

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 34

Septembre 2021

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - UN VIEUX REVE FRANÇAIS – Quand Philippe Auguste se préparait à débarquer en Angleterre,
par G. Le Moing 1
 - TERRE ! TERRE ! – Qui se souvient du matelot Bermejo ?, par G. Le Moing 9
 - EPIDEMIES D'AUTREFOIS – La fièvre jaune à Saint-Nazaire en 1861, par S. Brégeon11
 - LE VAISSEAU *DUGUAY-TROUIN* – La fin pitoyable d'un vétéran de Trafalgar, par G. Le Moing17
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie marine – Jadis et naguère – Livres lus – Presse spécialisée –
Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot20
-
-

BONJOUR

La rentrée est faite ! Je souhaite bon courage à tous ceux qui reprennent le travail ! Le rythme normal des SILLAGES redémarre. Une fois de plus, j'invite tous ceux qui souhaitent participer à sa rédaction à m'adresser leurs souvenirs personnels de mer ou leurs travaux d'histoire maritime.

Ci-joint le numéro 34. Bonne lecture !

Amicalement, Guy

Un vieux rêve français

QUAND PHILIPPE AUGUSTE SE PRÉPARAIT À DÉBARQUER EN ANGLETERRE

Par Guy LE MOING

En 1213, Philippe Auguste fut prié par le pape d'envahir l'Angleterre, afin de punir Jean sans Terre de ses provocations envers Rome. L'expédition fut annulée au dernier moment, mais ce fut sans doute la première manifestation d'une Marine française encore à l'état embryonnaire.

Jean Sans Terre, quatrième fils de Henri II et d'Aliénor d'Aquitaine, devint roi d'Angleterre en 1199, à la mort de son frère Richard Cœur de Lion. L'année précédente, un jeune pape de 37 ans avait accédé au trône de Saint Pierre, sous le nom d'Innocent III. C'était un homme brillant et ambitieux, qui entendait être considéré par les rois comme l'arbitre du monde. En France, à la même époque, Philippe Auguste était roi. Après un long différend avec Rome, il avait fini par céder aux exigences du pape et à rentrer dans le giron de l'Eglise. Jean Sans Terre, par contre, multipliait les provocations vis-à-vis de la papauté. Un incident plus grave que les autres vint à bout de la patience du pape en 1213 : l'affaire de la succession de l'archevêque de Canterbury. Le souverain pontife demanda alors à Philippe Auguste d'organiser une expédition punitive en Angleterre...

Trois personnages hors du commun

Durant les premières années du XIII^e siècle, trois personnages hors du commun occupaient le devant de la scène politique européenne : le pape Innocent III, le roi d'Angleterre Jean sans Terre et le roi de France Philippe Auguste.



Innocent III
Philippe Auguste
Jean sans Terre

Innocent III (1160-1216) occupait le trône de Saint-Pierre depuis 1198. Après de brillantes études à Rome, à Paris et à Bologne, auprès des plus grands maîtres du temps, il avait été nommé cardinal à vingt-neuf ans. Huit ans plus tard, il devenait pape. C'était un jeune aristocrate cultivé et ambitieux, qui refusait de limiter sa puissance à la seule autorité spirituelle dont il était investi. Sans prétendre devenir le maître du monde, il entendait bien jouer le rôle d'arbitre des conflits, de fédérateur des nations, de juge suprême des princes, de directeur de conscience de l'Occident. Pour mettre en œuvre cette doctrine *théocratique*, il disposait de plusieurs moyens d'action : son autorité naturelle, la diplomatie et, quand cela échouait, la menace d'excommunication ou le bras armé des rois qui lui étaient fidèles. Dès son élection, il s'attaqua aux grands problèmes de l'Eglise et du monde : la succession de

l'empereur Henri VI, mort l'année précédente, le renforcement de son autorité sur les Etats pontificaux, la lutte contre l'hérésie albigeoise, la préparation d'une quatrième croisade contre l'Islam, la reconnaissance par les rois de la suzeraineté de l'Eglise sur les Etats occidentaux.

Jean sans Terre (1167-1216), quatrième fils de Henri II et d'Aliénor d'Aquitaine, devint roi d'Angleterre en 1199, à la mort de son frère Richard I^{er}, dit « Cœur de Lion ». Il hérita en même temps du duché de Normandie et des terres françaises des Plantagenêts : Anjou, Poitou et Aquitaine. La santé mentale du nouveau roi montrait des signes de fragilité. C'était un être au comportement imprévisible, un *cyclothymique* qui passait par des alternances d'exaltation et de dépression, un homme de coups de tête et d'actes inconsidérés, parfois cruels, auxquels succédaient des périodes d'apathie profonde.

Philippe II Auguste (1165-1223) était roi de France depuis 1179, date à laquelle il avait succédé à son père Louis VII, très malade. Durant les premières années de son règne, il avait combattu victorieusement les princes flamands, champenois et bourguignons, puis son vassal Henri II d'Angleterre. Après quoi, il était parti à la croisade, aux côtés de Richard Cœur de Lion, puis l'avait combattu jusqu'à sa mort, en 1199. Au moral, Philippe Auguste a laissé le souvenir d'une personnalité un peu « excessive » : grand mangeur et grand buveur, enclin à la paillardise, intolérant, emporté, manquant de mansuétude et de modération. Sous son règne, indubitablement, le royaume de France devint plus grand, et le pouvoir royal plus fort.

Les rapports entre les trois hommes furent, le plus souvent, des rapports de force. Depuis 1193, Philippe Auguste et le pape s'affrontaient au sujet de la répudiation de la reine Ingeburge¹ ; Innocent III avait dû jeter l'interdit sur le royaume de France puis prononcer l'excommunication personnelle du roi. L'interdit fut levé en 1200, mais l'affrontement avec le pape dura encore treize ans. Philippe Auguste et Jean sans Terre, d'autre part, entretenaient des rapports conflictuels. Plusieurs incidents graves les avaient opposés : la revendication d'Arthur de Bretagne à la succession de Richard, la plainte d'Hugues de Lusignan, comte de la Marche, lorsque le roi Jean lui ravit sa fiancée pour l'épouser. La guerre éclata en 1203, et le roi de France mit le siège devant Château-Gaillard qui tomba l'année suivante. La Normandie redevint française, ainsi que plusieurs territoires anglais des bords de la Loire. Les relations entre Innocent III et Jean sans Terre n'étaient pas bonnes non plus. L'attitude brutale et emportée du roi ne pouvait que heurter la finesse latine du pontife. De surcroît, Jean sans Terre voulait imposer son autorité à l'Eglise d'Angleterre et maltraitait ceux qui lui résistaient. Un incident plus grave que les autres vint à bout de la patience du pape à partir de 1205 : la succession au trône archi-épiscopal de Canterbury.

Les provocations de Jean sans Terre

L'archevêque de Canterbury était le chef spirituel de l'Eglise d'Angleterre, le « primat » des évêques du royaume. Bien que faisant partie des plus hauts dignitaires de la chrétienté, il n'était pas désigné par le pape mais élu par le haut clergé anglais, lors d'un vote ratifié par le

¹ Ingeburge était une jeune et belle princesse nordique, fille du roi Cnut du Danemark. Philippe Auguste l'avait épousé en 1193 mais la nuit de nocce s'était mal passée et, le lendemain, Philippe avait exigé l'annulation du mariage, ce que le pape de l'époque avait refusé. Pour mettre le pontife devant le fait accompli, Philippe Auguste s'était remarié ostensiblement.

roi. Le roi, en effet, entendait bien avoir le dernier mot dans cette nomination et n'admettait, en aucun cas, l'ingérence de Rome.

En 1205, le primat Hubert, titulaire de la charge, était décédé. Quelques moines de Christ-Church de Canterbury lui avaient immédiatement désigné un successeur, en la personne de Reginald, leur sous-prieur. La validité de cette élection étaient douteuse car elle s'était faite à la va-vite, sans l'accord du roi, et sans avoir réuni l'ensemble du corps électoral habituel. Jean sans Terre fit organiser une nouvelle élection, au cours de laquelle il imposa son candidat, l'évêque de Norwich. Certains autres évêques anglais, qui n'avaient pas été consultés, protestèrent à leur tour. Face à une situation aussi confuse, les diverses parties sollicitèrent l'arbitrage du pape.

Innocent III trancha en proposant son propre candidat : le cardinal Etienne Langton. Il s'agissait d'un prélat éminent et très savant, né en Angleterre vers 1150, longtemps réfugié en France et attaché à la cour de Rome. Le pape usa de tout son pouvoir sur les ecclésiastiques anglais qui sollicitaient son arbitrage ; il les obligea purement et simplement à élire Langton. Cette manière d'agir du souverain pontife constituait un acte de domination inhabituel vis-à-vis de son propre clergé, et surtout vis-à-vis du roi d'Angleterre.

