

# SILLAGES

---

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

---

N° 30

Avril 2021

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - UN MYSTERE DE LA MER – L'Atlantide a-t-elle existé ?, par G. Le Moing ..... 1
  - UNE HEROÏNE DE LA REVOLUTION GRECQUE – Laskarina Boumpoulina, par D. Michalopoulos ..... 5
  - UNE MONNAIE UNIVERSELLE – La pièce de huit, par A. Foulonneau..... 8
  - DANS LES ARCHIVES – Une expérience faite à Noirmoutier en 1832 .....14
  - JADIS ET NAGUERE – Anecdotes et faits-divers, par G. Le Moing .....16
  - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Vexillologie – Courrier des lecteurs – Associations –  
Actualités – Dernière minute – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot .....22
- 
- 

### BONJOUR

Depuis quelques mois, j'ai ouvert les pages de SILLAGES à des auteurs passionnés d'histoire maritime. Leurs contributions apportent du « sang neuf » à mon modeste bulletin, et en rompent la monotonie. Ce mois-ci, vous allez découvrir un nouvel intervenant, Dimitris Michalopoulos. Dimitris est un historien grec, qui a enseigné l'histoire à l'Académie navale de Grèce et à l'École de Guerre de la Marine grecque. En France, il est membre de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer.

Je souhaite une bonne lecture à toutes et à tous,  
Amicalement, Guy

### Un mystère de la mer

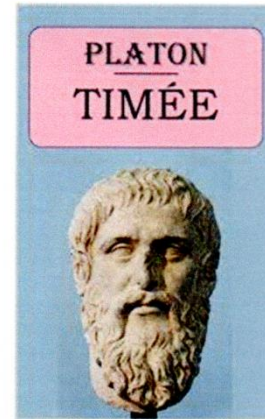
## L'ATLANTIDE A-T-ELLE EXISTÉ ?

par Guy Le Moing

Quatre siècles avant Jésus-Christ, le philosophe grec Platon écrit deux curieux « Dialogues », intitulés *Timée* et *Critias*. Dans ces ouvrages, il exposait l'histoire du monde, sous forme de mythe, et parlait, pour la première fois, d'un continent disparu, l'Atlantide :

« ... Nos récits rapportent comment votre cité [Athènes] anéantit jadis une puissance insolente qui envahissait à la fois toute l'Europe et toute l'Asie et se jetait sur elle du fond de la mer Atlantique. Car en ce temps-là on pouvait traverser cette mer. Elle avait une île, devant ce passage que vous appelez, dites-vous, les colonnes d'Hercule. Cette île était plus grande que la Libye et l'Asie réunies. Et les voyageurs de ce temps-là pouvaient passer de cette île sur les autres îles, et de ces îles ils pouvaient gagner tout le continent, sur le rivage opposé de cette mer qui méritait vraiment son nom. »

PLATON, *Timée*, 24-25  
Traduit par Albert Rivaud  
Coll. « Les Belles Lettres »



**Personne, avant Platon, n'avait jamais parlé de l'Atlantide. Nombreux furent ceux qui en parlèrent après lui, mais tous s'appuyaient sur le *Timée* et le *Critias*. Rien d'autre, hormis leur imagination, ne vint jamais confirmer ou démentir le récit du philosophe grec. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir essayé !**

Platon mettait cette histoire dans la bouche d'un certain Critias, qui prétendait la détenir du législateur athénien Solon. Ce dernier, qui avait beaucoup voyagé en Asie et en Égypte, l'avait lui-même recueillie auprès de prêtres égyptiens qui se la transmettaient depuis neuf mille ans.

Selon le *Timée* et son complément le *Critias*, l'Atlantide était un pays magnifique où « des rois avaient formé un empire grand et merveilleux ». On y trouvait tous les métaux du monde « durs et malléables » et même un métal inconnu ailleurs, et presque aussi précieux que l'or, l'orichalque. Les forêts produisaient toutes les espèces de bois nécessaires aux menuisiers et aux charpentiers ; l'agriculture, l'élevage, la chasse étaient prospères et fournissaient aux populations une nourriture abondante ; la puissance militaire était imposante et mettait en œuvre, lorsqu'il le fallait, jusqu'à mille deux cents navires et dix mille chars. Ce pays de rêve disparut brutalement lors d'un cataclysme, mais le *Critias* – inachevé – ne nous en précise pas les détails.

Dès l'Antiquité, la polémique prit naissance. Alors que certains auteurs comme Aristote, Strabon, Ptolémée ou Pline restaient manifestement sceptiques, d'autres, fidèles à la tradition platonicienne, acceptaient sans discuter les écrits de leur maître. Le Moyen Âge ne s'intéressa guère à la question mais, dès la Renaissance, l'énigme de l'Atlantide ressurgit. À cette époque, par exemple, l'Espagnol Gomara identifia l'Atlantide à l'Amérique, récemment découverte. Certains allèrent jusqu'à comparer l'empire de Charles Quint à celui des Atlantes. Plusieurs intellectuels des siècles suivants proposèrent des localisations parfois fantaisistes : en Atlantique, dans les mers nordiques, et même en Palestine. La polémique s'enfla au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle, au cours desquels fleurirent des interprétations scientifiques, pseudo-scientifiques, ésotériques, voire idéologiques. Certains adeptes de la philosophie nazie, par exemple, n'hésitèrent pas à situer dans l'Atlantide le berceau de la race aryenne. Aujourd'hui encore l'existence de l'Atlantide reste une énigme non résolue.

Pour de nombreux curieux, la première question qui se pose est la suivante : Platon a-t-il écrit une œuvre de pure fiction sans la moindre intention historique, ou bien s'est-il fait l'écho d'une tradition plus ou moins obscurcie par le temps, mais s'appuyant néanmoins sur une base de vérité ?

Les adeptes de la première hypothèse ne manquent pas d'arguments. Platon était coutumier du fait : plusieurs de ses « Dialogues » sont des œuvres mythiques, sans le moindre souci de vérité historique. Le fait que l'auteur écrive dans le *Timée* « qu'il ne s'agit pas d'une fiction mais d'une histoire véritable et d'un intérêt capital » n'est pas suffisante pour convaincre les sceptiques : aucun historien reconnu n'a besoin d'écrire une telle phrase en tête de ses ouvrages. Dans le même ordre d'idées, la référence à Solon et à son voyage en Égypte peut être interprétée, non pas comme une preuve, mais plutôt comme un artifice pour « faire plus vrai ». En outre, la « tradition vieille de neuf mille ans » dont il parle n'a jamais été retrouvée par les égyptologues modernes. Pierre Vidal-Naquet, un chercheur français de la fin du xx<sup>e</sup> siècle, a publié d'importants travaux démontrant que Platon n'avait fait qu'inventer un mythe :

« La narration platonicienne, écrit-il, introduit effectivement quelque chose de nouveau : dire le fictif en le présentant comme le réel. Avec une perversité qui lui a valu un immense succès, Platon a fondé le roman historique, c'est-à-dire le roman situé dans l'espace et dans le temps<sup>1</sup>. »

Pour ce spécialiste, néanmoins, l'affabulation de Platon n'était pas gratuite, elle avait un but éducatif pour ses contemporains. Elle symbolisait deux conceptions de l'activité humaine : une existence terrienne, sage et prospère (comme la vie athénienne d'autrefois) opposée à une civilisation maritime, mercantile et indisciplinée (comme la vie des Atlantes ou celle des Athéniens de son époque). La conclusion du philosophe était évidente : les Athéniens d'autrefois avaient défait les Atlantes, car leur mode de vie était préférable. Le mythe de l'Atlantide aurait donc servi, en quelque sorte, de leçon de civisme.

Tous les scientifiques, cependant, ne sont pas persuadés de l'affabulation complète de Platon. Certains lui accordent une base historique lointaine, qui reste imprécise dans le temps et dans l'espace. Beaucoup contestent les « neuf mille ans » dont parlait Solon, et évoquent des phénomènes plus récents. Deux hypothèses de localisation prévalent aujourd'hui :

- l'hypothèse atlantique, qui place l'Atlantide dans l'Atlantique Nord, face à l'Europe ;
- l'hypothèse égéenne, qui la situe en Méditerranée ;

Outre ces deux emplacements principaux, on peut citer, pour mémoire, des localisations plus fantaisistes (Sahara, Espagne, Palestine, mer du Nord, etc.).

Platon lui-même situait l'Atlantide dans l'océan Atlantique, en face des colonnes d'Hercule, c'est-à-dire de Gibraltar ; c'est l'hypothèse la moins invraisemblable scientifiquement, celle qui rassemble aujourd'hui le plus de défenseurs. L'Atlantide se serait étendue entre l'Europe et l'Amérique, et ses seuls vestiges, aujourd'hui, seraient les archipels des Açores et des Canaries. Platon explique qu'on pouvait aller d'île en île et atteindre le continent situé de l'autre côté de l'Atlantide. Qu'est-ce à dire ?

« Pour nous qui connaissons la mappemonde, le continent évoqué ne serait autre que l'Amérique, mais Platon pouvait-il imaginer l'existence de ces îles et de ce continent ? [...] Enfin, il ne faut pas oublier que la Grèce du iv<sup>e</sup> siècle avait des connaissances géographiques incluant la rotondité de la terre, Platon savait donc, comme les érudits de son époque, qu'un navire partant vers le couchant finit par atteindre nécessairement l'Asie<sup>2</sup>... »

---

<sup>1</sup> Pierre VIDAL-NAQUET, *L'Atlantide et les nations*. In « La démocratie grecque vue d'ailleurs ». Champs-Flammarion, Paris, 1990. p 140.

<sup>2</sup> Jean-Pierre ADAM, *L'Archéologie devant l'imposture*. Robert Laffont, 1975. pp 54-55.

