus traditionnel est alors le feu. Son effet est doublement bénéfique : il brûle les objets souillés, ce qui les élimine, et il produit des émanations qui, dans certaines circonstances, sont censées purifier l'atmosphère environnante. Dès l'Antiquité, ce procédé rendit célèbre le savant Acron, de l'école d'Agrigente. Plutarque rapporte que cet homme, se trouvait à Athènes à l'époque de la terrible peste qui ravagea la Ville au début de la guerre du Péloponnèse, et qu'il fit allumer de grands feux auprès des malades, ce qui donna de bons résultats. Il faut néanmoins prendre certaines précautions : les feux de copeaux et d'éclats de bois sont préférables, car ils produisent moins de fumée ; il est recommandé d'ajouter des bois exotiques, mais pas de produits à l'odeur trop violente. On brûle les vêtements et différents objets contaminés, mais parfois aussi les maisons et les navires !

Le lavage à grande eau est, bien entendu, recommandé ; l'eau de mer a bonne réputation à cause de son sel, mais rien ne vaut la rosée du matin dont les propriétés désinfectantes sont exceptionnelles. Les vapeurs de substances aromatiques volatiles sont créditées de grandes vertus purificatrices de l'air. Le clou de girofle, la cannelle, l'écorce de cèdre, le camphre, la menthe, les bois résineux bouillent longuement dans des pots de vinaigre. Les vapeurs de poix bouillante ont bonne réputation ; elles sont obtenues à partir de goudrons végétaux et de résines. Le vinaigre de vin ou de cidre est considéré comme un bon antiseptique ; Une recette particulièrement fameuse est celle du « vinaigre des quatre voleurs » dans lequel macèrent des plantes aromatiques. La préparation des fumigations peut être différente selon la saison. La durée de la quarantaine aussi : elle est plus longue l'hiver car le froid est supposé favoriser la contagion.

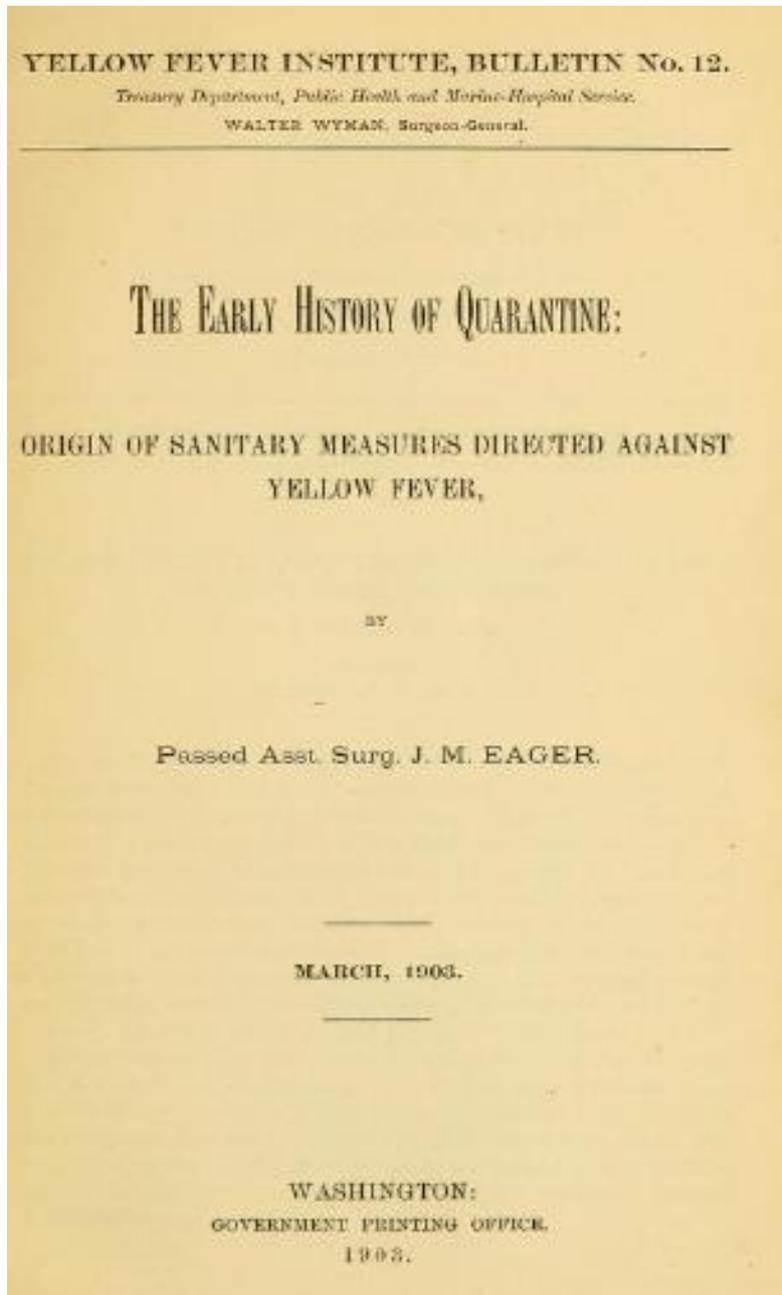
Revenons à Palerme et à notre navire en quarantaine. Le traitement donné à la cargaison est le suivant : les barils de poissons salés sont lavés extérieurement, d'abord avec de l'eau de mer, puis du vinaigre ; les caisses de sucre et de fromage salé sont vidées de leur contenu, les emballages sont brûlés et les marchandises elles-mêmes sont remises à leurs propriétaires sans autre traitement. Le sel en vrac ne subit aucun traitement, n'étant pas considéré comme infecté. Les rouleaux d'étoffe sont déroulés et pendus dans la mâture pour 50 jours. Les voiles et les cordages du navire sont démontés et immergés dans la mer pendant une semaine, puis ensuite pendus aux mâts et aux vergues, à l'air, au soleil et à la rosée, jours et nuits, pendant toute la durée de la quarantaine. Des fumigations sont faites à l'intérieur du navire, au moyen de poix bouillante dans des chaudrons placés dans l'entrepont. La durée de la quarantaine est fixée à 50 jours, au lieu de 40, parce qu'on est en hiver.

Depuis la fin du XVII^e siècle, la cause des maladies contagieuses est mieux connue. C'est en 1675, en effet, que le Néerlandais Antoine van Leeuwenhoek découvrit les bactéries, appelées alors « animalcules ». Ceci donna naissance à une théorie – longtemps considérée comme absurde – de la transmission de certaines maladies par des êtres vivants microscopiques. Marc-Antoine Plenciz, de Vienne, formula cette théorie en 1762, mais il fallut attendre les travaux de Pasteur pour qu'elle s'impose. De toutes façons, cette explication scientifique ne changea pas grand-chose à la pratique de la quarantaine. Celle-ci perdura jusqu'à une époque récente : au XIX^e siècle encore, les grandes épidémies de choléra et de fièvre jaune donnèrent lieu à des mesures d'isolement des navires, de leurs marins et de leurs passagers.

Guy LE MOING (voir nota page suivante).

Nota

L'article précédent a pour source un vieux livre que j'ai trouvé sur le site extraordinaire d'Open Library, site qui donne accès aux plus prestigieuses bibliothèques du Nouveau Monde. Ce livre est signé M. Eager ; il s'intitule « L'histoire des débuts de la quarantaine ». J'en ai sélectionné quelques extraits, que j'ai traduits et adaptés pour Sillages. Je tiens à ce que soit rendu à l'auteur initial ce qui lui est dû. Guy Le Moing



Cartographie imaginaire

LE MYSTRE DE L'ÎLE DE SAINT BRENDAN

Deux ouvrages en latin sont à l'origine de la légende de saint Brendan. Le premier, intitulé *Navigatio sancti Brandani abbatris* (« Le voyage du saint abbé Brandan »), date sans doute du VIII^e siècle. Le second, *Vita Brandani* (« La vie de Brandan »), est un peu plus récent, probablement du X^e siècle. Ces deux livres ont fait l'objet de multiples traductions et de copies manuscrites dans les langues d'Europe occidentale. Ils relatent les aventures d'un moine irlandais du VI^e siècle, saint Brendan de Clonfert.



Le vénérable moine Brendan a entendu parler d'une île lointaine, une sorte de paradis terrestre où Dieu accomplit des miracles. Il décide de s'y rendre avec quatorze de ses frères ; dix-sept, plus exactement, car trois surnuméraires se joignent à eux au dernier moment. Les religieux ont construit un grand *coracle*, c'est-à-dire un navire en toile monté sur une armature en bois.

Lorsque tout est prêt, les moines prennent le large, à la voile d'abord, puis à la rame jusqu'à épuisement. Ils se laissent ensuite dériver au gré de la volonté divine. Après quarante jours de mer, ils atteignent une île où ils trouvent de quoi se nourrir, preuve que Dieu ne les a pas abandonnés. Puis la navigation reprend, entrecoupée d'escales sur des îles symboliques. Durant le Carême, par exemple, ils touchent une terre où ils ne trouvent que du pain et de l'eau. Lorsque la semaine pascale arrive, par contre, ils atteignent l'île des Agneaux où la nourriture est beaucoup plus festive. À la Pentecôte et à Noël, les escales sont pieuses. Sur l'île des Oiseaux, des volatiles exemplaires chantent les Psaumes sans interruption. Un jour, ils prennent pied sur le dos d'une baleine, qu'ils avaient pris pour une île ; ils ont tout juste le temps de regagner leur bateau avant la plongée du cétacé. Sur un écueil battu par les flots, en pleine mer, les moines rencontrent Judas, que Dieu extrait de l'enfer chaque dimanche et place sur ce rocher.

Après sept ans d'errance sur l'océan, les moines atteignent enfin le but de leur voyage : l'île des Saints. Il s'agit d'une sorte de paradis terrestre couvert de végétation et regorgeant de fruits. Mais il est coupé par une rivière infranchissable qui empêche les voyageurs de découvrir toute la richesse du lieu : l'homme ne pourra jamais connaître l'étendue complète de la magnificence divine. Les moines ne tardent pas à repartir, et Brendan meurt peu après son retour en Irlande.



Les aventures de saint Brendan ont connu un grand succès pendant tout le Moyen Âge, ce qui transparaît clairement par le nombre des copies qui en ont été faites ; plus de cent manuscrits sont aujourd'hui identifiés.

