

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 27

Janvier 2021

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - QUARANTIEMES RUGISSANTS – Les langoustiers de l'île Saint-Paul, par G. Le Moing 1
 - TEMOIGNAGE– Souvenirs d'un marin en mer de Chine... d'après les carnets de Charles Antoine 5
 - PREMIERE GUERRE MONDIALE – Le torpillage du *Séquana*, par P. Collin et A. Foulonneau12
 - SUR LA ROUTE DES INDES EN 1555 – Le naufrage de la nef portugaise *Conceição*, par G. Le Moing18
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Sigillographie – Vexillologie – Les objets de marine - Livres lus – Associations – Actualités – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....22
-
-

BONJOUR

Une nouvelle année commence ; espérons qu'elle soit moins calamiteuse que 2020 !

En formulant ce souhait, j'ai une pensée particulière pour les victimes directes et indirectes de la pandémie. Les morts et leurs familles, d'abord. Les malades qui en ont guéri mais qui en gardent des séquelles. Les victimes psychologiques, économiques ou sociales des mesures sanitaires qui se sont imposées. J'ai une pensée reconnaissante, aussi, pour tout le personnel soignant. Mon souhait le plus vif est que la vaccination soit un succès, et que ce fâcheux virus soit rapidement éradiqué.

En un mot, que 2021 soit pour tous une année heureuse !

Oubliés dans les « quarantièmes rugissants » LES LANGOUSTIERS DE L'ÎLE SAINT-PAUL

Par Guy Le Moing

Durant l'été 1928, une offre d'emploi inhabituelle était affichée dans les cafés de Pont-Aven et de Concarneau. Elle émanait d'un armateur qui cherchait des volontaires pour aller pêcher la langouste dans le sud de l'océan Indien. Le salaire proposé dépassait tout ce qu'un Breton moyen pouvait espérer. Le représentant de l'entreprise – un certain Marcel Gibon – était habile ; il n'eut aucun mal à recruter les vingt-huit hommes qu'il cherchait.

L'enthousiasme des nouveaux embauchés se dissipa légèrement lorsqu'ils découvrirent le navire qui devait les conduire vers leur nouveau lieu de travail. L'*Austral* était un vieux vapeur poussif, dont les couches de peinture superposées dissimilaient mal la vétusté. Il quitta Le Havre le 3 septembre avec ses vingt-huit passagers et Marcel Gibon, leur chef. La traversée fut pénible. Gibon se montra

autoritaire et désagréable. Le navire devait faire escale à Madagascar pour embarquer un complément de main-d'œuvre indigène ; il n'en eut pas l'autorisation, ce qui laissait prévoir un surcroît de travail pour les vingt-huit Bretons.

L'*Austral* atteignit sa destination le 24 octobre, et les futurs pêcheurs de langoustes découvrirent, non sans inquiétude, leur nouveau territoire. Il s'agissait d'une île volcanique déserte, perdue dans les « quarantièmes rugissants », l'île Saint-Paul. Aucune végétation n'y poussait, hormis des fougères, mais elle était peuplée de nombreux animaux : lapins, rats, manchots et albatros. Les hommes de Gibon entreprirent immédiatement le déchargement du navire : de quoi construire des logements et une conserverie. Après quoi, l'*Austral* leva l'ancre et s'en alla chasser le phoque dans les Kerguelen, laissant sur l'île déserte les vingt-huit Bretons et leur chef.



L'île Saint-Paul

Le premier travail de ces hommes fut de construire des locaux d'habitation et l'usine de conserve. Cette tâche indispensable leur prit un mois. Ils purent ensuite se livrer à la pêche à la langouste. Leur armateur ne s'était pas trompé et ne les avait pas trompés : la récolte était miraculeuse. Il suffisait d'immerger des casiers appâtés par des poissons trouvés sur place, pour qu'ils soient immédiatement remplis de crustacés. L'usine prenait alors en charge la préparation des langoustes, leur mise en boîte, leur passage à l'autoclave, leur étiquetage et leur stockage.

Malgré cette rentabilité prometteuse, les hommes souffraient considérablement. L'ennui, la promiscuité, le climat, la monotonie de la nourriture, le rythme de travail, la discipline de fer imposée par Gibon, leur donnaient l'impression d'être au bagne. Quand l'*Austral* réapparut, au mois de mars, tous rembarquèrent avec soulagement et prirent le chemin de la France.

Pour René Bossière, patron de « La Langouste Française », la campagne inaugurale à l'île Saint-Paul avait été un succès. Il décida donc de renouveler l'expérience lors de la saison suivante. Une nouvelle équipe de Bretons fut recrutée (car personne n'avait voulu repartir, parmi les anciens) ; une femme

faisait partie du voyage. L'*Austral* quitta Brest le 6 août, contourna l'Afrique dans des conditions pénibles pour les passagers, puis fit escale à Madagascar où il était autorisé, cette fois, à embarquer de la main-d'œuvre indigène.

Les bâtiments construits l'année précédente à Saint-Paul avaient bien supporté l'hiver austral. La vie reprit sur l'îlot, et la pêche fut à nouveau abondante. Il se produisit toutefois un incident inquiétant : la station de télégraphie de l'île cessa d'émettre peu après le départ de l'*Austral*, ce qui provoqua une vive inquiétude tant à Madagascar qu'en métropole. Les bruits les plus alarmants circulaient : certains affirmaient que toute l'équipe avait succombé à une épidémie, d'autres pensaient plutôt que l'île Saint-Paul avait disparu lors d'un séisme sous-marin. Face à la gravité des rumeurs, l'armateur envoya sur place un de ses adjoints – Henri Fargon – à bord d'un navire anglais dérouté pour la circonstance.

En fait, rien de grave ne s'était produit ; il s'agissait d'une simple panne d'émetteur. L'appareil fut remis en état par les marins anglais. Le navire reprit sa route. Henri Fargon resta sur l'île jusqu'à la fin de la campagne. Le 1^{er} mars 1930, l'*Austral* vint jeter l'ancre devant Saint-Paul, afin de rembarquer l'équipe et les conserves de langoustes.

Quelques jours avant le départ du navire, Henri Fargon réunit les langoustiers et leur dit en substance : « La saison est finie ; elle s'est bien passée, et vous allez maintenant rentrer chez vous. Les activités ne reprendront sur l'île qu'en septembre ou octobre, après l'hiver austral. Il me paraît imprudent de laisser les installations sans surveillance et sans entretien pendant une aussi longue interruption. C'est pourquoi je demande sept volontaires parmi vous pour assurer le gardiennage de l'île jusqu'à la reprise. Je garantis à ces sept personnes que des bateaux feront régulièrement escale à Saint-Paul pour leur apporter des vivres frais et du courrier. »

La proposition du directeur n'enthousiasmait personne. Sept volontaires acceptèrent néanmoins de rester. Il s'agissait du Malgache François Ramamonzi, des époux Victor et Louise Brunou, d'Emmanuel Puloc'h, de Julien de Huludut, de Pierre Quillivic et de Louis Herlédan. Henri Fargon hésita un peu à accepter la candidature de Louise Brunou, car elle était enceinte ; la jeune femme insista pour ne pas abandonner son mari, et le directeur céda. L'*Austral* leva l'ancre le 3 mars, et les sept volontaires restèrent seuls à Saint-Paul.

Au début, tout se passa très bien, et la vie s'organisa sur l'île déserte. Louise s'occupait de la cuisine. Les hommes assuraient, par roulement, l'entretien des bâtiments et des machines, la pêche et la chasse nécessaires à leur subsistance. Puis l'hiver austral s'installa, et le moral des robinsons commença à décliner.

À la fin du mois de mars, Louise Brunou accoucha d'une petite fille, avec l'aide incertaine des six hommes et d'un livre de médecine. On nomma l'enfant Paule, comme l'île. Chacun se mit à attendre l'arrivée du premier bateau, que Fargon avait annoncé pour avril ou mai. Mais avril se passa, puis mai, sans qu'aucun navire n'apparaisse à l'horizon. La petite Paule mourut le jour de ses deux mois, ce qui entama encore plus le moral du groupe.

À la mi-juin, Emmanuel Puloc'h tomba malade. Ses camarades ne tardèrent pas à diagnostiquer son mal : le scorbut ! La nourriture, en effet, ne manquait pas sur l'île, mais elle était complètement déséquilibrée et dépourvue de vitamines C. Juin se passa. Aucun bateau ne venait. Personne sur l'îlot ne savait se servir du poste émetteur pour appeler à l'aide. Emmanuel résista jusqu'à la fin juillet, puis mourut.

Le mois d'août, dans les « quarantièmes rugissants », est le plus dur de l'hiver austral. Les six survivants de l'île Saint-Paul eurent bien du mal à supporter la violence du climat. François Ramamonzi, le Malgache, fut frappé à son tour par le scorbut et mourut. Victor Brunou le suivit le mois suivant. Les quatre rescapés commencèrent alors leur huitième mois d'isolement et de souffrances. Ils espéraient maintenant le retour de l'*Austral* avec la nouvelle équipe de pêcheurs ; mais l'*Austral* ne venait pas, lui non plus. Le 27 octobre, la mort frappa une nouvelle fois : Pierre Quillivic disparut en mer en allant à la pêche.

Novembre passa sans nouvelles de la France : l'*Austral* aurait dû arriver en septembre ; au pire, début octobre. Les trois derniers survivants de Saint-Paul commencèrent à craindre le pire : la disparition pure et simple de l'entreprise de pêche et l'oubli général de leur existence.

Le 6 décembre, enfin, une fumée apparut à l'horizon, et la silhouette d'un navire se dessina bientôt. Ce n'était pas l'*Austral* mais l'*Île-Saint-Paul*. Malgré le soulagement qu'elle ressentait, Louise Brunou était trop faible pour sortir de son lit ; Le Huludut resta près d'elle pendant que Herlédant sautait dans la vedette et se précipitait au devant du navire.

« Où sont les autres ? demandèrent les marins quand il grimpa à bord.

– Deux sont restés à terre. Les autres sont morts. Tous morts. »

Et devant l'équipage éberlué du cargo, Louis Herlédan éclata en sanglots.