Comme chacun s'y attendait, ce dernier entra dans une colère épique lorsqu'il apprit la provocation du pape. Il s'en prit d'abord aux moines de Christ-Church qu'il fit expulser de leur couvent, et dont il confisqua les biens. Pour souligner son avantage, Innocent III envoya quelques prélats annoncer à Jean les menaces qui pesaient sur son royaume s'il ne changeait pas d'attitude. Jean sans Terre redoubla de colère, invectiva les prélats, menaça d'expulser tous les évêques du royaume après avoir confisqué leurs biens, et même d'arracher les yeux et de couper le nez à tous les Romains qu'il trouverait dans ses États. De nombreux évêques quittèrent alors l'Angleterre et vinrent se réfugier en France, ainsi qu'un grand nombre de nobles.

La tyrannie maladroite de Jean sans Terre ne se limitait pas, en effet, aux membres du clergé ; elle touchait toutes les classes de son royaume, en particulier la noblesse. Le roi accablait les nobles d'impôts, saccageait leurs terres, s'emparait de leurs épouses et de leurs filles, exigeait des otages dans chaque famille en gage de fidélité, etc. De nombreux nobles anglais traversaient la Manche et venaient raconter leurs malheurs au roi de France et se mettre à sa disposition.

Ce fut le cas, par exemple, de Guillaume de Briouze, dont la femme et le fils avaient été jetés en prison et laissés sans nourriture jusqu'à ce que mort s'ensuive. Ce baron, qui avait assisté autrefois à l'assassinat d'Arthur de Bretagne, vint se mettre aux ordres du roi de France et lui raconter la scène dont il avait été témoin. Un cas plus spectaculaire encore fut celui de Llewelyn-of-Joyes. Il avait groupé en une ligue un grand nombre de barons du Pays de Galles, suite à l'exécution à Nottingham de vingt-huit jeunes gens, fils de nobles gallois et otages du roi Jean. Il offrait, lui aussi, ses services à Philippe Auguste. Autre exemple : Robert Fitz-Gautier, puissant seigneur de la cour d'Angleterre, qui fit une démarche analogue en 1211. Jean sans Terre lui avait enlevé sa fille, puis l'avait dépossédé de ses biens. Il venait, à son tour, demander l'aide de Philippe Auguste et se mettre à son service.

Tous ces nobles bafoués tenaient au roi de France un langage identique : « Venez en Angleterre nous débarrasser du roi Jean, nous combattons à vos côtés et nous serons vos vassaux. » L'offre était d'autant plus alléchante pour Philippe Auguste qu'il mûrissait lui-même, depuis plusieurs années, l'idée d'un débarquement outre-Manche, mais qu'il demeurait hésitant.

L'isolement de la France

La perspective d'un conflit armé entre la France et l'Angleterre se précisait en effet, inexorablement. Les conquêtes de Philippe Auguste en Normandie et dans la Loire, en 1204 et 1205, avaient donné à Jean sans Terre de solides raisons de se venger afin de recouvrer ses possessions perdues. Ne pouvant plus compter sur ses barons, il entreprit de rechercher des appuis extérieurs ; il en trouva facilement car Philippe Auguste ne manquait pas d'ennemis. A partir de 1211, une véritable coalition s'organisa autour de lui et menaça la France.

On y trouvait l'empereur germanique, Otton IV de Brunswick, neveu de Jean sans Terre. Il n'avait pas pardonné à Philippe Auguste de s'être opposé à lui lors de la crise de 1211 et de lui avoir préféré son rival Frédéric de Hohenstaufen¹.

Renaud de Dammartin, comte de Boulogne, s'était joint aux coalisés. Bien que vassal du roi de France, qui l'avait autrefois armé chevalier, Renaud ne cachait pas ses sympathies pour l'Angleterre avec laquelle il entretenait des relations commerciales privilégiées. Philippe Auguste fermait les yeux, mais, en 1211, il dut prendre position dans un différend qui opposait le comte à l'évêque de Beauvais. Renaud de Dammartin, se sentant offensé, alla se réfugier en terre impériale. En mai 1212, Renaud changea définitivement de camp et prêta serment de fidélité à Jean sans Terre. Le roi de France prit alors possession de son fief.

Ferrand de Portugal, comte de Flandre, de Hainaut et de Namur, hésita un peu avant de s'engager dans la coalition. Il devait beaucoup au roi de France, qui l'avait aidé à épouser l'héritière du comté de Flandre, et à qui il avait prêté hommage lige. En revanche, il n'appréciait pas que Philippe Auguste se soit emparé des deux villes d'Aire-sur-la-Lys et de Saint-Omer, qui faisaient normalement partie de son domaine. Dans un premier temps, il se contenta d'une neutralité boudeuse et refusa de se joindre aux forces françaises. Son changement de camp n'était qu'une question de temps.

Innocent III contre Jean sans Terre

Le pape avait préparé contre Jean sans Terre toute une échelle de mesures destinées à le contraindre à l'obéissance. Faute de résultat à un niveau donné, il passerait sans hésitation au niveau suivant, et finirait bien par atteindre l'objectif qu'il s'était fixé.

Le premier niveau était la simple menace des sanctions. On a vu que son unique effet avait été de déclencher une explosion de colère chez le roi.

En 1208, Innocent III passa donc au stade suivant, l'interdit. A cette époque de grande foi, l'interdit était une mesure très éprouvante pour le peuple. Elle consistait à priver tout un pays de l'exercice normal de sa religion. Les crucifix et les statues demeuraient voilés, les cloches silencieuses ; les fidèles étaient privés des sacrements ; on n'enterrait plus les morts en terre chrétienne ; les prêtres célébraient la messe entre eux, et les fidèles n'y assistaient pas ; l'usage de la viande était interdit toute l'année, comme en carême ; etc. Jean sans Terre réagit à sa manière : il confisqua les biens de tous les prêtres obéissant à l'interdit, exila les évêques, enferma les moines et fit subir aux ecclésiastiques toutes sortes d'humiliations. Malgré la souffrance profonde de son peuple, le roi Jean ne se laissa pas intimider par l'interdit.

¹ Otton IV avait été excommunié par Innocent III en 1210 pour avoir envahi le royaume de Sicile. Une nouvelle élection au trône du Saint Empire avait eu lieu l'année suivante, et Frédéric de Hohenstaufen avait été désigné sous le nom de Frédéric II.

Innocent III monta d'un degré dans l'échelle des sanctions : il prononça l'excommunication du roi en 1209. Jean sans Terre réagit à nouveau avec violence. Il fit périr l'archidiacre de Norwich, Geoffroy. La plupart des évêques d'Angleterre quittèrent alors le royaume et vinrent, comme de nombreux nobles, se réfugier en France. Le roi Jean commença à s'inquiéter. Il eut une entrevue secrète avec Etienne Langton à Douvres, et lui proposa de se soumettre au pape. Mais Langton demeura intraitable sur la question des indemnisations du clergé spolié. La négociation n'aboutit pas.

L'excommunication avait une conséquence inévitable : elle déliait les sujets de Jean de leur serment de fidélité et d'obéissance. Innocent III ne manqua pas d'insister sur cet aspect de la sentence et menaça d'excommunication ceux qui continueraient à entretenir des rapports avec lui. Jean sans Terre persista pourtant dans son insoumission.

L'ultime étape dans la hiérarchie des sanctions était la déposition. Cette fois, le pape ne pouvait plus agir seul ; il avait besoin d'un bras armé pour assurer l'exécution de sa sentence. Il se tourna vers Philippe Auguste.

Les hésitations de Philippe Auguste

Philippe Auguste avait quelques raisons d'hésiter ; plusieurs de ses grands vassaux étaient occupés dans le sud du royaume par la croisade contre les Albigeois ; ses barons n'étaient guère habitués, en outre, à prendre la mer, à débarquer sur des rivages inconnus et à y livrer bataille. Cette forme d'opération n'était pas dans la tradition française, le royaume n'ayant de frontières maritimes que depuis quelques années seulement.

En ce début d'année 1213, toutefois, les nuages se dissipaient entre Rome et Paris. Chacun faisait un effort pour montrer à l'autre un peu de bonne volonté. Philippe Auguste avait même fait un gros effort : il avait accepté de reprendre Ingeburge comme reine et de lui rendre toutes les prérogatives dues à son rang. Innocent III – qui n'avait guère d'autres choix – lui demanda donc son aide armée.

Quels arguments utilisa le pape pour convaincre le roi de France ? Sans doute lui promit-il la rémission de ses péchés et la béatitude éternelle ; Philippe Auguste avait eu suffisamment de démêlés avec l'Eglise et avec le ciel pour que cette perspective ne le laisse pas indifférent. Plus sûrement, les envoyés du pape lui laissèrent miroiter la possession du royaume d'Angleterre, pour lui ou pour son fils, s'il réussissait à s'emparer de la personne du roi Jean. Néanmoins, les représentants d'Innocent III lui précisèrent bien qu'il ne s'agissait pas d'une guerre de conquête mais d'une guerre sainte ; le roi de France et ses chevaliers marcheraient sous la bannière pontificale.

