

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 28

Février 2021

SOMMAIRE

● BONJOUR	1
● 1066 – Guillaume de Normandie débarque en Angleterre, par G. Le Moing	1
● BATAILLE DES CARDINAUX – Le <i>Formidable</i> et le <i>Resolution</i> , par A. Foulonneau et A. Meignen	11
● NAVIRE DE MEMOIRE – Le <i>Bonhomme Richard ex-Duc de Duras</i> , par G. Le Moing	16
● CURIOSITE – Les avatars de la crevette, par G. T. Reymond	18
● UN BRIN DE NOSTALGIE – Cartes postales anciennes, par G. Le Moing	20
● RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Sigillographie – Vexillologie – Livres lus – Associations – Actualités – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....	30

BONJOUR

Un peu de lecture pour les longues soirées de couvre-feu !

N'hésitez pas à mettre à profit ce confinement forcé pour coucher sur le papier vos souvenirs de mer ou d'escales, vos sujets préférés d'études historiques ou, tout simplement vos impressions. Vos écrits seront toujours les bienvenus dans SILLAGES.

Mais surtout, protégez-vous contre ce maudit virus et, selon la formule de circonstance, « prenez bien soin de vous ! »

Amicalement, Guy

1066

GUILLAUME DE NORMANDIE DÉBARQUE EN ANGLETERRE ET CONQUIERT LE PAYS

Par Guy Le Moing

Le 5 janvier 1066, alors qu'il agonisait au milieu des siens, le roi Édouard III d'Angleterre eut un dernier sursaut de lucidité. Il se dressa sur son lit, se fit coiffer de la couronne, et prononça quelques mots. Ses paroles furent à peine audibles, mais les seigneurs les plus proches comprirent qu'il désignait le comte Harold comme son successeur. Épuisé par l'effort, Édouard retomba dans l'inconscience et ne se réveilla plus. On lui fit des funérailles grandioses, et Harold – selon les dernières volontés du mourant – monta sur le trône d'Angleterre.

Quand il apprit ces événements, de l'autre côté de la Manche, Guillaume le Bâtard, duc de Normandie, entra d'abord dans une violente colère. Puis il se calma et, dit-on, médita longuement.

Guillaume le Bâtard, duc de Normandie

Depuis plusieurs années, le duc de Normandie observait avec intérêt l'actualité chaotique de l'Angleterre. Il rêvait secrètement de s'emparer de cette couronne, mais avait dû attendre son heure. Il se dit que, cette fois, elle avait peut-être sonné.

Guillaume était né en 1027, des amours illicites de son père Robert I^{er} le Magnifique et d'une jeune fille de Falaise prénommée Arlette. Cet adultère paternel lui avait valu le surnom peu flatteur de « Bâtard ». Six ans plus tard, à l'occasion du millième anniversaire de la mort du Christ, le duc Robert organisa un pèlerinage en Terre Sainte. Avant de partir, il demanda à ses barons de reconnaître l'enfant comme héritier légitime du duché, au cas où il ne reviendrait pas de son voyage. C'était une sage précaution, car il ne revint pas : il périt en 1035, sur le chemin du retour. C'était toutefois une précaution un peu illusoire, car l'enfant-duc eut des débuts difficiles avec les nobles normands qui contestaient sa légitimité. Une grave crise politique déchira le duché pendant plus de dix ans et dégénéra, en 1046, en un véritable soulèvement. Guillaume dut faire appel à son suzerain, le roi de France Henri I^{er}, pour écraser la rébellion et asseoir son autorité (victoire du Val-des-Dunes, en 1047).

Cette épreuve de force fut salutaire au jeune duc ; tous les anciens révoltés se rallièrent bientôt. En 1050, Guillaume avait l'entière possession de son duché. Il se maria en 1051 avec Mathilde, fille du comte de Flandres, après bien des difficultés avec Rome. Durant les quinze années suivantes, il se consacra à l'organisation interne de son duché, fonda des abbayes, créa la ville nouvelle de Caen dont il fit sa capitale, se battit pour protéger ses frontières et, au besoin, pour les élargir. Au cours de ces guerres, il entretint avec le roi de France des rapports assez irréguliers, parfois conflictuels. Ses relations avec le roi d'Angleterre Edouard le Confesseur – son grand-oncle – étaient bien plus cordiales ; surtout que le pieux monarque avait promis de lui laisser le trône d'Angleterre en héritage.

L'héritage convoité du trône d'Angleterre

Quand il mourut, en 1066, Édouard le Confesseur n'avait pas de descendants directs. Sa succession ne pouvait donc échoir qu'à un parent lointain ou à un bénéficiaire extérieur à la lignée royale, nommément désigné par le feu roi. Pour bien comprendre le mécanisme compliqué de cette succession, faisons un léger retour en arrière.

Près de quarante années s'étaient écoulées depuis la tentative infructueuse de Robert I^{er} de conquérir l'Angleterre en faveur de ses deux neveux Alfred et Edouard¹. Depuis cette date, beaucoup d'eau avait coulé dans la Tamise. Le roi Cnut II, dit le Grand, avait envahi la Norvège et destitué le roi de ce pays Olaf II. Cette aventure, toutefois était restée sans lendemain car la Norvège s'était révoltée et avait restauré son ancienne dynastie en la personne de Magnus I^{er}, fils du monarque destitué. Puis Cnut était mort, en 1035, et sa succession avait déchaîné des passions en Angleterre. Deux femmes s'étaient affrontées pour favoriser leurs fils : d'un côté Emma, veuve du roi Cnut et mère de Hardicnut, de l'autre Aelfgifu, ancienne maîtresse du roi et mère du bâtard Harold. Des événements confus s'étaient alors entremêlés : victoire

¹ Voir chapitre précédent.

du clan Aelfgifu et couronnement de Harold, assassinat d'Alfred, exil d'Emma en Flandre, mort prématurée du roi Harold, accession de Hardicnut au trône, mort suspecte du nouveau roi. Tous les compétiteurs ayant disparu sauf lui, Edouard était monté sur le trône d'Angleterre en 1042. Il était devenu roi sous le nom d'Edouard III, dit le Confesseur.

Sous le règne de Cnut le Grand, vers 1018, un inquiétant personnage avait fait son apparition sur la scène politique. Cet ambitieux, du nom de Godwine, s'était fait apprécier du roi qui l'avait nommé *earl* du Wessex et lui avait donné sa nièce Gytha en mariage. Ce fut le point de départ d'une carrière politique ambiguë et mouvementée, au cours de laquelle se succédèrent les trahisons, les bannissements et les retours en grâce. Godwine et Gytha eurent plusieurs enfants dont Harold Godwinson qui, dans les traces de son père, sut se rendre indispensable auprès du roi Édouard le Confesseur, au point d'en revendiquer l'héritage.

Parmi tous les personnages que nous venons d'évoquer, quatre étaient susceptibles de prétendre au trône d'Angleterre en 1066 :

1°) Guillaume de Normandie. Il était le petit-neveu du roi défunt, donc son héritier le plus direct. Il s'appuyait en outre sur une promesse faite par Édouard en 1052, et sur un serment prononcé par Harold Godwinson en 1064, par lequel celui-ci s'engageait à respecter cette volonté du roi.

2°) Sven Estrithson, roi de Danemark. Il était, comme son nom l'indiquait, le « fils d'Estrith » (laquelle était fille de Sven I^{er} dit Barbe-Fourchue, et donc sœur de Cnut le Grand). Cette parenté en faisait un prétendant potentiel au trône d'Angleterre, mais il ne se préoccupa de cet héritage qu'en 1069.

3°) Harald Hardrada, roi de Norvège. Il avait succédé au roi Magnus I^{er} sur le trône de Norvège en 1046. Il prétendait que le roi Cnut III avait promis le trône d'Angleterre à Magnus, mais que celui-ci n'avait pas voulu prendre les armes contre Édouard le Confesseur pour récupérer son bien. Maintenant qu'Édouard était mort, Harald Hardrada réclamait son héritage.

4°) Harold Godwinson. Il ne pouvait avancer aucun autre argument qu'une promesse incertaine et une prétendue « dernière volonté » exprimée par Édouard sur son lit de mort. Harold était le moins crédible des quatre prétendants au trône ; ce fut néanmoins le plus rapide : à peine refermée la tombe d'Édouard, il s'était fait proclamer roi d'Angleterre.

La préparation diplomatique de la conquête

Dès qu'il apprit la mort d'Édouard et l'accession de Harold au trône d'Angleterre, Guillaume décida de faire valoir ses droits, au besoin par la force. Son plan était de chercher d'abord une solution amiable avec son rival puis, en cas d'échec, de convaincre les Grands de ce monde du bien-fondé d'une intervention armée. Il ne perdit pas un instant et entreprit, dès les premiers mois de l'année 1066, son action diplomatique.

Il commença donc par envoyer une ambassade à Londres, pour la recherche d'un règlement pacifique du différend. Les envoyés du duc rappelèrent d'abord à Harold que, deux ans plus tôt, il avait reconnu sous serment que Guillaume était l'héritier légitime de la couronne d'Angleterre ; le nouveau roi répondit qu'il avait juré sous la contrainte et que son serment n'avait pas de valeur. Ils lui rappelèrent également qu'il était fiancé à Aélis, la fille de Guillaume, et qu'il devenait urgent de l'épouser ; Harold répondit qu'il n'en était plus question et, pour clore le débat, épousa immédiatement une princesse saxonne. Cet acte symbolique consacra la rupture entre les deux hommes.

Avec beaucoup de clairvoyance, Guillaume comprit alors qu'il devait en référer au pape. S'il parvenait à convaincre le Souverain Pontife de son bon droit, un grand pas serait franchi dans

son action diplomatique ; la suite deviendrait beaucoup plus facile. Il écrivit donc au Saint-Père, et chargea l'un de ses conseillers ecclésiastiques de se rendre à Rome pour plaider sa cause. On ignore le nom de ce pieux ambassadeur ; peut-être s'agit-il de Lanfranc, juriste distingué, ami du duc et prieur de Saint-Étienne de Caen. Toujours est-il que l'argumentation de Guillaume était simple : Harold était parjure, et ce crime relevait de la justice pontificale. Le pape Alexandre III et son entourage furent sensibles à la démarche du Normand. Les vieux différends qui avaient opposé Guillaume au Saint-Siège, à l'époque de son mariage, étaient oubliés ; le duc avait parfaitement respecté les promesses faites au Souverain Pontife de l'époque : il avait fondé des abbayes et des hôpitaux ; il s'était comporté en bon chrétien. A l'inverse, le pape nourrissait quelques griefs à l'encontre de l'Angleterre : non paiement de l'impôt instauré autrefois par le roi Cnut en faveur de l'Église (le « Denier de Saint-Pierre »), insoumission du clergé anglais entraîné par Stigand, le scandaleux archevêque de Cantorbury, etc. La cause du duc reçut un accueil favorable des autorités romaines : Harold fut excommunié et le pape fit parvenir à Guillaume, outre quelques reliques, la bannière pontificale qui symbolisait le caractère sacré de l'opération militaire en projet.

L'accord du pape étant acquis, Guillaume de Normandie sollicita celui de l'empereur Henri IV. Ce dernier accepta de le laisser faire et lui promit même de défendre la Normandie contre toute agression pouvant survenir durant son absence.

Guillaume consulta son beau-père, Baudouin V, comte de Flandre. Celui-ci lui promit un concours discret, mais demanda à Guillaume de lui préciser quelle partie des terres conquises lui reviendrait, en rétribution de son alliance. On raconte que la réponse lui fut transmise par écrit un peu plus tard. Quand Baudouin décacheta la missive, il y trouva une feuille entièrement blanche. Le porteur de la lettre l'aida à comprendre le message : « Le duc pense que la gloire de votre fille et la fortune de vos petits-enfants, à l'issue de cette conquête, devraient être des récompenses suffisantes pour vous. » Le comte de Flandre devait posséder une forme élémentaire d'humour : il ne se fâcha pas ! Il ménagea même à son gendre une entrevue avec le roi de France, à Beauvais.

En 1066, le roi de France Philippe I^{er} n'avait que quatorze ans. L'audience qu'il accorda à Guillaume de Normandie se fit donc en présence de ses conseillers, qui réservèrent au duc un accueil plutôt froid. Ils redoutaient, en cas de succès, un sursaut d'orgueil ingérable des barons normands ; en cas d'échec, des représailles du roi d'Angleterre contre la France. Un accord fut néanmoins trouvé : en échange de la « neutralité bienveillante » de son suzerain, Guillaume promit qu'à sa mort, l'Angleterre et la Normandie reviendraient à deux de ses fils, et seraient ainsi des puissances séparées.

A ce stade de sa démarche diplomatique, Guillaume avait atteint un résultat important : personne ne s'opposait à son projet. Personne non plus, en revanche, ne lui avait proposé de l'aider activement. Le duc cherchait sans doute qui, à part lui, pouvait haïr suffisamment Harold pour accepter de prendre les armes contre l'Angleterre. Il ne connaissait que trois hommes dans cette situation : le roi de Danemark Sven Estrithson, le roi de Norvège Harald Hadrada et le propre frère de Harold, Tostig. Le premier n'était pas décidé à entrer en guerre. Le second semblait déterminé, mais il se trouvait en concurrence directe avec Guillaume pour s'emparer de la couronne, ce qui rendait difficile toute négociation directe. Restait Tostig.

Tostig Godwinson était un homme au caractère fortement trempé, que le feu roi Édouard aimait beaucoup et avait fait comte de Northumbrie. Il était le frère de Harold, mais celui-ci, l'année précédente, avait fomenté une émeute dans le comté de Northumbrie afin de provoquer la déposition et la ruine de son frère. Édouard s'en était ému, mais la maladie ne lui avait pas laissé le temps de réagir. Tostig s'était alors réfugié dans sa belle-famille, en

Flandre ; son caractère impétueux, sa rancune contre Harold et la modestie de ses exigences en faisaient un allié idéal pour Guillaume, dont il était par ailleurs le beau-frère. Quand Tostig s'associa au roi de Norvège pour envahir l'Angleterre par le nord-est, Guillaume de Normandie n'en fut pas contrarié : cette situation concentrait sur un point éloigné du territoire les forces de Harold. S'il ne fut pas l'instigateur direct du deuxième front, il en devint le grand bénéficiaire.

