

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 35

Octobre-Novembre 2021

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - UN CODE MARITIME AU MOYEN AGE – Les *Rôles d'Oléron*, par G. Le Moing 1
 - PETITE HISTOIRE DE LA JAUGE DES NAVIRES – Les unités de jauge et les méthodes de jaugeage,
par G. Le Moing 5
 - VIEUX PAPIERS – Un arrêt du Conseil d'État de 175014
 - NAUFRAGES INSOLITES – Naufrages aux chutes du Niagara, par Alain Foulonneau16
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie marine – Jadis et naguère – Livres lus – Courrier des
lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot25
-
-

BONJOUR

À chaque diffusion de SILLAGES, mon envoi aboutit dans la boîte SPAM ou INDESIRABLES de nombreux abonnés. Cela dure depuis le début, et cela m'a souvent découragé car je n'ai aucune solution pour y remédier. Le problème semble s'être aggravé le mois dernier, où j'ai eu beaucoup de réclamations.

À partir de ce numéro, je vais vous prévenir, par un message séparé, de la parution de SILLAGES et vous inviter à regarder dans vos INDESIRABLES... en espérant que ce message n'y aille pas lui-même !

De votre côté, je vous demanderai :

1° de mettre dans vos contacts l'adresse d'expédition de SILLAGES (guy.lemoing.91@gmail.com).

Il paraît que ça aide !

2° si vous trouvez SILLAGES dans vos indésirables, actionnez la commande : « ne plus considérer comme un spam » (ou commande équivalente, selon les opérateurs).

Si quelqu'un parmi vous a d'autres idées, je suis preneur.

Amicalement, Guy

Un code maritime au Moyen Âge

LES RÔLES D'OLÉRON

Par Guy L MOING

Les *Jugements d'Oléron* ou *Rôles d'Oléron* sont un recueil de décisions prises par des magistrats de cette île, lors de jugements relatifs à des affaires maritimes. Ils ont été réunis pour former une sorte de code définissant le droit commun du commerce maritime sur les côtes de l'Atlantique. On les date du XII^e siècle.

Origine des Rôles d'Oléron

Il subsiste un léger doute quant à la nature originelle des *Rôles d'Oléron*. On ne sait pas avec certitude s'il s'agit :

- d'un recueil de décisions prises antérieurement par des juges maritimes à l'occasion de procès réels,
- d'un recueil de préceptes établis par une autorité juridique, dans le but de fixer les usages.

Le style des articles ferait plutôt pencher vers la première hypothèse, celle d'un recueil de décisions déjà prises. La formule qui termine chaque article (« C'est le jugement en ce cas ») semble le confirmer ; le titre même de *Jugements d'Oléron*, également.

On ne sait pas, non plus, en dater la rédaction avec précision. Plusieurs hypothèses ont été formulées quant à leur origine.

La plus tenace de ces suppositions attribue à Aliénor d'Aquitaine l'initiative de la rédaction de ce code. Elle figure pour la première fois dans *Les Us et Coutumes de la Mer*, un ouvrage d'Étienne Clairac, paru en 1647. Cet avocat bordelais affirmait que les *Rôles d'Oléron* furent composés par ordre d'Aliénor d'Aquitaine, lorsqu'elle rentra de Terre sainte en 1152. Cette affirmation a été reprise ensuite par de nombreux auteurs, sans qu'aucun n'apporte la moindre preuve.



Aliénor d'Aquitaine

Selon une autre hypothèse (soutenue par les Anglais), l'origine des *Rôles d'Oléron* devrait être attribuée à Richard I^{er}, dit Cœur de Lion, plutôt qu'à sa mère. Bien qu'elle ne soit non plus étayée par aucune preuve, cette piste présente une meilleure vraisemblance. Du vivant de son père, le jeune Richard avait des responsabilités importantes en Aquitaine, où il séjournait souvent. Il avait, en outre, des goûts très marqués pour les affaires maritimes.

À côté de ces diverses hypothèses jamais démontrées, il en existe une autre, tout aussi vraisemblable : les *Rôles d'Oléron* ne seraient, tout simplement, qu'une coutume locale, si judicieuse qu'elle aurait été adoptée spontanément par tous les ports de la zone atlantique.

Deux dates sont importantes à retenir :

- Un certificat de 1266, apposé sur un ancien exemplaire manuscrit de ce recueil, mais dont l'authenticité n'a jamais été démontrée : « *Donné témoin le sceau de l'île d'Oléron établi aux contrats de ladite île, le jour du mardi après la fête de Saint-André, l'an de grâce mil deux cent soixante-six* ».
- Une ordonnance de 1364, par laquelle le roi Charles V autorise les Castillans à faire le commerce dans certains ports du royaume, leur accorde des privilèges, mais précise que les litiges seront jugés « par les lois de Leyron » ; c'est le plus vieux texte officiel faisant référence au « Code d'Oléron ».

Les manuscrits existants

Il existe une quinzaine de manuscrits des *Rôles d'Oléron* qui soient parvenus jusqu'à nous. Les plus anciens se trouvent dans les archives anglaises, très riches en documents provenant de l'Aquitaine et de la Saintonge médiévales. L'un de ces manuscrits (datant vraisemblablement du début du xiv^e siècle) a été publié dans le *Black Book of the Admiralty* en 1873.

En France, les savants travaux de M. Pardessus¹ ont reposé sur la collation d'un grand nombre de ces pièces. Plus récemment, d'autres manuscrits ont été découverts en France, en particulier aux archives municipales de Bayonne (l'un du xiv^e siècle en français, le second du siècle suivant en langue locale)².

Les 56 articles

Les *Rôles d'Oléron* comprennent 56 articles. Les 25 premiers constituent les manuscrits les plus anciens ; c'est la base du code. Les 31 autres semblent être des compléments ajoutés dans des versions ultérieures.

- ***L'article 1 fait défense au patron de vendre le navire dont il a la responsabilité, mais l'autorise, dans certains cas, à en gager les apparaux s'il a un besoin imprévu d'argent.***
- ***L'article 2 interdit au patron de mettre à la voile sans consulter l'équipage.***
- ***L'article 3 traite du sauvetage d'un navire naufragé.***
- ***L'article 4 concerne les cas où un navire n'est plus apte à naviguer et nécessite des réparations.***
- ***L'article 5 interdit à l'équipage de quitter le bord sans autorisation.***
- ***L'article 6 concerne la police du navire et étudie le cas où un marin est blessé lors d'une sortie à terre ou en service.***
- ***L'article 7 indique la conduite à tenir lorsqu'un marin tombe malade à bord.***
- ***Les articles 8 et 9 réglementent le sacrifice d'une partie de la cargaison ou du matériel (ancres, mâts) pour la sauvegarde du navire.***

¹ Collection des Lois maritimes antérieures au xviii^e siècle, 6 vol., 1828-1848.

² Voir : François SAINT-MAUR, *Les Rôles d'Oléron publiés d'après deux manuscrits des archives municipales de Bayonne*. Paris, 1873.

