

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 31

Mal 2021

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - SOUS LE CONSULAT ET L'EMPIRE – Napoléon et la mer, par G. Le Moing 1
 - ENCADRE – David Decrès, ministre de la Marine de Napoléon, par J. Tramond13
 - BLOCUS CONTINENTAL – Un réseau de sémaphores, par G. Le Moing15
 - L'HISTOIRE MARITIME PAR CEUX QUI L'ONT VECUE – La prise du *Kent* par Surcouf, par L. Garneray22
 - UNE VICTOIRE FRANÇAISE – La bataille de Grand-Port.....25
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Sigillographie – Vexillologie – Ouvrages de Guy Le Moing
– Un dernier mot.....34
-
-

BONJOUR

La France commémore, ce mois-ci, le bicentenaire de la mort de l'empereur Napoléon. Plusieurs voix se sont élevées, dans le but d'occulter cette célébration. Nous refusons de les entendre, et nous avons choisi de consacrer à Napoléon un numéro spécial de SILLAGES, numéro que nous pourrions intituler « Napoléon et sa marine ». Certes, les rapports entre l'Empereur et ses marins n'ont pas toujours été très cordiaux, mais il serait injuste et inexact de réduire l'histoire de la marine impériale à quelques défaites navales retentissantes. Puisse ce numéro de SILLAGES vous en convaincre !

Bonne lecture,
Amicalement, Guy

Sous le Consulat et l'Empire

NAPOLÉON ET LA MER

Par Guy LE MOING

Pour de nombreux Français, l'histoire de la marine napoléonienne se résume en un mot : Trafalgar. Pour eux, cette défaite catastrophique, survenue moins d'un an après le sacre, est le signe annonciateur d'un règne privé de marine. Il va sans dire qu'un tel résumé est trop caricatural pour traduire la réalité. Certes, la Marine française n'a pas remporté beaucoup de victoires spectaculaires, ni sous le Consulat ni sous l'Empire ; cela ne signifie pas qu'elle ait été inexistante.

Quelques faits et quelques dates

La Convention – Les premiers contacts du jeune Napoléon Bonaparte avec la Marine eurent lieu en 1793, au tout début de sa carrière d'officier. Il faut reconnaître que ces expériences de jeunesse n'ont pas été de nature à faire naître chez lui un *à-priori* favorable vis-à-vis de cette institution.

Depuis 1792, une coalition européenne s'est constituée contre la France. Le royaume de Sardaigne en fait partie, et la Convention entreprend de débarquer sur cette île. En février 1793, le jeune capitaine Bonaparte participe au débarquement de Maddalena. Il commande en second un régiment de volontaires corses (d'où son grade provisoire de lieutenant-colonel, dont il n'est pas peu fier à 24 ans). Il s'y donne avec fougue, mais fait connaissance, pour la première fois, avec les problèmes typiques de la marine : tempête dispersant les navires, mutinerie des équipages obligeant à écourter la mission.

En cette même année 1793, une contre-révolution royaliste a éclaté dans le sud de la France. Les armées de la Convention tentent de la réprimer, mais l'amiral anglais Hood, qui patrouille en Méditerranée, soutient les rebelles. Ceux-ci, par exemple, lui ont abandonné la ville de Toulon. La Convention est bien déterminée à reprendre la place par la force. Le capitaine d'artillerie Bonaparte participe à l'opération militaire. Il y fait preuve d'un talent exemplaire et, trois mois plus tard, la ville est libérée, et Bonaparte est général de brigade ! Le siège de Toulon lui aura donné une nouvelle occasion de connaître la marine française... sous un mauvais jour. L'escadre de Toulon, en effet, n'avait rien fait pour s'opposer à l'intrusion des Anglais. L'amiral de Trogoff, qui la commandait par intérim, était même accusé de trahison par la Convention. Ce jugement était sans doute trop sévère, mais il a sûrement marqué le jeune officier.

Le Directoire – Quand la Convention laisse la place au Directoire, en octobre 1795, la « première coalition » est largement dissoute, mais la France reste en guerre avec l'Autriche et l'Angleterre. Contre l'Autriche, le jeune général Bonaparte effectue une brillante campagne en Italie et entreprend une marche sur Vienne. L'Autriche capitule (traité de Campo-Formio, 1797). Reste l'Angleterre, dont la flotte domine les mers, malgré l'alliance de la France avec deux grandes nations maritimes : la Hollande et l'Espagne. L'Angleterre souhaite la paix, mais les conditions imposées par la France font échouer les négociations. Pour augmenter sa pression sur Londres, le Directoire monte un projet de débarquement, et rassemble à Boulogne des troupes et des bateaux ; Bonaparte est nommé *Général en chef de l'Armée d'Angleterre*. Sur le plan militaire, ce projet est totalement irréaliste, et Bonaparte lui-même réussit à dissuader son gouvernement de le mettre en œuvre.

À défaut d'envahir l'Angleterre, Bonaparte propose d'occuper l'Égypte. L'Égypte, certes, n'est pas anglaise mais turque ; Bonaparte estime que la présence française sur ce sol serait indirectement néfaste à l'Angleterre en perturbant son commerce avec l'Inde. L'idée est un peu folle : en cette période de paix fragile, elle prive la France d'une partie de ses forces terrestres et navales, et l'expose, en outre, à une guerre contre la Turquie. Le Directoire accepte et, le 19 mai 1798, Bonaparte appareille de Toulon avec trois cents navires de transport escortés par treize vaisseaux de ligne, sept frégates et quelques canonnières. Une armée de 38 000 hommes s'entasse dans les transports de troupes. Le jeune général a pris place, avec son état-major, à bord du vaisseau *l'Orient*, qui est également le navire-amiral de François-Paul Brueys, commandant en chef des forces navales de l'expédition. Destination : Alexandrie.

L'histoire au conditionnel

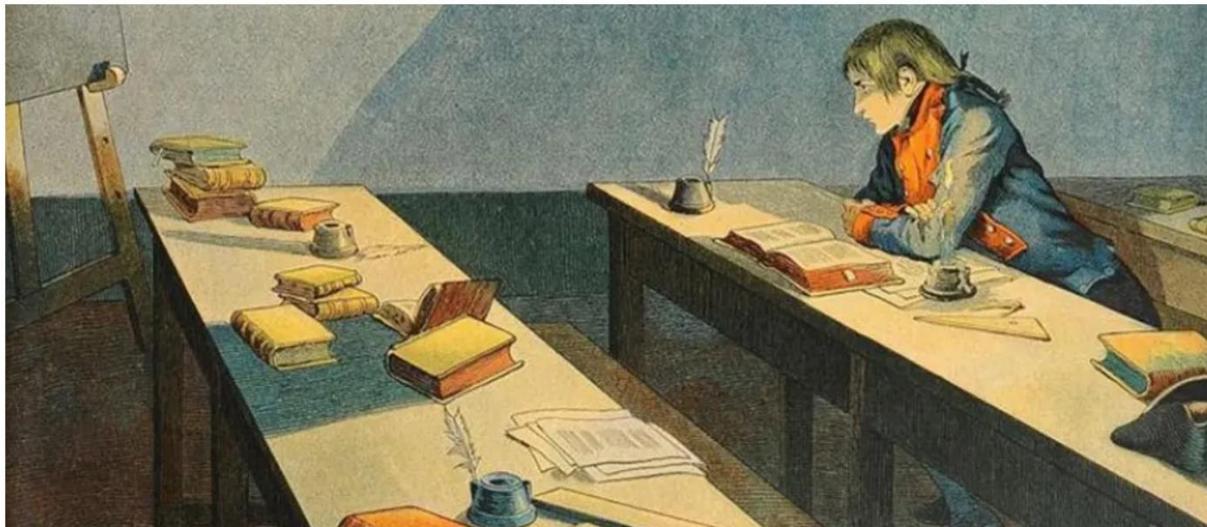
-oOo-

Et si Bonaparte avait choisi la marine plutôt que l'artillerie...

Cette hypothèse est loin d'être invraisemblable. Quand il était à Brienne, il eut un moment l'intention de s'orienter vers la marine. Le chevalier de Kéralio, qui était alors inspecteur des Écoles Militaires du Roi, eut connaissance de ce souhait et l'approuva. Ayant discerné chez le jeune homme « *une étincelle qu'on ne saurait négliger* », il lui mit une bonne note et le recommanda pour l'École de Paris qui préparait aux formations spécialisées de la Marine royale. Bonaparte, toutefois, ne remplissait pas les conditions d'âge pour entrer dans cet établissement parisien, et son admission fut remise à plus tard. Mais, entre temps, les goûts du futur officier changèrent, et il préféra l'artillerie.

Un peu plus tard, dans une lettre écrite par son père pour solliciter l'entrée du jeune Lucien Bonaparte à Brienne, on peut lire :

« ... Suivant le conseil de M. le comte de Marbeuf, il [Napoléon] a tourné ses études du côté de la marine. Il a si bien réussi qu'il était destiné par M. de Kéralio pour l'École de Paris et ensuite pour le département de Toulon. La retraite de l'ancien inspecteur, Monseigneur, a changé la destinée de mon fils qui n'a plus de classes au collège à la réserve des mathématiques, et qui se trouve à la tête d'un peloton avec les suffrages de tous ses professeurs. »



Napoléon Bonaparte à Brienne
(Musée Napoléon à Brienne-le-Château)

Chemin faisant, la flotte française fait escale à Malte pour se ravitailler en eau. Devant l'accueil un peu réticent du Grand Maître de l'Ordre, Bonaparte fait débarquer ses troupes et s'empare de l'île. Il dispose ainsi, désormais, d'une base logistique sur la route entre Toulon et l'Égypte. Il laisse sur place une garnison de 3 000 hommes, et reprend la mer vers l'Égypte, qu'il atteint bientôt.

Dès que l'Amirauté anglaise a appris le départ de Bonaparte pour l'Égypte, elle a dépêché en Méditerranée une escadre commandée par l'amiral Nelson. Celui-ci a bien du mal à retrouver la trace de son ennemi, mais sa patiente recherche aboutit le dimanche 31 juillet, lorsqu'il découvre de nombreux transports français ancrés dans le port d'Alexandrie. Il fait explorer la côte voisine, persuadé que les vaisseaux de l'escorte ne sont pas loin. Son intuition est rapidement confirmée : dès le lendemain, le *Zealous* signale la présence de navires de guerre ennemis paisiblement mouillés dans la rade d'Aboukir, à une quinzaine de milles d'Alexandrie. Nelson décide d'y effectuer une attaque éclair. Celle-ci a lieu le 1^{er} août ; elle est terriblement efficace : seuls quatre bâtiments français échappent au désastre d'Aboukir. Cinq mille marins français sont morts ou disparus ; plus de 3 000 ont été faits prisonniers. Côté anglais, les pertes humaines n'atteignent pas le dixième des pertes françaises. Aucun navire n'a été détruit ; les plus endommagés demeurent réparables. Bien au contraire, six vaisseaux français capturés vont être intégrés dans la *Royal Navy* après remise en état. La victoire de Nelson a en outre pour effet immédiat d'isoler l'armée d'Orient en Égypte et de compromettre son ravitaillement et son moral.

Bonaparte rentre en France à la fin de l'année 1799. Il s'embarque à Alexandrie à bord de la frégate *Muiron*, sous les ordres de Ganteaume. Il échappe à toutes les patrouilles anglaises qui sillonnent la Méditerranée, fait escale à Ajaccio, puis, le 9 octobre 1799, il débarque à Fréjus. Un mois plus tard, Bonaparte a pris le pouvoir en France.

Le Consulat – Quand Bonaparte accède au sommet de l'État, à la fin de l'année 1799, une nouvelle coalition s'est formée contre la France. L'armée terrestre y fait face avec un certain brio, ce qui entraîne le rétablissement rapide de la paix sur le continent (traité de Lunéville, 1801). Une fois de plus, la France et l'Angleterre continuent de s'affronter dans une guerre navale qui n'en finit pas. De l'autre côté de la Manche, le peuple est las de la guerre ; le Premier ministre Pitt a été écarté du pouvoir, et son remplaçant Addington a entrepris des négociations avec la France. Bonaparte décide d'augmenter la pression sur l'opinion publique anglaise et sur les négociateurs, en brandissant la menace de l'invasion. Le procédé n'est pas très original, il n'a jamais abouti à un résultat militaire, mais il a le mérite de toujours faire peur aux Anglais. Un décret du 10 mars 1801 ordonne la création d'une « flottille légère » de chaloupes-canonnières et de bateaux à fond plat. Son objectif psychologique est atteint car, par deux fois en août 1801, Nelson tente de détruire ce camp.

En ce début d'année 1801, il faut signaler également la laborieuse croisière de l'amiral Ganteaume, chargé par Bonaparte de mener en Égypte des renforts et du ravitaillement. Conformément aux instructions reçues, Ganteaume quitte Brest le 24 janvier avec sept vaisseaux, déroute l'ennemi dans une mauvaise direction, puis se rabat sur Gibraltar. Après quoi, il se rend à Toulon au lieu d'Alexandrie, ce qui déclenche la colère du Premier Consul. Nouveau départ le 19 mars, nouveau retour au port, nouvelle colère de Bonaparte. Ce n'est qu'au mois de mai qu'il atteint l'Égypte. Sur le chemin du retour, le 24 juin, il a quand même la chance de capturer un vaisseau anglais isolé, le *Swiftsure*.

Durant l'été 1801, deux victoires font oublier ces cafouillages et redonnent un peu de panache à la marine française : Algésiras et Gibraltar.

Lors de sa mission à Alexandrie, au printemps 1801, l'amiral Ganteaume avait dû renvoyer à Toulon trois de ses vaisseaux, chargés de malades et d'invalides. Cette petite escadre, placée sous les ordres du contre-amiral Linois, a reçu des équipages frais. Elle appareille pour Cadix au début du mois de juillet, afin de se regrouper avec une flotte espagnole. Le 3, alors qu'il approche de Gibraltar, Linois a la bonne fortune de capturer une corvette anglaise, et d'apprendre que Cadix est bloquée par les navires de l'amiral Saumarez. Il change donc de destination et fait route vers Algésiras où il mouille le lendemain. L'amiral Saumarez, aussitôt prévenu, quitte Cadix pour Algésiras avec ses six vaisseaux et quelques frégates ; il y arrive le 6 juillet au petit matin. L'amiral Linois remporte une victoire éclatante.