Les préparatifs militaires de l'expédition

Il ne suffisait pas au duc de Normandie de persuader les souverains étrangers de son bon droit. Il devait aussi convaincre ses propres vassaux. L'ampleur de la future campagne, en effet, dépassait largement le cadre d'une levée ordinaire de l'ost. Elle impliquait le volontariat des barons normands et la mise en place de moyens humains et matériels importants. L'approbation des seigneurs de rang élevé était donc nécessaire, surtout que la guerre allait se situer au-delà des frontières, et même au-delà des mers.

Guillaume rassembla ses vassaux à Lillebonne, à la fin de l'hiver, et leur exposa son projet. Il reçut un accueil franchement hostile. Vue de Normandie, l'Angleterre apparaissait comme une puissance redoutable, et les vieux barons – aussi chevronnés qu'ils fussent dans le métier des armes – ne croyaient pas à une victoire possible. Les débats furent si houleux que le duc préféra se retirer afin d'éviter à ses barons le risque de dérives verbales condamnables. Plusieurs orateurs prirent alors la parole et entreprirent de convaincre l'auditoire hostile. Les mémorialistes du temps ont rapporté l'intervention de Guillaume Fitz-Osbern, qui fut décisive ; Tostig également parla avec beaucoup de conviction. Le duc put alors revenir dans la salle, exposer ses objectifs et préciser ses besoins. Il lui fallait des hommes et des bateaux en grand nombre. L'auditoire, maintenant gagné à sa cause, lui promit tout ce qu'il demandait, et souvent plus. Sa famille et sa belle-famille participèrent largement à l'effort de guerre. Bientôt, dans tous les ports normands, on construisait des bateaux pour le duc.

De quels bateaux s'agissait-il ? La tapisserie de Bayeux montre un seul type d'embarcation ; il dut y en avoir plusieurs, en fonction des grandes missions attendues de la flotte : transporter l'infanterie, transporter la cavalerie, protéger le convoi, etc. Le transport de la piétaille faisait appel à des navires traditionnels du savoir-faire scandinave, les « esnèques ». Ils mesuraient une vingtaine de mètres de longueur, étaient mus par douze avirons de chaque bord et une voile centrale unique, et portaient une quarantaine d'hommes au maximum, équipage et passagers. Le transport des chevaux et de leurs écuyers s'effectuait sur des navires plus ronds et plus ventrus, naviguant uniquement à la voile. La protection du convoi contre une improbable attaque en mer était assurée par des navires de combat traditionnels (les *langskip* ou « navires longs », improprement appelés *drakkars* en français). A ces trois types principaux de navires, il fallait certainement ajouter une multitude de petits bateaux de servitudes, utilisés pour les reconnaissances, les liaisons, les transports de matériel, etc. Enfin, à la tête de cette flotte variée, un navire prestigieux attirait les regards : la *Mora*, que la duchesse Mathilde avait fait construire à Barfleur pour transporter son époux. Sa figure de proue représentait un enfant doré, soufflant dans une corne d'ivoire, et pointant l'index en direction de l'Angleterre.

Combien d'unités furent ainsi rassemblées ? On estime à environ 700 le nombre des grands navires destinés au transport de l'infanterie et de la cavalerie, sans compter la multitude des petits bateaux de servitudes. Tous ne furent pas construits pour l'occasion ; il est à peu près certain que le duc Guillaume fit réquisitionner ou nolisier des navires de commerce et de pêche

trouvés dans les ports de Normandie ou de Flandre. L'effort de construction n'en demeura pas moins spectaculaire, tant par le nombre que par la rapidité d'exécution. L'opération avait été lancée à la fin de l'hiver, avec un objectif de délai fixé au solstice d'été. Il n'y eut pratiquement pas de retard : à la fin du mois de juillet la flotte au complet était rassemblée dans l'estuaire de la Dives. Cette réussite s'explique en grande partie par le système de levée navale en usage en Normandie, et inspiré de l'organisation scandinave : chaque circonscription côtière devait fournir un nombre déterminé de navires équipés et opérationnels, en s'appuyant sur des moyens qui lui étaient propres (chantiers de construction, par exemple). Ce système bien rôdé permettait de faire face, dans un délai très court, à une menace venant de la mer.

Combien d'hommes furent levés pour l'opération ? Des chiffres souvent contradictoires, parfois fantaisistes, ont été avancés. Si l'on tient compte de la capacité d'emport des navires et des dimensions du champ de bataille d'Hastings, l'estimation raisonnable se situe aux alentours de 12 000 à 14 000 hommes, dont peut-être 7 500 combattants (environ 1 500 archers, 3 500 à 4 000 fantassins, 2 500 cavaliers).

L'organisation militaire de la campagne comportait un autre volet auquel Guillaume était très attaché : le renseignement. Depuis longtemps, les ducs de Normandie disposaient d'un réseau d'espions en Angleterre, qui les tenaient informés, en permanence, des événements s'y produisant. Il s'agissait d'émigrés normands occupant des postes importants (évêques, secrétaires royaux, comtes) ou de ressortissants plus modestes (commerçants, marins). Toutes les observations importantes de ces hommes étaient immédiatement rapportées au duc, via un réseau parfaitement organisé. A l'inverse, le duc s'efforçait de protéger la Normandie contre toute curiosité excessive des Anglais. Le choix de Dives, par exemple, pour y concentrer la flotte de débarquement, résultait de la configuration des lieux : les navires anglais passant à proximité ne pouvaient voir ce qui s'y passait.

Un long été d'inaction

En juillet, tous les préparatifs militaires de Guillaume étaient pratiquement achevés. Ses navires attendaient dans la rade de Dives. Ses hommes étaient à pied d'œuvre dans des campements voisins. Pourtant, Guillaume ne donnait pas le signal du départ. Juillet s'écoula lentement ; août également. Il fallait nourrir les hommes et les chevaux. Le temps qui passait augmentait les risques d'indiscipline des soldats ; les risques de découragement et de désertion également. Tout se passa relativement bien, cependant. Les habitants de la région de Dives pouvaient continuer à faire paître leurs troupeaux dans les prairies proches des camps militaires, sans subir de rapines. Qu'attendait donc le duc ? Des vents favorables ? La fin des moissons et des foins ? Des nouvelles de Tostig ?

Tostig n'avait pas eu la patience d'attendre Guillaume. Il avait traversé la Manche en mai avec une soixantaine de navires et une troupe d'aventuriers. Arrivé à l'île de Wight, il y avait commis quelques barbaries. Après quoi, il avait repris la mer et longé le littoral du Sussex et du Kent en continuant ses ravages dans les villes côtières où il faisait escale. Il débarqua ensuite à Sandwich sans rencontrer de résistance, et y leva des marins et des bateaux pour renforcer ses effectifs. Le roi Harold, qui se trouvait à Londres, avait été informé des méfaits de son frère ; il envoya des troupes vers Sandwich et concentra d'importants moyens maritimes dans la Manche. Tostig reprit le large et remonta la mer du Nord en échappant à ses poursuivants. Il pénétra un peu plus tard dans le Humber, d'où il fut chassé par les comtes

Edwine et Morcar. Puis il se réfugia en Écosse et attendit l'arrivée du roi de Norvège Harald Hardrada, avec qui il devait poursuivre l'aventure.

Vue de Normandie, cette folle équipée allait plutôt dans le bon sens : elle avait détourné l'attention de Harold pendant tout le début de l'été, et elle promettait un second épisode encore plus bénéfique, un débarquement norvégien dans l'est de l'Angleterre. La longue attente de l'été n'était donc pas du temps perdu. Guillaume, toutefois, ne pouvait guère la prolonger : septembre arrivait et annonçait le début du mauvais temps.

Au début septembre, enfin, après un mois et demi de temps calme, le vent se leva. Ce n'était pas encore le bon vent de sud que tout le monde attendait pour cingler vers l'Angleterre, mais une forte brise d'ouest. Guillaume en profita pour déplacer sa flotte vers Saint-Valery-sur-Somme. C'était, selon lui, le meilleur point de départ possible pour franchir la Manche. C'était, en tout cas, le port de son duché le plus proche de l'Angleterre et Guillaume souhaitait la traversée la plus courte possible, afin que ni les hommes ni les chevaux ne souffrent de la fatigue ou du mal de mer et qu'ils puissent éventuellement combattre dès leur débarquement. Le mouvement des navires s'effectua avec quelques difficultés dans la tempête ; la flotte mouilla à Saint-Valery le 12 septembre. Elle se trouvait maintenant à une centaine de kilomètres des côtes anglaises. Une nouvelle attente commença, car le vent avait tourné au nord.

Les hommes de Harold, de l'autre côté de la Manche, trouvaient également le temps long. Les soldats, qui n'étaient pas habitués à des périodes de service aussi prolongées, aspiraient à rentrer chez eux. Les marins avaient été malmenés par la tempête du début septembre, et leurs bateaux dispersés. Les vivres manquaient ; le moral s'effondrait. Harold, persuadé que la saison était trop avancée pour que Guillaume ose franchir la Manche, renvoya les soldats chez eux et demanda à ses marins de se regrouper dans l'estuaire de la Tamise. A la mi-septembre, la côte sud de l'Angleterre n'était plus défendue.

Le front est

Au début du mois de septembre 1066, Guillaume de Normandie apprit une bonne nouvelle : le roi Harald Hardrada de Norvège avait débarqué dans les îles Britanniques avec trois cents navires. Après des escales aux Shetlands et dans les Orcades, Harald s'était arrêté saluer le roi d'Écosse, puis était descendu jusqu'à l'embouchure de la Tyne, où Tostig l'attendait avec quelques navires supplémentaires. Après quoi, Harald et Tostig avaient repris la mer et continué leur descente le long de la côte est de l'Angleterre, non sans ravager plusieurs villes sur leur passage (en particulier, sac de Scarborough, le 15 septembre). Arrivés dans le Humber, les forces combinées des deux hommes avaient débarqué et commencé à marcher sur York.

Le roi Harold ne s'attendait pas à cette attaque ; il demanda aux comtes Edwine et Morcar de barrer la route aux envahisseurs. La rencontre eut lieu à Fulford, à quelques kilomètres de York, le 20 septembre. Edwine et Morcar furent défaits ; les troupes d'invasion pénétrèrent dans la ville et y prirent des otages. Pendant ce temps, Harold avait quitté Londres à la tête d'une armée levée à la hâte, et pris la route de York à marche forcée. Il atteignit les environs de la ville le dimanche 24 septembre puis, le lendemain, il continua sur Stamford Bridge où se trouvait l'armée ennemie.

Tostig et Harald furent pris au dépourvu par l'arrivée inattendue des forces royales. Tostig, qui connaissait les capacités guerrières de son frère, conseilla au roi de Norvège de refuser le combat et de faire retraite. Celui-ci refusa. Une mêlée impitoyable s'engagea, au cours de

laquelle Tostig et Harald Hardrada furent tués. Malgré l'arrivée de renforts vikings venus en toute hâte des rives du Humber, le roi Harold remporta une victoire éclatante.

Pour Guillaume de Normandie, le tour était venu d'entrer en scène.

La traversée de la Manche et le débarquement

Depuis le 12 septembre, Guillaume guettait nerveusement le ciel : le vent tardait à s'établir au sud. Ce n'est que dans la nuit du 27 au 28 que les girouettes de Saint-Valery s'orientèrent vers l'Angleterre. Le duc donna l'ordre à ses troupes d'embarquer. L'opération s'effectua avec une certaine nervosité et prit toute la journée du 28 ; dans la soirée, la flotte normande était prête à appareiller. Guillaume avait prévu que la traversée se ferait à la faveur de l'obscurité et que les premiers arrivés attendraient les autres, afin que tout le monde débarque ensemble le lendemain matin. Le soleil couché, il donna le signal du départ, et les navires s'éloignèrent du port dans la nuit noire. La traversée s'effectua sans trop d'incidents. La *Mora* s'égara pendant quelques heures mais finit par retrouver le gros de la troupe. Au petit matin, seuls deux navires manquaient à l'appel¹. Par ailleurs, l'astrologue de la cour ducale s'était noyé durant la nuit, ce qui n'inquiéta pas Guillaume : « C'était un incapable, commenta-t-il. La preuve, c'est qu'il n'a même pas pu prévoir qu'il allait se noyer. »

Le soleil, maintenant haut sur l'horizon, éclairait la côte anglaise de Beachy Head. Le duc dirigea sa flotte vers l'est de cette pointe, dans une baie où émergeaient plusieurs îlots. Quand ils furent suffisamment proches de la terre ferme, les navires jetèrent l'ancre, non loin du village fortifié de Pevensey. Le débarquement commença aussitôt. Les archers mirent pied à terre les premiers afin de pouvoir faire face à une éventuelle attaque ennemie et de « couvrir » les opérations de déchargement des navires. Celles-ci s'achevèrent dans l'après-midi, sans la moindre réaction anglaise. Lorsque le duc mit pied à terre, il glissa et tomba sur la grève humide. On raconte qu'il se releva en tenant deux poignées de sable et en s'exclamant : « Cette terre, je l'ai saisie dans mes mains ; elle ne nous échappera plus ! »

Après une nuit de repos, les troupes normandes se dirigèrent vers la ville d'Hastings, où Guillaume avait décidé d'attendre la réaction du roi Harold avant d'aller conquérir Londres. Il y patienta deux semaines.

La bataille d'Hastings

Hastings était une ville côtière que Guillaume avait choisie pour plusieurs raisons stratégiques. Elle était reliée à Londres par une route. Au nord de l'agglomération, une vaste plaine offrait une étendue propice au déploiement de la cavalerie, en cas d'attaque ennemie. Elle disposait d'un port dans lequel Guillaume fit venir ses navires chargés de matériaux, ce qui lui permit d'entreprendre la construction d'un camp fortifié en bois. Pour nourrir ses troupes en attendant la suite des événements, il eut recours à la méthode habituelle des guerres de l'époque, le pillage ; une douzaine de villages voisins se trouvèrent rapidement ruinés.

Un seigneur saxon de la région avait eu le temps d'échapper aux Normands et de foncer à bride abattue vers York où le roi Harold se trouvait toujours. Le cavalier informa son souverain dès le 2 octobre, et l'armée se mit immédiatement en route pour Londres qu'elle atteignit le

¹ Guillaume apprit plus tard que ces deux navires s'étaient égarés et qu'ils avaient accosté beaucoup plus à l'est, à Romney. Là, les habitants avaient massacré l'équipage. Après Hastings, Guillaume n'oublia pas cette petite ville et vengea ses compagnons dans le sang.

6. Harold y séjourna jusqu'au 11, le temps de compléter ses effectifs et d'échanger avec Guillaume quelques messages d'intimidation réciproque. Le vendredi 13, dans la soirée, l'armée royale bivouaquait sur les collines proches d'Hastings.

