

# SILLAGES

---

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

---

N° 22

Mai 2020

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - MYSTERES DE LA MER – D’où viennent les vagues scélérates ?..... 1
  - SOUVENIRS DE MER – A bord du *Al Muktashef* (1973-1974), par Loïc Antoine..... 5
  - ENQUETE SUR UN NAVIRE MAUDIT – À la recherche de l’Arche d’Alliance, par Guy Le Moing, Alain Foulonneau et André Meignen .....10
  - RUBRIQUES – Anniversaires – Vexillologie – Sigillographie – Santé navale –Associations –Insolite ! – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot .....26
- 
- 

### BONJOUR

SILLAGES a deux ans. Le premier numéro date, en effet, de mai 2018. Sa composition et sa publication me procurent chaque mois un plaisir que j’espère partagé. Je n’imaginai pas, il y a deux ans, que ce petit bulletin sortirait du cercle restreint de quelques amis, et j’ai été le premier surpris par son succès. Je remercie avec beaucoup de chaleur ceux qui ont contribué à cette réussite en publiant SILLAGES sur leur site : l’Académie des Arts et des Sciences de la Mer, la Maison des Écrivains de la mer de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la Fédération nationale du Mérite maritime, et la revue *Le Chasse-Marée*. Ces marques de confiance m’ont encouragé à persévérer, ainsi que les messages individuels que je reçois chaque mois. Je continue donc, et je tâcherai de rester le plus longtemps possible à la hauteur de votre confiance.

Bonne lecture !

... et soyez prudents !

### Mystères de la mer

## D’OÙ VIENNENT LES « VAGUES SCÉLÉRATES » ?

Les marins ont la réputation de toujours exagérer quand ils racontent leurs souvenirs de mer. Dumont d’Urville fut considéré comme un « menteur » lorsqu’il prétendit avoir vu une vague de plus de trente mètres de hauteur. Il fit ricaner, en tout cas, les scientifiques de son époque. Le navigateur était pourtant formel : il avait observé ce phénomène avec quelques camarades, en 1826, dans le sud de l’océan Indien. Parmi ses contradicteurs, Arago fut l’un des plus acerbes : il affirma péremptoirement qu’aucune vague ne pouvait dépasser la dizaine de mètres.

**Il est vrai qu'en ce début de XIX<sup>e</sup> siècle, quand un navire en bois se trouvait face à face à une vague gigantesque, il avait peu de chance d'en réchapper, et son équipage revenait rarement raconter l'événement. Selon les savants de l'époque, la hauteur des vagues ne pouvait guère s'écarter de la valeur moyenne déterminée par les conditions météorologiques. Le modèle « gaussien » qui prévalait alors ne permettait pas d'expliquer des vagues exceptionnellement hautes. Par très gros temps, la hauteur moyenne des vagues peut atteindre une dizaine de mètres ; certaines peuvent être un peu plus ou un peu moins hautes, mais il est tout à fait improbable qu'elles puissent dépasser quinze mètres. Telle était la position des scientifiques à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ; un cumul d'observations, au cours du siècle suivant, allait ébranler leurs certitudes**

Un premier phénomène étrange se produisit en décembre 1900, dans un phare de l'archipel écossais des Hébrides : quand le bateau du *North Lighthouse Board* vint assurer la relève des gardiens, il trouva le phare vide ; ses trois occupants avaient mystérieusement disparu. Comme toujours dans ces parages, le vent avait soufflé fort durant le mois écoulé, mais aucune grosse tempête n'avait été signalée. L'imagination fertile des Écossais attribua à cette triple disparition des causes paranormales. L'enquête officielle ne dissipa pas complètement le mystère ; parmi les explications possibles figurait l'éventualité de vagues monstrueuses.

En 1916, l'explorateur Ernest Shackleton fit une curieuse rencontre dans l'Antarctique :

« Vers minuit, j'étais à la barre quand j'ai remarqué une ligne de ciel clair entre le sud et le sud-est. J'ai prévenu les hommes que le ciel se dégageait mais au bout d'un moment j'ai compris que ce que je voyais n'était pas une percée dans les nuages, mais la crête blanche d'une vague monstrueuse. En 36 ans de navigation dans toutes sortes de mers, je n'avais jamais rencontré de vagues aussi gigantesques [...] Nous avons senti le navire se soulever et puis se projeter en avant comme un bouchon dans les brisants. Nous étions plongés dans un chaos d'eau bouillonnante, mais le bateau a survécu, à moitié rempli d'eau, retombant comme un poids mort et frémissant sous le choc. Nous avons surmonté l'épreuve avec l'énergie du désespoir, rejetant l'eau par-dessus bord avec tous les récipients qui nous passaient sous la main ; après dix minutes d'incertitude, le navire se remit à flotter et cessa de tituber comme un ivrogne sonné par l'attaque de la mer. Nous espérions ne plus jamais rencontrer une telle vague. »<sup>1</sup>

En 1942, le paquebot britannique *Queen Mary* fut heurté latéralement par une vague estimée à trente mètres de hauteur. L'énorme navire de 82 000 tonnes faillit chavirer : sa gîte atteignit 52° avant qu'il ne commence à se redresser. En 1995, la même mésaventure arriva à son compatriote *Queen Elisabeth 2*, qui dut « surfer » sur une vague gigantesque pour ne pas couler. Selon son commandant : « La vague avait surgi de l'obscurité ; elle ressemblait aux falaises blanches de Douvres. »

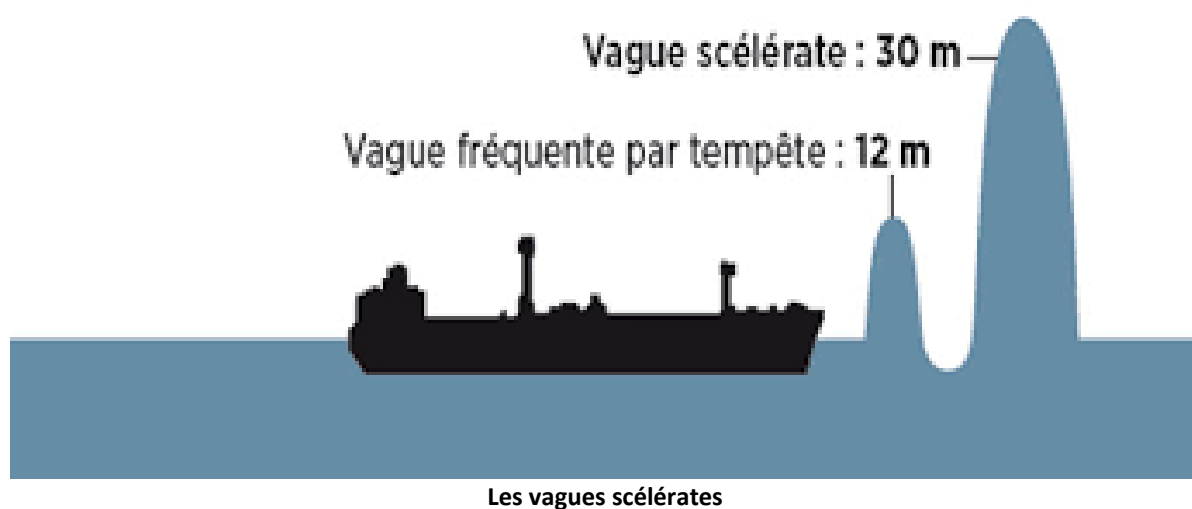
En février 1963, le croiseur-école français *Jeanne d'Arc* se trouvait dans le Pacifique et faisait route vers Panama, avec une hélice en moins. Vers 09h45, il aperçut de grosses lames déferlantes droit devant et modifia légèrement sa route pour les affronter de trois quarts. Une première vague, dont la hauteur fut estimée à 15 mètres, lui fit prendre une gîte d'environ 30°. Cette lame fut immédiatement suivie d'une deuxième, puis d'une troisième un peu moins haute. La durée totale du franchissement des trois obstacles ne fut pas supérieure à 30 secondes. L'incident ne fit pas de victimes. Le navire accompagnateur *Victor*

---

<sup>1</sup> Ernest SHACKLETON, *L'Odyssée de l'Endurance*, Ed. Phébus.

*Schoelcher*, qui naviguait à deux nautiques de là, fut témoin des difficultés de la *Jeanne*, mais ne fut pas touché.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1995, les scientifiques eurent une preuve supplémentaire de l'existence des vagues scélérates : l'une d'elles s'abattit, en effet, sur la plate-forme pétrolière norvégienne Draupner, en mer du Nord. Elle ne fit ni victimes ni gros dégâts, mais ses caractéristiques furent enregistrées dans les appareils de mesures modernes dont était équipée la station. Grâce à ces enregistrements, la « vague Draupner » ou « vague du 1<sup>er</sup> janvier » permit une relance des études scientifiques relatives aux vagues monstrueuses.



Les vagues scélérates

Les premiers travaux scientifiques relatifs aux vagues scélérates datent des années 1960. En juillet 1964, un océanographe britannique du nom de Lawrence Draper publia dans *Oceanus* une étude intitulée *Freak Ocean Waves* (« Vagues océaniques effrayantes »). Il y décrivait non seulement des vagues gigantesques, mais aussi le « creux » énorme qui les accompagne (*Freak Waves Hole*). Ce Draper est souvent considéré comme l'initiateur des recherches dans ce domaine. C'est lui qui écrivait, quelques années plus tard :

« Il est intéressant de noter que, loin de ridiculiser les vieilles histoires de marins au sujet de vagues énormes, la recherche moderne a confirmé que de telles monstruosité peuvent se produire, et que les hauteurs de vagues peuvent largement dépasser les valeurs maximales généralement admises dans les milieux spécialisés. »<sup>1</sup>

La « vague du 1<sup>er</sup> janvier » apporta des données chiffrées aux chercheurs, grâce aux nombreux capteurs qui équipaient la plate-forme pétrolière. Cet apport d'informations relança la recherche. Des colloques internationaux furent organisés pour que les savants du monde entier puissent confronter leurs découvertes<sup>2</sup>. L'approche scientifique s'est rapidement appuyée sur les technologies les plus en pointe : observations par satellites, simulation par des algorithmes puissants, expérimentations en bassins à houles, etc. Une

<sup>1</sup> Lawrence DRAPER, *Severe Wave Conditions at Sea* (« Sévères conditions de vagues à la mer »). Journal de l'Institut de Navigation, juillet 1971.

<sup>2</sup> L'un des premiers eut lieu à Brest en l'an 2000, organisé par l'institut IFREMER.

fois le phénomène analysé et compris, l'objectif des chercheurs est désormais de le prévoir, afin d'alerter à temps les usagers de la mer. Le problème est ardu, mais il n'est pas insoluble.

Le problème est ardu car la formation des vagues scélérates repose sur des mécanismes très complexes. D'une manière générale, les vagues sont dues au souffle du vent sur la surface de la mer. Si ce souffle est régulier et unique, la formation des vagues est régulière : leur « creux » dépend uniquement de la force du vent. Si le régime des vents est irrégulier, des phénomènes plus complexes peuvent se produire. Par exemple, si le vent augmente, des vagues nouvellement formées peuvent rattraper des vagues plus anciennes et se combiner à elles. Par ailleurs, si des trains de vagues ayant des origines différentes se rencontrent, il peut se produire des combinaisons imprévisibles. Les vagues scélérates sont toujours des combinaisons aléatoires et difficilement prévisibles de vagues dues au vent.

Elles se distinguent en cela d'autres catégories de « grosses vagues » ayant des origines différentes. Les vagues scélérates n'ont rien à voir avec les vagues issues de séismes sous-marins (« tsunamis »), avec celles provoquées par la rencontre de la marée avec le cours d'un fleuve (« mascarets ») ou avec celles résultant de la confluence de deux courants marins :

« C'est précisément parce que les vagues scélérates sont *anormales* et sporadiques dans un champ de vagues donné auquel les marins s'adaptent spontanément, qu'elles échappent à leur vigilance ; elles sont dangereuses parce qu'inattendues. Par ailleurs, dans certains des cas mentionnés, les vagues furent si importantes (de l'ordre de 30 m de hauteur), que les marins n'auraient pas pu les affronter même si elles avaient pu être anticipées. »<sup>1</sup>

La prédiction des vagues scélérates est donc l'enjeu actuel des chercheurs. Des systèmes existent ou sont en cours d'expérimentation. Ils sont basés sur la modélisation mathématique du phénomène, à partir de données recueillies par satellites ou autres capteurs. Ils offrent aux navigateurs une cartographie globale des océans, avec localisation instantanée des zones à risques. De tels dispositifs n'ont pas encore fait leurs preuves, mais les perspectives d'avenir sont plutôt optimistes, ainsi que l'exprime l'IFREMER :

« Le regain d'intérêt récent pour le sujet auprès de laboratoires de recherche dans de nombreux pays, la mise en commun accrue des résultats, et le lancement de projets au niveau européen avec une forte implication des météo nationales, laissent maintenant espérer des progrès significatifs à brève échéance. »<sup>2</sup> GL



---

<sup>1</sup> Mansour IOUALALEN, *Les vagues scélérates*. Institut de Recherche pour le Développement, IRD. UMR Géoazur n°7329. Sophia Antipolis - Institut Océanographique de Monaco.