- *L'article 10 rappelle le soin que doivent apporter le patron et l'équipage lors du déchargement des marchandises.*
- *L'article 11 traite des pertes consécutives à un mauvais arrimage de la cargaison.*
- *L'article 12 concerne les querelles entre matelots ou entre matelots et patron.*
- *L'article 13 concerne les frais de lamanage.*
- *L'article 14 définit les conditions dans lesquelles un patron peut congédier un matelot.*
- *Les articles 15 et 16 traitent des dommages causés par le navire à un autre navire.*
- *L'article 17 concerne la nourriture des matelots.*
- *Les articles 18, 19 et 20 concernent le salaire des matelots.*
- *L'article 21 régit les sorties à terre des matelots.*
- *L'article 22 définit les indemnités dues au patron par un chargeur en retard.*
- *L'article 23 examine le cas d'un patron ayant besoin d'argent en cours de voyage.*
- *Les articles 24 et 25 traitent des obligations du « locman » (pilote ou marinier de rivière) ayant pris en charge le navire.*
- *L'article 26 est relatif aux dommages pouvant arriver à des marchandises lors du déchargement.*
- *L'article 27 est relatif aux sociétés de pêche.*
- *Les articles 28 à 35 concernent les obligations du patron vis-à-vis du fréteur concernant les marchandises transportées.*
- *Les articles 36 à 45 traitent du naufrage du navire et du droit des sauveteurs et seigneurs terriens sur les épaves et les marchandises éventuellement récupérées.*
- *Les articles 46 à 52 concernent la pêche et la propriété des gros poissons échoués sur le rivage.*
- *Les articles 53 à 56 traitent des objets perdus par les navires et trouvés sur le rivage.*

L'autorité des Rôles d'Oléron

Les Rôles d'Oléron étaient destinés initialement aux juges de Guyenne. On y trouve en permanence la référence au port de Bordeaux et au transport du vin. Son application dépassa rapidement les limites de ce territoire et s'élargit à toutes les côtes du Ponant. Aliénor ayant épousé le futur roi d'Angleterre, son recueil de lois s'appliqua bientôt outre-Manche. Une copie de ce texte datée du XIV^e siècle figure intégralement dans le *Liber memorandum* de la Cité de Londres. Le roi Édouard III en confirma l'autorité. Il en existe également une copie flamande, qui faisait autorité à Bruges. En France, les Rôles d'Oléron furent officialisés par une Ordonnance de Louis XII, ils restèrent en application jusqu'au XVII^e siècle.

Un dernier mot : il ne faut pas confondre les *Rôles d'Oléron* avec le *Coutumier d'Oléron*. Le second est un code de 178 articles, datant du XIII^e siècle, et ayant pour objet la partie terrestre du commerce maritime. GL



Petite histoire de la jauge des navires

LES UNITÉS DE JAUGE ET LES MÉTHODES DE JAUGEAGE

Par Guy LE MOING

Un navire de charge se caractérise, entre autres, par la quantité maximale de marchandises qu'il peut transporter. Cette possibilité s'exprime soit par le poids total de la cargaison admissible (« port en lourd »), soit par l'espace (le volume) qui lui est réservé à bord (« jauge »). La nécessité de chiffrer cette caractéristique du navire est très ancienne, en particulier pour des besoins commerciaux et fiscaux (tarification des prestations de transport, détermination des droits de douane, taxes portuaires, etc.).

On appelle « jaugeage » le calcul du volume d'un navire pour en déterminer la « jauge » officielle. C'est une opération importante pour le propriétaire, en raison des incidences financières qu'elle entraîne, mais c'est une opération complexe car les coques de bateaux n'ont pas des formes géométriques simples. Faute de pouvoir déterminer simplement ce volume par les mathématiques, on a utilisé des approximations contestables, sources de multiples controverses. Dans le passé, par ailleurs, les méthodes – comme les unités – étaient différentes d'un pays à un autre, ce qui ne simplifiait pas le commerce international.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

Avant d'entreprendre ce récit, il est important d'être clair sur les mots employés.

Le **déplacement** est le poids du navire ; il s'exprime en tonnes. On distingue le **déplacement à vide** (ou **lège**), qui est le poids sans la cargaison, et le **déplacement en charge** lorsque le navire est chargé. La différence entre ces deux valeurs est le **port en lourd**, c'est-à-dire le poids maximal de la cargaison.

La **jauge** n'est pas un poids mais un volume ; elle s'exprime traditionnellement en tonneaux. On distingue actuellement la **jauge brute** (volume total intérieur du navire) de la **jauge nette** (volume réservé à l'utilisation commerciale, c'est-à-dire au transport des marchandises). Cette distinction n'existait pas dans le passé, à une époque où tout le volume de la coque était pratiquement utilisé pour le transport.

Nous éviterons, dans cet exposé historique, d'utiliser le mot **tonnage**, mot récent et plus ambigu. Nous en parlerons le moment venu.

Un double problème

Chiffrer la « capacité de transport d'un navire » est une nécessité commerciale et fiscale, qui remonte à un passé maritime très ancien. Nos ancêtres ont beaucoup tâtonné avant d'y parvenir de manière satisfaisante. Le problème à résoudre était double :

1- Choisir une unité de mesure pour cette caractéristique du navire. Fallait-il s'exprimer en poids ou en volume ? Quelle était l'unité (de poids ou de volume) la mieux adaptée, à une époque où aucune standardisation n'existait dans ce domaine ?

2- Définir une méthode de mesure (ou de calcul) pour déterminer le volume ou le poids maximal de marchandises (exprimé dans l'unité choisie) pouvant être transporté par le navire. Ce deuxième problème est le « jaugeage » des navires.

Les unités de jauge

Aux origines – Les textes du monde méditerranéen antique contiennent des mots bizarres qui évoquent des « unités de contenance » : par exemple le *Khar* égyptien (le sac) ou l'*artabe*. On lit dans la Bible (Daniel 14/3) : « Or il y avait à Babylone une idole, Bel, à qui l'on offrait tous les jours douze artabes de la plus fine farine. » Quand le transport du vin devint une activité maritime majeure, nul doute que le nombre d'amphores embarquables était une caractéristique des navires de charge romains. Au début de l'ère chrétienne, les tonneaux en bois des Gaulois remplacèrent les amphores et s'imposèrent comme référence pour exprimer la capacité de transport des navires. Mais les tonneaux avaient des dimensions et des contenance différentes selon les régions ; ils n'avaient donc valeur d'unités de mesure que dans un lieu donné. Par ailleurs, le tonneau, la barrique pouvaient constituer indifféremment une référence de poids ou une référence d'encombrement. La confusion s'installa vite.

La situation était si confuse au XVI^e siècle que l'amiral de France, Gouffier de Bonnivet, en 1518, demanda au vice-amiral du Chillou de mettre de l'ordre dans l'expression de la jauge des navires du roi. Pour la nef *Grande Française*, par exemple, on trouve dans les documents d'époque aussi bien 1 500 tonneaux que 2 000 tonneaux... sans savoir ce que ces chiffres signifient exactement.

Le tonneau français de 42 pieds cubes – Au XVII^e et au XVIII^e siècle, en France, le mot tonneau désignait toujours aussi bien un poids qu'un volume, mais sa valeur était mieux définie, surtout après les ordonnances de Colbert. Lorsqu'il s'agissait d'un poids, le tonneau correspondait à 2 000 livres de Paris, soit environ une tonne actuelle. Dans le cas d'un volume, il était fixé à 42 pieds cubes (c'est-à-dire 1,428 m³)¹. Le lien entre les 2 000 livres et les 42 pieds cubes n'était pas le fruit du hasard ; il résultait d'un calcul assez tarabiscoté (Voir encadré ci-après).

POURQUOI 42 PIEDS CUBES ?

Le tonneau de 2 000 livres aurait dû correspondre à un volume de 28 pieds cubes. Une tonne d'eau, en effet, occupe un volume d'un mètre cube, soit 28 pieds cubes. Si l'on en croit Furetière, ce fut un moment le cas, car on lit dans son *Dictionnaire*, à l'article « Tonneau » : « Le tonneau de mer tient trois muids de France ou 28 pieds cubes de Paris, & pèse 2 000 livres ; de sorte que quand on dit qu'un vaisseau est du port de 300 tonneaux, cela veut dire qu'il porte 300 fois la valeur de 2 000 livres pesant, c'est-à-dire 600 000 livres ; & pour cela il faut que l'eau de la mer qu'occupe le vaisseau en s'enfonçant pèse pareille quantité. »

C'était simple, trop simple. Le calcul qui conduit aux 42 pieds cubes prend en compte certaines conventions malaisées à comprendre. René-Josué Valin tente de nous les expliquer : « Par convention,

¹ Un pied de roi = 0,324 m : un pied cube = 0,034 m³ ; 42 pieds cubes = 1,428 m³.