À quelle époque existait cette Atlantide-là ? Platon répond : plus de neuf mille ans avant Solon (c'est-à-dire environ 9600 ans av. J.-C.). Cette date, qui nous reporte au paléolithique supérieur, est incompatible avec quelques détails avancés par Platon : abondance des métaux (alors qu'on était encore à l'âge de la pierre), domestication du cheval, etc. Quant au combat victorieux d'Athènes contre les Atlantes, ce ne put être qu'un affrontement d'hommes de Cro-Magnon !

Cette datation, en revanche, pourrait être compatible avec un phénomène naturel expliquant la disparition de l'Atlantide : la montée du niveau de la mer lors du réchauffement climatique suivant la dernière glaciation. Jean-Pierre Adam, malgré son scepticisme à l'égard de l'Atlantide, admet en souriant la vraisemblance de cette explication :

« Pour apporter, à son insu, des témoignages à Platon favorisant la vraisemblance de son récit, on peut admettre qu'au moment de l'élévation du niveau des mers, une partie de la population des îles et des régions riveraines de l'Atlantique, alors très éloignées des côtes actuelles, se soit trouvée isolée de l'Europe puis ait disparu avec les terres où elle résidait. Cette population peut ne pas avoir eu le temps, ou les moyens, de suivre la grande migration vers l'est et les hautes terres, qui dut se produire au moment du réchauffement général d'il y a 12 000 ans<sup>1</sup>. »

L'hypothèse égéenne identifie l'Atlantide avec la Crète minoenne et les îles de la mer Égée qui se trouvaient sous sa domination.

Dès le III<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., des Égéens s'étaient installés sur l'île de Crète et y avaient développé une civilisation brillante. Cette civilisation a été appelée *minoenne*, du nom de Minos, un héros mythologique, fils de Zeus et d'Europe, qui aurait régné sur l'île et l'aurait couverte de palais. C'est vers l'an 2000 av. J.-C. qu'ont été érigés les grands palais crétois, mais des tremblements de terre les détruisirent trois siècles plus tard. Cette catastrophe ne mit pas fin à la civilisation minoenne ; au contraire, elle lui donna un sursaut salutaire : les palais furent reconstruits et la Crète connut, entre le XVII<sup>e</sup> et le XV<sup>e</sup> siècle, un regain de civilisation. Au cours du XV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., une série de catastrophes violentes ébranlèrent la civilisation minoenne. Les palais crétois furent détruits, sauf celui de Cnossos, qui survécut un peu.

Une civilisation brillante qui disparaît brusquement, voilà qui ne manque pas d'évoquer l'Atlantide ! Certains historiens ont assimilé les Crétois aux Atlantes. L'amalgame est osé car, cette fois, la datation proposée par Platon est entièrement erronée. À cette objection, les partisans répondent que Solon s'est trompé dans ses chiffres. Ils ajoutent que beaucoup de détails du *Timée* et du *Critias* sont compatibles avec la civilisation crétoise : abondance des métaux, domestication du cheval, etc. Ce qui reste incompatible, en revanche, c'est l'épisode l'attaque des Athéniens par les Atlantes : les Crétois de l'époque minoenne étaient des hommes pacifiques qui n'avaient ni l'envie ni les moyens d'envahir la Grèce continentale.

Reste la question du cataclysme final. L'histoire de la région n'en manque pas, et la terrible explosion du volcan de Théra peut expliquer la fin de l'Atlantide méditerranéenne. Au milieu du II<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., en effet, une éruption volcanique épouvantable eut lieu sur l'île de Théra (auj. Santorin). Elle projeta des cendres jusqu'en Asie mineure et provoqua un tsunami dévastateur, qui ravagea les îles et les rivages de la Méditerranée orientale.

D'autres hypothèses ont été avancées, plus ou moins fantaisistes. L'une d'elles place l'Atlantide en mer du Nord, au large des côtes du Jutland. Elle est due à l'Allemand Jurgen

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre ADAM, *ibid.*

Spanuth, dans un ouvrage intitulé : *L'Atlantide retrouvée*<sup>1</sup>. Selon lui, la capitale des Atlantes, Basileia, se serait trouvée près de l'île d'Héligoland. Cette Atlantide aurait été submergée par un cataclysme naturel au XIII<sup>e</sup> siècle av. J.-C.

L'existence de l'Atlantide reste une énigme. Un grand nombre d'historiens pensent aujourd'hui que le récit de Platon était purement fictif et dénué de toute base réelle. Les adeptes d'une Atlantide historique (ou préhistorique) sont suffisamment nombreux, néanmoins, pour qu'on ne rejette pas leur point de vue avec trop de légèreté. Seules les interprétations ésotériques peuvent être balayées sans scrupules.

Périodiquement<sup>2</sup>, des scientifiques sérieux, venus du monde entier, se réunissent pour essayer de faire toute la lumière sur cette question. Ils n'y sont pas parvenus pour l'instant.  
Guy LE MOING



## **Une héroïne de la Révolution grecque**

# **LASKARINA BOUMPOULINA<sup>3</sup>** **(1771-1825)**

**par Dimitris Michalopoulos**

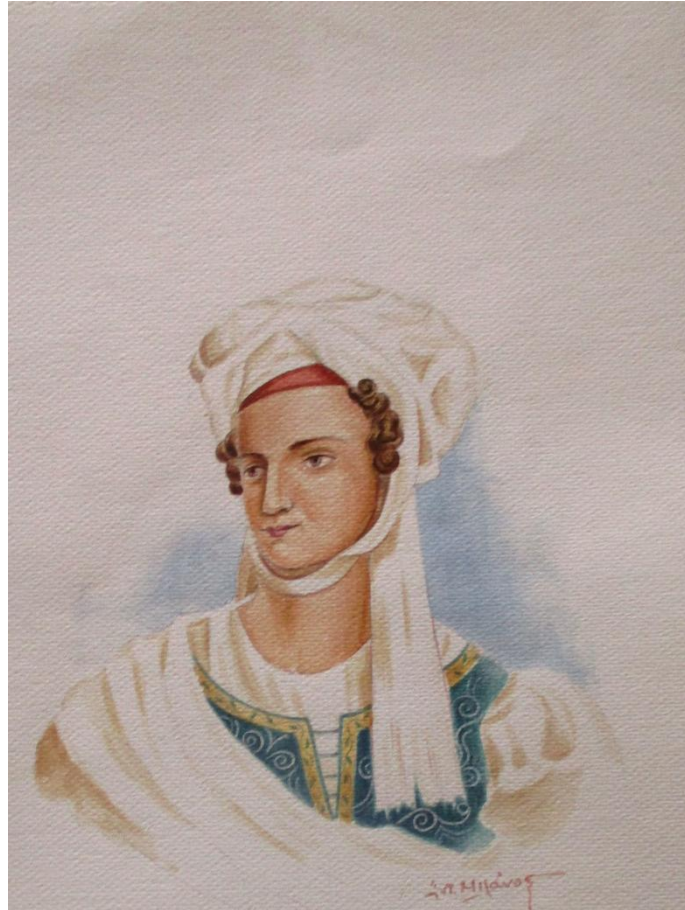
**Il y a 200 ans, la Grèce se révoltait. Depuis près de quatre siècles, elle se trouvait sous la domination ottomane, et elle ne supportait plus cette situation. Le 25 mars 1821, l'archevêque de Patras appela les Grecs au soulèvement, et le pays s'embrasa. Parmi les insurgés qui luttèrent pour l'indépendance de leur pays, quelques personnages se sont faits un nom impérissable. Une jeune femme, par exemple, Laskarina Boumpoulina. Nous avons demandé à Dimitris Michalopoulos de nous dire quelques mots de cette héroïne. GL**

---

<sup>1</sup> Le titre original est : *Enträtselte Atlantis*.

<sup>2</sup> Conférence de Milos en 2005, d'Athènes en 2008, de Santorin en 2010...

<sup>3</sup> En France, le nom de cette héroïne est généralement orthographié « Bouboulina ».



**Laskarina Boumpoulina. (Peinture d'Antonios Milanos.)**

Il s'agit de la figure féminine vraiment légendaire de la Révolution Grecque, originaire de l'île de Spetsæ. Elle fut mise au monde dans une prison ottomane, à Constantinople. Son père y était enfermé, car il avait pris part à une insurrection contre la Sublime Porte, et sa mère réussit à lui rendre visite afin de l'assister pendant ses dernières minutes.

En 1788, Laskarina épousa son compatriote Staurianos Pinotsis, riche armateur, qui pourtant fut tué en 1797 par des pirates algériens. Quelques années plus tard, en 1801, Laskarina célébra son second mariage avec un autre capitaine opulent de Spetsæ, Démétrios Boumpoulis, qui, lui aussi, trouva la mort, en 1811, dans une bataille avec des forbans musulmans. Notre héroïne demeura donc définitivement veuve, mais elle garda quand même le nom de son dernier mari: Boumpoulis (>Boumpoulina (forme féminine). En plus, elle sut bien administrer la fortune laissée par celui-ci et, quand la Révolution grecque contre la souveraineté ottomane fut déclenchée en 1821, elle était richissime.

Elle participa à la guerre sans hésiter et dès le début. elle fit, en effet, construire une flottille de quatre vaisseaux, dont le plus grand, un brig (aux dimensions d'une corvette) nommé *Agamemnon* était le plus impressionnant de cette époque-là. En théorie, le commandant en était un de ses fils, mais en vérité c'était elle qui y donnait les ordres. Avec sa flottille, donc, elle effectua le blocus maritime de Nauplie et de Monemvasie, villes encore tenues par les Turcs, et ravitailla les armées révolutionnaires opérant dans le centre du Péloponnèse. En septembre 1821, Tripolitsa, capitale de la Morée, fut prise d'assaut par les Grecs; et notre héroïne d'y faire son entrée triomphale montée sur un cheval blanc. L'année suivante, Nauplie



et Monemvasie ayant été aussi enlevées aux Ottomans, Boumpoulina se retira à l'île de Syros d'abord et après à Spetsæ, où elle mena désormais une vie privée. Hélas! Ce fut là-bas, à son île natale, qu'elle trouva la mort au cours d'une mêlée avec ses proches pour des raisons mesquines.