Grâce aux vivres frais qu'apportait le navire, les trois rescapés retrouvèrent leurs forces. Curieusement, Louise Brunou et Julien Le Huludut décidèrent de rester sur l'île durant la nouvelle campagne qui commençait. Louis Herlédan fut le seul à rentrer en France et à témoigner de leur mésaventure. La presse s'empara de l'affaire, et l'opinion s'enflamma. Contrairement à sa promesse, Henri Fargon n'avait rien fait pour dérouter vers Saint-Paul des navires de ravitaillement : le coût de l'opération était trop élevé ! Par ailleurs, la compagnie avait dû remplacer l'*Austral* par un nouveau navire et celui-ci – tout aussi vétuste que son prédécesseur – avait subi des avaries en cours de route : il était arrivé sur l'île avec plus de deux mois de retard. Le scandale des « oubliés de l'île Saint-Paul » fut bientôt suivi d'une autre affaire : durant la campagne 1930-1931 qui venait de commencer, une épidémie de bérubéri décima la nouvelle équipe. Quarante-deux ouvriers malgaches trouvèrent la mort, faute d'une alimentation appropriée. L'empire de René Bossière vacilla soudain.

L'industriel fut poursuivi en justice pour la mort des quatre gardiens de l'île Saint-Paul. Après plusieurs procès, les familles obtinrent des dommages et intérêts. Ceux-ci étaient dérisoires et – en raison de la guerre – ne leur fut jamais versés. Guy LE MOING

À lire, pour en savoir plus :

• FLOCH, Daniel : *Les oubliés de l'île Saint-Paul*. Éditions Ouest-France, Rennes, 1996.



Le vieux cargo *Austral* qui transportait les pêcheurs de l'île Saint-Paul
(Voir rubrique « Philatélie »)



Témoignage
SOUVENIRS D'UN MARIN EN MER DE CHINE
AU DÉBUT DE LA GUERRE
(Août 1939 – Août 1941)

D'après les carnets de Charles ANTOINE
(Suite)

Notre ami Loïc Antoine, qui a déjà publié dans SILLAGES quelques-uns de ses propres souvenirs de mer, a retrouvé les « carnets » de son père, commissaire à bord des navires des Messageries Maritimes. Avec ses frères, Loïc est en train de reconstituer la vie aventureuse de son marin de père. Il a eu la gentillesse de communiquer aux lecteurs de SILLAGES un épisode de cette existence : parti pour deux mois, au début de la guerre, Charles Antoine ne reviendra en France que deux ans plus tard !

2 – L'Argus



La canonnière *Argus*

Mai 40

Pendant ces 8 mois, les événements d'Europe nous ont paru très lointains : combats en Sarre en octobre, puis stagnation avant la malheureuse expédition de Norvège, puis la campagne de

Finlande. Tout cela sans grands détails, et la confiance n'était pas encore entamée. C'est donc avec assez de calme que fut accueillie, juste alors, la nouvelle de l'irruption allemande en Hollande et en Belgique. La réflexion la plus courante était plutôt : "la guerre commence seulement, c'est une chance qu'"ils" nous aient cette fois laissé le temps de la préparer"...Mais les mauvaises nouvelles se succèdent, les Allemands percent à Sedan, et le 18 mai, lorsque je débarque de l'*Aramis*, qui repart en patrouille, Reynaud dit à la radio : "La situation est grave, mais non désespérée" . Les Allemands ont atteint l'embouchure de la Somme...

Je suis désigné pour embarquer sur l'*Argus*, canonnière de la flottille du Si-Kiang, où je serai officier en 3ème en qualité d'E.V.2. La canonnière est à Hong Kong. Elle fait équipe avec ses consœurs anglaises de la China fleet pour la surveillance des champs de mines et relaie les messages de nos unités dispersées en E.O., entre Chun-King et Nouméa. L'Amiral Decoux et le Cdt Jouan, son chef d'État-major me font chacun une petite conférence sur ce qu'on attend de moi. Ce n'est pas uniquement du secrétariat (en fait je n'en ai pas fait). C'est un rôle d'enseigne à la mer, adjoint à l'officier supérieur (mon Cdt) qui est officier de liaison avec la China fleet à Hong Kong. Et je prends pour rallier mon poste, le paquebot *D'Artagnan* des M.M. qui fait un voyage ordinaire Chine-Japon, venant de France.

25 mai 40

Aimablement accueilli et invité au carré, je trouve sur ce bateau l'ambiance d'avant guerre, absolument inchangée, ce qui me surprend un peu, non moins que de la mentalité atone ou pessimiste des passagers qui arrivent de France. Évidemment les nouvelles reçues pendant ces quelques jours de mer ne sont pas encourageantes capitulation de Léopold, encerclement des armées franco-britanniques en Flandre. Mais l'atmosphère du bord semble dater d'avant la crise présente. Est-ce qu'en France cette mentalité prévaut ? Alors les nouvelles sont encore pires qu'elles ne paraissent...

J'arrive à Hong Kong le 28 mai, accueilli avec surprise par l'*Argus*, qui ignorait ma désignation : elle se trouve dans les plis apportés par le *D'Artagnan*, et on n'avait pas encore envoyé de radio à mon sujet. Le Cdt de Saint-George, un autre enseigne (P.A. de Boisson) et le Dr Bazille composent tout l'État Major, avec moi-même. Nous prenons nos repas en commun, à la table du Cdt, du moins à midi, car je suis seul à habiter à bord, et je dîne à bord seul tous les jours. Atmosphère jeune et gaie malgré une diversité étonnante entre les caractères, et un climat (géographique) excellent, surtout après Saïgon où il fait bien chaud fin mai.

Et les Anglais n'ont rien changé non plus à leur vie d'avant guerre dans cette magnifique Hong Kong, côte d'Azur de l'Extrême Orient. Tout le monde s'y plaît beaucoup et les équipages ont des figures reposées et magnifiques.

Nous appareillons dès le 30 pour Macao, et nous mettons tranquillement deux jours à faire ces 60 milles, en mouillant pour la nuit dans une jolie baie. Nous arrivons chez les Portugais avec un torpilleur anglais et une canonnière américaine, tous invités au 7ème centenaire de la colonie : réceptions, visites, sabre et gants blancs, cocktails sur les ships, déjeuner de 70 couverts chez le Gouverneur. Tout cela en 24 h. car seuls les Américains peuvent rester plus longtemps n'étant pas belligérants. Ambiance sympathique, presque tous les Portugais parlent français, et les autres parlent anglais que Boisson et moi parlons mieux qu'eux, dans ce cas. Évidemment quelques questions aimablement inquiètes sur les événements d'Europe. Nos réponses sont évasives et souriantes d'optimisme, la face qu'il faut garder, surtout là-bas!

Juin 1940

Retour à Hong Kong- Nous reprenons nos tours de garde aux champs de mines, au mouillage devant des plages magnifiques, ou dans des baies chinoises si jolies, et animées de jonques et de sampans, sur fond de rizières et arrière plan des montagnes proches. Les vedettes rapides (M.T.B) garde-côte viennent s'amarrer à nous entre leurs rondes, et plusieurs fois je vais sur l'une ou sur l'autre faire des patrouilles à 45 nœuds au crépuscule, invité par les commandants de midships ou enseignes auxiliaires, comme moi.

Seulement, malgré ce service agréable et le golf ou la piscine quand on est en rade, et les invitations, on est gagné par l'inquiétude grandissante, car malgré l'éloignement et le manque de détails, nous nous apercevons, presque brusquement, que nous sommes en France, au point de septembre 14, plus bas sans doute et que le "miracle de la Marne" n'est pas en train de se renouveler... La retraite de Dunkerque, puis des noms dans les télégrammes : Paris, Chalons sur Saône, Rouen, Cherbourg, Orléans, Tours, la Bretagne... Nous assistons impuissants à l'effondrement.

Le jour de l'armistice, j'arrive vers 4 h. au club de Kowloon où j'avais l'habitude de rencontrer plusieurs enseignes des M.T.B., et d'autres amis militaires et civils. Au débarquement à Kowloon, j'avais bien vu les énormes titres des journaux du soir, mais je n'avais pas eu le courage de les acheter, espérant malgré tout un démenti le lendemain. Au club, autour du pool, tout le monde les avait en mains, naturellement. Je plonge avant d'être repéré, et une fois dans l'eau, on passe inaperçu facilement, quand on est nombreux. Je reste une bonne heure, puis je prends une table à l'écart pour prendre mon thé en compagnie de ma pipe. Tout à coup une bonne claque sur le dos. "Hullo, Charles! All by yourself ? Don't stay alone here, come to our table!" C'était un de mes camarades qui m'entraînait vers un groupe voisin, et quand j'y arrivais, il n'y avait plus un journal visible. On a parlé de tout autre chose. Et pourtant ils savaient que j'étais au courant.

Juillet 40

D'ailleurs à Hong Kong, les autorités britanniques dans nos relations officielles, ont été parfaitement correctes. Les Anglais y ont eu peut-être plus de facilités à cause de l'indépendance relative de l'Extrême Orient vis-à-vis de l'Europe, et aussi du fait que nous étions en relations privées amicales avec tous. Le Consul général, M. Reynaud et notre Cdt ont d'ailleurs montré beaucoup de tact et leur aimable fermeté sans phrases a été à la base du maintien de notre situation jusqu'à notre départ.

Notre équipage lui-même avait des amis à terre et il fallut le 5 juillet (Mers el Kébir), puis le 8 septembre (Dakar) pour que nous nous retirions du circuit en attendant de rallier notre Amiral.

Août 40.

Nous étions alors dans la situation de visiteurs étrangers : un coffre en rade, permissionnaire, visites et promenades particulières, même de tout le bâtiment : le Cdt avait obtenu l'autorisation d'appareiller et d'aller mouiller aux environs pour changer d'air de temps en temps. Ce furent d'excellents week-ends dans les baies voisines, sorties qui avaient l'avantage de nous garder groupés et même resserrés. Les Français résidents là bas avaient déjà sauté sur le nouveau sujet de division.

Les nouvelles de France n'était données que par les journaux anglais, et d'Indochine aussi où intervenait la nouvelle affaire de Langson et l'occupation japonaise au Tonkin. Nous avons cru à un moment que nous aurions une attaque japonaise à Hong Kong

Septembre 40

C'est de bonne grâce que nous fut accordée l'autorisation d'entrer dans un de ces chantier de Hong Kong pour y rendre l'*Argus* apte à la traversée (remorqué) de Hong Kong à Haïphong.

15 septembre

La transformation eut lieu du 15 au 30 septembre, pendant que le personnel et moi-même, nous habitons des locaux mis à notre disposition dans les bâtiments autour du bassin. On démonta les mâts, la cheminée, en un mot toute les superstructures, les pièces (de 75 et 37) furent mises en cale, les portes, sabords et hublots condamnés et épontillés, les machine accorées. L'*Argus* était devenu un chaland bien étanche et montra que tout cela était solide quelques jours plus tard, mais je n'y étais pas.