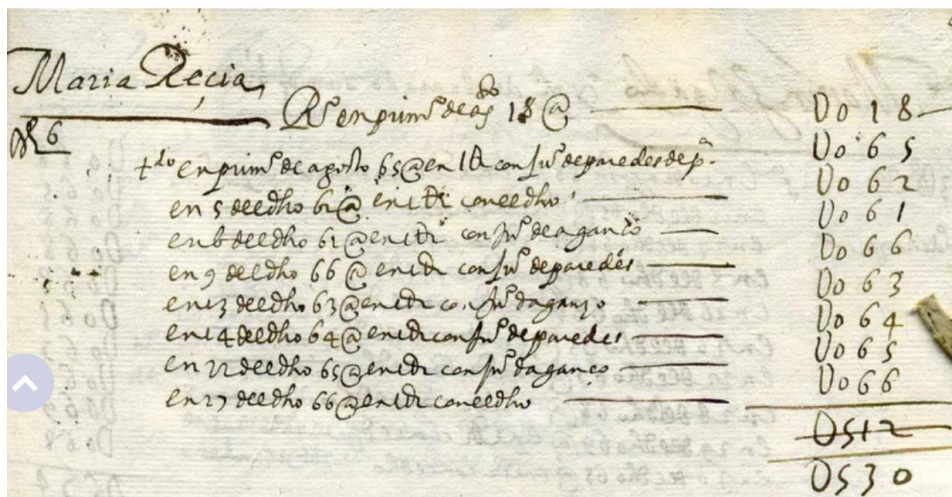
pour un tonneau de 2 000 livres correspondant à 28 pieds cubes d'eau de mer, on divisait le volume obtenu par 28 pour obtenir le poids total du vaisseau et de tout ce qu'il contenait. Le chargement, selon le Père Fournier, représentait la moitié de ce poids. Il suffisait donc de diviser le volume par 56 pour obtenir le tonnage. Mais, selon la plupart des gens de mer, il fallait considérer la charge comme étant les deux tiers du poids total, comme l'avait retenu l'ordonnance de 1681, donc il fallait diviser par 42 et non par 56. » (R.-J. Valin : *Nouveau commentaire sur l'ordonnance du mois d'août 1681*. La Rochelle, 1766). Cité par Danielle Fauque, voir bibliographie.

L'arobe ou arobase – Il ne faut pas perdre de vue qu'au XVII^e et au XVIII^e siècle, les poids et mesures n'étaient soumis à aucune standardisation, pas même nationale. En parlant du tonneau, Jal souligne cette diversité dans son *Glossaire nautique* : « On se sert, à bord des navires et dans les ports, de tonneaux, différents par leur grandeur l'eau, le vin, l'huile, le vinaigre, la farine, les salaisons, le goudron, etc. [...] En Ponant, on parle de tonneaux, mais en Provence et en Levant, de bottes. Le tonneau vaut deux bottes. Le tonneau pèse de 19 à 20 quintaux, et la botte 9 ½. » Le tonneau anglais était différent du tonneau français ; il s'exprimait également en pieds cubes, mais le pied n'avait pas la même valeur. Dans la péninsule ibérique, on préférait utiliser l'*arobe* ou *arobase*.

UNE ANCIENNE UNITÉ DE JAUGE : L'AROBASE



Aujourd'hui, nous utilisons couramment le signe @ dans les courriers électroniques, sans nous souvenir que l'*arobe* était autrefois une unité de jauge. L'Espagne, le Portugal et quelques-unes de leurs colonies du Nouveau Monde exprimaient le chargement d'un navire en AROBES. Un arobe correspondait à une masse d'un quart de quintal, soit 25 livres. Le mot castillan *aroba* vient de l'arabe *al-rub*, qui signifie « le quart ». Mais l'arobe, comme le quintal, avait des valeurs différentes selon les pays, et même selon les villes. En outre, pour certains produits liquides, l'arobe était parfois une unité de volume, avec une valeur différente selon le liquide concerné (vin ou huile, par exemple). L'utilisation de l'arobe était donc tout aussi confuse que celle du tonneau.



Document commercial du début du XVII^e siècle, dans lequel apparaît le signe @ pour exprimer les quantités

Le système Moorsom de 1854 – Pendant tout le XVIII^e siècle et au début du siècle suivant, la valeur du tonneau de mer reste fixée en France à 42 pieds cubes, soit environ 1,4 m³. Les choses changent au cours du XIX^e siècle. Dans ce domaine, comme dans d'autres aspects du monde maritime, la Grande-Bretagne commence à imposer une certaine normalisation internationale. Le *Merchant Shipping Act* de 1854, présidé par George Moorsom, propose un nouveau *tonneau de jauge* de 100 pieds cubes, sur la base d'un pied anglais de 0,3048 m, soit un volume de 2,83 m³. Cette valeur est adaptée par un grand nombre de pays maritimes. À la même époque, la généralisation de la vapeur amène à préciser la notion de jauge ; précédemment, tout le volume de la coque d'un navire marchand était pratiquement consacré au transport des marchandises ; ce n'est plus le cas, désormais, en raison de la place occupée par la machine et les soutes à charbon ; d'où l'apparition des notions de « jauge brute » et de « jauge nette ».

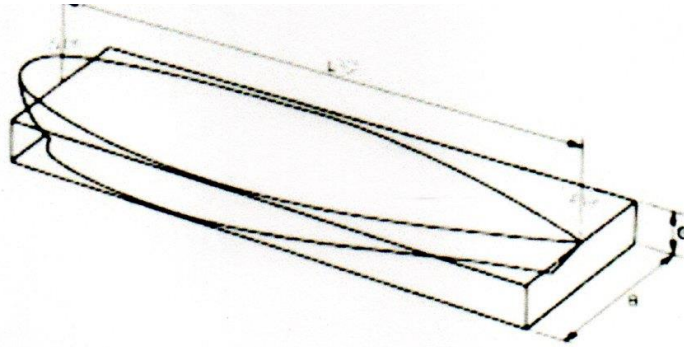
La convention internationale de 1969 – Le tonneau de 100 pieds cubes reste en usage pendant une grande partie du XX^e siècle, puis l'unité de jauge change à nouveau en 1969. Une conférence internationale sur le jaugeage des navires est tenue cette année-là, sous la tutelle de l'OMI¹. Elle définit de nouvelles règles, applicables à partir de 1982 pour les nouveaux navires marchands, et de 1994 pour tous, sauf les petits bateaux de moins de 24 mètres. Elle distingue la jauge brute de la jauge nette, et abandonne l'ancien « tonneau ». La jauge s'exprime désormais par un nombre abstrait, qui est le résultat d'un calcul complexe. Il est représentatif du volume intérieur du navire, sans en être la mesure physique. Ce nombre n'a pas d'unité, bien qu'on parle parfois d'*unités UMS* (« Universal Measurement System »).