Au soir de la bataille d'Algésiras, l'escadre française est trop affaiblie pour pouvoir reprendre la mer vers Cadix. Le contre-amiral Linois demande l'aide des autorités navales espagnoles, qui lui envoient l'escadre du lieutenant-général Moreno. Celle-ci appareille de Cadix à l'aube du 9 juillet et atteint Algésiras, non sans avoir déclenché l'alerte dans les rangs anglais. Le 12 au soir, la flotte franco-espagnole remporte une belle victoire sur les Anglais, près de Gibraltar.

C'est à cette époque également que des corsaires – dont Surcouf – font des merveilles dans l'océan Indien en capturant les riches *indiamen* anglais sur la route des Indes. Mais la guerre franco-anglaise va bientôt connaître une pause ; des pourparlers de paix sont signés le 1^{er} octobre 1801 et confirmés le 25 mars suivant à Amiens.

La paix d'Amiens ne dure guère plus d'un an. Elle est rompue au mois de mai 1803 par les Anglais, que la politique de Napoléon irrite. Sans déclaration de guerre préalable, ils reprennent les combats sur mer à partir de la mi-mai. Les affrontements maritimes touchent souvent des navires français qui – étant en mer depuis plusieurs semaines – ignorent la reprise des hostilités et se jettent en toute bonne foi dans les griffes de l'ennemi.

Sur le continent, le Premier Consul renforce le camp de Boulogne. À partir de cette époque, il s'y consacre personnellement, entre dans la préparation détaillée de la traversée et du débarquement. Il installe son état-major au château de Pont-de-Briques et y fait de fréquents séjours. Jamais il ne s'est tant intéressé à la marine, et lui consacre des budgets de plus en plus élevés.

L'Empire – Le Premier Consul Bonaparte, devenu l'Empereur Napoléon I^{er} le 18 mai 1804, continue à organiser avec minutie le camp de Boulogne. Cette fois, le débarquement semble imminent. Au printemps 1805, il met au point les manœuvres de diversion qui doivent éloigner la *Royal Navy* de la Manche afin de permettre le passage. Ce plan consiste à éparpiller le plus loin possible les multiples escadres anglaises qui bloquent les côtes et les ports de France. Un amiral de grande valeur, Latouche-Tréville, qui commande l'escadre de Toulon, doit jouer un rôle essentiel dans cette opération. Mais il meurt sur son vaisseau le 18 août 1804, et Decrès fait un choix peu judicieux pour le remplacer : l'amiral Villeneuve.

Les divers amiraux français bloqués dans les ports doivent tenter une sortie en force et entraîner vers le grand large les vaisseaux ennemis qui les surveillent. Villeneuve réussit à sortir de Toulon et à filer vers les Antilles, sans trop savoir si Nelson le suit. Ganteaume, par contre, ne parvient pas à sortir de Brest. Villeneuve est chargé de revenir vers l'Europe, de passer par l'Espagne prendre des renforts, et de foncer sur Brest pour débloquer le port et assurer la protection de la Manche. Il n'exécute pas cet ordre et s'enferme avec son escadre dans le port de Cadix. Apprenant cette désobéissance, Napoléon explose de colère : « *Votre*

Villeneuve, dit-il à Decrès, *n'est même pas capable de commander une frégate !* ». Il le démet de ses fonctions et le remplace par le vice-amiral Rosily.

Apprenant sa disgrâce et l'arrivée prochaine de son remplaçant, Villeneuve a une curieuse réaction ; au lieu de se résigner et d'attendre Rosily en expédiant les affaires courantes, il manifeste un sursaut d'énergie : « *Si le vent me permet de sortir*, écrit-il alors à Decrès, *je partirai dès demain.* » Aussitôt, il se concerte avec l'amiral Gravina pour organiser une sortie commune de la flotte franco-espagnole. Deux éléments vont favoriser cette aventure désormais inutile : d'une part le départ vers Gibraltar de six des vaisseaux anglais qui bloquaient Cadix, d'autre part le vent qui se mit à souffler dans le bon sens. La rencontre avec Nelson a lieu le 21 octobre à Trafalgar. Passons sur le déroulement de la bataille et venons-en directement au résultat : la flotte franco-espagnole subit l'une des plus monumentales défaites navales de l'histoire. Le bilan humain de Trafalgar est évidemment très lourd. Côté franco-espagnol, on estime les pertes à 4 400 vies humaines et 3 700 blessés. Le contre-amiral Magon et dix-neuf capitaines sont tués ; l'amiral Gravina, grièvement blessé, meurt de ses blessures quelques jours plus tard. Côté britannique, 450 hommes dont l'amiral Nelson perdent la vie et 1 200 autres sont blessés. Les Anglais conservent tous leurs navires ; les alliés en perdent dix-huit.



L'amiral Decrès informant Napoléon que Villeneuve n'a pas exécuté ses ordres
« *Votre Villeneuve n'est même pas capable de commander une frégate !* »

Face à la suprématie navale de la Grande-Bretagne, Napoléon décide de la combattre dans le domaine économique et commercial. L'Angleterre a la même idée puisqu'elle ordonne le blocage des ports français, en mai 1806. La riposte est donc quasi-immédiate : depuis Berlin, au mois de novembre, Napoléon décrète le « blocus continental ». La méthode n'est pas nouvelle, elle a déjà été utilisée par Philippe le Bel ! Ce qui est nouveau, c'est l'ampleur de la mesure. Elle atteint lourdement l'économie britannique, sans atteindre son objectif qui était de l'asphyxier complètement. Le Royaume-Uni a trop d'énergie, trop de ressources, trop de colonies pour succomber aussi facilement.

Depuis la fin de l'année 1801, la flotte française est utilisée pour transporter des troupes à Saint-Domingue, afin d'y rétablir l'ordre. En décembre 1805, une nouvelle escadre part de Brest, chargée de troupes et de matériel. Elle est commandée par le contre-amiral Leissègues. Malgré le blocus anglais et la tempête, les navires atteignent les Antilles le 22 janvier. Le 6 février, une escadre anglaise est signalée dans les parages de l'île, et attaque la flotte française. Le combat dure deux heures, puis les Anglais se retirent en emmenant trois prises.

Après Trafalgar, et jusqu'à la fin de l'Empire, il n'y aura plus de grandes batailles navales, mais une succession constante d'affrontements de navires isolés, de coups de mains, de canonnades indécises, de captures de petits bâtiments de part et d'autre. Deux combats plus traditionnels sont toutefois à signaler une défaite française à l'île d'Aix et une victoire au Grand-Port (île de France). À l'île d'Aix, dans la nuit du 11 au 12 avril 1809, l'escadre du vice-amiral Allemand est attaquée au mouillage et décimée par des brûlots (« la nuit des brûlots »). Au mois d'août de l'année suivante, dans l'île de France (Maurice), la marine française repousse une attaque anglaise visant à s'emparer de l'île¹.

Les derniers contacts de l'Empereur avec la mer ont lieu durant les jours gris de la fin du règne. Le 28 avril 1814, Napoléon et sa suite, ainsi que les représentants des nations victorieuses, prennent place à bord de la frégate anglaise HMS *Undaunted* qui met le cap sur l'île d'Elbe où elle arrive peu après.

D'abord résigné, Napoléon ne tarde pas à caresser le projet de revenir en France. C'est en février 1815 qu'il en prend la décision : il s'embarquera sur son brick *l'Inconstant* à la première occasion. Un incident, toutefois, vient retarder le projet : dans la nuit du 12 février, *l'Inconstant* s'échoue et se fait des dégâts. L'embarquement est repoussé au 26 février, et la petite flottille de l'empereur prend le large au début de la nuit. Elle croise en chemin la corvette anglaise *Partridge*, mais celle-ci poursuit sa route sans intervenir. Le 28 février, *l'Inconstant* croise le brick français *Zéphir* ; nouvelle alerte ; les deux navires se saluent courtoisement, sans incident. Le 1^{er} mars, enfin, à 3 heures du matin, la flottille mouille dans le golfe Juan.

Cent jours après avoir repris le pouvoir, après la défaite de Waterloo, Napoléon abdique pour la seconde fois. Il se rend aux autorités anglaises le 15 juillet 1815, à bord du vaisseau *Bellerophon*. Il est conduit à Plymouth et transféré à bord du *Northumberland* pour être mené en exil. La traversée jusqu'à Sainte-Hélène ne pose en principe pas de problèmes majeurs mais, en raison de la personnalité de l'illustre passager, les Anglais prennent des précautions exceptionnelles : le *Northumberland* est accompagné d'une escorte importante. Ce n'est que le 14 octobre que Sainte-Hélène est en vue. Le *Northumberland* mouille le lendemain dans la rade de Jamestown, après soixante-dix jours de mer.

¹ Voir l'article consacré à cet événement, page 25.



Napoléon à bord du *Northumberland*
(par Horace Vernet, 1859)

Quelques réalisations maritimes du Consulat et de l'Empire

La création des préfectures maritimes (1800) – L'arrêté des consuls en date du 7 Floréal an VIII (27 avril 1800) crée la fonction de préfet maritime. Seul correspondant du ministère de la Marine, il est chargé de la direction des arsenaux, de la sûreté des ports, de la protection du littoral, de l'inspection des installations portuaires et des bâtiments au port ou en rade. L'arrêté de 1800 décompose le territoire maritime en six « arrondissements », chacun d'entre eux ayant un préfet maritime : Dunkerque, Le Havre (bientôt remplacé par Cherbourg), Brest, Lorient, Rochefort et Toulon.

Création d'un arsenal à Anvers et aménagement du port (1803-1810) – « Dès 1803, Napoléon décidait d'installer un arsenal à Anvers dans l'Escaut et d'y prévoir une dizaine de cales destinées aux mises en chantier qu'il projetait. Anvers a été une des grandes idées du règne et compte tenu du temps dont on disposait ce fut une réussite qui soulevait en 1815 l'admiration des Anglais devant les réalisations de Malouet, Laussat et Kersaint qui furent les préfets maritimes de la place. Dès 1798, Forfait avait discerné les avantages de la position d'Anvers. La richesse de l'arrière-pays assurait le ravitaillement et le support logistique d'une importante force navale et l'approvisionnement des chantiers en matières premières. Les bois

du Nord pourraient arriver facilement. Un bon réseau de voies navigables faciliterait l'exploitation des forêts des Ardennes et du Rhin. Les bouches à feu seraient fournies par la fonderie de Liège. Les premiers plans ont été élaborés en juin 1803. Bonaparte fait sa première visite à Anvers en juillet. Malouet devient préfet maritime en 1808. Jusqu'en 1810, date de son départ, il réalisera sous le contrôle étroit de Decrès et de l'Empereur, une œuvre immense. Les débuts sont très encourageants. Les six premières mises en chantier ont lieu en 1804. Les trois premiers vaisseaux reçoivent les noms de *Commerce de Lyon*, *Charlemagne* et *Anversois*. Dès 1808, dix vaisseaux constituent l'escadre de Missiessy et sont prêts à prendre la mer [...] » (Capitaine de vaisseau Muracciole : *Napoléon et les Arsenaux de la Marine*. In « Revue Historique des Armées, N°1, 1974).

L'aménagement du port de Cherbourg (1803-1813) – Vauban, le premier, avait imaginé la création d'une rade artificielle à Cherbourg, dans un but militaire. Quelques travaux avaient commencé au XVIII^e siècle mais avaient été interrompus par la Révolution. Les ingénieurs de Napoléon les menèrent à leur terme. À partir de 1803, l'ingénieur Joseph Cachin dirige les travaux d'aménagement de la rade, du nouvel arsenal et de l'avant-port. Dix ans plus tard, l'impératrice Marie-Louise vient inaugurer l'avant-port, et Napoléon déclare : « *J'avais décidé de renouveler à Cherbourg les merveilles de l'Égypte.* » Cherbourg doit tant à l'Empereur que la ville a failli être renommée Napoléon-Bourg. Ce projet a été abandonné en 1815, mais la statue équestre de Napoléon, au centre de la ville, témoigne de l'attachement que les Cherbourgeois lui portent.

Le service des Phares et Balises (1806) – Depuis 1792, la Marine était responsable des « phares, amers, tonnes et balises », mais les éventuelles réparations et réédifications étaient à la charge du ministère de l'Intérieur. Cette situation dura pendant toute la période révolutionnaire, mais Napoléon la modifia par le décret du 7 mars 1806. Il retira à la Marine la responsabilité des phares, et la confia au ministère de l'Intérieur. Cette décision entraîna la création du service des *Phares et Balises*, initialement rattaché à la Direction des Ponts et Chaussées.

Installation d'un réseau de sémaphores (1806) – Un inventeur du nom de Depillon avait présenté au ministre de la Marine, Decrès, en 1801, un modèle de sémaphore inspiré du télégraphe Chappe. Le blocus continental remet ce projet à l'ordre du jour, et le ministre en fait installer un réseau sur la côte atlantique¹.

Les écoles navales flottantes (1810) – « Napoléon créa les écoles flottantes, ce qui allait, quelles que furent les modifications apportées, devenir l'usage pour les jeunes officiers de mer. En 1810, il constitua deux navires-écoles, Brest et Toulon. Treize ans au moins, quinze ans au plus. Cette fameuse limite de treize ans fut longtemps conservée, et avec la retraite à soixante-deux ou soixante-cinq ans, cela faisait le demi-siècle au service de la Marine. Des deux navires, l'un était *l'Ulysse*, à Brest, dont le nom, qui n'implique pas précisément une navigation rapide, fut changé en *Tourville*, tandis que l'autre était rebaptisé le *Duquesne* : les jeunes gens ne pouvaient trouver meilleurs mentors. Les nouveaux *élèves de la Marine* furent entièrement vêtus de bleu, pour que rien ne put rappeler les souvenirs du Grand Corps, mais on leur rendit la culotte, car la Marine se souvenait encore trop bien des excès, des exploits des gens à pantalon. Les navires avaient été disposés pour permettre des études suivies, avec

¹ Voir l'article consacré à cet événement, page 15.

des salles de cours dans la batterie haute, quand la batterie basse était réservée à la vie matérielle des élèves. On y accomplissait trois années d'études, sanctionnées par des examens fréquents et des concours de passage d'une catégorie à l'autre. À la fin de la troisième année, les élèves pouvaient sortir avec le grade d'aspirant de première classe et concourir alors pour celui d'enseigne de vaisseau. » (Jean de La Varenne : *L'École navale*. Amiot-Dumont, 1951).