Octobre 40

En effet la *Marne* arriva le 5 octobre, correctement accueillie par les autorités britanniques. Le départ fut fixé au 8, avec l'*Argus* en remorque. Mais on s'aperçoit alors que tout ce que nous avons démonté, et qui est là sur le quai, ne peut partir sur la *Marne* qui aura en plus tout le personnel et des bagages: "C'est très simple, me dit le Cdt, vous restez et comme vous connaissez les questions de transport, vous nous rejoindrez avec tout cela à Haïphong". Et me voilà seul à Hong Kong avec tous ce matériel, deux embarcation en plus, et pas un navire entre l'Indochine et Hong Kong, car les relations étaient interrompues.

Je finis par apprendre que vers la fin du mois, un navire panaméen passera, en route pour Haïphong :le *W.M.Tupper*. Je m'adresse donc aux Messageries Maritimes pour me faire le transit de mes morceaux d'*Argus*, et l'opération se fait sans incident vers le 25. J'embarque aussi sur ce petit cargo, avec mes bagages, et des tas d'autres colis : la valise diplomatique pour Hanoï. Les autres passagers sont des Chinois, une quarantaine. J'ai tout de même une cabine pour moi seul sur les 4 du bord.

Le capitaine de ce Panaméen est Norvégien, et les armateurs, une société américaine. Nous mîmes trois jours pour aller à Haïphong, et je fus très bien reçu par ce brave norvégien, qui m'invita à sa table dès le départ. Il fit un temps magnifique, alors que trois semaines auparavant, la *Marne* et l'*Argus* avait eu, dès le détroit d'Hainan une odyssée où l'un et l'autre passèrent des heures pénibles. Mais c'est une autre histoire, qui m'a été racontée plus tard.

25 octobre 40

Arrivé à Haïphong le 25 octobre, je ne passai que quelques jours au Tonkin, en allées et venues sur Hanoï, et je craignais de rester à Haïphong dans un bureau. Mais un télégramme de Saïgon me désigne d'urgence pour marine Indochine, et m'ordonne de rallier au plus tôt. Je prends le train, aussitôt, (n'ayant pas encore défait mes bagages) pour une randonnée de 50 heures, d'ailleurs intéressante et pittoresque surtout du nord vers le Sud. On passe du Tonkin delta, peu avenant, aux montagnes de l'Annam qu'on longe au bord de la mer, pour se réveiller au matin au milieu de cocotiers de 15 m, de cannes à sucre de 5 m, de bananiers, de manguiers, et de toute cette magnifique verdure de l'Est cochinchinois, avant d'arriver à la rizière qui ne domine vraiment qu'au sud et à l'ouest de Saïgon, c'est à dire au delà du terminus.

Novembre 40,

A ce moment, les Japonais étaient au Tonkin (Haïphong en était bourré, le port leur appartenait, les trottoirs aussi...), la menace siamoise se précisait au Cambodge, et dans la région de Mytho et Vinh-Long de véritables guérillas avaient lieu contre des bandes xénophobes dites communistes (en fait, les Boxers de 99) au point qu'il fallait y envoyer des

détachements de la marine, pour empêcher le mouvement de menacer Saïgon, dont les garnisons étaient au Cambodge. Une certaine inquiétude régna plusieurs jours en ville, et nous couchions armés dans le local des coffres à documents secrets, à tour de rôle.

Néanmoins mon service, à l'E.M. de l'*Amiral Terraux*, pendant ce mois de novembre fut réglé et calme comme toujours dans les bureaux, où dès que l'on sort, on ne pense plus au boulot. J'avais trois matinées libres par semaine et trois après-midi, par contre des nuits blanches, mais entre la natation et la sieste je pouvais récupérer, et de fait je restais en excellente forme appréciant le fait de vivre à terre, de coucher dans un vrai lit, ce que je n'avais pas fait depuis mars 39, sauf 8 jours à Marseille et quelques mois à Hong Kong, après le départ de l'*Argus*.

3 - Le *D'Artagnan*.

Le 30 novembre au soir après une journée très chargée au bureau du chiffre, mes yeux tombent sur le tableau de service des officiers pour la semaine suivante et je n'y figurais pas. Croyant à une erreur, j'avertis le Lieutenant de vaisseau chef de service, qui me dit que les M.M. m'ont récupéré, parce que l'*Aramis* leur est rendu et que je suis restitué avec lui, ayant été mobilisé avec lui.



Le paquebot *D'Artagnan* des Messageries Maritimes

Décembre 40

Je téléphone aux M.M. C'était un samedi et j'eus cependant la chance de trouver quelqu'un, car 2 bateaux partaient le lundi : le *Sontay* sur France et le *D'Artagnan*, sur Shangai et Kobe via Manille. On m'apprend alors que je suis prévu depuis plusieurs jours pour être sous-commissaire de ce dernier paquebot qui part à 5 h du matin lundi. Pas un papier de démobilisation, pas un ordre d'embarquement. Je vais voir le Cdt, le dimanche matin, qui me confirme tout cela, et j'appareille en tenue d'enseigne, le lundi au petit jour.

Janvier 41

Six semaines après, au retour, je fis régulariser ma situation militaire, puis je restais embarqué sur le *D'Artagnan*, voyage après voyage, croyant après chacun débarquer pour passer sur un bateau regagnant la France... (Il y avait 16 mois que j'étais parti... pour 2 mois !)

À l'un de ces voyages, j'eus la surprise d'avoir pour passager mon Cdt de l'*Argus*. Le bâtiment avait désarmé et le Cdt allait commander le *Francis-Garnier* à Shangaï. Je le revis à Shangaï par la suite, invité à son bord soit par lui, soit par le carré et mes camarades de la Marine militaire.

Février, mars 1941

Pendant ce temps, la campagne du Cambodge avait lieu, et quand nous revenions à Saïgon, c'était pour y retrouver le black out le soir, et c'était le premier contact des Saïgonnais avec la guerre.

Sur le *D'Artagnan*, je trouvais un esprit divisé : le bateau était resté en E.O. depuis l'armistice (ce jour-là il a bien manqué être coincé à Hong Kong et c'est bien grâce au Cdt de St George qu'il a pu rallier Saïgon). Certaines questions de solde, le manque de précisions, l'éloignement avaient aigri les gens, et beaucoup pensaient déjà à désertir : un officier venait de le faire et des dizaines de gens de l'équipage suivirent au voyage d'après, 23 rien qu'à Shangaï fin décembre.

Janvier 41 à fin mai 41

D'autres partirent à Manille, où le Consul de France lui même (Willoquet) le leur conseillait et les recrutait. On nous a dit que la plupart de ces gens allaient sur le *Roussel* et le *Doumer*, saisis par les Anglais et naviguant dans le Golfe et en mer Rouge. Certes, il fallait raisonner les gens et se disputer entre camarades, parfois, assez durs même, au carré, qui faillit bien être divisé, image de tout groupement des Français du dehors à l'époque actuelle. Cela ne rendait pas plus facile un service troublé par l'éloignement, les circonstances, et la lassitude native du personnel. Mais c'était un énorme avantage que de naviguer et cela nous évitait le danger d'anémie morale autant que physique, de l'atmosphère saïgonnaise, l'asphyxie lente de l'esprit et du corps dans ce pays si beau et si attachant, mais qui porte en lui, comme toute l'Asie un sortilège contre le Blanc qui veut y rester trop longtemps, même à Shangaï, dernier pays neutre. Et voyage sur voyage, je restai sur le *D'Aratagnan*, bien plus longtemps que je ne le croyais. Sur 4 jeunes commissaires venus de France, on me disait de 3 d'entre eux qu'ils venaient me relever mais on les utilisait ailleurs, et comme je commençais à m'étonner, en mars, de ne pas être rapatrié, je reçus cette réponse : "Mon cher, vous êtes victime de vos qualités !... À quoi j'ai manqué répondre qu'il était bien plus facile encore pour moi de faire l'idiot, cela me permettrait peut-être de revoir mes enfants.

4 - Le Chenonceaux

En fin de mai, le *Chenonceaux* arriva, avec 3 commissaires en service à bord, et un quatrième passager "pour me remplacer". Quelques jour après il n'en restait qu'un, le chef de service Monsieur de Susini mais aucun des 3 autres ne m'avait remplacé. Toutefois, le *Chenonceaux* ne pouvait repartir sur France dans ces conditions, et c'est ainsi que je fus nommé second-commissaire de ce navire, prenant en vitesse la suite d'un voyage de 3 mois qui devait s'allonger de plus de 2 autres.

Nous appareillâmes pour la France le 11 juin, via Madagascar, et Dakar et sans être trop sûrs de passer en maille de la croisière britannique. Nous étions un millier de personnes à bord, couchettes de 1ère doublées, et toutes les cabines occupées, mais malgré le nombre des passagers, l'inconfort relatif, la longueur des traversées, tout se passa bien, grâce à la bonne humeur de tous et à la bonne volonté de chacun à accepter les petits ennuis. Mais c'est égal, quand on arriva à Dakar, je connais plusieurs personnes à bord que cela soulageait d'un souci écrasant : l'eau, les vivres étaient comptés, et il est heureux que nous n'ayons eu que 24 heures de gros temps d'océan Austral, bien qu'on soit descendu jusqu'au 41ème degré de latitude. Un retard de plus de 24 heures nous aurait forcés à des mesures bien désagréables et qui sait si nous n'aurions pas alors, trouvé un navire britannique sur notre route.



Le paquebot *Chenonceaux* des Messageries Maritimes

Enfin c'était Dakar, l'eau, les fruits à discrétion, et la protection de l'escadre. Enfin c'étaient Casablanca et Alger, où le ravitaillement était encore plus abondant.

Aussi, malgré le travail absorbant des papiers à la fin d'un si long voyage, ces trois dernières semaines furent presque du tourisme le long de la côte d'Afrique jusqu'à Alger par un temps magnifique avec la terre en vue très près.

D'Alger à Marseille nous traversâmes directement et nous arrivions le 23 août, soit 25 mois et 3 jours après mon départ sur l'*Aramis*.