Le roi de France hésita encore un peu. Un chroniqueur de l'époque a raconté qu'il prit sa décision subitement, après avoir été touché par une sorte d'illumination en plein sommeil :

« Une nuit, le roi de France dormait en son lit. Tout à coup il saute à terre, comme frappé d'une émotion profonde, et s'écrie : 'Dieu, qu'est-ce que j'attends pour m'en aller à la conquête de l'Angleterre !' Les chambellans qui couchent auprès de lui sont moult émerveillés mais n'osent rien dire. Aussitôt le roi ordonne qu'on fasse venir frère Guérin l'Hospitalier, son principal conseiller, Barthélemy de Roye, le plus fidèle de ses chevaliers, ainsi que le maréchal Henry Clément et plusieurs autres membres du Conseil. Dès que tous ces personnages sont réunis, le roi Philippe leur ordonne de faire retenir dans tous les ports de mer du royaume tous les navires qu'on y pourra trouver et d'en faire construire d'autres en grande quantité parce qu'il veut passer en Angleterre pour y conquérir ce royaume. »¹

¹ Histoire des ducs de Normandie et des rois d'Angleterre, éd. F. Michel, SHF, Paris, 1840.

Ceci se passait au début de l'année 1213. Philippe Auguste fit entreprendre aussitôt les préparatifs de l'expédition. S'il faut en croire les chroniqueurs du temps, le roi de France ne lésina pas sur les moyens : il dépensa 60 000 livres et rassembla 1 700 navires dans les ports de la Manche et de la mer du Nord. Ces chiffres sont sans doute exagérés, mais ils traduisent la forte impression que fit ce projet sur les contemporains. Aux alentours de Pâques, les préparatifs étaient terminés.

Le 8 avril, le roi réunit à Soissons ses barons et ses évêques, afin de régler les derniers détails de l'expédition. Le prince héritier¹ fut chargé d'en prendre le commandement. Encore dut-il s'engager auprès de son père à ne pas profiter abusivement de la situation lorsqu'il aurait détrôné Jean sans Terre : de son vivant, Philippe Auguste entendait bien être considéré comme le véritable maître du royaume d'Angleterre et le seul suzerain des barons de ce pays. Louis signa et tout le monde, à Soissons, approuva le projet. Il n'y eut qu'une voix discordante, celle de Ferrand de Portugal, comte de Flandre, qui se plaignit à nouveau de la perte d'Aire et de Saint-Omer. Philippe Auguste lui promit des compensations, mais Ferrand refusa la proposition du roi.

Le roi de France avait désormais l'assentiment de ses principaux parents et vassaux : son fils Louis, son gendre le duc de Brabant², le duc de Bourgogne, les comtes de Champagne, de Dreux, de Vendôme, etc. Il leur donna rendez-vous à Boulogne, le 10 mai, pour embarquer sur les navires assemblés dans ce port.

Opération annulée

Innocent III avait dépêché un légat en France, pour superviser l'expédition contre Jean sans Terre. Ce représentant du pape, nommé Pandolfe, devait tenter une ultime négociation avec le roi d'Angleterre avant le déclenchement des hostilités. Il rencontra donc Jean à Douvres et lui brossa un tableau bien noir de la situation : le mécontentement de ses sujets, l'union secrète de ses vassaux contre lui, la formidable armada rassemblée par la France, la déposition inévitable qui l'attendait, etc.

Cette fois, Jean sans Terre prit peur et s'en remit au bon vouloir de Pandolfe, acceptant, par avance, ce que celui-ci exigerait de lui. Pandolfe avait le beau rôle ; il exposa les exigences de son maître. Soumission aux volontés du pape : Jean accepta. Reconnaissance de Langton pour primat : Jean accepta. Rétablissement des ecclésiastiques et des laïques exilés, restitution de leurs biens, dédommagement de leurs pertes : Jean accepta.

Encouragé par ces succès faciles, Pandolfe alla plus loin ; il demanda au roi de remettre la propriété de son royaume à l'Eglise : Jean accepta encore. Il rendit hommage à Pandolfe qui représentait le pape, se prosterna à ses genoux, fit serment de fidélité au souverain pontife, et paya une partie du tribut qu'il reconnaissait devoir au saint-siège pour la protection qu'il recevait de l'Eglise. Pandolfe, ivre d'orgueil, foula aux pieds les pièces d'or que le roi lui remettait, mais emporta ostensiblement le sceptre et la couronne.

Après quoi, il revint en France et informa Philippe Auguste que l'expédition en Angleterre était annulée. Non seulement elle n'avait plus lieu d'être, mais, comme l'Angleterre appartenait désormais au patrimoine de Saint Pierre, elle pourrait être assimilée à une attaque directe contre les Etats du pape, si le roi de France s'obstinait à l'entreprendre.

¹ Le futur Louis VIII.

² Henri de Louvain, duc de Brabant sous le nom de Henri I^{er}, avait épousé la fille du roi de France, Marie, veuve de Philippe de Namur.

Quelle fut la réaction de Philippe Auguste ? Certains chroniqueurs prétendent qu'il entra dans une violente colère : « *Grande ire et grand courroux eut dans son cœur le roi de France contre le pape parce qu'il lui avait fermé la route de l'Angleterre.* » Il y avait de quoi, en effet, être de mauvaise humeur : le roi de France avait engagé des capitaux considérables dans la préparation de l'expédition, et Innocent III en recueillait seul les bénéfices. D'autres chroniqueurs affirment, au contraire, que le roi de France se résigna vite et qu'il aurait déclaré : « *Je triomphe parce que, grâce à moi, Rome a soumis le royaume de mon ennemi.* » Peut-être était-il soulagé, au fond de lui-même, de voir avorter une entreprise à laquelle il n'avait jamais vraiment cru. Peut-être envisageait-il, au contraire, d'ignorer les dernières consignes de Rome et de maintenir son projet d'invasion. En attendant d'y voir plus clair, il décida de profiter des forces réunies sur la côte pour aller donner une leçon au comte de Flandre qui s'opposait toujours à lui.

La désastreuse campagne de Flandre

Philippe Auguste entreprit donc d'envahir la Flandre. Il donna l'ordre à Savary de Mauléon de faire appareiller les mille sept cents navires rassemblés dans les ports du Pas de Calais, et de faire route vers Damme, à quelques milles de Bruges. Pendant ce temps, les troupes terrestres pénétraient en territoire flamand, s'emparaient de Cassel, d'Ypres et de nombreuses autres villes, prenaient des bourgeois en otage, pillaient les régions traversées, brisaient l'opposition des résistants anti-français. En quelques jours, l'armée française atteignit Bruges et Gand. Ferrand, incapable de faire face à ce déferlement, appela Jean Sans Terre à son secours.

La flotte, quant à elle, avait rallié Damme¹, mais les mille sept cents navires de Savary de Mauléon n'avaient pas pu entrer tous dans le port. Un grand nombre d'entre eux avaient dû mouiller à l'extérieur et se trouvaient menacés par une éventuelle attaque venant du large. Il aurait fallu les maintenir en état de veille renforcée ; les Français n'eurent pas cette prudence.

Jean Sans Terre – comme il fallait s'y attendre – répondit immédiatement à l'appel au secours du comte de Flandre. Il venait d'avoir très peur et se réjouissait d'avance de la revanche qu'il allait prendre sur Philippe Auguste. Il le fit avec d'autant plus d'ardeur que la menace française sur l'Angleterre n'était pas totalement écartée, et qu'il valait mieux l'anéantir une fois pour toutes. Il dépêcha donc vers les côtes de Flandre une armée navale commandée par Guillaume de Longespée, troisième comte de Salisbury. Cette force comprenait cinq cents navires, sept cents chevaliers et leurs serviteurs, ainsi qu'un grand nombre de mercenaires. Elle quitta l'Angleterre le 28 mai et atteignit Damme le surlendemain.

Les navires anglais surprirent la flotte française dans un état d'imprévoyance impardonnable. La plupart des équipages se trouvaient à terre, occupés à piller les populations locales et à festoyer. Les gardes laissées à bord étaient dérisoires et ne pouvaient résister à une attaque en règle. Les navires mouillés à l'extérieur du port constituaient une proie particulièrement facile pour les Anglais. En quelques heures, trois cents d'entre eux furent capturés sans résistance, avec leurs chargements de grain, de vin ou d'armes. Une centaine d'autres furent incendiés après transfert de leurs cargaisons sur les bâtiments anglais. Après quoi, les troupes de Salisbury mirent pied à terre, mais furent refoulées par Philippe Auguste et durent se rembarquer précipitamment.

¹ La ville de Damme se trouve aujourd'hui dans les terres. Ce n'était pas le cas au Moyen Âge : Damme servait d'avant-port à Bruges.

Le roi de France, à ce moment, prit une décision surprenante, guidée peut-être par le découragement. Après avoir soupiré amèrement : « Les Français connaissent mal les voies de la mer », il fit mettre le feu au reste de ses navires plutôt que de les voir tomber aux mains de l'ennemi. GL



Terre ! Terre !

QUI SE SOUVIENT DU MATELOT BERMEJO ?

Par Guy LE MOING

Si je vous dis : Bermejo, Rodrigo Bermejo, ce nom vous évoque-t-il quelque chose ? Non ? Je vais vous mettre sur la voie : il a fait une découverte sensationnelle qui a changé l'histoire du monde. Vous voyez de qui je veux parler maintenant ? Toujours pas ? Je vous donne un nouvel indice : il était né à Triana, un quartier de Séville, et on le nommait parfois Rodriguez ou Rodrigo de Triana. Toujours rien ? Vous donnez votre langue au chat ?