Quelques sujets de réflexion

■ Trafalgar – comme on le dit parfois – a-t-il fait avorter le projet de débarquement du camp de Boulogne en Angleterre ?

Non ! La simple chronologie suffit à le vérifier : la bataille de Trafalgar a eu lieu le 21 octobre 1805 ; à cette date, Napoléon avait déjà abandonné son projet de débarquement depuis plusieurs mois. Dès le 16 août, il avait lancé un ultimatum à l'Autriche, et avait quitté Boulogne sans attendre la réponse. Le 1^{er} septembre, il écrivait à Cambacérès : « Il n'y a plus un homme à Boulogne ». Or ce n'est que le lendemain 2 septembre qu'il apprit que Villeneuve n'avait pas respecté ses ordres et s'était abrité à Cadix.

■ Cela signifie-t-il que Napoléon avait cessé de croire à ce projet de débarquement ?

Y a-t-il jamais cru ? Selon certaines confidences rapportées par Metternich dans ses Mémoires, il aurait déclaré : « Jamais je n'aurais été assez fou pour faire une descente en Angleterre avant qu'une révolution eût éclaté dans ce pays. L'armée rassemblée à Boulogne fut toujours destinée à agir contre l'Autriche. » Napoléon était-il sincère en faisant cet aveu ? C'est le genre de propos qu'il est tentant de tenir après coup, lorsqu'un projet a échoué. La réalité est sans doute plus complexe : depuis 1803, tout laisse penser qu'il avait fini par y croire.

■ Et si le camp de Boulogne n'avait été qu'un vaste coup de bluff ?

Les avis sont partagés sur cette question. Pour certains, le camp de Boulogne était à la fois un moyen de pression contre l'Angleterre, et une opération de diversion destinée à endormir la méfiance des autres ennemis, en particulier l'Autriche. Pour d'autres, on ne dépense pas autant d'argent et d'énergie pour un simple coup de bluff.

■ L'invasion de l'Angleterre avait-elle une chance de réussir ?

Pratiquement aucune ! Aucune tentative comparable n'a jamais réussi, sauf la toute première, celle de Guillaume le Conquérant en 1066. Dans le cas présent, faire traverser le Pas de Calais à des milliers d'hommes, sur de petits bateaux dépourvus de toutes qualités nautiques, nécessitait que le vent souffle dans le bon sens pendant des heures, ce qui n'est jamais gagné dans ces parages. À défaut de vent, on avait même pensé faire ramer les soldats, ce qui aurait encore rallongé la durée de la traversée, et fatigué les hommes avant le combat. Même si les manœuvres de diversion avaient réussi, la « poussière navale » de Boulogne restait trop vulnérable par rapport à la défense anglaise.



Les barques à fond plat du camp de Boulogne
vues par un artiste anglais

■ Après Trafalgar, Napoléon s'est-il désintéressé de sa marine ?

Non ! Rémi Monaque répond à cette question : « Contrairement à ce qu'on lit souvent, Napoléon ne se désintéressa pas non plus de sa marine après Trafalgar. L'examen des budgets de la Marine en témoigne éloquemment. Le flux financier annuel se maintient aux environs de 115 millions de 1806 à 1810, pour augmenter fortement jusqu'à 157 millions en 1812. L'Empire semble donc avoir à cette époque envisagé à nouveau la possibilité d'une guerre d'escadres. Les constructions neuves se poursuivirent dans les ports français, mais aussi à Anvers, qui produisit un grand nombre de navires de 74 canons. L'activité des arsenaux resta donc intense jusqu'à la fin de l'Empire, même si les escadres ainsi constituées restèrent le plus souvent au port, sans équipages dignes de ce nom pour les armer. Cette politique avait d'ailleurs l'avantage de contraindre l'Angleterre à prolonger sur mer une vigilance très coûteuse et à maintenir devant les ports de guerre adverses d'importantes flottes de blocus. En obligeant la *Royal Navy* à des efforts financiers considérables, la marine française contribuait à l'asphyxie de la Grande-Bretagne que tentait de provoquer la politique de blocus continental. » (Rémi Monaque, *op. cit.* pp 265-266).

■ La Marine française a-t-elle régressé durant le Consulat et l'Empire ?

Non, au contraire ! Elle a fait un pas en avant, quantitativement et qualitativement.

- Quantitativement par rapport à l'héritage de la Révolution : « En 1804, les états de la flotte comprennent 50 vaisseaux dont 5 désarmés et près de 40 frégates. Rappelons que Choiseul avait fixé les besoins de la Marine à 81 vaisseaux et 81 frégates. On était donc assez loin du compte. C'est ce qui explique l'obstination du Premier Consul à obtenir la coopération de la flotte espagnole. » (Muracciole, *ibid.*). Joannès Tramond ajoute : « De 1801 à 1814, 83

vaisseaux et 65 frégates sont sortis des chantiers ; à la chute de l'Empire, malgré des pertes incessantes, il nous restait 103 vaisseaux et 54 frégates. » (Tramond : Manuel d'Histoire maritime de la France. p 795).

- Qualitativement grâce à l'effort constant de Napoléon et de Decrès, elle s'est améliorée en termes d'organisation, de recrutement, de formation et d'infrastructures portuaires.

Ceci a permis à Jurien de La Gravière d'écrire : « *Quand l'Empire s'écroula, il laissa à la France un immense matériel naval, une flotte dans le sens le plus étendu de ce mot et une organisation militaire que nous pourrions encore envier aujourd'hui. »*

Quelques mots pour finir

Napoléon attendait beaucoup de sa marine, et cette attente a souvent été déçue. Il y avait, dans la psychologie même de l'Empereur, plusieurs facteurs qui ont favorisé cette incompréhension.

Le Premier consul a hérité d'une marine gravement délabrée par la Révolution, mais reconstruire une marine ne se fait pas en quelques mois, former une nouvelle génération de marins nécessite beaucoup de temps et de patience. Chacun sait que la patience n'était pas la qualité dominante de Napoléon ; il fallait que tout réponde de suite à ses exigences. Il faut rendre justice à Decrès d'avoir fait preuve de cette persévérance patiente qui manquait un peu à son chef, dans la mise en œuvre de ses réformes. L'Empereur lui-même reconnaissait que son ministre « marchait bien », même s'il lui reprochait parfois « de refuser de courir ».

Bonaparte, en 1799, a déjà une certaine expérience de la mer. On a même dit qu'il totalisait plus de jours de mer que n'importe quel autre souverain français avant lui, à part saint Louis. Cette expérience est une bonne chose, mais elle peut avoir un effet pervers, surtout dans le cas d'une intelligence brillante comme la sienne. Cet effet indésirable est l'impression d'avoir tout compris par une simple observation rapide, une impression qui fait dire hâtivement : « ce n'est pas comme ça qu'il aurait fallu faire... » ou « il aurait suffi de... ». On n'apprend pas le métier de marin au cours de quelques traversées comme passager, même si on comprend beaucoup de choses. Les subtilités du métier, surtout à l'époque de la voile, ne s'acquièrent que par une longue pratique quotidienne, qu'il n'avait évidemment pas.

De par le tempérament de Napoléon, quand un de ses projets se heurte à un obstacle, ce n'est pas son projet qui doit changer, mais c'est l'obstacle qui doit disparaître. Cette tournure d'esprit fort louable ne s'applique pas toujours en mer ; il semble qu'il n'ait jamais voulu admettre qu'en l'absence de vent, un voilier ne peut pas avancer, que si le vent souffle dans le mauvais sens, le bateau progresse moins vite que prévu, et qu'une tempête inattendue peut faire échouer une mission. Il considérait ces circonstances comme des « excuses de marins ».

GL



DENIS DECRÈS

Ministre de la Marine de Napoléon

Par Joannès TRAMOND

(Extrait du *Manuel d'Histoire maritime de la France*, 1916)

Denis de Crès ou Decrès (1762-1820) était un officier de l'ancienne marine qui, exclu comme noble, et rentré au service en 1793, avait pris une part honorable aux expéditions d'Irlande et d'Orient, et que l'épique combat du *Guillaume Tell* au sortir de Malte (29 juin 1800) avait brusquement mis en vue. Le Premier Consul, qui l'avait eu comme collaborateur lors de la campagne d'Égypte, apprécia toujours singulièrement ce causeur incisif et



(Archives Musée de la Marine) Decrès.

brillant, ce courtisan ingénieux, dont il devait faire un des grands dignitaires de sa cour, et un duc de l'Empire, le seul que la marine ait compté dans ses rangs; il l'appela au ministère le 1^{er} octobre 1801 et l'y maintint tant que dura son pouvoir, en dépit des malveillances, en dépit de « malheurs qui n'étaient pas sa « faute, mais celle des circonstances »; lors des Cent Jours encore, il n'imagina pas qu'il pût confier ces fonctions à un autre. Pendant quatorze années, Decrès fut le chef suprême de la marine, avec une indépendance et une liberté d'action que n'eut certainement aucun autre ministre de l'Empereur.

C'était un homme de valeur, un administrateur rigoureux et pur, qui « avait du commandement », et savait la marine mieux assurément que ne l'avait connue avant lui aucun chef de ce département; bien des fois, l'Empereur se plut à constater que son administration était la plus honnête et la plus claire de toutes, « un chef-d'œuvre ». Mais il lui manquait les qualités qu'il aurait fallu dans les circonstances où il se trouvait, celles qui suscitent les enthousiasmes et les dévouements, qui font réussir l'impossible; dur et impitoyable, « aimant le malheur des autres, il prenait plaisir à se faire haïr »; très jaloux de la faveur de l'Empereur, il écarta systématiquement des emplois tous ceux en qui il crut deviner des rivaux possibles; il ne pardonna pas à son prédécesseur l'orfait d'avoir conservé l'oreille du maître, et le poursuivit d'une haine qui ne s'apaisa que quand il l'eut fait révoquer successivement de ses fonctions de conseiller d'État, de préfet maritime et d'ingénieur des constructions navales; « soit défaut de jugement, soit défaut de conscience », a écrit Jurien. « il ne choisit jamais pour les missions plus importantes « que des hommes médiocres, complètement au-dessous des tâches « qui leur étaient confiées. » Surtout il n'avait pas la foi, il ne croyait pas au succès, il ne subissait même pas cette fascination de l'Empereur qui fit accomplir tant de prodiges à ses contemporains: « Voulez-vous que je vous dise? » confiait-il à Marimont: « cet homme est fou, tout à fait fou; tout cela finira par une « épouvantable catastrophe. »

Son expérience même et sa connaissance de la marine lui en-

levaient toute illusion, tout espoir d'un retour quelconque de la fortune : « *Je regarde tout mouvement d'un port à un autre comme « dangereux »*, écrivait-il quelques semaines après son arrivée au ministère. Pendant les années 1804 et 1805, il n'avait cessé d'accumuler les objections contre le projet de passage, de répéter qu'il ne pouvait réussir, de supplier l'Empereur de renoncer à appeler Villeneuve en Manche. Quand l'événement fut venu lui donner raison, il se fit encore plus sceptique et railleur, plus certain que rien ne pouvait être tenté contre la puissance navale de l'Angleterre ; tous les faiseurs de projets, tous ceux qui venaient proposer une entreprise ou une aventure hardies étaient sûrs de ne trouver en lui qu'ironie méchante et mauvaise volonté systématique, quand ils ne s'en faisaient pas un ennemi déclaré. Il finit par professer que la seule conduite raisonnable pour notre marine était de s'enfermer dans les ports et de n'en bouger sous aucun prétexte : « *L'état de guerre sans prises, raisonnait-il, est un « état désespérant pour les Anglais, et comme c'est leur désespoir « qu'il nous faut, il ne faut pas leur donner lieu d'en faire : l'en- « nemi bat la mer sans rien prendre, par la bonne raison que nous « n'avons rien dehors ; s'il y a quelque chose capable de tuer le « génie de la marine anglaise, c'est cette situation !* » Il n'y avait pas à craindre, on en conviendra, qu'un chef de guerre qui développait de telles théories se décidât jamais à imprimer une impulsion énergique aux opérations.

Joannès TRAMOND



Blocus continental et protection du littoral LA FRANCE SE DOTE D'UN RÉSEAU DE SÉMAPHORES

Par Guy LE MOING

Les pays bordés par la mer ont toujours redouté les attaques en provenance de celle-ci. Il était facile aux pirates de débarquer sur les plages pour semer la terreur, ou aux troupes ennemies d'emprunter cette voie d'invasion. C'est pour se prémunir contre ces risques que la surveillance côtière existe depuis des temps très anciens, et qu'elle perdure encore.

À cette fonction de surveillance était associée, bien sûr, une tâche de communication. Il ne suffit pas, en effet, de détecter le danger, il faut pouvoir donner l'alerte. Pendant des millénaires, cet aspect de l'activité est resté primitif : signaux de fumée le jour, feux allumés la nuit. Cette rusticité des communications a duré jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. À cette époque de guerres ininterrompues, la télégraphie optique, bien que récente, faisait la preuve de son utilité. On eut l'idée de l'appliquer à la surveillance côtière. Ainsi naquirent les sémaphores, qui permettaient, d'une part, de communiquer avec les navires de passage, et d'autre part, de signaler aux autorités navales les mouvements suspects observés sur la mer.