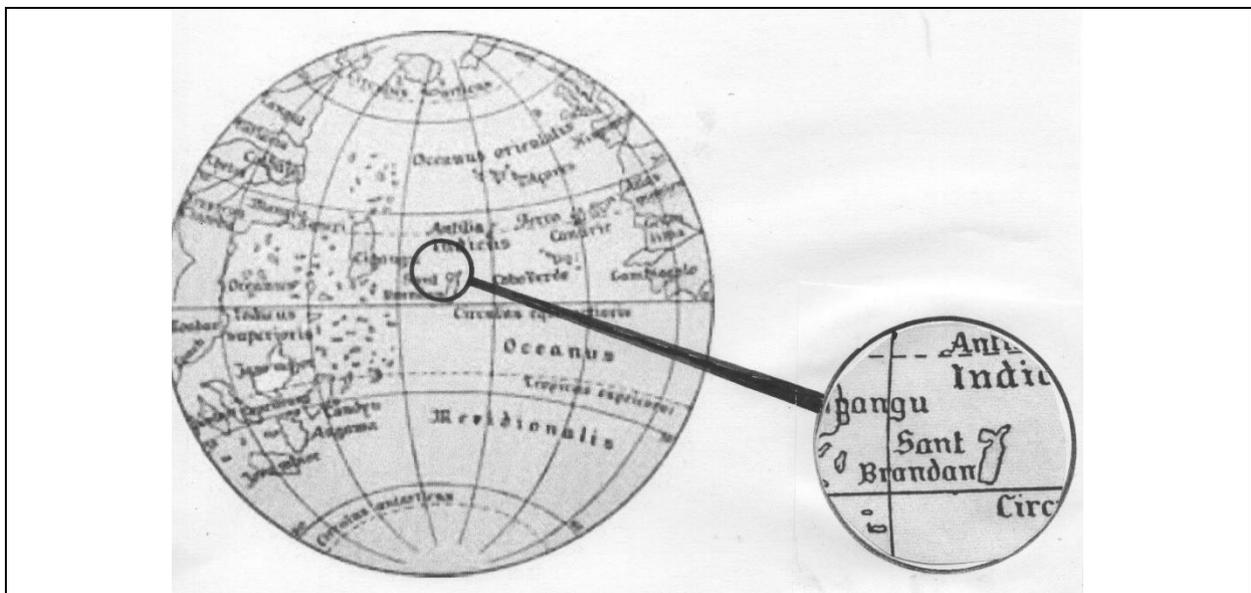
Malgré le caractère éminemment symbolique du récit, de nombreux croyants de la fin du Moyen Âge et de la Renaissance cherchèrent à localiser la merveilleuse île des Saints. La cartographie maritime prenait alors son essor ; on sait qu'elle était parfois approximative : les « Îles de Saint Brendan » se multiplièrent bientôt sur tous les océans du globe. Rares furent

les géographes qui eurent la franchise d'avouer leur impuissance à situer cette île exceptionnelle. Ce fut le cas d'Honoré d'Autun¹ qui écrivait dans son *Image du Monde* :

« Il y a dans l'Océan une certaine île agréable et fertile par-dessus toutes les autres, inconnue aux hommes, découverte par quelque hasard, puis cherchée sans qu'on pût la retrouver, et enfin appelée Perdue. C'était, dit-on, celle où vint jadis saint Brendan. »

Dès le XIII^e siècle, l'île de saint Brendan apparaît sur les mappemondes et sur les portulans. L'*Imago mundi* de Robert d'Auxerre, en 1265, la mentionne. Un siècle plus tard, la carte de Picignano (1367) montre un groupe d'îles portant le nom de saint Brendan, et un dessin du moine tendant les bras vers ces terres. On la trouve sur la carte anconitaine de Weimar (1424), sur la carte génoise de Beccaria (1435), sur la mappemonde de Fra Mauro (1457), sur une carte de l'Atlantique Nord-Est, due à Gracioso Benincasa en 1467. Elle est placée du côté des Açores, de Madère et des Canaries.

En 1492, année où Christophe Colomb découvrait l'Amérique, le cosmographe et navigateur allemand Martin Benhaim construisait un grand globe terrestre où figuraient toutes les connaissances géographiques de l'époque. L'absence du continent américain est compensée par un élargissement des parties connues du globe : Asie, Afrique, océan Atlantique. Au beau milieu de l'Atlantique, un peu au-dessus de l'équateur, se trouve l'île de saint Brendan. On remarque d'ailleurs, non loin d'elle, une autre île imaginaire, Antilla.



L'île de saint Brendan sur le globe de Martin Benhaim

Sébastien Cabot (ca1477-1557), fils du navigateur Jean Cabot qui explora le Labrador et Terre-Neuve, navigua pour le compte de l'Angleterre et de l'Espagne. On lui doit une mappemonde magistrale (1544) où il a fait figurer l'ensemble des terres connues². L'île légendaire de saint Brendan est représentée au milieu de l'Atlantique, à la hauteur du détroit de Gibraltar. Toujours au XVI^e siècle, l'atlas d'Ortelius la plaçait du côté de l'Irlande. Pendant

¹ Honorius Augustodunensis, moine du XII^e siècle, auteur de nombreux ouvrages de théologie et de vulgarisation scientifique, en particulier d'une *Imago mundi*.

² Cette mappemonde est conservée à Paris, à la BnF.

très longtemps, les cartes ont même mentionné une île Brendan dans l'océan Indien, près des Mascareignes.

Alors que les cartographes du XVI^e siècle s'obstinaient à mentionner l'île de saint Brendan, personne ne l'avait jamais vue. Ce mystère suscita des curiosités : plusieurs expéditions partirent à la recherche de l'île invisible.

« La première expédition, qui eut lieu dans ce but, fut celle de Fernando de Troya, et de Fernando Alvarez, en 1526 ; elle ne produisit, comme on le pense bien, aucun résultat, pas même celui de décourager les partisans de l'erreur singulière qui avait entraîné ces deux hommes à la recherche de l'île inconnue, puisque plus tard le docteur Herman Perez de Grado fit partir un petit armement destiné à la même découverte. Cette nouvelle tentative ne fut pas plus heureuse que la précédente. Enfin, une troisième expédition, confiée à des marins renommés, Fray Lorenzo Pinedo et Gaspard Perez de Acosta, partit du port de Palma, qui avait vu échouer l'une des entreprises antérieures, et n'obtint pas plus de succès. »¹



Si les explorateurs ne purent jamais trouver l'île de saint Brendan, c'est peut-être parce qu'elle avait la capacité d'apparaître et de disparaître à sa guise ! C'est ce qu'affirmait, en tout cas, une autre légende : celle de l'île de San Borondon. Ce nom curieux n'est en fait que la déformation de saint Brendan, car il s'agit bien de l'île merveilleuse que visita le saint moine. Sa localisation, cette fois, ne dépendait pas de la fantaisie des cartographes ; elle était précise : à l'ouest des îles Canaries. On disait même que c'était la huitième île de l'archipel, après Lanzarote, Fuerteventura, Grande Canarie, Ténérife, La Gomera, La Palma et El Hierro.

La légende était la suivante : dans certaines conditions météorologiques, l'île apparaissait très distinctement à des observateurs situés à La Palma, El Hierro ou La Gomera. Ils y distinguaient clairement deux monts élevés et une vallée profonde. Christophe Colomb lui-même en avait parlé dans son *Journal*. Certains affirmaient qu'il s'agissait d'un fragment du continent américain qui s'était détaché, avait traversé l'Atlantique et avait fini sa course près des Canaries. Magellan, d'ailleurs, crut identifier la cassure originelle d'où était parti ce morceau d'Amérique ; il avait baptisé cet endroit « baie de Samborombon », près du rio de la Plata.

Plusieurs expéditions furent organisées au XVI^e siècle (et même après) pour explorer l'île de San Borondon, mais elle resta introuvable, comme si cette terre n'était qu'un mirage fugitif : « Ces traditions, explique un géographe du XIX^e siècle, peuvent avoir pour fondement une de ces illusions optiques par lesquelles l'image d'une côte réelle est répétée dans les nuages. Peut-être aussi quelque volcan sous-marin, existant à l'ouest des Canaries, fait-il tour à tour paraître et disparaître les parois de son cratère. »²



Mentionnons, pour terminer, l'aventure d'un navigateur de notre temps, Tim Severin, qui entreprit, en 1976, de reproduire le voyage de saint Brendan à bord d'un coracle, afin d'en montrer la faisabilité. Il réussit à traverser l'Atlantique et à atteindre Terre-Neuve.

Ce bel exploit, toutefois, ne nous dit pas où se situait la merveilleuse *île des Saints* !

Guy LE MOING

¹ Achille JUBINAL, *La légende latine de S. Brandaines*. Paris, 1836, p. xvii.

² Cité par Achille Juvénal in *La légende latine de S. Brandaines*. Paris, 1836.



Immigration et protection contre l'épidémie

L'EXEMPLE DE « GROSSE ÎLE » AU CANADA LORS DE L'ÉPIDÉMIE DE CHOLÉRA DE 1832

Les navires qui parcourent le monde sont souvent les vecteurs des épidémies. Les nations maritimes ont appris à s'en protéger par la pratique de la « quarantaine », qui impose un isolement provisoire des marins, des passagers, des navires et des marchandises, en provenance d'un pays infecté ou suspect. Le problème est d'actualité en 1832, car une épidémie de choléra déferle sur le monde occidental. Son point de départ se situe en Inde, où la maladie est pratiquement endémique ; elle s'est propagée vers l'ouest par deux voies, l'une au nord (Russie, Pologne, Allemagne), l'autre au sud (Moyen-Orient et Méditerranée). En 1832, toute l'Europe occidentale est atteinte, malgré les mesures prises aux frontières et surtout dans les ports : Grande-Bretagne, France, péninsule Ibérique, etc.

La pandémie menace également l'Amérique du Nord, car un flux migratoire incessant traverse l'Atlantique en direction du Nouveau Monde, en particulier depuis les îles Britanniques. Il a pris naissance à la fin des guerres napoléoniennes, en 1815. Le Royaume-Uni, surpeuplé, connaît une crise économique et agricole entraînant le chômage et l'agitation sociale. Entre 1815 et 1831, on estime qu'environ 260 000 Britanniques se sont laissés séduire par l'attrait du Nouveau Monde et ont émigré au Canada. Or, en 1832, le choléra a atteint le Canada, ce qui impose de prendre des mesures pour éviter le désastre sanitaire.

Les autorités canadiennes, appuyées par le gouvernement anglais (en 1832, le Canada est toujours sous contrôle de la Grande-Bretagne) prend la décision d'implanter une zone de quarantaine sur le Saint-Laurent, afin d'isoler les navires arrivant dans le pays. Elles choisissent une île de ce fleuve nommée Grosse Île, située à une cinquantaine de kilomètres en aval de Québec. Elle fait partie de l'archipel de Montmagny, qui en comporte une vingtaine, plus ou moins grandes. Elle mesure 2,5 km sur 0,8 km et est en partie couverte d'arbres.