<sup>2</sup> IFREMER, site Internet.

# **Souvenirs de mer**

## **À BORD DU AL MUKTASHEF, EN 1973-1974**

**Par Loïc Antoine**  
**(Suite et fin)**

### **Escale à Sfax**

#### **Les relations entre Bourghiba et Kadhafi**

« Vous ferez escale à Sfax ! » L'ordre nous vient du directeur scientifique au cours d'une réunion de préparation de campagne comme nous en avons avant chaque appareillage. Nous devons présenter l'état d'avancement des campagnes, les stations déjà réalisées et le plan de réalisation du leg en préparation, rien de plus habituel dans ce métier. Mais que la réunion commence par cet ordre comminatoire, voilà qui changeait de l'ordinaire.

La Libye était en ce début d'année 1974 en pleine négociation avec la Tunisie, après la guerre dite du Kippour à la fin de l'année précédente. Ce qui se négociait alors nous était parfaitement inconnu, pour la simple raison que nous ne comprenions pas ce qui se disait entre les deux pays, ce que voulaient leurs dirigeants respectifs et les buts poursuivis, si ce n'est que rien n'était simple. Déjà nous avons assisté à une rencontre manquée entre Habib Bourghiba et Muammar Kadhafi au Shati el Andalous où nous résidions, dans le quartier de Georgim Popoli, à l'ouest de Tripoli. Faute de touristes pour lesquels il avait été construit, ce superbe motel (un peu délabré tout de même) n'était habité que de familles de locataires travaillant à Tripoli : Français, Italiens, Anglais, mais aussi quelques familles d'officiers de l'armée libyenne, sans doute des privilégiés du régime. Un vendredi après-midi, le personnel de l'hôtel nous demanda de rester chez nous car le restaurant et la piscine de l'hôtel étaient réservés pour une réception officielle. En voyant depuis notre terrasse entrer le cortège de limousines précédées d'une noria de policiers en grande tenue blanche et casque rutilant, montés sur de superbes Harley-Davidson de couleur rouge, nous comprîmes que ce n'était pas du menu fretin. L'escorte et tout ce petit monde séjourna quelques heures puis repartit à la tombée de la nuit. Le directeur de l'hôtel nous apprit le lendemain que les Raïs de la Tunisie et de la Libye s'étaient donné rendez-vous au Shati, mais que seul Bourghiba était venu (c'étaient les limousines et l'escorte de la veille). Kadhafi l'avait laissé en plan : il avait finalement décidé de rendre visite à sa mère, qui vivait sous la tente aux confins du désert (ce qui n'est jamais loin de Tripoli).

Cette curieuse diplomatie avait alimenté la discussion au service de la pêche, où nos collègues Libyens tentaient d'expliquer l'inexplicable comportement de leur Raïs : il était déçu par les propositions de Habib, Habib n'avait pas bien joué lors de la guerre, sa maman était malade, bref tout y passait pour justifier ce manquement à la diplomatie la plus élémentaire. L'histoire a par la suite montré que Muammar était coutumier du fait capricieux. L'ordre de faire escale à Sfax devait cependant pouvoir s'expliquer par la diplomatie : il fallait faire un geste qui montre que le pays frère était vraiment un frère, du moins essayions-nous de l'expliquer ainsi, car aucune justification ne nous était donnée, ni aucun mandat. Le capitaine Grabarz et nous fîmes de cet ordre finalement deux opportunités : celle de découvrir le golfe de Gabès où nous n'osions pénétrer faute d'un accord officiel, et celui de

faire une escale, ce qui ne nous était jamais arrivé hormis le voyage épique et trans-méditerranéen vers Marseille et son escale réparatrice (au sens propre)<sup>1</sup>.

Le golfe de Gabès est l'unique vrai plateau continental de la côte tuniso-libyenne. On y trouve cette fameuse crevette caramote *Penaeus keraturus*, une magnifique bestiole qui, avais-je appris en cours, était le reliquat méditerranéen d'une vaste population africaine aux temps géologiques où la mer couvrait le Sahara de l'Atlantique-Est à l'actuel bassin est-méditerranéen. De fait, au premier coup de chalut dans le golfe, nous trouvons un bon panier de crevettes caramotes, que nous pesons et mesurons puisque c'est notre travail, mais que l'équipage s'apprête à jeter par dessus bord. « Ne faites pas ça, malheureux ! ». Je me précipite sur le panier pour l'apporter à Khalifa, notre cuisinier, qui m'explique que le Coran interdit de manger cet animal à carapace, mais il veut bien les préparer pour le repas du carré. Nous mangerons des crevettes tous les jours au cours de ce leg.

Nos stations de chalutage nous amènent tout près du premier forage que nous avons jamais vu en mer : une plate-forme pétrolière est en cours de construction dans le sud des îles Kerkennah, à mi-chemin des côtes tunisienne et libyenne, et nous fait craindre que la pollution aux hydrocarbures ne vienne à court terme contaminer la faune et la flore exceptionnelles de cette région de la Méditerranée. La plate-forme bat pavillon tunisien, ce qui tendrait à prouver que les revendications maritimes de Kadhafi sont vaines : la Tunisie n'a visiblement que faire des 50 milles que revendique l'auteur du Petit Livre Vert destiné à la jeunesse arabe, le Raïs Libyen<sup>2</sup>. Peut-être avons-nous là un début d'explication du fiasco du rendez-vous du Shati El Andalous...

Nos traits de chalut nous ayant suffisamment rapprochés de Sfax, le capitaine Grabarz décide de faire cap sur le port de Sfax et y escaler, comme il en avait reçu l'ordre et avant qu'un éventuel garde-côte tunisien ne vienne nous y contraindre, ce qui amenuiserait sans doute le caractère pacifique, voire diplomatique de notre intrusion dans les eaux tunisiennes. Contrairement à l'approche de Marseille, le capitaine appelle lui-même les autorités portuaires de Sfax et s'entretient en anglais avec elles. Il obtient l'autorisation d'accoster au quai des cargos, mais ce sera à lui de le trouver, il n'y a pas de pilote, ou s'il y en a un, nous n'en aurons pas. Nous trouvons sans difficulté une place à ce quai, et sitôt la coupée mise en place, la police tunisienne monte à bord. Ils sont surpris de trouver un Français sur ce navire libyen, comme à Marseille, et je sers d'interprète avec le commandant. On comprend vite que la Libye n'a toujours pas la cote chez son voisin : il nous est interdit de débarquer, tout juste pourra-t-on ravitailler en vivres frais. Le caractère diplomatique de cette escale, ou tout au moins celui que nous lui avons attribué, semble bien compromis !

Puisqu'on ne peut pas débarquer, regardons autour de nous. Ici, de nombreuses felouques à voile entrent et sortent du port. Ce sont des bateaux de pêche, mais aussi des caboteurs transportant des marchandises, des passagers, entre le continent et les îles Kerkhenna toutes proches. C'est aussi l'occasion pour moi de voir pour la première fois un « supply-ship » manœuvrer pour accoster au quai des cargos. Ce navire ravitaille la plate-forme que nous avons vue dans le golfe de Gabès. Il est équipé d'un propulseur d'étrave et d'un gouvernail dynamique, ce qui je crois, était rare en 1974 : il se gare comme une voiture le long d'un trottoir ! Et voici le shipshandler qui arrive, avec son âne et sa charrette, accompagné de Khalifa, notre cuisinier. Il a un passeport tunisien, ce qui l'a autorisé à débarquer, lui

---

<sup>1</sup>Voir les précédents épisodes.

<sup>2</sup>Voir *Hiver en Méditerranée*. Kadhafi considérait que toute la mer lui appartenait jusqu'à 50 milles des ses côtes, soit en théorie et en ce lieu... jusqu'au trait de côte tunisien !

seulement, à la recherche d'un approvisionnement en vivres frais. Je me morfonds à l'ombre de la coursive côté quai, en compagnie de Béchir, le second capitaine Égyptien, tout autant consigné à bord. Nous observons Khalifa qui marchande avec le shipshandler, que la vue de Dinars libyens n'a pas l'air d'enchanter. Finalement il accepte cette monnaie, peut-être parce qu'elle provient d'un riche pays pétrolier ? Un peu d'animation soudain : un petit groupe de jeunes filles Tunisiennes s'approche en riant, parlant un mélange d'arabe et de français, et Béchir me dit « chouf, chouf, diévouchki ! » (regarde, regarde, des jeunes filles !), mélangeant l'arabe et le russe, sa langue professionnelle. Ça ne va pas plus loin que ces sourires échangés de bon cœur, et les jeunes filles s'éloignent, probablement un peu méfiantes car deux policiers sont toujours de faction sur le quai, de part et d'autre de la coupée.

J'arrive finalement à converser avec les policiers, eux sur le quai, moi dans la coursive extérieure. C'est manifestement plus facile pour un Français que pour des Libyens. Non seulement ceux-ci ne sont pas aimés de leurs « frères » Tunisiens, mais je crois comprendre que le *Al Muktasef* et le *Al Bahit* sont mal vus ici. Quelques années plus tôt, la Libye les aurait envoyés à Sfax pour des réparations que les Libyens ne pouvaient effectuer à Tripoli, et la facture n'aurait jamais été réglée. Voilà une diplomatie de plus en plus curieuse, mais il doit y avoir un fond de vérité, car il nous avait été également interdit de faire escale à Malte, et le même bruit courrait pour le port de La Goulette. En revanche, nous n'avions pas eu vent de telles turpitudes à Marseille, où toutes les factures avaient été honorées semble-t-il, et qui plus est en dollars !

Une fois les vivres faits, il n'y a plus d'autre issue que de reprendre la mer puisqu'on ne veut pas de nous à Sfax. Nous quittons donc à regret ce qui aurait pu être une escale « en pays libre », car c'est ainsi que les Libyens (et nous aussi) voyions la Tunisie à cette époque. Les traicts de chalut se succèdent, et c'est l'occasion de pêcher des éponges, car le golfe de Gabès est réputé pour cet animal dont on fait (ou faisait) un ustensile de salle de bain en « matière naturelle ». L'équipage nous montre comment préparer ces éponges, en les piétinant, les rinçant, les piétinant à nouveau, jusqu'à en retirer toute la partie organique et ne garder que la trame fibreuse. Les quelques jours qui suivent parfument le bateau d'une terrible puanteur émise par ces éponges en cours de traitement !

De retour à Tripoli, nous pensions qu'un debriefing nous aurait fait rapporter sur cette escale, mais rien ne se produisit, comme si l'épisode était clos. À moins que toute cette histoire que nous avons construite autour d'une mission prétendument diplomatique n'ait été qu'un fantasme venu de notre imagination nourrie de la vie quotidienne dans un pays qui nous restait étranger !

## **La guerre du Kippour** **Le sous-marin**

Axel a déjà raconté comment nos fiers navires avaient été militarisés lors de la guerre du Kippour, en octobre 1973. Comme lui sur le *Al Bahit*, j'avais vécu la même histoire à bord du *Al Muktashef*, où une mitrailleuse lourde, ou un petit canon, en tout cas un engin de guerre, avait été installé sur la plage avant du bateau, monté sur son socle et, emporté par son poids, laissé pointé vers le ciel comme en attente d'une cible aérienne. L'intervention de l'ambassade de France nous avait contraint d'embarquer malgré l'état de guerre, la mitrailleuse fut démontée, et comme Axel, je l'ai retrouvée sur la bannette de l'infirmier derrière la passerelle, même pas rangée dans sa caisse, les rubans de balles en vrac sur le sol.

Déjà la déclaration de guerre nous avait surpris en plein travail au laboratoire. C'était le ramadan (voir les épisodes précédents), et en fin de journée la torpeur avait gagné notre équipe, pressée de rentrer à la maison. Tout à coup, un bruit infernal nous extrait de la somnolence : nous sortons précipitamment pour voir passer à nouveau au ras de nos têtes des Mirages, la fierté de l'armée libyenne, volant deux par deux vers l'ouest, en direction opposée du champ de bataille présumé puisque la guerre était déclarée à Israël.