La tradition du « guet de la mer »

Les Romains avaient protégé les frontières terrestres de leur empire au moyen de fortifications, le *limes*. Ils n'avaient pas négligé, non plus, leurs frontières maritimes : elles étaient ponctuées de tours de guet qui se comptaient par milliers sur les côtes de la Méditerranée. Cette pratique s'est poursuivie pendant le Moyen Âge en raison, en particulier, de la menace barbaresque. Elle a laissé des traces dans l'archéologie (« tours génoises » de Corse, par exemple) et dans la toponymie. La ville de La Garde, dans le Var, doit son nom à un poste de guet situé sur son littoral. La célèbre église Notre-Dame de la Garde, à Marseille, est bâtie sur une hauteur où se trouvait jadis un poste d'observation surplombant la mer.

La façade atlantique fut moins précoce à s'équiper. Les attaques des Vikings, au IX^e siècle, imposèrent néanmoins une surveillance de la mer ; Charlemagne ne manqua pas de le rappeler dans l'un de ses capitulaires : le guet et la garde (*wacta et warda*) étaient obligatoires pour tous ceux qui n'étaient pas en état d'aller à l'armée. Quelques siècles plus tard, la menace anglaise fit fleurir les postes de guet le long des côtes de la Manche. Ce pouvait être de modestes cabanes aujourd'hui disparues, ou des clochers d'églises dominant la mer. Pendant longtemps, le guet fut organisé par les seigneurs locaux. Une ordonnance de Charles V, datée d'août 1377, le plaça clairement sous la responsabilité de l'amiral :

« Quand il est convenable de faire guet et tenir des fours [foyers] sur la côte de la mer, audit amiral et à ses officiers appartient la contrainte et punition, tant au criminel qu'au civil. Ceux qui font le guet doivent être garnis de feu, bois et paille pour faire les signaux sur les côtes de la mer, de nuit par feu et de jour par fumée, si besoin est, et cette coutume est et doit être dans tout le royaume de France durant le temps de guerre. Et sur chaque côte, ledit amiral doit visiter, pourvoir et ordonner ou le faire faire de par lui, afin qu'aucun inconvénient n'en advienne, et partant il doit se faire obéir, à qui que les terres et seigneuries soient. »

Ce court passage a l'intérêt de présenter les moyens de communication utilisables pour donner l'alerte : fumée le jour, feu la nuit. Ajoutons que ces signaux visuels étaient souvent relayés par un signal sonore : le tocsin des églises voisines.

Au Moyen Âge, les baleines fréquentaient le golfe de Gascogne, et les marins basques leur faisaient la chasse. Un système de guet existait sur le littoral pour détecter l'approche des cétacés. Les postes d'observation portaient le nom basque de *atalayes*, qui veut dire en français « promontoire », « belvédère » ; ils étaient équipés d'une cloche qui permettait d'alerter les populations voisines lorsqu'une baleine se montrait. La ville de Biarritz en possède un beau spécimen restauré.

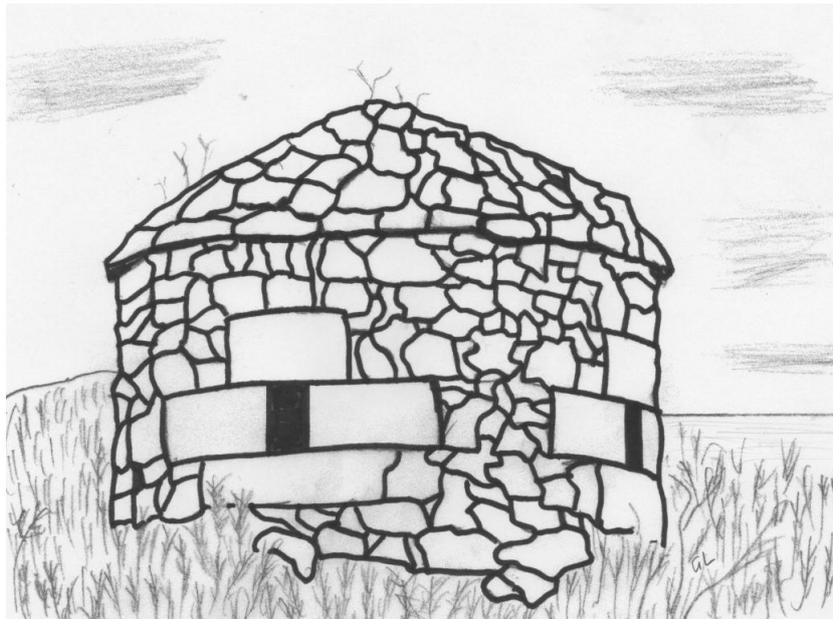
La série de guerres franco-anglaises qui débuta sous le règne de Louis XIV imposa de régler avec plus de rigueur le « guet de la mer ». Colbert lui consacra deux *titres* dans son Ordonnance de 1681 : les titres V et VI du quatrième livre sont respectivement consacrées

aux « capitaines des gardecostes » et aux « personnes sujettes au guet de mer ». L'article V du titre VI concerne les communications ; il tient en une ligne :

« Article V

Le signal se fera de jour par fumée et de nuit par feu. »

C'est tout ! Rien n'avait évolué dans ce domaine depuis un millénaire ! Vauban fit ériger de petites constructions en pierres pour les guetteurs des côtes de la Manche, les *Cabanes Vauban*. Il n'apporta rien, lui non plus, dans le domaine des transmissions. L'organisation du guet de la mer évolua beaucoup durant le XVIII^e siècle, mais pas les techniques de communication. Ce n'est qu'en 1806 qu'elles se modernisèrent, avec la mise en service des sémaphores.



Un poste de surveillance côtière en granit rose sur la côte nord de la Bretagne

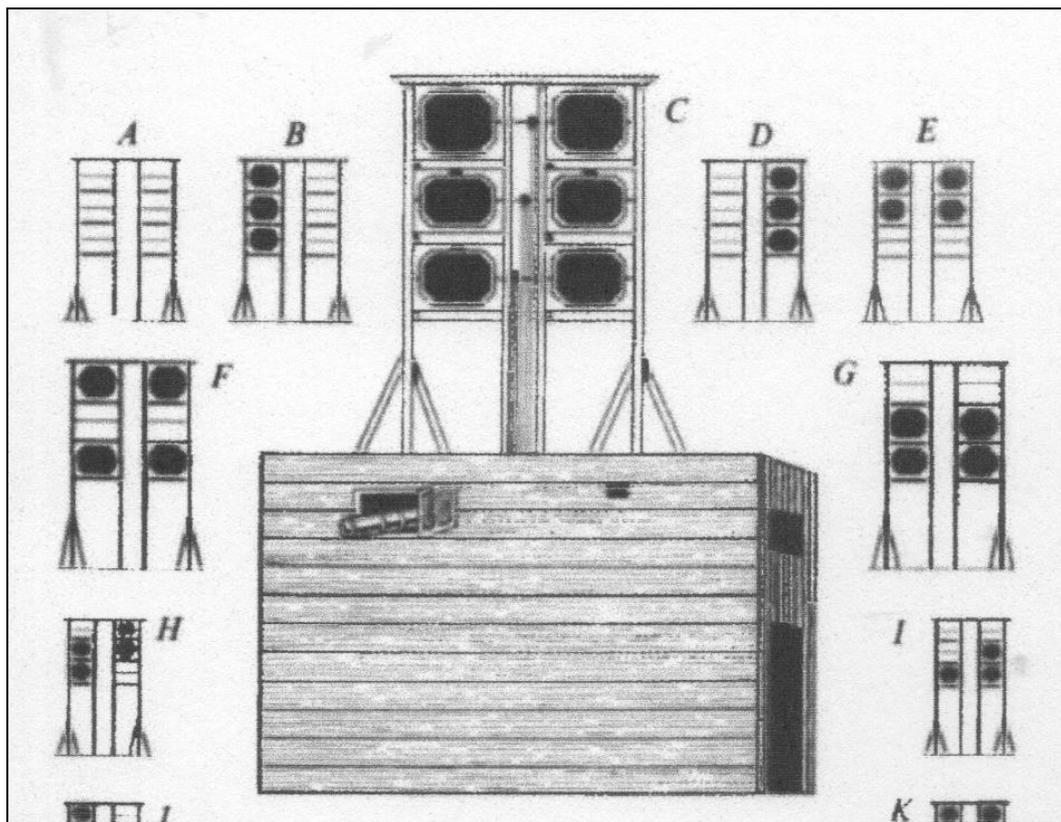
La naissance du télégraphe optique

Une révolution dans les communications à distance eut lieu à la fin du XVIII^e siècle. Elle est due à Claude Chappe et à ses frères, en 1790. Il s'agissait d'un langage par bras articulés, installés au sommet d'un mât. Les positions relatives de trois bras permettaient de représenter les signaux à transmettre. Des codes avaient été créés à cet effet, en particulier celui du citoyen Delaunay, qui fut en service durant toute la période révolutionnaire et comportait 9 999 mots.

Les stations Chappe étaient installées sur des points élevés (tours, collines, etc.) de manière à ce que chacune en voit toujours une autre, ce qui permettait de transmettre les messages de proche en proche. Le système connut un grand succès. Dès 1794, une première chaîne de stations opérationnelles reliait Paris à Lille, sur une distance de 230 km. Le 30 août de cette année-là, alors que la guerre faisait rage, le télégraphe Chappe permit d'annoncer à Paris la victoire de Condé-sur-Escaut : « *Condé est restitué à République, reddition de matin 6 heures.* ». Ce système avait quelques inconvénients : il ne fonctionnait pas le nuit ou par temps de brouillard, et il nécessitait beaucoup d'opérateurs.

Les performances du télégraphe français de Claude Chappe rendirent jaloux les Anglais. L'un d'eux – un certain George Murray (1761-1803) – se mit au travail pour doter son pays d'un système comparable. Il présenta son invention à l'Amirauté britannique, et celle-ci fit construire une ligne de quinze stations entre Londres et Deal. Cette première réalisation fut rapidement suivie d'une seconde liaison entre la capitale et Portsmouth, bientôt prolongée jusqu'à Plymouth.

Le principe du télégraphe de Murray était différent de celui de Chappe. Il ne comportait pas de bras articulés, mais un large panneau de bois percé de six grands trous laissant passer un faisceau de lumière. Chacun de ces trous pouvait être obturé par un volet, ce qui offrait diverses combinaisons lumineuses permettant de coder des messages. Ce système était plus rapide que le français, et il fonctionnait la nuit et par temps de brouillard.



Principe du télégraphe de Murray

Le télégraphe de Chappe, comme celui de Murray, étaient des sémaphores terrestres. Venons-en à une application spécifiquement maritime : le sémaphore de Depillon.

Le sémaphore Depillon

Le mot « sémaphore » vient du grec *sēma*, signe, et *phoros*, qui porte. Il est apparu dans la langue française au début du XIX^e siècle. Charles Depillon (1768-1805) est l'inventeur d'un système de sémaphore concurrent du télégraphe Chappe. Il le proposa aux autorités navales françaises en 1801, pour équiper les stations côtières de la façade atlantique.

Qui était Charles Depillon ?

Charles Depillon⁽¹⁾ naquit le 21 avril 1768 à Saint-Christophe-sur-Condé (actuel département de l'Eure), dans une famille qui comportait plusieurs militaires. Il devint lui-même officier d'artillerie, avant de revenir à la vie civile comme « propriétaire terrien ». Contrairement à son frère, qui avait émigré, il adhéra aux idées révolutionnaires et fit partie de divers comités qui fleurissaient à l'époque. En 1800, il était membre du Conseil régional de l'Eure. L'année suivante, il rédigea un *Mémoire* sur le sémaphore et le présenta avec succès au nouveau ministre de la Marine, le vice-amiral Decrès. Il n'en vit pas la réalisation, car il mourut peu après, en 1805, à l'âge de 37 ans.

.....

(1) À une époque où le port de la particule pouvait être dangereux, Charles de Pillon modifia plusieurs fois son patronyme. Les divers actes le concernant écrivent, selon les époques de sa vie : *de Pillon*, *Pillon*, *Depillon*. L'orthographe *Dupillon*, que l'on trouve parfois, semble plus fantaisiste.

Le dispositif conçu par Depillon était composé d'un grand mât d'une dizaine de mètres de hauteur, sur lequel se trouvait trois ailes orientables. Chaque aile pouvait prendre huit positions différentes, mais deux d'entre elles se distinguaient difficilement (lorsque l'aile était dans l'axe du mât). Seules sept positions distinctes étaient donc utilisées. Le projet initial soumis par Depillon au ministre comportait quatre ailes mobiles, ce qui permettait 7⁴ combinaisons possibles, c'est-à-dire 2 401. Cette capacité sembla surabondante aux marins, qui se contentèrent de trois ailes, c'est-à-dire 343 signaux.

Le sémaphore de Depillon présentait plusieurs avantages par rapport à celui de Chappe. Il était plus simple mécaniquement, pouvait être monté en un quart d'heure et transporté à dos de mulet. Il était donc moins cher, ce qui ne manqua pas d'intéresser le ministre de la Marine. Il était en outre plus performant. Son mât était orientable selon la direction des navires avec lesquels il voulait communiquer, et ses trois bras articulés permettaient de transmettre un plus grand nombre de signaux. L'inventeur, en outre, avait des idées sur le codage des messages et leur confidentialité : « Pour compléter ce travail, écrivait-il, il resterait à présenter un *Dictionnaire télégraphique* », un dictionnaire dont il suggérait les méthodes de codage. Cette présentation, faite en 1801, intéressa le ministère de la Marine, qui ne tarda pas à y donner suite.

Les sémaphores du Premier Empire

La Convention avait confié à la Marine la responsabilité d'une ligne de vigies côtières destinées à surveiller l'espace maritime, à détecter l'approche éventuelle de l'ennemi et à donner l'alerte. Ces postes de guet étaient munis de moyens de communication sommaires : quelques pavillons, des torches et une pièce d'artillerie pour signaler tout danger venant de la mer.

Une dizaine d'années plus tard, la menace anglaise était toujours aussi inquiétante, et les vigies n'étaient pas à la hauteur du danger. Le ministre de la Marine de Bonaparte n'avait pas oublié l'invention que lui avait présentée Depillon en 1801, celle d'un mât sémaphorique performant et relativement peu coûteux. Il demanda à l'un de ses officiers, le capitaine de vaisseau Louis Jacob, d'en réaliser un prototype en vraie grandeur à Granville. Il est possible que Depillon ait collaboré avec Jacob pour cette opération, mais on n'en a pas la certitude.