La Grosse Île

La Grosse Île est occupée par un fermier, qui y fait un peu d'élevage. On l'exproprie et on aménage le domaine dans l'urgence, car le choléra contamine le Canada de façon imprévisible, et les médecins sont totalement désarmés face à ce fléau. On divise l'espace en plusieurs zones isolées les unes des autres : une pour les nouveaux arrivants, une pour les malades, une pour les soignants et les surveillants. Cette précipitation et cette improvisation conduisent à une inefficacité évidente de l'établissement, incapable de faire barrage à l'épidémie. GL



Croix dressée à Grosse-Île
en mémoire des morts de la quarantaine



Souvenirs de mer
À BORD DU AL MUKTASHEF, EN 1973-1974
Par Loïc Antoine
(Suite)

Marseille Tripoli

Nous avons passé l'île Pomègues, et le pilote nous quitte. C'est le même pilote qu'à notre arrivée, et il nous souhaite bon courage à nous Français, car il reste étonné de ce qui lui paraît une aventure insensée de notre part.

Il fait grand beau temps en ce début mars 1974. Tout le monde à bord est content, car le bateau a pris un coup de jeune : ça sent la peinture, le radar fonctionne, la radio aussi, la

vitesse s'est accrue d'un bon nœud, tout ça grâce au travail efficace de la SPAT. Seule ombre au tableau d'un appareillage presque parfait : le boucher juif n'a pas été en mesure de livrer Al Bahit et Al Muktashef en viande casher-hallal au-delà des quelques jours. Nos équipages ont dû finalement accepter le certificat du shipchandler, mais seulement pour du poulet, allez savoir pourquoi. Nos cuisiniers ont donc embarqué du poulet pour 15 jours, durée prévue de notre retour avec reprise des stations... Heureusement nous sommes à bord du Muktashef et la pêche nous fournira de quoi varier les menus, ce qui ne sera pas le cas de nos amis du Al Bahit, condamnés au poulet midi et soir jusqu'à destination finale !

Nous faisons route, cette fois par l'ouest de la Corse vers les bouches de Bonifacio, car la rénovation subie à Marseille a redonné confiance à nos capitaines et ils ont décidé de prendre au plus court cette fois. Nous continuerons à naviguer de conserve jusqu'à la reprise de nos stations au nord de Tripoli.



Le "laboratoire" à bord du *Muktashef*

Jean-François et moi sommes très contents de nous car nous avons pu discrètement acheter chacun trois bouteilles de whisky hors taxe au shipchandler, et l'équipage n'a rien vu. Il faut maintenant cacher ce liquide sacrilège dans nos cabines, de manière à pouvoir débarquer les bouteilles discrètement et une par une à chaque retour de campagne au port de pêche de Trabelus.

Nous inspectons nos cabines respectives, car nous avons chacun une cabine, ce qui est un luxe sur ce petit bateau. En toquant sur le lambris des cloisons, nous pensons pouvoir en démonter une dans chaque cabine, cacher les bouteilles et remonter la cloison, ni vu ni connu. On entreprend donc le démontage d'une planche de lambris, pour commencer, dans la cabine de Jean-François. Surprise : du papier journal polonais double l'intérieur de la cloison... nous ôtons le papier journal et découvrons deux bouteilles de whisky pur malt elles-mêmes enveloppées dans du papier journal polonais et datant de 1969... une autre planche démontée, une nouvelle découverte du même tonneau. En tout, 15 bouteilles de pur malt

étaient planquées dans la double cloison côté coursive de la cabine de Jean-François. Nous faisons la même découverte dans la mienne, ce qui nous met à la tête d'une trentaine de bouteilles du meilleur whisky.

L'explication de ce miracle est facile au vu de l'emballage des flacons : le whisky a été caché là lors de la livraison du navire à la Libye et du voyage de Gdansk à Tripoli en 1969, la date des feuilles du papier journal faisant foi. Pourquoi y est-il resté pendant 5 ans ? Pourquoi nos officiers polonais n'étaient-ils pas au courant ? Mystère, mais peu nous importe, nous en profiterons ! Nous cachons nos propres bouteilles parmi celles que nous avons découvertes (il restait un peu de place) et remontons les cloisons, en riant encore de notre découverte.

Grâce au beau temps, à la vitesse accrue et la bonne humeur de nos capitaines, nous faisons route jour et nuit et arrivons vite en position pour notre premier trait de chalut au large de Misrata. A table, le poisson remplace enfin le poulet. Encore quelques jours de travail et nous rentrons à Tripoli, trop contents d'achever calmement cette équipée trans-méditerranéenne qui n'avait pas trop bien commencé. Lors du débarquement, nous cachons chacun une bouteille dans notre sac, espérant que le contrôle policier de sortie du port sera comme d'habitude, c'est-à-dire réduit à un grand geste du bras au chauffeur du *Land-Rover* gouvernemental qui nous transporte, pour lui dire de passer.

Une dizaine de jours plus tard, nous embarquons pour une nouvelle « croisière Kadhafi » comme nous disions entre nous. Tout content de contempler le trésor, je démonte une planche du lambris de ma cabine... pour constater le vide. Toutes les bouteilles ont disparu. Au juron qui explose dans la cabine voisine, je comprends que Jean-François découvre la même chose que moi. Plus rien, et par-dessus le marché une blague pour bien nous faire comprendre : il y a dans l'espace vidé de son butin une boîte de conserve de compote de pomme.

Si l'alcool est interdit en Libye, son trafic existe bel et bien, on s'en doute, et les bouteilles, les polonaises comme les nôtres, que nous destinions toutes à notre consommation personnelle, ont dû faire la fortune de ceux qui les ont soustraites à notre convoitise !

Le champ de mines

A la fin de l'année 1973 la guerre du Kippour est passée, mais la Libye doit craindre de nouvelles attaques du côté de la mer, car nous apprenons un jour que Kadhafi aurait fait miner toute une zone devant Tripoli. Ça paraît incroyable car nous sommes plusieurs fois passé dans la zone supposée minée, nous avons même des stations de chalutage dans ce qui est supposé être le champ de mine !

Il faut dire que des bruits couraient de navires coulés après avoir pénétré ce prétendu champ de mine. Axel a raconté l'histoire des moutons crevés qui flottaient aux abords du port de Trabelus. Parmi les différentes explications, il y avait celle de l'explosion, sur une mine, du navire bergerie qui venait livrer son contingent d'ovins vivants aux boucheries libyennes. Le port de Tripoli était dans l'impossibilité de recevoir à quai les innombrables navires qui venaient livrer tout ce dont avait besoin la Libye, des rouleaux de fil de fer barbelés aux engins de terrassement, en passant bien sûr par les vivres, frais ou non, que l'agriculture locale ou l'agroalimentaire libyen (très sommaire) ne pouvait pas produire. Des dizaines de navires attendaient au mouillage devant Tripoli que se libère une place à quai. Le frais et le vivant était en principe prioritaire, mais la logique des autorités portuaires était flottante, si je puis dire, et les pneumatiques pour camion pouvaient prendre leur tour devant les œufs, le beurre ou les moutons vivants.

Aussi quand la mer se couvrit de dizaines de cadavres de moutons devant Tripoli, le bruit courut très vite que c'était ce maudit champ de mines, que le bateau qui transportait les moutons vivants s'y était introduit de nuit sans le savoir et qu'il l'avait payé cher. Nous apprîmes par la suite qu'une grève de dockers avait contraint le bateau à rester des jours et des jours sur coffre, et que les bêtes finirent par mourir de faim et de soif. La mer était la dernière destination pour ces pauvres bêtes !

Mais avant de connaître cette explication, nos capitaines avaient pris l'histoire des mines très au sérieux, on ne saurait le leur reprocher. Aussi à l'appareillage vers les radiales de l'est (Homs, Misrata et Syrte), nous fîmes un large détour en commençant par faire une bonne heure de route cap au nord avant de mettre franchement le cap à l'est, en priant Allah que cela suffise à nous mettre à l'abri d'un choc fatal. Mais au retour de leg, nous décidâmes avec nos capitaines de ne pas reprendre la mer avant d'avoir les coordonnées du pourtour du champ de mines, ou tout au moins celles d'une zone à éviter.

Évidemment des palabres commencent, « Malesh ! (ça fait rien !), ne craignez rien, il suffit de passer au large » (mais à quelle distance de la côte ? Et jusqu'où ?). Nous refusons de partir, et cette fois personne ne vient de l'ambassade de France nous le reprocher. Un beau jour, un expert militaire, sanglé dans son bel uniforme, arrive au service de la pêche et on nous explique qu'il est chargé de nous communiquer, sous le sceau du secret militaire, les points définissant le périmètre du fameux champ de mines. Une carte marine est déployée sur la table de la salle de réunion, le militaire sort une feuille de papier sur laquelle les coordonnées en latitude et longitude de cinq points sont écrites.

Korchinski et Chiloviek prennent leur crayon et leur compas de relèvement et commencent à porter les points sur la carte, puis nous les voyons se regarder avec un air de profond abattement. « What's the problem ? » demandons-nous à nos deux capitaines. Ils nous montrent les points portés sur la carte : il y en a bien cinq : trois en mer ... et deux à 50 km à l'intérieur des terres, en plein désert !

Nous avons continué à prendre la route d'abord au nord puis vers l'est, celle qui nous avait protégés la première fois, en pensant que puisque nous étions passés par là, nous étions à l'abri des mines, *inch Allah*. Ce fut sans doute la bonne solution, puisque nous avons survécu.

Tripoli, le service de la pêche

Le bâtiment qui tient lieu de service de la pêche se trouve dans le port de Tripoli, sur un terre-plein qui se termine par un quai où accostent des barques de pêche (les felouques), et quelques rares chalutiers italiens. Il y a un rez-de-chaussée où se trouvent les bureaux, un secrétariat, le laboratoire sommaire, les toilettes (sans papier !). Il y a aussi un étage, mais il est inoccupé car inachevé, pour une raison bien simple : il n'y a pas d'escalier pour y accéder. Depuis notre arrivée en Libye, un marteau pilon enfonce des pieux toute la journée dans la vasière au bout du terre-plein : c'est là que devrait se situer l'escalier, qui prolongera le bâtiment en venant s'y accoler sur le côté mer. Cette curieuse conception de l'architecture et de sa réalisation nous avait bien étonnés en juillet 1973 lors de notre arrivée, mais à la fin de l'année, nous en avons suffisamment vu et vécu pour prendre comme une routine sonore et vibratoire (boum-pschitt-boum-pschitt) le martellement régulier de la machine à enfonce les pieux.