Sa mémoire, toutefois, demeure vive dans la Grèce indépendante et y est toujours honorée... Dimitris MICHALOPOULOS



**L' Agamemnon de Laskarina Boumpoulina. (Peinture d'Antonis Milanos.)**



# Une monnaie universelle pour le monde maritime LA PIECE DE HUIT

Par Alain Foulonneau

Alors que l'on parle aujourd'hui de monnaie numérique et de mondialisation, il est bon de se souvenir qu'il a existé du XVI<sup>e</sup> siècle au XVIII<sup>e</sup> siècle une monnaie qui s'était imposée comme unité de compte internationale dans le monde entier. Il s'agit de la pièce de huit. Voici son histoire et son destin exceptionnel.

## Présentation

La pièce de huit a eu plusieurs frappes et plusieurs types. Cependant tous les modèles avaient environ un diamètre de 39 mm et un poids de 27 grammes.

La plus connue est la pièce « colonnaire ». Elle a eu une descendance surprenante. Son avers mérite une description explicative.



Dans la partie supérieure de la pièce se trouve la devise latine « *utra que unum* », ce qui signifie « les deux ne forment qu'un ». Il s'agit d'une référence à l'Ancien et au Nouveau Monde qui sont représentés par deux globes terrestres encadrés par deux colonnes. La devise exprime ainsi la domination de l'Espagne sur l'Europe et les Amériques. Les colonnes sont celles d'Hercule, c'est-à-dire le détroit de Gibraltar que nommaient ainsi les Grecs anciens parce que pour eux c'était la limite du monde connu. Pour les Espagnols c'était au contraire la porte vers le Nouveau Monde. Sur ces colonnes s'enroule un ruban avec la devise « *Plus Ultra* ». Il s'agit de la devise de Charles Quint. Venant du latin « plus outre » et voulant dire « plus loin », elle faisait directement référence aux territoires conquis en Amérique du Sud. La phrase figure toujours de nos jours sur les armoiries de l'Espagne, inscrite sur un listel enroulé autour des Colonnes d'Hercule couronnées. On reviendra plus tard sur l'évolution de ces symboles.



## Historique

A l'origine, circulait en Europe centrale une pièce en argent, d'un poids de 27 à 29g nommée *thaler* (ce nom transposé en anglais donnera dollar). C'était la monnaie du Saint Empire romain germanique. Plus au sud depuis une réforme de 1497 la royauté d'Espagne avait créé une pièce valant huit réaux. Le réal qui signifie « royal » en espagnol étant l'unité monétaire espagnole. Après l'accession au trône de Charles Quint (1500-1558) la couronne espagnole se trouva liée au Saint Empire par une même dynastie, celle des Habsbourg cette dernière transposa le thaler dans ses possessions espagnoles en pièce de huit.

Ses nombreux noms démontrent l'importance qu'elle a eu dans l'économie mondiale : piastre, peso de plata, dollar espagnol... La grande majorité de ces pièces a été fabriquée avec l'argent extrait des mines des colonies espagnoles d'Amérique Centrale et du Sud : Mexique, Pérou, Bolivie, principalement. Certaines pièces étaient frappées sur place dans des hôtels de monnaie à Mexico (1535), Saint Domingue (1536), Lima (1565), Potosí (1572), Bogotà (1630) et Santiago du Chili (1743). D'autres étaient frappées en Espagne à partir de lingots d'argent amenés par les galions des fameuses « flottes d'argent » qui partaient chaque année remplir les caisses éternellement assoiffées du Trésor Espagnol. On estime qu'entre 1541 et 1550, 175 tonnes d'argent sont arrivées à Séville. Dans la décennie entre 1561 et 1570 le tonnage avait été multiplié par 5 pour atteindre 950 tonnes. Enfin lors des dernières décennies du XVI<sup>e</sup> siècle c'est plus de 2 000 tonnes d'argent qui ont traversé l'Atlantique. Pendant les deux siècles suivants la quantité a continué à grimper.

En outre ces estimations ne comprennent pas une importante partie des pièces frappées dans les colonies espagnoles qui partaient directement vers Manille par des galions appareillant d'Acapulco. A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle 3 à 5 millions de pièces de huit étaient envoyées par an aux Philippines par les négociants pour acheter de la soie, de la porcelaine, des épices et d'autres produits d'Extrême Orient. Les autorités espagnoles essayèrent de limiter ce trafic préférant voir l'argent revenir vers l'Espagne, mais rien n'y fit les commerçants sachant que le commerce des Philippines leur rapportait six fois la mise. Les marchandises achetées arrivaient à Acapulco avec le retour des galions, puis étaient transportées par voie terrestre à Veracruz pour être embarquées sur les galions à destination de l'Europe.

Les pièces de huit arrivées en Espagne se répandirent rapidement dans toute l'Europe. La première cause fut le règlement des dépenses des guerres et d'administration de l'empire des Habsbourg, dans les Flandres et en Allemagne. Sans l'argent des Amériques, il aurait été impossible de couvrir l'énorme volume des dépenses des armées impériales de Charles Quint, Philippe II et Philippe III. En effet, la pièce de huit, le peso fuerte, était la monnaie qu'exigeaient les soldats, les officiers et les fournisseurs de ces armées qui parcoururent le centre et le nord de l'Europe pendant des décennies.

Ensuite un autre phénomène amplifia cette dispersion. Les flottes d'argent retournaient aux Amériques avec des produits manufacturés européens destinés à être vendus dans les colonies. Mais ces produits provenaient pour une large partie des autres pays européens que l'Espagne. A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, les Français arrivèrent à occuper la première place dans l'approvisionnement des navires : par exemple, au cours des années 1680, la France fournissait 39% de tous les produits destinés à l'Amérique espagnole, suivie en importance par les marchandises en provenance de Gênes, d'Angleterre, des Pays-Bas et de Hambourg. Bien entendu tous ces fournisseurs étaient payés en pièces de huit qui se répandaient ensuite

dans leurs pays d'origine. Elles passaient dans les mains d'autres négociants mais on estime qu'un tiers de des pièces ont été refondues ou refrappées dans les hôtels des monnaies de France, d'Angleterre ou de Hollande.

Enfin nous l'avons vu une partie des pièces de huit allait directement aux Philippines. Elles y acquirent une grande notoriété. En effet l'argent était la seule marchandise que la Chine acceptait admettait en guise de paiement y compris sur son marché intérieur.

La création des Compagnies des Indes au cours du XVIIe siècle renforça la prédominance de la pièce de huit. Dans une étude historique extraordinairement méticuleuse, l'historien Louis Dermigny a reconstruit le commerce européen réalisé au XVIIIe siècle dans le port de Canton. Il indique que, pour payer les achats de thé, soie et autres marchandises chinoises, les marchands français, danois et suédois réglèrent en presque totalité avec des pesos d'argent (pièces de huit) tandis que hollandais et anglais payaient leurs acquisitions par un assemblage de marchandises et de pesos d'argent.

Dans les épaves des bateaux de Cie des Indes naufragés à l'aller, on retrouve des témoignages de ce commerce. Robert Sténuît a fouillé l'épave du Lastdrager une flûte de la VOC, la célèbre Cie des Indes Hollandaises. Ce navire dérouté par les tempêtes dès son départ s'était fracassé sur les Iles Shetland en 1653. L'archéologue belge en a extrait plusieurs dizaines de pièces huit. Dans les archives consultées pour ses recherches il a trouvé un autre usage de la pièce de huit. Un règlement de la VOC précisait que le capitaine de chaque navire devait avoir une provision de pièces de huit pour faire face aux frais éventuels en cours de route, cette monnaie étant acceptée dans tous les pays. C'est d'ailleurs avec des pièces de huit récupérées sur l'épave que les survivants du naufrage avaient pu payer leur rapatriement à Amsterdam.



**Un extrait du livre de Robert Sténuît : « La flûte engloutie »**

Le *Batavia*, autre navire de la VOC, était chargé de pièces de huit pour une valeur de 250 000 guldens. En 1787, le *Hartwell*, un indiaman de la Cie des Indes anglaise appareilla avec six tonnes d'argent, sans doute composées de pièces de huit car les archives indiquent que des pillards réussirent en 1791 à récupérer un butin de 11 000 dollars espagnols, Plus tard des

sauveteurs agréés remontèrent de l'épave 97 650 dollars espagnols d'argent. Le dollar espagnol était un autre nom de la pièce de huit. Le *Hartwell* s'était brisé sur une des îles du Cap Vert.

### **La monnaie des pirates et des chasseurs de trésors**

Les Petites Antilles où ne régnait aucun pouvoir ont été dès leur découverte les repaires de toutes sortes de brigands et de hors la loi : pirates, boucaniers et flibustiers. La seule monnaie qui avait cours dans ces îles sans gouvernement était la pièce de huit espagnole. Elle provenait très souvent de rapines et de piratages des navires espagnols navigant dans ces eaux.

Mais cette monnaie était aussi un symbole de richesse et de pouvoir. Les pirates et autres malfaiteurs en exhibaient parfois une en médaillon. Mais ils avaient aussi tendance à les thésauriser et à les remiser dans des coffres cachés dans des îles désertes. Les légendes des îles au trésor sont ainsi nées.



Dans les petites Caraïbes le souvenir des pirates se perpétue souvent à des fins mercantiles. Sur cette photo prise à Saint Kitts un automate effrayant accueille les touristes à l'entrée d'un magasin de souvenirs. Il a tous les attributs du pirate et tient donc une caisse de pièces de huit dans sa main.

Ces faits ont inspirés les écrivains et les cinéastes.

Dans *Robinson Crusoe* de Daniel Defoe, les pièces de huit sont souvent mentionnées parmi les types de monnaie que le personnage principal rencontre.

Dans *L'île au trésor* de Robert Louis Stevenson le perroquet du pirate unijambiste Long John Silver avait apparemment été dressé à crier, « *Pieces of eight!* ». Depuis ce roman la pièce de huit et les perroquets font partie de la représentation imaginaire collective du pirate.