Depillon mourut en 1805, et Jacob est souvent considéré comme l'inventeur du mât sémaphorique.

Il est vrai qu'il le simplifia beaucoup par rapport à l'invention initiale de 1801. Le mât de Depillon était orientable de manière à être bien vu du destinataire des signaux ; celui de Jacob était fixe. Le sémaphore de Depillon comportait quatre bras ; celui de Jacob n'en avait plus que trois, ce qui était suffisant pour les besoins en signaux de la Marine.



Mât Depillon (1806)

C'est en 1806, que l'Empereur eut l'idée du « blocus continental », destiné à interdire tout commerce avec l'Angleterre, afin d'étouffer l'économie de cet implacable ennemi. La mise en œuvre de ce blocus exigeait une surveillance accrue du littoral pour éviter les fraudes. Dès le mois d'avril, le ministre Decrès donna le coup d'envoi de l'installation des sémaphores sur toutes les côtes de France. Dans une lettre adressée aux préfets maritimes, il décrivit les avantages du nouveau système et donna les instructions pour son installation. Ces instructions, malheureusement, étaient assorties de très nombreuses recommandations d'économie, imposées par les difficultés de l'époque. Il était précisé, par exemple, que le bois utilisé pour les mâts devait être « économique », que les mâts devaient être simplement enfoncés dans le sol, sans maçonnerie, etc. Il en résulta quelques déconvenues : mâts prématurément pourris par l'air salin de la mer, mâts arrachés par les tempêtes, etc.

Face à la menace anglaise, l'objectif de Decrès était ambitieux : équiper les côtes du Ponant « de Flessingue à Bayonne ». Une telle opération ne se fit pas sans problèmes avec les autorités civiles et maritimes locales, mais elle aboutit.

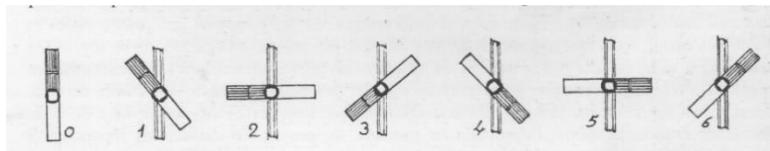
Restait à définir la nature des signaux à transmettre et la procédure de transmission. Le but premier des sémaphores étant d'alerter les autorités sur l'approche d'une flotte ennemie, on composa un *Livre des Signaux* dont les différents articles permettaient de décrire les escadres aperçues : nombre de navires, types, nationalités, positions, routes suivies, etc.

Chacun des 343 signaux possibles d'un sémaphore correspondait à un « numéro d'article » du *Livre des Signaux*. Le problème était que les articles portaient une numérotation décimale

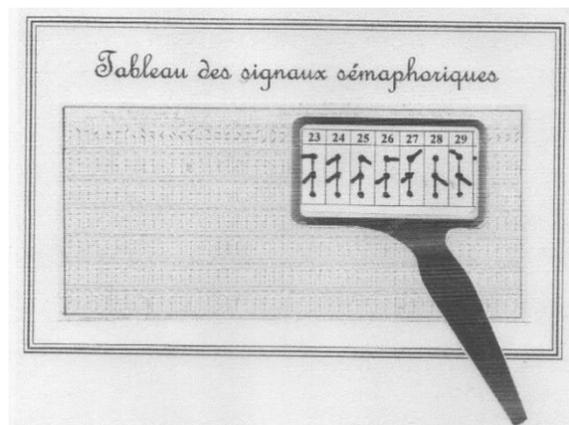
dans le *Livre* (c'est-à-dire une numérotation utilisant les chiffres 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, et 9) et que les ailes du sémaphore n'avaient que sept positions utiles (0, 1, 2, 3, 4, 5 et 6). Il fallait donc, pour passer d'une numérotation à l'autre, faire une conversion relativement complexe. Trop complexe, en tout cas, pour un guetteur de l'époque. Pour y suppléer, l'administration équipa les sémaphores d'un tableau de conversion dit *Tableau des signaux sémaphoriques*. Le système de codage était un peu lourd, et plusieurs utilisateurs demandèrent sa simplification. Le préfet maritime de Brest, Caffarelli, suggéra un système à lecture directe des ailes ; Decrès s'y opposa : « Il [ne serait plus] possible de faire dans les signaux les changements que les circonstances sont souvent dans le cas d'exiger. »

Codage des signaux sémaphoriques (Version 1806)

1 – La position de chaque aile représente un chiffre, selon la convention suivante (progression dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) :



2 – La correspondance entre la position des bras et le numéro d'article est donnée par un tableau dit : *Tableau des Signaux Sémaphoriques*.



3 – Sur ce tableau, les positions de l'aile inférieure ne sont pas indiquées, car leur interprétation peut être modifiée par décision ministérielle, pour garantir la confidentialité des messages.

4 – Les positions de l'aile inférieure sont indiquées par une réglette latérale mobile (non représentée sur la figure), en fonction des dépêches ministérielles.

Hormis cette légère difficulté de codage, le fonctionnement des stations sémaphoriques côtières était simple. Chaque poste était occupé par deux gardiens, qui assuraient la veille vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les navires qu'ils étaient susceptibles d'apercevoir étaient de trois types : navires ennemis, navires de guerre français, navires de pêche ou de commerce. S'ils apercevaient des navires ennemis, ils devaient en signaler le nombre, la nature, la route à la préfecture maritime dont ils dépendaient. Cette transmission se faisait

d'abord vers le sémaphore le plus proche, qui transmettait à son tour vers le suivant, et ainsi de suite jusqu'au destinataire final. S'il apercevait des navires de guerre français, ceux-ci connaissaient le code des signaux sémaphoriques. Le sémaphore pouvait leur transmettre un certain nombre de renseignements utiles (signaux de sécurité, nature des ennemis croisant dans les parages). Dans le cas des navires de commerce ou de pêche, ceux-ci ne connaissaient pas le code sémaphorique, seuls quelques signaux par pavillons restaient possibles.

Les sémaphores rendirent de grands services pendant toute la durée de l'Empire. Après 1815 et le retour de la paix, la plupart furent laissés à l'abandon. Guy LE MOING



L'histoire maritime par ceux qui l'ont vécue

LOUIS GARNERAY RACONTE :

LA PRISE DU KENT PAR SURCOUF (7 OCTOBRE 1800¹)

« Excepté la piraterie, j'ai fait à peu près tous les genres de navigation. » disait Garneray, embarqué à 13 ans sur la frégate *La Forte*. En 1800, il navigue à bord de *La Confiance*, sous les ordres de Surcouf. Il participe ainsi, le 7 octobre, à l'abordage et à la prise d'un gros indiaman² anglais, le *Kent*. Il a raconté cet événement – parmi tant d'autres – dans son livre de mémoires : *Corsaire de la République*.

Quand la vigie lui signale un gros *indiaman*, le matin du 7 octobre, Surcouf comprend tout de suite que le combat va être rude. La *Confiance* mesure 38 mètres de longueur, le *Kent* 53 ; la *Confiance* est armée de 18 canons, le *Kent* du double (et de plus gros calibre !). Il rassemble ses hommes et leur expose la situation :

« Surcouf réunit alors son état-major autour de lui et nous interroge sur nos observations. Ce conseil improvisé ne sert pas à grand-chose. Chacun, officier, maître, matelot, donne tumultueusement son avis ; mais cet avis est en tout point conforme à celui de notre commandant : c'est-à-dire que le navire en vue est à dunette, qu'il est long, bien élevé sur l'eau, bien espacé de mâture, en un mot, que c'est un vaisseau de guerre de la Compagnie des Indes, qui se rend de Londres au Bengale et qui, en ce moment, court bâbord amure et serre le vent pour nous accoster sous toutes voiles possibles. À présent, ce navire doit-il nous faire monter à l'apogée de la fortune, ou nous jeter, cadavres vivants, sur un affreux ponton ? C'est là un secret que Dieu seul connaît ! N'importe, on risquera la captivité pour acquérir de l'or ! L'or est une si belle chose, quand on sait, comme nous, le dépenser follement.

- Tout le monde sur le pont, hèle Surcouf du haut des barres, où il s'est lancé de nouveau, toutes voiles dehors ! »

¹ Contrairement à ce qu'affirme Garneray dans ses *Mémoires*, la prise du *Kent* n'a pas eu lieu en août mais en octobre.

² Nom que l'on donnait alors aux puissants vaisseaux de l'East India Company.

En raison de la taille et de l'armement de l'adversaire, il n'est pas question de l'attaquer au canon. La seule chance de succès est l'abordage. Surcouf en persuade ses hommes et leur promet, en récompense, la *part du diable* pendant deux heures¹ :

« Silence donc ! reprit le Breton en apaisant à grands coups de tout ce qui se trouvait sous sa main ce tumulte de bon augure. Laissez-moi mettre à profit le temps qui nous reste, avant que nous abordions l'ennemi, pour vous expliquer mes intentions. Une fois que l'on comprend une chose, cette chose va toute seule. Or donc, nous allons rattraper le portefaix en feignant de vouloir le canonner par sa hanche du vent : alors, je laisse arriver tout d'un coup, je range la poupe à l'honneur, puis, revenant tout de suite du lof, je l'aborde par-dessous le vent... pour avoir moins haut à monter ! Quant à ses canons, c'est pas la peine de nous préoccuper de cette misère... Nous sommes trop ras sur l'eau pour les craindre... les boulets passeront par-dessus nous ! À présent, sachez que d'après mes calculs, et je vous gardais cette nouvelle pour la bonne bouche, nos basses vergues descendront à point pour établir deux ponts de communication entre nous et lui. Ce sera commode au possible ! Une vraie promenade. C'est compris et entendu ?

- Oui, capitaine, s'écria l'équipage.

- Très bien. Vous êtes de bons garçons ! Par-dessus le marché, je vous donne la part du diable pendant deux heures pour tout ce qui ne sera pas de la cargaison.

À cette promesse magnifique, l'équipage ne pouvant plus modérer sa joie unie à la reconnaissance qui l'oppressait poussa une clameur immense et frénétique qui dut retentir jusqu'au bout de l'horizon. »

A bord du *Kent*, le capitaine Rivington a compris que le corsaire ne se déroberait pas et qu'il cherchait l'affrontement. Cette perspective l'amuse, et il demande à ses passagères de monter sur le pont afin qu'elles puissent assister au spectacle, et voir comment on coule un corsaire français :

« Une chose qui nous surprit au dernier point et nous intrigua vivement fut d'apercevoir sur le pont du vaisseau ennemi un gracieux état-major de charmantes jeunes femmes vêtues avec beaucoup d'élégance et nous regardant tranquillement abritées sous leurs ombrelles, comme si nous n'étions pour elles qu'un simple objet de curiosité ! »

À bord de *La Confiance*, les hommes ne s'attardent pas à contempler les belles Anglaises, ils se préparent sans attendre à l'abordage :

« On se précipita aussitôt sur les armes : chacun se munit d'une hache et d'un sabre, de pistolets et d'un poignard ; puis, une fois que les combattants ont garni leur ceinture, ils saisissent, les uns des espingoles chargées avec six balles, les autres des lances longues de quinze pieds : quelques matelots passés maîtres dans cet exercice, serrent énergiquement dans leurs mains calleuses un solide bâton.

Surcouf, toujours plein de prévoyance, fait distribuer aux non-combattants, qu'il range au milieu du pont, de grandes piques ; et il leur donne la consigne de frapper indistinctement sur nos hommes et sur ceux de l'ennemi, si les premiers reculent ou si les seconds avancent.

Les hunes reçoivent leur contingent de monde ; des grenades y sont placées en abondance... Dès lors, nous sommes en mesure d'attaquer convenablement : nous faisons bonne route. »

Après quoi, le *Kent* tente une manœuvre pour s'éloigner de la *Confiance* afin de mieux la canonner. C'est compter sans les qualités manœuvrières de Surcouf ; le corsaire esquive, vire, s'échappe, revient, avec une habileté diabolique. Le *Kent* étant plus haut que lui sur l'eau, les boulets anglais passent au-dessus de ses superstructures et ne causent que des avaries mineures dans la mâture du petit navire. À bord du *Kent*, les belles passagères ont regagné précipitamment leurs chambres et les soldats anglais du général Saint-John sont prêts à

¹ Autorisation donnée aux hommes de piller les vaincus pour leur propre compte, pendant un temps déterminé.

accueillir les assaillants. Finalement, au terme d'une ultime manœuvre, la *Confiance* aborde lourdement l'*indiaman* :

« - À toi, maintenant, Drieux ! s'écrie bientôt Surcouf en s'adressant à son second, qui commande la première escouade d'abordage.

*En ce moment, les flancs des deux navires, poussés l'un contre l'autre par la puissante dérive du Kent, se froissent, en grinçant à la lame, avec une telle violence qu'ils menacent de s'ouvrir ou de se séparer. Notre bonne chance ne nous abandonne pas ! Au même moment, une des lourdes ancrs du vaisseau anglais, qui pend sur sa joue de tribord, s'accroche dans le sabord de chasse de la *Confiance*, et rompt une partie de ses pavois, qui craquent et se déchirent en lambeaux !*

- C'est un fameux crampon auxiliaire ! s'écrie Surcouf en se jetant dans les enfléchures pour donner l'exemple. »

Plus rien ne s'oppose maintenant au passage des hommes. La *Confiance* est si petite, par rapport au vaisseau anglais, que sa vergue de misaine arrive au niveau du pont du *Kent*. C'est par là que passent les premiers corsaires français, tandis que d'autres escaladent les gaillards et le plat-bord :

« Pour être juste et impartial, ce qui sera toujours mon plus vif désir, et pour rendre à chacun la part de gloire ou de faiblesse qui peut lui revenir, je dois reconnaître que Drieux n'est pas le premier homme de notre bord dont le pied foule le pont du Kent. Celui à qui était réservé le bonheur de se trouver avant tous en présence de l'ennemi est un simple nègre nommé Bambou. Bambou avait parié ses parts de prise, avec ses camarades, qu'il serait le premier à bord du Kent, et il avait gagné sa gageure. Armé simplement d'une hache et d'un pistolet, il s'est affalé du haut de la grande vergue au beau milieu des Anglais, qui, stupéfaits de son audace, le laissent se frayer un sanglant passage à travers leur foule, et rejoindre, sur l'avant, l'escouade de Drieux, qu'il va seconder dans ses efforts.