Sortis de la torpeur et décidés à rentrer à la maison, nous avons rangé nos affaires et roulions vers Giorgim Popoli où nous habitions, à quelques kilomètres à l'ouest en banlieue de Tripoli, quand un cortège de véhicules militaires (camions, jeeps, half-tracks) dépassèrent notre Renault-16 à toute vitesse, toujours en direction de l'ouest. Décidément, la direction prise par la Libye belligérante nous semblait à l'opposé du terrain d'affrontement, au point que nous échafaudions déjà un scénario de victoire éclair de Tsahal et d'une fuite des Libyens, mais le lendemain nos collègues Libyens nous donnèrent l'explication officielle : l'armée libyenne allait participer à l'effort de guerre du pays frère, la Tunisie. Mais comme les moyens manquaient aux Tunisiens, sans doute faute de rente pétrolière et de matériel, les soldats Tunisiens étaient partis pour le front mais à pied de leurs casernements de Tunis et de Sfax. Il fallait donc que la Libye les aide à accélérer le mouvement en allant à leur rencontre avec tous les moyens de transport. Bien que cela n'explique pas les vols de Mirages, on pouvait comprendre cette sollicitude entre frères d'armes. Toujours est-il que nous ne vîmes pas le retour des troupes alliées, en destination du front, mais peut-être avait-il eu lieu de nuit, laissons cette possibilité ouverte. Quant aux Mirages libyens, on a dit à l'époque qu'ils avaient été prêtés à l'Égypte pendant le conflit. J'avoue ne pas avoir cherché à vérifier si ce prêt avait vraiment eu lieu.

Si nous avons été contraints, sur ordre de l'ambassade de France, d'embarquer sur des navires militarisés par un pays en guerre, c'est du gouvernement Libyen que nous reçûmes un jour l'ordre d'annuler un leg prévu dans le cycle des campagnes scientifiques que nous menions pour lui. Un beau jour en effet, peu après que la guerre se fut achevée comme on le sait<sup>1</sup>, les autorités libyennes nous annoncèrent la réquisition des deux bateaux par la Marine nationale libyenne. Nos chefs du service de la pêche n'eurent aucune explication de la part du gouvernement de Kadhafi, et l'état-major Polonais des deux bateaux, comme leurs seconds capitaines Égyptiens furent proprement débarqués de leur fonction et par conséquent de leurs navires. C'était à n'y rien comprendre. La guerre était finie, et par dessus le marché la Libye pas plus que la Tunisie ne semblaient y avoir pris part, du moins d'après ce que nous entendions dire par nos collègues. Tout s'était passé bien vite, et même si le conflit avait duré plus longtemps que la guerre dite « guerre des Six Jours », les pays belligérants qu'étaient l'Égypte, la Syrie et Israël étaient en négociation de paix.

Les deux bateaux Al Bahit et Al Muktashef étaient réquisitionnés pour une mission spéciale, ils seraient pour cela commandés par des officiers Libyens et armés par un équipage réduit, choisi parmi nos marins habituels. Nous étions donc contraints de rester à terre, et nous occuper à dépouiller les données récoltées au cours des précédentes campagnes. Ce n'était pas une mauvaise affaire pour nous puisque le temps manque toujours pour cette étape indispensable, mais on pouvait quand même s'interroger sur l'avenir de notre projet. Savoir nos vaisseaux de recherche entre les mains des militaires libyens nous inquiétait quant à leur

---

<sup>1</sup> Des discussions de paix s'engagèrent à la demande du Conseil de sécurité de l'ONU à la fin du mois d'octobre 1973 entre Israël et les Pays Arabes, de fait l'Égypte et la Syrie.



restitution, si restitution il y aurait... Il courait des bruits sur l'époque de « l'avant-Sogreah », où l'un des deux bateaux mis entre les mains de l'armée libyenne et parti de Tripoli pour Benghazi s'était retrouvé en Crète, à la suite d'une erreur de navigation, car le capitaine militaire ne savait pas tracer ni tenir une route. On n'y croyait qu'à moitié, mais même à moitié c'est tout de même y croire un peu !

Un samedi matin, à la reprise du travail après la pause du vendredi, nous eûmes l'heureuse surprise de voir nos deux bateaux à quai, sagement stationnés côte à côte, comme à l'accoutumée. C'était déjà un bon point pour nous, ils n'avaient pas disparu ! Les langues se délièrent peu à peu, et nous finîmes par apprendre une version officieuse mais crédible de cette réquisition. Lors de la guerre du Kippour, la marine nationale Libyenne (car il en existait bien une) avait elle aussi été mobilisée et avait proposé ses moyens aux belligérants, en prêtant son sous-marin. La Libye avait donc un sous-marin, ce qui était nettement moins connu que sa possession de Mirages, vendus par la France à Kadhafi. Cependant la capacité à manœuvrer un navire submersible devait être très limitée, car la réquisition des deux navires dit « de recherche » avait eu pour but de rechercher le sous-marin, qui avait disparu quelque part entre Tripoli et Syrte dans le golfe du même nom. Quand on sait le piètre état des instruments de nos deux bateaux (nous n'avions pas encore connu la rénovation effectuée à Marseille) on se doute que, alliée à la compétence probablement médiocre de l'équipage de réquisition, la recherche serait vaine. C'était bien le cas, Al Bahit et Al Muktashef étaient rentrés bredouilles de leur campagne et le sous-marin avait disparu corps et biens.

Si cette histoire était vraie, le drame était consommé. Pour ma part, j'étais d'autant plus attristé que ma mère avait connu la disparition de son père (mon grand-père) avec tout l'équipage du sous-marin qu'il commandait, dans un naufrage accidentel au large de Cherbourg. En fin de compte nous n'avons jamais su si cette histoire était vraie, mais elle était tout à fait plausible. Elle aurait fait les seules victimes Libyennes de la guerre du Kippour. On n'a jamais su le fin mot de cette histoire, qui peut-être dort dans un dossier classé secret des services du même nom, en Europe ou aux États-Unis ? Loïc ANTOINE<sup>1</sup>



---

<sup>1</sup> Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur

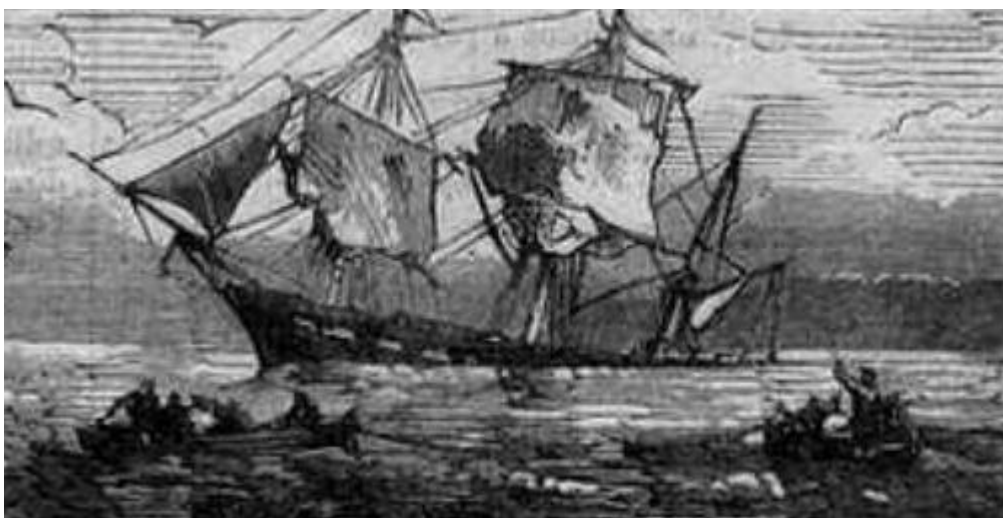
# À LA RECHERCHE DE L'ARCHE D'ALLIANCE

## Enquête sur un navire maudit

Par Guy Le Moing, Alain Foulonneau et André Meignen

*Foederis Arca*, « l'Arche d'alliance », un nom sacré, symbole de l'Alliance de Dieu avec le peuple élu pour apporter fraternité et paix. Mais pour les marins, un nom synonyme d'horreur. Un nom qui rappelle une des pages les plus noires de l'Histoire de la marine : la mutinerie du *Foederis Arca*.

Cette tragique histoire a inspiré des écrivains, notamment Robert de La Croix, Jacques Perret et Henri Queffélec. Moi-même, je l'ai racontée succinctement dans mon livre « *Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes* ». Aujourd'hui, j'ai voulu revenir sur ce drame pour y ajouter des informations inédites qui m'ont été apportées par André Meignen et Alain Foulonneau, deux archéologues sous-marins et chasseurs d'épaves, dont la passion est la recherche des vestiges du passé.



Le sabordage du *Foederis Arca*

### Le cadre : l'expédition française du Mexique

En 1861 le Mexique est en proie à l'instabilité politique et à une crise financière en raison de ses dettes extérieures énormes. Pour défendre les intérêts français Napoléon III qui, en outre, souhaite établir en Amérique latine un empire latin et catholique pour barrer l'expansion des Etats-Unis anglo-saxons et protestants, entreprend la conquête du Mexique et offre à l'archiduc Maximilien d'Autriche le titre d'empereur, avec l'aide des conservateurs mexicains.

Mais l'expédition s'enlise. L'armée française n'est pas entraînée à la guérilla que les rebelles mexicains lui imposent. Quand la guerre de Sécession se termine aux Etats-Unis, ces derniers font pression sur Napoléon III pour qu'il retire ses troupes. Celui-ci cède, et le dernier acte

se joue le 19 juin 1867 avec l'exécution de Maximilien d'Autriche dont Edouard Manet fera un tableau.

Entre temps, il a fallu approvisionner les troupes. En 1864, le gouvernement français affrète un trois-mâts havrais le *Foederis Arca*. A Cette (aujourd'hui Sète), il charge du charbon ainsi que du vin et des alcools provenant du sud de la France (houillère de Graissessac, vins de l'Hérault, alcools des distilleries de Cette).



**Le port de Cette à l'époque précise du drame du *Foederis Arca* (juin 1864)  
On remarque à droite un trois-mâts peint à batterie comme le *Foederis Arca***

### Un drame sordide

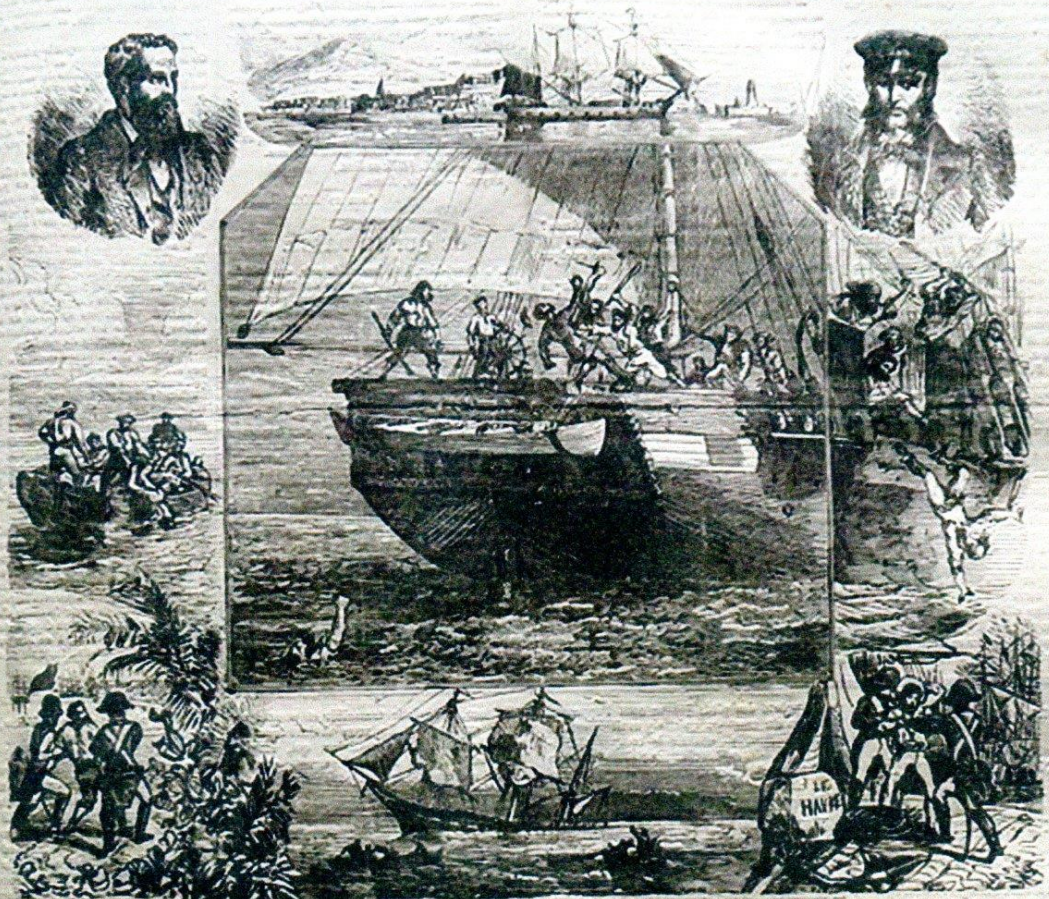
La tragédie se passe fin juin 1864, dans l'Atlantique, près des îles du cap Vert. *Le Foederis Arca* fait route vers le Mexique. Le capitaine Richebourg qui le commande, ainsi que son second Aubert, ont bien du mal à imposer leur autorité au ramassis de vauriens qui constituent l'essentiel de l'équipage (l'un d'eux Pierre Louis Oillac a été condamné à deux ans de prison pour désobéissance et sanctionné six fois pour indiscipline). Lors même du chargement à Sète des actes d'indiscipline se sont multipliés contre le maître d'équipage Pagès, que les matelots trouvent trop exigeant. Celui-ci ayant démissionné, le capitaine Richebourg a fait l'erreur de le remplacer par le plus âgé des rebelles : Jean Etienne Lénard. La veille du départ, Aubert écrit à son frère pour lui faire part de son inquiétude d'avoir à diriger cet équipage « un fatras ramassé çà et là par le capitaine ». Il est trop tard, toutefois, pour en changer ; le navire prend la mer le 8 juin.