Un beau jour le bruit cessa, les bétonnières s'activèrent, l'esplanade fut étendue, les échafaudages furent montés l'escalier sortit de terre comme prévu dans le prolongement de la bâtisse, et l'accès à l'étage fut rendu possible. Mais les habitudes étaient prises et personne,

ni le personnel libyen ni l'équipe française ne se précipita dans les nouveaux locaux de l'étage. Nous nous satisfaisions tous de ce rez-de-chaussée, somme toute relativement confortable même si la climatisation était capricieuse et les toilettes régulièrement inondées par un robinet laissé ouvert (celui qui remplace le papier). Après tout, rien ne prouvait qu'à l'étage ce serait mieux... et il n'y aurait pas plus de papier dans les toilettes du haut qu'au rez-de-chaussée.

Au début, la pièce rapportée de l'escalier était parfaitement jointive avec le mur ouest du service de la pêche. L'alignement était impeccable, et un crépi avait été posé de manière à lisser la jonction entre les deux constructions. Mais au fil des jours on vit apparaître une petite fissure, qu'on mit d'abord sur le compte du séchage trop rapide du béton et du crépi. Tout les matins en arrivant au laboratoire, on avait pris l'habitude de regarder cette fissure, est force était de constater qu'elle s'agrandissait. L'impression était encore plus vive après une semaine de mer, et nous en arrivions tous à la conclusion que l'escalier s'écartait petit à petit du bâtiment principal. La plate-forme était-elle bien stabilisée ? L'énergie dépensée pour enfoncer tous ces pieux avait-elle été suffisante ? Pas assez de pieux ? Trop de vase ? On spéculait ferme sur les causes de cet écart et de sa progression, mais on était unanimement et définitivement installés au rez-de-chaussée. Nos collègues Libyens avaient bien essayé d'alerter ce qu'on appelle les autorités compétentes, mais rien n'y faisait. Fort heureusement et par retour d'inertie, aucune contrainte n'était exercée par ces mêmes autorités pour qu'on occupe l'étage.

La vie continuait, la fissure aussi, et on mesurait régulièrement sa progression. De l'introduction d'un ongle, on passa à l'index, de l'index au pouce, bientôt au poing ! On en était là quand un jour normal où nous étions au laboratoire, et pendant que nous étions Shérif, Ali le biologiste Libyen et moi en train de discuter sur le nombre de stries visibles à la binoculaire sur un otolithe de merlu, un grondement se fit entendre pendant une vingtaine de secondes, accompagné d'un tremblement qui faisait vibrer les fioles et piluliers sur les paillasses et les étagères. La réaction fut unanime : « l'escalier s'écroule ! » Nous sortîmes tous dehors (c'était rapide, car nous n'avions pas d'escalier à descendre), autant par précaution que par curiosité : on s'attendait à voir l'escalier chaviré dans le port, ou effondré et réduit à un tas de parpaings et de verre brisés, mais il n'en fut rien : l'escalier et sa fissure étaient toujours en place. Il fallait se rendre à l'évidence : c'était probablement un tremblement de terre. La radio confirma rapidement le fait, et nos collègues nous traduisirent les informations sur ce léger séisme qui ne provoqua aucun dégât à Tripoli ni dans les environs. Au Shati El Andalous où nous résidions, à 10 km à l'ouest de Tripoli, Elisa avait ressenti ce tremblement de terre alors qu'elle buvait son café sur la terrasse de notre bungalow : la surface du café avait oscillé comme sur un coup de houle en mer, mais sans déborder.

La force de ce séisme avait été bien modérée, mais le paradoxe fut que la fissure ne progressa plus, l'escalier était semble-il définitivement stabilisé, *inch Allah*, tout au moins jusqu'à notre départ définitif un an plus tard.

Un Ramadan en mer, 3

Nous sommes depuis plus d'un an en Libye, et voici que revient le Ramadan. C'est encore en été, puisqu'il démarre le 18 septembre 1974. Nous avons eu maintes fois l'occasion de raconter à nos chefs de la Sogreah les difficultés du travail en mer, Ramadan ou pas, les accidents évités de justesse, le champ de mine, les radiales manquées pour cause de pénurie d'eau douce (voir les précédents épisodes)... nous avons tout raconté, mais les chefs Français

doutaient, ces soi-disant experts nous racontent un peu n'importe quoi, ils exagèrent, ils ont peur de leur ombre, ils sont craintifs, habitués aux travaux « à l'occidentale », etc. Le retour du Ramadan nous faisait prédire des difficultés supplémentaires.

Les experts Français que nous étions étions soupçonnés de légèreté d'un bord comme de l'autre. Personne n'était venu, tant du côté libyen que du côté Sogreah, vérifier en mer la réalité des faits. Les scientifiques Libyens n'avaient jamais embarqué plus longtemps que la journée, pour une ou deux stations complémentaires à proximité de Tripoli, et passer plusieurs jours en mer ne leur convenait manifestement pas, ils s'étaient facilement fait dispenser par leur hiérarchie. Sogreah prétextait que le temps manquait pour que l'un de ses ingénieurs grenoblois embarque quelques jours à partir de Tripoli. Nos collègues scientifiques Egyptiens, qui naviguaient autant que nous et qui soutenaient nos positions, avaient, selon les Libyens, pris le parti des Français.

C'était donc dans une ambiance morose que nous nous apprêtions à renouveler l'expérience du Ramadan en mer, quand un ingénieur de Sogreah se porta volontaire pour un leg de cinq jours à bord du Al Muktashef. J'étais ravi : Yvon était un ancien lieutenant au long cours qui avait abandonné la carrière dans la marine marchande car il était devenu astigmate, défaut de vision rédhibitoire à cette époque. Il était entré à Sogreah pour codiriger le port à maquette que la société avait créé pour apprendre aux commandants de super-tankers à manœuvrer en conditions de risques¹. Yvon était donc l'homme qui pouvait, même à deux mois de la fin des travaux, témoigner de la véracité de nos histoires abracadabrantes. Il avait en effet passé une dizaine d'années à boulinguer autour du monde sur des pétroliers, des porte-conteneurs, des vraquiers, bref c'était un marin.

Depuis la disparition tragique de Jean-François, j'étais le seul Français à bord du Muktashef, et il y avait donc une cabine de libre pour Yvon, qui arriva mi-septembre avec pour mission très officielle (mais bien tardive) de superviser des travaux en mer.

Nous appareillons le deuxième jour du Ramadan. Il fait beau et très chaud, la mer est formée et le bateau tangue fort dans la houle de cette partie très ouverte de la Méditerranée. Je n'y prends plus garde car depuis le temps je suis amariné, mais Yvon ne l'est plus ! D'abord il a découvert que c'est un petit bateau, lui qui était habitué à de plus gros navires. Et puis le Muktashef sent le poisson, comme tout chalutier qui se respecte, même si Omar le bosco prend un soin particulier à rendre la plage arrière nette de tout déchet. Il y a toujours un parfum qui se dégage du chalut, des dalots, du pont même, le bois qui le constitue est imprégné de cette odeur caractéristique d'un bateau de pêche. Ajoutons à cela l'odeur des gaz d'échappement, qui sur un bateau de 22 mètres de long sont difficiles à éviter à l'extérieur, et pourtant c'est là qu'Yvon se tient pour prendre l'air, le mal de mer l'ayant pris peu de temps après l'appareillage.

Khalifa le cuisinier nous a pris en sympathie, il nous a malgré le Ramadan préparé un en-cas au carré et nous nous y retrouvons, Bilinka le chef mécanicien, Yvon et moi. En bon marin, Yvon décide de ne pas rester le ventre creux malgré le mal de mer et se force à casser la croûte. Le capitaine Grabarz descend de la passerelle pour passer un moment au carré et manger un morceau lui aussi. Yvon demande en anglais si la veille est assurée à la passerelle, car nous faisons route au NNW vers notre station au large de Hammamet. Oui dit Grabarz, le second l'a remplacé pour quelques minutes. Mais Yvon est méfiant car il a bien senti, malgré son mal de mer, que ce n'est pas la navigation qu'il a connue du temps où il était officier sur des cargos français. Instinctivement il regarde par la fenêtre du carré, qui donne dans la coursive tribord. « Nom de Dieu, s'écrit-il, il va nous couper en deux ! » et nous regardons tous dans cette

¹ Port Revel, près de Grenoble, toujours en activité (www.portrevel.com)

direction : un cargo est tout proche, tribord amure pour nous, il est donc prioritaire. Sa route aboutira manifestement à une collision ! Yvon n'a pas perdu ses réflexes de marin et il se précipite vers l'escalier qui monte à la passerelle. Grabatz est passé de l'autre côté, ils arrivent ensemble pour voir tout le monde à la passerelle assis par terre, l'homme de barre tenant celle-ci par la poignée du bas la plus proche de sa main, assommés par le jeûne et complètement inconscients du risque immédiat. Grabatz donne le coup de barre à gauche qui nous sauve du drame, et regarde Yvon avec un air de dire « toi tu nous as sauvés, et moi je me suis un peu trop habitué au fatalisme local ».

Le calme revint vite, la veille à la passerelle assurée par le capitaine lui-même, la barre prise par Bilinka le temps que tout s'apaise. On avait eu chaud, mais l'effet sur Yvon fut encore plus radical : son mal de mer était guéri. Une grande frayeur guérit du hoquet, dit-on, mais en l'occurrence ce fut du mal de mer qu'Yvon fut guéri.

Nous arrivâmes sur zone, au large de Hammamet par une profondeur de 200 mètres, pour effectuer le trait de chalut qui nous manquait sur cette radiale. Cette profondeur nous posait un problème depuis le début de la campagne et la plupart des traicts à cette profondeur n'étaient pas valides. Le staff Libyen nous le reprochait, c'était une des nombreuses raisons invoquées pour dénoncer la bonne réalisation du contrat, et par conséquent un reproche que nous faisait aussi Sogreah. Maintenant qu'Yvon était à bord, il allait donc voir de ses propres yeux et mesurer les difficultés car même s'il n'était pas pêcheur, il était marin.