Bermejo était de quart sur la *Pinta*, durant la nuit du 11 au 12 octobre 1492, et c'est lui, le premier, qui a aperçu l'Amérique. C'est lui, le premier, qui a crié « Terre ! » au terme d'une traversée qui semblait ne pas devoir finir.



Terre ! Terre !

La reine avait promis une rente annuelle de 10 000 maravédís à celui qui verrait la terre le premier. En terminant son quart, cette nuit-là, Bermejo dut rêver à la fortune qu'il venait de gagner, et qui allait changer sa vie après leur retour en Espagne.

Son rêve s'acheva prématurément, dès le lendemain matin. Christophe Colomb, en effet, quand il reçut les signaux annonçant la découverte, la revendiqua personnellement. La *Santa Maria* se trouvait loin derrière la *Pinta*, mais « l'amiral » affirmait avoir vu une lumière dès 22 heures, la veille au soir. Il trouva même des témoins pour accréditer sa version des faits. Le *Journal de Christophe Colomb* (écrit par son fils) est assez embarrassé pour raconter l'événement : « *Celui qui vit la terre le premier fut un marin qui s'appelait Rodrigo de Triana, nonobstant que l'amiral, à 10 heures du soir, se tenant sur le château de poupe, eût aperçu une lumière. Mais la chose étant tellement vague qu'il n'osa affirmer que ce fût la terre ; pourtant, il appela Pedro Gutierrez, confident du roi, et lui dit qu'il lui paraissait voir une lumière et que lui-même regardât aussi, et celui-ci le fit, et il la vit. Il dit la même chose à Rodrigo Sanchez de Ségovie que le roi et la reine avaient envoyé sur l'armada en qualité d'inspecteur, lequel ne vit rien parce qu'il ne se trouvait pas en position de pouvoir voir. Après que l'amiral eut parlé, on vit cette lumière encore une fois ou deux ; et c'était comme une mauvaise chandelle de cire qui s'élevait et s'abaissait, ce qui aurait paru à bien peu comme étant un indice de la terre ; toutefois, l'amiral était certain de se trouver proche d'elle. »*

Ces observations très incertaines suffirent à Christophe Colomb pour s'approprier la gloire de la découverte... et la rente qui l'accompagnait. Tout n'était pas noble chez ce grand navigateur ! Quant au pauvre Bermejo, il ne lui restait que les yeux pour pleurer. Dégoûté par la perfidie de son chef, il quitta l'Espagne, se convertit à l'Islam et finit ses jours en Afrique. GL



Monument à la mémoire de Rodrigo Bermejo
à Séville



Les grandes épidémies d'autrefois

LA FIÈVRE JAUNE À SAINT-NAZAIRE EN 1861

Par Stéphane BRÉGEON

Quand le COVID-19 a commencé à envahir la planète, l'année dernière, beaucoup n'y croyaient pas. Pour eux, les grandes épidémies étaient des phénomènes du passé, impossibles de nos jours. Ils se trompaient, nous le vérifions chaque jour ! Mais autrefois, en plus, la science n'était pas là pour soulager les malades ; la peste, le choléra, la fièvre jaune, la grippe espagnole faisaient des victimes par milliers, si ce n'est par millions. Notre ami Stéphane Brégeon, responsable du sémaphore de la Pointe Saint-Gildas à Préfailles (Loire-Atlantique) nous raconte ici une grande épidémie qui frappa la Basse-Loire en 1861 : la fièvre jaune.

L'épidémie de fièvre jaune de Saint-Nazaire en 1861.

Pour l'OMS, la fièvre jaune est une maladie hémorragique virale aiguë transmise par des moustiques infectés, des espèces *Aedes* et *Haemogogus*. Le terme « jaune » fait référence à la jaunisse présentée par certains patients.

Une fois le sujet infecté par le virus de la fièvre jaune, l'incubation dure de 3 à 6 jours. L'infection reste asymptomatique chez de nombreux sujets. Lorsque des symptômes apparaissent, ce sont le plus souvent des fièvres, des myalgies, des céphalées, des pertes d'appétit, des nausées ou des vomissements. Ces symptômes disparaissent le plus souvent dans les 3 à 4 jours.

Dans une petite proportion des cas, les patients entrent dans une deuxième phase, dans les 24 heures après cette première rémission. Une fièvre élevée survient et plusieurs organes importants sont touchés (foie et reins). Dans cette phase, un jaunissement de la peau et des yeux apparaît, en même temps que des urines sombres, des douleurs abdominales accompagnées de vomissements. Des saignements dans la bouche, le nez, les yeux et l'estomac peuvent survenir. La moitié des malades atteints lors de cette seconde phase meurent dans les sept à dix jours.

La fièvre jaune est difficile à diagnostiquer, surtout aux stades précoces. Dans les formes plus sévères on peut la confondre avec le paludisme grave, la leptospirose, l'hépatite virale, certaines fièvres hémorragiques ou encore des intoxications.

La fièvre jaune est endémique dans trente-quatre pays d'Afrique et treize pays d'Amérique Latine.

Saint-Nazaire, une épidémie dans un port récent

Plusieurs ports d'Europe occidentale connurent des épidémies redoutables de fièvres jaunes au cours des XVIIIe et XIXe siècles. Si certaines ne firent « que » 500 ou 600 morts,

certaines entraînent des mortalités proches des 20 000 personnes. Marseille fut touché en 1821 et Saint-Nazaire en 1861.

Cette épidémie de Saint-Nazaire est intéressante à étudier. Elle survient dans une ville presque neuve dont le port récent ne possède encore que son premier bassin (1856). Rien de comparable avec des ports méridionaux anciens jouxtant des villes insalubres.

Elle se situe peu après l'apparition d'une médecine scientifique et avant les découvertes de l'ère pasteurienne. Citons l'épidémie de choléra de 1854, à Londres, pour laquelle le médecin britannique John Snow posa certains fondements de l'épidémiologie. Citons aussi les travaux de Ignace Philippe Semmelweiss, en 1847-1848 ; travaux qui furent rejetés par l'institution médicale. A l'époque, les ignorances sont encore énormes, notamment sur la réalité des micro-organismes et leur rôle pathogène, sans parler des réflexes de conservatisme de certains médecins.

En 1861 on ne connaît rien de l'étiologie de la fièvre jaune, ni de son virus décrit en 1927, ni de son mode de transmission démontré en 1881.

La gestion de cette épidémie de Saint-Nazaire est confiée à François Mélier, inspecteur général des services sanitaires, médecin consultant de l'Empereur Napoléon III ; membre de l'Académie Impériale de Médecine, du Comité Consultatif d'Hygiène Public de France, etc.



François Mélier.

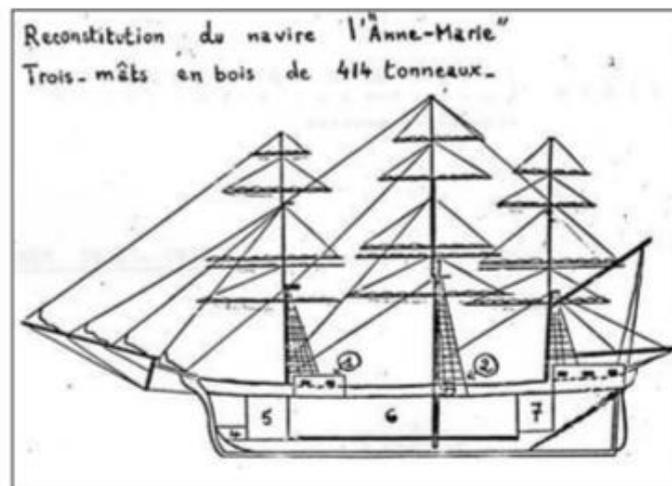
De Cuba à Saint-Nazaire

Le 13 juin 1861, le navire marchand nantais, l'*Anne-Marie*, capitaine Voisin, quitte le port de La Havane, à Cuba, territoire endémique de la fièvre jaune où sévissait alors une pandémie de cette maladie. L'escale se déroule sans souci de santé pour l'équipage et le navire de 400 tonneaux part pour Saint-Nazaire avec une cargaison de sucre en caisse.

Durant le voyage, sur les seize membres d'équipage, deux matelots décèdent alors que sept autres marins, dont la capitaine, également affectés, guérissent. Le navire arrive à bon port le 25 juillet et le docteur Guillouzo, du service maritime de santé, venu à bord, autorise la libre pratique. Les règlements de l'époque, pour un navire provenant d'une zone concernée par la fièvre jaune, autorisaient la libre pratique si dans les dix derniers jours de navigation il n'y avait eu ni malades, ni morts. Vingt jours s'étaient écoulés depuis le dernier mort et treize depuis le dernier malade. L'*Anne-Marie* répondait donc aux critères.