Le Nouvel Illustré N° 51

MERCREDI 29 JUIN 1865. — 1<sup>re</sup> ANNÉE

LES ÉCRIVAINS. — 1119 Avenue de la République, Paris



AFFAIRE DU FOEDERIS-ARCA. — DIFFÉRENTES PHASES DU DRAME. D'après des documents communiqués au Journal Illustré. — Dessin de M. de LÉZARD.

**AFFAIRE DU FOEDERIS-ARCA.**

Un drame qui occupe en ce moment l'opinion publique appartient presque au roman. Notre dessin tâche d'en rendre les scènes diverses; voici l'information capitale sur son second; voici le drame en lui-même pour un voyage qu'on ne croyait pas le plus agréable de la mer, où le soleil brûle les équipages, où le soir est si sombre, où le matin est si chaud. Le drame est coulé par les forces de la mer, qui pourrait parler, est si belle, mais le châtiment arrive: — les crimes sont punis, et maintenant le glaive de la justice est sur leurs têtes.

H. de HEM

**CHRONIQUE.**

L'Anglais de Malibé est revenu. Vous savez, — ce même Anglais, cet étranger, Anglais, — qui se promène discrètement autour de la salle de danse.

L'autre jour, il s'est trouvé face à face avec Clotilde.

Vous savez, — cette même Clotilde, cette jeune fille, — qui rit tout bas, parle tout haut, danse tout bas.

Il se sont rencontrés l'un et l'autre au bal de Clotilde. À l'aspect de l'Anglais, Clotilde s'est penchée avec affection sur l'étalage des lots.

— Oh! s'est-elle écriée, comme ces deux porcelaines feraient bien sur mon étager!

— Yes, a répondu tranquillement l'Anglais de Malibé.

**LE MARCHAND.**

Clotilde, souriant. — C'est du japon, n'est-ce pas, monsieur?

L'ANGLAIS. — Non.

Clotilde. — Faut-il cru.

LE MARCHAND, attentif à ce colloque. — Regardez, monsieur; c'est d'un très bon travail; par conséquent du tout; vous pouvez examiner: (Il lui fait voir les deux porcelaines dans la main.)

Clotilde, les regardant à l'Anglais. — Voyez donc, en effet, n'est-ce pas?

L'ANGLAIS. — Yes, ce titre vilain.

Clotilde. — Mais non, il y a des moules de bois. (Au marchand.) Combien vendez-vous cela?

L'ANGLAIS. — Une seule.

LE MARCHAND. — Dix francs les deux; vous ne trouverez pas les pareils dans tout Paris.

L'ANGLAIS. — Oh! (Il replace les porcelaines

à l'étalage, comme si elles lui brûlaient les mains.)

LE MARCHAND. — Allons, pour vous, ce sera huit cinquante.

L'ANGLAIS. — Non.

Clotilde, au marchand. — Envoyez-les-moi. (Elle tire son porte-monnaie et cherche à le ouvrir, mais les fermetures résistent.) Aidez-moi, monsieur, je vous prie.

L'ANGLAIS. — Oh! je ne souffrirai pas. Je payerai la petite boîte pour l'usage de vous. (Au marchand.) Tenez.

LE MARCHAND. — C'est encore trois francs cinquante, monsieur.

L'ANGLAIS, avec un soupir. — Yes.

Clotilde. — Vous êtes galant, monsieur.

L'ANGLAIS. — Yes.

Clotilde. — Et je ne sais vraiment comment vous remercier. (Elle prend le bras de l'Anglais.)

La presse s'est fait un large écho du drame du Foederis Arca. L'assassinat de sang-froid du jeune mousse de 11 ans avait révolté l'opinion publique



La traversée démarre mal. Certains membres d'équipage trouvent le moyen de pénétrer dans la cale par un trou sous le poste d'équipage et de puiser largement dans la cargaison d'alcool que transporte le navire. Déjà rouspéteurs et indisciplinés par nature, les hommes deviennent violents sous l'effet de l'ivresse. Les libations ont augmenté depuis que le trois-mâts est en calaminé dans la chaleur du pot au noir au milieu de l'Atlantique. Quand Aubert demande à la bordée de repos, le 29 juin, de grimper dans la mâture pour donner un coup de main afin d'établir les bonnettes, il essuie un refus. Cet incident met le feu aux poudres, et de noirs desseins germent dans l'esprit surexcité de quelques matelots.

A la tombée de la nuit, ce même jour, alors que le second tente à nouveau de se faire obéir, quatre matelots se jettent sur lui et commencent à le frapper. Ils ont pour noms Ouilic, Thépaut, Carbuccia et Daoulas. L'officier est doté d'une force exceptionnelle et parvient à se dégager. Il est repris, frappé à coups de couteau et de barre de fer, et jeté par-dessus bord. Mais il réussit à remonter à bord. Les mutins lui fracassent la tête avant de le basculer à nouveau à la mer.



La mutinerie

Le capitaine, alerté par les cris de son second, surgit de sa cabine, pistolets au poing. Il est immédiatement désarmé par Ouilic, surgi derrière lui, et frappé par les quatre complices. Blessé de plusieurs coups de couteau, il est à son tour jeté à la mer. Avant d'être englouti par les flots, il a le temps de crier à ses assassins :

- Que Dieu vous conduise !... Mais vous aurez le cou coupé !
- C'est bien ! lui répond un des matelots. En attendant, ton affaire est faite !

Après la mort de leurs deux officiers, les meurtriers s'emparent de leurs objets personnels et se les partagent. Puis ils se mettent à manger et surtout à boire. Pendant ce temps, le bateau dérive au fil des vents et des courants : personne à bord ne sait le gouverner. Les mutins ne tardent pas à comprendre que la situation ne peut pas s'éterniser ainsi, et qu'ils doivent trouver une solution. Quelqu'un propose de simuler un naufrage ; les marins saborderaient leur navire, prendraient place dans les embarcations, et attendraient d'être recueillis par un navire de passage. Cette solution permettrait, en outre, d'expliquer la disparition du capitaine et du second.

La proposition est bien accueillie et mise en œuvre sans tarder. On doit d'abord régler un détail : l'élimination du cuisinier dont on craint les indiscretions en raison de son ivrognerie ; le problème se résout de lui-même car l'intéressé se suicide en se précipitant dans la mer.

Les hommes peuvent alors armer deux des trois embarcations du bord, s'y installer avec une bonne réserve de vivres, et faire couler le trois-mâts en perforant le fond.

Quelques jours d'errance commencent alors pour les faux naufragés. Ils mettent ce délai à profit pour figoler et répéter leur version des faits. La troisième embarcation du bord est supposée avoir sombré au moment où allaient prendre place à son bord le capitaine, le second, le cuisinier ... et le mousse. Car les mutins ont décidé de tuer le mousse, un gamin de onze ans dont ils craignent le bavardage. L'enfant est arraché à son sommeil en pleine nuit et jeté à l'eau. Pour être sûr qu'il disparaisse, Lénard demande qu'on lui assène un coup d'aviron sur la tête. Personne n'ose le faire. Le petit malheureux nage près des chaloupes pendant un quart d'heure implorant Dieu et appelant sa mère. Puis il se noie par épuisement. Le lendemain matin, les survivants du « naufrage » sont recueillis par un brick danois passant par là, et débarqués dans les îles du cap Vert. La corvette à vapeur *Monge*, de la marine impériale française, les ramène ensuite à Brest. L'enquête de routine conclut à un accident ; l'affaire est classée.

### **La Justice se réveille**

Deux éléments nouveaux, toutefois, vont permettre de rouvrir le dossier. En premier lieu, le frère du second capitaine, un certain Justinien Napoléon Aubert, retrouve la lettre écrite par son frère la veille de l'appareillage, lui faisant part de son inquiétude au sujet de l'équipage. Cet homme, qui est lui-même capitaine, ne comprend pas, en outre, que le capitaine et son second aient pris place dans le même canot au moment du naufrage ; ils auraient dû prendre chacun le commandement d'une embarcation. Et puis aucune tempête n'avait sévi dans l'Atlantique au moment du naufrage.

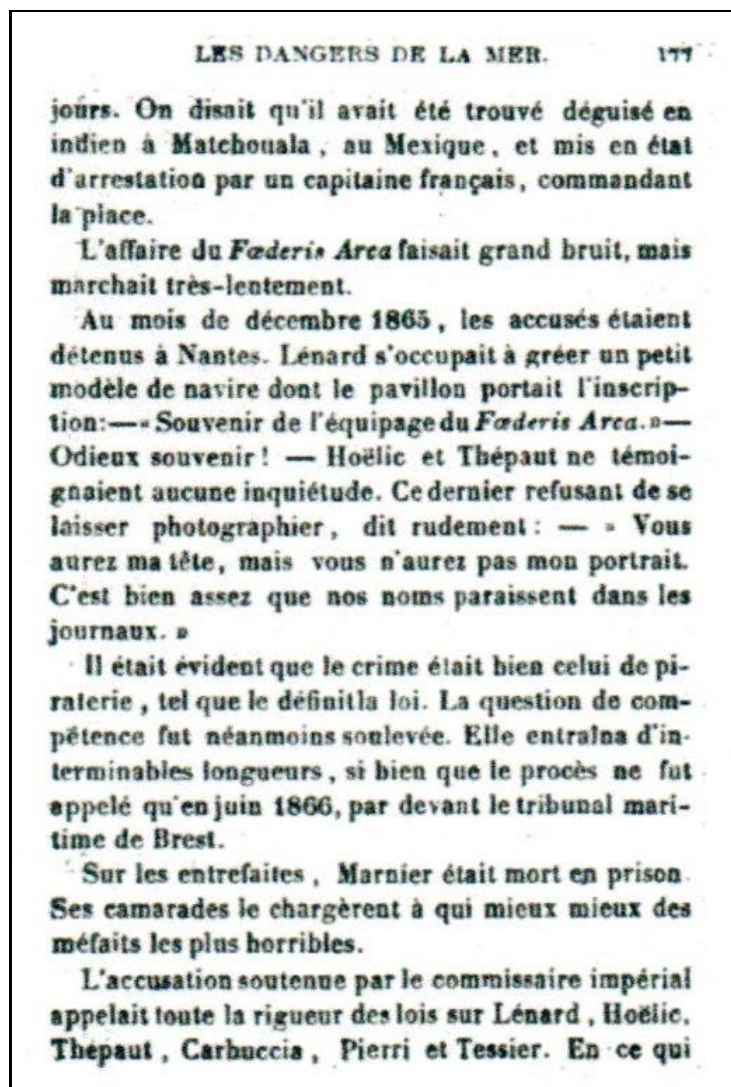
Un deuxième « élément nouveau » conduit à la réouverture du dossier : une déclaration de l'ancien novice du *Foederis Arca*, Julien Chicot. Depuis son retour en France, ce jeune homme est écrasé par le poids du secret qu'il porte. Un jour, n'y tenant plus, il raconte tout à sa mère, et cette brave femme le convainc de dire la vérité à la police.

A la suite de ses déclarations et de celles de Napoléon Aubert, une enquête judiciaire est ouverte. Les acteurs du drame sont recherchés aux quatre coins du monde

**En prison à Nantes** – Interpellés un peu partout autour du globe les mutins sont, dans un premier temps, incarcérés à la prison de Nantes, parce que la plupart d'entre eux sont de la région et relèvent de la Cour d'Assises de cette ville. Les prisonniers n'ont aucun doute sur le sort qui les attend, mais ne semblent pas inquiets. François Thépaut ne veut pas se laisser photographier. Jean Lénard construit une petite maquette. La presse en témoigne. Quelques-uns parviennent cependant à échapper à la justice : Le matelot Marnier meurt de maladie en prison avant l'ouverture du procès. Le passager Orsini, dont le témoignage aurait pu être précieux, demeure introuvable. Daoulas est arrêté en Amérique du sud, mais il parvient à s'évader.