Pendant que Drieux combat, Surcouf, avec cette lucidité d'esprit qui embrasse jusqu'aux moindres détails d'un ensemble, surveille et dirige la bataille.

- Allons donc, Avriot, allons donc, Guide, s'écrie-t-il, des grenades donc ! Des grenades ! Toujours des grenades !

- À l'instant, capitaine, répond le gabier Guide placé dans la hune de misaine, c'est que les deux lanceurs du bout de la vergue viennent d'être tués.

- Eh bien ! Baptise les Anglais avec leurs cadavres, et venge-les, reprend Surcouf.

Quelques secondes plus tard, la chute imprévue des deux cadavres, qui tombent lourdement au milieu de la masse des ennemis, opère une éclaircie momentanée dans leurs rangs.

- En avant, mes amis, s'écrie Drieux d'une voix de stentor, profitons de cette reculade.

*La vergue de misaine de la *Confiance*, toujours posée près du plat-bord ennemi, et l'ancre de ce vaisseau qui n'a pas quitté notre sabord de chasse, sont continuellement couvertes par nos matelots qui passent sur le Kent. Les Anglais ont beau foudroyer ce dangereux passage, quelques-uns de nos hommes tombent mais aucun ne recule.*

Le carnage continue longtemps. Les défenseurs anglais tirent par salves ; ils sont si nombreux que l'issue du combat demeure longtemps indécise. La mort du capitaine Rivington, tué par une grenade française, provoque un flottement dans la défense ennemie. Les corsaires redoublent alors d'énergie. Le second capitaine anglais tente d'organiser un ultime foyer de résistance dans la batterie, mais il doit s'incliner devant la combativité des marins français. Le pavillon du *Kent* est amené.

- Plus de morts, plus de sang, mes amis ! s'écrie Surcouf. Le Kent est à nous ! Vive la France ! Vive la nation !

Un immense hourra répond à ces paroles, et Surcouf est obéi : le carnage cesse aussitôt. Seulement nos matelots excités par le combat se souviennent de la promesse qui leur a été faite avant l'abordage : ils ont droit à deux heures de part du diable ! Ils s'élancent donc dans l'entrepont, et se mettent à enfoncer et à piller les coffres et les colis qui leur tombent sous la main.

Après cette folle journée, Surcouf fait évacuer ses prisonniers sur un navire neutre qui passe dans les parages. Il prend ensuite la route de l'île de France où il arrive un mois plus tard avec sa prise, et où il reçoit un accueil triomphal. Pendant ce temps, les Anglais, humiliés, ont mis sa tête à prix. Son voyage de retour vers la métropole, au début de l'année 1801, est donc semé d'embûches. Surcouf les déjoue toutes et réussit à rallier La Rochelle, puis Saint-Malo.

Les textes de Garneray sont extraits de :
Corsaire de la République – Voyages, aventures, combats
Edition Phébus Libretto, Paris, 1984
(L'édition originale date de 1851)



Une victoire navale française sous l'Empire

LA BATAILLE DE GRAND-PORT

(23-28 août 1810)

Par Guy LE MOING¹

Face à la puissante *Royal Navy*, la Marine française joua un rôle effacé dans l'épopée napoléonienne. Deux siècles plus tard, on se souvient surtout de ses échecs : Aboukir, Trafalgar, l'île d'Aix et quelques autres. L'Empire eut pourtant de grands marins, et certains d'entre eux infligèrent aux Anglais des défaites cuisantes. Ce fut le cas en 1810, dans l'océan Indien, lors de la bataille du Grand-Port. C'est la seule bataille navale de l'Empire dont le nom soit gravé sur les piliers de l'arc de triomphe de l'Étoile, à Paris.

La France de Napoléon dans l'océan Indien

À la suite du traité de Paris, en 1763, la France ne possédait plus en Indes que cinq « comptoirs » : Pondichéry, Karikal, Yanaon, Mahé et Chandernagor, mais ceux-ci étaient occupés par les Anglais depuis le début des guerres révolutionnaires. Elle détenait, par contre, plusieurs îles de l'océan Indien que l'on appelait alors « archipel des Mascareignes » et qui comprenaient : l'île Bonaparte (aujourd'hui La Réunion), l'île de France (aujourd'hui l'île Maurice), l'île Rodrigue et les Seychelles. La France possédait également un comptoir à

¹ Le texte ci-dessous est le condensé d'un article de Guy Le Moing paru dans *La Revue du Souvenir Napoléonien* (HS N°3 – décembre 2010).

Madagascar : Tamatave. Ces territoires isolés jalonnaient la route de l'Asie et constituaient, selon une expression de l'époque, « le boulevard de la France dans l'océan Indien ».

Les clauses de la paix d'Amiens prévoyaient la restitution à la France des comptoirs de l'Inde « dans les six mois de la ratification du traité ». Au début de l'année 1803, Bonaparte envoya donc aux Indes le capitaine général Decaen, chargé de reprendre officiellement possession des territoires restitués. Quand il arriva sur place, la guerre entre la France et l'Angleterre avait recommencé, et les clauses de la paix d'Amiens étaient devenues caduques. À défaut de reprendre les comptoirs de l'Inde, Decaen s'installa sur l'île de France, et instaura dans les Mascareignes une sage administration civile et militaire.



Duperré

Sa tâche n'était pas de tout repos, car l'Angleterre poursuivait sans relâche une politique d'hégémonie dans l'océan Indien. Afin de sécuriser son trafic maritime entre les Indes et la métropole, elle avait besoin d'acquérir des escales sur cette route, et d'en éliminer tous ses rivaux et ennemis potentiels. À partir de 1803, elle accentua cette stratégie et s'empara de Goa au détriment des Portugais (1803), du Cap au détriment des Hollandais (1805), de Tranquebar et de Sirampour au détriment des Danois (1806), des îles Rodrigue et Bonaparte au détriment des Français (1809 et 1810). Restait l'île de France. Pour défendre ce dernier bastion français dans l'océan Indien, Decaen disposait, en 1810, de peu de moyens. Les forces terrestres se limitaient à un régiment de moins de 800 hommes. Les forces navales atteignaient à peine une dizaine de navires, répartis en deux divisions : 1- la division Hamelin, qui comprenait les frégates *Vénus* (40c, cdt Hamelin), *Manche* (40c, cdt Dornal de Guy), *Astrée* (40c, cdt Le Marant), la corvette *Créole* et le brick *Entreprenant* ; 2- la division Duperré qui comprenait les frégates *Bellone* (40c, cdt Duperré) et *Minerve* (48c, cdt Bouvet) ainsi que la corvette *Victor* (18c, cdt Morice).

La prise du fort de l'île de la Passe (14 août)

Decaen et le gros des forces terrestres se trouvaient à Port-Louis (ou « Port-Napoléon »), la ville principale de l'île de France. C'est là également que stationnaient les navires de la division Hamelin. Les Anglais cherchèrent donc un point très éloigné pour prendre pied sur l'île ; ils choisirent Grand-Port (ou « Port-Impérial »), sur la côte sud-est. Cette côte, comme la plus grande partie du littoral mauricien, est ceinturée par une barrière de corail d'où émergent de nombreux îlots. Pour accéder au Grand-Port, deux passes permettent de franchir la muraille corallienne : la Grande Passe au Nord, la Petite Passe au Sud. En 1810, la Petite Passe était protégée par un fortin, érigé sur un îlot rocheux nommé île de la Passe. Les Anglais décidèrent, dans un premier temps, de débarquer sur cet îlot et de s'emparer du fort, défendu seulement par quatre-vingt soldats.

Une première tentative eut lieu durant la nuit du 10 août 1810. Le commodore Pym, avec trois navires (la *Nereide*, le *Sirius* et le *Staunch*), s'approcha de la Petite Passe. Le *Staunch* remorquait plusieurs canots dans lesquels avait pris place un détachement de débarquement de 400 hommes. La nuit était très noire ; un vent violent faisait s'entrechoquer les embarcations. Le pilote local qui guidait les navires n'arrivait pas à trouver la passe et craignait de provoquer une catastrophe ; il finit par renoncer, malgré la forte récompense que lui promettaient les Anglais. Ceux-ci récupérèrent leurs canots et se dispersèrent pour ne pas alerter la garnison du fort. Après s'être regroupés au large de Port-Louis, les capitaines des trois navires décidèrent de procéder à une nouvelle tentative quelques jours plus tard. Cette fois ils réussirent et s'emparèrent du fort. Après cette prise, le commodore Pym confia la surveillance du Grand-Port au capitaine Willoughby. La *Nereide* resta sur place, tandis que le *Sirius* et le *Staunch* repartaient.

Le piège anglais (20 août)

Pendant que ces événements se déroulaient dans la passe du Grand-Port, la division Duperré rentrait de croisière. Elle avait quitté l'île de France à la mi-mars, pour aller chasser les navires de commerce anglais entre Madagascar et le cap de Bonne-Espérance. Dans ces parages très fréquentés, la chasse fut fructueuse. Le 3 juillet, la petite division française rencontra trois vaisseaux de la compagnie des Indes, et en arraisonna deux. Le 20 août, la côte sud-est de l'île était en vue. Quand les navires se furent suffisamment rapprochés, les guetteurs signalèrent une frégate arborant le pavillon tricolore, mouillée sous le fort de l'île de la Passe. Cette présence surprit un peu les capitaines, sans trop les inquiéter. Au contraire, elle les rassura un peu : les Anglais étaient loin ; la division pouvait entrer au port. Duperré fit mettre ses navires en ligne pour franchir la passe : le *Victor* en tête, suivi de la *Minerve*, du *Ceylan* et du *Windham*, la *Bellone* fermait la marche.

À 13 h 30, alors que le *Victor* et la *Minerve* s'engageaient dans le chenal, le pavillon tricolore fut brusquement remplacé par les couleurs anglaises, à la fois sur le fort de la Passe et sur la frégate au mouillage. Cette dernière ordonna au *Victor* de mouiller sur place, et ponctua sa requête d'une volée de boulets. Au même instant, les canons du fort ouvrirent le feu sur la *Minerve*. Le lieutenant de vaisseau Morice, qui commandait le *Victor*, fut complètement déconcerté par cette attaque inattendue ; il jeta l'ancre et amena son pavillon. Bouvet eut plus de sang-froid ; bien que la *Minerve* fût sévèrement touchée, elle fonça droit devant elle, tout en tirant sur la frégate anglaise. Le *Ceylan* était dans son sillage, et les deux navires passèrent en force sous les boulets. Quand il se trouva au niveau du *Victor*, Bouvet cria à

Morice de couper son câble, de re-hisser ses couleurs et de le suivre. Morice exécuta cet ordre et s'engouffra dans le sillage du *Ceylan*, sans se soucier du canot anglais qui venait de l'accoster pour l'amariner. Les trois navires français allèrent mouiller au fond de la rade. Ils avaient réussi à forcer le guet-apens, mais la *Minerve* avait perdu 23 hommes au cours de l'action. Le *Windham* hésita tellement à s'engager dans la passe que la *Bellone* le rattrapa, bien qu'elle eût perdu beaucoup de temps à rechercher un de ses hommes tombé à la mer. Duperré était décidé, lui aussi, à forcer le barrage. Il fit signe au *Windham* de le suivre et s'engagea dans la passe en échangeant des bordées avec la frégate anglaise, laquelle – on l'aura compris – n'était autre que la *Nereide* du capitaine Willoughby. Le *Windham* ne put pas ou n'osa pas l'imiter ; il resta à l'extérieur de la barrière de corail et se dirigea vers le sud de l'île ; il fut capturé le lendemain par le *Sirius*.

Les préparatifs du combat (21 et 22 août)

Une fois les quatre navires regroupés et convenablement embossés Duperré réunit ses capitaines en conseil et leur fit part de ses craintes : il redoutait une attaque massive du Grand-Port par les Anglais. Si une telle éventualité se produisait, les navires français seraient irrémédiablement vaincus et capturés par l'ennemi. Duperré proposait donc d'anticiper sur cette issue fatale, de saborder les quatre navires et de mettre les équipages à la disposition des défenseurs terrestres de l'île. Les capitaines étaient partagés ; Bouvet s'opposa catégoriquement au projet de son chef et convainquit Moulac : ils n'avaient pas le droit de sacrifier les navires ; il fallait, au minimum, avoir l'accord de Decaen pour envisager cette solution.

Morice fut envoyé à Port-Louis dans la soirée, afin de faire part à Decaen de l'inquiétude de Duperré et de ses officiers, et le prier d'envoyer en toute hâte vers Grand-Port la division Hamelin. Ce même soir du 20 août, le capitaine Willoughby fit partir un de ses officiers à bord d'une chaloupe, afin de prévenir le commodore Pym de l'arrivée des quatre navires français, et lui demander des renforts. Le 21 et le 22 août furent consacrés, de part et d'autre, aux préparatifs d'un affrontement désormais inévitable.

Duperré, qui connaissait mal les parages du Grand-Port, confia à Bouvet le soin de prendre les dispositions nécessaires en prévision d'une incursion anglaise et du combat qui s'ensuivrait. Bouvet profita de l'obscurité de la nuit pour faire enlever toutes les bouées qui balisaient le chenal, espérant ainsi compliquer la tâche des pilotes anglais et provoquer des échouements. Par ailleurs, il fit modifier la ligne d'embossage des bâtiments français, afin de favoriser au maximum leur artillerie : les navires furent placés nez au sud de manière à présenter leur flanc bâbord en direction de la Petite Passe. La *Bellone* était en tête, suivie du *Victor*, du *Ceylan* et de la *Minerve*.