Le navire accoste à quai, très près de l'arrière du *Chastang*, un remorqueur de la marine impériale venu de l'arsenal d'Indret, en aval de Nantes. Ce navire remorque deux gabarres, portant des chaudières à destination de Lorient, avec transbordement sur un autre navire à Saint-Nazaire. Son équipage aura l'occasion de monter sur l'*Anne-Marie* avant son retour le 29 juillet à Indret.

Le déchargement de l'*Anne-Marie* se déroule du 27 juillet au 3 août. Le second du bateau reste à bord pour surveiller les opérations et le reste de l'équipage se disperse à terre.



Trois-mâts Anne-Marie.

La quiétude puis le drame

Tout recommence à Indret où, le 1^{er} août, un matelot est atteint. Le 10 août, les cinq hommes d'équipage sont morts (du 4^e jour au 6^e jour d'évolution). Le médecin Gestin alerte le Ministère de la Marine et des Colonies qui dépêche des personnes compétentes.

Le drame continue à Saint-Nazaire ou aux alentours, avec le décès du second le 2 août. Après une nuit d'excès dans une maison de plaisir cet homme de 28 ans, jusqu'alors en pleine santé, déclare une infection et décède après un peu plus de 60 heures d'état infectieux.

Hypolyte Durand, médecin à Saint-Nazaire, diagnostique la fièvre jaune sans connaître les faits d'Indret. Son diagnostic est confirmé par son beau-père, homme expérimenté du service sanitaire.

Dans la semaine qui suit, d'autres malades apparaissent : des dockers ayant participé au déchargement de l'*Anne-Marie*, mais aussi d'autres personnels du port. Parmi ces derniers, certains ne s'étaient pas approchés du navire. La question se posa donc de la transmission du vecteur de la maladie par des objets provenant du navire.

Onze jours après le début de l'épidémie la maladie frappe personnellement le docteur Chaillon, âgé de 41 ans, médecin à Montoir-de-Bretagne, à 8 km à l'est de Saint-Nazaire. S'il ne s'était pas rendu dans cette ville, il avait cependant soigné quatre malades habitant Montoir. Atteint le 13 août, il meurt le 17 malgré les soins des docteurs Legoff et Hippolyte Durand. Ce cas semblait prouver la transmission d'humain à humain.

Après la diffusion fluviale, survient la diffusion maritime, par l'intermédiaire des navires infestés par l'*Anne-Marie*. Le *Lorient N°6*, petit paquebot à vapeur de la ligne Saint-Nazaire-Lorient est resté accosté à l'arrière de l'*Anne-Marie* du 28 au 30 juillet. Il appareille de Saint-Nazaire le 4 août et pendant la traversée qui dure une journée, deux membres de l'équipage déclare la maladie : le chauffeur qui meurt le 10 août et un mousse qui guérit.

L'*Arequipa*, amarré à couple de l'*Anne-Marie* du 26 juillet au 1^{er} août, appareille le 1^{er} août pour Cayenne sans que l'équipage soit informé des événements d'Indret. Le premier malade date du 5 août et meurt au 7^e jour de la fièvre. L'équipage comptera huit malades : trois morts et cinq guérisons.

A partir du 2 août, le trois-mâts *Les Dardanelles* remplace l'*Arequipa*. Ce navire est donc en contact avec l'*Anne-Marie* dont le déchargement se termine le 3 août. Un mousse est touché le 8 août ; il guérit.

A la place du *Chastang*, s'amarre le 31 juillet *Le Cormoran*, navire de transport militaire. Il regagne Lorient le 10 août. Le 14 du mois, deux des six marins du bord (âgés de 23 ans) tombent malades et décèdent le 26.

Des cinq marins présents sur les deux gabarres d'Indret, aucun n'aura de formes graves de la fièvre jaune, malgré des indispositions typiques et surtout malgré le contact avec des malades ou des morts du *Chastang*.

L'*Anne-Marie* a donc contaminé sept équipages de navires avec vingt-trois malades dont onze morts. A terre ce sont dix-sept malades dont douze morts. Si l'on y joint quatre malades supplémentaires, dont trois morts, pour d'autres navires venant de zone d'endémie, les chiffres montent à 44 malades (26 morts et 18 guéris). Le taux de guérison de 41 % est supérieur à celui d'autres épidémies ordinairement pour lesquelles il plafonne à 25 ou 33 %.

Les mesures sanitaires

L'analyse des faits permet de tirer certains enseignements :

- Les navires touchés sont ceux restés sous le vent de l'*Anne-Marie*. Des navires proches, mais au vent furent épargnés.
- Un tailleur de pierre travaillant sur le quai, à plus de 200 m du bateau, mais sous le vent de l'*Anne-Marie* fut aussi atteint.
- La durée de contact, qu'elle soit courte ou longue, entre les navires et l'*Anne-Marie* a son importance.

- Des travaux antérieurs sur l'influence des températures dans le développement de la fièvre jaune montraient qu'en dessous d'une moyenne de 20°C, la maladie était contenue. Sur la période on enregistra des maximales entre 21 et 25°C et des minimales entre 12 et 17 °C.

A l'évidence, le vecteur du virus provenait de la cale de l'*Anne-Marie*. Aucun cas n'est survenu chez les hommes d'équipage (ou leur entourage) qui ont quitté le navire à son arrivée.

- Au contraire ce sont des hommes venus sur ou près de l'*Anne-Marie*, qu'ils soient du port ou des navires qui furent touchés.

- Les caisses de sucre manipulées en dehors du navire (hangars, gare, hommes du chemin de fer...) n'ont donné aucun malade.

- Les accidents apparaissent lorsque les cales et les écoutes sont ouvertes.

Depuis les années 1820 la bataille fait rage entre les contagionistes et les non contagionistes. Ces derniers affirment que les malades ne transmettent pas la fièvre jaune et que seuls les foyers épidémiques ont leur importance. L'activisme de certains docteurs, notamment celui du docteur Chervin, va jusqu'à demander l'arrêt des mesures sanitaires concernant la fièvre jaune ou d'autres maladies et la suspension des constructions de nouveaux lazarets.

Au contraire le docteur Mêlier pense apporter du nouveau avec le cas du docteur Chaillon mort de fièvre jaune après avoir soigné quatre malades, sans jamais être allé dans le foyer épidémique de Saint-Nazaire. La transmission d'homme à homme est ainsi prouvée. Pour Mêlier deux données de base semblent prouvées et objectives :

- Les navires apportent le « principe » de la fièvre jaune.

- La transmission d'homme à homme est possible, même s'il la considère exceptionnelle sous nos climats.

Dans une ambiance peu propice au respect des quarantaines, le docteur Mêlier arrive à Saint-Nazaire le 11 août 1861 et prend des mesures sanitaires locales et générales.

◆ **Isolement du navire.** Placé dès le 5 août au milieu du bassin, l'*Anne-Marie* est transféré le 7 en rade. Mêlier décide à son arrivée de le faire remorquer encore plus loin de la ville puis de le saborder le 13. Sur le navire échoué à marée basse sur un banc de sable, on réalise des ouvertures sous la ligne de flottaison. Avant cela on a versé une solution désinfectante de 50 kg de sulfate de fer dissout. Les marées vont ensuite rincer deux fois par jour la cale jugée porteuse du fléau. Les brèches sont fermées le 22 août à marée basse et le navire flotte à marée haute. Un arrosage avec une lance et de l'eau chlorurée terminera ce travail de désinfection tout en nettoyant le navire des vases entrées par les brèches. Les ouvriers de ce chantier sont soumis à des règles d'hygiène strictes : toilettes, bains et changement des vêtements souillés de vase et autres produits.

◆ **Actions envers les victimes confirmées ou supposées.** L'enquête sanitaire donna les résultats énoncés ci-dessus à propos des marins du bord ou des hommes venus à bord. Un pavillon, à la pointe de Penhoët, à l'usage du service sanitaire accueillit les travailleurs sans famille ou qui pouvaient souffrir du manque de soins.

♦ **Prévention pour les navires en provenance de Cuba.** D'autres navires étaient annoncés en provenance de La Havane, certains avec des malades voire des morts. Mêlier prit des dispositions strictes pour ces navires :

- L'isolement par l'interdiction d'entrer dans le bassin, l'exclusion de la rade et le mouillage à Mindin, près de la rive sud de la Loire.
- Les opérations réglementaires (provenance du bateau, déclaration des incidents se feront pendant cet isolement).
- L'évacuation des personnels non indispensables à bord puis déchargement des marchandises. Cette évacuation permet d'éviter les contacts avec le foyer contaminant supposé, de repérer et soigner les éventuels malades, d'observer les sujets sains mais éventuellement porteurs. A cette fin deux lazarets flottants sont créés avec deux frégates envoyées de Lorient (une pour les malades et une pour les observations). Un petit vapeur assure la police autour de ce dispositif.
- Les cales des navires sont ouvertes, aérées, et reçoivent un traitement au chlorure de chaux avec libération de vapeurs chloriques désinfectantes avant manipulation des caisses qui sont encore désinfectées au moment de leur déchargement. Un seul décès surviendra, pour un homme descendu à fond de cale malgré la surveillance.
- Pour parfaire le dispositif, suivent un nettoyage complet du navire, des lavages à l'eau chlorée, des applications de laitances de chaux chlorurée et même des fumigations au chlore.