Dans les films *Pirates des Caraïbes* la pièce de huit joue un rôle symbolique au cœur de l'intrigue. Jack Sparrow – joué par Johny Depp – porte une pièce de huit accroché à son bandana.

Plusieurs siècles après sont arrivés les chercheurs de trésor et les chasseurs d'épaves. En 1962 Kip Wagner un retraité de Floride découvrit par hasard une pièce d'argent sur une plage de Floride. Il s'agissait des vestiges d'un galion de la flotte d'argent de 1715 détruite par un ouragan. Pour sortir de la mer des centaines de pièces d'argent il fonda avec des amis une société qu'il appella tout simplement : Real Eight Company ou Compagnie de la Pièce de Huit. Quelque temps après à l'occasion d'une visite de John Kennedy à Cap Canaveral tout proche, un associé de la compagnie offrit une pièce de huit au président américain et à son épouse Jackie une autre montée en bracelet. Il est vrai que sous l'eau le trésor semblait inépuisable. Un autre associé, qui avait abandonné son élevage de poulets pour se consacrer au sauvetage de l'épave, déclara : « *Maintenant je sais ce que ressent un poulet entrant dans un champ de maïs* ». On a les références que l'on peut.

Un peu plus tard en 1972 un autre aventurier américain nommé Bob Marx se mit en quête de l'épave du galion espagnol Nuestra Señora de las Maravillas. En 1646 le galion avait fait naufrage sur un banc des Bahamas à la suite d'une collision avec un autre navire de la flotte d'argent. Après des années de recherches dans les archives espagnoles à Séville, Bob Marx découvrit l'épave de la Nuestra Señora de las Maravillas. Fouillé pendant quinze ans avec l'accord du gouvernement local l'épave a procuré un des plus grands trésors jamais retrouvés sous l'eau.



**Bob Marx lors de la découverte du galion Nuestra Señora de las Maravillas**



Sur le pont du bateau des pièces de huit en tas concrétionnés et des lingots d'argent



Pièces de huit de la Nuestra Señora de las Maravillas  
Frappée au Mexique ces pièces primitives étaient souvent  
de forme irrégulière. On les appelait macuquinas

### La descendance de la pièce de huit

**Aux Etats Unis** - Après l'indépendance des Etats-Unis en 1783, la pièce de huit, la référence internationale de l'époque, servit de modèle au dollar américain, lors de la cession monétaire du Congrès en 1789. Et, jusqu'au « Coinage Act of 1857 », les pièces de monnaies de l'ancien Empire colonial espagnol eurent cours légal sur le territoire des États-Unis. Mais créer une nouvelle monnaie après des siècles d'imprégnation de la pièce de huit dans la mémoire collective n'était pas une chose aisée. Alors les américains choisirent un symbole qui pouvait assimiler la nouvelle monnaie à l'antique pièce de huit. On se souvient de l'avers avec ses deux colonnes entourées d'un ruban – un listel. Le symbole de la nouvelle monnaie, le dollar américain, est donc un rappel de la monnaie espagnole. Deux barres représentent les colonnes d'Hercule et le S qui s'enroule autour rappelle le ruban portant la devise de Charles Quint. Ce symbole du dollar a été progressivement simplifié : aujourd'hui, il ne comporte plus qu'une seule barre verticale. Mais le souvenir de la pièce de huit est toujours là et domine encore l'économie mondiale.



**En France** - Les pays européens cherchèrent à se donner une monnaie équivalente à la pièce de huit espagnole. N'ayant pas l'empire colonial des Espagnols avec ses mines d'argent, aucun pays ne put mettre en circulation une monnaie aussi répandue que la pièce de huit. A partir de 1580, la France créa cependant l'écu d'argent qu'on nomma écu blanc. Il avait le même diamètre et à peu près le même poids que la pièce de huit espagnole. Il avait aussi la même

valeur. Sous la Révolution l'écu blanc fut remplacé par la pièce de 5 francs qui fut rééditée jusqu'en 1980. L'avvers représente Hercule entre deux personnages féminins symbolisant la République et la Justice. Hercule et deux personnes debout semblables à des colonnes ? N'y aurait-il pas là également une réminiscence de la pièce de huit ? Alain FOULONNEAU



Dans les archives

## COMPTE RENDU D'UNE EXPÉRIENCE FAITE À NOIRMOUTIER EN 1832 :

### Le « bateau-poisson » de Monsieur Villeroi

Le « bateau-poisson » de Monsieur Villeroi doit rendre d'importants services en temps de guerre, il ne sera pas moins utile au commerce, pour la pêche des perles et du corail, ou pour recouvrer des objets submergés, par son moyen, les sciences peuvent s'enrichir de découvertes et d'observations faites au fond des mers.

L'expérience fut tentée le 15 août 1832, dans la baie de Noirmoutier, et un procès-verbal, revêtu des signatures de toutes les autorités locales et de celles de notables, en fut dressé. Grâce à l'amabilité d'un érudit, Monsieur Roger, Président du Syndicat d'Initiative de Noirmoutier, nous sommes heureux de pouvoir reproduire ici ce précieux document. Villeroi, jeune professeur de dessin et de mathématiques, passionné de navigation sous-marine. Ses essais n'étaient qu'un début... En 1859, ayant émigré en Amérique, il y poursuit ses recherches et présentait à Philadelphie, en 1861, un bateau sous-marin qui fut saisi par la police, qui croyait que ce mystérieux engin était l'œuvre des « Sudistes » (n'oublions pas que à cette époque nous étions en pleine guerre de Sécession).



## **PROCÈS-VERBAL**

### **des expériences de la navigation sous-marine, faites par Monsieur Villeroi**

Aujourd'hui, 12 août mil huit cent trente-deux, à trois heures du soir, nous maire, Chevalier de la Légion d'honneur, adjoints, juges de paix, commandant de la place, commandant de la station maritime de l'État, sous-inspecteur indépendant des douanes, et autres fonctionnaires composant les autorités civiles et militaires de l'île et commune de Noirmoutier, arrondissement des Sables d'Olonne, département de la Vendée, sur l'invitation qui nous avait été préalablement faite par Monsieur Villeroi d'assister à l'expérience en mer d'un bateau sous-marin de son invention, nous étant rendus dans l'anse de la Claire, lieu indiqué pour la dite expérience :

Déclarons avoir vu M. Villeroi monter un bateau en tôle, ayant les formes et l'apparence d'un poisson de dix pieds de longueur, trois pieds de largeur et trois pieds et demi de profondeur environ, lequel devait être équipé de trois hommes, l'inventeur compris, mais par cause d'indisposition, un seul homme a accompagné M. Villeroi qui a commencé son opération à trois heures du soir. Après diverses évolutions à la surface de l'eau pendant quinze minutes, il a navigué entre deux eaux jusqu'à trois heures trente-cinq minutes heure à laquelle il a opéré une submersion totale qui a duré dix minutes. Pendant cet espace de temps il a navigué sur le fond dans une direction opposée à celle qu'il avait suivie jusqu'alors pour tromper les bateaux qui suivaient ses manœuvres. À trois heures quarante-cinq minutes, il est revenu à fleur d'eau ou après dix minutes de manœuvres en différentes directions il a surgi assez pour ouvrir sa soupape. À trois heures cinquante-cinq minutes, il s'est montré hors de sa machine, et a été accueilli par les bateaux qui assistaient à son opération.

Il est donc resté, ainsi que son compagnon, dans cette machine pendant cinquante-cinq minutes, sans aucune espèce de communication avec l'air extérieur, se dirigeant et manœuvrant dans toutes les directions avec la plus grande facilité.

Les soussignés pensent que cette découverte pourrait être avantageuse à la marine, au commerce et aux sciences, et qu'il serait à désirer que le gouvernement l'accueillît avec l'intérêt et la bienveillance qu'elle mérite.

Le présent procès-verbal fait et dressé à Noirmoutier les jour, mois et an que dessus.

PINEAU, maire ; PIET, adjoint ; PIET, juge de paix ; AUGIER, commandant la station maritime ; ALLAIN, commandant de la place ; etc.<sup>1</sup>



---

<sup>1</sup> Extrait de la revue nantaise : « Cahiers des Salorges » n° 15

# Jadis et naguère

## ANECDOTES ET FAITS-DIVERS

### TIRÉS DE L'HISTOIRE MARITIME

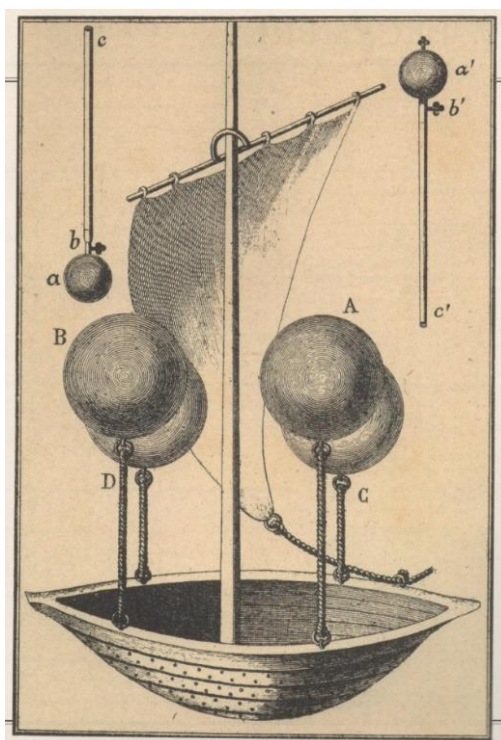
par Guy LE MOING

#### ◆ Bateau vole !

Entre le puissant *Hovercraft* qui traversait naguère la Manche sur un coussin d'air, en vibrant comme un marteau-piqueur, et le léger *hydroptère* qui s'élève dans les airs sur son foil, il n'y a qu'un point commun : ce sont tous deux des « bateaux volants ».