À Port-Louis, dès le 21, Decaen avait donné l'ordre à Hamelin de rallier le Grand-Port. La division effectua en hâte les ultimes préparatifs, en particulier le recrutement de marins du commerce pour compléter les effectifs. Le soir même, vers 23 heures, elle leva l'ancre. Le capitaine-général, quant à lui, avait quitté Port-Louis à cheval le 21 au soir, à destination de Mahébourg qu'il atteignit le lendemain matin.

Le 22, en fin de matinée, la frégate anglaise *Sirius* (commodore Pym) arriva au large du Grand-Port et échangea des signaux avec la *Nereide*. Willoughby lui signala que les Français étaient en état d'infériorité et qu'une attaque immédiate était envisageable. Sur cette information, le *Sirius* tenta d'entrer dans le port, mais il s'échoua sur un récif en franchissant la passe ; il ne put être remis à flot que le lendemain matin et vint s'ancre près de la *Nereide*.

Les Anglais attaquent (23 août)

Le 23, dans la matinée, les vigies signalèrent deux frégates se dirigeant vers le Grand-Port. On crut d'abord qu'il s'agissait de la division Hamelin, mais c'étaient en fait deux frégates anglaises, la *Magicienne* et l'*Iphigenia*. Elles franchirent la Petite Passe dans l'après-midi et vinrent rejoindre la *Nereide* et le *Sirius*.

Dès que les navires furent regroupés, les capitaines anglais se réunirent en conseil et décidèrent d'attaquer sans plus attendre. Selon les informations du commodore Pym, les forces britanniques étaient largement dominantes. Par ailleurs, vaincre une ligne statique de navires au mouillage lui semblait un jeu d'enfant ; Pym se prenait déjà pour Nelson à Aboukir ou à Copenhague. À 16 h 40, les frégates anglaises levèrent l'ancre et se dirigèrent vers la ligne française. La *Nereide*, suivie du *Sirius* étaient en tête ; elles devaient s'occuper de la *Bellone* et du *Victor*. La *Magicienne* et l'*Iphigenia* suivaient, avec pour objectifs, la *Minerve* et le *Ceylan*.

La marche des frégates anglaises ne manquait pas d'une certaine majesté, qui frappa Decaen lui-même depuis son poste d'observation de Mahébourg : « *Sans avoir aucune voile, sans assurer leur pavillon, poussées par le vent, portées par le courant, présentant le spectacle le plus imposant, elles avancèrent sur la Bellone et la Minerve qui les couvrirent de boulets et de mitraille.* » La marche imposante des quatre frégates n'était pas toutefois sans dangers. Depuis que Bouvet avait fait supprimer le balisage des chenaux, les risques d'échouement avaient augmenté, même pour les meilleurs pilotes. Les marins anglais, de surcroît, avaient le soleil couchant dans les yeux, ce qui les empêchait de discerner les variations de couleur de l'eau, annonciatrices des hauts-fonds et des coraux. Le seul pilote de la division anglaise se trouvait en tête, à bord de la *Nereide*. Le *Sirius*, qui suivait, s'écarta un peu du sillage de son chef de file et s'échoua, peu après 17 heures. Il fut impossible de le remettre à flot. La *Magicienne* et l'*Iphigenia*, qui venaient derrière, firent un écart et passèrent. Un quart d'heure plus tard, néanmoins, la *Magicienne* s'échoua à son tour, à environ 400 mètres des Français. Sa position par rapport à eux était telle que six de ses canons, seulement, étaient dirigés vers l'ennemi.

Les deux autres navires anglais atteignirent leur poste de combat. La *Nereide* s'immobilisa à 200 mètres de la *Bellone* ; l'*Iphigenia*, à une demi portée de canon de la *Minerve*. Ce fut dans ces conditions que le duel d'artillerie se déclencha, vers 17 h 30.

La première volée de la *Nereide* fut destinée au *Victor* et lui fut fatale. Son commandant par intérim fut grièvement blessé et plusieurs de ses hommes tués. La corvette, ses câbles coupés¹, partit à la dérive vers l'ouest et alla s'échouer dans l'embouchure de la rivière des Créoles, à Mahébourg. Le combat était fini pour elle.

Pendant ce temps, la canonnade faisait rage entre les autres navires. La *Minerve* eut ses câbles arrière arrachés par les boulets de l'*Iphigenia*. Bouvet fit couper les câbles avant et laissa son navire partir à la dérive vers le Grand-Port ; il s'échoua bientôt sur un récif. Le *Ceylan*, puis la *Bellone*, coupèrent à leur tour leurs câbles et vinrent s'échouer, eux aussi, à côté de la *Minerve*. Cette nouvelle disposition des navires français leur était très défavorable. Non seulement ils étaient échoués, mais ils se masquaient les uns les autres, condamnant au silence une grande partie de leur artillerie. Seule, la *Bellone* présentait encore un flanc complet à l'ennemi et pouvait lui envoyer des bordées.

¹ À cette époque, les ancres étaient reliées au navire par des câbles, et non par des chaînes.

Vers 19 heures, un des câbles de la *Nereide* cassa à son tour, et la frégate anglaise évita¹ sur l'autre ancre et présenta son arrière au tir d'enfilade de la *Bellone*. La *Nereide* dut manœuvrer rapidement pour retrouver une position moins dangereuse et reprendre le tir. Elle continua son duel acharné avec la *Bellone*, mais s'échoua un peu plus tard dans la nuit. Les deux capitaines étaient sérieusement blessés. Willoughby avait reçu un éclat au visage, et un de ses yeux pendait hors de son orbite. Son premier lieutenant était mort et le second grièvement blessé. À bord de la *Bellone*, Duperré avait été touché à la tête et gisait inconscient. Vers 20 heures, Bouvet confia la *Minerve* à son second et passa sur la *Bellone* pour prendre le commandement de la division.

Dans la soirée, l'état de la *Nereide* était devenu pitoyable. Le commodore Pym lui avait envoyé un canot pour que Willoughby abandonne son navire et vienne se faire soigner à bord du *Sirius*. Willoughby refusa de laisser ses hommes ; il préférait se rendre à l'ennemi avec eux. Vers 23 heures, il envoya un officier sur la *Bellone* pour annoncer sa reddition, mais le canot ne put atteindre le navire français. La *Nereide* continua donc à encaisser des coups.

Le capitaine général Decaen, qui observait le combat depuis Mahébourg, était de plus en plus confiant dans l'issue heureuse de l'affrontement. Il fit savoir à Bouvet qu'il tenait des munitions à sa disposition. Puis il envoya un message destiné à Hamelin, via Port-Louis et un aviso, pour lui demander d'accélérer sa marche, afin de venir porter l'estocade finale à la division anglaise. Les tirs se poursuivirent longtemps dans la nuit, puis s'espacèrent. Chacun essaya, sans y parvenir, de déséchouer ses bateaux.

La victoire française se confirme (24-26 août)

Quand le jour se leva, le 24 août, le champ de bataille présentait un curieux spectacle : tous les navires étaient au sec sauf un, l'*Iphigenia*. L'état réel de la *Nereide* ne fut connu que dans la matinée. Plusieurs marins quittèrent le navire à bord d'une embarcation et vinrent se réfugier sur le *Sirius*, informant le commodore Pym de l'extrême détresse de leur navire. Sur les 281 personnes se trouvant à bord la veille, 92 étaient mortes et 130 étaient blessées. Par ailleurs, des prisonniers français s'évadèrent également de la *Nereide* à la nage et alertèrent le capitaine-général sur la situation du navire et de son équipage. Decaen prévint Bouvet, mais celui-ci ne crut pas à la reddition de Willoughby car l'Union Jack flottait toujours au mât, pour la bonne raison qu'il y était cloué. La *Bellone* continua donc d'abord à tirer sur la *Nereide* avant de concentrer son tir sur la *Magicienne*. Ce n'est qu'en début d'après-midi que Bouvet envoya un canot avec le lieutenant de vaisseau Roussin pour prendre possession de la malheureuse frégate. Le capitaine Willoughby fut transporté à terre, au domicile du commandant de la Garde nationale de Mahébourg. Il y fut soigné à côté de Duperré, avec le même dévouement des médecins français.

La *Magicienne* reçut des boulets de la *Bellone* durant toute la matinée ; la frégate anglaise subit des dégâts sévères mais garda son pavillon haut. Finalement, son équipage reçut l'ordre de l'évacuer et de rallier l'*Iphigenia*. À 19 h 30, le capitaine Curtis et quelques officiers mirent le feu au navire, qui brûla pendant toute la soirée. Vers 23 heures, l'incendie atteignit les réserves de poudres, et la *Magicienne* explosa sans s'être rendue. L'*Iphigenia*, quand à elle, avait réussi à s'approcher du *Sirius* et tentait vainement de le déséchouer. La journée s'acheva sans qu'elle y soit parvenue. Par chance pour les Anglais, l'endroit où le *Sirius* se trouvait était assez éloigné des navires français, ce qui le mettait à l'abri des boulets.

¹ Les marins emploient le mot « éviter » pour dire « exécuter un mouvement de rotation autour d'une ancre ».

Le matin du 25 août, l'*Iphigenia*, immobilisée par l'absence de vent, tentait péniblement, aux côtés du *Sirius*, de se déhaler au moyen de ses ancres. Une nouvelle batterie avait été installée sur le rivage durant la nuit, et s'était mise à canonner les deux navires. À 7 h 30, un léger souffle de vent avait permis à l'*Iphigenia* de s'éloigner et de se mettre à l'abri de l'artillerie des navires français et de celle des défenses côtières. Tous les efforts pour déséchouer le *Sirius* ayant été vains, le commodore Pym se résigna à le saborder. Il fit transborder son équipage sur l'*Iphigenia*, ainsi que tout ce qui pouvait être sauvé. À 9 heures, le feu fut mis au navire. Pym dut alors livrer un combat d'embarcations pour éloigner du navire en feu les canots français qui tentaient de s'en approcher. À 11 heures, le *Sirius* s'embrasa ; il explosa peu après.

Vers 20 heures, le commodore Pym envoya un grand canot avec dix hommes dont un officier, pour porter une dépêche au commandant en chef. Cette embarcation fut prise en chasse à la sortie de la rade par le brick français *Entreprenant*, qui patrouillait au large de l'île de la Passe. L'*Entreprenant* appartenait à la division Hamelin, mais il s'était séparé de son groupe dès le départ de Port-Louis et était arrivé le premier au Grand-Port. Il ne parvint pas à rattraper l'embarcation anglaise, et celle-ci atteignit l'île Bourbon le surlendemain.



La bataille du Grand-Port (août 1810)

Durant tout l'après-midi, l'*Iphigenia* avait continué à se déhaler vers la sortie de la rade, mais elle avait perdu une de ses ancres de bossoir et peu progressé. Elle dériva beaucoup pendant la nuit suivante et perdit tout le terrain qu'elle avait péniblement gagné la veille. Avec

persévérance, elle reprit ses efforts le 26 et parvint à se rapprocher suffisamment de l'île de la Passe pour pouvoir se mettre sous la protection des canons du fort. Elle débarqua 400 à 500 hommes sur l'îlot pour en renforcer la garnison en prévision d'un coup de force français, mais les munitions commençaient à manquer.

Pendant ce temps, Bouvet avait réussi à remettre à flot la *Bellone*, la *Minerve* et le *Victor*. Pour ce dernier, l'opération avait été laborieuse : il avait fallu viser entièrement le bateau pour qu'il re-flotte, puis le réarmer ensuite. Seul le *Ceylan* restait donc échoué ce 26 août. L'objectif de Bouvet était de suivre le même chemin que l'*Iphigenia* et tenter de l'attaquer. Un événement nouveau vint modifier ce programme : le 27, au petit matin, la division Hamelin était en vue du Grand-Port.

Hamelin arrive enfin (27 août)

Hamelin avait mis bien longtemps à faire le tour de l'île ! Il avait quitté Port-Louis avec trois frégates (la *Vénus*, la *Manche* et l'*Astrée*) et un brick (l'*Entreprenant*) dans la nuit du 21 au 22 août. Il aurait dû atteindre le Grand-Port 24 heures plus tard, au maximum ; il mit en fait plus de cinq jours, et n'arriva qu'à la fin de la bataille. À cette époque, c'est le vent qui décidait, et Hamelin ne trouva pas tout de suite des vents favorables. L'*Entreprenant*, qui était séparé des frégates, fit un meilleur choix d'itinéraire et arriva au Grand-Port deux jours avant elles. Par ailleurs, chemin faisant, les frégates capturèrent un navire de commerce anglais, le *Ranger*.