La sonde est bonne, la longueur du trait est parcourue à faible vitesse pour mesurer au sondeur la qualité du fond, pas d'apparence de croche, on peut donc filer le chalut. A cette profondeur il faut filer 600 m de funes, ces câbles en acier qui relient le chalut au bateau qui le tracte. C'est là que les difficultés commencent : le chalut part à l'eau, les bras défilent, puis les panneaux, sorte de portes qui maintiennent l'écartement et l'ouverture du chalut quand il est posé et traîné sur le fond, puis enfin, les funes. Mais il est écrit que ça ne va pas le faire. Les funes se croisent lors du filage, ce qui veut dire que les panneaux aussi et que chalut est en torche, inutile de le laisser arriver au fond. Grabatz gueule en Polonais, puis passant au Russe dit à Béchir, le second capitaine Egyptien, quelque chose qui doit être « remonte tout à bord, on recommence ! ». Béchir donne ses ordres en arabe au bosco qui les répercute aux matelots à la manœuvre. Garbatz explique à Yvon dans son Anglais sommaire la fausse manœuvre. Rien que de très banal pour moi, qui vis ça depuis un an, mais je vois les yeux d'Yvon s'écarquiller, abasourdi qu'il est d'entendre tant de langues à la fois pour une manœuvre qui devrait être routinière et qui cafouille lamentablement... car il faudra s'y reprendre trois fois pour que le chalut descende au fond en position estimée normale. Le trait standardisé dure une demi-heure, puis on vire.

Remonter 200 m de funes prend du temps, le soleil décline et l'heure de la rupture du jeûne approche. L'équipage fatigue, les gestes sont imprécis, il est vraiment temps que la manœuvre s'arrête et que l'équipage puisse faire la prière. Enfin le chalut est remonté, mais il est vide ! Le nœud dit « de rabant » qui ferme la poche du chalut a probablement été mal fait, le chalut s'est ouvert en cours de traict et il ne reste plus que quelques malheureuses crevettes de profondeur prises dans les mailles du cul de chalut. Ça gueule à nouveau dans au moins trois langues (nous nous abstenons Yvon et moi d'y ajouter du Français). Il va falloir recommencer ce traict, mais comme il est trop tard, Grabatz décide de faire route vers un mouillage à 20 m de fond, à une heure de route dans les eaux tunisiennes mais où nous pourrions dormir sans trop de danger. Yvon commence à comprendre que la vie à bord du Al Muktashef n'est pas un long fleuve tranquille !

Le lendemain nous entreprenons les stations à 40 m puis 75 m, tout se déroule correctement et Yvon peut enfin voir du poisson, et si Khalifa le veut bien nous aurons du couscous poisson ce soir, une fois le jeûne interrompu. Je sens que le moral d'Yvon remonte ! Mais il va falloir recommencer le traict à 200 m, c'est incontournable parce que compris au programme. Nous y passerons l'après-midi jusqu'au coucher du soleil, et cette fois le traict est réussi, mais nous avons pris du retard sur le programme du leg. Nous passons la nuit à la choule, ce qui empêche Yvon de dormir. Je le comprends, car j'ai eu aussi ces moments de doute (qui assure la veille ? qui relancera la machine en cas d'urgence car on est sur le moteur auxiliaire ? Y a-t-il beaucoup de trafic dans ce coin ?). Maintenant je suis fataliste et je dors, on verra demain, *boukra, inch Allah*. Mais Yvon décide de passer sa nuit à la passerelle, profitant du thé à la menthe qui coule à flot en pleine nuit de Ramadan. A l'aube, il est finalement très content de sa nuit passée avec les hommes de veille. Ils ont pu échanger en baragouinant en Anglais et en Italien, il connaît les noms des matelots, il a appris plein de choses sur la pêche et les pêcheurs Libyens, et malgré la fatigue d'une nuit presque blanche son moral et au beau fixe.

Nous reprenons la route vers le sud et nous dirigeons vers la radiale de Sfax, pour effectuer les stations prévues, de 40 m à 200 m. Cette fois c'est une avarie sur le chalut lors du trait à 75 m qui se manifeste à l'arrivée à bord de la « toile » : l'aile bâbord est déchirée sur une dizaine de mètres, des poissons ont dû s'échapper et le traict ne devrait pas être validé au plan quantitatif. Le dilemme est cornélien : recommencer le traict et ne pas pouvoir finir la campagne, ou valider le traict mais au plan qualitatif, ce qui nous vaudra une nouvelle critique ? Et de toute manière il faudra réparer l'avarie avant de remettre le chalut à l'eau pour le traict à 200 m, notre bête noire ! Le moral d'Yvon replonge, le mien se satisfait bien égoïstement de voir nos prétendues jérémiades devenir réalité devant un témoin irréfutable.

Il faut donc réparer. Omar prend son aiguille à ramander ainsi que Mustafa, autre matelot qualifié qui a appris à ramander à bord d'un chalutier italien, tous deux se mettent au travail. Pendant ce temps, Yvon m'aide à trier les poissons qui restaient dans le chalut, et à prélever les otolithes des merlus. Pendant que ce travail se fait sur le pont, Grabatz a mis le cap vers la station à 200 m. Finalement celle-ci se passe sans accroc, et le chalut remonte bien rempli, en particulier de crevettes. Nous y aurons droit au repas de ce soir, car Khalifa veut bien nous en cuire malgré l'interdiction que le Coran fait de consommer ces crustacés, et que l'équipage ne touchera pas, tout au moins dans une assiette¹.

La vie continue pendant les trois jours qui nous restent, Yvon a droit à de belles éponges pêchées dans le golfe de Gabès à la station à 45 m. Elles sont préparées à son attention par Omar, qui les a longuement piétinées et rincées à la manche à eau pour qu'elles aient la forme et la consistance qu'on connaît de l'éponge de salle de bain. Ce cadeau fait grand plaisir à Yvon, que la gentillesse de tous à bord a profondément touché. Il a désormais bien compris les difficultés de passer de la théorie (un programme à vocation scientifique) à la pratique (la réalisation du programme avec des moyens humains et techniques mal adaptés).

Une fois rentrés à Tripoli, Yvon fait état de ses observations au cours de la réunion de debriefing. Il relate les faits de manière objective, sans accusation d'incompétence, ce qui d'ailleurs aurait été injuste. Nos directeurs Libyens écoutent avec attention, mais ne se formalisent pas ni ne trouvent quoi que ce soit à dire : tout est normal, la vie est ainsi faite, la fatalité c'est pour tout le monde, et demain sera un autre jour. Tout compte fait, pourquoi nous sommes-nous inquiétés ? Pourquoi tant de rationalisme ?

Un ami qui avait longtemps travaillé à Suez m'a raconté, longtemps après ces campagnes Libyennes, que la Libye était, comme l'Égypte, gérée par IBM : I comme *Inch Allah* (si Dieu le

¹Voir l'épisode *Encore un Ramadan en mer*

veut), B comme *Boukra* (demain), M comme *Malesh* (ça n'a pas d'importance). Nous en avons eu la preuve formelle !

L'échantillonnage

Que faire quand le bateau est en panne, ou que l'appareillage est compromis pour une raison qu'on ne connaît pas, comme lorsque l'équipage avait éliminé la batterie de cuisine parce que du porc et de la vodka l'avaient rendue impure ?

En bons halieutes, même débutants, Jean-François et moi avons le projet de nous rendre dans les points de débarquement de la pêche le long de la côte, de part et d'autre de Tripoli, à la recherche de statistiques de pêche et éventuellement pour procéder à quelques échantillonnages au débarquement. Notre naïveté nous faisait croire que le fait d'arriver à lire en arabe le nom des principaux poissons et de savoir lire les chiffres « arabes »¹, nous autorisait une telle entreprise. Nous pensions aussi nous faire accompagner d'un collègue libyen, c'était encore rêver là aussi.

Un beau matin, emplis de la confiance que nous donne notre relative inexpérience, nous exposons notre projet aux responsables du Service de la pêche. La réaction est immédiate : quelle idée saugrenue de vouloir aller chercher à terre, et chez les pêcheurs, ce que nous sommes payés pour trouver en mer, avec un navire scientifique et du matériel de pêche que l'État libyen met à notre disposition ? Pour un peu, cela passerait pour une fantaisie touristique, voire de l'incompétence.

Nous nous armons de patience et expliquons que les statistiques de débarquement et l'échantillonnage des espèces débarquées sont un complément utile à l'évaluation directe telle que nous la pratiquons (ou essayons de la pratiquer) à bord du Al Muktashef. Nos explications sont sans doute assez claires et notre pédagogie efficace, car l'accord nous est finalement donné pour une tournée côtière entre les campagnes du Al Muktashef. Nous demandons qu'un ou plusieurs scientifiques libyens nous accompagnent, au titre de leur formation et comme interprètes. Mais c'est trop demander, car pas plus que d'embarquer plusieurs jours d'affilée sur notre chalutier scientifique, la perspective d'une journée d'été ou deux en voiture non climatisée pour relever des écrits et mesurer des poissons n'attirent nos collègues libyens. Quant à Shérif, notre collègue Égyptien, il nous fait comprendre qu'il n'est pas payé (fort peu d'ailleurs) pour faire plus que son métier de benthologue embarqué, et on le comprend bien !

La prétention d'entreprendre une telle tournée nous venait, comme je l'ai dit, d'avoir appris à lire et à prononcer le nom de quelques poissons. Ainsi, le mulot se dit *bourri* et s'écrit en arabe بوري , ou encore le requin chien de mer se dit *kelb el bahr* ce qui veut bien dire « chien de mer », et s'écrit كلب البحر ; le rouget *trigli* et s'écrit تريلي . Pour ce qui concerne les chiffres, il suffit de se rappeler que ٥ n'est pas un zéro mais un 5, que le ٧ ressemble fort à un 7 mais c'est un 6, et que le zéro est un point (« . »). pour le reste, quelques mots d'italien, l'héritage colonial de la Libye et qu'on avait appris sur le tas, et quelques mots d'anglais devraient faire l'affaire, en plus de notre prétendu vocabulaire halieutico-arabe.

¹En réalité l'Arabe écrit utilise les chiffres dits indiens.

Avec les meilleures intentions du monde et de la Tripolitaine réunis, et gonflés de l'enthousiasme du débutant, nous prenons nos calepins, nos crayons, une règle à poisson, et sautons avant le lever du jour dans notre Renault 6 pour prendre la direction de Misrata, ville devenue tristement célèbre près de quarante ans plus tard lors de la guerre en 2011. Nous avons repéré sur la carte et avec l'aide de nos collègues Libyens quelques points qui devaient être selon eux des lieux de débarquement de poisson, mais qu'ils n'avaient jamais visités. Notre intention était d'aller au moins jusqu'à Al Khums, où il y avait paraît-il un port de pêche.