Le lendemain, dans le camp normand, les hommes se levèrent bien avant le jour. Les évêques de Bayeux et de Coutances célébrèrent la messe et bénirent les combattants. A 6 heures, l'armée se mit en marche. Guillaume chevauchait en tête, sous la bannière de Saint-Pierre. Un de ses cavaliers, Guillaume Taillefer, jongleur à la cour, vint solliciter du duc l'honneur du « premier coup de la bataille » ; ce lui fut accordé¹. Un chevalier normand, envoyé en éclaireur, signala que l'armée saxonne était prête et qu'elle faisait mouvement. Guillaume comprit qu'il ne bénéficierait d'aucun effet de surprise ; il ordonna à ses hommes de faire halte et de s'équiper pour le combat. Il était 7 heures.

Après cette courte pause et quelques exhortations du duc, l'armée normande prit position. Elle dessinait une large ligne dont le centre était formé par l'armée normande, sous les ordres du duc en personne ; l'aile droite était occupée par le contingent breton commandé par Alain Fergent, renforcé de volontaires angevins et poitevins ; l'aile gauche comprenait des troupes françaises, picardes et flamandes, commandées par le comte Eustache de Boulogne. A l'avant de cette ligne se trouvaient les archers ; derrière eux, les fantassins ; enfin, la cavalerie. Les trois divisions étaient bien distinctes, et séparées par des espaces suffisamment larges pour permettre à la cavalerie d'éventuels débordements.

L'armée saxonne occupait la butte de Santlache, face aux Normands. Elle formait un bloc compact où près de 7 000 hommes se serraient épaule contre épaule derrière un rempart de boucliers. Contrairement à l'armée normande, elle n'avait pas de cavalerie². Le terrain, très accidenté, était favorable au roi Harold, qui dominait son adversaire. Des zones marécageuses limitaient l'espace environnant.

8 heures. Il était d'usage, avant le début d'une bataille, de faire une dernière tentative de conciliation. Guillaume de Normandie, accompagné de son escorte et arborant la bannière papale, s'avança vers l'armée saxonne. Il demanda à rencontrer Harold, mais ce dernier refusa et lui envoya son frère Gyrrth. Guillaume rappela le serment de Harold et fit de nouvelles propositions. Gyrrth n'accepta aucun compromis. Chacun regagna son camp. La bataille était inévitable.

L'enfer se déclencha à 9 heures. L'intention de Guillaume était de percer les premières lignes saxonnes grâce à ses archers, afin que l'infanterie puisse s'engouffrer dans les brèches, appuyée par la cavalerie. Conformément à l'honneur qui lui avait été accordé, Guillaume Taillefer galopa le premier vers la ligne ennemie et parvint à tuer un Saxon avant de se faire mettre en pièces par les autres. Alors les archers normands entrèrent en action et firent pleuvoir leurs flèches sur la masse compacte de l'armée saxonne. Contrairement aux espoirs de Guillaume, cet assaut fut pratiquement sans résultat : les premières lignes ennemies, protégées par leurs boucliers, résistèrent parfaitement. Lorsque leurs carquois furent vides, les archers durent se replier sous les coups de hache et les jets de pierres. L'infanterie prit le relais mais ne fut pas plus chanceuse. La masse compacte des soldats saxons était si serrée qu'elle semblait impénétrable. Harold espérait que sa résistance finirait par épuiser les Normands. Restait la cavalerie. Elle échoua, elle aussi. A midi, la situation était désespérée pour l'armée ducale. D'autant plus désespérée que le bruit circula bientôt que Guillaume était mort, ce qui provoqua un début de panique dans ses rangs.

¹ Cette tradition chevaleresque d'avoir l'honneur (suicidaire) de porter le premier coup de la bataille était déjà ancienne. Elle est mentionnée dans la Chanson de Roland.

² L'armée saxonne se déplaçait à cheval mais combattait à pied.

Guillaume de Normandie n'était pas mort, et il le fit rapidement savoir. En début d'après-midi, il organisa un nouvel assaut contre l'armée saxonne, aussi impénétrable que le matin. Cette fois-ci, cependant, quand les attaquants se retirèrent, les Saxons les poursuivirent et rompirent ainsi leur dispositif de défense. Cette réaction donna une idée à Guillaume : il demanda à une partie de ses troupes de simuler une fuite. Les Saxons commirent l'erreur que le duc attendait : ils rompirent leur bloc, jusque là compact, et entreprirent de poursuivre les fuyards. Guillaume profita de cette dispersion de l'ennemi pour encercler et détruire ceux qui s'étaient éloignés. Il renouvela la ruse durant l'après-midi et les Saxons, à nouveau, tombèrent dans le piège. Ces deux fausses retraites, et la réaction saxonne qu'elles provoquèrent, firent basculer le destin. La mort de Harold, vers 16 heures, acheva de déstabiliser l'armée royale.

Malgré une ultime résistance et des contre-attaques violentes, les Saxons reculaient. Les Normands les poursuivirent toute la nuit et tombèrent parfois dans des embuscades (le guet-apens de la Malefosse, par exemple). Le lendemain matin, la victoire était indiscutable. Le cadavre du roi Harold, nu, dépouillé, mutilé, gisait dans l'herbe ensanglantée. Il fallut le concours d'une de ses anciennes favorites pour identifier le corps. Les moines de l'abbaye de Waltham se chargèrent de son inhumation. En une journée, Guillaume le Bâtard était devenu Guillaume le Conquérant !

Guillaume, roi d'Angleterre

Après quelques jours de repos, Guillaume et ses soldats prirent le chemin de Londres. Cette marche vers la capitale fut marquée par de nombreuses violences destinées à prévenir ou à réprimer tout acte de résistance. Retardés à Douvres par une épidémie de dysenterie, les conquérants reprirent leur route en décembre et continuèrent leurs sanglantes intimidations. Londres capitula sans résistance. Guillaume n'avait plus qu'à saisir la couronne que les Anglais lui tendaient. Il se fit sacrer à l'abbaye de Westminster, le jour de Noël 1066.

Devenu roi d'Angleterre, Guillaume entreprit avec patience la pacification du pays. Ne voulant rien brusquer, il évita au début d'imposer un régime féodal susceptible de heurter les habitudes saxonnes. Son désir était d'obtenir, sans brutalité, l'adhésion de ses nouveaux sujets. Il ne se montra violent qu'avec ceux qui l'avaient combattu, il confisqua leurs terres et les redistribua, en partie, à ses plus fidèles compagnons. Par ailleurs, il instaura des règlements très stricts pour éviter les heurts entre l'armée d'occupation et les populations civiles. Malgré cette approche modérée, Guillaume eut à faire face à des révoltes très graves, entre 1069 et 1075. Il les réprima fermement, parfois avec brutalité.

Cette série d'émeute l'amena à durcir sa position vis-à-vis des Saxons. Il fit venir de Normandie de nouveaux renforts, distribua plus largement les biens à ses proches, créa une classe dominante normande à laquelle étaient assujetties les populations locales, écarta les Saxons des postes administratifs ou ecclésiastiques importants, imposa une structure féodale plus stricte, bien que respectueuse de l'organisation agraire saxonne.

Guillaume le Conquérant entreprit un remodelage de la société anglaise destiné à renforcer le pouvoir royal, une réforme de l'Eglise animée par l'archevêque Lanfranc, son ami, une réorganisation administrative des comtés (nominations de shériffs), la constitution d'un cadastre (« Domesday Book »), etc. Avec lui, une Angleterre nouvelle était née.



Le lendemain de la bataille des Cardinaux
LE FORMIDABLE ET LE RESOLUTION
par Alain Foulonneau et André Meignen

Dans le numéro 26 de Sillages Thierry Reymond rapportait un témoignage inédit et poignant sur l'état sanitaire de l'équipage du *Formidable* à l'issue de la bataille des Cardinaux.

En complément de ce rapport du chirurgien naval de la frégate *Coventry*, voici quelques objets et vestiges témoins de cet événement.

Le tableau de Richard Wright



« La bataille de la baie de Quiberon, 21 novembre 1759 : Le Jour d'Après »
Par Richard Wright

Cette toile a été peinte en 1760, c'est-à-dire peu de temps après ce que les Anglais appellent « la bataille de la baie de Quiberon ». Elle représente à gauche le *Formidable* sur lequel flotte le pavillon anglais car il s'est rendu. Il est accosté par la frégate *Coventry*. C'est

l'épisode où le chirurgien de marine anglais monte à bord du *Formidable* pour examiner ses blessés. Au premier plan on aperçoit le *Resolution* couché sur tribord échoué sur le plateau du Four. Derrière lui et à droite le *Héros* et le *Soleil Royal* sont en flammes. Richard Wright a peint son tableau à partir des témoignages et des rapports des marins qui ont participé à la bataille. Il semble qu'il ait voulu rassembler sur sa toile quelques épisodes marquants quitte à modifier un peu la réalité. Ainsi les vaisseaux français *Héros* et *Soleil Royal* n'ont pas brûlé à proximité du plateau du Four mais devant l'entrée du Croisic distante d'un peu plus de 4 milles nautiques (8 kms). Il est curieux aussi qu'il ait choisi de broser le lendemain de la bataille et qu'il ait mis en avant le naufrage d'un des deux seuls bateaux anglais perdus au cours de cet affrontement. Drôle de manière de célébrer une victoire de son pays. Peut-être a-t-il voulu exprimer l'horreur des combats navals et la détresse des équipages ? En effet au tout premier plan du tableau on voit des naufragés accrochés à un radeau fait de débris de mâture. Ce sont des prisonniers français provenant du *Formidable* qui avaient été transbordés sur le *Resolution*. Ils dériveront plusieurs jours et tous, sans vêtements et sans nourriture, périront de froid et de fatigue. Un seul survivra en arrivant sur la rive sud de l'estuaire de la Loire. D'autres essaient de s'agripper aux roches du Four. Les matelots anglais ont quitté le *Resolution* sur une embarcation de fortune malgré les instructions du commandant car la coque du *Resolution* est en train de se disloquer sous les coups de butoir de la mer. Ce sont eux que le peintre a représenté près du *Resolution* à droite dans le tableau. Richard Wright aurait-il été bouleversé par le récit d'un marin du *Resolution*, comme le chirurgien du *Coventry* l'avait été par « très misérable situation » des blessés du *Formidable* ?

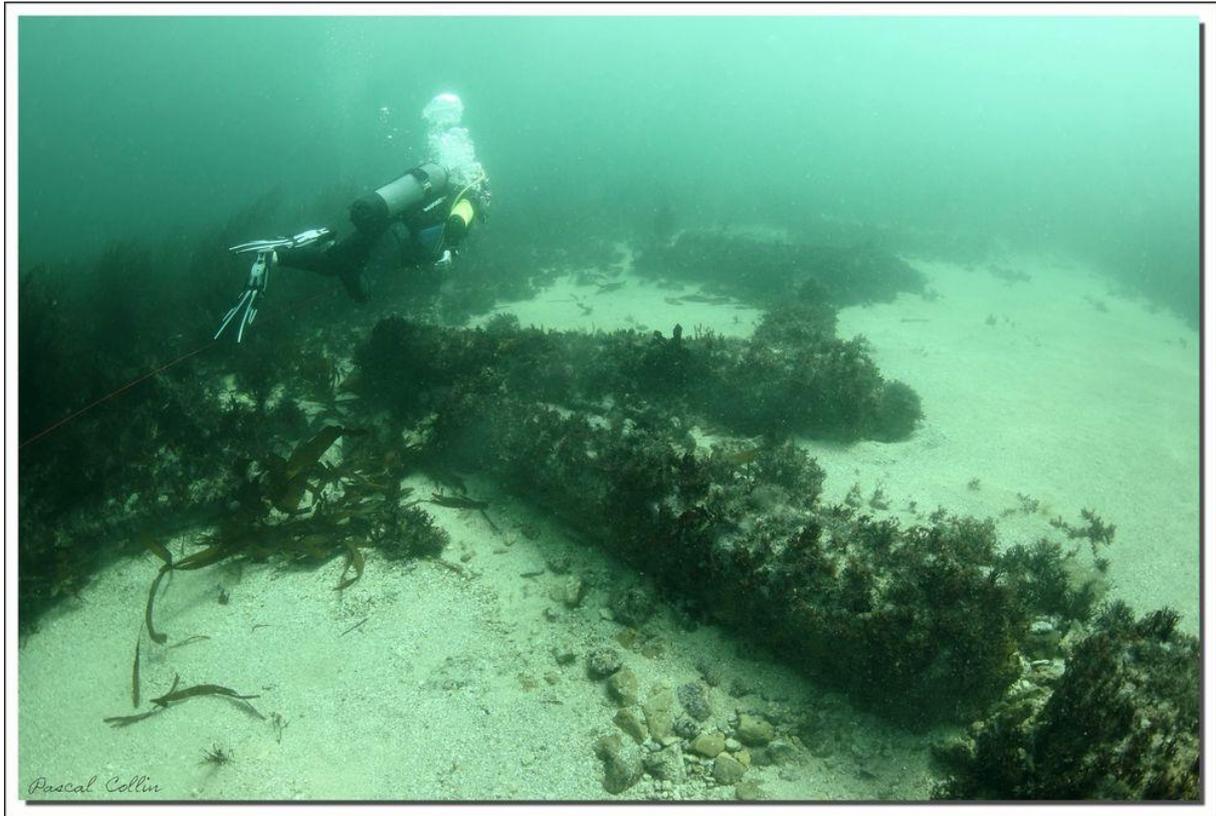
Ces témoignages émouvants retrouvent une force et une présence quasi palpables quand des vestiges resurgissent du passé. Ce fut le cas avec ceux du *Resolution*.

André Meignen raconte ci-dessous leur découverte.

Les canons et la cloche du *Resolution*

En 2003, j'apprenais l'existence de trois canons sur le plateau du Four au large du Croisic par un chasseur sous-marin Bernard Mouëzy. Ce dernier avait noté une position approximative de sa découverte fortuite si bien que malgré de nombreuses recherches pendant 9 ans je n'arrivais pas à retrouver ces canons. Ce n'est qu'en juillet 2012 que Bernard retrouva les canons, en relèva la position GPS, puis me contacta.