Suivront la création d'un lazaret à Mindin et d'une direction de la santé à Saint-Nazaire, justifiée par sa qualité de tête des lignes transatlantiques vers les Antilles et l'Amérique centrale, zones à risques.



La porte monumentale de l'ancien lazaret de Mindin
(Photo Stéphane Brégeon)

L'administration prendra diverses mesures pour tous les ports de France, comme, entre autres la généralisation des pratiques instaurées à Saint-Nazaire et la réouverture des lazarets fermés auparavant.

Grâce à une méthodologie scientifique d'apparition récente, Mèlier décrit de manière impartiale et précise les faits, les observations de malades, l'extension de l'épidémie, les paramètres divers comme la météorologie... Mèlier et certains de ses confrères s'interrogent sur la nature du « principe producteur » de la fièvre jaune : gaz ou organismes vivants (animaux, végétaux, champignons) ? Les futures découvertes montreront le bien-fondé de cette pensée.

Sans rien connaître de l'étiologie de la fièvre jaune, dont la transmission par les moustiques, Mèlier montre le rôle de l'atmosphère. En fait, le vent transportait les moustiques sous le vent de l'*Anne-Marie* et ce jusqu'à une certaine distance. D'où les cas à l'ouverture des cales, lorsque les moustiques en sortaient.

Dès lors, grâce à ces travaux d'épidémiologie et malgré des données encore inconnues, Mèlier imagine et met en pratique des mesures sanitaires cohérentes et efficaces de prévention et de désinfection. SB



Le vaisseau *Duguay-Trouin*

LA FIN PITOYABLE D'UN VÉTÉRAN DE TRAFALGAR

Par Guy LE MOING

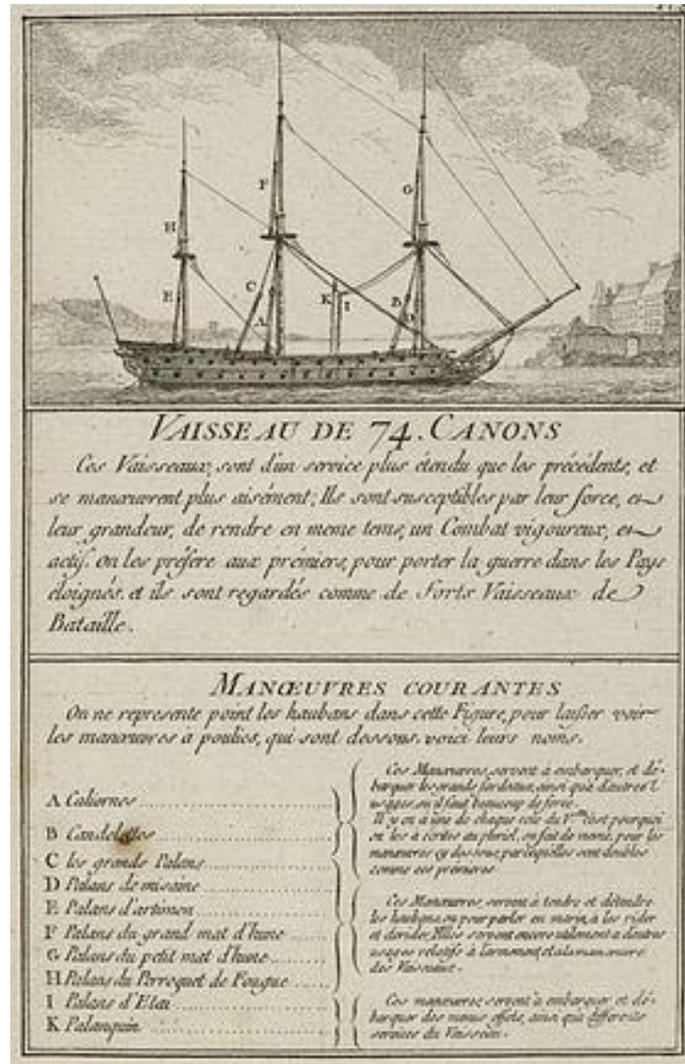
De temps à autre, la France s'enorgueillit de grandes réalisations techniques ou industrielles qui émerveillent le monde. Le « vaisseau de 74 » fait partie de ces réussites nationales : il a honoré la Marine française pendant une grande partie du XVIII^e siècle. Tous les amoureux du patrimoine maritime partagent aujourd'hui un regret : aucun vaisseau de 74 n'a été conservé. On ne les connaît qu'à travers les livres et les peintures.

Et pourtant ! L'un des derniers « 74 », le *Duguay-Trouin*, a survécu un siècle et demi, jusqu'à une époque relativement récente. S'il n'est plus là aujourd'hui, c'est à cause d'une décision lamentable du gouvernement français.

Le vaisseau de 74

Les vaisseaux à trois ponts avaient une puissance de feu considérable, mais ils étaient lourds, peu manœuvrants et horriblement chers. Sous l'impulsion de Maurepas, au début du règne de Louis XV, les constructeurs français furent confrontés à un défi technique : imaginer un deux-ponts puissamment armé. De leurs réflexions naquit le « vaisseau de 74 », qui devint rapidement un bâtiment standard de la flotte française.

L'amiral anglais Augustus Keppel, qui visitait un 74 français capturé, disait de ce vaisseau : « *Il surpasse toute la flotte anglaise. Je ne puis m'empêcher de penser que c'est une honte pour les Anglais qui font toujours grand cas de leur marine.* » Les autorités anglaises comprirent le message : elles s'empressèrent d'en capturer quelques-uns et de les copier.



Le vaisseau de 74

Les débuts du Duguay-Trouin

Le *Duguay-Trouin* fut construit à l'arsenal de Rochefort. Sa mise en chantier date de la fin 1794 mais, en raison des pénuries et des troubles de l'époque, sa construction dura plus de cinq ans. Sa mise à l'eau, en effet, n'eut lieu que le 25 mars 1800, et son achèvement se prolongea tout le reste de l'année. Durant l'année suivante, le *Duguay-Trouin* fut armé à l'île d'Aix, sous les ordres de son premier commandant, la capitaine de vaisseau Willaumez.

La « paix d'Amiens » écarta la menace anglaise en 1802, mais Bonaparte eut alors à faire face aux troubles qui agitaient sa colonie de Saint-Domingue. Le *Duguay-Trouin* fit partie de l'escadre chargée de transporter un corps expéditionnaire vers cette île, sous les ordres du général Charles Victor-Emmanuel Leclerc. Il resta un an et demi à Saint-Domingue, du début 1802 au mois de juillet 1803. À son retour, les hostilités avaient repris contre l'Angleterre, et le vaisseau dut forcer le blocus ennemi. Il y parvint de justesse et atteignit La Corogne où il passa en carénage.

Trafalgar (21 octobre 1805)

Durant son immobilisation à La Corogne, le *Duguay-Trouin* changea à nouveau de capitaine et passa sous le commandement du capitaine de vaisseau Claude Touffet. C'est sous les ordres de cet officier qu'il se joignit à la flotte franco-espagnole de l'amiral Villeneuve et qu'il participa à la bataille de Trafalgar.

Le jour de la bataille, le *Duguay-Trouin* occupait la cinquième place de l'avant-garde de la ligne franco-espagnole. Sans entrer dans le détail du combat, il faut rappeler que cette avant-garde eut un comportement fort contestable. La flotte anglaise avait attaqué la ligne à peu près en son centre et l'avait désorganisée. L'avant-garde aurait dû virer de bord et venir au secours de ses compatriotes. Le contre-amiral Dumanoir du Pelley, qui la commandait, assista passivement au massacre de ses frères d'armes, et ne leur porta assistance qu'avec beaucoup de retard. Il le fit sans conviction et choisit rapidement de quitter le champ de bataille avec ses quatre vaisseaux : le *Formidable*, le *Mont-Blanc*, le *Duguay-Trouin* et le *Scipion*.

La bataille du cap Ortegal (4 nov. 1805)

Malgré leurs avaries, les quatre vaisseaux de Dumanoir résistèrent à la tempête qui suivit la bataille et, dès que le calme fut revenu, ils effectuèrent les réparations urgentes que nécessitait leur état. Après quoi, ils firent route au Nord, dans l'espoir d'atteindre Rochefort pour s'y abriter. Le sort en décida autrement.

Le 3 novembre, la division ennemie du commodore Strachan prit les Français en chasse. Ceux-ci, malgré la mauvaise marche du *Scipion* et du *Formidable*, parvinrent à maintenir leur avance pendant toute la journée. Ils ne furent rattrapés que le lendemain matin. Le combat dura jusqu'en milieu d'après-midi. Les Français manœuvraient maladroitement en raison du mauvais état des navires, mais ils se battaient avec courage. Dumanoir, bien que blessé, fit preuve de bravoure et de combativité ; il ne se rendit que vers 16 heures, alors que son vaisseau menaçait de couler. Les quatre navires français furent incorporés dans la Royal Navy.