La route est belle, les infrastructures routières sont bien entretenues dans la Libye des années 1970 et c'est sans problème que nous arrivons en bordure de mer, non loin du fameux site romain de Leptis Magna. Nous commençons par chercher ce que peut être le port de pêche de AL Khums, car nous ne connaissions que le point de débarquement proche du bâtiment hébergeant notre laboratoire à Tripoli, et nous n'y avons vu que quelques felouques accoster de temps en temps en fin de journée, et plus rarement encore des chalutiers italiens venus ravitailler, on se demande bien en quoi d'ailleurs, si ce n'est en gazole, l'un des seuls produits locaux en abondance et bon marché. A Al Khums, rien n'indique une quelconque activité de pêche, tout au moins sur l'eau. En revanche, nous découvrons ce qui ressemble bien à une madrague démontée et stockée à terre : le filet, les ancres et les pieux, les chaloupes sur leur tins et couvertes d'une bâche, bref tout ce qu'il faut pour pêcher le thon rouge depuis la côte, de la manière la plus ancienne qui soit et répandue partout en Méditerranée depuis l'antiquité. Cette découverte nous excite au plus haut point, car nous avons l'un et l'autre une expérience thonière assez fraîchement acquise, Jean-François dans le Pacifique et moi dans le golfe de Gascogne. Nous essayons, dans un sabir italo-anglais, de nous renseigner sur ce matériel auprès de quelques-uns des hommes qui sont là pour semble-t-il le surveiller. Ils nous font comprendre que l'information nous sera donnée en ville, dans ce qui doit être la mairie. Il suffira de demander Ahmed.

La bâtisse est facile à trouver grâce au drapeau libyen qui orne sa façade. C'est une belle construction de l'époque italienne, avec son entrée sous une galerie ombragée qui donne une sensation de fraîcheur en ce mois de mai 1974, où la chaleur est montée dès le lever du soleil. Nous entrons et saluons le gardien, fiers de notre vocabulaire (*salam oualeykoum, saba elkher, kif alek*), nous donnons notre fonction « d'experts des pêches », et le gardien nous propose tout de suite de partager le thé qu'il venait de se préparer. Nous acceptons bien volontiers, car nous savons, depuis dix mois que nous sommes là, que prendre son temps est une qualité comportementale qui nous manquait cruellement à notre arrivée. Le thé est bon, sucré, à la menthe, cet homme est un sage. Nous demandons finalement à voir Ahmed : c'est moi, nous dit le gardien. Même si le prénom est très répandu, nous comprenons que c'est bien l'homme qui connaît la pêche, celui qu'on nous a dit de consulter près de la madrague. Il est tout à la fois gardien, « statisticien », spécialiste de la pêche à la mairie. En fait c'est un ancien pêcheur, que la reconversion a conduit à une fonction un peu floue mais au statut envié de fonctionnaire.

Ahmed nous conduit dans un bureau au premier étage et nous montre fièrement une pile de cahiers qu'il nous décrit comme étant les résultats de la pêche dans le secteur de Al Khums. Sur le premier cahier de la pile il est écrit ١٩٧٣ au crayon violet. Nous pressentons la mine de données : ce sont probablement les statistiques de pêche de l'année 1973 pour Al Khums !

Mais notre enthousiasme retombe vite quand nous ouvrons le cahier : des listes et des colonnes indéchiffrables pour nous. Grands naïfs que nous étions ! Impossible de retrouver les noms de poissons que nous savions lire, il y en a trop. Ils sont écrits à la main, ce qui rend, prétextons-nous, la lecture difficile. On pose une question à Ahmed :

- Où se trouve la ligne *trigli* ? Il nous la montre.
- Ce n'est pourtant pas *trigli* qui est écrit ?
- Mais c'est comme ça qu'on appelle ce poisson à Al Khoms !
- Et que veut dire le nombre ٤٠٦٧ qui suit ? Ce sont des kilos ?
- Je ne crois pas, ce sont peut-être des paniers.
- Quatre mille cinq cent et quelques paniers, ça semble beaucoup pour si peu de bateaux, nous n'en avons pas vu un seul à la côte... combien pèse un panier ?
- Ça dépend des poissons...

Nous sommes perplexes. Ce ne peut pas être non plus le nombre de poissons, les compter un par un serait un luxe statistique... Finalement Ahmed nous dit que ce doit être des kilos, et la somme annuelle des débarquements de *trigli*. Mais pour d'autres espèces, ce sont des paniers, ou encore des unités pour les gros poissons tels que les thons. Ainsi nous avons une clé de lecture, mais nous sommes bien incapables de faire un relevé sur nos propres calepins. Faire une copie serait l'idéal, mais n'y a pas de photocopieur, ce n'est ni l'époque ni le lieu¹. C'est une déception, nos ambitions statistiques sont douchées, Ahmed le voit bien sur notre figure. Pour nous remonter le moral, il nous propose de partager son déjeuner, comme il l'avait déjà fait pour le thé. Cet homme est décidément charmant, à l'image de la plupart de ceux que nous connaissons en Libye.

Nous passons « à table », c'est-à-dire assis par terre sur un coussin, et la femme d'Ahmed nous apporte à chacun un plateau garni d'un bon repas à base de mouton et de petites pâtes remplaçant la graine de couscous, comme Khalifa nous en fait souvent à bord du *Al Muktashef*. L'absence de couverts ne nous surprend pas car nous connaissons les coutumes : il faut manger à la main. Je dois simplement prévenir que je suis *lefthand*, gaucher, et j'ai donc une dérogation pour prendre la nourriture de la main gauche, tout au moins en Libye² !

Nous profitons du repas pour interviewer Ahmed sur la présence de ce que nous pensons être une madrague démontée à terre, dans l'anse où nous l'avons vue. Il nous confirme que c'est bien une madrague, et qu'elle est là depuis plusieurs années faute d'équipage. Il ne l'a jamais vu déployée, en fonction de pêche. Il faut dire qu'un équipage de madrague mobilise beaucoup de monde (plusieurs dizaines de personnes) et que les marins sont devenus rares dans ce pays, faiblement peuplé de bédouins et d'éleveurs nomades. Mis à part l'accueil chaleureux d'Ahmed, nous sommes déçus de notre tournée, que nous pensions démonstrative de la science halieutique, science dans laquelle, de fait, nous débutons.

Peut-être trouverons-nous mieux en poursuivant notre tournée à l'est vers le golfe de Syrte, demandons-nous à notre hôte. Avec un sourire, il nous montre le ciel : une couleur jaunâtre commence à teinter le sud, vers le désert, un vent chaud et sec se fait sentir. « Le ghibli se lève, vous devriez reprendre la route vers Tripoli », nous fait comprendre Ahmed, décidément de bon conseil. Le ghibli est un événement climatique redouté et une rude épreuve de conduite sur route, car ce vent de sable obscurcit le ciel au point qu'il faut rouler en code en plein jour.

¹En 1975 à Brest il n'y avait qu'un seul photocopieur au CNEXO pour trois départements de recherche !

²Ce qui me servira plus tard, en Egypte puis en Erythrée.

Le sable crisse sous les dents, le sable pulvérisent entre par les conduits de ventilation de la voiture même toutes les vitres fermées. La chaleur devient insupportable, nous rentrons à Tripoli sans ouvrir la bouche, tant par la déception que nous cause cette médiocre tournée que par souci de ne pas laisser le sable y entrer.

Le lendemain matin, au service de la pêche, nous sommes restés très discrets sur le résultat de notre tournée, le ghibli fut un très bon prétexte pour masquer un peu ce qu'il fallait bien appeler un échec. Nous avons finalement repris cette route un vendredi (jour non travaillé en pays musulman) pour visiter en famille le magnifique site romain de Leptis Magna. Mais nos prétentions d'enquêteurs étaient définitivement douchées ! Loïc ANTOINE¹

(À suivre)



Une histoire de clous, racontée avec une pointe d'humour

LES PREMIÈRES RENCONTRES ENTRE POLYNÉSIENS ET EUROPÉENS

Par Alain Foulonneau

Alain Foulonneau est un fidèle lecteur de *Sillages*, qu'il fait profiter, presque chaque mois, de son grand savoir. Il m'a écrit, il y a quelques jours : « En ces temps un peu moroses, j'ai soudain eu l'envie d'écrire pour *Sillages* quelque-chose d'amusant mais totalement authentique. Il s'agit des premières rencontres entre Polynésiens et Européens ». Merci à lui d'avoir bien voulu nous mettre un peu de baume au cœur.

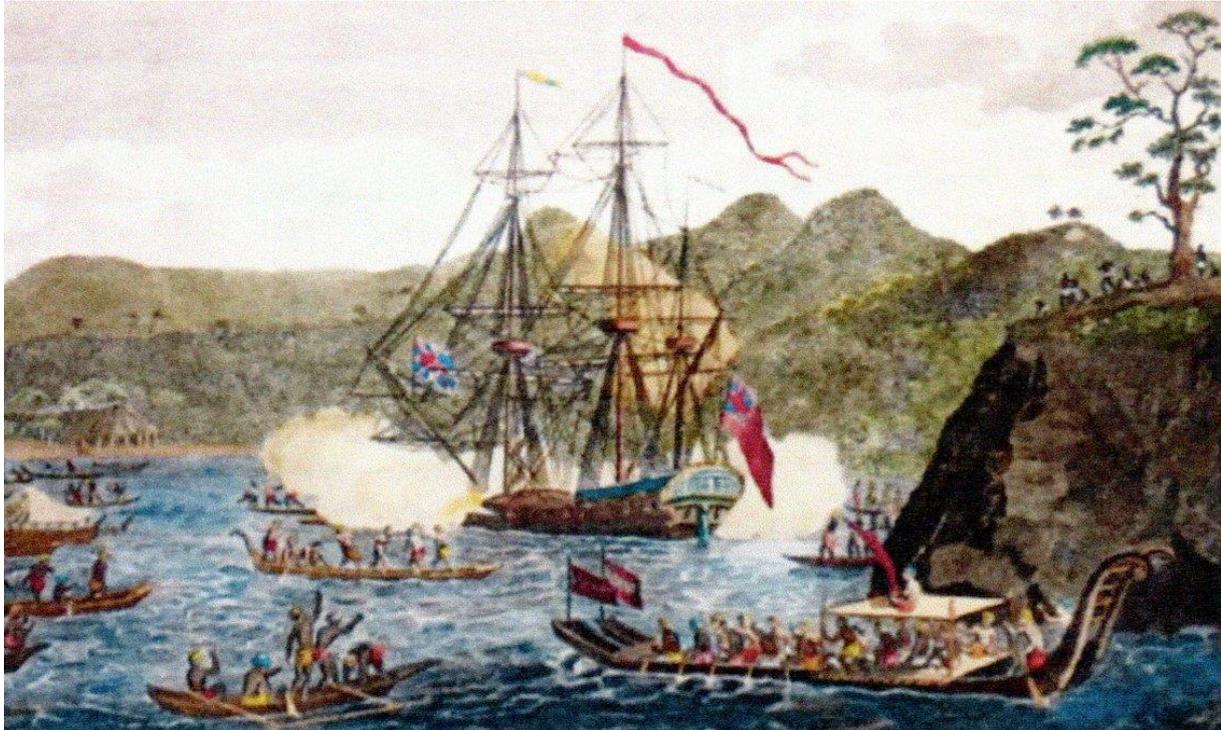
Quand, le 19 juin 1767, le *Dolphin* de Samuel Wallis mouille son ancre dans la baie de Matavai au nord de Tahiti, personne ne se doute que cet événement va provoquer un choc dans deux civilisations.