**L'extraordinaire évasion de Joseph Daoulas** – Joseph Daoulas, natif de Paimboeuf, a été capturé à Montevideo en Uruguay. Sur le pont du trois-mâts *Chinchas* qui le ramène au Havre ; le capitaine Bourdon lui a installé une tente dans laquelle il est aux fers. Mais souvent il est libéré dans la journée pour donner un coup de main à l'équipage. Est-ce dans ces moments que Daoulas a réussi à se confectionner un radeau de fortune avec les cages à poules ? Entre l'Angleterre et le Cotentin dans la nuit du 23 au 24 août 1865 il disparaît en

faisant croire à son suicide. Les autres mutins ont eu connaissance, sans doute par Chicot, de cette évasion alors qu'ils sont en prison à Nantes. Henri Queffélec raconte que le directeur de la prison les fait entreprendre par des moutons. Croient-ils au suicide ou à l'évasion ? Sans s'être concertés ; ils répondent par le ricanement. Leur conviction est formelle : Joseph Daoulas a une nouvelle fois couru sa chance. Il nageait bien et le radeau improvisé a rempli son office. Sauf déveine incroyable Daoulas est aujourd'hui vivant sous une identité de pacotille. Quand ils peuvent s'entretenir ils se félicitent de ce pied de nez à la Justice.



*Le tableau de la mer - Naufrages et Sauvetages*  
par G. de la Landelle 1867

Le capitaine Bourdon sera condamné à 18 mois de prison puis acquitté au bénéfice du doute ; certains membres de son équipage introuvables depuis auraient pu être les complices de Daoulas. Selon Henri Queffélec Joseph Daoulas aurait été repris en 1867 à Forbach en Alsace. Il aurait été condamné à mort puis gracié par Napoléon III et sa peine commuée en détention à perpétuité. Il aurait été expédié au bagne de Nouvelle Calédonie. D'autres sources précisent que la personne arrêtée à Forbach s'était révélée au final un soldat déserteur et non Joseph Daoulas.



## Dernier acte de la tragédie à Brest

Après de longs débats juridiques de compétence, la Justice Civile est dessaisie au profit de la Justice Maritime. Les mutins sont transférés à Brest. Huit accusés comparaissent : le maître d'équipage Lénard, les matelots Oillic, Thépaut, Carbuccia et Pierre, le charpentier Tessier, les novices Leclerc et Chicot. Le procès s'ouvre en juin 1866, devant le tribunal maritime permanent de Brest. Les inculpés sont accusés du crime de piraterie pour :

*« S'être emparés d'un navire de commerce avec violences envers le capitaine, fait précédé, accompagné et suivi d'homicides volontaires sur les personnes des nommés Aubert, second capitaine, Richebourg, capitaine, et Dupré, mousse ».*



Audience du Tribunal Maritime de Brest pendant le procès du *Foederis Arca*.  
Le Monde Illustré du 30 juin 1866

Chaque accusé se défend comme il peut. Lénard affirme avoir été étranger au complot et avoir eu peur des mutins. Oillic avoue tous les faits qui lui sont reprochés, sauf la mort du mousse ; il prétend avoir agi par vengeance contre le second Aubert qui lui en voulait personnellement. Thépaut affirme avoir agi sans discernement, sous l'effet de l'alcool. Carbuccia met en cause la sévérité excessive du second. Tessier, Pierre, Leclerc et Chicot montrent facilement leur absence de participation aux actes meurtriers ; la passivité qu'on pourrait éventuellement leur reprocher est attribuable à la peur. Ils sont acquittés tous les quatre, tandis que Lénard, Oillic, Thépaut et Carbuccia sont condamnés à mort. Plus de 20 000 personnes se déplacent à Brest pour voir les exécutions. Quand le couperet de la guillotine s'abat sur eux, le 11 octobre, peut-être se souviennent-ils du cri ultime qu'avait poussé leur capitaine avant de disparaître dans les flots : « Vous aurez le cou coupé ! »



La malédiction du capitaine ne s'arrête pas là. Leurs têtes coupées sont photographiées alignées. Thépaut qui refusait qu'on fasse son portrait n'a pas pu cette fois se dérober. Cette image est vendue à Brest où elle suscite l'horreur. Quant aux restes des corps des quatre suppliciés ils sont transportés aussitôt à l'École de médecine navale de Brest où le professeur Marcellin Duval directeur de cet établissement procède aussitôt à des expériences médicales sur la persistance de réflexes nerveux dans certains organes après la mort.

— Nous lisons dans le *Phare de la Loire* :

On nous a présenté hier une chose affreuse, la photographie des quatre têtes des condamnés du *Foederis-Arca*, exécutés le 12 de ce mois à Brest.

Cette reproduction a été faite après la décollation ; c'est hideux.

La carte montre les têtes coupées de Lénard, Oillie, Thépaut et Carbuccia, au moment où le couteau vient de les trancher, avec l'expression encore saisissable de la convulsion que leur a causé la mort.

On les voit, au centre, juxta-posées sur une ligne horizontale.

On les voit également placées séparément chacune à l'un des coins, sortant de la lunette.

Au dessous, se lit l'indication des noms de ceux auxquels elles ont appartenu.

Cela se vend publiquement à Brest. Impossible de jeter les yeux sur cette horreur sans éprouver un frémissement.

Ainsi se trouve saisi à son instant suprême, et prolongé par l'image, le supplice de la guillotine. Jamais la spéculation, qui ne recule devant rien, n'avait aussi amplement exploité l'avidité qui s'attache aux émotions de l'échafaud.



**Les têtes des condamnés**

### ***Le Foederis Arca ex-Arethusa* Enquête d'André Meignen**

En 1851 la préfecture de police de Paris pour évacuer la capitale de ses indésirables (insurgés, indigents, prostituées...) instaure la Loterie des Lingots d'Or. Cette loterie organise des convois d'émigrants vers le mirage californien avec le produit d'un tirage dont le gros lot était un lingot d'or d'une valeur de 400 000 francs. Victor Marziou un négociant du Havre remporte l'adjudication pour le transport de 5 000 émigrants volontaires. Il affrète plus de 15 navires pour cette tâche. En quatre ans Victor Marziou réussit à absorber tous ses concurrents devenant en 1854 le seul à assurer une ligne régulière Le Havre – San Francisco sous le nom d'Union Maritime. A l'image des Américains Victor Marziou cherche alors à améliorer ses traversées avec des bateaux capables de réduire leur durée : les clippers.

C'est ainsi qu'il se porte acquéreur d'un clipper construit en 1855 à Lynn près de Manchester Royaume-Uni sous le nom d'*Arethusa*. Ce bateau est resté sur son chantier depuis son lancement le 17 mai 1855 jusqu'à son achat par Victor Marziou à la fin de la même année. Victor Marziou rebaptise le clipper *Foederis Arca*. Le *Foederis Arca* assure plusieurs voyages vers San Francisco. Il est refondu en 1862/1863 au Havre.

**A LOUER** de suite, vastes magasins, ateliers, sous-sol et logement, 74, rue de Bondy. (9710) «

**Navires en charge.**

EN CHARGE AU HAVRE

**POUR SAN-FRANCISCO.**

Le clipper neuf **Foederis arca**. Départ, fin décembre.  
S'adresser pour fret et passage :  
A MM. V. Marziou et C<sup>e</sup>, place de la Bourse, 10, à Paris; place du Commerce, 85, au Havre; boulevard du Nord, 2, à Marseille. (9814) »

**Occasion. — Meubles. — Chevaux. — Voitures.**

**CAÛCHOUX** et VICTORIA à vendre. 34. rue de

Annonce pour le premier départ pour San Francisco du *Foederis Arca*

**ARMEMENT** du long cours  
ANNÉE 1859.  
*Le Foederis-Arca*  
allant à San Francisco

RÔLE D'ÉQUIPAGE d'un voilier à trois mâts, construit en France à Vigne (Angoulême), du port de 377 3/4 tonneaux, tirant d'eau chargé, 12 mètres, 120 centimètres, et non chargé, 10 mètres, 100 centimètres.

à M. Marziou & Co, armé à Rouen par le capitaine H. Metard, pour aller à San Francisco.

APRÈS LES MOUVEMENTS CONSTATÉS	EDMS. PRÉSENTS. NAUFRANGES.	DECESTRÉS	INSURGÉS	AVANCÉS
1	Metard, Com. Adm. Sup.	Metard	Capitaine	100

Rôle d'armement du *Foederis Arca* pour San Francisco en 1859

Mais la ruée vers l'or de la Californie se termine. Le *Foederis Arca* est alors affecté à d'autres transports vers L'Argentine. Caréné à Marseille au début de l'année 1864, il est à cette occasion affrété par le gouvernement français pour le ravitaillement des troupes françaises au Mexique.

Victor Marziou était un homme très pieux, proche des milieux catholiques. Il fut le fondateur de la conférence de la Société de Saint-Vincent-de-Paul, Il avait déjà possédé un autre bateau auquel il avait donné le nom d'Arche d'Alliance. Ce bateau avait assuré des voyages vers San Francisco. L'Arche d'Alliance est, selon la Bible, le coffre qui contient les



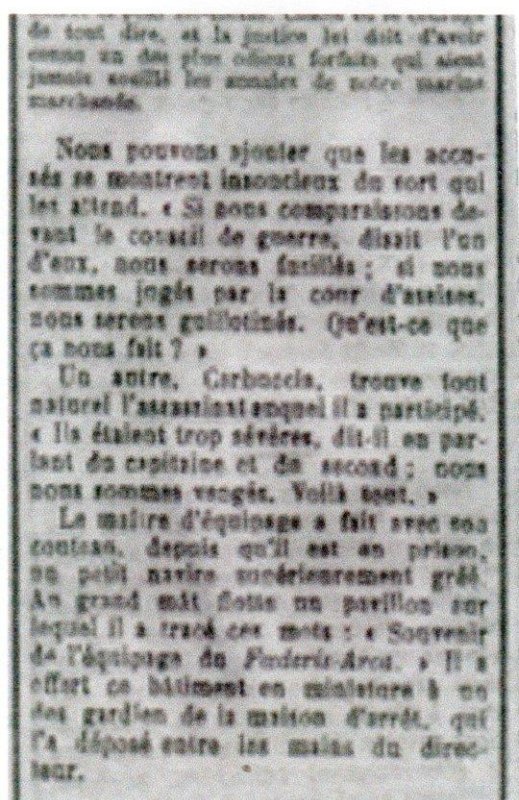
Tables de la Loi données à Moïse sur le mont Sinaï. Elle symbolise la mystérieuse présence de Dieu au milieu de son peuple.

Victor Marziou inaugure en 1858 avec l'appui du gouvernement français une ligne transatlantique Le Havre - New York qui deviendra plus tard avec les frères Pereire : La Compagnie Générale Transatlantique.

### A la recherche du *Foederis Arca*

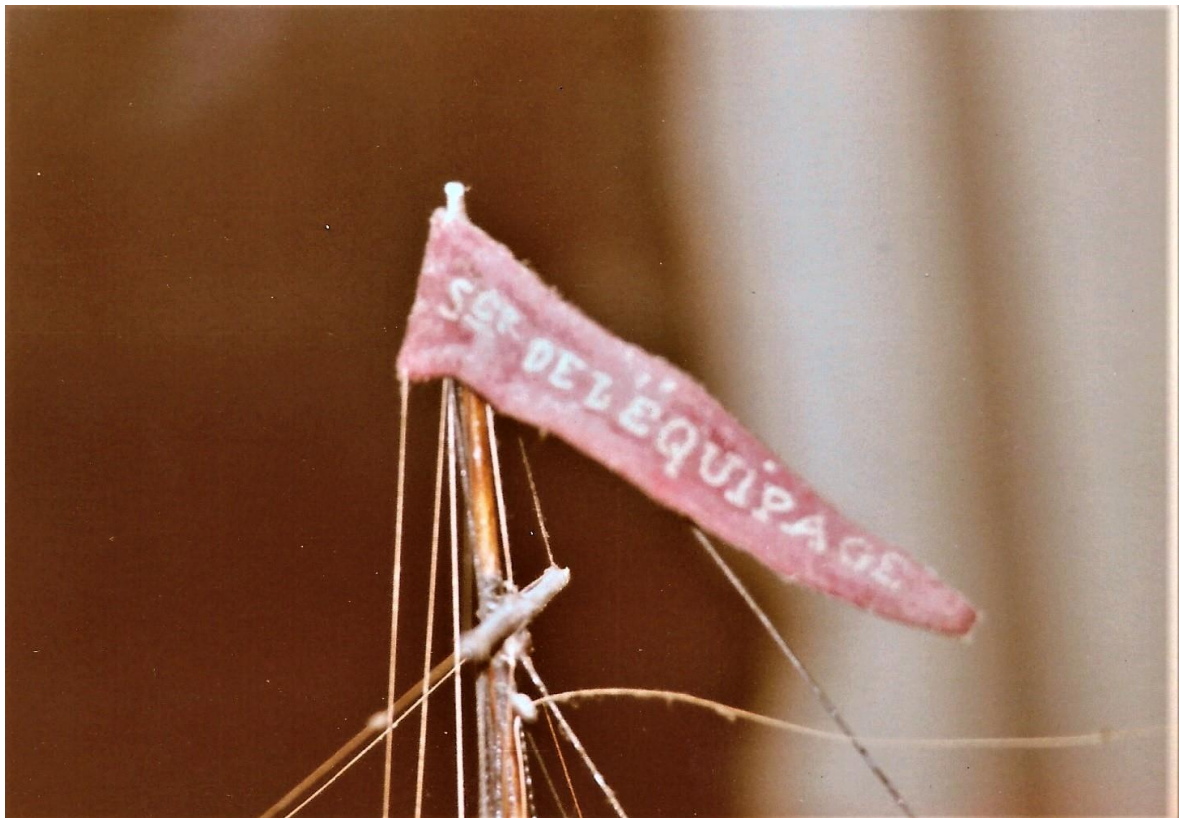
André Meignen est un chercheur d'épaves. On lui doit, entre autres, la découverte de l'épave du *Resolution* et de sa cloche, coulés le 21 novembre 1759 lors de la bataille des Cardinaux. On lui doit aussi la découverte de l'épave du clipper *Queen of the South*, naufragé en 1868 devant l'estuaire de la Loire. C'est aussi un explorateur d'archives hors pair. Avec son compère Alain Foulonneau il a identifié plusieurs épaves restées jusqu'alors anonymes.