Le *Duguay-Trouin* sous pavillon anglais

Les Anglais considèrent le *Duguay-Trouin* comme « un modèle particulièrement réussi de vaisseau de 74 ». Ils lui firent subir quelques transformations, le renommèrent *Implacable* et l'affectèrent à la flotte de la Baltique sous les ordres du capitaine Byam Martin. La Grande-Bretagne, à cette époque, était en guerre contre la flotte combinée de la Russie, du Danemark et de la France. L'*Implacable* participa avec brio à la bataille de Hango Head (23 août 1806). Il effectua une dernière opération militaire en 1840 en Méditerranée, lors d'une campagne de blocus de la Syrie. À son retour, l'*Implacable* avait 42 ans. Il avait bien mérité de se reposer dans un port. Il devint stationnaire à Devonport en 1855 et fut utilisé pour la formation des mousses de la Royal Navy. Il resta navire-école jusqu'en 1908.

L'*Implacable* avait alors 108 ans, et la Royal Navy décida de le mettre en vente plutôt que d'effectuer les réparations que son grand âge imposait. Il fut sauvé de la démolition par un riche industriel gallois, Sir Geoffrey Wheatley Cobb, qui fonda un comité de soutien et réunit les fonds nécessaires à sa réparation. En 1932, il fut remorqué jusqu'à Portsmouth, où il accueillit des jeunes gens pour des stages de formation maritime. Il resta à quai dans ce port pendant toute la Seconde Guerre mondiale.

Le refus de la France

Au lendemain de la guerre, en 1947, les Anglais désarmèrent le vieux vaisseau, âgé de 147 ans. L'époque était aux économies, et le Royaume-Uni avait d'autres priorités que d'entretenir une relique des guerres napoléoniennes. Qu'allaient-ils en faire ? Certains proposèrent de le restaurer et de l'amarrer à Greenwich comme témoin du passé. L'idée fut abandonnée faute d'argent.

Un nouveau projet germa alors : pourquoi ne pas le rendre à la France ? Certaines villes maritimes françaises semblaient intéressées, mais n'avaient pas l'argent nécessaire. Alors, le Secrétaire d'État à la

Marine trancha ; sa décision figure au Journal officiel du 10 juin 1949 : « *Il n'est pas question du retour en France du vaisseau de ligne Duguay-Trouin. Au surplus, la réalisation d'un tel projet nécessiterait des frais de premières réparations et de remorquage évalués à 225 millions [d'anciens francs], sans compter les charges permanentes d'entretien et de surveillance du bâtiment dans le port où il serait amarré. Il s'agit donc là d'une opération qui ne peut être envisagée en l'état actuel des crédits militaires.* »

Certains amoureux du passé maritime insistèrent, comme M. Luc-Marie Bayle, ancien directeur du Musée de la Marine de Paris. Il raconte avoir reçu du chef d'état-major de la Marine l'incroyable réponse suivante : « *Un bateau vaincu n'a aucun titre à revenir dans son pays.* »

Accordons à ces responsables de l'époque que la France avait du mal à se relever de la guerre, mais déplorons quand même ce pitoyable gâchis.

Le 2 décembre 1949, l'*Implacable*, lourdement lesté, fut remorqué dans la Manche. Les Anglais avaient eu la délicatesse de placer le pavillon français à côté du leur sur le vieux bateau qui allait mourir. Plusieurs destroyers de la Royal Navy escortaient le condamné, mais aucun navire de guerre français. À 14 h 30, l'épave fut dynamitée, mais le pont supérieur refusa de couler, et il fallut le disloquer pour qu'il disparaisse enfin dans les flots. GL



RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !

Il y a 110 ans

Le 25 septembre 1911

Explosion à Toulon du cuirassé *Liberté*

Le cuirassé *Liberté* est détruit par une explosion subite, en rade de Toulon, le matin du 25 septembre 1911, entraînant la mort de plus de 200 marins. Une fois encore, la catastrophe est due à l'embrasement spontané de la redoutable « poudre B ».

SILLAGES a déjà raconté la catastrophe du cuirassé dans le numéro 28. Contentons-nous donc de rappeler brièvement les faits.

C'est peu après le branle-bas qu'a lieu la terrible explosion : « *Une secousse formidable ébranle le navire entier, et le tord comme un ouragan peut le faire d'un brin de paille. Tout l'avant se soulève, se dresse hors de l'eau. Comme le cratère d'un volcan, jaillissent sous une poussée formidable une trombe d'eau, un chaos de madriers, de fers tordus, de tôles déchiquetées, d'obus, de plaques de blindage, de*

débris de toutes natures qui vont éventrer les navires voisins, pulvériser les embarcations pressées autour du malheureux cuirassé, écraser en retombant au loin les hommes et les choses.¹»

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

Dès le lendemain du drame, la presse se déchaîne, avance des hypothèses et cherche des coupables. Certains journaux parlent d'un incendie préalable ayant couvé longtemps sans être détecté. D'autres dénoncent, sans la moindre preuve, un laisser-aller dans le service. Beaucoup s'étonnent du petit nombre d'officiers présents à bord au moment de l'accident, et cette remarque mérite qu'on s'y arrête.

Le commandant du cuirassé (le capitaine de vaisseau Jaurès, frère de l'homme politique) est en

¹ L'illustration du 30 septembre 1911.

permission régulière. Ceci n'a rien d'anormal, il n'a pas pris de vacances depuis un an et demi. Le commandant en second, qui assure donc l'intérim du commandement, passe la nuit à terre ; rien à dire, non plus, il se trouve en situation parfaitement régulière. Six officiers sont de service à bord au moment du drame et cinq d'entre eux périssent. Cinq autres officiers se trouvent également sur le navire, sans être de service ; ils sont tous blessés. Le récit des témoins montre que chacun a fait son devoir, avec compétence et courage.

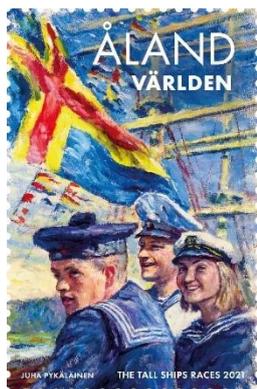
PHILATÉLIE MARINE

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

Aland : La Tall Ships Race annulée en raison du Covid

Aland est un archipel finlandais dans la Baltique, doté d'une relative autonomie gouvernementale. Sa capitale est Mariehamn. Traditionnellement, cette province finlandaise émet ses propres timbres, souvent consacrés à la mer. Cette année, elle devait être le point de départ de la course internationale des grands voiliers (*Tall Ships Race*), mais cette manifestation a été annulée à cause du covid.

« À Mariehamn, un véritable festival folklorique maritime était prévu cet été à l'occasion de la Tall Ships Race. Malheureusement, cet événement a été annulé en raison de la pandémie en cours. Cependant un festival maritime national Sail Aland a été organisé à la place, et le festival maritime prévu à Mariehamn a pu être achevé. Aland espère pouvoir participer à une prochaine Tall Ships Race, en remplacement de la participation annulée en 2021. Un timbre et un bloc-feuillet ont été émis, tous deux conçus par l'artiste Pykalainen. » « L'Univers du Timbre », septembre 2021).



Le timbre



Le bloc-feuillet

♦ Pays émetteur : Aland ♦ Date d'émission : 23/07/2021.
♦ Tirage : 30 000 000. ♦ Impression : offset 4 couleurs + feuille d'argent. ♦ Couleur : polychrome. ♦ Dentelure : 13 per 2 cm. ♦ Valeur faciale : 5 € ♦ Dimensions : 40x26 mm.
♦ Artiste : Juha Pykalainen.

JADIS ET NAGUÈRE

Anecdotes et faits divers tirés de l'histoire maritime

Des pigeons voyageurs au service des marins

Les hommes connaissent, depuis l'Antiquité, la capacité des pigeons à retrouver le chemin de leur colombier, et ils l'ont utilisée, de longue date, pour transmettre des messages. Les marins n'ont pas manqué de s'intéresser aux facultés assez prodigieuses de ces oiseaux.

Le manoir de la Ville-Marie, à Saint-Malo, appartenait autrefois à des armateurs corsaires locaux. On y voit encore la trace d'anciens pigeonniers, car les bateaux corsaires emportaient avec eux des pigeons, et les lâchaient pour indiquer leur position.

Des expériences intéressantes de communication par pigeons voyageurs furent menées en 1898 et 1899 par le capitaine Reynaud, à bord du paquebot transatlantique français *Bretagne*. Elles consistaient à embarquer un certain nombre d'oiseaux et à les lâcher en des points de plus en plus éloignés, afin de vérifier combien revenaient à leur point de départ. À la première traversée, par exemple, le capitaine Reynaud embarqua une centaine de pigeons. Il fit un premier lâcher à 50 km du Havre, et tous les oiseaux revinrent à leur colombier. Le lendemain, à près de 600 km des côtes françaises, la *Bretagne* porta secours à un voilier en détresse et envoya sept pigeons pour en informer les autorités maritimes

françaises. Deux d'entre eux furent recueillis par des navires de passage, deux autres retournèrent au Havre et trois disparurent. Lors de la traversée de retour, quand le paquebot se trouva à 100 km de sa destination, Reynaud lâcha une trentaine de pigeons qu'il avait gardés à bord depuis son départ, trois semaines plus tôt. La plupart d'entre eux retrouvèrent le chemin du Havre et annoncèrent le retour du navire. (*La Joie de la maison*, n°631, 8 février 1903).