Pour les Européens c'est un émerveillement. La douceur du climat, l'abondance des fruits, la beauté et la sensualité des Vahinés subjuguent les marins. Tahiti ressuscite le mythe du paradis perdu cher aux philosophes du siècle des Lumières et surtout à Jean Jacques Rousseau avec son thème du bon sauvage.

Pour les Polynésiens la rencontre est vécue de manière plus utilitaire. Anglais et Français amènent des techniques inconnues, surtout les objets en fer et en cuivre car les Polynésiens ignoraient les métaux avant l'arrivée des Européens.

Ces objets métalliques attisent rapidement la convoitise des Polynésiens. Mais que croyez-vous qu'ils recherchent en priorité ? Des outils perfectionnés ? Des instruments tranchants ? Des couteaux ? Des scies ? Ou encore des armes à feu qui les avaient si fortement impressionnés ? Non, c'est un objet tout simple qui les fascine : le clou. Un objet très simple mais si pratique pour fixer, réunir, construire, maintenir, consolider.

¹ Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur (textes et dessins).



**Attaque du capitaine Wallis, à bord du *Dolphin* par les naturels de Otaheite
(Extrait de *Voyage undertaken by the order of His Present Majesty for making discoveries in the Southern Hemisphere* (Londres, 1773))**

Au bout de quelque temps, Samuel Wallis est contraint de faire usage de ses canons pour éloigner les pirogues car les Polynésiens avaient commencé à arracher les clous des bordés du *Dolphin*. Cependant après cette démonstration de force, Samuel Wallis réussit à rétablir des relations cordiales avec la cheffesse Oberea et reste sur l'île jusqu'au 27 juillet 1767.

Quelques mois plus tard, le 2 avril 1768, c'est au tour de Louis-Antoine de Bougainville d'entrer dans la baie de Matavai. Voici comment il décrit son arrivée dans son livre « **Voyage autour du monde par la frégate du roi *La Boudeuse* et la flûte *L'Etoile*** » :

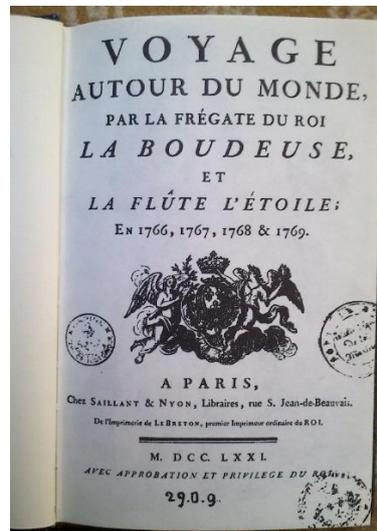
A mesure que nous avons approché la terre, les insulaires avaient environné les navires. L'affluence des pirogues fut si grande autour des vaisseaux que nous eûmes beaucoup de peine à nous amarrer au milieu de la foule et du bruit. Tous venaient en criant « tayo » qui veut dire ami, et en donnant mille témoignages d'amitié ; tous demandaient des clous et des pendants d'oreilles.

Cependant les Polynésiens ont remarqué que les marins européens ont besoin de nourriture fraîche. Mais aussi envie de sexe car cela fait des mois qu'ils n'ont pas vu de femmes. Voici la suite du récit de Louis-Antoine de Bougainville :

Les pirogues étaient remplies de femmes qui ne le cèdent pas, pour l'agrément de la figure, au plus grand nombre des Européennes et qui, pour la beauté du corps, pourraient le disputer à toutes avec avantage. La plupart de ces nymphes étaient nues, car les hommes et les vieilles qui les accompagnaient leur avaient oté le pagne dont ordinairement elles s'enveloppent. Les hommes s'énoncèrent bientôt clairement : ils nous pressaient de choisir une femme, de la

suivre à terre, et leurs gestes non équivoques démontraient la manière dont il fallait faire connaissance avec elle.

Malgré toutes les précautions que nous pûmes prendre, il entra à bord une jeune fille qui vint sur le gaillard d'arrière se placer à une des écoutilles qui sont au dessus du cabestan ; cette écoutille était ouverte pour donner de l'air à ceux qui viraient. La jeune fille laissa tomber négligemment un pagne qui la couvrait et parut aux yeux de tous telle que Venus se fit voir au berger phrygien : elle en avait la forme céleste. Matelots et soldats s'empressaient pour parvenir à l'écoutille et jamais cabestan ne fut viré avec une pareille activité.



La baie de Matavai peinte par William Hodges, membre d'une expédition de Cook (1769)

C'est ainsi que le clou devient une monnaie d'échange entre Polynésiens et Européens. Pour obtenir un petit cochon, des fruits, des légumes ou bien encore des services.... comme le sexe.

Revenus en France les marins ont gardé le souvenir de ces transactions. Ils l'ont intégré au dialecte des matelots. Puis par contagion, comme un virus, si vous voyez ce que je veux dire, ces tournures ont gagné le monde des terriens. Nous conservons aujourd'hui dans une de nos expressions une trace de cette rencontre de civilisations.

Vous ne me croyez pas ? Alors dites que mon histoire ne vaut pas un clou. A.F.¹



Aujourd'hui, les jeunes Polynésiens viennent toujours à la rencontre des voiliers abordant leurs îles. Mais ils ne quémangent plus des clous, leurs pirogues sont en polyester. Ils viennent simplement se mesurer à la vitesse des voiliers. Photo prise dans le lagon de Bora Bora.



¹ Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur

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 10 ans

Accident de la plate-forme pétrolière *Deepwater Horizon*

La plate-forme *Deepwater Horizon*, dans le golfe du Mexique, a été victime d'une explosion et d'un incendie le 20 avril 2010. Cet accident a causé la mort de 11 techniciens et provoqué une marée noire.

Il y a 30 ans

Le ferry norvégien *Scandinavian Star* victime d'un pyromane

Le *Scandinavian Star* a quitté Oslo le 6 avril 1990 pour la côte danoise, avec 600 personnes à bord. Un incendie se déclare la nuit suivante, à partir de plusieurs « départs de feu ». Passagers et marins sont évacués dans la panique, et le navire en flammes est remorqué dans le port suédois de Lisekyl, où il continue à se consumer. Malgré la rapidité des secours, 160 personnes sont portées manquantes. Les enquêteurs ont la conviction que l'incendie est d'origine criminelle.

Il y a 500 ans

Magellan mate une révolte de ses capitaines

Le Portugais Magellan a quitté l'Espagne le 25 septembre 1519, dans le but de trouver un passage à travers le continent sud-américain. Il est le « capitaine général » d'une flotte de cinq navires espagnols. Dès le départ, la mauvaise humeur des capitaines espagnols s'est manifestée et est devenue permanente. Elle se transforme en révolte le 1^{er} avril 1520, lors de l'hivernage dans la baie de San-Julian. Le capitaine général mate la rébellion et châtie les coupables ; un capitaine a la tête tranchée ; un autre – déjà mort durant l'émeute – a le corps découpé en morceaux ; un troisième bénéficie

d'un régime de faveur : il est abandonné sur la terre déserte de Patagonie.



Magellan

PHILATÉLIE MARINE

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

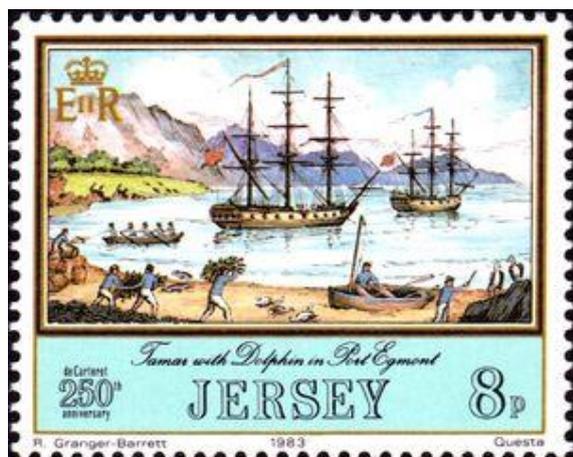
La frégate anglaise *HMS Dolphin*

Dans son article sur les premiers contacts avec Tahiti (page 22), Alain Foulonneau nous a parlé de la frégate anglaise *HMS Dolphin*. Nous présentons ici un timbre qui lui est consacré.

Lancée en 1751, la frégate *HMS Dolphin* participa d'abord aux combats de la guerre de Sept Ans, en particulier à la bataille de Minorque. Elle fut ensuite affectée à des missions d'exploration et de recherche, et effectua deux tours du monde :

- Le premier eut lieu en 1764-66, sous les ordres du commodore John Byron. Au cours de ce voyage, Byron visita les Malouines, passa le détroit de Magellan et poursuivit sa route par le Pacifique, l'océan Indien et l'Atlantique.

L'image représentée sur le timbre date de cette première circumnavigation, lors d'une escale à Port-Egmont aux Malouines.



- Le second voyage du *Dolphin* eut lieu aussitôt après le premier, c'est-à-dire en 1766-68, sous les ordres de Samuel Wallis. C'est au cours de cette exploration des îles du Pacifique, que le *Dolphin* fit escale à Tahiti.

Le timbre a été émis en 1983 par l'île anglo-normande de Jersey, qui bénéficie d'une autonomie postale vis-à-vis de la poste royale.

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Jersey (Royaume-Uni)
Date d'émission : 15 février 1983
Date d'expiration : 29 février 1984
Impression : Offset
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 8 pence
Perforations : comb 14 ¼
Quantité émise : 983 227
Réf. Y&T JE 287

SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

Le sceau de la ville de Yarmouth

La ville de Great Yarmouth, souvent appelée simplement Yarmouth, est une ville côtière du comté de Norfolk, à l'est de l'Angleterre. Pendant plusieurs siècles, sa prospérité fut liée à la pêche au hareng dans la mer du Nord.