Un jour que je préparais cet article avec eux, je leur ai demandé s'il serait un jour possible de découvrir l'épave du *Foederis Arca*, comme cela avait été pour le *Titanic*. Ils me répondirent que le manque de précision quant au lieu du naufrage au milieu de l'Atlantique rendait la recherche quasi impossible. Par contre retrouver son petit frère était un challenge qu'ils proposaient de relever. Son petit frère ? C'est-à-dire la maquette faite par Jean Lénard dans sa prison à Nantes. Elle est mentionnée dans l'ouvrage de G. de la Landelle déjà cité mais également dans le numéro du 13 décembre 1865 de *l'Union Bretonne*. « *Cela ne me déplaît pas de jouer les aventuriers de l'Arche perdue* » avait conclu en souriant Alain Foulonneau.



*Le maître d'équipage a fait avec son couteau, depuis qu'il est en prison, un petit navire supérieurement gréé. Au grand mât flotte un pavillon sur lequel il a tracé ces mots : « souvenir de l'équipage du Foederis Arca ».*

Après quelques mois d'enquête les « aventuriers » m'ont informé qu'il semblerait que cette maquette soit aujourd'hui disparue, mais ils ont pu rapporter des photos prises il y a une quarantaine d'années. SILLAGES vous propose donc aujourd'hui un inédit exclusif : le *Foederis Arca* vu par Jean Lénard.



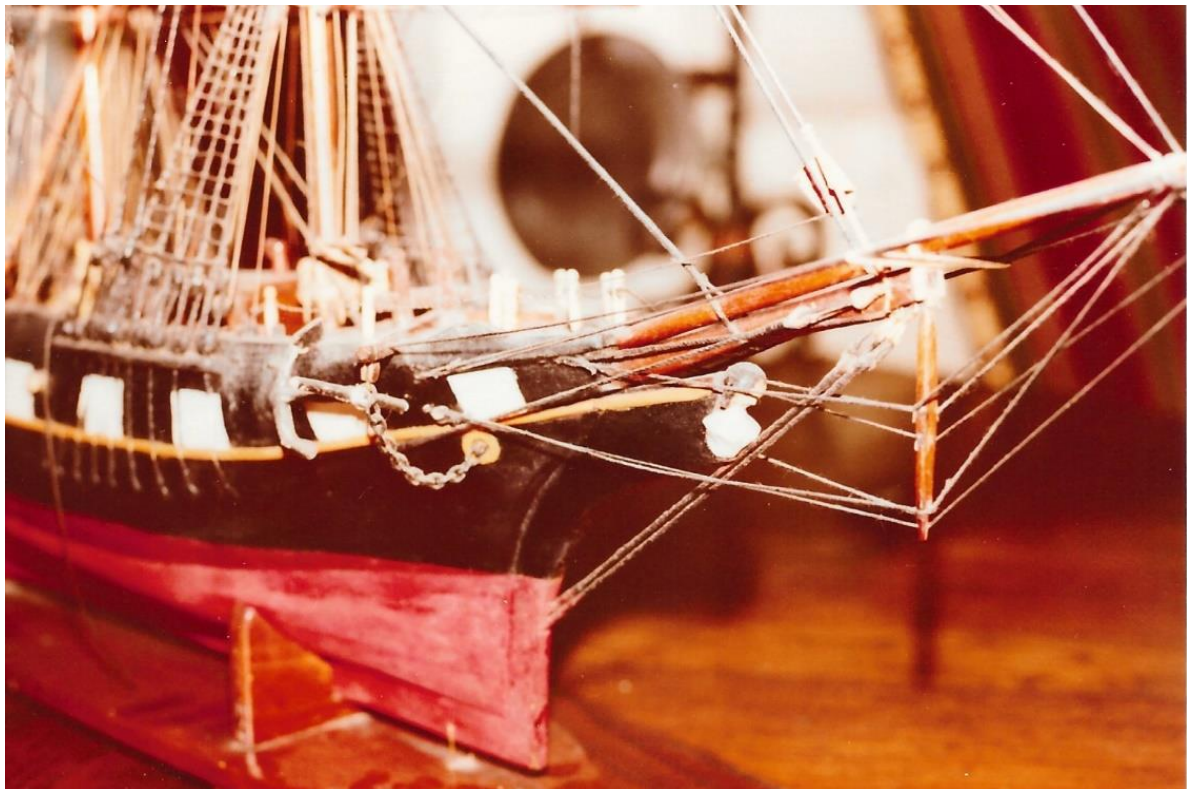
**La maquette du *Foederis Arca*  
et la flamme en tête du grand-mât**



**Description du modèle de Jean Lénard** – Au sommet du grand-mât une flamme porte l'inscription : Sor DE L'EQUIPAGE. Il s'agit du pavillon mentionné dans la presse de l'époque ; « souvenir de l'équipage ». Cela authentifie la maquette comme étant l'œuvre de Jean Lénard.

Est-ce pour cela une reproduction fidèle du Foederis Arca ? On ne peut pas en être sûr. Jean Lénard a travaillé de mémoire sans aucun plan. Les proportions ne sont pas respectées, mais cela était courant dans les modèles construits par les matelots. Lénard n'a pas non plus séjourné longtemps sur le Foederis Arca. En outre pendant qu'il a été à son bord il était le plus souvent sous l'emprise de la boisson. Enfin il n'est pas exclu qu'il ait introduit des fantaisies, les médecins qui l'ont examiné le disaient sournois.

Cependant on remarque que cette maquette est celle d'un clipper comme l'était le Foederis Arca. L'étrave tranchante est caractéristique de ces bateaux construits pour la vitesse ainsi que les bonnettes dont on voit les bouts de dehors. On remarque aussi une ressemblance de la poupe avec celle reproduite sur les gravures d'époque décrivant l'agression des officiers.



**Une étrave de clipper**

A la poupe du modèle une inscription intrigue : JDE, Friedricsarca. L'orthographe fantaisiste du nom du bateau peut s'expliquer par le manque d'instruction du constructeur de la maquette. Lénard ignorait le latin. Mais JDE qu'est-ce que cela veut dire ? Faute d'informations écrites, on ne peut que se livrer à des conjectures. On m'a rapporté celle-ci. Vous vous souvenez que dans leur prison de Nantes les mutins se réjouissaient de la disparition de Joseph Daoulas. Ils étaient persuadés de la survie de leur ancien compagnon. Pour être aussi affirmatifs auraient-ils eu des informations que la police n'aurait pas eues ? Ou bien s'obstinaient-ils à croire qu'un d'entre eux avait réussi sa cavale ? Par ailleurs Jean Lénard était décrit comme un homme sans instruction, d'intelligence médiocre, de courage

et de sang-froid mais faux, dissimulé et très vaniteux. Un portrait qui pourrait expliquer les inscriptions sur la maquette qu'il a construite ? Alors JDE ne serait-il pas un message caché, l'expression du pied de nez de Lénard à la Justice. Et si JDE voulait dire Joseph Daoulas Evadé ?



La poupe et sa curieuse inscription

#### **UNE JUSTICE SANS NUANCES**

Acquitté ou condamné à mort (thèse Donato Pelayo)

Ici il convient de faire une remarque : quand on parcourt même sommairement les attendus des jugements portant sur des affaires criminelles exécutées en réunion, selon la formule convenue, au cours du XIXe siècle, on constate que nombre de sentences se ressemblent. Les tribunaux avaient tendance à avoir la main lourde avec la moitié des accusés et corrigeaient cet excès de sévérité avec l'autre moitié qui bénéficiait de leur indulgence. Une forme originale de jugement de Salomon. Le jugement des marins de la « Foederis Arca » obéit à cette règle non écrite. Car dans cette rébellion en « bande organisée », il devait être difficile de démêler les instigateurs, ceux qui avaient porté les coups meurtriers, puis d'innocenter la moitié d'entre eux qui auraient assisté à ce massacre sans intervenir. Ils auraient dû en bonne logique subir une condamnation pour non-assistance à personnes en danger de mort. Ces jugements qui se voulaient impartiaux étaient en vérité destinés, consciemment ou inconsciemment, à donner une image de la justice équitable.

## Les protagonistes du drame

**1- Alfred Ovide Richebourg**, Capitaine Né le 29 novembre 1831 à Neufchâtel-en-Bray (Seine-Maritime), fils de Narcisse Ovide Richebourg et Sophie Bazin – 1846 à 1850, mousse – 1851 à 1856 novice – 1856 à 1857 élève à l'école d'Hydrographie – 1857 Nommé capitaine au long cours par brevet en date du 30 juin 1857 – 1857 à 1863 second capitaine – 1864 capitaine du *Foederis Arca* – Assassiné en mer le 29 juin 1864 par l'équipage du *Foederis Arca*.

**2- Théodore Aubert**, Second capitaine. Né le 1er mai 1837 à Honfleur département du Calvados, né de Jean-François et de Cornélie Henriette Huline – 1847 à 1849, mousse – 1862 à 1863 second capitaine – 1864 second capitaine du *Foederis Arca* – Assassiné en mer le 29 juin 1864 par l'équipage du *Foederis Arca*.

**3- Justinien Napoléon Aubert**, frère du précédent. Né le 3 octobre 1833 à Honfleur – 1846 à 1853, mousse puis novice – 1854 à 1856, matelot de troisième classe marine nationale – 1857 à 1860, second capitaine – 1860 nommé capitaine au long cours aux examens de Marseille suivant brevet du 27 avril 1860 porté au numéro 83 – 1861 à 1873 capitaine – Obtient par sa pugnacité la réouverture de l'enquête sur la disparition du *Foederis Arca*.

**4- Jean Etienne Lénard**, maître d'équipage. Né le 29 août 1838 à Barbâtre (Vendée), fils d'André François Lénard, cultivateur, et Rose Adèle Chautreau – Médaille Militaire pour acte de sauvetage – Remplace dans l'urgence le maître d'équipage Pages, qui a quitté ses fonctions – Arrêté le 4 avril 1865, en arrivant au Havre à bord de l'*Antilope*, alors qu'il cherchait un embarquement sous pavillon étranger – Guillotiné à Brest le 11 octobre 1866.

**5- Pierre Louis Oillic**, matelot. Né à Guérande le 31 juillet 1838 de Pierre Oillic, saunier, 38 ans et Jeanne Picaud – Condamné précédemment à deux années de prison pour désobéissance et six fois pour indiscipline – Surpris dans la Baltique le 1er avril 1865 – Guillotiné à Brest le 11 octobre 1866.

**6- Antoine Carbuccia**, matelot. Né à Ajaccio le 27 janvier 1840, de François et de Laure Tavera. Ne sait ni lire, ni écrire – Arrêté à Marseille le 1er avril 1865 alors qu'il tentait de trouver un embarquement – Guillotiné à Brest le 11 octobre 1866.

**7- François Thépaut**, matelot de 2e classe Né le 2 septembre 1840 au Cloître-Saint-Thégonnec, de François Thépaut, cultivateur, et de Marguerite Peron, cultivatrice – Arrêté au Havre le 1er juillet 1865 – Guillotiné à Brest le 11 octobre 1866.

**8- Joseph Marnier**, matelot charpentier. Né à Saint-Aignan Grand-Lieu (Loire-Inférieure) le 13 avril 1841, fils d'Ambroise Marnier, laboureur, 34 ans, et de Jeanne Gerard, cultivatrice, 28 ans – Arrêté le 31 juillet débarquant du *Le Cast*, en provenance de Fort-de-France – Mort à l'hôpital de la prison de Nantes le 6 mai 1866.

**9- Charles Pierre**, matelot 25 ans, mulâtre né à Basse-Terre en Guadeloupe, fils de Monrose Pierre et Rose Cecily – Arrêté aux Antilles le 2 mai 1865 – Acquitté.

**10- Antoine Tessier**, matelot charpentier. Né le 29 juillet 1836 à Nantes, d'Antoine Tessier et Anne Louise Tessier – Arrêté le 7 octobre 1865 à Mayotte. Il se livrait à de petits trafics sur un caboteur entre Madagascar et l'archipel des Comores – Acquitté – Décédé le 24 juillet 1884 à Nantes.