Faire voler les bateaux n'est pas une idée nouvelle : un homme du XVII<sup>e</sup> siècle y avait déjà réfléchi. C'était un Lombard du nom de Francisco Lana de Terzi (1631-1687). Son bateau, en forme de corbeille, possédait un mât central portant une voile. Quatre ballons étaient destinés à le faire monter dans les airs, mais Lana ne savait quoi mettre dedans. Il ignorait l'existence et la fabrication des gaz plus légers que l'air, aussi eut-il l'idée d'y faire le vide. À son idée, cela devait suffire à faire décoller l'ensemble.

L'idée était séduisante mais irréalisable. En supposant que les ballons aient résisté à la pression de l'air extérieur, le vide n'aurait pas suffi à vaincre la pesanteur. De toutes façons, Lana abandonna son projet, car il craignait – à juste titre – que l'homme en fasse une arme meurtrière. GL



Le bateau volant de Lana

## ◆ La pirogue de Pesse

La pirogue de Pesse est considérée comme le plus ancien bateau qui soit parvenu jusqu'à nous. Sa datation au carbone 14 le fait remonter à une époque située entre 8000 et 7500 ans av. J.-C. C'est une pirogue monoxyle (c'est-à-dire taillée dans une seule pièce de bois), mesurant 3 mètres de longueur sur 44 centimètres de largeur. Elle a été découverte en 1955 aux Pays-Bas et se trouve actuellement au musée d'Assen, dans ce pays. Certains experts ont prétendu qu'il ne s'agissait pas d'un bateau, mais une réplique construite à l'identique en 2011 a pu naviguer convenablement. [GL]



La pirogue de Pesse

## ◆ Août 1707 : sabordage de la flotte à Toulon

Depuis le début du siècle, la France est en guerre contre une grande partie de l'Europe occidentale, en raison de la succession au trône d'Espagne. En 1700, en effet, le roi Charles II d'Espagne est mort sans héritier direct. Le duc d'Anjou, petit-fils de Louis XIV, lui a succédé sous le nom de Philippe V. Ceci inquiète la plupart des souverains européens, qui craignent l'alliance de la France et de l'Espagne ; beaucoup soutiennent la candidature de Charles de Habsbourg. Il s'ensuit une interminable guerre, dite « Guerre de Succession d'Espagne ».

Au cours de ce conflit, durant l'été 1707, le port français de Toulon se trouve assiégé, côté terre par les Impériaux, côté mer par une force navale anglo-hollandaise. La ville est menacée, ainsi que les navires qui se trouvent bloqués dans le port. Le marquis Joseph de Langeron, commandant de la Marine, doit prendre des décisions graves :

*« Il donne l'ordre, que lui conseille son expérience, d'immerger les navires démâtés et débarrassés de leur lest. Il veut éviter de les voir flamber sous le feu de l'ennemi ou, pis encore, tomber entre ses mains. Immergés mais non pas coulés [...] Ainsi, neuf vaisseaux de premier rang ont été immergés jusqu'à la batterie haute, et quatorze autres de deuxième rang reçurent moins d'un mètre cinquante d'eau dans les cales. Ainsi vingt-trois vaisseaux de ligne sur les quarante-cinq répertoriés furent mis hors d'usage pour leur épargner les ravages des bombardements ennemis. Pour le marquis de Langeron, ce n'est là qu'une situation provisoire. Il se fait fort de remettre rapidement les navires à flot après la levée du siège. » (Académie de Toulon : Le siège de Toulon en 1707. Gehess, 2008).*

Avec une telle intention, il ne s'agit donc pas, à proprement parler, d'un *sabordage*, mais d'une mesure de protection. Le problème est que, dans les faits, il fut très difficile de récupérer

les navires, une fois la menace écartée : « *Seuls deux vaisseaux purent être récupérés ; les autres furent déformés par leur séjour dans l'eau jusqu'au niveau de leurs superstructures qu'on ne put les renflouer malgré les efforts des galériens qui pompèrent l'eau dont ils étaient remplis.* » (Michel Vergé-Franceschi : *Toulon, Port royal 1481-1789*. Tallandier, 2002).

### ◆ La pêche à la morue au Moyen Âge

La morue a toujours été abondante dans les eaux froides de l'Atlantique Nord, et elle faisait partie de l'alimentation habituelle des Vikings. Ils s'en nourrissaient durant leurs expéditions lointaines, car ils avaient mis au point un judicieux procédé de conservation : ils la suspendaient dans l'air glacé du Grand Nord jusqu'à ce qu'elle perde les quatre cinquièmes de son poids et devienne sèche et dure comme du bois ; c'était l'origine du *stockfish*. La pêche à la morue était fructueuse le long des côtes norvégiennes, en particulier aux alentours des îles Lofoten (68°N) ; elle y était pratiquée depuis le IX<sup>e</sup> siècle, et l'on trouve aujourd'hui, dans cet archipel, un musée de la morue séchée. Un peu plus tard, les Vikings entreprirent de longues traversées vers l'Islande et le Groenland ; ils profitèrent de l'abondance du poisson à proximité des côtes d'Islande. Ils pêchaient la morue sur des barques non pontées, au moyen de lignes à main munies d'hameçons, ou avec des petits filets de laine.

Aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles, la morue fréquentait la Manche ; elle y était pêchée par des marins normands, bretons ou picards. Puis elle se raréfia dans ces contrées, ce qui obligea les pêcheurs locaux à la suivre toujours plus loin. La présence de pêcheurs français dans les eaux islandaises remonte au XIII<sup>e</sup> ou au XIV<sup>e</sup> siècle. Les Basques, qui s'aventuraient dans l'Atlantique Nord pour chasser la baleine, leur avait ouvert la voie. Contrairement à leurs collègues norvégiens, les marins-pêcheurs français possédaient du sel, ce qui permit des procédés de conservation nouveaux. Les Anglais et les Allemands fréquentaient aussi les eaux islandaises et groenlandaises. On pense que certains Basques s'aventurèrent dans les mers poissonneuses proches de Terre-Neuve, bien avant la découverte officielle de cette terre en 1497. GL

### ◆ La loi rhodienne

Le plus célèbre code de lois maritimes de l'Antiquité porte le nom de « loi rhodienne ». Selon une tradition contestée, il aurait été établi par les Rhodiens au temps de leur puissance navale, c'est-à-dire vers le III<sup>e</sup> siècle avant J.-C. La loi rhodienne fut adoptée par les Romains ; l'empereur Auguste l'approuva ; l'empereur Antonin le Pieux (138-161), que l'on consultait au sujet d'un litige, déclara solennellement : « Je suis le maître du monde, mais c'est la loi qui règne sur la mer. C'est par la loi maritime des Rhodiens que le litige doit être jugé, dans la mesure où elle n'est contraire à aucune loi rendue par nous. Ainsi a déjà jugé le divin Auguste. » Quel était le contenu exact de ce code (si tant est qu'il s'agit d'un code complet) ? On ne le sait pas. Quand ils parlaient de la loi rhodienne, dans la pratique, les Romains faisaient référence à une loi bien particulière, relative au jet\* de marchandises à la mer, en cas de danger (*lex rhodia de jactu* : loi rhodienne relative au jet). Ce n'est que plus tard, à Byzance, qu'on qualifia de « loi rhodienne » un recueil complet de lois maritimes. GL

## ◆ Quand Charette était marin

Le nom de François-Athanase de Charette est resté célèbre dans l'histoire de France pour le rôle qu'a joué ce gentilhomme dans l'insurrection vendéenne de 1793. Ce qu'on sait moins, en revanche, c'est que Charette avait été officier de la marine royale.

François-Athanase Charette, sieur de la Contrie, né au manoir de la Contrie, près d'Oudon (Loire-Atlantique) le 21 avril 1763, appartenait à une vieille famille nantaise dont la noblesse remontait à la guerre de Cent Ans, sinon plus loin. L'un de ses ancêtres, Jean Charette, avait été armé chevalier par Du Guesclin sur le champ de bataille de Chisey, en 1370. C'était plus qu'il n'en fallait pour solliciter son admission dans les gardes-marine : il fut incorporé sans difficulté comme aspirant-garde au printemps 1779.

Un an plus tard, le 24 mai 1780, Charette reçut son premier ordre d'embarquement : il était affecté sur l'*Auguste*, un vaisseau de 80 canons qui fut envoyé patrouiller dans le golfe de Gascogne. Il servit quelques mois sur ce navire, puis fut débarqué pour raison de santé. Il ne reprit la mer qu'en avril 1781, à bord du vaisseau de 64 canons le *Hardi*. L'escadre de La Motte-Picquet, à laquelle appartenait ce navire, s'illustra le mois suivant en interceptant un convoi anglais et en capturant plus de vingt navires marchands transportant une cargaison précieuse.

Le *Hardi* ayant été désarmé en septembre 1781, Charette passa d'un grand vaisseau à un petit navire : il embarqua sur un cotre de 14 canons en partance pour l'Amérique, le *Clairvoyant*. L'appareillage de Brest eut lieu le 14 février 1782, et le cotre rallia l'escadre française de la Martinique, commandée par l'amiral de Grasse. Trois semaines plus tard, cette escadre subit une cinglante défaite à la bataille des Saintes (12 avril 1782). Charette, transféré sur le vaisseau *Hercule*, participa alors à une riposte militaire française sur les côtes de l'Amérique du Nord. Il rentra à Brest avec son vaisseau en juin 1783, la guerre d'Indépendance américaine étant terminée. Suivirent, pour lui, deux années assez ternes : une affectation à terre dans le port de Brest, suivie d'un embarquement sur une modeste gabarre, la *Loire*.

Charette renoua avec le grand large et l'aventure en juin 1785. Il fut alors désigné pour embarquer sur une frégate de 32 canons, la *Cléopâtre*, commandée par le capitaine de vaisseau de la Bouchetière. Il resta deux ans à bord de ce navire, et retrouva les Antilles dont il appréciait le charme. Deux ans interrompus par un intermède important dans sa vie de jeune officier : son premier commandement à la mer. Il reçut, en effet, pendant quelques mois, la responsabilité d'un caboteur nommé *Dauphin*, chargé de réprimer la contrebande dans les îles françaises de la mer des Antilles. Après avoir réintégré la *Cléopâtre*, il rentra à Brest en 1787. M. de la Bouchetière fit de lui un rapport élogieux et, le 10 novembre 1787, François-Athanase Charette de la Contrie était promu lieutenant de vaisseau ; il avait 24 ans.