Le jaugeage et ses méthodes

Position du problème. Lorsqu'on a défini une unité de jauge, un autre problème se pose : trouver une méthode de mesure ou de calcul permettant de déterminer « combien un navire donné contient d'unités de jauge ». Si on a choisi le tonneau de 42 pieds cubes comme unité, par exemple, le moyen le plus simple consiste à remplir le navire de tels tonneaux et de les compter. Une telle méthode est fastidieuse ; l'homme a cherché depuis longtemps des méthodes mathématiques plus rapides. Le problème est que les coques de navires ont des formes complexes, dont le volume est difficile à calculer. D'une manière générale, on avait recours à deux types de méthodes :

1°) Partir des dimensions extérieures du navire. La plus simple de ces approches consistait à inscrire la coque du navire dans un parallélépipède rectangle, et à calculer le volume de ce solide. À une époque où les navires avaient la forme de grosses boîtes légèrement arrondies, l'approximation pouvait être acceptable. Elle cessait de l'être avec des formes plus élancées : la coque, dans ce cas, était loin de remplir le parallélogramme. Il fallait donc appliquer un coefficient réducteur, variables selon le type de navire et sa forme générale. Le choix de ce coefficient était la source de tous les litiges.

¹ OMI : Organisation Maritime Internationale, organisme de l'ONU.



Une méthode simple pour estimer le volume de la coque d'un navire :
l'inscrire dans un parallélépipède rectangle et calculer le volume de ce solide

La jauge J est donnée par la relation :

$$J = k.L.B.C$$

Où L est la longueur hors-tout, B est la largeur au maître bau et C est le creux.

Quant à k, c'est un coefficient arbitraire, inférieur à 1, qui tient compte de la forme de la coque.

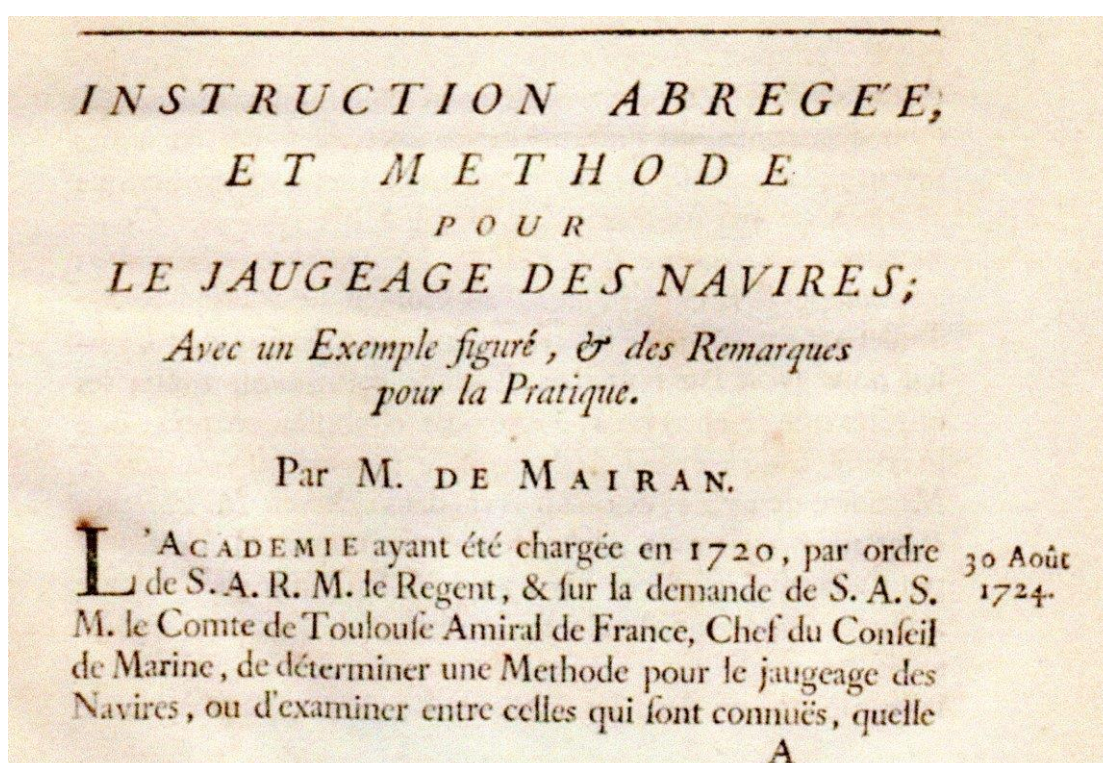
2°) Une méthode plus rigoureuse, mais plus difficile à mettre en œuvre, consistait à mesurer les espaces intérieurs du navire. Le problème se ramenait à diviser l'espace utile de la coque en figures géométriques simples (parallélépipèdes rectangles, prismes triangulaires, troncs de pyramides), à calculer mathématiquement leur volume unitaire, et à en faire le total. Les méthodes différaient d'un jaugeur à un autre.

La France à la recherche d'une méthode. À l'aube du XVIII^e siècle, le jaugeage des navires était effectué par des jaugeurs assermentés, nommés par l'amiral. Ces agents de l'État œuvraient dans une anarchie méthodologique totale. Les procédés étaient différents d'un port à un autre, voire d'un jaugeur à un autre. Certains en étaient encore au parallélépipède rudimentaire, avec plus ou moins de corrections. La méthode dite « de Rouen » était plus précise ; elle utilisait des valeurs moyennes pour la largeur et la hauteur de la coque, et non pas les valeurs maximales. En outre, les jaugeurs n'avaient pas tous la même formation et les mêmes compétences mathématiques. Il en résultait de nombreuses contestations et plaintes de la part des armateurs et des capitaines de navires.

Confronté à la confusion générale du jaugeage, le Conseil de Marine réagit en 1717. Il envoya une dépêche dans les différents ports de France pour demander des éclaircissements sur les méthodes employées. Les réponses qu'il reçut lui permirent de constituer un dossier édifiant sur la confusion régnante. Ce dossier fut confié à Bernard Renau d'Elissagaray, dit « le chevalier Renau ». Il était chargé d'en faire l'étude et de trouver une méthode unique et simple, applicable dans tous les ports de France. Il s'attela à la tâche, mais mourut en 1719, sans avoir pu la mener à terme. Le Conseil de marine se tourna alors vers l'Académie royale des sciences, et lui confia l'étude. Deux savants furent désignés pour cette affaire : Pierre Varignon et Jean-Jacques de Mairan. Les deux hommes choisirent des méthodes géométriques complexes, et communiquèrent leurs conclusions en 1721. Elles étaient différentes, ce qui donna lieu à des débats passionnés à l'Académie. Dans l'impossibilité de trancher, cette prestigieuse institution demanda l'arbitrage d'un jeune professeur d'hydrographie du Croisic, Pierre Bouguer, dont « l'esprit d'observation et d'exactitude » pouvait éclairer sur ce point la Couronne. Bouguer appliqua sur deux navires les méthodes proposées par les deux académiciens. L'un, la gabarre à fond plat *Marianne*, était de formes simples et de dimensions faciles à mesurer. Le second était un navire plus grand et de forme plus complexe, le *Saint-Pierre*. Le résultat ne fut pas entièrement concluant, mais la méthode Mairan s'appuyait sur un procédé déjà en usage, la méthode Hocquart. Pressée par la Marine, en 1725, l'Académie se prononça, enfin, en faveur de celle-ci :

« Son Altesse Sérénissime, Mgr le Comte de Toulouse, Amiral de France, et Mr le Comte de Maurepas, Secrétaire d'État de la Marine, ayant demandé à l'Académie son dernier avis sur le jaugeage des vaisseaux [...], elle adoptait le travail fait par Mr de Mairan, l'un desdits commissaires, qui avait rectifié une méthode dont le fond était de Mr Hocquart, Commissaire de la Marine, que cette pratique avait été éprouvée par Mr Bouguer, Hydrographe du Roy au port du Croisic, qui l'avait trouvée d'une justesse bien au-delà de celle que demandent les Ordonnances et très commode [...] »

La décision de l'Académie en faveur de Mairan s'appuyait sur les derniers travaux du savant, publiés en 1724 sous le titre : *Instruction abrégée et méthode pour le jaugeage des navires*. Des copies imprimées en furent envoyées en 1726 dans tous les ports du royaume ; elles y furent diversement accueillies. À Nantes, par exemple, elles furent l'objet de violentes critiques de la part d'un spécialiste du droit maritime, Jean-Paul Vigneu, qui contestait la nouvelle méthode et lui en préférait une autre, traditionnellement utilisée dans la ville. Il fit un rapport au maire Mellier, qui le transmit à Versailles. Les autorités maritimes prirent cette affaire au sérieux et demandèrent, une nouvelle fois, l'intervention de Bouguer.