Le 21 août 2012, je descends sur le site accompagné par Philippe Niatel. A peine au fond de l'eau je tombe nez à nez non pas avec 3 mais 19 canons de fer de gros calibre. Il s'agissait donc d'un navire de guerre, mais lequel ? Une frégate comme l'*Hermione* ou un des deux vaisseaux anglais perdus au cours de la bataille des *Cardinaux* ? En progressant parmi eux je découvre sous le sable des traces de bois, des tuyaux de plomb, des débris de cuivre et soudain une imposante cloche de bronze. Allais-je trouver la réponse à ma question ? Je me souviens m'être mis fébrilement à frotter la cloche pour trouver des inscriptions. Bingo ! Soudain je reconnais la « broad arrow » une sorte de sceau qui indique que l'objet est propriété de du gouvernement anglais. C'est donc soit l'*Essex* soit le *Resolution*. Je me souviens que ces deux bateaux se sont échoués sur le plateau du Four. Continuant à examiner la cloche je déchiffre la date de 1759. Je comprends alors que je suis sur l'épave du vaisseau britannique *Resolution* lancé le 14 décembre 1758 à Northam et entré en service l'année suivante. Je me remémore un tableau conservé au National Maritime Museum de Greenwich représentant le *Resolution* démâté et couché sur le flanc sur le plateau du Four.



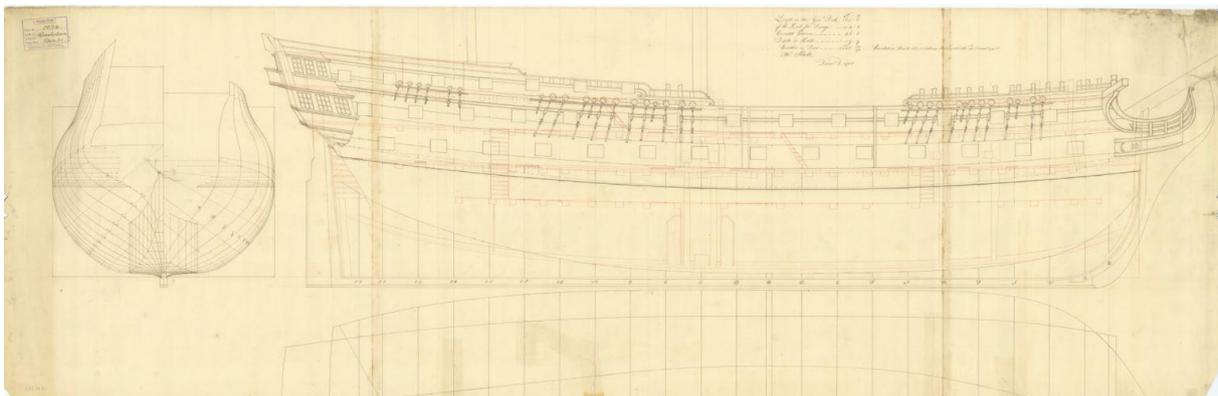
Les canons du Resolution

photo Pascal Collin

Deux cent cinquante-trois ans plus tard, je viens de le retrouver. Je vois le visage de mon ami Philippe Niatel se troubler derrière son masque. Pour lui l'émotion est intense. Le frère d'une de ses ancêtres, Pierre Charron, est mort à 23 ans sur le Formidable lors de son combat contre le *Resolution*. Son nom figure sur le Mémorial des marins briérons péris en mer

Le lendemain de ma découverte, j'ai déclaré l'épave au DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous Marines). Le 12 septembre 2012 l'André Malraux le tout nouveau navire du DRASSM se rend sur le site. J'accompagne Olivia Hulot le chef de mission et son équipe pour les guider vers l'épave. Ils relèvent le croquis des canons puis remontent la cloche.

La cloche après un traitement à Nantes par la société Arc Antique a été remise à la ville du Croisic pour être exposée au public.



Plan du Resolution par Thomas Slade



André Meignen découvrant la cloche du Resolution

Photo Olivier Brichet

Le *Resolution* portait 74 canons. Où sont passés les autres ? Ils ont commencé à être récupérés par les Anglais dès le naufrage. Ensuite la flotte anglaise est restée plusieurs semaines devant Le Croisic et l'estuaire de la Vilaine. Elle bloquait dans la Vilaine les vaisseaux français qui s'y étaient réfugiés. Par ailleurs les Anglais réclamaient comme prises de guerre les épaves du *Soleil Royal* et du *Héros* échouées et incendiées devant Le Croisic. Début décembre 1759 les Anglais parvenaient à s'emparer de plusieurs canons sur le *Soleil Royal* et le 10 décembre ils bombardaient la ville du Croisic pour appuyer leurs revendications sur l'épave. Pendant ce temps d'autres équipages démantelaient le *Resolution* de tout ce qui pouvait être récupéré avec les techniques de l'époque. Les canons qui n'ont pas pu être remontés sont restés sur le plateau du Four. **André Meignen**

En cliquant sur les mots qui suivent Les canons du HMS *Resolution* le lecteur pourra voir un album photos sur les vestiges du *Resolution* réalisé par Pascal Collin.

La Broad Arrow

La *broad arrow* (flèche large) est une représentation stylisée d'une pointe de flèche. C'est un symbole utilisé par le gouvernement britannique pour marquer sa propriété. A l'origine il était associé au Board of Ordnance (commission du matériel militaire) organisme créé au Moyen Age pour l'approvisionnement des armées navales et terrestres. Après la suppression en 1854 du Board of Ordnance la *broad arrow* a continué à être utilisée par le Département de la Guerre du Royaume Uni et par le Ministère de la Défense.



Platine de fusil anglais « Brown Bess »

Cette arme fut le fusil réglementaire des forces terrestres et maritimes de l'Empire britannique de 1722 à 1838, Il équipait les marins anglais lors de la bataille des Cardinaux. On distingue sous le bassinnet la broad arrow ornée d'une petite couronne. Photo A. Foulonneau



La cloche du *Resolution* sur le pont de l'André Malraux, on aperçoit la broad arrow (photo Ouest France)

Navire de mémoire

LE BONHOMME RICHARD, EX-DUC DE DURAS

Notre fidèle lecteur et ami Robert Boston, président de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer, nous avait communiqué, le mois dernier, la reproduction d'une de ses toiles, *la Favorite quittant Lorient en 1743*. Il nous en adresse une autre, ce mois-ci : le *Bonhomme Richard*. Nous la reproduisons ci-dessous, accompagnée d'un bref historique. Concernant le pavillon qui flotte à la poupe de ce navire, se reporter aux rubriques « Philatélie » et « Vexillologie », page 32.

L'Écossais John Paul Jones avait commencé sa carrière de marin à douze ans, comme mousse sur les navires marchands britanniques. Une dizaine d'années plus tard, il était capitaine. Cette belle trajectoire professionnelle se modifia brusquement en 1773 : à la suite d'une obscure affaire de meurtre, le jeune marin dut s'expatrier ; il se réfugia en Amérique du Nord pour fuir la justice anglaise. C'était l'époque où commençait la guerre d'Indépendance, et les insurgés avaient besoin de marins. John Paul Jones s'engagea donc dans la *Continental Navy* et reçut bientôt le commandement d'un sloop. Il fut ensuite envoyé en France, où le roi soutenait la rébellion américaine contre le joug anglais. Grâce à l'appui de Benjamin Franklin, il obtint un navire de Louis XVI.

Sous pavillon français, ce navire portait le nom de *Duc de Duras*. Il avait été construit à Lorient en 1765 pour assurer le service entre la France et les Indes Orientales. Louis XVI l'avait racheté au début de l'année 1779 pour l'offrir aux « insurgents » américains. C'est John Paul Jones qui le renomma *Bonhomme Richard*. Ce nom curieux était censé rendre hommage à Benjamin Franklin, qui avait publié en France une sorte d'almanach intitulé *Les maximes du Bonhomme Richard*. Le navire subit quelques transformations avant d'être en état de reprendre la mer, en juin 1779.

John Paul Jones reçut alors le commandement d'une petite escadre avec laquelle il se proposait d'aller harceler les navires anglais en Manche et en mer du Nord. Le *Bonhomme Richard* (40c) devint le navire amiral de cette formation, qui comprenait également les frégates *Alliance* (36 canons) et *Pallas* (32 canons) mises à sa disposition par la France, et deux navires plus petits, le *Cerf* (28 canons) et la *Vengeance* (12 canons).

Le 23 septembre 1779, alors que ses navires ratissaient les côtes anglaises de la mer du Nord, John Paul Jones aperçut un important convoi ennemi au large de Flamborough Head. Il s'agissait de quarante et un navires marchands escortés par deux bâtiments de guerre anglais, le *Serapis* et le *Countess of Scarborough*. Le combat s'engagea bientôt entre le *Serapis* et le *Bonhomme Richard*, sous le regard d'une foule de curieux massés sur le rivage. Il y eut d'abord un violent échange de bordées au cours duquel le navire américain encaissa des coups dévastateurs. Puis, les deux navires s'étant rapprochés, John Paul Jones fit lancer des grappins et s'arrima au flanc de son adversaire. Le combat se poursuivit dans ces conditions, avec une intensité meurtrière redoublée. Non loin de là, le *Pallas* était aux prises avec la *Countess of Scarborough*. Quant à l'*Alliance*, elle vint au secours du *Bonhomme Richard* – assez maladroitement d'ailleurs puisqu'elle commença par se tromper de cible et par tirer sur lui ! Assailli maintenant par deux navires, le *Serapis* souffrait énormément. Son capitaine, Richard Pearson, amena son pavillon et remis son épée à John Paul Jones. La *Countess of Scarborough* s'étant également rendue, la bataille était terminée.



**Le *Bonhomme Richard*
par Robert Boston**

John Paul Jones consacra alors toute son énergie à tenter le sauvetage de son navire. La coque du *Bonhomme Richard*, toutefois, était trop endommagée pour qu'il soit possible de le sauver. Jones fit transférer son équipage et ses blessés à bord du *Serapis* et assista, impuissant, au naufrage de son bâtiment. Le capitaine Pearson, libéré peu après, fut traduit devant une cour martiale. Il fut honorablement acquitté et reçut même la dignité de chevalier. Apprenant cette promotion, John Paul Jones s'exclama : « Qu'on me donne à nouveau l'occasion de me battre avec lui, et j'en ferai un Lord ! » **Guy Le Moing**¹



John Paul Jones



Curiosité
LES AVATARS DE LA CREVETTE
Par Thierry Reymond

La crevette, aussi appelée « bouquet » (*Palaemon serratus*), est un petit crustacé avec cinq paires de pattes qui vit sur des fonds côtiers rocheux. De mœurs nocturnes cet omnivore se nourrit d'algues, de petits crustacés, de poissons morts.

¹ Texte extrait de *Navires de mémoire* de G. Le Moing, Editions L'Ancre de Marine, 2016

« De toutes les pêches, c'est la plus belle !! »

avait l'habitude de dire *Jean Quilgars*, patron de pêche » du Croisic, parfait gentleman de la mer sur son bateau *l'Indomptable*¹.

Enfin, le mois de septembre est là. La grande maison s'est vidée et les touristes sont rentrés chez eux.

Quel bonheur, en fin de journée de poser, je ne vous dirai pas où, mes deux casiers réglementaires à petites mailles que j'appâte avec des têtes de poissons.

Bien sûr il faut mettre toutes les chances de mon côté. Comme tous les habitués j'ai mon trou. Je surveille la météo marine car il faut éviter les jours de grands vents et tenir compte des marées.

Mais quelle excitation au petit matin, avec comme seule compagnie une colonie de mouettes rieuses, lorsque le casier sort de l'eau d'entendre ce frémissement puis de voir ces magnifiques petits crustacés ambrés.

Plus tard, les crevettes cuites, avec une tartine de beurre demi-sel et un verre de muscadet il me faudra partager cette petite aventure.

« Le Yacht - Journal de la Marine »

La rubrique « *Propos du Bossoir* » du journal *Le Yacht*² nous en apprend beaucoup au sujet de l'influence du climat sur les conditions de vie et le changement de sexe chez les crevettes.

« On croit communément que ce petit crustacé a été semé sur nos côtes uniquement pour les ébats nautiques de nos familles Fenouillard.

La pêche à la crevette dénuée de tout danger, se pratique en effet dans une atmosphère patriarcale qui en fait, en quelque sorte, le symbole des vertus domestiques. Elle donne lieu à des scènes touchantes : petits airs effarouchés de la demoiselle, éclaboussures sur le pantalon que monsieur a retroussé au dessus du genou, taloches au petit dernier qui s'acharne à coiffer de son épuisette le chapeau emplumé de madame. Nous connaissons tous ces clichés.

Or, un savant norvégien vient d'établir, après de patientes recherches, que la crevette jouit d'une réputation d'innocence tout à fait immérité et que rien ne la prédispose à la fréquentation des gens de bonne moralité. Car de moralité la crevette semble se soucier comme d'une pomme ! Si l'on admet que la constance est une de ces vertus cardinales qui font les familles fortes et les nations respectées, on peut dire que la crevette doit être reléguée au ban de la Société.

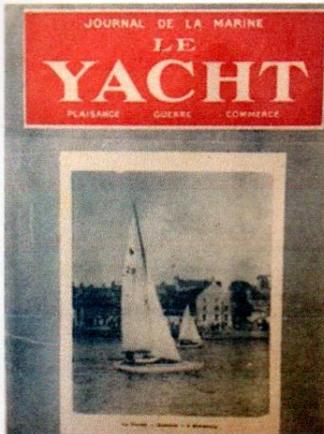
On a constaté en effet qu'elle changeait de sexe ! Non exceptionnellement, et à la suite d'une opération idoine, comme cela se produit quelquefois chez les humains, mais de façon régulière, ce qui constitue une circonstance aggravante...

Mâle, au début de sa carrière, la crevette, au bout d'un temps variable suivant la température de l'eau, finit par s'enjuponner, si l'on peut dire, et acquiert toutes les particularités du sexe opposé.

¹ C'est en 1955, que *Jean Quilgars*, intrigué par la coloration cuivrée de crustacés qu'il pêchait, fit part de sa découverte au *Gap* (Groupe atlantique de plongée) qui releva le canon du *Soleil Royal*.

² *Le Yacht* n°3086 du 31 janvier 1948

Quel argument pour ces puritains, ennemis des bains prolongés qu'ils accusent d'engendrer mollesse et afféterie.