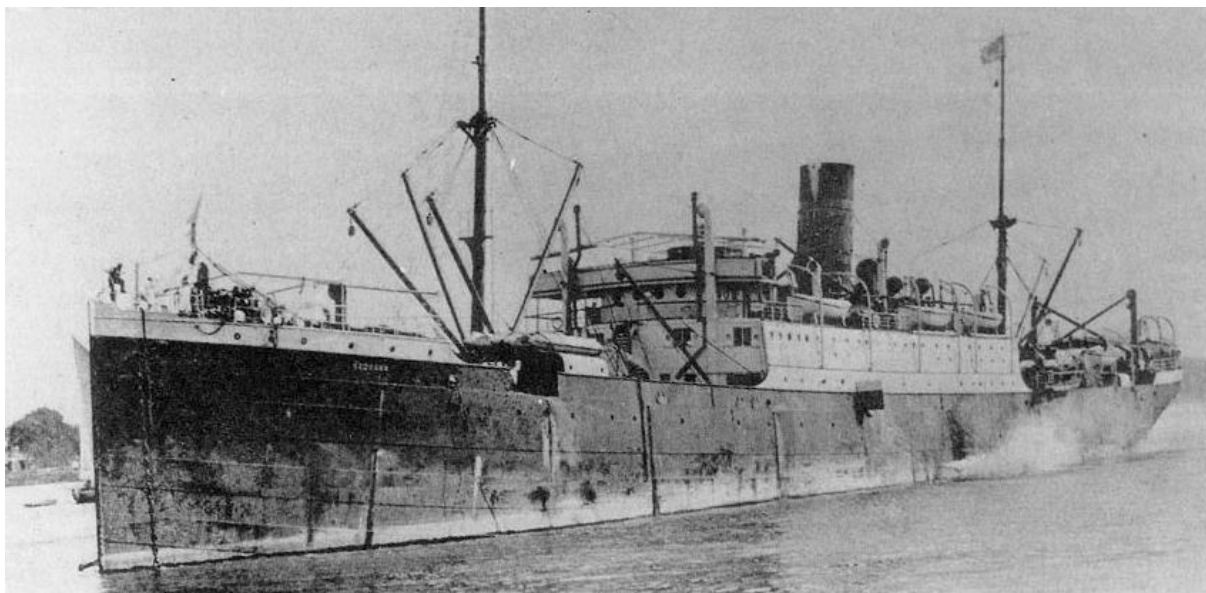


Première Guerre mondiale

LE TORPILLAGE DU SEQUANA

400 Tirailleurs Sénégalais en route vers les tranchées.

Par Pascal Collin et Alain Foulonneau



Le Séquana

Le 28 mai 1917 le *Sequana* quitte Dakar pour Bordeaux, avec à son bord 400 Tirailleurs Sénégalais¹ en route pour les tranchées, 166 passagers civils et militaires dont 36 femmes et 31 enfants. Le navire compte 99 membres d'équipage sous les ordres du Lieutenant de Vaisseau Prudenti.

Le *Sequana* est un cargo mixte à vapeur de 138 mètres de long, 16 mètres de large et battant pavillon Français. Construit en Irlande, il est livré à la compagnie anglaise Ellerman Lines en octobre 1898 sous le nom de S.S. City of Corinth. En septembre 1912, il est cédé à la compagnie maritime Sud-Atlantique et devient alors le *Sequana*.

Dans ses cales sont entassées 2000 tonnes de blé, de la laine ainsi que d'autres denrées (haricots, sucre, café, tabac).

Les ordres que la capitaine Prudenti avait reçu à son départ de Dakar obligeaient le vapeur à passer près de l'île d'Yeu avant de mettre cap vers l'estuaire de la Gironde.

La nuit du 7 au 8 juin, le *Sequana* se rapproche des côtes vendéennes. Le capitaine qui a reçu un message des bâtiments convoyeurs se prépare à répondre qu'il sera bientôt au sud de l'île d'Yeu et à annoncer sa prochaine arrivée dans l'estuaire de la Gironde. La mer est calme et le halo de la lune est à peine atténué par quelques nuages. Les conditions sont idéales pour naviguer. Malheureusement elles le sont aussi pour le sous-marin allemand UC-72 qui est cette nuit-là en chasse dans le secteur de l'île d'Yeu. Son commandant, Ernst Voigt, l'œil rivé au périscope, a repéré le *Sequana* et n'a pas l'intention de laisser filer une aussi belle proie. Il

¹ En fait ces soldats étaient originaires pour la plupart de Haute Volta aujourd'hui Burkina Faso

est 3h du matin, le navire fait route à une vitesse de 11 nœuds et se trouve maintenant à 5 milles au sud de la pointe des Corbeaux, extrême sud de l'île d'Yeu. Le télégraphiste n'a pas le temps d'envoyer la réponse du capitaine qu'une violente explosion déchire le sommeil des passagers. Une torpille allemande vient de frapper le vapeur à tribord au niveau de la cloison séparant la chaufferie de la soute à charbon. La déflagration ouvre une énorme brèche dans sa coque et l'eau de mer s'engouffre immédiatement. Le commandant Prudenti pense pouvoir échouer son navire mais l'eau qui entre à grands flots et remplit les cales inexorablement anéanti cet espoir. L'ordre d'abandonner le navire est rapidement donné. Tandis que sur le pont les matelots mettent les premiers canots à l'eau, les canonnières ouvrent le feu à 3 reprises vers ce qu'ils croient être l'assaillant, sans résultat.

Les tirailleurs Sénégalais ne comprennent pas les ordres d'évacuation

Dans les entrailles du navire c'est la panique, les officiers tentent d'expliquer les ordres d'évacuation aux Tirailleurs Sénégalais dont la plupart ne parlent pas le français. Perdus et effrayés certains escaladent la mâture, d'autres tentent de se réfugier dans les cabines ou, enveloppés dans leur couverture et serrés les uns contre les autres, demeurent dans les coursives jusqu'au dernier moment. Vers 3h30, envahi par la mer, le *Sequana* chavire sur bâbord et s'enfonce sous les flots. L'insaisissable sous-marin fait alors surface afin de constater sa victoire. Celle-ci aura coûté la vie à 198 tirailleurs, 3 civils et 6 membres d'équipage.

Au petit matin, les 458 rescapés, dont certains ont été recueillis par des navires de pêche d'Yeu, mettent pieds à terre sur l'île. L'arrivée des tirailleurs surprend la population Ilaise. C'est en effet la première fois que les habitants découvrent des hommes à la peau noire. L'intérêt est tel que toute activité sur l'île sera suspendue 24 heures durant afin que chacun puisse voir de ses yeux les tirailleurs venus d'Afrique. On imagine la curiosité réciproque de ces rencontres du début du XXème siècle.

A la découverte du *Sequana*

7 juin 2017

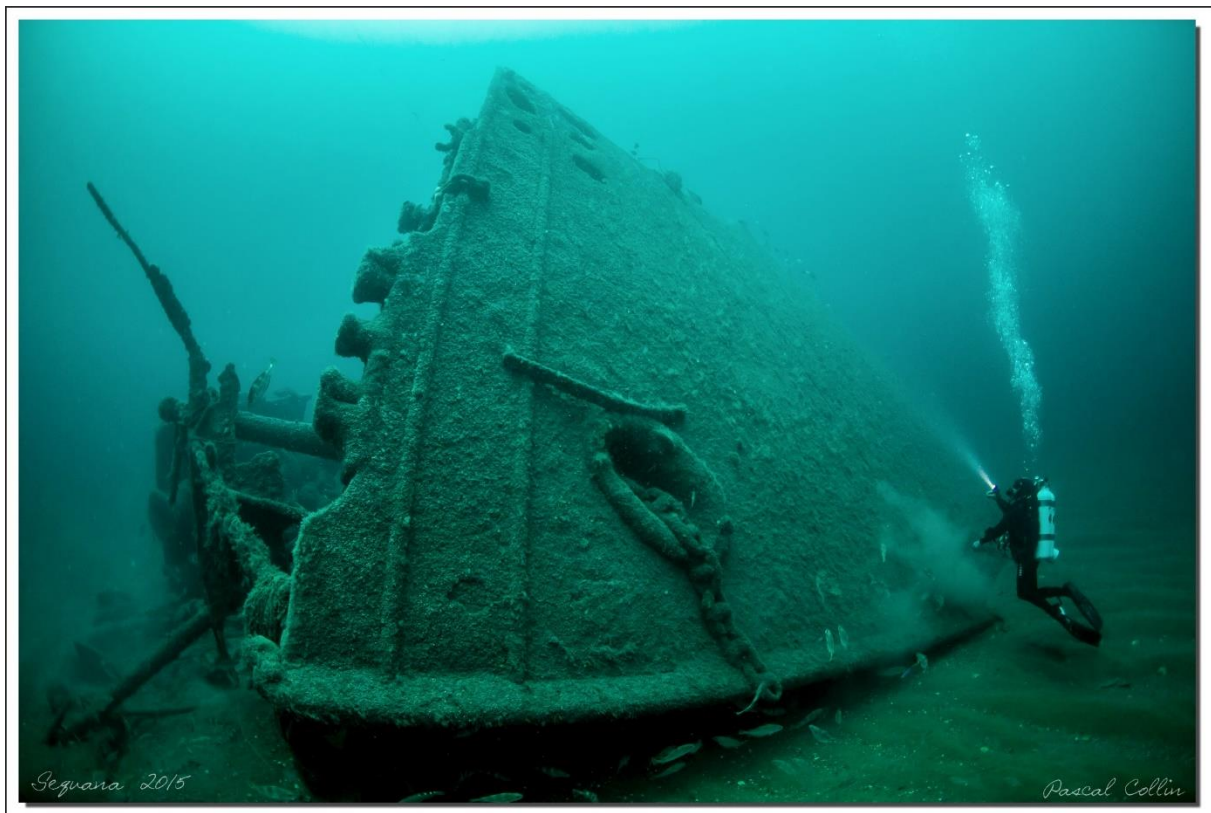
Un groupe de plongeurs dont je fais partie s'apprête à quitter le port de la Meule sur l'île d'Yeu. Tout en vérifiant méthodiquement mon matériel je m'interroge sur que nous allons trouver. Cent ans plus tard que reste-t-il du paquebot ?