Les *Instructions* furent appliquées mais, dès 1731, les procès se multiplièrent, intentés par des négociants et des gens de mer. Une nouvelle méthode de jaugeage, proposée par Bouguer, fut testée en 1750. Puis une autre en 1755. Aucune ne donnait satisfaction, et de nombreux jaugeurs appliquaient toujours la bonne vieille méthode du parallélogramme et de la formule $J = k.L.B.C$, avec un coefficient k « entièrement abandonné au jugement du jaugeur ». (Rapport de Gaspar Monge et Jean-Charles Borda, 1785).

Le jaugeage en Angleterre. À l'époque où l'Académie des sciences française cherchait des méthodes sophistiquées, les Anglais semblaient beaucoup plus pragmatiques. Ils appliquaient, depuis le milieu du XVII^e siècle, une formule simple et unique, dite *Builder's old measurement* :

$$J = \frac{(L - 3B/5) \times B \times B/2}{94}$$

où L et B étaient exprimés en pieds et J en tonneaux de 40 pieds cubes. Par rapport à la formule de base $J = k.L.B.C$, la formule anglaise appelle les remarques suivantes :

1. Ce n'est pas la longueur hors-tout qui est prise en compte pour le calcul du volume, mais la longueur hors-tout diminuée des $3/5^e$ de la largeur.
2. Le creux C n'apparaît pas dans la formule, il est remplacé par la moitié de la largeur. Ce point a longuement influencé la construction navale anglaise : le creux n'entrant pas dans le calcul de la jauge (donc des taxes), les constructeurs avaient tendance à augmenter le tirant d'eau au détriment de la largeur.
3. Le coefficient $1/94$ est notre coefficient réducteur habituel k ; il permet, en outre, d'exprimer la jauge en tonneaux et non pas en pieds cubes.

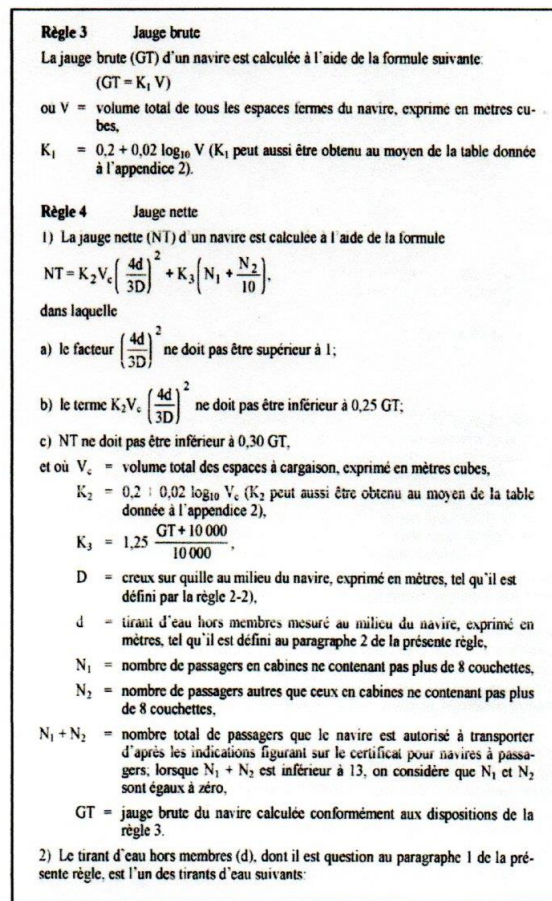
La méthode Moorsom. La méthode traditionnelle anglaise n'était pas sans inconvénients. D'abord – nous l'avons vu – elle incitait les constructeurs à imaginer des bateaux de commerce de plus en plus profonds par rapport à leur largeur, afin de minimiser les taxes. Par ailleurs, l'apparition de la vapeur au début du XIX^e siècle, crée un besoin nouveau : la machine et la soute à charbon occupent une place non négligeable dans la coque du navire. Il faut donc distinguer maintenant le volume total de la coque (jauge brute) de celui destiné au transport des marchandises (jauge nette). Une réforme timide prend ainsi effet en 1835 (le *New measurement*) ; elle est suivie d'une évolution plus profonde en 1854.

En cette année 1854, en effet, le Parlement britannique vote une loi fondamentale concernant la marine marchande (*Merchant Shipping Act*). Cette loi régleme, entre autres, la question du jaugeage des navires. Le tonneau de jauge est fixé à 100 pieds cubes. La méthode proposée par l'architecte naval Moorsom repose sur la sommation d'une série de volumes intérieurs prédéfinis. Elle est adoptée par les États-Unis en 1864 avec quelques variantes, et devient le point de départ d'une méthode internationale. En 1939, la Société des Nations publie un règlement inspiré de la méthode Moorsom. La Convention d'Oslo, le 10 juin 1947, donne à cette méthode une portée internationale... Pas pour longtemps : en 1969, la *Convention internationale sur le jaugeage des navires* va changer la méthode en profondeur.

La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Adoptée en 1969 à Londres par l'Organisation maritime internationale (OMI), cette convention a été la première tentative réussie de mettre en place un système universel pour le jaugeage des navires. Elle est entrée en vigueur le 18 juillet 1982. Elle permet de déterminer la jauge brute et la jauge nette des navires. Les règles s'appliquent à tous les bâtiments construits à partir du 18 juillet 1982. Un délai de douze ans est accordé aux navires construits avant pour se mettre à jour, c'est-à-dire jusqu'au 18 juillet 1994. . Cette Convention concerne les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres destinés aux voyages en haute mer. Elle ne s'applique pas : (1) aux navires de guerre ; (2) aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres ; (3) aux navires exclusivement affectés à la navigation fluviale ou lacustre (Grands Lacs d'Amérique, mer Caspienne, estuaires des grands fleuves). Le calcul de la jauge fait appel à des formules mathématiques relativement complexes, dans le détail desquelles nous n'entrerons pas. Contrairement aux méthodes antérieures, la jauge d'un navire s'exprime par un nombre abstrait, qui n'est pas à proprement parler une unité de volume.



**Société des Nations
Le règlement de 1939**



**Jauge brute, jauge nette
Un aperçu des formules de 1969**

Quelques remarques, pour finir

À propos du mot « tonnage ». Le mot « tonnage » est un mot d'origine anglaise, qui s'est répandu dans le vocabulaire maritime international au cours du XIX^e siècle. On le connaissait depuis longtemps en français, mais il demeurait assez rare ; il avait d'abord signifié « droits payés par un navire selon sa capacité de transport » (1656) puis « capacité de transport d'un navire » (1755)¹. Il s'est imposé dans le vocabulaire maritime français à partir de 1821. Son sens exact reste néanmoins un peu ambigu, et peut prêter à confusion. Appliqué aux navires marchands, il est synonyme de « jauge ». Appliqué à une flotte de guerre, il désigne le déplacement total des navires qui la composent. L'ambiguïté est encore plus grande en anglais, surtout qu'en cette langue les mots « tonne » et « tonneau » se disent pareillement *ton*. La plus grande vigilance est donc nécessaire lors des traductions.

Autres expressions de la jauge. Certaines applications particulières ont leur propre système de jaugeage. Il en existe, par exemple, pour le franchissement des grands canaux : « jauge de Panama », « jauge de Suez ».