Bref, le 27 août au matin, les trois frégates étaient en vue du Grand-Port. Hamelin avait reçu les dernières instructions de Decaen, portées par une goélette-avis. Ces instructions lui ordonnaient, d'une part de s'emparer du dernier navire anglais ayant survécu à la première phase de la bataille, l'*Iphigenia*, et d'autre part de reprendre par la force l'île de la Passe et son fortin. Arrivé à l'entrée de la Petite Passe en début d'après-midi, Hamelin somma donc l'*Iphigenia* et le fort de se rendre. Le capitaine Lambert, qui commandait la frégate anglaise, ayant mis des conditions inacceptables à sa capitulation, Hamelin durcit le ton. Il fixa le délai ultime à 10 heures le lendemain matin : « *Le 28 à dix heures du matin, Monsieur, que le fort de l'île de la Passe et la frégate l'Iphigenia me soient livrés sur le champ ; officiers, équipages, garnison seront prisonniers de guerre et envoyés dans le courant d'un mois dans un port anglais sur parole ou échangés ; il ne sera rien détruit sur la frégate et sur le fort... Toutes les hardes et effets à l'usage des prisonniers autres qu'armes et instruments seront respectés.* »

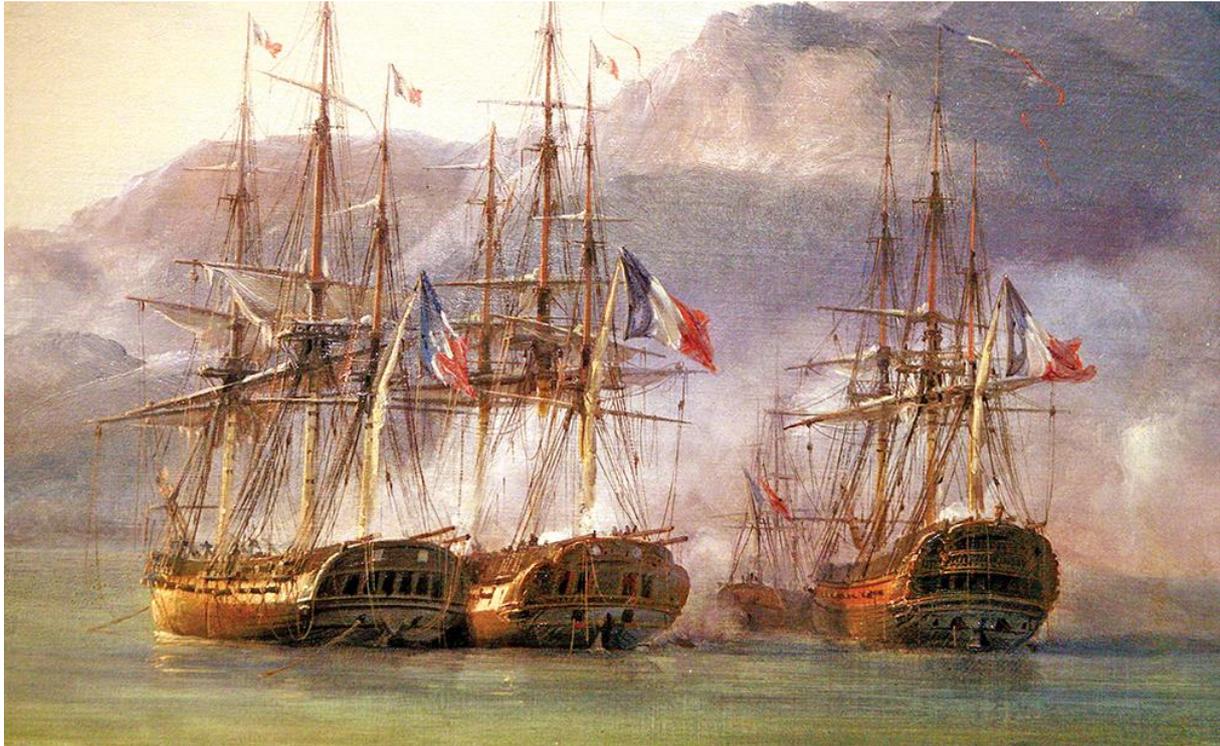
Le capitaine général, de son côté, montra la détermination française à faire respecter cet ultimatum : « *Si, contrairement à mon attente, vous différez seulement d'une heure à vous rendre aux conditions que je vous prescris, vous ne devez point compter sur aucune clémence de ma part : ou vous et vos équipages périrez de faim et de misère ou, si j'entreprends de vous réduire, ce qui sera promptement exécuté, tout sera passé au fil de l'épée.* »

Le 28 août, à 11 h 45, le drapeau français montait aux mâts de l'*Iphigenia* et du fort. Deux officiers de la *Vénus* prirent officiellement possession de la frégate et de l'îlot. La bataille du Grand-Port s'achevait par une victoire totale de la France.

Après la bataille

Le bilan de la bataille traduisait la victoire indiscutable de la France : deux frégates anglaises avaient été sabordées par leurs équipages, deux autres étaient tombées aux mains des Français. Le capitaine général Decaen détenait 1 600 prisonniers (les équipages des navires de guerre vaincus ainsi que des diverses prises, et la cargaison du fort de la Passe). La victoire

avait coûté à la France 37 vies humaines et 113 blessés graves ; les pertes britanniques s'élevaient à 108 tués et 163 blessés.



La bataille de Grand-Port

Sir Josias Rowley, qui commandait les forces navales anglaises dans les Mascareignes, n'avait plus à sa disposition qu'une seule frégate, la *Boadica* ; deux corvettes, le *Staunch* et l'*Otter* et un vaisseau de la Compagnie, le *Windham*, repris à la veille du combat. Quand il apprit, par le *Windham*, le projet de Pym d'attaquer le Grand-Port, il tenta de venir l'aider, mais il arriva trop tard. La *Boadicea*, prise en chasse par les Français victorieux, fut contrainte de se replier.

Le ministre Decrès proposa une série de promotions dans la hiérarchie militaire et dans la Légion d'honneur, et en fit la demande à l'empereur : « *V.M. a daigné applaudir aux talents et à la valeur des capitaines et officiers de ses frégates qui ont si dignement soutenu l'honneur du pavillon impérial dans les mers de l'île de France. De pareils faits d'armes honorent la marine française et l'histoire en conservera le souvenir. Je crois prévenir les intentions de V.M. en réclamant ses grâces en faveur des officiers les plus distingués pour leurs services ou par les blessures honorables qu'ils ont reçues.* » Seul le capitaine général Decaen ne reçut aucune récompense officielle ; il dut se contenter d'un regain de popularité auprès des populations de l'île de France.

Dans le camp opposé, Pym, Lambert, Curtis et Willoughby passèrent en cour martiale pour répondre de la perte de leurs bâtiments respectifs. Ils furent tous « acquittés honorablement ». La défaite du Grand-Port n'était pour les Anglais qu'un incident de parcours en attendant la victoire finale sur l'île de France. Cette victoire ne se fit guère attendre : le 3 décembre 1810, l'Union Jack flottait sur l'île. Guy LE MOING



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 210 ans

Petite chronique de la guerre sur mer en mai 1811

Non, la marine napoléonienne n'était pas absente des mers ; elle n'était pas toujours vaincue non plus. Elle effectuait, avec plus ou moins de chance, ses missions quotidiennes. Il y a juste 210 ans, au mois de mai 1811, en plein conflit, voici, par exemple, ses principales rencontres avec l'ennemi.

◆ 4 mai – Le brick de 16 canons *Simplon* (capt. Dauriac), sorti de Trieste pour poursuivre plusieurs corsaires qui avaient paru sur la côte, est pris en chasse par deux frégates anglaises de 48 canons, la *Belle-Poule* et l'*Alceste*. Il se réfugie dans le petit port de Parenzo, où les Anglais l'attaquent à nouveau. Le feu du *Simplon* et celui d'une batterie côtière les forcent à prendre le large. Ils tentent une nouvelle attaque la nuit suivante, avant de disparaître. Le *Simplon*, bien que très endommagé, a pu être sauvé.

◆ 8 mai – La canonnière N°93 (capt. Shillot) a quitté le port de Perros pour escorter cinq navires chargés de vivres. Le convoi est attaqué par le brick anglais de 18 canons *Schylla*. Shillot donne l'ordre aux navires marchands de regagner le port le plus proche. Il monte courageusement avec ses hommes à l'abordage du navire anglais, mais les Français sont repoussés et leur capitaine blessé. La canonnière n'est qu'une épave, mais sa résistance a permis à quatre navires de transport sur cinq de se sauver.

◆ 12 mai – Les frégates françaises *Pregel* et *Revanche* s'emparent du brick anglais de 18 canons *Challenger*, entre Saint-Malo et Brest.

◆ 26 mai – L'enseigne de vaisseau de Mackau, commandant provisoire du brick de 20 canons l'*Abeille*, se rendant de Corse à Livourne, aperçoit le brick anglais *Acrality*. Il engage le combat et endommage gravement la mâture de son adversaire. Au bout de trois quarts d'heure de combat, le capitaine anglais amène son pavillon.

(D'après O. Troude : *Batailles navales de la France*, 1868)

PHILATÉLIE MARINE

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

La bataille navale de Grand-Port

Nous avons parlé dans ce numéro de la bataille navale de Grand-Port, au cours de laquelle, en 1810, la France repoussa une tentative britannique de s'emparer de l'île de France (Maurice). En 1978, le gouvernement de l'île Maurice a émis un timbre commémoratif de cet événement.



◆ Pays émetteur : Maurice ◆ Date d'émission ! 01/03/1978. ◆ Couleurs : polychrome. ◆ Impression : Offset. ◆ Dentelure : 13 ½ ◆ Valeur faciale : 90 cents. ◆ Y&T : MU 458.

VEXILLIOLOGIE MARINE

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

Le code Popham et le message de Nelson avant Trafalgar

Au moment où la bataille de Trafalgar allait commencer, l'amiral Nelson envoya à ses navires le célèbre message d'encouragement : « *L'Angleterre compte que chaque homme fasse son devoir* ». Il transmet, bien sûr, ce message par pavillons. Voyons selon quel code et quelle procédure.

À l'époque de Nelson, la *Royal Navy* utilisait un code de communication par pavillons inventé par Sir Home Popham. Il comprenait quinze pavillons : les

dix pavillons numériques (0 à 9), et cinq pavillons « de service ». Les dix pavillons numériques permettaient de représenter non seulement des nombres, mais aussi des mots, car chaque lettre était codée par un nombre de 1 à 25, de la manière suivante : A=1 ; B=2 ; C=3 ; D=4 ; E=5 ; F=6 ; G=7 ; H=8 ; I ou J=9 ; K=10 ; L=11 ; M=12 ; N=13 ; O=14 ; P=15 ; Q=16 ; R=17 ; S=18 ; T=19 ; V=20 ; U=21 ; W=22 ; X=23 ; Y=24 ; Z=25.

Les pavillons numériques pouvaient être utilisés seuls, deux par deux, trois par trois ou quatre par quatre ; ils permettaient donc, théoriquement, de transmettre 9 999 messages différents. En fait le *Dictionnaire* ne comprenait que 3 000 entrées environ. Les 2 000 premières correspondaient à des mots du vocabulaire courant, les 1 000 suivantes à des phrases toutes faites.

Pour communiquer avec un autre navire, l'utilisateur disposait donc :

- 1 – d'un vocabulaire usuel d'environ 2 000 mots ;
- 2 – d'un jeu de phrases toutes faites d'environ 1 000 phrases ;
- 3 – de la possibilité d'écrire un mot lettre par lettre s'il ne le trouvait pas dans le dictionnaire.

Ce principe est clairement illustré par l'exemple ci-dessous.

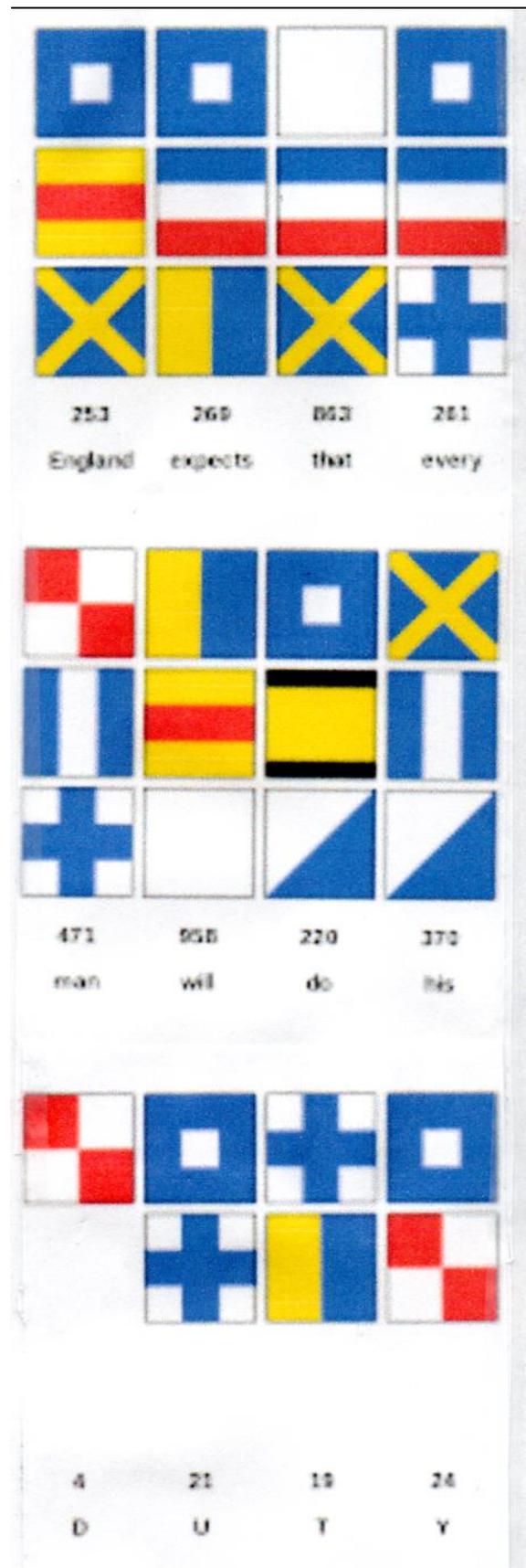
Un exemple d'utilisation du code Popham : LE « MESSAGE DE TRAFALGAR »

Juste avant le début de la bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805, l'amiral Nelson envoya à ses équipages un message d'encouragement. Il utilisa pour cela les pavillons du code Popham, sous forme de douze codés numériques successifs : 253, 269, 863, 261, 471, 958, 220, 370, 4, 21, 19 et 24 :

2	2	8	2	4	9	2	3	4	2	1	2
5	6	6	6	7	5	2	7		1	9	4
3	9	3	1	1	8	0	0				
253	269	863	261	471	958	220	370	4	21	19	24

Pour les décoder, il faut utiliser le *Dictionnaire* : 253 = England (l'Angleterre) ; 269 = expect (espérer, s'attendre, compter) ; 863 = that (que) ; 261 = every (chaque) ; 471 = man (homme) ; 958 = will (marque du futur) ; 220 = do (faire) ; 370 = his (son). Nelson voulait « son devoir », mais le mot *duty* (devoir) ne se trouvait pas dans le dictionnaire ; il dut donc l'épeler lettre par lettre : 4 = D ; 21 = U ; 19 = T ; 24 = Y. Le message était donc littéralement : « L'Angleterre compte que chaque homme fera son devoir ».

Après la victoire anglaise, le code de Popham fut baptisé « code de Trafalgar », ce qui était une marque de son succès.



Le message de Trafalgar



Les 15 pavillons du code Popham

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.maisoncrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING
- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE : www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages
- Le site de la Maison de la Mer de Nantes : <http://maisondelamer.fr>

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