**11- Pierre Joseph Jean Leclerc**, novice. Né le 22 juin 1845 à Saint-Méloir-des-Ondes (Ille-et-Vilaine), de Pierre Mathurin Leclerc, marin, et Jeanne Marie Carre, couturière – Arrêté à Marseille le 14 mai 1865 alors qu'il tentait de trouver un embarquement – Acquitté.

**12- Julien Pierre Marie Chicot**, novice Né le 29 octobre 1846 à Saint-Méen-Le-Grand (Ille-et-Vilaine), d'Olivier Chicot, maçon, 36 ans, et Jeanne Marie Lorand – Habitant Nantes – Son témoignage sera décisif pour le lancement de l'enquête et l'arrestation des mutins – Acquitté – Décédé à Nantes le 7 octobre 1887.



**13- Pierre Dupré**, mousse. Né le 24 août 1852 à Villeneuve-Lès-Maguelone (Hérault). Fils de Jean Dupré et Elisabeth Bertrand. Orphelin de père et de mère dès 1860, pris en charge par ses grands-parents, il a été placé à l'école des mousses de Sète. Il a pris la place de Bérenger (embarqué à destination du Brésil) pour le récompenser de ses résultats à l'école des mousses – Assassiné en mer le 4 juillet 1864 par Pierre Louis Oillac.

**14- Joseph Félix Daoulas**, matelot Né le 14 avril 1845 à Paimboeuf, de François Auguste Daoulas, marin, 26 ans, et Marie Jeanne Chantreau, 22 ans – Disparu en mer le 23 août 1865.

**15- Mitler**, cuisinier – Alcoolique invétéré – S'est suicidé en se jetant à la mer le 29 juin 1864 lors du sabordage du *Foederis-Arca*.

**16- Antoine Orsoni**, passager. Né le 5 janvier 1832 à Corbara, Corse – Se rendant au Mexique – A disparu après avoir bénéficié d'un non-lieu.

GL, AT, AM

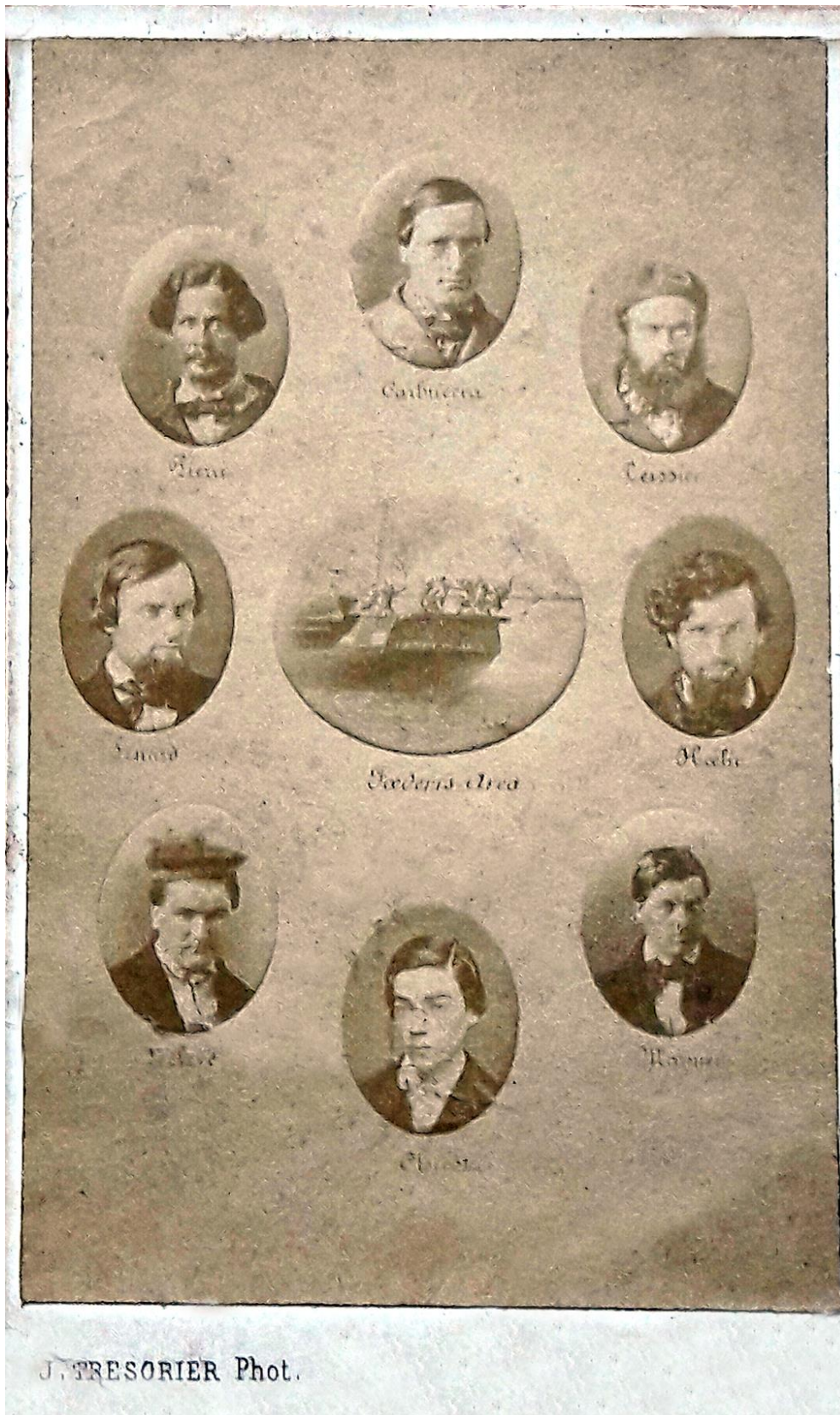


Trois des mutins du *Foederis Arca* selon un traité de criminologie du docteur A. Corre 1889

#### BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- Mutinerie à bord Jacques Perret 1953 réédité par Le Dilettante en 2006 avec une préface d'Erik Orsenna  
Le voilier qui perdit la tête Henri Queffelec 1980 Presse de la Cité  
Que s'est-il passé sur le *Foederis Arca* ? Robert de la Croix revue Historia 1984  
Grognés et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes Guy Le Moing Marines Editions, Rennes, 2006.  
DERNIERS VOYAGES quand la mort est au bout du chemin Pierre Bellemare et Jean François Nahmias Flammarion 2013  
Les mutins du *Foederis Arca* Norbert L'Hostis LE LIEN du Centre Généalogique du Finistère n° 145, mars 2018





**L'équipage du *Foederis Arca***

Il manque la photo de François Thépaud qui n'a jamais voulu être photographié et celle de Joseph Daoulas disparu en mer.



## 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

##### **L'évacuation de Dunkerque « Opération Dynamo » (fin mai 1940)**

Lorsque se déclenche l'offensive allemande de mai 1940 sur les Pays-Bas, la Belgique et le nord de la France, 400 000 soldats alliés sont encerclés dans la « poche de Dunkerque ». L'évacuation de ces troupes commence vers le 20 mai et, le 26, le vice-amiral britannique Bertram Ramsay déclenche officiellement l'« opération Dynamo ». Celle-ci met en œuvre une flotte immense et disparate comprenant des bâtiments de guerre britanniques et français, des navires marchands, des chalutiers, des yachts, etc. Jours et nuits, des soldats britanniques et français sont évacués vers les côtes anglaises, sous les bombes allemandes. Le dernier navire quitte Dunkerque le 4 juin ; le même jour, les Allemands envahissent la ville. Près de 340 000 hommes ont été évacués en quelques jours, dont 110 000 Français ; le nombre des morts ou des blessés graves s'élève à 60 000.



**Le torpilleur *Sirocco***

Beaucoup de navires ont été coulés par la Kriegsmarine ou la Luftwaffe. Le torpilleur français *Sirocco*, commandé par le capitaine de corvette de Toulouse-Lautrec, en fait partie.

#### Il y a 90 ans

##### **Incendie du paquebot français *Asia* en rade de Jeddah (23 mai 1930)**

Quinze cents pèlerins musulmans revenant de La Mecque ont pris place à bord de l'*Asia* (C<sup>ie</sup> de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre). Le petit paquebot, qui est mouillé en rade de Jeddah, va bientôt lever l'ancre et les ramener -si Dieu le veut- dans les ports de la mer Rouge d'où ils regagneront leurs pays d'origine. Mais Dieu en a décidé autrement ! Le 23 mai vers 20 h, un incendie se déclare dans les cabines de deuxième classe et se propage rapidement à l'ensemble du navire. Cent douze pèlerins périssent dans ce sinistre.

#### Il y a 110 ans

##### **Naufrage du sous-marin français *Pluviôse*, à Calais (26 mai 1910)**

Le 26 mai 1910, disparaît en rade de Calais l'un des plus récents et des plus modernes sous-marins français, le *Pluviôse*. Il a été abordé, en faisant surface, par un petit paquebot à roues (le *Pas-de-Calais*), assurant la traversée Calais-Douvres. Vingt-sept officiers et marins trouvent la mort dans cet accident.

### SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

#### **Le sceau de la ville de Nantes**

L'histoire des armoiries de la ville de Nantes commence à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ou au tout début du XIV<sup>e</sup> avec le sceau de l'ancienne prévôté, sceau qui représente le duc de Bretagne dans une frêle embarcation,

brandissant une épée comme pour protéger la capitale de son duché.



« Droit : dans la nacelle nantaise, le duc, armé de toutes pièces et en position de combat, porte sur l'écu l'échiquier de Dreux au franc quartier d'hermines, ce qui indique le XIII<sup>e</sup> siècle, ou tout au plus le commencement du XIV<sup>e</sup>. Légende : S. prepositura nannetensis (« Sceau de la prévôté de Nantes ») »



Le détail du duc de Bretagne sur le sceau de Nantes

## VEXILLOLOGIE MARINE

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

### Les couleurs de la Couronne d'Aragon

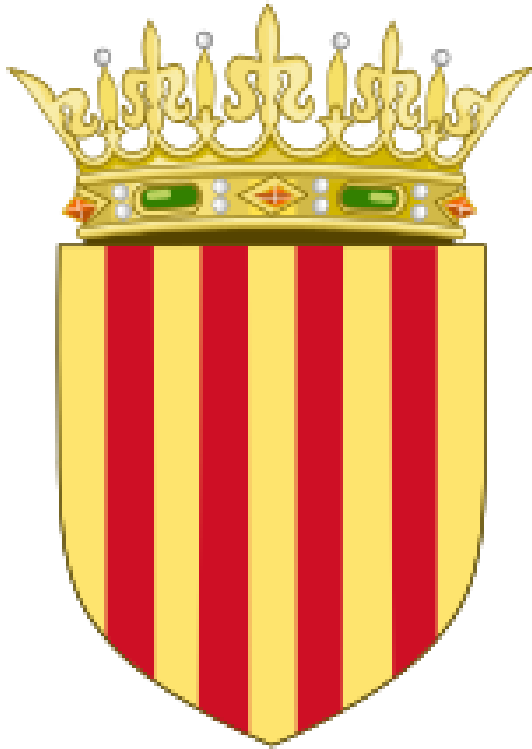
On donne le nom de « Couronne d'Aragon » à une union dynastique réunissant, au Moyen Âge, plusieurs royaumes méditerranéens d'Espagne. On date généralement sa naissance de l'union du royaume d'Aragon et du comté de Barcelone, en 1137. Le pavillon de la Couronne d'Aragon était jaune avec quatre bandes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



### Pavillon de la Couronne d'Aragon

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





Armes de la Couronne d'Aragon

## SANTÉ NAVALE

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

Ci-dessous un extrait de l'ordonnance royale du 25 mars 1765 définissant les obligations du chirurgien embarqué.

#### **Du Chirurgien**

801 – Le Chirurgien doit choisir ses remèdes avec beaucoup de soin, & observer qu'il n'en soit embarqué que de bonne qualité & la quantité ordonnée.

802 – La visite & vérification des remèdes, seront faites en sa présence, comme aussi de ses instruments, par les Médecin et Chirurgien du port, qui certifieront l'état qui en aura été fait, le Commissaire chargé du détail de l'hôpital, le Contrôleur & un officier du vaisseau, nommé à cet effet par le Capitaine, seront présents à cette visite, après quoi les coffres seront fermés & les clefs en seront mises entre les mains de l'Ecrivain, qui ne les

rendra au Chirurgien que lorsque le vaisseau sera sous voile.

803 – Il sera tenu d'écrire journallement sur un registre coté et paraphé par l'Intendant, les noms des malades, leur maladie, la conduite qu'il a tenue dans leur cure & la dose de chaque remède qu'il donnera; ledit registre arrêté chaque semaine par le Lieutenant chargé du détail, & par l'Ecrivain, auquel il donnera connaissance de l'emploi des remèdes, sera, à la fin de la campagne, remis à l'examen du premier Médecin & du Chirurgien-major du port, & déposé au bureau du Commissaire chargé du détail de l'hôpital.