Nous voici bientôt sur site à 6 milles au sud de la Pointe des Corbeaux. Le sondeur annonce presque 50 m de fond. Je bascule en arrière et la descente commence avec une légère angoisse. La descente dans le bleu sombre de l'Atlantique donne toujours cette impression de tomber dans un gouffre sans fond. Soudain des formes apparaissent, posées sur le sable blanc du large, elles dessinent le fantôme du *Sequana*. C'est un long squelette qui se présente devant nos masques. Depuis cette tragique nuit du 7 juin 1917 le *Sequana* a vu, année après année, ses structures rongées par l'eau de mer. Les assauts des tempêtes hivernales et quelques coups de chaluts ont continué l'œuvre destructrice de la corrosion. Dans la partie milieu de l'épave les trois chaudières apparaissent énormes. Je ne peux m'empêcher de penser aux chauffeurs qui ont perdu la vie à cet endroit, foudroyés par l'explosion de la torpille. A côté la machine couchée sur bâbord rappelle la manière dont le *Sequana* a chaviré et sombré. Comme toutes les épaves de la grande guerre, le navire s'est effondré sur lui-même, mais une superbe forme navale se devine au bout de l'épave et avec compagne de

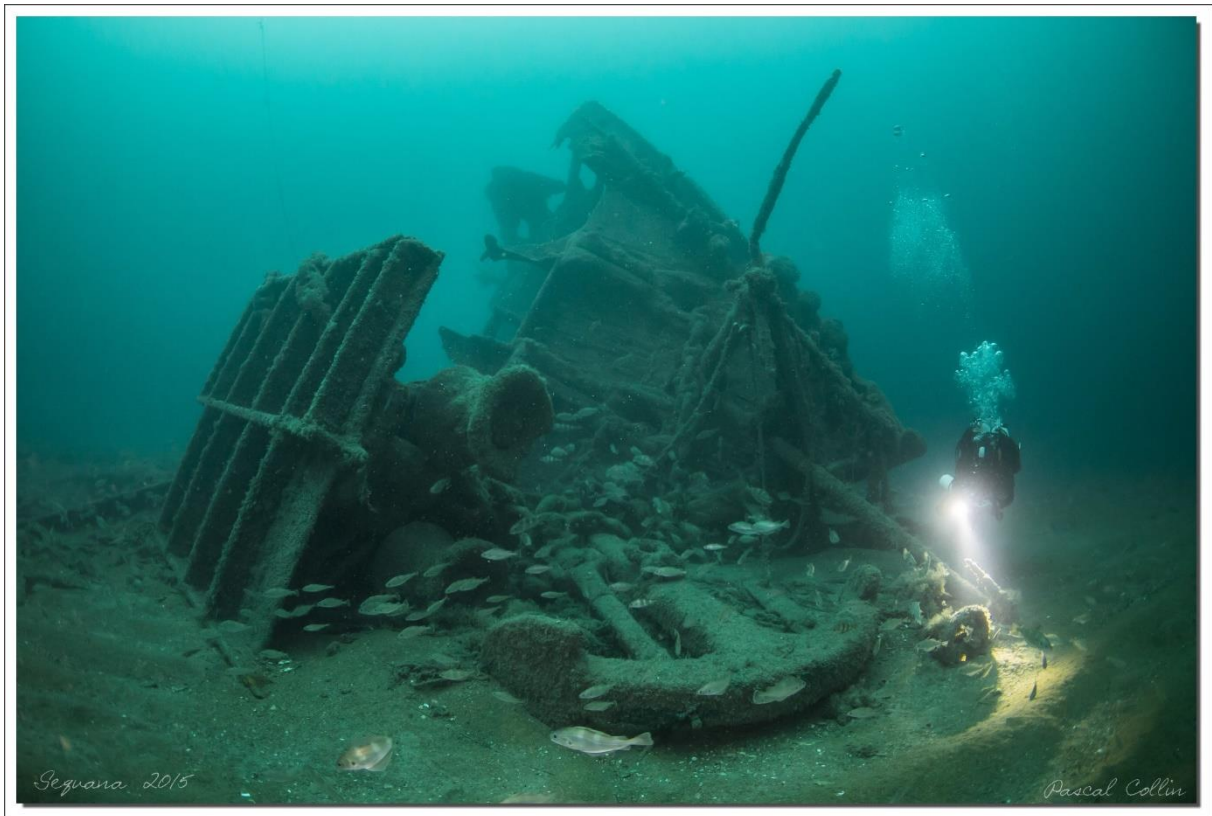
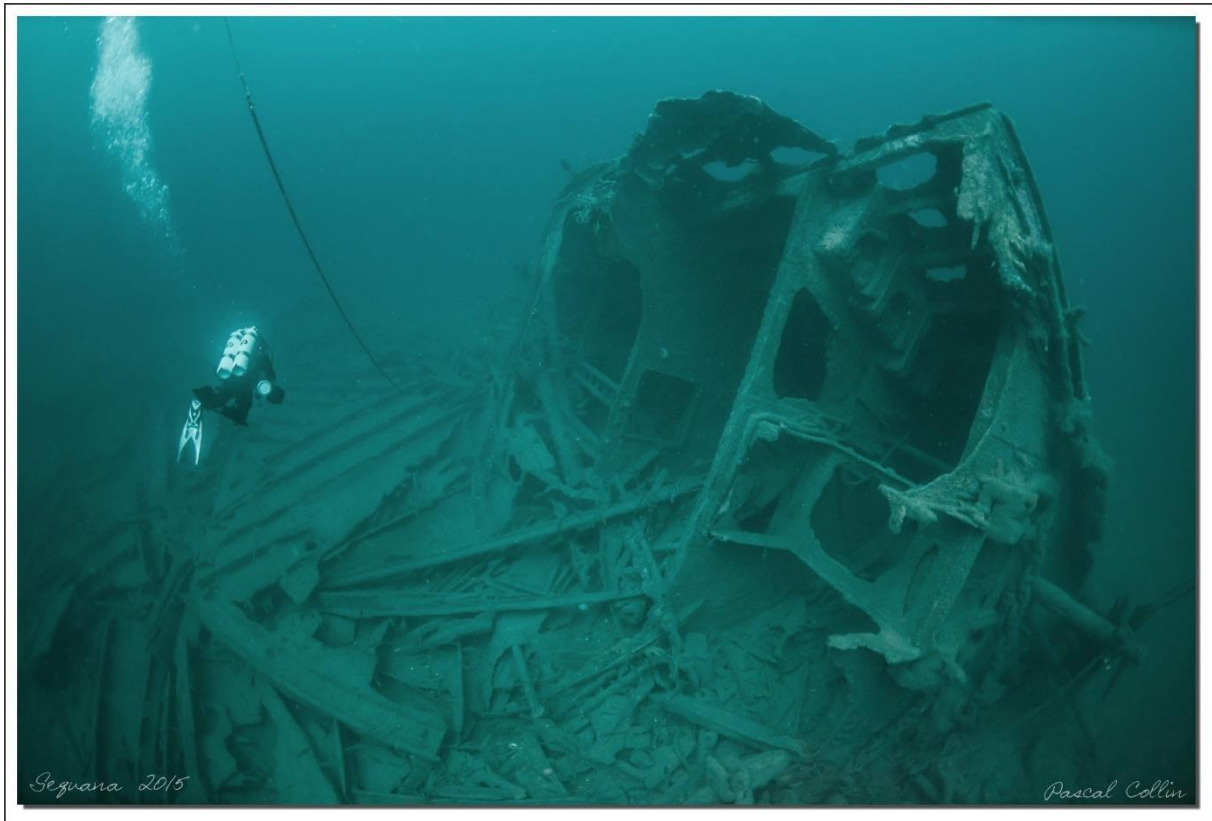
palanquée je palme vers elle. C'est la proue ! Couchée sur tribord, elle continue de défier le temps. Son volume imposant ainsi que sa rondeur donnent une idée de ce qu'était le Sequana pour son époque : un beau paquebot de grande taille. C'est une vision inoubliable. Près d'elle, un énorme treuil encore accroché à son morceau de pont est renversé sur le sable. Autrefois destiné à relever les ancres à jas, il est encore relié à l'une d'elle, qui, à l'autre bout de la chaîne repose également sur le fond.

Mon compagnon et moi reculons pour mieux apprécier la beauté de cette partie de l'épave. Les tacauds, les capelans, les coquettes et autres hôtes habituels des épaves dansent d'élégants ballets autour des tôles. La lame d'étrave qui jadis fendait la houle aujourd'hui voit se dessiner les vagues sur le sable... On s'y attarderait volontiers de longues minutes, mais l'ordinateur nous rappelle à l'ordre, il faut remonter. Nous commençons doucement notre ascension. Les contours du fantôme du Sequana s'estompent peu à peu comme un rêve au réveil. Mais c'est promis nous reviendrons pour voir les autres parties du navire et pour que l'on n'oublie pas ceux qui ont disparu au petit matin du 8 juin 1917.

Pascal Collin



L'épave du Sequana, photos de Pascal Collin



In memoriam

Le 28 mai 2017 la municipalité de Port Joinville chef-lieu de l'île d'Yeu inaugurerait face au lieu du drame un monument commémoratif. Manuel Guillon, directeur de la culture à la mairie expliquait à la presse locale : *"ce drame était tombé dans l'oubli. Dans un esprit de réparation de mémoire, nous avons voulu ériger une statue commémorative. Nous avons retenu le sculpteur Arnaud Kasper. On retrouve dans son oeuvre son univers inspiré de la mythologie et du maritime. Kasper s'est rapproché de plongeurs qui connaissent bien l'épave pour concevoir une oeuvre unique."*



La stèle et la plaque commémoratives face au lieu du torpillage sur la côte sud de l'île d'Yeu
Photos de Pascal Collin

La stèle est l'oeuvre du sculpteur Arnaud Kasper. Elle traduit l'intensité de la tragédie et au dos l'usure du temps sur l'épave. Son texte est reproduit ci-dessous

1917-2017
A la mémoire
des 198 tirailleurs sénégalais,
des 3 passagers et
des six membres d'équipage
victimes du naufrage
du Séquana torpillé
par un sous-marin
allemand le 8 juin 1917
Que leur mort survenue
si loin de leur pays
ne soit pas oubliée.

Pascal Collin a illustré de ses photos le Tome 1 de *Naufrages autour de l'île d'Yeu – la première guerre mondiale*. Oeuvre de Frank Leloire et Romain Duran membres de l'Association Anges publiée aux Editions La Geste

Il est l'auteur du Tome 2 *Naufrages autour de l'île d'Yeu – la seconde guerre mondiale et de 1920 à nos jours* publié également par les Editions La Geste

Les photos de Pascal Collin peuvent aussi être retrouvées sur son site « regarde la mer » en cliquant sur les mots suivants : [Sequana joyau de proue](#)

Les Tirailleurs Sénégalais

Les Tirailleurs Sénégalais formaient un corps de militaires constitué au sein de L'Empire colonial français. pour faire face aux besoins de maintien de l'ordre générés par la phase de colonisation. Ce corps tient son nom du premier bataillon créé au Sénégal le 21 juillet 1857. Cependant le recrutement se faisait dans toute l'Afrique noire. : Sénégal, Côte d'Ivoire, Bénin, Guinée, Mali, Burkina Faso, Niger et Mauritanie.

Dès le début de la première guerre mondiale se fit sentir le besoin de chercher ailleurs des soldats que les Français ne pouvaient fournir en suffisance en raison d'une baisse de la natalité. On songea tout de suite aux forces coloniales.

Le recrutement des tirailleurs se faisait par voie de réquisition, l'état-civil étant inexistant en Afrique, il était impossible de procéder par voie de conscription.