Il servit ensuite à bord d'une corvette de 18 canons, la *Belette*, qui faisait la chasse aux pirates dans les mers du Levant, sur les côtes du Péloponnèse et en mer Ionienne. La *Belette* fut rappelée en France en 1789 ; elle jeta l'ancre à Toulon au mois de juillet, au moment où éclatait la Révolution française. Les événements incitèrent Charette à solliciter un congé, congé qu'il transforma bientôt en demande de mise à la retraite. Celle-ci lui fut accordée à la fin de l'année 1790. GL

## ◆ La « chasse-partie » des flibustiers

Les flibustiers donnaient le nom de « chasse-partie » à une sorte de contrat qu'ils établissaient entre eux et qui définissait à l'avance la part de butin devant revenir à chacun. Cette étrange appellation est une déformation du mot « charte-partie », qui désigne une convention, un contrat. Le mot signifie littéralement « charte coupée », « charte partagée » ;

il a une origine assez pittoresque. Furetière nous la raconte dans son *Dictionnaire* (1690) : à l'époque où les notaires étaient rares, on n'établissait les actes qu'en un seul exemplaire pour les deux parties contractantes ; on le coupait en deux pour en donner une moitié à chacune d'elles ; en cas de litige ultérieur, on rapprochait les deux moitiés du document pour s'assurer qu'il s'agissait bien du même. Les Romains, paraît-il, utilisaient déjà ce procédé.

Mais venons-en aux flibustiers.

*« ... ils font un accord qu'ils nomment entre eux chasse-partie, pour régler ce qui doit revenir au capitaine, au chirurgien et aux estropiés. L'équipage choisit cinq ou six de ses principaux membres, lesquels concluent avec le chef ou capitaine cet accord sur les bases suivantes :*

*1- En cas que le bâtiment soit commun à tout l'équipage, on stipule qu'ils donneront au capitaine le premier bâtiment qui sera pris, et son lot comme aux autres ; mais si le bâtiment appartient au capitaine, on spécifie qu'il aura le premier qui sera pris, avec deux lots, et qu'il sera obligé de brûler le plus méchant des deux, ou celui qu'il monte, ou celui qu'on aura pris ; et, en cas que le bâtiment qui appartient à leur chef soit perdu, l'équipage sera obligé de demeurer avec lui, aussi longtemps qu'il faudra pour en avoir un autre.*

*2- Le chirurgien a deux cents écus pour son coffre de médicaments, soit qu'on fasse quelque prise ou non, et outre cela, si on en fait une, il a un lot comme les autres. Si on ne le satisfait pas en argent, on lui donne deux esclaves.*

*3- Les autres officiers sont tous également partagés, à moins que quelqu'un ne se soit signalé : en ce cas, on lui donne, d'un commun consentement, une récompense.*

*4- Celui à l'initiative duquel sera due la capture aura 100 écus.*

*5- Pour la perte d'un œil, 100 écus ou un esclave.*

*6- Pour la perte des deux, 600 écus ou six esclaves.*

*7- Pour la perte de la main droite ou du bras droit, 200 écus ou deux esclaves.*

*8- Pour la perte des deux, 600 écus ou six esclaves.*

*9- Pour la perte d'un doigt ou d'une oreille, 100 écus ou un esclave.*

*10- Pour la perte d'un pied ou d'une jambe, 200 écus ou deux esclaves.*

*11- Pour la perte des deux, 600 écus ou six esclaves.*

*12- Lorsqu'un flibustier a une plaie dans le corps qui l'oblige de porter une canule, on lui donne 200 écus ou deux esclaves.*

*13- Si quelqu'un n'a pas perdu entièrement un membre, mais que ce membre soit complètement hors d'usage, il ne laissera pas d'être indemnisé comme s'il l'avait perdu tout à fait.*

*Ajoutez à cela qu'il est au choix des estropiés de prendre de l'argent ou des esclaves, pourvu qu'il y en ait.*

*La chasse-partie étant ainsi arrêtée, elle est signée des capitaines et des principaux qui ont été choisis pour la faire. Ensuite tous ceux de l'équipage s'associent deux à deux en vue de s'entre-aider en cas de blessure ou de maladie. Ils passent un écrit sous seing privé, en forme de testament : cet écrit stipule que si l'un d'eux meurt, l'autre a licence de s'emparer de tout ce qu'il a. Quelquefois ces accords sont permanents, et quelquefois aussi ils ne sont valables que pour le temps du voyage. »*

[Alex-Olivier OEXMELIN : *Histoire des aventuriers, des flibustiers et des boucaniers d'Amérique*]



## ◆ Le « charnier » à bord des navires d'autrefois

À bord des voiliers long-courriers, on donnait le nom de « charnier » à un baril d'eau douce placé sur le pont, permettant à l'équipage de se désaltérer. Le commandant Armand Hayet nous en décrit l'usage :

*« Le charnier en chêne, cerclé de cuivre, recevait l'eau douce mise à la disposition des hommes pour la journée. En temps normal les matelots y buvaient, à volonté, à l'aide d'un quart amarré, mais ils ne pouvaient en emporter la moindre quantité sans autorisation spéciale.*

*L'homme qui buvait devait toujours retirer sa chique de sa bouche et se tenir suffisamment éloigné du charnier, si le couvercle en était relevé, afin que les gouttes de liquide pouvant glisser de ses lèvres ne tombassent pas dans l'eau commune ; il devait aussi assécher complètement son quart, il le retourner pour montrer qu'il était complètement vide avant de le replacer à son poste ou de le passer à un camarade. Ainsi le voulaient l'hygiène et le protocole marin.*

*Longtemps, les hommes préférèrent à tout autre récipient pour boire au charnier, un gobelet fait d'un tronçon de corne de bœuf, foncé d'une rondelle de chêne. J'ai vu aussi au début de ma navigation, de vieux matelots qui, respectueux de la tradition, garnissaient le fond du charnier de petits galets, de petits cailloux blancs, afin sans doute, d'évoquer le lit des clairs ruisseaux de France. Le charpentier-calfat, fort de ses connaissances médicales agrémentait à l'occasion l'eau du charnier, après autorisation du Second, d'une poignée de vieux clous inutilisables, dont la rouille devait revigorer l'équipage.*

*Sous les tropiques, on ajoutait parfois un peu de vinaigre et un soupçon de sucre cristallisé à l'eau de boisson. Cela constituait le fameux « acidulage » que les matelots réclamaient âprement et dont ils demandaient invariablement la suppression au bout de 3 ou 4 jours !*

*Un fort cadenas permettait de fermer le charnier si besoin était.*

*Sur les navires de Commerce, il était généralement placé – solidement saisi – un peu sur l'arrière du râtelier de grand-mât, à la vue de l'officier de quart. Sur les navires de Guerre, à l'avant sous la garde d'un homme. Son nom assez imprévu, vient de sa forme tronconique qui rappelle celle des récipients dans lesquels en Bretagne, on conservait autrefois le lard salé. » (Armand Hayet : *Au temps de la voile – Eau douce, ce trésor* (In « revue maritime », juin 1936).*

## ◆ Le respect dû au pavillon français

Nos anciens ne plaisantaient pas avec le respect dû au pavillon national de la France. L'anecdote suivante, lue dans le *Glossaire nautique* de Jal (article « pavillon », en est la preuve.

*« Il est assez d'usage, entre nations maritimes, lorsqu'on pavoise les jours de fête, de donner aux pavillons amis des places honorables, dans la disposition des pavillons dont on se couvre, et de hisser, en les renversant, dans les lieux réputés infâmes, ceux des peuples avec lesquels on est en guerre. Cette coutume donna un jour, au brave Duperré, l'occasion de montrer son caractère loyal, et son respect pour les couleurs sous lesquelles la France avait glorieusement combattu pendant vingt ans. C'était en 1819. Le contre-amiral Duperré avait mouillé, le 22 avril, sur la rade de Saint-Thomas avec la Gloire, frégate qui portait son pavillon. Le lendemain, la frégate anglaise Euryalus, pavoisant, à l'occasion de la fête du Prince Régent, plaça le pavillon tricolore sous le jack du Royaume-Uni à la poulaine, c'est-à-dire à l'endroit où les matelots vont satisfaire leurs plus grossiers besoins, et, comme ce n'était pas assez de mépris, elle attacha au bout du gui d'artimon une longue flamme aux trois couleurs dont la pointe se*

noyait dans l'eau. L'équipage de la Gloire, comme l'amiral, ressentirent vivement l'injure qui était faite, au moins en apparence, au pavillon qui avait été longtemps français. Duperré imposa silence à cette indignation, prétendant se réserver le droit d'obtenir du capitaine anglais une réparation légitime pour une offense qui touchait à l'honneur de son pays. Le soir même, il rencontra M. Huskisson chez le colonel Van Schotten, gouverneur de Saint-Thomas ; le capitaine anglais s'excusa loyalement d'un fait qui lui était étranger, et blâma son lieutenant de s'être permis un acte blessant pour la France. Le lendemain, dans une visite faite à l'amiral Duperré à bord de la Gloire, M. Huskisson répéta, sur son honneur, ce qu'il avait déclaré la veille, et tout fut oublié. »



## 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 30 ans

##### **Naufrage du ferry italien *Moby Prince* (10 avril 1991)**

Le ferry italien *Moby-Prince*, qui assure la liaison entre Livourne et la Sardaigne, aborde le pétrolier *Agip-Abruzzo* à la sortie du port. Un incendie se déclare aussitôt et 140 personnes périssent. Selon le témoignage de l'unique survivant, l'équipage et les passagers du ferry regardaient un match de football à la télévision au moment de la collision !