¹ *Trésor de la Langue française*. Article TONNAGE.

Par ailleurs, pour la classification des voiliers de compétition, il existe une « jauge internationale » ou « jauge métrique ». Elle permet, depuis le début du xx^e siècle, de classer les grands quillards de course en catégories de caractéristiques comparables. Elle est adoptée par la Fédération internationale de Voile et par le Comité olympique.

Petit lexique franco-anglais. La langue anglaise étant dominante dans la réglementation et dans la littérature maritime, il n'est pas inutile de dresser un petit lexique des mots relatifs à la jauge et au déplacement. À compléter par chacun. GL

FRANÇAIS	ANGLAIS
Déplacement	Displacement
Déplacement à vide, léger	Light displacement tonnage
Déplacement en charge	Loaded displacement tonnage
Jauge	(Register) tonnage
Jauge brute	Gross register tonnage, GRT
Jauge nette	Net register tonnage, NRT
Jaugeage	Tonnage calculation, tonnage measurement
Port en lourd	Burden, deadweight
Tonnage	Tonnage
Tonneau de jauge	Register ton

SOURCES

- ◆ CLOUET Alain : *Petite histoire franco-anglaise de la jauge*. In « Neptunia » n° 325.
- ◆ DE MAIRAN : *Instruction abrégée et méthode pour le jaugeage des navires*. Extrait des Mémoires de l'Académie royale des Sciences. 1724. (Gallica)
- ◆ FAUQUE Danielle : *Pierre Bouguer et « l'affaire du jaugeage » 1721-1726*. In « Revue d'Histoire des Sciences » 2010/1 (tome 63).
- ◆ XXX : *Règles pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette des navires*. (Internet)



Vieux papiers, vieux journaux, vieux bouquins

UN ARRÊT DE CONSEIL D'ÉTAT CONCERNANT LA FRAUDE SUR LA JAUGE AU CROISIC EN 1750

L'article sur la jauge et le jaugeage des navires a montré l'impact financier de ces notions : elles déterminent les taxes liées au transport maritime des marchandises. Il est rare que le prélèvement d'une taxe ne fasse pas l'objet de fraude ou de tentative de fraude. Nous reproduisons ci-dessous un arrêt du Conseil d'État daté du 30 juin 1750, concernant certaines pratiques frauduleuses dans la région du Croisic et de Guérande. GL



A R R E S T DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROY, ET LETTRES PATENTES SUR ICELUI,

Donnés à Compiègne le 30 Juin 1750.

*Portant règlement pour la Jauge des bâtimens qui chargent
des fels dans le terroir de Guérande.*

Registrees au Parlement de Bretagne, le 20 Août 1750.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

LE ROY étant informé qu'il se commet beaucoup d'abus dans les chargemens de fels qui se font au Croisic, à Pihiriac, Mesquier, le Poligan & dans les autres endroits du terroir de Guérande, & que les déclarations ne peuvent être vérifiées par la voie d'un contre-mesurage juridique, vû la facilité qu'ont les maîtres de barque de faire naître des voies d'eau pour occasionner des fontes de fel & faire disparoître les excédans qu'on chercheroit à constater : Et Sa Majesté jugeant à propos d'y pourvoir en établissant des règles qui puissent assurer la juste

A

ARRÊT DU CONSEIL D'ETAT DU ROI ET LETTRES PATENTES SUR ICELUI

Donnés à Compiègne le 30 juin 1750

Portant règlement pour la jauge des bâtiments qui chargent
des sels dans le terroir de Guérande.

Registrées au Parlement de Bretagne, le 20 août 1750

Extrait des registres du Conseil d'Etat

Le roi étant informé qu'il se commet beaucoup d'abus dans le chargement de sels qui se font au Croisic, à Pihiriac [Piriac], Mesquier [Mesquer], le Poligan [Le Pouliguen] et dans les autres endroits du terroir de Guérande, et que les déclarations ne peuvent être vérifiées par la voie d'un contre-mesurage juridique, vu la facilité qu'ont les maîtres de barque de faire naître des voies d'eau pour occasionner des fontes de sel et faire disparaître les excès qu'on cherchait à constater ; et Sa Majesté jugeant à propos d'y pourvoir en établissant des règles qui puissent assurer la juste perception des droits, sans cependant ralentir les opérations du commerce. Oûi le rapport du sieur de Machault, conseiller ordinaire au Conseil royal, contrôleur général des finances, LE ROI ETANT EN SON CONSEIL, a ordonné et ordonne ce qui suit :

Article premier. Les déclarations qui seront faites pour les sels, pourront être vérifiées après les chargements, par les opérations de la jauge, en réduisant le nombre de tonneaux, dont se trouvera le port de chaque bâtiment en muid de sel du poids de cinq mille cinq cents livres chacun.

Art. II. Le jaugeur établi par le fermier, fera la jauge des bâtiments avant que les chargements soient commencés ; et pour cet effet les capitaines ne pourront se mettre en chargement qu'après déclaration faite des quantités de sel qu'ils entendent embarquer, et après avoir pris un permis au bureau.

Art. III. Le jaugeur sera tenu de signifier sur le champ au capitaine du bâtiment, son procès-verbal de jauge, pour y acquiescer ou le contester, et le silence du capitaine sera regardé comme acquiescement, la signification étant constatée par le procès-verbal signé du jaugeur et d'un autre employé ou de deux témoins.

Art. IV. Si le capitaine conteste la jauge et ne peut en convenir à l'amiable avec le jaugeur, les parties se pourvoiront devant le juge des fermes, pour être nommé des experts sur leur présentation ou d'office, afin de vérifier les opérations de la jauge, aux frais de celui qui succombera.

Art. V. La contenance du navire étant constatée avant le chargement, le jaugeur, après le chargement fini, fera les opérations nécessaires pour constater l'objet du chargement, en suivant les réductions prescrites par l'article premier.

Art. VI. Si le capitaine conteste l'estimation du chargement faite par le jaugeur, le procès-verbal du jaugeur sera cru jusqu'à inscription de faux en ce qui concerne l'encombrement de la cale et l'enfoncement du navire dans l'eau ; et les experts qui pourront être nommés de la manière prescrite par l'article IV n'auront à prononcer que sur la justesse des réductions de mesures et de poids, faites par le jaugeur, en prenant pour base de leur opération le procès-verbal de jauge faite avant le chargement.

Art VII. Dans le cas d'inscription de faux, le procès s'instruira conformément aux règlements rendus pour les inscriptions de faux ; et dans le cas de simple contestation sur les réductions, le capitaine sera condamné aux frais de la vérification, si sa déclaration est fautive, outre les peines portées par l'article suivant ; et si sa déclaration se trouve juste, le fermier sera condamné en ses dommages et intérêts, et aux frais et dépens.

Art. VIII. L'objet du chargement étant constaté, soit de l'aveu du capitaine, soit par le rapport des experts, s'il se trouve excéder la déclaration du capitaine d'un dixième et au-dessous, les droits seront seulement payés sur le pied de l'effectif, et en outre le capitaine condamné aux frais et dépens ; mais si l'excédent est de plus du dixième, la confiscation en sera ordonnée avec amende de trois cents livres.

Art. IX. Dans le cas où un capitaine chargerait d'autres marchandises que des sels, le jaugeur fera déduction du poids de ces marchandises suivant qu'il aura été déclaré et constaté au bureau avant leur embarquement. Signé PHELYPEAUX

Naufrages insolites

NAUFRAGES AUX CHUTES DU NIAGARA

par Alain Foulonneau

Les chutes du Niagara sont connues pour leur beauté. On sait moins qu'elles ont été le théâtre de naufrages insolites dont un a donné lieu à des actes d'héroïsme exceptionnels. Voici le récit de ces deux évènements.