De 1914 à 1918, ce sont environ 135 000 tirailleurs sénégalais qui se sont battus en Europe. 30 000 d'entr'eux y ont perdu la vie. **P. Collin et A. Foulonneau.**



Sur la route des Indes en 1555

LE NAUFRAGE DE LA NEF PORTUGAISE *CONCEIÇÃO*

Par Guy Le Moing

Quand elles partaient vers l'Inde mirifique, les nefes portugaises du XVI^e siècle prenaient des risques énormes. Nombre d'entre elles ne revenaient jamais. La navigation hauturière était une technique relativement nouvelle ; la détermination de la longitude demeurait totalement approximative ; celle de la latitude était mieux maîtrisée quoique sujette à erreurs.

A bord du navire, le « pilote » avait la responsabilité de la route. Le savoir qu'il était censé détenir dans ce domaine se traduisait souvent par une distance hautaine vis-à-vis des hommes et une insoumission à l'autorité du capitaine. L'incertitude des cartes et la précarité des techniques de navigation conduisaient à des catastrophes fréquentes.

Le naufrage de la nef *Conceição*, en 1555 sur la côte indienne, illustre cette situation. Il a été raconté par un rescapé du nom de Manoel Rangel, et publié beaucoup plus tard par Bernardo Gomes de Brito, dans un recueil de onze relations de naufrages. Il existe une traduction française de ce récit dans *Histoires tragico-maritimes* (Voir bibliographie, *in fine*).

La brise qui pousse le *Conceição* vers la côte indienne n'est qu'un insupportable souffle chaud. La moiteur de l'air est oppressante, et les hommes, épuisés, sont incapables du moindre effort soutenu. Certains sont étendus sur le pont ; d'autres ont préféré grimper dans la mâture et s'asseoir sur les vergues, à la recherche d'une fraîcheur improbable.

Il est temps, pour tout le monde, que le voyage s'achève. Le *Conceição*, en effet, a quitté Lisbonne à destination de l'Inde cinq mois auparavant, au début avril 1555, sous les ordres du capitaine Francisco Nobre. Il a franchi le cap de Bonne-Espérance le 18 juillet, contourné Madagascar et entrepris sa remontée vers le nord-est. Encore quelques jours et la côte de Malabar sera en vue.

L'un des matelots, installé sur la vergue de misaine, observe la mer avec une attention inquiète. Il interpelle bientôt son camarade le plus proche :

« Dis voir, Bernardo, tu ne trouves pas que la mer a une drôle de couleur ?

– Elle est verte, en effet. Qu'est-ce que cela veut dire ?

– Cela veut dire qu'elle est pleine d'algues, ce qui n'est pas habituel au large. Nous devrions en parler à Lopes. »

Cristovão Lopes est un matelot expérimenté, ayant déjà effectué plusieurs voyages en Inde. Il confirme que la couleur est anormale, que la côte est sans doute proche, mais il rassure ses camarades en invoquant la compétence du pilote. Durant la nuit suivante, toutefois, une autre anomalie se produit : l'apparition d'un grand nombre d'oiseaux. Le pilote ne tient compte ni de ce nouveau signe, ni des mises en garde de plusieurs marins ; il poursuit sa route sans dévier d'un degré..., droit vers les hauts fonds.

Plus tard dans la nuit, un léger doute s'insinue dans l'esprit du navigateur. Il veut réveiller le capitaine : on le lui interdit. Il ordonne de sonder : la dérive de la nef est si forte que l'indication de la sonde est erronée. Rien ne peut désormais arrêter la marche du destin. À 4 heures du matin, un grand bruit retentit et un choc violent précipite les dormeurs en bas de leur couchette ; le *Conceição* s'est éventré sur les écueils d'un archipel du sud de l'Inde.



Une nef portugaise du XVI^e siècle

Le *Conceição*, après plusieurs soubresauts sur les écueils, finit par s'immobiliser. Sa coque est brisée, et les pompes sont impuissantes à évacuer l'eau qui l'envahit. Des voix paniquées hurlent dans la nuit des ordres incohérents et inapplicables. On met - non sans difficultés - les deux embarcations du bord à la mer.

Quand le jour se lève enfin, les naufragés découvrent leur environnement : des rochers sur lesquels déferlent les vagues et une bande de terre au ras des flots, couverte de goélands. À l'aide des deux embarcations, les plus valides commencent à transborder sur l'îlot les hommes et les vivres. L'opération dure toute la journée ; elle s'effectue par mer forte, ce qui entraîne quelques dommages parmi ceux qui tentent de rallier l'îlot à la nage. Passagers et marins passent la première nuit sur la terre ferme, à l'abri de tentes de fortune.

Le lendemain matin, le capitaine, le pilote, et quelques hommes prennent la chaloupe et le canot sous prétexte d'aller chercher des vivres sur l'épave. Un doute s'installe immédiatement chez plusieurs marins restés sur l'îlot :

« Je suis sûr, dit l'un d'eux, qu'ils ont l'intention de nous laisser ici et de s'enfuir.

– Ce n'est pas possible, rétorque un camarade. Notre maître ne nous abandonnerait pas.

– Réfléchissez ! Tous les chefs et leurs amis sont sur la chaloupe : le capitaine, le pilote, le maître d'équipage, le neveu du maître et ses beaux-frères ainsi que M. Alfonso de Gama. Il n'était pas nécessaire de réunir tout ce beau monde pour une simple corvée de vivres !

– Il y a aussi des matelots.

– Ce sont des charpentiers ; tu vas comprendre pourquoi le capitaine les a pris avec lui : pour rehausser le plat-bord de la chaloupe afin qu'elle puisse affronter la haute mer.

– Ce n'est pas possible, répétaient les incrédules. La preuve : il reste des personnes de qualité sur l'îlot. S'il voulait fuir, le capitaine les aurait emmenées avec lui.

– Il va revenir les chercher. Nous essaierons alors de récupérer la chaloupe et le canot. »

Au fil des heures, ce jour-là, les faits donnent raison aux plus pessimistes des matelots. Les hommes de la chaloupe et du canot embarquent des vives ; les charpentiers rehaussent les plats-bords avec des planches ; le capitaine ne commet pas l'imprudance de venir chercher ses derniers amis sur l'îlot : ce sont eux qui le rejoignent à la nage. À la faveur de la nuit, l'état-major du *Conceição* prend le large avec les deux embarcations.

La fuite des chefs et la perte des embarcations portent un coup au moral des naufragés, sans pour autant abattre leur courage. Ils commencent par se chercher un nouveau capitaine et choisissent dom Alvaro de Ataide. Ce jeune homme de vingt ans est le neveu du comte de Castanheira ; sa noblesse est un atout ; sa jeunesse et son manque d'autorité, un handicap. Sous ses ordres, les hommes collectent et regroupent tout ce qu'ils peuvent récupérer comme matériel, vivres et eau douce. Le jeune chef organise le rationnement des réserves. Par bonheur, les oiseaux fournissent un complément de nourriture appréciable. En creusant le sol, les marins trouvent de l'eau ; elle est un peu saumâtre mais buvable. La pénurie alimentaire étant provisoirement écartée, les naufragés entreprennent la construction d'un grand radeau.

Construire un radeau capable de contenir une soixantaine de personnes n'est pas une mince affaire, surtout quand on ne dispose que de planches de récupération et pratiquement d'aucun outillage. À toutes les époques, cependant, les marins sont ingénieux. Avec quelques morceaux de cuir cousus ensemble et un bambou, ils confectionnent un soufflet de forge. Avec une épée, ils fabriquent une scie. Chacun participe à la tâche en fonction de ses compétences. Le radeau est construit en seize jours et mis à flot, non sans mal.

Dom Alvaro de Ataide y fait charger des vivres et de l'eau douce. Il décide qu'une quarantaine de personnes seulement embarqueront et prendront la mer sous son commandement. Leur sélection donne lieu à des scènes douloureuses, parfois abrégées à coups d'épée.

Cent soixante-six personnes dont deux femmes regardent avec tristesse le radeau disparaître à l'horizon. De nouvelles règles de vie commune se mettent en place sur l'îlot désertique : désignation de nouveaux chefs, rationnement de l'eau et des vivres, réglementation de la chasse en raison de la raréfaction inquiétante des oiseaux, organisation de la pêche (fabrication des hameçons, tour de rôle, etc.). Malgré toutes ces précautions, la faim et la soif ne tardent pas à se faire cruellement sentir. À partir du mois de janvier, la maladie et la mort font des ravages dans les rangs des naufragés. L'espoir s'amenuise jour après jour de voir venir les secours promis par dom Alvaro. Certains croient apercevoir des voiles à l'horizon et déclenchent de fausses espérances : ce ne sont que des hallucinations. Pour mettre toutes les chances de leur côté, les naufragés érigent un mât et y placent un drapeau le jour, un fanal la nuit. Plusieurs missionnaires font partie des passagers du *Conceição* ; ils organisent des prières et des processions auxquelles les hommes participent avec une extrême ferveur. Malgré leur foi intense, tous sombrent peu à peu dans le désespoir.

Quelques survivants construisent un nouveau bateau et s'en vont à leur tour : ils sont vingt-sept à prendre la mer, au début du mois d'avril. Ils font route vers la côte indienne avec le fol espoir d'y trouver des secours. Pendant une semaine, deux semaines, trois semaines, ils luttent contre le soleil, la faim, la soif et la folie. Quatre d'entre eux ne résistent pas à ce supplice et meurent durant le voyage.

Un beau jour, enfin, après un mois de navigation, les survivants aperçoivent la terre.

Il s'agit de deux îles voisines séparées par un bras de mer. Sur celle où ils accostent, les hommes trouvent des crabes, de l'eau saumâtre et du poisson. Après un repas de fortune, ils partent à la découverte de leur nouveau domaine et rencontrent des hommes noirs qui s'enfuient à leur vue, mettent des bateaux à la mer et prennent le large.

Au bout d'une dizaine de jours, les naufragés décident d'explorer la seconde île. Impossible : le bras de mer est parcouru par des courants violents et il est parsemé d'écueils ; l'embarcation se brise avant d'avoir pu effectuer la traversée. Avec l'énergie du désespoir, les hommes en récupèrent les planches et construisent un canot. Moins d'un mois après la première tentative, les naufragés réussissent à atteindre l'île voisine.

Il y trouvent des crabes, des langoustes, des poissons, de l'eau douce et, surtout, des noix de coco. Cette nourriture abondante leur permet de réparer leurs forces et d'aller chercher leurs camarades restés sur la première île. La plupart de ceux-ci, hélas, ne les ont pas attendus : ils sont morts des privations endurées.