#### Il y a 60 ans

##### **Un paquebot victime d'une attaque terroriste (8 avril 1961)**

Le naufrage du paquebot britannique *Dara* inaugure ce nouveau type de catastrophes : il brûle dans le port de Dubaï, le 8 avril 1961, suite à l'explosion d'une bombe à retardement placée à l'intérieur, et 238 personnes meurent brûlées ou noyées. L'attentat est attribué à des rebelles Omani.

#### Il y a 70 ans

##### **Naufrage du sous-marin britannique HMS *Affray* (17 avril 1951)**

L'*Affray* date de 1945 ; c'est un bâtiment de 86 mètres déplaçant 1 400 tonnes en surface. Durant la nuit du 16 au 17 avril, alors qu'il participe à un exercice, il cesse de donner signe de vie. Les recherches sont entreprises aussitôt, mais elles restent vaines. L'*Affray* est perdu avec ses 75 h.

#### Il y a 220 ans

##### **La *Royal Navy* bombarde Copenhague (2 avril 1801)**

Depuis 1793, la France et l'Angleterre s'affrontent sur les océans. L'une des missions de la *Royal Navy*, durant ces guerres, est d'empêcher la France d'importer des produits de première nécessité. Elle exerce donc un véritable « droit de visite » sur les navires marchands suspects d'un tel commerce, y compris les navires des États neutres. Plusieurs de ces pays ne supportent plus ces atteintes à leur liberté commerciale. Durant l'été 1800, à la suite de nouveaux incidents, le tsar Paul I<sup>er</sup>, qui vient de quitter la deuxième coalition, demande au Danemark, à la Suède et à la Prusse de s'unir à lui pour résister ensemble à l'abus de pouvoir exercé contre eux par la Grande-Bretagne. Cette union prend le nom de « Ligue des Neutres » ou « Ligue de Neutralité armée ».

La formation de cette ligue et sa radicalisation au début de l'année 1801, entraînent une réaction rapide à Londres. La *Royal Navy* doit agir vite, avant que la fonte des glaces ne permette la jonction des

flottes neutres. Une escadre est confiée à l'amiral Sir Hyde Parker, secondé par Nelson. Elle appareille le 12 mars et atteint la Baltique une semaine plus tard. Une démarche diplomatique est alors tentée. Celle-ci ayant échoué, la parole appartient bientôt aux canons.

Le 30 mars, la flotte fait route vers Copenhague en ligne de file. L'avant-garde est commandée par l'amiral Nelson à bord de l'*Elephant*, le centre par l'amiral Parker à bord du *London*, l'arrière-garde par l'amiral Graves à bord du *Defiance*. Elle arrive sans encombre un peu après midi et mouille à l'écart de la capitale danoise. Une reconnaissance des lieux est alors entreprise. Les marins anglais aperçoivent la flotte danoise mouillée le long du rivage ; elle est forte d'une vingtaine de grandes unités, sans compter les petites, et protégée par des batteries côtières. Pour Nelson, la situation est comparable à celle d'Aboukir, et la méthode aussi : il faut défilé devant la ligne de navires ennemis et l'anéantir au passage sous le feu des canons. C'est chose faite le 2 avril. La canonnade, commencée peu après 10 heures du matin, dure plusieurs heures ; elle atteint son apogée vers midi. Dans l'après-midi, le prince-régent du Danemark ordonne le cessez-le-feu, et des négociations s'ouvrent dès le lendemain. En quelques heures de combat, le Danemark avait perdu plus de mille hommes.

## PHILATÉLIE MARINE

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

### Le *Pericles*, goélette grecque de la guerre d'indépendance

En 1821, lorsqu'éclate la révolution grecque contre l'Empire ottoman, les îles de la mer Égée arment des navires pour lutter contre l'opresseur. Le *Pericles* était l'un de ses navires.

■ **Timbre grec (1971)** – En 1971, pour le 150<sup>e</sup> anniversaire de la révolution, la poste grecque a émis plusieurs timbres représentant les navires de guerre des insurgés. Le *Pericles* fait partie de cette série. La documentation associée dit qu'il s'agit d'un navire de Spetsæ ; cette affirmation est surprenante car le pavillon qui flotte au mât semble être celui de l'île de Psara.



◆ Pays émetteur : Grèce ◆ Date d'émission : 15/03/1971.  
 ◆ Tirage : 5 000 000. ◆ Impression : offset. ◆ Couleur : polychrome. ◆ Filigrane : Wm. 2 oblique crowns.  
 ◆ Dentelure : Peigne 14 x 13 1/2. ◆ Valeur faciale : 1 drachme ◆ Dimensions : 40x27 mm. ◆ Réf. YT : GR 1009

## VEXILLOLOGIE MARINE

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

### Les pavillons des navires de la guerre d'indépendance grecque

Les différentes îles qui armaient des navires lors de la guerre d'indépendance grecque de 1821 contre l'Empire ottoman, avaient chacune leur pavillon distinctif. Ci-dessous, le pavillon de l'île de Psara. Noter que le pavillon qui flotte au mât de l'*Agamemnon*, page 7, est celui de l'île de Spetsæ, patrie de Laskarina Boumpoulina. Il est très proche de celui de Psara, aux couleurs près.

■ **Pavillon révolutionnaire de l'île de Psara** – Psara est une île grecque de la mer Égée. Le drapeau actuel de la municipalité de Psara est largement inspiré du pavillon révolutionnaire de la guerre d'indépendance, créé par les insurgés locaux de 1824. Le pavillon d'origine est fait d'une pièce d'étoffe blanche, bordée de rouge ; elle porte les symboles de la société secrète révolutionnaire Filiki Eteria.

Le dessin comporte une croix sur un croissant renversé, qui symbolise le triomphe de la chrétienté (la croix) et la défaite musulmane (le croissant renversé), une lance et une ancre de marine : un serpent vert est enroulé autour de l'ancre. Au-dessus de la croix figure le nom de l'île et, de chaque côté, la devise des révolutionnaires : *Eleftheria i thanatos* (« La liberté ou la mort »). Durant la guerre d'indépendance, ce pavillon était porté par les

navires de l'île. Un exemplaire original de 1824 est conservé au Musée National de l'Histoire de la Grèce.



Le drapeau moderne est d'une conception très voisine, mais il omet le nom de la ville et représente, en plus, un oiseau jaune volant près de la bouche du serpent.



Le drapeau actuel de l'île de Psara

## COURRIER DES LECTEURS

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

**Jean-Claude Le Goff annonce de nouveaux développements sur le site « Civilisations et Navigations »**  
<https://www.civnav.com>

Ce site, créé par Jean-Claude Le Goff et dont *Sillages* a déjà souligné l'intérêt, développe l'histoire de la navigation à voile sur la longue période, des radeaux de la préhistoire aux bateaux sur foils actuels. Chacune des dix périodes retenues fait l'objet d'une courte *Présentation*, d'un *Approfondissement* en quelques pages, et de nombreux *Compléments* qui peuvent toujours être complétés. Des notes et l'indication de la riche

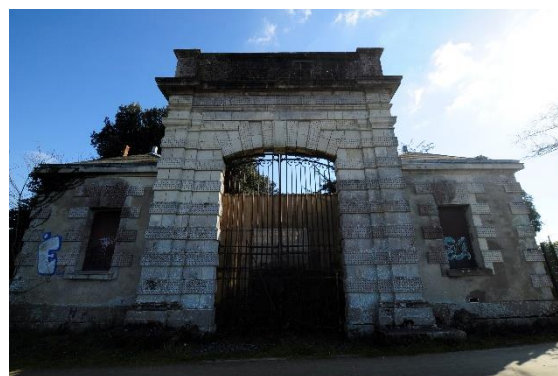
bibliographie utilisée complètent l'ensemble. Sécurisé, le site ne comporte ni publicité ni cookies et dispose désormais d'un sommaire interactif.

De nouveaux développements ont été apportés récemment : le Galion de Manille, qui ouvre une nouvelle route de la soie ; la bataille navale des Vénètes, qui permet à César de soumettre la Gaule ; la pollution maritime, difficile à maîtriser sur des océans qui représentent l'avenir de l'humanité... Le site souligne aussi que dans un monde où tout s'accélère et où, pour la première fois dans l'histoire, une pandémie s'est répandue sur toute la planète en quelques mois, la crise du monde actuel remet en cause une situation géopolitique, à l'origine largement définie par les navigations à voile européennes réalisées à partir du XV<sup>e</sup> siècle. Et les bouleversements apportés par ces navigations constituent encore souvent des marqueurs de l'actualité : c'est le cas des revendications turques qui se réfèrent à la domination ottomane sur la Méditerranée ; le cas de pays touchés par la traite négrière, où certains revendiquent de réécrire l'histoire en se limitant à déboulonner des statues ; le cas d'un pays comme la Chine, qui se réfère aux flottes de Zeng He pour justifier son expansionnisme.

Sans développer l'examen de ces résurgences complexes, le site souligne que le passé tracé par les navigations à voile permet de mieux comprendre le présent et donc de disposer d'éléments pour envisager le futur.

## Stéphane Brégeon nous envoie quelques photos de l'estuaire de la Loire

Stéphane Brégeon est responsable du musée maritime du sémaphore de la Pointe Saint-Gildas, à Préfailles (Loire-Atlantique). Il nous adresse, entre autres, quelques photos de circonstance en cette période de pandémie : celles d'un ancien *lazaret*, situé à Mindin dans l'estuaire de la Loire, et dont il ne reste plus aujourd'hui qu'une porte.