(Texte de Georges Mouly et
Dessin de Théo Bouisset)



Je porterai désormais un autre regard sur ma prochaine pêche à la crevette !!! **Thierry Reymond**



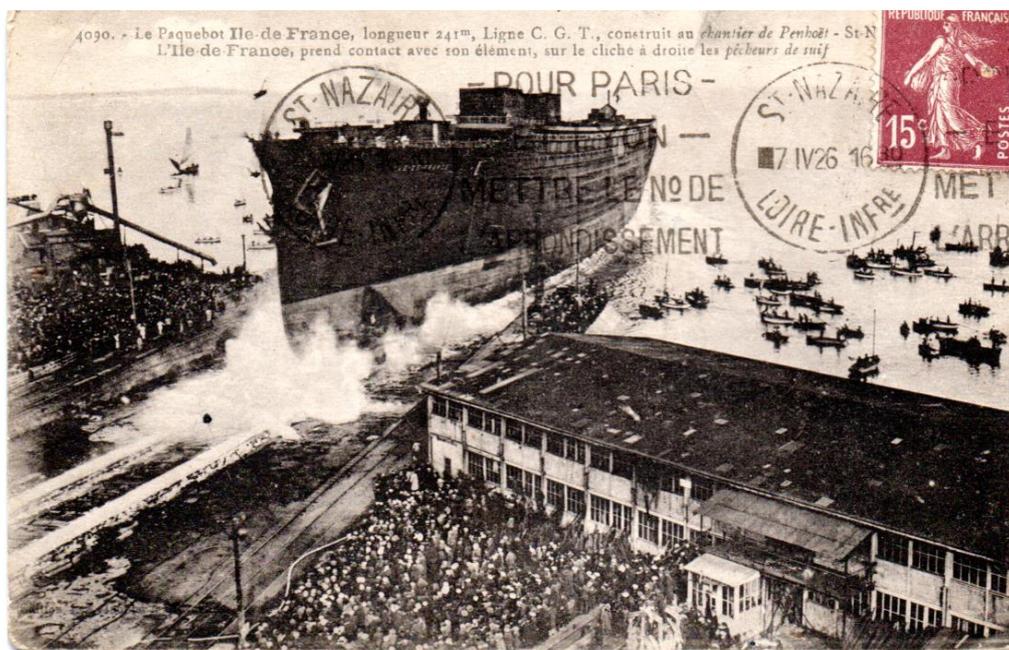
CARTES POSTALES ANCIENNES

Un brin de nostalgie

J'ai longtemps collectionné les cartes postales anciennes représentant des navires. J'ai décidé de vous en présenter quelques-unes dans chaque numéro de SILLAGES. Un brin de nostalgique, pour évoquer un xx^e siècle de plus en plus lointain. GL

ÎLE-DE FRANCE

Paquebot français (1927-1959)



Le lancement de l'*Île-de-France* à Saint-Nazaire, le 14 mars 1926

«Dimanche dernier, aux chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, on a lancé le paquebot Ile de France, construit pour la Compagnie Générale Transatlantique, qui le destine au service maritime postal entre Le Havre et New-York. M. Mario Roustan, Sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, M. John, dal Piaz, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Générale Transatlantique, et de nombreuses personnalités maritimes et commerciales assistaient à l'opération. Ce navire, le plus grand mis en chantier jusqu'à ce jour par une compagnie française, mesure 241 mètres de long, 28 de large et le neuvième de ses ponts, dont cinq s'étendent d'une extrémité à l'autre, s'élève à 30 m.45 au dessus de la quille. C'est une véritable cathédrale flottante, et la rue de la Paix, large de 21 mètres et longue de 238, entre l'Opéra et la place Vendôme, ne pourrait le contenir. Ajoutons qu'il jauge 41.000 tonneaux, que son tirant d'eau en charge est de 9.65 m, sa puissance de 52.000 chevaux et sa vitesse de 23 nœuds. Il pourra transporter 1.750 passagers en cabines et son équipage (officiers, matelots, mécanicien, personnel civil, etc...) groupera un effectif de 803 personnes. Le lancement d'Ile de France n'a pas été réalisé, comme on l'a dit, par le système de la savate : pièce de bois interposée entre les tins de la cale et la quille et qu'habituellement l'on scie à l'avant, la partie libérée glissant alors vers la mer avec le navire. On a procédé différemment pour Ile de France. La coque reposait sur un berceau posé lui-même sur un double chemin de glissement, rendu plus lisse par une couche abondante de suif. Pour retenir le navire sur cette pente, on avait ajusté symétriquement deux verrous hydrauliques auxquels s'ajoutait l'effet des tins secs, surfaces de bois non suiffées formant frein et qu'on retire au moment de la mise à l'eau. Deux groupes de verins hydrauliques, dont la poussée équivalait à 400 tonnes, étaient disposés de gauche à droite. A un signal donné, tandis que la marraine, Mme Fould, coupait le ruban symbolique, les verrous de décrochage furent manœuvrés et les vérins entrèrent en action. On vit jouer quatre pistons géants allongés hors de leur cylindre ; et l'Ile de France démarra majestueusement sur la pente lubrifiée par 26.000 kilos de suif. Ce fut alors la ruée pittoresque des pilleurs de suif montés sur de petites embarcations, obstinés à leur fructueuse cueillette malgré deux lances croisant leurs jets à l'entrée du bassin de lancement. Ce majestueux paquebot fait partie du programme de construction que la Compagnie Générale Transatlantique réalise progressivement pour maintenir honorablement le rang qu'elle occupe dans le trafic international de l'Atlantique Nord.»

(L'illustration du 20 mars 1926)

1927

Entrée en service du paquebot français *Ile-de-France*

« La plus grande innovation des années 1920 est apportée par la France, devenue un des grands concurrents de la course transatlantique, qui met en service l’*Ile-de-France*. Lancé en 1926, ce paquebot allait être un des plus populaires et des plus réputés. » (Robert FOX : *Liners*).

L’*Île-de-France* est construit par les Chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire, et lancé le 14 mars 1926. C’est le plus gros paquebot construit dans le monde depuis la fin de la guerre. Il mesure 241 mètres de longueur sur 28 de large et déplace plus de 40 000 tonnes. Il peut transporter près de 1 800 passagers (et 800 hommes d’équipage) à une vitesse de 24 nœuds. La « Transat » n’a pas lésiné sur sa décoration intérieure de style « arts déco » et sur son luxe : plus de trente sociétés de renom ont participé à son ameublement et à son ornementation. L’*Île-de-France* est une véritable ville flottante qui dispose d’un hôpital moderne, d’un salon de coiffure et de beauté, d’une teinturerie, d’une bibliothèque, d’une chapelle et même d’un ring de boxe.

Le navire quitte Saint-Nazaire le 29 mai 1927 à destination de son port d’attache, Le Havre. Le départ du chantier frôle le drame : à la suite d’un incroyable imbroglio, les amarres sont larguées et la machine mise en route alors qu’il n’y a personne sur la passerelle ! Impossible d’arrêter le navire, une commande s’étant bloquée. Le grand paquebot, devenu incontrôlable, menace de s’écraser sur les installations portuaires, mais le commandant, par un prodige de sang-froid et de compétence, réussit à le sortir du bassin avant que les mécaniciens ne renversent la vapeur.

L’*Île-de-France* appareille pour son voyage inaugural le 22 juin et est accueilli à New York le 28, avec tout le faste réservé aux nouveaux paquebots : le concert des cornes de brume et des sirènes, les jets d’eau des bateaux-pompes, les réceptions officielles. Immédiatement, l’*Île-de-France* conquiert la clientèle américaine. Celle-ci, frappée dans son pays par la prohibition, trouve à bord du navire français un grand bar de neuf mètres de long où l’alcool coule à volonté. Cette situation ne dure d’ailleurs pas : les autorités américaines interdisent bientôt la présence de boissons alcoolisées à bord du navire lors de l’escale de New York. Cette réglementation entraîne des traversées retour sans alcool, mais la fraude y supplée en partie. GL

Principales caractéristiques techniques

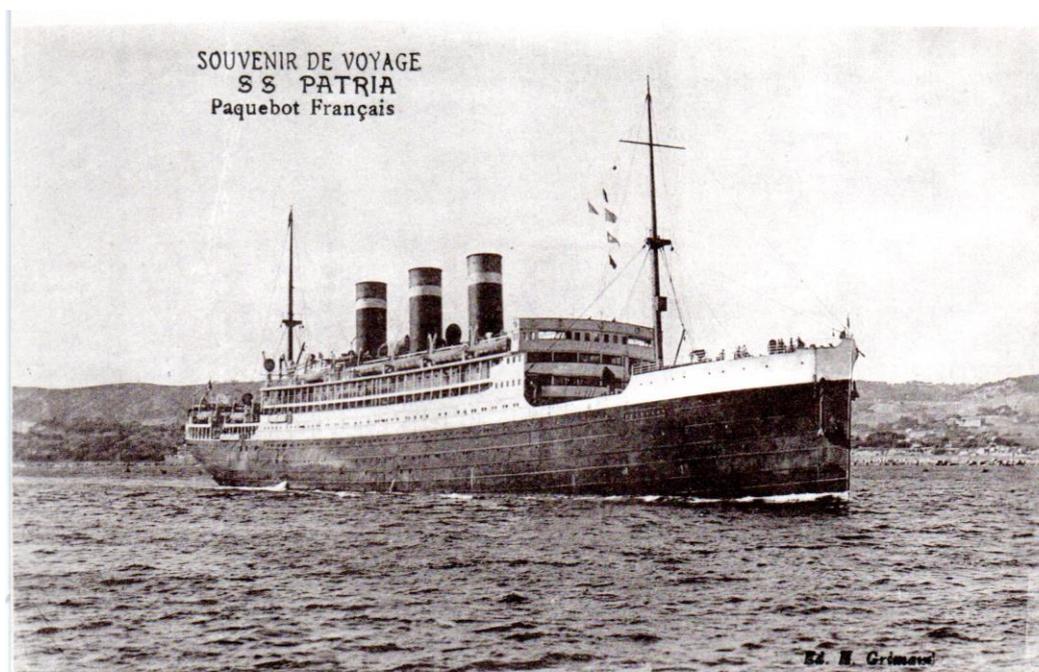
◆ Longueur HT : 241 m. ◆ Longueur pp : 231 m. ◆ Largeur : 28 m. ◆ Tirant d’eau : 10 m. ◆ Port en lourd : 11 500 t. ◆ Déplacement : en charge : 41 500 t. ◆ Passagers : 1 650. ◆ Equipage : 761. ◆ Puissance : 55 000 Ch. ◆ Vitesse : 23,5 nœuds.

Carrière

◆ **1926** (14 mars) : Lancement à Saint-Nazaire. ◆ **1927** (22 juin) : Appareillage du Havre pour voyage inaugural. ◆ **1928** (juillet) : Première expérience de liaison aérienne. ◆ **1939** (septembre) : Désarmé à New York. ◆ **1940** : Départ pour la France. ◆ **1940** : Saisi par les Britanniques. ◆ **1941** : Transport de troupes géré par la P&O. ◆ **1943** : Grande révision à New York. Gérance transférée à la Cunard. ◆ **1945** (22 sept.) : Restitution officielle à la France. ◆ **1946** : Reprise en main par la Transat. ◆ **1947** (21 avril) : Retour à St-Nazaire pour refonte complète. ◆ **1949** (21 juillet) : Second « voyage inaugural » Le Havre-New York. ◆ **1953** (septembre) : Sauvetage du *Greenville*. ◆ **1956** (juillet) : Sauvetage de l’*Andrea Doria*. ◆ **1957** : Echouement accidentel à Fort-de-France. ◆ **1958** (1^{er} nov.) : Dernier voyage sur l’Atlantique. ◆ **1959** (26 fév.) : Appareillage du Havre pour Osaka.

PATRIA

Paquebot français (1914-1940)



Le *Patria* est un paquebot français lancé en 1913 aux Forges & Chantiers de la Méditerranée de La Seyne-sur-Mer. Il appartient à la Compagnie Française de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre, qui l'affecte à la ligne de New York jusqu'en 1920. À partir de cette date, son armateur le reconvertit au transport des migrants entre les ports de la Méditerranée et New York. En 1962, le *Patria* est cédé pour huit ans aux Messageries Maritimes, qui finissent par l'acheter. Les Messageries l'affectent aux trajets entre Nice ou Marseille et les ports de la Méditerranée orientale. En 1940, il se trouve bloqué dans le port d'Haïfa et, à la suite de l'armistice française, il est saisi par le gouvernement anglais. C'est donc sous pavillon britannique qu'il va accomplir son tragique dernier voyage.

Un sabotage mal calculé provoque le naufrage du navire d'émigrés juifs *Patria* (20 novembre 1940 – 260 morts)

En novembre 1940, le *Patria*, sous contrôle britannique, est commandé par un Anglais, F.C. Halliday ; il est amarré dans le port d'Haïfa, avec à son bord de nombreux réfugiés juifs refoulés de Palestine, attendant leur transfert vers l'île Maurice. Pour éviter cette déportation, l'armée secrète juive décide de couler le navire à quai ; une erreur dans le calcul des charges explosives transforme ce sabotage en tragédie.

Durant l'année 1940, des milliers de Juifs fuient la menace nazie et essaient de trouver refuge en Palestine. Ils viennent de Tchécoslovaquie, d'Autriche, de Hongrie ou d'Allemagne ; ils descendent le Danube vers les ports de la mer Noire et cherchent un embarquement pour la Terre promise. L'Etat d'Israël n'existe pas encore et la Palestine est sous mandat britannique. Dans un « Livre Blanc » publié en 1939, les Anglais ont déterminé des quotas d'immigration très stricts et s'opposent à l'arrivée

massive de réfugiés juifs en Palestine. Ils ont décidé d'en refouler un grand nombre vers leur colonie de l'île Maurice où des camps d'internement sont aménagés à la hâte.

L'épisode du *Patria* se situe dans ce contexte d'immigration massive. Plusieurs navires, chargés de milliers de réfugiés, viennent d'atteindre les ports de la Palestine ; ils ont pour noms : l'*Atlantique*, le *Milos*, le *Pacifique*, etc. Immédiatement, les autorités britanniques arment un paquebot pour expédier sur l'île Maurice les immigrants indésirables. Ce navire est le *Patria*, un paquebot français saisi par les Anglais. Le transbordement a lieu dans le port d'Haïfa. Environ 1 500 Juifs sont embarqués sur le *Patria*, rebaptisé *Moledet* (Patrie en Hébreu) par ses passagers.