La barge de dragage

Une pensée s'imposa à lui comme une évidence dans une nuit blanche : aujourd'hui était le 6 août 1918 et c'était le jour de sa mort. Devant lui le nuage de brouillard montait de plus en plus haut et le grondement commençait à être assourdissant. Au bout de cela, Gustav Lofberg savait qu'il y avait les chutes du Niagara.

Bien des fous avaient tenté de les descendre dans des engins les plus farfelus, certains avaient survécu, mais à bord d'une barge chargée de 2000 tonnes de roches et de sable, lui et son coéquipier James Harris n'avaient aucune chance.

Tout s'était joué très vite. La barge tirée par le remorqueur "Hassayampa" sous les ordres du capitaine John Wallace travaillait à des travaux de dragage devant l'entrée du canal hydraulique de la Niagara Falls Power Company. Cette barge était ce qu'on appelle en France une « marie salope », un chaland destiné à recevoir les sédiments extraits par dragage¹. Le remorqueur s'était échoué et immédiatement l'aussière de remorquage s'était rompue comme un simple fil à coudre.

STRANDED ON BRINK OF NIAGARA FALLS

***Scow with Two Workmen Aboard
It Fast Upon a Rock 1,000
Feet from Cataract.***

NIAGARA FALLS, N. Y., Wednesday, Aug. 7.—Two workmen are stranded tonight on a scow 1,000 feet above the Horseshoe Falls and in momentary danger of being swept over the brink of the cataract. The scow was swept down the river yesterday afternoon when it broke away from a tug.

Extrait du journal New York Times du 7 août 1918

1 Un chaland similaire repose par 20 m de fond entre l'île de Groix et l'entrée de la rade de Lorient

La barge était aussitôt partie à la dérive. Aucun remorqueur ne pouvait la ramener en raison de la force du courant. Lofberg et Harris avaient essayé de freiner sa course avec des avirons de fortune, mais sans succès. Maintenant la barge était engagée dans les rapides qui précèdent les chutes. La fin n'était plus qu'une question de secondes. Lofberg ferma les yeux.

Un violent choc accompagné d'un fracas métallique les lui fit rouvrir. Par une chance extraordinaire la barge venait de s'échouer sur un haut fond. Les deux matelots se concertèrent et décidèrent de consolider la position du chaland. Au prix d'efforts surhumains ils jetèrent une ancre énorme sur les roches qui émergeaient près de l'arrière de la barge. Puis pendant plusieurs heures ils travaillèrent à jeter dans la rivière les chaînes enroulées sur le treuil latéral de la barge afin que ce dernier ne puisse pas gêner l'établissement d'une ligne de sauvetage lancée depuis le rivage.

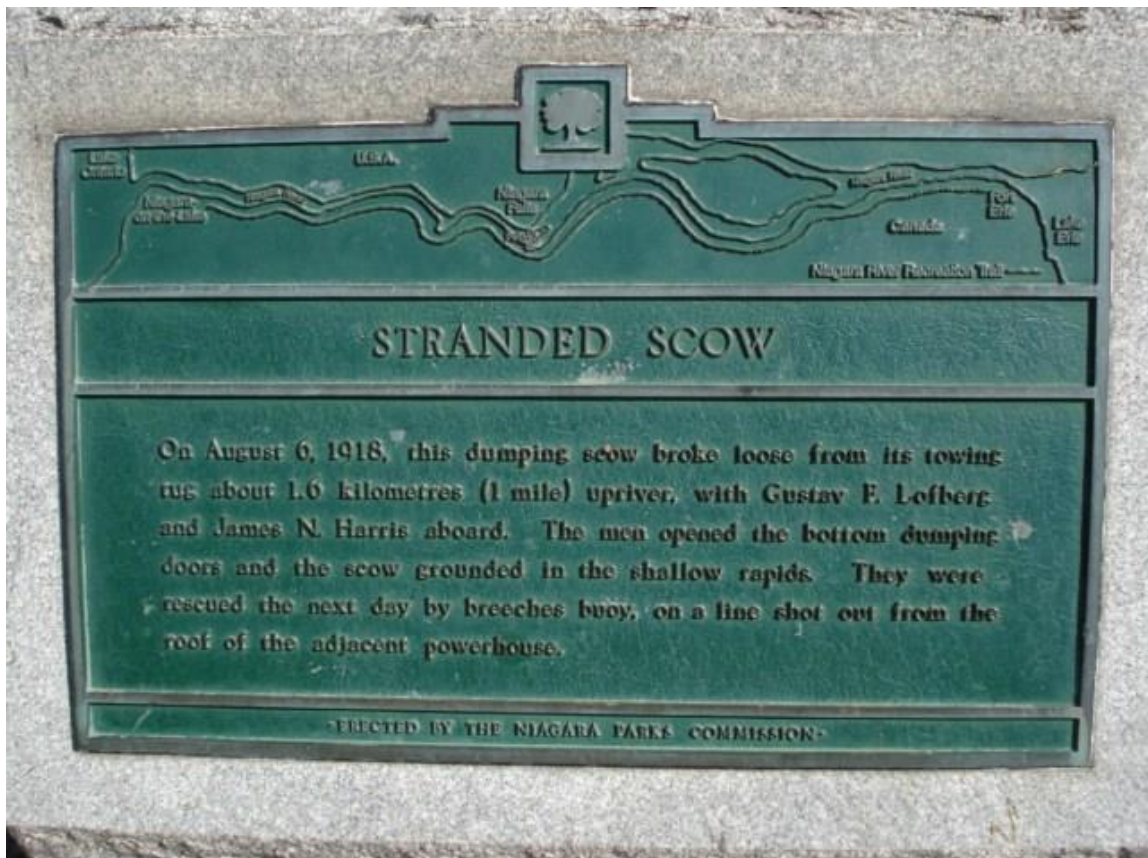
En effet la folle dérive de la barge avait été aperçue par des ouvriers de la Toronto Power Company qui avaient aussitôt donné l'alarme. Les pompiers de Niagara Falls tentèrent d'envoyer une ligne de vie avec un fusil lance amarre, mais sa portée était trop courte et la corde tomba à l'eau. Alerté par téléphone le poste de sauvetage des garde-côtes de Youngstown, une ville des Etats Unis de l'autre côté de la frontière, proposa un canon lance amarre. La précieuse arme, fut chargée dans un camion de l'armée US qui partit accélérateur au plancher. Dès son arrivée le canon fut mis en place sur le toit de la Toronto Power Company et le premier tir permit d'envoyer un filin dans la barge. Pendant ce temps les deux naufragés avaient construit un guindeau de fortune. Mais il restait à mettre en place le dispositif de sauvetage. Des heures de lutte contre les éléments furent nécessaires pour consolider la ligne de vie. La bouée culotte s'était emmêlée et Loftberg et Harris exténués n'arrivaient pas à la remettre en ordre. William "Red" Hill un casse-cou et sauveteur réputé se proposa d'aller jusqu'à la barge en se tenant au filin du canon lance amarre. En pleine nuit, éclairé par des projecteurs, il se lança dans les rapides nageant et se halant au câble. C'est lui parvint à rendre opérationnelle la bouée culotte et à sauver les deux naufragés du Niagara.