Le sceau de la ville est habituellement appelé « sceau de saint Nicolas ». On ne sait pas avec précision de quand date sa première utilisation, mais il est probable qu'elle remonte au XIII^e siècle.

À l'avers figure un navire, avec un mât muni à son sommet d'un nid-de-pie. Deux marins sont occupés à ferler la voile unique. Il y a un château à l'avant, et un beaupré d'où un autre marin est en train de hâler un cordage. À l'arrière se trouvent un joueur de trompette et un homme manœuvrant la gouverne extérieure. Trois harengs nagent dans la mer. La légende est :

SIGILLVM : COMMVNITATIS : DE : GERNEMVTHAE :



Le revers porte l'image de St-Nicolas, vêtu de sa tenue épiscopale et portant une mitre. Il est assis sur un trône dépourvu de dais, semblable au trône représenté sur les grands sceaux du

roi Jean et d'Henry III. Sa main droite est soulevée, les doigts repliés dans le geste de la bénédiction. De sa main gauche, il tient le bâton pastoral. De chaque côté de sa tête figure un ange aux ailes déployées. La légende est :

+ O : PASTOR : VERE : TIBI : SVBIECTIS : MISERERE

VEXILLOGIE MARINE

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

Le pavillon jaune

Le pavillon jaune (Q – Québec) a une longue histoire, bien antérieure à celle du code international des signaux. Il est utilisé, aujourd'hui, dans certains pays hors d'Europe, pour signaler aux autorités portuaires qu'on vient d'arriver et qu'on est prêt à subir tous les contrôles et toutes les formalités qu'elles souhaiteraient effectuer. Il signifie, en quelque sorte : « Tout va bien à bord. Je demande à effectuer les formalités d'entrée au port afin d'y avoir libre accès ». C'est la demande d'autorisation d'entrée (*Clearance in*).

C'est exactement l'inverse de ce qu'il signifiait autrefois : « J'ai une maladie infectieuse à bord, et je demande d'être mis en quarantaine »



Le pavillon jaune
(Q, Québec)

À vrai dire, l'origine de ce pavillon maudit est très mal connue et prête souvent à des interprétations hasardeuses.

Les premières quarantaines maritimes datent de la fin du Moyen Âge en méditerranée. Les différents textes qui la réglementent, à Venise, à Gênes ou en Sicile, n'imposent pas de

pavillons particuliers. Quelques siècles plus tard, il en est toujours de même. Un règlement sanitaire du port de Marseille, daté de 1730, décrit avec une grande précision la marche à suivre des navires en cas de maladies contagieuses, mais ne parle pas de pavillons. C'est pourtant au cours de ce « siècle des lumières » qu'on trouve les premières traces des « pavillons de quarantaine », mais les règlements sont très confus. Parfois, le pavillon est blanc ; parfois il est jaune ; parfois il signale un cas de peste à bord ; parfois il signifie le contraire.

Un règlement anglais de la fin du XVIII^e siècle est plus précis. Il impose, à partir du 1^{er} janvier 1789, à tout navire en quarantaine au large des côtes britanniques, de porter un pavillon jaune le jour et un feu à la pomme du grand-mât la nuit. Dix ans plus tard, en 1799, une ordonnance anglaise précise la dimension du pavillon de quarantaine : six fois les dimensions des pavillons ordinaires. Il semble que, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, que la réglementation maritime britannique ait été adoptée par le monde entier.

Mais l'histoire est un peu confuse. Un règlement anglais de 1806 recommande le pavillon à quartiers jaunes et noirs (L – Lima). Les Allemands, à la même époque, choisissent le pavillon vert, avant de se rallier au pavillon jaune.

D'ailleurs, pourquoi jaune ? Certains historiens prétendent que le jaune est une couleur maudite depuis le Moyen Âge, une couleur qui évoque les flammes de l'enfer, l'hérésie, l'infâmie sous toutes ses formes. C'est peut-être aller chercher un peu loin le symbolisme du pavillon Q. J'avoue mon incompetence sur ce point. GL

Nota – Les lecteurs intéressés par ce sujet se reporteront à un article en ligne très intéressant, intitulé *Pavillon de quarantaine*, publié sur le site abb-rosedesvents.com.

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

L'épidémie de coronavirus touche le porte-avions *Charles de Gaulle* et ses bâtiments accompagnateurs

Le porte-avions *Charles de Gaulle* et ses bâtiments accompagnateurs ont écourté leur mission dans l'Atlantique en raison de l'épidémie de coronavirus. Les derniers chiffres connus, communiqués par l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la marine, sont (chiffres du 18 avril) :

- PA *Charles de Gaulle*, 1 064 cas dont 24 hospitalisés.
- Frégate *Chevalier Paul*, 17 cas.
- Bâtiment ravitailleur *Somme*, environ 60 cas.

Paquebot ou galère ?

L'interminable croisière du *Costa Deliziosa*

Ils étaient 1 800 passagers et 900 membres d'équipage à être partis de Savone, en Italie, pour effectuer un tour du monde. C'était le 10 janvier dernier, à bord du *Costa Deliziosa*. La dernière escale a eu lieu à la mi-mars en Australie. Depuis, le navire a regagné la Méditerranée, mais tous les ports sont fermés, et aucun ne veut l'accueillir.

INSOLITE !

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

Des navires trop gros Pour sortir de leur port de construction !

Nous avons raconté, dans le n° 8 de SILLAGES, la mésaventure arrivée, au XVI^e siècle, à la nef *Grande Françoise*. Ce navire était sans doute le plus grand de son époque, ce qui devait contribuer à la gloire de François I^{er}. Il n'en fut

rien, car il était si grand qu'il ne put jamais sortir du port du Havre, où il avait été construit. On attendit les grandes marées, mais rien n'y fit : la *Grande Françoise* ne connut jamais ni la mer ni la gloire !

Se souvient-on qu'un semblable déboire faillit arriver à un paquebot du XIX^e siècle dans le port de Bristol ? Le navire s'appelait *Great Britain* ; il avait été conçu par l'ingénieur Brunel (celui qui construisit plus tard le *Great Eastern*). Initialement prévu pour porter des roues à aubes, le *Great Britain* avait été modifié en cours de construction pour recevoir une hélice, ce qui avait nécessité des transformations importantes. Par ailleurs, Brunel avait d'abord pensé le sortir de Bristol sans sa machine, afin de l'achever dans un autre port du royaume. Là encore, il avait changé d'avis.



Le SS *Great Britain*

La mise à flot eut lieu le 19 juillet 1843 et, ce jour-là, la traditionnelle bouteille de champagne refusa de se briser sur l'étrave du paquebot. C'était un mauvais présage, qui se confirma quelques jours plus tard, quand on voulut le faire sortir de Bristol : son tirant d'eau, augmenté par les modifications successives, l'empêchait de passer par l'écluse de sortie du port.

D'interminables négociations furent alors entreprises entre Brunel et la Direction du Port. Le *Great Britain* resta bloqué dix-huit mois à Bristol. Ce n'est, en effet, que le 11 décembre 1844 que la sortie fut possible. Et encore, si l'on en croit une lettre écrite la nuit même par Brunel, elle ne fut pas de tout repos :

« Nous avons eu une difficulté imprévue ce matin avec le Great Britain. Il a touché le fond dans l'écluse. Nous avons dû le tirer en arrière. J'ai travaillé dur toute la journée, pour modifier la maçonnerie de l'écluse. Ce soir, à la marée, nous avons réussi à passer mais, comme il faisait nuit, le navire s'est échoué à l'extérieur. Il m'est impossible de partir tant qu'il n'est pas remis à flot, et que tous les problèmes ne sont pas réglés. »

COURRIER DES LECTEURS

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

Les canons de bronze du *Soleil Royal*

Alain Foulonneau m'écrit :

« Cher Guy. J'ai reçu et lu avec plaisir Sillages N°20. Je voudrais te poser une question au sujet du canon du *Soleil Royal*. Bien que la pancarte posée devant le canon par la mairie du Croisic mentionne qu'il s'agit d'un canon d'apparat, j'ai entendu dire par plusieurs personnes que ce canon ne pouvait pas parvenir du *Soleil Royal* car, en 1759, les navires n'étaient armés que de canons en fer. Pourrais-tu m'apporter un éclaircissement ? »

Cher Alain,

Merci de l'intérêt que tu as porté à mon article, et de soulever le problème de l'origine réelle de ce canon. Personne ne peut être catégorique sur cette origine, mais la probabilité est grande pour qu'il provienne du *Soleil Royal*, car il a été trouvé à l'endroit même où le *Soleil Royal* est venu s'échouer et qui porte d'ailleurs son nom de *Basse du Soleil Royal* sur les cartes marines.

En revanche, je serai catégorique sur un point : il est faux de dire qu'il n'y avait pas de canons de bronze sur les vaisseaux de 1759. On n'en fabriquait plus, sans doute, mais les anciens étaient toujours en service. Il y en avait plusieurs à bord du *Soleil Royal* ; c'est le duc de Choiseul lui-même qui l'écrit dans une lettre par laquelle il autorise d'en offrir un aux Croisicais pour en faire une cloche. Certes, il dit

« des canons de fonte », mais c'est comme cela qu'on appelait alors les canons de bronze :

« Les habitants du Croisic m'ont fait demander, Monsieur, **un des canons de fonte qui ont été sauvés du vaisseau le *Soleil Royal***, pour l'employer à la refonte d'une des cloches de leur église... »

Pour lever toute ambiguïté sur le mot « fonte », voilà ce qu'en dit Furetière : « Une composition ou un mélange, qui est différente selon les ouvrages que l'on fond. Pour les canons de fonte, il faut mettre sur 100 livres d'airain, 10 ou 12 livres d'étain [...] » C'est bien du bronze, non ?

Un site exceptionnel consacré à l'histoire maritime

Il y a tout juste un an, dans le n°10 de SILLAGES, Jean-Claude Le Goff présentait son site Internet :

CIVILISATIONS ET NAVIGATIONS

Depuis cette époque, il a mis « la dernière main » à ce travail remarquable d'histoire maritime. Il m'a écrit récemment :

« J'ai terminé – après l'avoir revu plusieurs fois – la conclusion de mon site : 'Conclusions pour notre siècle'. Il me faut maintenant communiquer l'adresse de mon site à ceux qui peuvent être intéressés, et bien sûr continuer à y apporter des compléments ou des approfondissements. »

Les lecteurs de SILLAGES sont des passionnés d'histoire maritime. S'ils ne connaissent pas encore ce site, je les invite à le visiter et – comme moi – à épinglez son adresse dans la liste de leurs « favoris » :

www.civnav.com

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.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

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.maisoncrivainsdelamer.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