L'idée d'une immigration forcée vers l'île Maurice est très mal acceptée par les Juifs. L'armée secrète sioniste -la Haganah- fait tout ce qu'elle peut pour déjouer ce projet. Elle décide de saboter le *Patria* afin qu'il ne puisse prendre la mer. Après maintes difficultés, une charge explosive est introduite à bord durant les travaux préalables à l'appareillage. La mise à feu a lieu le 25 vers 9 h du matin. L'explosion est beaucoup plus forte que prévu ; les tôles des superstructures volent en éclats ; une brèche de 6 m² déchire la coque. L'eau s'engouffre dans le navire qui, en moins d'un quart d'heure, se couche sur le côté et coule.

Les secours s'organisent immédiatement. Les navires voisins mettent des embarcations à la mer ; d'importants moyens terrestres sont mis en œuvre ; on découpe la coque au chalumeau pour tenter d'extraire d'éventuels passagers enfermés.

Malgré la proximité et la rapidité des secours, le nombre des victimes est élevé, sans pouvoir toutefois être déterminé avec précision. On ignore, par exemple, le nombre de rescapés ayant profité de la catastrophe pour se fondre dans la population juive du pays. Le chiffre de 260 morts est généralement admis comme vraisemblable. GL

Principales caractéristiques techniques

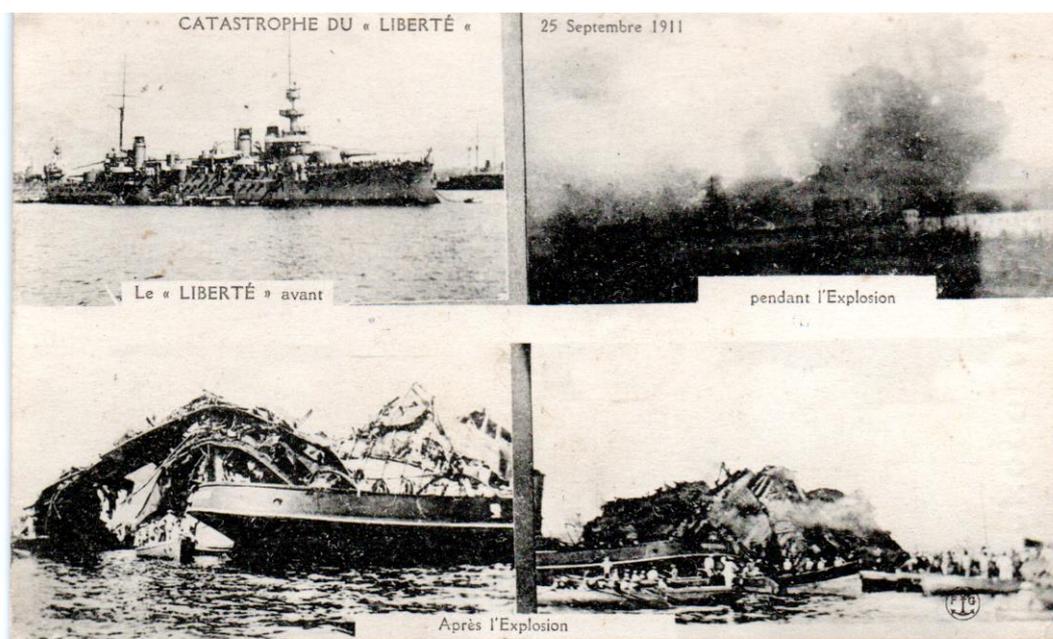
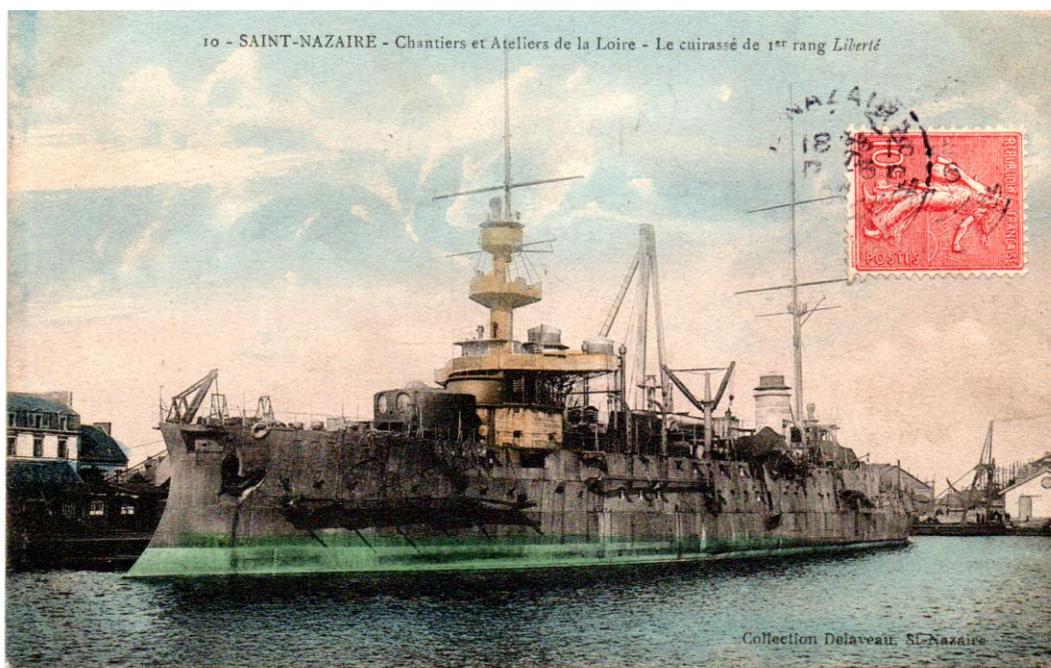
◆ Longueur HT : 156 m. ◆ Largeur : 18 m. ◆ Tirant d'eau : 12,20 m. ◆ Jauge brute : 11 885 tx. ◆ Port en lourd : 5 000 t. ◆ Déplacement : 14 358 t. ◆ Passagers : 525 (2 350 rationnaires). ◆ Puissance : 9 500 CV. ◆ Vitesse : 15 nœuds. ◆ Trois cheminées et deux mâts.

Carrière

◆ **1913** (11 novembre) : Lancement à La Seyne pour le compte de la compagnie Fabre. ◆ **1914** (15 avril) : Mise en service. ◆ **1914-1920** : Assure la ligne Marseille-New York. ◆ **1920-1930** : Transport de migrants entre les ports de la Méditerranée et New York. ◆ **1932** (Janvier) : Loué aux Messageries Maritimes et placé sur la ligne du Levant. ◆ **1939** (Février) : Navire-hôpital pour les blessés de guerre de la guerre civile espagnole. **1940** (Juin) : Saisi par les Anglais à Haïfa. ◆ **1940** (25 novembre) : Détruit par un attentat dans le port d'Haïfa. ◆ **1952** : L'épave est détruite.

LIBERTÉ

Cuirassé de 1^{er} rang français (1908-1911)



Mis sur cale en 1902 aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne, la *Liberté* est lancée le 19 avril 1905 et armée pour essais en décembre 1907. Affecté à l'escadre de la Méditerranée en 1908, le cuirassé mène une vie d'escadre sans histoire, entrecoupée de quelques croisières en Provence et en Afrique du Nord. Cette existence tranquille est de courte durée : la *Liberté* explose et coule en rade de Toulon le 25 septembre 1911, à la suite d'une ignition spontanée de la « poudre B » stockée dans ses soutes. La catastrophe fait 210 victimes.

**Un nouveau drame à Toulon :
l'explosion du cuirassé français *Liberté*
(25 septembre 1911 – 210 morts)**

Il est 5 h 30 à bord du cuirassé, ce 25 septembre 1911. Comme chaque matin, les clairons sonnent le branle-bas. Les hommes sautent des hamacs, les replient et les rangent. Une nouvelle journée commence. Au poste des maîtres, le café est déjà servi et les premiers levés s'attablent pour le petit-déjeuner. C'est à ce moment que retentissent des crépitements suspects à l'avant du navire, suivis de trois petites explosions. Des regards inquiets se croisent : ces bruits anormaux semblent provenir de la soute à munitions avant. Les hommes se précipitent sur le pont et découvrent un spectacle qui confirme leurs craintes. La casemate de bâbord avant est envahie par un nuage de fumée et des flammes s'échappent du sommet du mât, lequel est creux et communique avec la cale. Il n'y a plus de doutes, le feu est dans les soutes à poudre. De nombreux marins comprennent que l'explosion est inévitable ; certains se réfugient à l'arrière, d'autres plongent dans la mer.

L'état-major se rend compte immédiatement de la gravité de la situation et réagit avec calme et méthode. L'officier de quart fait appeler aux postes d'incendie. Il est bientôt rejoint par le lieutenant de vaisseau Garnier, le plus ancien officier présent à bord, qui donne l'ordre de noyer les soutes. La radio prévient les navires présents sur rade et la préfecture maritime. L'incendie gagne rapidement et tous les efforts pour l'enrayer restent vains, malgré l'héroïsme et le professionnalisme des officiers et de l'équipage. Les navires sur rade, dès qu'ils ont reçu le message radio de la *Liberté* et qu'ils ont aperçu la fumée et les flammes, ont mis des embarcations à la mer avec du personnel et du matériel de lutte contre l'incendie. Ces secours n'arriveront pas à temps. L'incendie du cuirassé progresse, en effet, à une vitesse prodigieuse. Des flammes s'échappent maintenant des hublots et des sabords. Rien ne peut plus être entrepris et les officiers, pressentant l'imminence de la catastrophe, donnent l'ordre d'évacuer le navire. Il est six heures moins dix.

C'est alors qu'a lieu la terrible explosion. Un immense nuage noir envahit le lieu du sinistre et ses environs ; il semble que la nuit soit revenue. Quand cette obscurité se dissipe, un spectacle de désolation apparaît aux rescapés et aux navires voisins. A la place du cuirassé, surnage un amas monstrueux et informe de tôles tordues et de débris fumants. Vient alors le moment de secourir les blessés et de dénombrer les morts : 210 marins ont perdu la vie ou ont disparu, 136 sont grièvement blessés, 48 sont atteints plus légèrement.

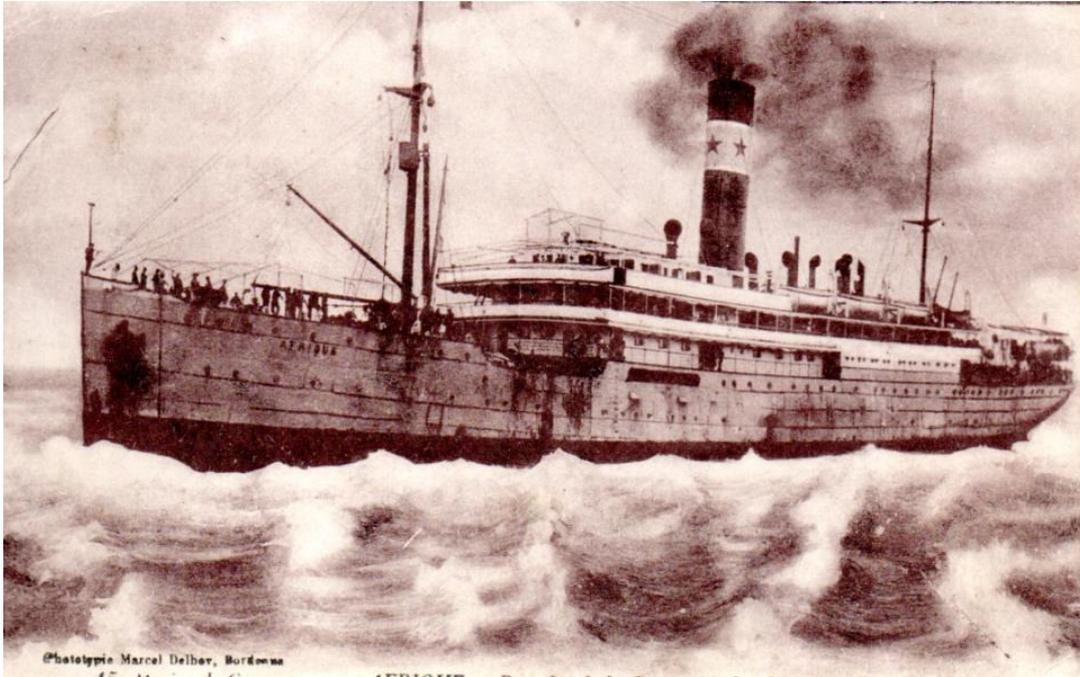
L'enquête ouverte après l'explosion de la *Liberté* ne retient donc aucune faute ou négligence humaine. La catastrophe est imputable à la « poudre B » dont le stabilisateur s'avère défaillant, ce qui a déjà causé des accidents. La poudre s'est enflammée spontanément, provoquant les détonations entendues avant l'explosion finale. Après le drame de la *Liberté*, la marine fait remplacer le stabilisateur de la « poudre B », ce qui met un terme définitif à la série d'incidents et d'accidents observés. GL

Principales caractéristiques techniques

◆ Longueur HT : 134 m. ◆ Largeur : 24 m. ◆ Tirant d'eau : 8,40 m. ◆ Déplacement : 14 900 t. ◆ Puissance : 20 000 CV. ◆ Vitesse : 19,4 nœuds. ◆ Équipage : 740 h dont 27 officiers. ◆ Rayon d'action : 8 400 milles à 12 nœuds. ◆ Ceinture de blindage. ◆ Armement : 4 canons de 305 mm ; 10 de 194 mm ; 13 de 65 mm ; 10 de 47 mm ; 4 tubes lance-torpilles.

AFRIQUE

Paquebot français (1908-1920)



Le 22 juillet 1908, un grand navire tout neuf franchit les passes du Havre ; le paquebot *Afrique*, dernier né des Chargeurs Réunis, effectue son premier départ à destination de la Côte Occidentale d'Afrique. Le paquebot traverse le premier conflit mondial sans avaries. Bien que plus espacés, les voyages vers les côtes d'Afrique restent assurés. Afin de déjouer les pièges de la guerre sous-marine, la cheminée du navire est peinte en jaune, couleur de la compagnie maritime belge habituée à rapatrier des blessés et des prisonniers allemands. L'*Afrique* fréquentera ainsi les ports d'Afrique occidentale jusqu'à la fin de l'année 1919. Il quitte Bordeaux le 10 janvier 1920, pour son 58^{ème} voyage. Ce sera le dernier : l'*Afrique* subit une grave avarie de machine au sortir de la Gironde. Il coulera dans la tempête durant la nuit du 11 au 12 janvier.