804 – Il distribuera les Aides à un certain nombre de malades, afin qu'ils soient traités plus commodément, et il les visitera lui-même le plus souvent qu'il pourra.

805 – Il aura soin que le Commis du Munitinaire fournisse les rafraîchissemens nécessaires & ordonnés pour les malades, & en cas qu'il y manquât, il en avertira le Lieutenant chargé du détail, & l'Ecrivain.

806 – Il informera chaque jour le Capitaine, de l'état auquel se trouveront les malades & les blessés, et il l'avertira surtout des maux qui pourraient se communiquer, afin de séparer ceux qui en seront attaqués.

807 – Il fera savoir de bonne heure à l'Aumônier, l'état de danger où seront les malades, afin qu'il leur donne les secours spirituels.

808 – Lui défens Sa Majesté de rien exiger ni recevoir des Matelots & Soldats malades ou blessés, à peine de restitution & de privation de ses appointemens.

809 – Pendant un combat, il se tiendra dans le fond de cale, sans pouvoir monter en haut, pour quelque raison que ce puisse être, & il aura soin d'y disposer une place pour recevoir les blessés, & tout ce qu'il faudra pour les panser.

810 – Aussitôt que le vaisseau sera arrivé dans la rade pour désarmer, l'Ecrivain fermera, en présence du Lieutenant chargé du détail, & du Chirurgien, les coffres de remèdes, & les fera transporter au magasin

*général, où ils seront visités par les Médecin & Chirurgien du port, en présence du Commissaire de la Marine chargé du détail de l'hôpital, & du Contrôleur ; les remèdes qui se trouveront gâtés, seront jetés à la mer, & les autres seront remis à l'Entrepreneur des remèdes.*

Ordonnance du Roi concernant la Marine  
du 25 mars 1765 - Livre 10 – Titre 66

## 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.

## INSOLITE !

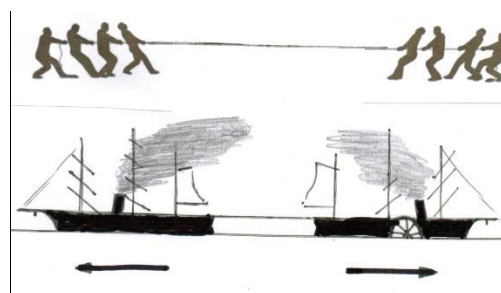
### L'histoire maritime – comme la mer – ne manque pas de sel !

#### L'opération « tir à la corde », en 1845

La Royal Navy entre dans l'ère de la vapeur, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, mais la vulnérabilité des roues à aubes reste un obstacle à son emploi sur les navires de combat. Pour cette raison, la vapeur est surtout utilisée sur les bâtiments de servitudes. L'hélice serait une solution, mais de nombreux scientifiques affirment que son rendement est faible. Dans le doute, la Royal Navy décide de faire une comparaison indiscutable entre les deux systèmes de propulsion. Un navire à hélice est spécialement construit pour cette expérience ; il est lancé en avril 1843 et porte le nom de HMS *Rattler*. Il jauge 800 tonneaux et mesure 56 mètres de longueur. Pendant deux ans, on teste sur lui plusieurs types d'hélices. À l'issue de ces essais, on peut le comparer avec un navire à roues, de caractéristiques identiques. Ce dernier s'appelle HMS *Alecto*.

L'expérience a lieu en mars-avril 1845. Elle commence par des courses de vitesse entre les deux navires, entre les rades de Nore et de Yarmouth, au cours desquelles le *Rattler* montre sa supériorité. Pour confirmer ce résultat, on pratique ensuite l'épreuve du *tug-of-war* (ce qu'on appelle en français « tir à la corde », compétition où deux équipes tirent en sens inverse sur une même corde, jusqu'à ce que la plus forte entraîne l'autre). Un câble est passé entre l'arrière du *Rattler* et l'arrière de l'*Alecto*. Les deux navires partent « en avant toute » et le *Rattler* triomphe. Les puristes ont beau prétendre que la puissance du *Rattler* était supérieure à celle de l'*Alecto*, ces résultats suffisent à convaincre les Lords de l'Amirauté : ce jour-là, l'hélice triomphe de la roue à aubes.

Le musée de Portsmouth résume ainsi l'expérience : « Ici est exposée l'hélice de l'ancien sloop HMS *Rattler*, un navire d'environ 800 tonneaux et de 200 chevaux-vapeur. Ce sloop, en 1845, détermina l'avenir de la propulsion des navires de guerre anglais, par une série d'expériences contre un autre sloop, HMS *Alecto*, de déplacement et de puissance similaires, mais propulsé par des roues à aubes. Sur une distance d'environ 80 milles par temps calme, le *Rattler* l'emporta sur l'*Alecto* de 27 minutes  $\frac{1}{2}$ . Plus tard, sur un trajet de 60 milles par vent défavorable, le *Rattler* vainquit à nouveau l'*Alecto*, cette fois de 40 minutes. Enfin, la plus concluante des expériences consista à amarrer l'arrière des deux navires et à les faire avancer de leur mieux. Le *Rattler* entraîna l'*Alecto* à la vitesse de 2 nœuds  $\frac{1}{2}$ . En conséquence, à partir de 1845, les nouveaux navires de guerre furent équipés d'hélices. »



L'opération « tir à la corde »

## COURRIER DES LECTEURS

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

### **Comment peux-tu faire tout ce boulot ?**

Un ami lecteur, Jean-Louis Q. (45), m'écrit :

*Bonjour – Merci et bravo – Comment peux-tu faire tout ce boulot ? – Amitiés – Jean-Louis »*

Je vais répondre succinctement à sa question, car vous êtes plusieurs à me la poser, sous une forme ou sous une autre : je ne considère pas SILLAGES comme un « boulot », mais plutôt comme une détente, une distraction, un petit plaisir auquel je me consacre durant mes rares temps morts. Je le fais au gré de ma fantaisie, avec une seule contrainte : éviter de dire des âneries et d'être ennuyeux. Sorti de là, je ne me fixe aucune obligation, ni en termes de contenu, ni en termes de régularité dans la diffusion. Ma seule récompense est votre satisfaction (surtout quand vous l'exprimez).

### **Le naufrage du *Vendémiaire***

À la fin de son article sur la Libye, Loïc Antoine évoque la mort de son grand-père à bord d'un sous-marin, près de Cherbourg. Je lui ai demandé quelques précisions, et voici sa réponse :

*« Il s'agit du Vendémiaire, coulé au cours d'un exercice, le 6 juin 1912, devant le Nez de Jobourg. L'épave a été retrouvée en 2017 par deux plongeurs que j'ai rencontrés sur place, lors de ma visite au monument et mon séjour chez des amis à Omontville-la-Rogue. Le sous-marin était commandé par mon grand-père maternel Maurice Prioul. Il laissait ma grand-mère veuve avec quatre enfants, dont ma mère qui, à trois ans, ne se souvenait que de sa moustache... Ma grand-mère a regagné Paris puis est venue s'installer à Saint-Evarzec où elle avait acheté une grande maison. Elle est morte en 1944, alors que les bombes qui tombaient sur Brest et sur Lorient éclairaient le ciel. Né en 1949, je ne l'ai pas connue... Voilà pour les histoires de famille ! »*

Pour les lecteurs qui auraient oublié ce tragique événement, voici ce que j'écrivais à son sujet dans mon livre *Et l'Océan fut leur tombe* (Marines Editions, 2005) :

### **Naufrage du sous-marin français *Vendémiaire* durant des manœuvres navales (8 juin 1912 – 24 morts)**

Le 7 juin 1912, la troisième escadre navale quitte Brest pour Cherbourg. Elle est composée des cuirassés *Saint-Louis*, *Gaulois*, *Charlemagne*, *Masséna*, *Bouvet*, *Jauréguiberry*, et des croiseurs cuirassés *Gloire*, *Condé*, *Marseillaise*. Elle arrive le lendemain matin vers 5 h au large du cap de la Hague et prend la direction de l'est pour longer la côte jusqu'à Cherbourg. Les navires se déplacent en ligne derrière le *Saint-Louis* qui porte la marque du vice-amiral de Marolles. Leur vitesse est d'environ 9 nœuds.

Plusieurs sous-marins ont quitté Cherbourg durant la nuit et se sont placés en embuscade près du cap de la Hague afin de barrer la route à l'escadre et de simuler une attaque. Il y a là le *Vendémiaire*, le *Messidor* et quelques autres. Ils plongent avant l'arrivée des cuirassés, repèrent leurs proies au périscope dans le jour naissant et lancent leurs torpilles d'exercice. Gagné pour le *Vendémiaire* ! Il a touché sa cible et peut refaire surface. Il est 6 h 10.

A 6 h 10, à bord du *Saint-Louis*, les veilleurs scrutent la mer et, soudain, n'en croient pas leurs yeux : « Un périscope droit devant ! » Il est trop tard. L'officier de quart ne peut rien faire. Le choc est inévitable. Le *Saint-Louis* éperonne le *Vendémiaire* en son milieu. *L'Illustration* raconte : « Une légère secousse à bord du *Saint-Louis*, le sentiment qu'on pousse un objet résistant. A la surface, devant l'étrave du cuirassé, le sommet d'un capot apparaît une seconde et s'enfonce, un grand bouillonnement agite l'eau glauque, c'est l'air qui s'échappe du sous-marin par le trou béant creusé par l'éperon du *Saint-Louis*, puis une tache

moirée s'étale à la surface, c'est le pétrole qui alimente la chaudière du sous-marin. Quelques lattes de bois surnagent aussi. Ce sont les seuls vestiges qu'on possèdera du Vendémiaire, disparu pour toujours. »<sup>1</sup>

Le Vendémiaire et les vingt-quatre hommes de son équipage reposent désormais au fond de l'océan. Compte tenu de la profondeur (53 m à marée basse), la coque n'a pas pu résister et tous les hommes sont morts. De toute façon, l'épave est inaccessible aux scaphandriers, et les moyens de sauvetage envoyés par Cherbourg sont inutiles. Quelques navires patrouillent sur place, vainement. Le lendemain, le ministre de la Marine, M. Delcassé, arrive à Cherbourg et prend place à bord de la *Gloire* qui le conduit sur les lieux de la catastrophe. La ville entière est en deuil.

Les causes de l'abordage demeurent imparfaitement expliquées. La commission d'enquête, présidée par le contre-amiral Adam, disculpe complètement le personnel de quart du *Saint-Louis* : il ne pouvait éviter la collision. Quant à savoir pourquoi le lieutenant de vaisseau Prioul, commandant expérimenté du sous-marin, est venu faire surface sous l'étrave du cuirassé, la seule explication plausible est une erreur de position due à la force des courants sous-marins dans ces parages. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, les commandants de sous-marins prennent des risques énormes pour simuler, avec le maximum de réalisme, les conditions du combat.

<sup>1</sup>. L'illustration du 15 juin 1912

### Ça fait tours plaisir !

Ça fait toujours plaisir de recevoir un petit mot gentil, et vous m'en envoyez régulièrement :

- Pierre B. (83) m'écrit : « Bonjour à l'auteur. Bravo pour la densité des rubriques couvertes dans cette publication. Particulièrement bien

ciblée, votre thématique quarantaine. Compliments pour la qualité des illustrations relatives à Tahiti. Bien cordialement ».

### LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

#### Attention !

**Ne manquez pas les prochains *Chasse-Marée*. Vous y trouverez bientôt un article de Guy LE MOING sur la traversée du *Mayflower*, dont on célèbre cette année le 400<sup>e</sup> anniversaire.**

**De toute façon, ne manquez aucun numéro du *Chasse-Marée* !**

- ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759***. Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

- ***Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx<sup>e</sup> siècle***. Marines Editions, Rennes, 2005.

- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes***. Marines Editions, Rennes, 2006.

- ***Les fortunes de mer... en images***. Marines Editions, Rennes, 2007.

- ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire***. Rennes, Marines Éditions, 2011

- ***La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514***. Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

- ***Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513***. Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

- ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340)***. Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

- ***Petite histoire du mal de mer et de ses traitements***. Marines Editions, Rennes, 2013.

- ***La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217***. Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

● *Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.* Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

● *L'Histoire de la Marine pour les Nuls.* Paris, éditions First, 2016.

● *Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.* Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

## UN DERNIER MOT

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](http://www.academie-arts-sciences-mer.com)

Cliquer sur ACTUALITÉS > Revue Sillages

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

[www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) >

ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :

[www.maisonecrivainsdelamer.fr](http://www.maisonecrivainsdelamer.fr) >

RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

[www.chasse-maree.com](http://www.chasse-maree.com) > La Revue > Tout

savoir > Publications amies > Sillages

Pour s'abonner, se désabonner ou

communiquer : [guylemoing@wanadoo.fr](mailto:guylemoing@wanadoo.fr) ou

[guy.lemoing.91@gmail.com](mailto:guy.lemoing.91@gmail.com)