Le dénouement se produit au mois de novembre 1556, après le retour sur les deux îles des Noirs aperçus au moment de l'arrivée. Malgré la barrière des langues, les naufragés réussissent à raconter leur histoire et à émouvoir les indigènes. Ces derniers, après avoir fait main basse sur les pauvres richesses des Portugais, acceptent de les transporter sur l'île où réside leur roi. Le dialogue est alors facilité par la présence d'un interprète. Les Noirs sont des musulmans qui accueillent avec hospitalité la douzaine de survivants portugais, et qui acceptent de les transporter à Cananor où ils trouvent des compatriotes. L'aventure du *Conceição* est terminée pour eux.

Et pour les autres ?

La première chaloupe – celle qui transportait le capitaine, le pilote et leurs amis – avait fini par atteindre Goa où le gouverneur fréta deux navires pour aller à la recherche des survivants sur l'îlot du naufrage. Ils ne retrouvèrent pas les lieux et rentrèrent bredouille quelques semaines plus tard.

Le petit bateau, commandé par Alvaro de Ataïde, atteignit Cochin après un mois de mer, et ses passagers furent sauvés.

Le bilan humain du naufrage est difficile à déterminer avec précision. Au moment de l'accident, environ deux cent trente hommes prirent pied sur l'îlot. Une vingtaine partirent avec le capitaine, une quarantaine avec dom Alvaro. La plupart furent sauvés. Il restait alors, selon la confirmation même du narrateur, cent soixante-six personnes sur l'îlot. Toutes périrent à l'exception des vingt-sept qui partirent avec l'embarcation de fortune. Sur ces vingt-sept, quinze moururent en cours de route, et douze seulement finirent par être sauvées. Le bilan total est donc de l'ordre de cent soixante morts. **GL**



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 100 ans
Le 2 janvier 1921
Naufrage sur les côtes de Galice
du paquebot espagnol *Santa Isabel*

Le *Santa Isabel*, de la Compagnia Transatlantica de Barcelone, est un petit paquebot de 2 500 tonnes construit à Cadix en 1916. Il se perd dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier 1921 sur les côtes de Villagarcia, à hauteur de l'île Savora, en baie d'Arosa. Parti de La Corogne le 1^{er} janvier, avec 310 personnes à son bord, équipage et passagers compris, le navire fait route vers le sud, à destination de Cadix. La nuit suivante, la station radio du cap Finisterre capte un message de détresse laconique : « Nous coulons. » Faute d'informations précises, il est impossible de déclencher des secours efficaces.



Le *Santa Isabel*

A bord du *Santa Isabel*, pourtant, un drame est en train de se jouer. Le navire, sans doute en raison d'une avarie de machine, vient de heurter les rochers de la côte et de se faire une large déchirure. Il chavire presque aussitôt et se couche sur le flanc. L'équipage a juste le temps de mettre à l'eau quatre embarcations, mais trois d'entre elles coulent immédiatement avec leurs occupants. La dernière parvient à atteindre la terre voisine et à donner l'alerte. Des pêcheurs de Villagarcia prennent alors la mer et se précipitent sur les lieux du drame où quelques survivants demeurent accrochés à l'épave. Cinquante-six personnes seulement seront sauvées.

PHILATÉLIE MARINE

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

Dans l'article sur les langoustiers de l'île Saint-Paul, il est question de René Bossière, patron de *La Langouste Française*, et d'un vieux cargo nommé *Austral*. L'administration des Terres Australes et Antarctiques Française (TAAF) leur a consacré des timbres.

Henry et René Bossière (TAAF – 1989)

Henry (1859-1941) et René Bossière (1857-1941) sont deux aventuriers français, fils d'un armateur du Havre, devenus hommes d'affaires aux îles Kerguelen à la fin du XIX^e siècle. Ils commencent par y chasser la baleine et le phoque, puis y implantent une station. Ils fondent en 1911 la Société des Iles Kerguelen et étendent leurs activités aux îles de Saint-Paul et d'Amsterdam. Ils tentent l'implantation des moutons sur les Kerguelen, puis ils exploitent un navire-usine jusqu'en 1931, date à laquelle ils font faillite.



Timbre : ♦ Date d'émission ; 01/01/1989. ♦ Couleur : polychrome. ♦ Dentelure : Peigne 13 ♦ Impression : taille-douce ♦ Valeur faciale : 2,20 Francs français. ♦ Réf. YT : TF 147. [Sill27].

Le cargo *Austral* (TAAF – 2001)

Lancé en 1904 pour *Overseas Transport Co Ltd*, le cargo *Austral* réalise en tout trois campagnes de 1828 à 1931 pour les frères Bossière, de la LANGOUSTE FRANÇAISE. Il effectue alors des rotations entre la métropole et les îles françaises du sud de l'océan Indien (St-Paul, Amsterdam, Kerguelen). Il est démoli en 1933.



Timbre : ♦ Date d'émission ! 01/01/2001. ♦ Couleurs : polychrome. ♦ Impression : taille-douce. Dentelure : peigne 13 x 13 ½ ♦ Valeur faciale : 5,20 F français. ♦ Réf. YT : TF 303.



Le sceau sur une façade

SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

Le sceau d'Amsterdam

Amsterdam est la capitale des Pays-Bas. Grand port sur le golfe de IJ, relié à la mer du Nord et au Rhin par des canaux, elle avait dès le Moyen Âge une grande activité commerciale et une grande prospérité.

On le reconnaît par un navire, deux personnages et un chien. Le navire est une cogue, bâtiment auquel Amsterdam doit l'essentiel de sa prospérité. Au Moyen Âge, les habitants d'Amsterdam commerçaient au moyen de ces navires, principalement avec l'Europe de l'Est. L'homme de gauche représente la puissance financière, celui de droite, les habitants d'Amsterdam. Le chien symbolise la loyauté.



Sceau d'Amsterdam d'après un moulage



Sceau d'Amsterdam - Détail du dessin

Histoire et légende – La légende du sceau d'Amsterdam, extraite du site Internet *The old seal of Amsterdam* (traduit de l'anglais par GL) :

« On peut apercevoir parfois le vieux sceau d'Amsterdam sur une façade ou sur le sommet d'un toit, en guise de girouette.

« Il existe aussi une histoire fabriquée autour de ce motif. Selon elle, l'homme de gauche serait l'évêque Coenraad d'Utrecht. Il était le seigneur féodal du Friesland, mais ses sujets formaient un peuple rude qui ne reconnaissait pas son autorité. L'évêque, voulant les mettre au pas, s'embarqua pour traverser le Zuiderzee, mais son bateau fit naufrage dans une tempête. Le prélat, toutefois, réussit à atteindre

Stavoren. Les habitants lui portèrent secours, mais ils découvrirent sur son anneau qu'il s'agissait de leur nouveau maître. Ils en furent désagréablement surpris et le jetèrent dans une vieille cogue qu'ils repoussèrent sur la mer. Un jeune Frison n'approuva pas cette décision et sauta sur le bateau à la dernière minute. Son chien le suivit. Avec beaucoup d'efforts, ils maintinrent le bateau à flot et se laissèrent aller au gré du courant. Ils finirent par atteindre l'embouchure d'un fleuve, l'Amstel. Le jeune homme, Wolfger, comprit qu'il ne pouvait revenir chez lui, et décida de rester en ce lieu et d'y commencer une nouvelle vie. L'évêque, bien sûr, remercia son sauveur en lui cédant un lopin de terre ; il lui prédit qu'une grande ville s'élèverait en cet endroit. »

VEVILLIOLOGIE MARINE

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



La frégate négrière *La Favorite* quittant le port de Lorient en mai 1743. Par Robert Boston

J'ai reçu une belle carte de vœux, envoyée par Robert Boston, président de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer. Elle a pour illustration une peinture dont il est l'auteur, représentant un navire négrier lorientais du XVIII^e siècle, *La Favorite*. Avec son autorisation, je la reproduis ici, et je voudrais vous parler des deux pavillons qui flottent aux mâts de ce bateau. Le pavillon bleu à croix blanche est le pavillon national français des navires de commerce de l'époque. Le pavillon blanc à croix noire est le pavillon breton, le *kroaz du*.

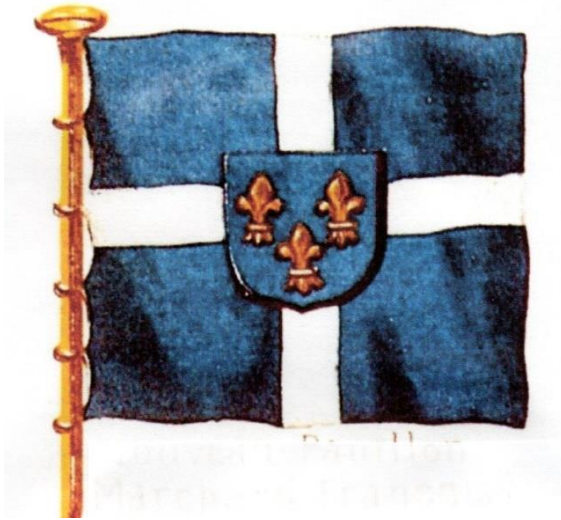
Le pavillon des navires de commerce français à la fin de l'Ancien Régime

À la fin de l'Ancien Régime, le pavillon français des navires marchands était un pavillon bleu à croix blanche. Plusieurs documents le confirment, en particulier *L'Hydrographie* du Père Fournier, en 1643.



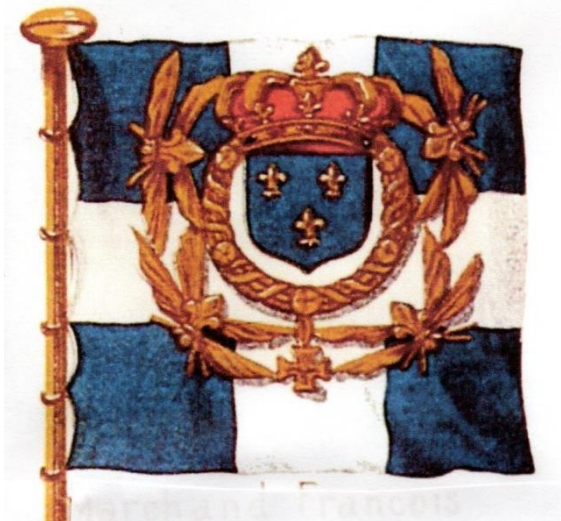
Le pavillon bleu à croix blanche de la marine de commerce française

L'ordonnance du 9 octobre 1661 interdisait aux navires marchands d'arborer le pavillon blanc pour en tirer avantage dans leur commerce et leur navigation, au préjudice souvent de l'honneur qui y est dû... « et veut et ordonnent qu'ils arborent seulement l'ancien pavillon de la nation française, qui est la croix blanche dans un étendard d'étoffe bleue, avec l'écu des armes de Sa Majesté sur le tout. »



Pavillon bleu à croix blanche, portant au centre l'écu de France, autorisé par l'ordonnance de 1661.