En avarie dans la tempête, le paquebot français *Afrique* coule au large de l'île de Ré (12 janvier 1920 – 560 morts)

Lorsque l'*Afrique* entreprend la descente de la Gironde, le 9 janvier 1920 au soir, le temps est bouché et le vent de plus en plus fort. A bord se trouvent 599 personnes dont 474 passagers. Parmi ces derniers on compte plus de 250 soldats des troupes coloniales regagnant leur pays à l'issue de la guerre. Les autres sont des fonctionnaires et des commerçants basés en Afrique Occidentale, ainsi que des missionnaires, dont Monseigneur Hyacinthe Jalabert, évêque du Sénégal. Arrivé au Verdon, le commandant Antoine Le Dû décide de passer la nuit au mouillage afin de profiter de la marée du lendemain et d'une éventuelle amélioration du temps. Mais l'embellie espérée ne se produit pas ; l'*Afrique* lève l'ancre le samedi 10 janvier vers 9 h, par une mer très grosse, et une tempête de surcoût qui contrarie sa marche.

Une heure plus tard, la machine signale une présence anormale d'eau dans les cales et la chaufferie. Les pompes sont mises en action, mais sans grand résultat. La chaufferie de tribord est bientôt hors d'usage. Pendant toute la journée du samedi 10, l'équipage lutte contre l'adversité, tandis que l'inquiétude du commandant Le Dû croît au fil des heures. Vers minuit, en concertation avec ses

officiers, il décide d'aller mouiller en rade de La Pallice. Il n'y parvient pas : la machine fonctionne de plus en plus mal et le gouvernail commence à donner des signes de faiblesse. Pendant toute la nuit, le navire est le jouet d'une mer déchaînée, contre laquelle il a bien du mal à lutter.

Au petit matin, le dimanche 11, Le Dû envoie son premier S.O.S. ; il se trouve alors à environ 65 milles à l'ouest de la Coubre. Le message est capté par les stations côtières et par le paquebot *Ceylan*¹. Deux remorqueurs de la Marine Nationale quittent Rochefort, mais la météo est si mauvaise qu'ils doivent se mettre à l'abri sous l'île d'Aix. Le *Ceylan*, en revanche, se déroute immédiatement et rejoint l'*Afrique* en début d'après-midi. Malheureusement, l'état de la mer ne lui permet pas de prendre en remorque son confrère désemparé ; il ne peut que rester à proximité dans l'attente d'une accalmie. Durant tout l'après-midi, l'*Afrique* est poussée par le vent de sud-ouest et dérive vers les côtes de Charente. Deux autres navires se sont rapprochés, le vapeur *Lapland* et le paquebot belge *Anversville* ; ils sont impuissants, eux aussi, à lui venir en aide. Dans la soirée, le *Ceylan* signale à l'*Afrique* qu'il se rapproche dangereusement du plateau de Rochebonne, à l'ouest de l'île de Ré ; « Je sais, répond Le Dû, mais le gouvernail ne répond plus. »

La nuit est maintenant tombée. Tous les efforts sont restés vains pour remettre en marche la machine de l'*Afrique*. A 20 h, le paquebot est tout près du plateau de Rochebonne. Le *Ceylan* doit s'écarter pour sa propre sécurité. Le Dû fait prévenir les passagers et l'équipage d'enfiler les gilets de sauvetage et de se tenir prêts. Un peu avant minuit, le paquebot désemparé traverse le haut fond en passant entre les rochers. Sa coque commence à s'endommager, mais le pire reste à venir. Quelques minutes plus tard, en effet, il se précipite sur le feu-flottant mouillé à proximité pour signaler le danger. Le choc est violent : le feu-flottant coule instantanément, tandis que de larges voies d'eau se forment dans la coque du paquebot. Celui-ci prend une gîte de 45°. Son naufrage est désormais certain. L'ordre de quitter le navire est donné, mais l'évacuation s'effectue mal ; la panique gagne les passagers ; beaucoup refusent de prendre place dans les embarcations ; certaines de celles-ci ne résistent pas à la violence des lames. A 3 h du matin, le lundi 12 janvier, c'est la fin : le paquebot s'enfonce définitivement dans les flots. Le *Ceylan* recueille vingt-trois naufragés dans un canot et sur un radeau. Le lendemain, une embarcation de l'*Afrique* touche terre à Saint-Vincent-sur-Jarre en Vendée avec douze survivants. Quatre autres miraculés sont recueillis ça et là. Et c'est tout. Trente-neuf survivants sur les six cents personnes se trouvant à bord !

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

Parallèlement à cet épilogue politique, une action en justice est intentée par les familles des victimes. Elle dure plus de dix ans, mais ne dégage aucune responsabilité précise. La compagnie est finalement mise hors de cause, sans que l'origine de la catastrophe soit élucidée avec certitude. [GL](#)

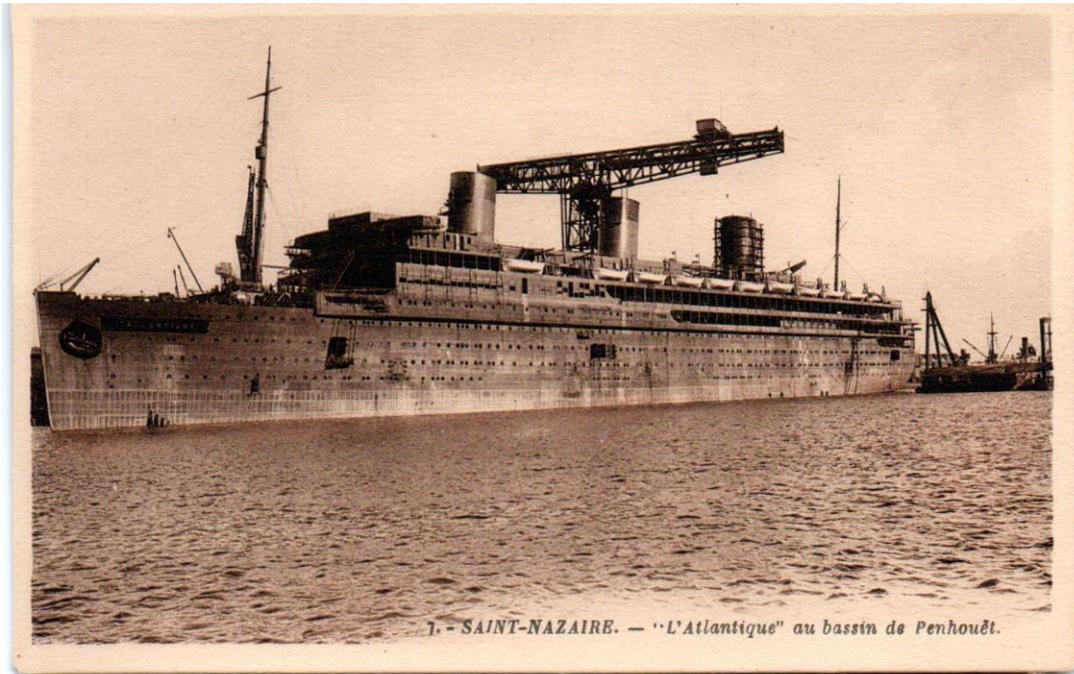
Principales caractéristiques techniques

◆ Longueur HT : 119 m. ◆ Largeur : 14,75 m. ◆ Tirant d'eau : 7,35 m. ◆ Jauge brute : 5 400 tx. ◆ Port en lourd : 7 800 t. ◆ Passagers : 76 (1^{ère}), 68 (2^e), 72 (3^e) + 78 émigrants ou passagers pont. ◆ Equipage : 125 h. ◆ Puissance : 7 200 Ch. ◆ Vitesse : 17,5 nœuds.

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

ATLANTIQUE

Paquebot français (1931-1933)



Le paquebot français *Atlantique* brûle dans des conditions lamentables (4 janvier 1933 – 19 morts)

L'*Atlantique* est un magnifique paquebot de 227 mètres de long, déplaçant 40 000 tonnes. La compagnie Sud-Atlantique, encouragée par l'Etat, n'a rien négligé pour en faire un des fleurons de la flotte française sur le plan du luxe et de la sécurité. Il brûle néanmoins dans la Manche, le 4 janvier 1933, entraînant la mort de dix-neuf marins.

L'*Atlantique* a effectué sa croisière inaugurale en Argentine, au début de l'année 1932. Un an plus tard, après un début de carrière prestigieux, ses propriétaires décident de lui faire subir un carénage. C'est dans ce but qu'il quitte Bordeaux pour Le Havre le 3 janvier. Il n'a donc pas de passagers à bord, ni de personnel d'hôtellerie, mais seulement un équipage réduit sous les ordres du commandant Schoofs : 230 hommes (le tiers de son effectif normal). En pleine nuit, vers 3 h 30, un incendie se déclare dans les cabines de première classe. L'équipage ne parvient pas à circonscrire le feu qui se propage avec une vitesse étonnante. Le navire, qui se trouve dans le nord-ouest de Guernesey, envoie un S.O.S. vers 4 h. Les conditions météorologiques sont défavorables : le vent et le roulis contrarient la tâche de l'équipage. Un espoir prend jour, néanmoins, vers 5 h 30 et il semble un instant que l'incendie ne progresse plus ; ce n'est qu'un faux espoir. L'évacuation du paquebot commence vers 6 h et la plupart des hommes sont recueillis par des navires accourus sur les lieux.

Dès l'émission du S.O.S., en effet, plusieurs bâtiments se sont dérottés afin de porter secours à l'équipage de l'*Atlantique* : le cargo anglais *Ford Castle*, le cargo hollandais *Achilles*, le remorqueur allemand *Ruhr*, qui recueillent au total 211 personnes dont trois femmes ; dix-neuf marins manquent à l'appel. L'épave en feu dérive doucement vers l'Angleterre et menace, un moment, de se jeter sur les côtes de l'île de Wight.

Une nouvelle phase de l'aventure commence alors, et ce n'est pas la plus glorieuse ; il s'agit de l'acharnement des remorqueurs à prendre possession de l'épave. Les usages maritimes internationaux attribuent au « sauveteur » d'un navire (c'est-à-dire à celui qui l'empêche de se perdre) une part importante de sa valeur. L'épave enflammée de l'*Atlantique*, abandonnée par son équipage, représente donc encore beaucoup d'argent. Une nuée de remorqueurs gravite autour d'elle, et un véritable combat de pirates s'engage pour savoir qui la ramènera au port. Des scènes insensées se déroulent ; on voit simultanément des remorqueurs tirer l'épave vers l'avant pendant que d'autres la halent vers l'arrière ; on assiste à des alliances éphémères de remorqueurs de nationalités différentes cherchant à augmenter leurs chances et à se partager le butin. Lamentable !

Grâce au courage de quelques hommes, la coque de l'*Atlantique* ne sera pas la victime de cette foire d'empoigne. Le capitaine Pichard, de la compagnie des Abeilles, monte à bord avec un matelot et hisse à nouveau le pavillon national : il a repris possession du navire au nom de la compagnie et de la nation. Ce premier succès est de courte durée car il faut vite évacuer les deux hommes. Ils sont remplacés par le commandant Schoofs lui-même, accompagné de quelques volontaires. Cette présence calme l'âpreté des charognards, et l'épave de l'*Atlantique* peut enfin être remorquée vers Cherbourg. Ses assureurs la jugeront irréparable. GL

Principales caractéristiques techniques

◆ Longueur HT : 227 m. ◆ Largeur : 28 m. ◆ Tirant d'eau : 8,80 m. ◆ Déplacement : 40 000 t. ◆ Passagers : 1 240.
◆ Equipage : 700 H. ◆ Puissance : 45 000 Ch. ◆ Vitesse : 21 nœuds.

Carrière

◆ **1928** (28 novembre) : Quille posée (Atelier & Chantiers de Penhoët, Saint-Nazaire). ◆ **1930** (15 avril) : Lancement. ◆ **1931** (29 septembre) : Mise en service. ◆ **1932** (4 janvier) : Incendie en mer. ◆ **1936** : l'épave est démolie.



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 120 ans
Le 22 février 1901
Le paquebot US *City of Rio de Janeiro*
se met à la côte en franchissant
le Golden Gate**

San Francisco, capitale de l'Etat de Californie, se trouve à l'intérieur d'une baie presque fermée, qui ne communique avec le Pacifique que par un passage relativement étroit, le Golden Gate. L'accès au port nécessite donc d'emprunter ce détroit où la navigation est rendue malaisée par les courants. Le paquebot *City of Rio de Janeiro*, construit en 1878, appartient à la Pacific Mail Steamship Company. Il assure les liaisons entre San Francisco et divers pays d'Extrême-Orient (Hong Kong, Japon, etc.). Bien qu'il ne soit plus tout jeune, c'est encore un

beau bateau qui mérite son surnom de « Reine des Mers de Chine ».

Le 21 février 1901, le *City of Rio de Janeiro* revient de Yokohama, dernière étape d'une croisière ordinaire dans les mers extrême-orientales. Deux cent dix personnes sont à bord, y compris l'équipage. La rumeur prétend que les cales du navire contiennent une cargaison précieuse, en particulier des lingots d'or et d'argent. Le commandant du *City of Rio de Janeiro* s'appelle William Ward ; il a 38 ans.

Un brouillard épais empêche Ward d'entrer à San Francisco le 21 février ; il reste à l'extérieur du Golden Gate et embarque un pilote dans la soirée. Ce pilote porte le nom de Fredrick Jordan. C'est un homme expérimenté qui connaît parfaitement les abords difficiles de San Francisco et qui n'a aucune envie de faire prendre des risques inutiles au navire dont il a la charge. Aussi, le brouillard s'épaississant durant la nuit, il demande à Ward de mouiller en attendant une éclaircie. Il est alors 4 h du matin ; le *City of Rio de Janeiro* se trouve à l'ancre au large de Point Lobos.

L'éclaircie attendue se produit une heure plus tard, vers 5 h ; Point Bonita est visible, ce qui laisse supposer que le Golden Gate est praticable. Jordan et Ward décident de passer, mais la chance n'est pas avec eux. A peine le *Rio* a-t-il levé l'ancre, que le brouillard retombe, plus dense que jamais. Le paquebot poursuit sa route à vitesse réduite, malgré une visibilité nulle et un fort jusant qui le dévie de sa route. L'accident se produit presque aussitôt : la carène heurte un obstacle ; l'avant du navire a un sursaut ; on entend le bruit terrible de la tôle raclant les rochers ; l'eau commence à envahir la coque déchirée.