De semblables expériences se poursuivirent dans la plupart des marines du monde, mais les progrès de la radio en limitèrent bientôt l'intérêt. À la fin de l'année 1901, les autorités de l'*US Navy* décidèrent d'y mettre un terme et de porter leurs efforts sur la télégraphie sans fil. Une note du contre-amiral Barker ordonna aux différentes bases concernées de revendre leurs pigeons aux plus offrants. (*The New York Times*, 25 décembre 1901).



Un lâcher de pigeons depuis un navire

À la fin des années 1970, un laboratoire hawaïen du très sérieux *Naval Ocean System Center* eut l'idée d'utiliser des oiseaux pour la recherche des naufragés en mer. Les chercheurs pensèrent d'abord utiliser des rapaces, mais ils optèrent finalement pour des pigeons. L'apprentissage des oiseaux consistait à leur faire reconnaître, à distance, un objet de couleur orange (comme le sont les combinaisons de survie). La prestigieuse Garde côtière américaine (*US Coast Guard*) s'intéressa à ce projet (baptisé *Sea Hunt*) et l'expérimenta en vraie grandeur depuis un hélicoptère. L'évaluation ne fut sans doute pas convaincante, car elle n'eut pas de suites. (*Le Marin*, 26 mars 2010). GL

**Un pirate qui n'a jamais existé :
Louis-Adhémar-Timothée Le Golif,
dit Borgnefesse**

En 1952 parut aux éditions Grasset un ouvrage intitulé : *Les cahiers de Louis-Adhémar-Timothée Le*

Golif, dit Borgnefesse, capitaine de la flibuste ». La préface de cet ouvrage était signée du peintre Gustave Alaux, qui affirmait en avoir trouvé le manuscrit dans une malle de fer, lors des bombardements de Saint-Malo en 1944. Alaux confia cet épais grimoire de la fin du XVII^e siècle à l'un de ses amis, l'écrivain Albert t'Serstevens, qui se chargea de le décrypter et de l'adapter. L'ouvrage connut un bon succès de librairie.

Il était, en effet, très agréable à lire. Le dénommé Borgnefesse (qui devait son surnom à une blessure occasionnée par un éclat d'obus) y racontait, avec un luxe de détails, ses débuts de boucanier, ses premiers embarquements, son accession au grade de capitaine, ses aventures contre les Espagnols dans la mer des Caraïbes et ses multiples conquêtes amoureuses. Le récit était passionnant... trop sans doute pour être authentique !

Quand on y regarde de près, le doute prend vite naissance. Il est curieux, par exemple, qu'aucun document d'archive, aucun mémoire n'ait jamais mentionné le nom d'un capitaine de cette envergure. Si Le Golif était aussi renommé qu'il l'affirme, on trouverait sa trace dans les écrits de l'époque. Oexmelin, le premier, n'aurait pas manqué de parler de lui.

Deuxième point d'interrogation : quand on découvre un manuscrit aussi précieux que les cahiers d'un flibustier du XVII^e siècle, on n'hésite pas à le soumettre à l'examen des historiens et paléographes professionnels. Le manuscrit de Saint-Malo n'a pas subi une telle expertise : personne ne l'a jamais vu !

Les spécialistes de l'histoire maritime ne manquent pas d'observer, en outre, que certains passages rappellent étrangement des ouvrages connus du XVII^e siècle, les mémoires de Duguay-Trouin ou de Forbin, par exemple. On trouve aussi, dans l'ouvrage, quelques anachronismes embarrassants : l'emploi du mot « lagon » à la place de « lagune » (alors que le mot « lagon » n'est entré dans la langue française qu'au XVIII^e siècle).

Plus personne, aujourd'hui, ne croit en l'authenticité des *Cahiers* du capitaine Le Golif, ni à l'existence de ce personnage. Il s'agit d'une plaisante supercherie, au demeurant bien agréable à lire ! GL

LIVRES LUS

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

Au mois de juin dernier, SILLAGES avait signalé, dans son n°32, la grande exposition annuelle de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer. Cette exposition, qui porte le nom d'OCEANISSIME, s'est déroulée début juillet à Larmor-Plage... c'est-à-dire dans le fief lorientais de l'ancienne Compagnie des Indes.

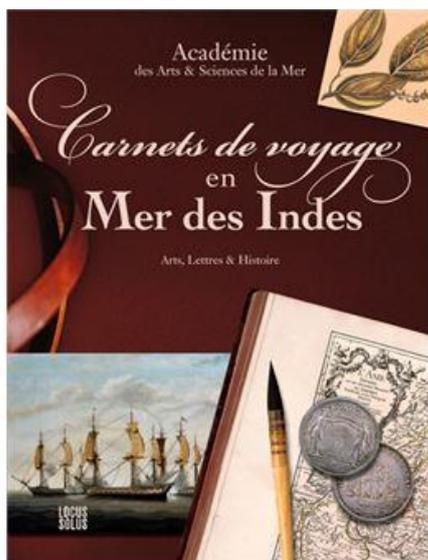
Ce n'est donc pas un hasard s'il en est résulté la naissance d'un beau livre :

**CARNETS DE VOYAGE
EN
MER DES INDES**

Cet ouvrage est préfacé par Brigitte NICOLAS, directrice du musée de la Compagnie des Indes à Lorient, et par Robert BOSTON, président de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer. Il est co-écrit par plusieurs membres de cette Académie et richement illustré par d'autres. Un grand bravo à ceux qui ont coordonné cette réalisation, en particulier à Luc Corlouër et Christian Leroy. Le résultat de leur travail est magnifique : un « beau » livre, certes, mais aussi un ouvrage très riche et très documenté.

Carnets de voyage en Mer des Indes est édité par :
Locus Solus

Il est en vente depuis la mi-septembre au prix public de 29 € chez les libraires de ville et sur Internet. 168 pages ; 30x22,5 cm ; relié ; richement illustré.



PRESSE SPÉCIALISÉE
Revues, journaux et gazettes consacrés à la marine et à son histoire

**La Gazette des Pontons
a cessé de paraître**

C'est avec beaucoup de tristesse que je viens d'avoir entre les mains le dernier numéro de la *Gazette des Pontons*. J'y étais abonné depuis de nombreuses années, et j'ai pris beaucoup de plaisir à la lire et à y collaborer. Mais, faute de lecteurs, sa publication avait cessé d'être rentable.

À son concepteur et rédacteur en chef, Alain Brient, je dirai simplement MERCI... Je comprends ta décision, Alain, mais elle m'attriste ; ta petite gazette était une merveilleuse pépite !



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

**« Nomenclatures de navires français »
Alain Demerliac communique**

Alain Demerliac n'est pas un inconnu pour les lecteurs de SILLAGES. Ses travaux y ont été présentés à plusieurs reprises (numéros 4 et 19). Il est l'auteur de neuf *nomenclatures* de navires français d'autrefois :

Navires français de 1610 à 1661 (Louis XIII et Régence)

Navires français de 1661 à 1715 (Louis XIV)
 Navires français de 1661 à 1715 (Louis XIV)
 Navires français de 1715 à 1774 (Louis XV)
 Navires français de 1774 à 1792 (Louis XVI)
 Navires français de 1792 à 1799 (Révolution)
 Navires français de 1800 à 1815 (Consulat – Nap. 1^{er})
 Navires français de 1815 à 1848 (Restaur. & Louis-Ph)
 Navires militaires français de 1848 à 1871 (2^{ème} Rép. & 2nd Emp.)
 Navires civils français de 1848 à 1871 (2^{ème} Rép. & 2nd Emp.)

Il m'a chargé d'adresser au lecteur de SILLAGES le message suivant :

Je viens d'effectuer la mise à jour et l'enrichissement de trois de mes Nomenclatures : celles des navires de Louis XIII, de Louis XIV et de Louis XV. Ces mises à jour n'ont pas été éditées. Je recherche donc les possesseurs de l'édition originale et je leur propose de leur envoyer gracieusement par mail les mises à jour et compléments. Il leur suffit de me le demander à l'adresse suivante :
alain.demerliac@orange.fr

Une petite erreur dans le numéro 33 de SILLAGES

Un de nos fidèles lecteurs, Pierre BOCK, nous écrit avec sa courtoisie habituelle : « *Bonjour – Compliments appuyés pour vos écrits remarquablement documentés qui m'ont passionné – Dans l'article sur le naufrage de L'Astrolabe et de La Boussole, j'ai relevé une erreur typographique : le patrouilleur de la Marine nationale ayant participé aux recherches sur l'épave de La Boussole était l'ex-dragueur de mines d'origine canadienne La Dunkerquoise et non Le Dunkerque – Bien amicalement, PB.* »

Mes excuses auprès des lecteurs de SILLAGES pour cette faute d'inattention. Guy

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 : guylemoing@wanadoo.fr ou

guy.lemoing.91@gmail.com