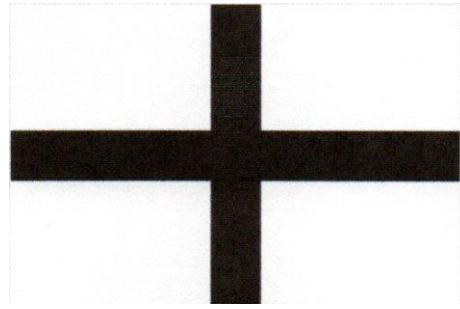
Une seconde ordonnance du 15 août 1689 autorisait les navires de commerce à ajouter les colliers des ordres du roi autour de l'écu. [Sill27]



Le pavillon bleu à croix blanche portant au centre l'écu de France sommé de la couronne et entouré des colliers de l'ordre de Saint Michel et de l'ordre du Saint Esprit, autorisé pour la marine marchande par l'ordonnance de 1689.

Le pavillon breton à croix noire (Kroaz du)

« Le drapeau surnommé *Kroaz du* dont le nom signifiait *Croix noire* en breton, est l'un des drapeaux utilisés par les Bretons depuis le Moyen Âge, particulièrement comme pavillon maritime. Avec les bannières ducales, c'est l'un des plus anciens drapeaux bretons connus. »



Le *Kroaz du*

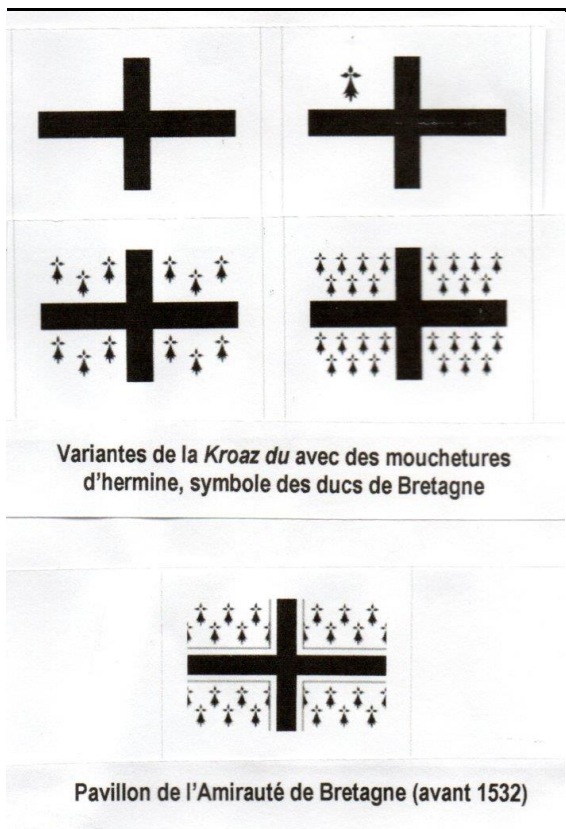
Origine du pavillon *Kroaz du* – « ... Lors de la troisième croisade, le 13 janvier 1188, une conférence à Gisors entre le pape Clément III, le roi de France Philippe Auguste, le roi d'Angleterre Henri II Plantagenêt, auquel succédera six mois plus tard Richard Cœur de Lion, ainsi que le comte de Flandre Philippe d'Alsace, décida d'attribuer une croix par nationalité afin de distinguer les nations. ... Le royaume de France prit la croix apparue lors de la première croisade et mentionnée quelques années plus tard comme étant la croix de Saint Georges terrassant le dragon, rouge du sang du Christ sur un drapeau blanc ; les Anglais eurent l'inverse, la croix d'argent (blanche) sur fond rouge ; les Flamands, seuls représentants de l'Empire qui rallia la croisade la même année par une décision prise à la diète de Mayence, la croix verte sur un drapeau blanc. Par la suite, de même que les Italiens adoptèrent la croix d'or (jaune), les Bretons auraient pris la croix noire, peut-être à la fin du XII^e siècle et le début du XIII^e siècle, peut-être en 1236-1237 quand Pierre Mauclerc fut pressenti par le pape Grégoire IX comme chef de la future croisade. Cependant, il n'existe aucun texte, ni iconographie de l'époque permettant de l'affirmer.

L'usage de la croix noire est attesté au XV^e siècle, comme le montre une enluminure du manuscrit *Compillations de Croniques et Ystoires des Bretons* illustrant le combat des Trente ; cette enluminure est une reproduction du drapeau, réalisée *a posteriori*, et la croix de cette reproduction est représentée avec des branches qui ne touchent pas les bords. L'étendard à croix noire est également utilisé pour figurer la victoire des blésistes avec la prise de Vannes en 1342 (enluminure du XV^e ou du XVI^e siècle). On retrouve la croix noire sur le drapeau de la ville de Nantes. Elle figure aussi sur ceux de Brest (fond blanc et bande rouge au guindant) et de Saint-Malo (sur fond rouge, remplacé par le bleu-blanc-rouge récent).

La croix noire est la marque des combattants bretons à Saint-Aubin-du-Cormier (récit de la bataille

dans les chroniques) Il est mentionné comme emblème breton dans le récit versifié *Le franc-archer de Bagnolet* (XV^e siècle). Il s'agit d'un signe populaire et d'un attribut d'État internationalement reconnu. » (D'après l'article *Kroaz du* dans Wikipédia).

Variantes du Kroaz du – Il existe plusieurs variantes du drapeau à la croix noire, comportant des mouchetures d'hermine.



Bâton de Jacob

(Illustration de *La Navigation pratique*, John Sellers, 1672)

LIVRES LUS

Les livres (récents ou anciens) que j'ai lus ce mois-ci concernant l'histoire maritime... et que j'ai aimés...

OBJETS DE MARINE

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

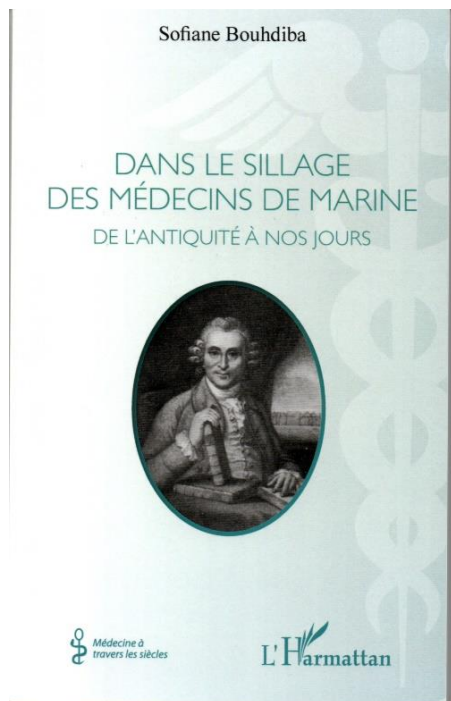
Le bâton de Jacob

À la fin du Moyen Âge, l'instrument usuel de visée astrale était le *bâton de Jacob* ou *arbaestrille*. Son principe était le même que le *kamal* arabe, si ce n'est que la traverse glissait le long d'une tige de bois graduée, au lieu de se déplacer le long d'une ficelle. Son principal inconvénient était d'obliger à viser deux choses à la fois : l'astre et l'horizon, ce qui n'est pas toujours commode sur un bateau qui bouge !

On m'a offert récemment deux petits livres que je voudrais vous présenter. Ils sont tous deux du même auteur, Sofiane Bouhdiba, et sont publiés chez L'Hamattan. Ils concernent, l'un et l'autre, la médecine navale.

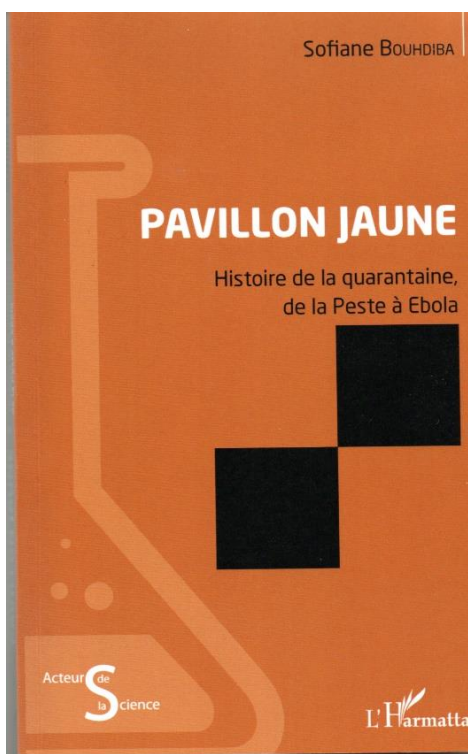
Dans le sillage des médecins de marine Se l'Antiquité à nos jours

Ce livre raconte la grande aventure de la médecine navale, l'exercice difficile de cette pratique à bord des navires d'autrefois et les grandes maladies auxquelles les médecins et chirurgiens de marine ont dû faire face (mal de mer, scorbut, dysenterie, maladies vénériennes, traumatismes spécifiques aux métiers de la mer).



**Le pavillon jaune
Histoire de la quarantaine
de la peste à ébola**

Voilà un livre de circonstance, bien qu'il ait été écrit juste avant l'apparition du Covid 19. Il raconte, avec beaucoup de détails intéressants, l'histoire de la quarantaine et des lazarets.



ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

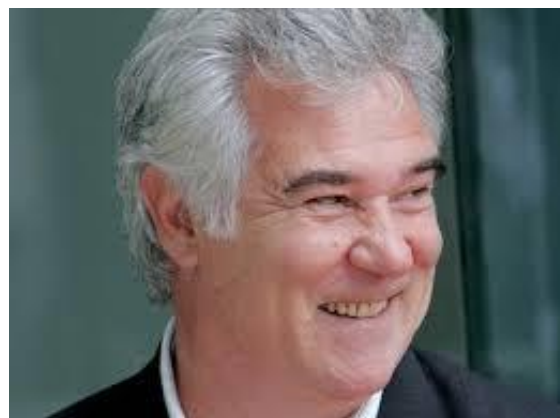
Amis lecteurs,
Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

DANS L'ACTUALITÉ

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

Au moment de diffuser le présent SILLAGES, nous avons appris la mort de Georges Pernoud, décédé le 10 janvier. Nous voulons rendre un modeste hommage à cet homme qui a tant œuvré pour faire connaître et aimer le monde de la mer à un « grand public » qui le connaissait souvent très mal.

Merci, Georges Pernoud pour les quelque 1 700 *Thalassa* que vous avez présentés entre 1980 et 2017.



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.fr

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

www.meritemaritime-fnmm.com > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

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

www.maisonecrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

- Le site de la Maison de la Mer de Nantes :

<http://maisondelamer.fr>

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