SS City of Rio de Janeiro

Réveillés par le choc, les passagers crient d'abord que le *Rio* vient d'accoster un peu brutalement à San Francisco. Ils comprennent tout de suite leur erreur : ce bruit d'eau n'est pas normal, ni la gîte subite du navire, ni cette explosion qui vient de retentir dans la salle des machines, ni la coupure de l'électricité et l'obscurité soudaine qui en résulte, ni les hurlements lugubres de la sirène qui appelle désespérément à l'aide. Tous se précipitent sur le pont, où la confusion est totale.

Les officiers crient des ordres en anglais, mais les matelots chinois du paquebot ne les comprennent pas. Les passagers effrayés se pressent dans l'obscurité, sans pouvoir distinguer la signalisation de sécurité. Trois embarcations sont mises à la mer, mais l'une d'elles est écrasée par un espar tombé de la mâture. Des passagers se jettent dans l'océan glacé et nombre d'entre eux sont rapidement frappés d'hypothermie ; ils meurent en essayant de nager vers un rivage qu'ils ne voient pas. Le navire chavire bientôt et s'enfonce dans les flots. Il a suffi de moins d'un quart d'heure pour que disparaisse le beau paquebot.

Sur le rivage, le guetteur de la station de Baker Beach a bien cru entendre les sifflements de détresse d'une sirène, mais il ne les a pas pris au sérieux et n'a pas répercuté l'alerte. Les seuls secours aux naufragés viennent donc de navires croisant dans les parages : un Italien, un Russe et quelques pêcheurs locaux. Ils sauvent 84 personnes, mais 126 périssent, dont le commandant Ward. Le pilote Fredrick Jordan fait partie des rescapés.

Après le naufrage, un procès a lieu afin de déterminer les fautes éventuelles. L'enquête révèle quelques anomalies comme la vétusté des gilets de sauvetage. Mais le point essentiel est de savoir qui, de Jordan ou de Ward, porte la responsabilité du drame. Jordan se défend en affirmant qu'il n'a pris des risques que sous la pression du commandant. Son argumentation ne convainc pas le tribunal qui penche vers un partage de responsabilités entre les deux hommes.

On ne retrouva jamais l'épave, sans doute brinquebalée par les marées, et la fortune en lingots resta engloutie dans les flots. Seuls aspects positifs de la catastrophe : le naufrage du *City of Rio de Janeiro* fut à l'origine de la construction du phare de Mile Rocks près du Golden Gate et de la modernisation de nombreux règlements maritimes américains. (GL, extrait de *Et l'Océan fut leur tombe*. Marines Editions, 2005).

PHILATÉLIE MARINE

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

Le timbre américain « Serapis flag »

Le « Serapis flag » est l'un des premiers pavillons des USA, adopté en 1779 lors de la guerre d'Indépendance. C'est celui que John Paul Jones arbora sur le navire anglais *Serapis* qu'il avait capturé à la bataille de Flamborough Head. Il a fait l'objet d'un timbre de 33 cents, en l'an 2000, par l'administration postale US.



Timbre : ♦ Pays émetteur : USA ♦ Date d'émission ! 14/06/2000. ♦ Ville : Baltimore, MD ♦ Quantité : 4 000 000
♦ Couleurs : polychrome. ♦ Impression : Lithographie (par Banknote of America). Dentelure : 10,5 x 11 ♦ Valeur faciale : 33 cents.

VEXILLOLOGIE MARINE

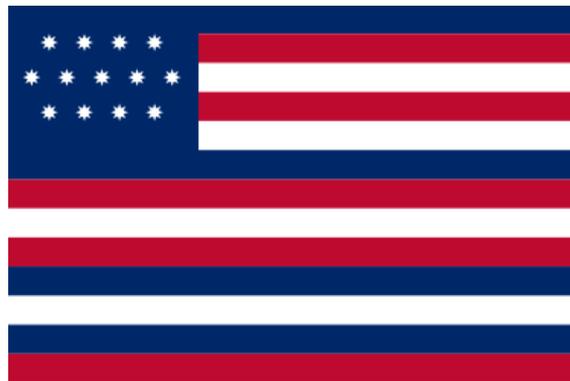
Pavillons nationaux en usage dans la marine et signaux par flammes et pavillons...

Le pavillon américain « Serapis flag »

Nous avons présenté, page XX, la belle toile de Robert Boston représentant le navire *Bonhomme Richard*, commandé par John Paul Jones. Ajoutons un mot sur le pavillon qui flotte à la poupe de ce bâtiment.

On lui donne le nom de « Serapis flag » (pavillon Serapis) car c'est lui que John Paul Jones arbora sur le navire *Serapis* qu'il avait capturé aux Anglais lors de la bataille de Flamborough Head en 1779. On

l'appelle aussi parfois « Franklin flag », car son dessin aurait été décrit par l'ambassadeur Benjamin Franklin : « C'est avec plaisir que nous informons votre excellence que le drapeau des États-Unis d'Amérique consiste en treize bandes, alternativement rouges, blanches et bleues ; un petit carré dans l'angle supérieur, côté hampe, est un champ bleu avec treize étoiles blanches, évoquant une nouvelle constellation. » Les treize bandes et les treize étoiles symbolisent, bien sûr, les treize États qui réclamaient leur indépendance.



Le Serapis flag

SIGILLOGRAPHIE MARINE

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

Le sceau de Bergen

Port norvégien sur le Vågen Fjord, Bergen a été fondée par le roi Olaf III Haraldson, en 1070. La ville fut jusqu'en 1300 la capitale de la Norvège. Elle devait sa fortune à la pêche et au commerce de la morue. Au XIII^e siècle, elle fit partie de la ligue hanséatique. Les marchands allemands s'y installèrent vers 1350 et monopolisèrent le commerce pendant plus de deux siècles.

● **Le sceau** – Datation : Le premier sceau de Bergen date de la seconde moitié du XIII^e siècle ; il est antérieur à 1293. Description : Le plus vieux sceau de Bergen est assez atypique, car il a sur ses deux faces des images différentes. L'une des faces représente le mur de la ville, avec sa porte, qui s'élève au-dessus des sept collines environnantes.



L'autre face évoque la vocation maritime de la ville, qui remonte à l'ère viking ; elle représente un navire de l'époque, un *langskip* avec des têtes d'animaux en poupe et en proue. Six hommes sont à bord. La grand-voile déployée laisse apparaître quatre rangées de garcettes de ris. Légende : SIGILLUM COMMUNITATIS DE CIVITATE BERGENSI.



Le sceau de Bergen

COURRIER DES LECTEURS

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

Les petits mots qui font plaisir

De Pierre B. (83) : « Bonjour. Compliments appuyés pour l'imposant travail de recherche effectué pour la publication de ce numéro, en particulier pour les drames de mer. J'ai relevé avec émotion le clin d'œil fait à Georges Pernoud, l'homme qui a essayé ardemment de

¹ Par exemple *La Gazette des Pontons*, que je recommande à tous.

« faire aimer la mer aux Français ». [...] Bien cordialement. »

ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

La Villa Charlotte aux Sables d'Olonne

Vous connaissez certainement René Moniot Beaumont. Il diffuse régulièrement sur le net et dans des publications imprimées¹ des « causeries à l'encre salée » dont le thème est la littérature maritime. La dernière chronique de ce marin érudit racontait l'histoire d'une villa des Sables d'Olonne, que je vais résumer ici.



La Villa Charlotte

La villa dont il est question était à l'origine la demeure balnéaire d'un industriel nantais du XIX^e siècle. Elle fut acquise, au début du siècle suivant, par le député vendéen Joseph Chailley et son épouse Charlotte. Cette dernière était une grande musicienne ; elle transforma la maison et le parc en un temple du beau et de la musique, que fréquentèrent de nombreux artistes, jusqu'à la mort de leur muse en 1938. Récemment, la vieille villa se trouvait menacée par un projet immobilier, et la municipalité des Sables d'Olonne eut d'excellentes réactions : (1) Elle racheta la maison et son parc. (2) Elle décida d'en faire à nouveau un lieu destiné aux arts et aux savoirs (3) Elle lui donna le nom de « Villa Charlotte » en mémoire de son ancienne égérie. Ce lieu de culture doit abriter, entre autres, une bibliothèque consacrée aux arts de la musique, de l'architecture, des jardins et de la littérature maritime.

C'est cette ouverture vers la littérature maritime qui m'a amené à vous présenter ce projet. D'abord, pour vous parler de l'association qui l'a pris en charge, l'Association des Amis de la Villa Charlotte. Elle a besoin de nos encouragements. Si vous souhaitez devenir « mécène de la villa Charlotte », vous trouverez ci-dessous un bulletin d'adhésion. Je veux également souligner l'implication de notre ami René Moniot Beaumont, qui offre à la bibliothèque de cette demeure historique sa propre collection d'ouvrages maritimes. Par un geste analogue, René avait déjà créé la « Maison des Écrivains de la Mer » à Saint-Gilles-Croix-de-Vie ; bravo à lui pour cette générosité qui devrait nous inspirer !

**BULLETIN D'ADHÉSION
AUX AMIS DE LA VILLA CHARLOTTE**
Année 2020

Adhésion individuelle (ou couple)

1 - Nom :
Prénom : Tél. :
Email :

2 - Nom :
Prénom : Tél. :
Email :

Adresse
.....
Code : Ville :

Cotisation 2020

Membre actif :

20 euros (individuel)
30 euros (couple, association)
10 euros (- 25 ans & étudiant)
50 euros (société)

Membre bienfaiteur :

50 euros et au-delà (individuel)
80 euros et au-delà (couple, association)
100 euros et au-delà (société)

Comment régler ?

- par chèque à l'ordre des Amis de la Villa Tertrais-Chailley,
- ou par virement bancaire auprès du Crédit Mutuel :
IBAN : FR 76 15519390430002372100113
(BIC: CMCI FR 2A)
- ou par Paypal : amisvillacharlotte@gmail.com

Merci de retourner votre bulletin d'adhésion à :
Association des Amis de la Villa Tertrais-Chailley
30, rue des Corderies - 85100 Les Sables d'Olonne
ou par mail à : amisvillacharlotte@gmail.com

DANS L'ACTUALITÉ

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

Le tour du monde en 80 jours (A la voile, en solitaire, sans escale et sans assistance)

Les douze premiers à l'arrivée du Vendée Globe sont :

VENDÉE GLOBE 2020-21		
	Nom Bateau	Arrivée Temps
1	Yannick Bestaven <i>Maître Coq IV</i>	28/01 à 3h 19 80j 3h 44'
2	Charlie Dalin <i>Apivia</i>	27/01 à 19h 35 80j 6h 15'
3	Louis Burton <i>Bureau Vallée II</i>	27/01 à 23h 45 80j 10h 25'
4	Jean Le Cam <i>Yes we Cam</i>	28/01 à 19h 19 80j 13h 44'
5	Boris Herrmann <i>Sea Explorer</i>	28/01 à 10h 19' 80j 14h 59'
6	Thomas Ruyant <i>LinkedOut</i>	28/01 à 4h 42' 80j 15h 22'
7	Damien Seguin <i>Group Apicil</i>	28/01 à 11h 18 80j 21h 58'
8	Giacardo Pedote <i>Prysmian Group</i>	28/01 à 12h 02 80j 22h 42'
9	Benjamin Dutrieux <i>Omia Water Family</i>	29/01 à 9h 05 81j 19h 45'
10	Maxime Sorel <i>V and B Mayenne</i>	30/01 à 03h 50 82j 14h 30'
11	Armel Tripon <i>L'Occitane en Prov.</i>	01/02 à 06h 27 84j 19h 7'
12	Clarisse Cremer <i>Banque Populaire</i>	03/02 à 15h 44 87j 2h 24'

Dernière minute : le *Phocéa* coulé !

Au moment où nous diffusons ce numéro de SILLAGES, nous apprenons l'incendie et le naufrage du *Phocéa*, au mouillage dans un port de Malaisie. Les sept membres d'équipage sont sains et saufs.

Nous reparlerons, le mois prochain, de ce bateau anciennement français.

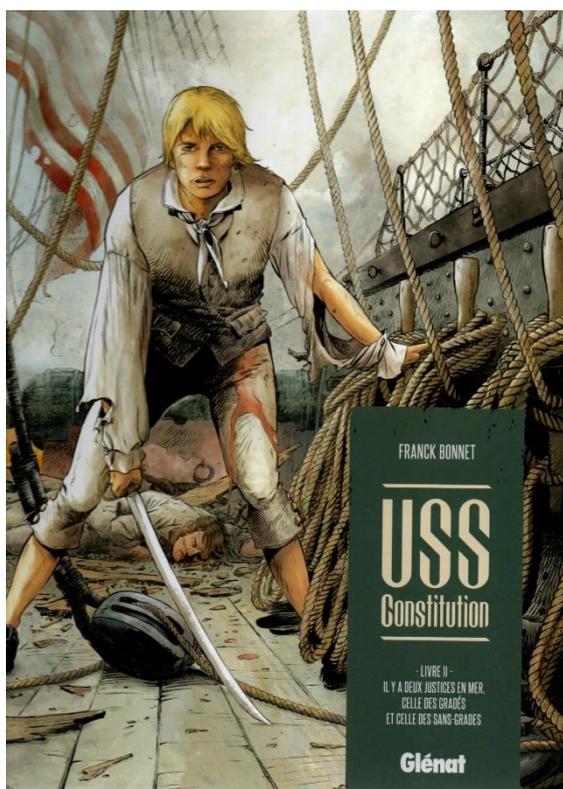
LIVRES LUS

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

USS Constitution

Livre II

Nous avons relaté dans les numéros 19 et 20 de SILLAGES, il y a un an, la sortie du premier tome de la BD « USS Constitution » de notre ami Franck Bonnet, aux éditions Glénat. Cette collection raconte la guerre des USA contre Tripoli, au tout début du XIX^e siècle. Le livre II vient de paraître.



L'action se situe durant l'hiver 1803-1804, après l'arrivée à Syracuse de l'USS Constitution, navire-amiral du commodore Preble. Une mission dangereuse l'attend en Méditerranée.

Après la mise à la côte de la *Philadelphia*, les Tripolitains ont réussi à la déséchouer et à la faire entrer dans le port. Preble ne peut accepter l'idée qu'un navire américain reste aux mains de l'ennemi. Il décide de détruire la *Philadelphia* et confie cette mission à l'un de ses jeunes officiers, Stephen Decatur. Les hommes de Decatur allument l'incendie et regagnent en hâte l'*Intrepid*. La frégate en feu se

met à dériver dans le port et va exploser sous les murs de la ville.

Lisez *USS Constitution* Livre II : Un morceau de la grande histoire navale, avec le charme d'une BD richement illustrée et d'une intrigue romanesque.

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