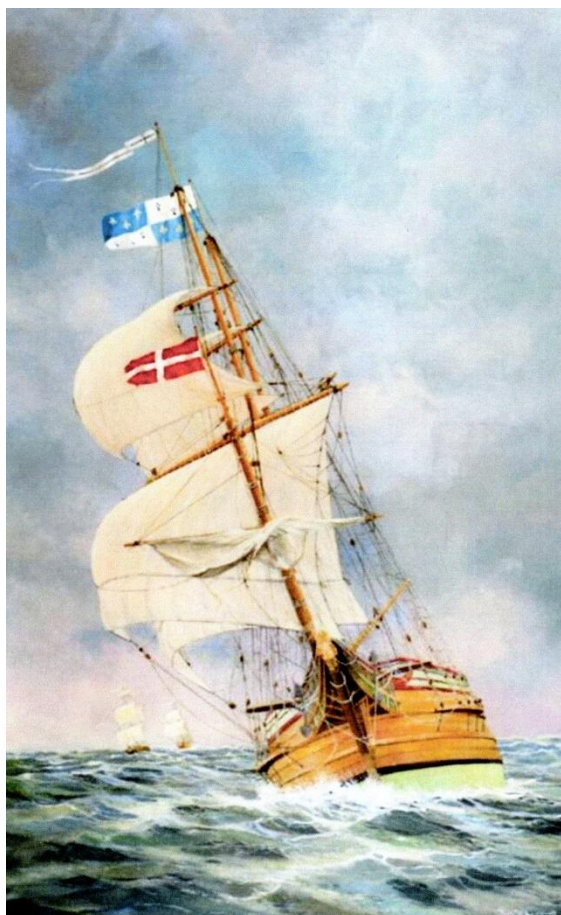
La porte de l'ancien lazaret de Mindin



Merci Stéphane, vos photos serviront bientôt à illustrer quelques articles de SILLAGES.

**Robert Boston  
nous adresse la reproduction  
d'une de ses toiles**

Il s'agit de la *Petite Hermine* de Jacques Cartier, qui participa à la découverte du Canada, mais qui n'en revint pas.



Merci Robert ! Un peu de patience et je vais bientôt raconter l'aventure (et la mésaventure) de la *Petite Hermine*.

**Alain Foulonneau  
apporte une précision amusante  
sur Sartine et les sardines**

Il nous précise que les armoiries du ministre Sartine représentaient trois sardines. Elles étaient, en effet : « d'or à la bande d'azur chargée de trois sardines d'argent ».



Blason d'Antoine de Sartine

**Au courrier, également, beaucoup de petits mots sympa et encourageants...  
Merci à tous !**

## ASSOCIATIONS

### Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Je suis membre de l'*Association Amiral Jean de Vienne*, qui a son siège à Roulans (Doubs), commune natale du prestigieux amiral. Elle y a ouvert un musée pour honorer la mémoire du grand homme. C'est avec un grand plaisir que je vous communique les dernières nouvelles de cette très sympathique association.

#### L'association Amiral Jean de Vienne vous présente son petit musée



L'Association, dont le but est la mise en valeur de l'histoire et du patrimoine local, a été créée en 1996 pour le 600ème anniversaire de la mort de Jean de Vienne, Seigneur de Roulans par Michel Baud (Passionné par notre illustre Amiral) et Georges Mailley, Maire à l'époque.

Les Roulanais se souviennent des belles manifestations organisées depuis :

- Son et lumière au château
- Défilés malle-poste ; Nautilus ; Véhicules anciens..
- Fêtes et repas médiévaux
- Participation aux Marchés de Noël
- Conférences, débats
- Expositions

Nous gérons depuis 2018 une salle mise à disposition et équipée par la mairie au 22 grande rue.

Le bâtiment est d'ailleurs siglé depuis du nom de notre illustre Amiral !

Nous faisons vivre cet espace en y exposant des collections historiques.

Lors de l'inauguration en septembre 2018, nous mettions en avant une belle collection d'objets relatif à l'amiral, légués par un des présidents fondateurs -Michel Baud - décédé depuis.

Puis, grâce aux liens que nous avons conservés avec la Marine Nationale (plusieurs navires se sont appelés Jean de Vienne) nous avons eu la chance de pouvoir exposer des pièces issues de la frégate ayant été démantelée en 2019.

Pour 2021, et dès que les circonstances le permettront, nous vous présenterons une nouvelle exposition en développement : Sceaux seigneuriaux, évolution de Roulans à travers les cartes postales et d'autres éléments en projet.

**JOURNÉE PORTES OUVERTES Dimanche 9 mai**

Association Amiral Jean de Vienne Roulans  
<https://www.facebook.com/assocJDVroulans/>

## DANS L'ACTUALITÉ

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

### L'Hôtel de la Marine, place de la Concorde, va rouvrir ses portes

Après quatre ans de travaux, le monument de la place de la Concorde, siège pendant deux siècles de l'état-major de la Marine, n'attend plus que la fin des mesures sanitaires pour rouvrir. Chef-d'œuvre de l'architecte Ange-Jacques Gabriel, le début de sa construction date de 1758.



### Le canal de Suez bloqué par un porte-conteneurs

Le porte-conteneurs géant *Ever Given* s'est échoué en travers du canal de Suez dans la nuit du 23 au 24 mars 2021, bloquant toute circulation dans les deux sens, immobilisant ainsi plus de 400 navires, et provoquant un problème économique aux répercussions mondiales. Il a pu être légèrement déplacé le 28 mars, à la faveur d'une grande marée, et complètement délogé le lendemain.



<sup>1</sup> « As far as I am concerned, there has never been an 'if only', except, perhaps, that I regret not

## DERNIÈRE MINUTE

Au moment où nous allons diffuser SILLAGES, nous avons appris...

### La mort du prince Philip Mounbatten Duc d'Edimbourg

-oOo-

#### Portrait d'un marin

La personnalité du prince Philip, et le rôle discret mais essentiel qu'il a tenu auprès de la reine d'Angleterre, sont largement développés dans la presse à l'occasion de son récent décès. Plus modestement, c'est le portrait du marin que nous voulons esquisser ici.

*« En ce qui me concerne, je ne me suis jamais dit 'si seulement...', à l'exception peut-être d'un regret : celui de n'avoir pas pu continuer une carrière dans la Marine<sup>1</sup>. » Prince Philip*

Le premier contact de Philip Mountbatten avec la Royal Navy eut lieu en 1923, alors qu'il était âgé de 18 mois. Cette année-là, en effet, sa famille, expulsée de Grèce, s'expatria à bord d'un navire britannique. Le jeune homme grandit en France et au Royaume-Uni et, à 18 ans, c'est-à-dire à la veille de la Seconde Guerre mondiale, il entra dans la Royal Navy comme « cadet » au Royal Naval College de Dartmouth. Il en sortit major de sa promotion.

Un événement décisif marqua son passage à Dartmouth : en juillet 1939, le roi George VI fit une visite officielle de l'école, accompagné de la reine et de leurs deux filles, Elisabeth et Margaret. Le hasard voulut que le cadet Mountbatten fût désigné pour escorter les jeunes princesses. Il avait 18 ans ; Elisabeth en avait 13 ; Cupidon, ce jour-là, leur décocha ses flèches.

La guerre éclata bientôt, et le premier embarquement du jeune officier, à sa sortie de l'École, fut sur le cuirassé HMS *Ramillies* chargé d'escorter des troupes australiennes. Il fut ensuite affecté sur le cuirassé HMS *Valiant*, qui servait sur le théâtre méditerranéen. À bord de ce navire, il participa à la campagne de Crète et se distingua, dit-on, lors de la bataille du Cap Matapan.

On raconte qu'il se fit à nouveau remarquer à bord du transport de troupes qui le ramenait en Grande-Bretagne. Ce navire (le RMS *Empress of Russia*) manquant de chauffeurs, il montra l'exemple en allant lui-même à la chaufferie effectuer ce pénible

having been able to continue a career in the Navy. »



travail. De retour en Angleterre, il fut affecté sur le destroyer HMS *Wallace* qui assurait les dangereuses missions d'escorte des convois dans l'Atlantique Nord. Il se distingua à nouveau, à bord de ce navire, en déjouant habilement une attaque de l'aviation allemande.



Un jeune officier de marine du nom de Philip Mountbatten

Philip Mountbatten finit la guerre dans le Pacifique à bord du destroyer HMS *Whelp*, qui soutenait les raids aériens contre les Japonais. Il se trouvait dans la baie de Tokyo lors de la capitulation du Japon. La guerre était désormais finie. Philip avait 24 ans.

Mountbatten n'était pas qu'un jeune officier aguerri. Il restait – ne l'oublions pas ! – le descendant d'une grande famille régnante d'Europe. Le coup de foudre de Dartmouth ne s'étant pas dissipé, il demanda la main de la princesse Élisabeth d'Angleterre, et l'épousa en 1947. Il fut ensuite affecté sur un navire stationné à Malte, ce qui permit au jeune couple de vivre sa lune de miel sur cette île de la Méditerranée.



Le destroyer HMS *Magpie*

Philip Mountbatten obtint son premier commandement à la mer en 1950. Il avait 29 ans et était *lieutenant commander* (capitaine de corvette) ; on lui confia le destroyer HMS *Magpie*. Ce fut le

dernier épisode de sa carrière navale. Le roi George VI mourut en 1952 et la princesse Élisabeth prit la Couronne. Philip, bien que promis aux plus hauts grades de la *Royal Navy*, quitta la Marine pour suivre sa royale épouse... trois pas derrière elle, selon le protocole. GL

## 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<sup>e</sup> siècle.*** Marines Editions, Rennes, 2005.
- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.*** Marines Editions, Rennes, 2006.
- ***Les fortunes de mer... en images.*** Marines Editions, Rennes, 2007.
- ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.*** Rennes, Marines Éditions, 2011
  - ***La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
  - ***Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
  - ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- ***Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.*** Marines Editions, Rennes, 2013.
- ***La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- ***Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.*** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- ***L'Histoire de la Marine pour les Nuls.*** Paris, éditions First, 2016.
- ***Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.*** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

## UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime : *Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc.* Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime



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

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :

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

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

[www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

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

[www.maisonecrivainsdelamer.fr](http://www.maisonecrivainsdelamer.fr) > RESSOURCES > BLOG LE MOING

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

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

<http://maisondelamer.fr>

Pour s'abonner, se désabonner ou

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

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