William Hill mettant en place le va et vient de sauvetage



Autre photo du sauvetage par William Hill à l'aide du va et vient et de la bouée culotte



Plaque commémorative appliquée sur le boulevard le long du Niagara face à l'épave de la barge



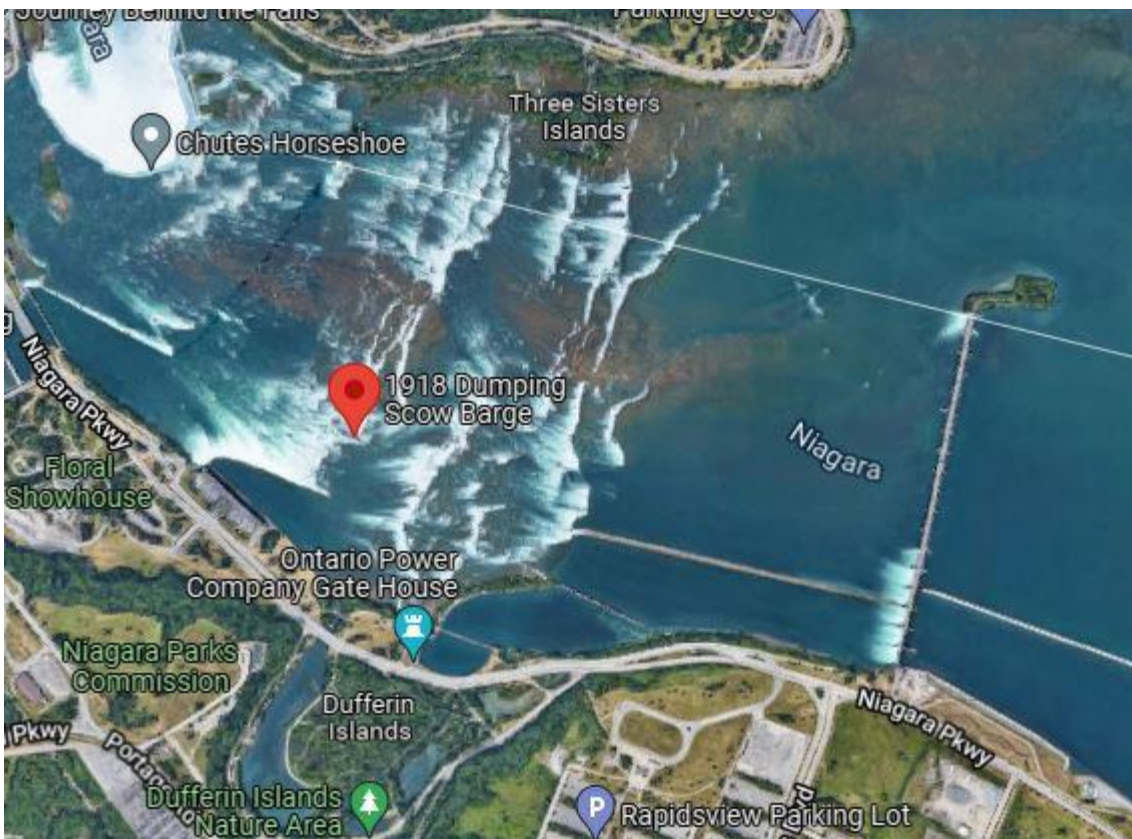
Avant l'invention de l'hélicoptère le va et vient avec bouée culotte était le seul moyen de secourir les marins d'un navire échoué près de la côte

La légende veut que les cheveux de James Harris passèrent de brun à blanc au cours de cette nuit de cauchemar. Ce qui est sûr c'est qu'on attribua la médaille Carnegie du sauvetage à William « Red » Hill pour son héroïsme. Ce qui est sûr aussi, c'est que les assureurs renoncèrent à récupérer la barge bien qu'elle fut estimée à 36 000 \$, le coût en vies humaines risquait d'être bien supérieur. On pensait d'ailleurs que les glaces de l'hiver emporteraient le scow dans les chutes.

Mais 100 ans après l'« old scow » est toujours là. Lui, il a pris une couleur rouille. Et si l'on remarque un peu de blanc sur ses hauts, ce ne sont que les outrages déposés par les goélands, les seuls à pouvoir l'arpenter



La barge du Niagara en 2009



Emplacement de la barge du Niagara sur Google Maps

Cependant le 31 octobre 2019 une violente tempête (un reste de la tempête tropicale Olga) générant une forte crue du Niagara a déplacé la vieille barge qui s'est rapprochée de 50 mètres des chutes. L'épave a souffert de ce déménagement, elle a commencé à se démanteler.



La barge du Niagara après la tempête de 2019

Le vieux scow est désormais surveillé.

« *Tout semble sécurisé pour l'instant, cependant en cas de mauvais temps, il pourrait bouger un peu plus* », a déclaré le PDG de Niagara Parks, David Adames, à la chaîne anglophone CBC. Si le bateau continue d'avancer et menace de tomber dans les chutes, des mesures pour assurer la sécurité de tous seront prises, a assuré le PDG.

Mais pourquoi tant de précautions pour un vieux tas de ferraille ?

Quel danger représente-t-il ?

C'est parce que la plus grande attraction des chutes du Niagara consiste à aller en bateau dans le brouillard au pied des chutes pour apercevoir « the Maid of the Mist », une belle jeune fille mystérieuse. A bord les guides touristiques racontent la légende amérindienne suivante : Lelawala était une belle jeune fille de la tribu pacifique des Ongiaras que son père destinait à épouser un roi. Cependant, elle méprisait le vieux roi et aspirait à vivre avec son véritable amour : He-No. Ce dernier était le dieu du tonnerre et se cachait dans une grotte sous les chutes Horseshoe . Elle décida qu'elle voulait trouver He-No à tout prix, et alors qu'elle pagayait en canoë sur le Niagara elle fut emportée par les chutes. He-No la vit et l'attrapa pendant qu'elle tombait. On dit qu'ils sont restés ensemble ensuite et que leurs esprits vivent toujours dans les grottes sous les chutes du Niagara à ce jour.

On imagine aisément que si au lieu de la silhouette vaporeuse de la princesse, les touristes apercevaient un vieux chaland rouillé dégingolant sur leurs têtes, cela serait du plus mauvais effet.



Bateau de touristes se dirigeant vers le pied des chutes canadiennes (en fer à cheval)



**Bateau de touristes disparaissant dans le brouillard
Les touristes sont équipés d'un pancho de plastique bleu pour être protégés du « Mist »
On conçoit très bien le danger que représenterait la chute de la barge**

Le patrouilleur Sunbeam

Le Sunbeam était un petit motor yacht en bois de 16 m de long construit en 1917. Tout de suite après son lancement son propriétaire l'avait mis à la disposition de l'US Navy. Sous le numéro SP 251 il avait été affecté à la patrouille de protection des filets anti sous-marins de la rade du port de NewYork.

Après la guerre le Sunbeam avait été rendu à son propriétaire, mais ce dernier le mit aussitôt en vente. Le nouveau propriétaire avait acheté le Sunbeam pour naviguer sur le lac Erié où il aurait désormais son port d'attache. Il décida de convoier son yacht de New York au lac Erié en empruntant différentes voies navigables. Bien qu'il y eut un pilote à bord, l'équipage fit une grave erreur de navigation et se retrouva dans la rivière Niagara. Le Sunbeam navigua jusqu'au village de Chippawa sur la rive canadienne. Cette bourgade avait été construite le long d'un ruisseau (Welland River) qui était en train d'être transformé en canal d'alimentation pour une centrale hydroélectrique dans le cadre d'un des grands projets de développement énergétique. Des employés de la compagnie d'électricité remarquèrent ce bateau inhabituel en ces lieux. Conscients du danger que son équipage courait, ils firent d'intenses signaux pour attirer l'attention des personnes à bord. Des sifflets et des sirènes hurlèrent à pleine puissance, mais le Sunbeam comme sourd et aveugle continua vers sa perte dans le courant qui, juste devant lui, pénétrait dans les rapides supérieurs.

Une grande excavation avait été faite le long du rivage et pendant des mois des chalands, comme la barge dont il a été question plus haut, avaient déversé leurs charges dans la rivière pour former un banc de sable. Par chance le Sunbeam s'échoua dessus et s'arrêta.

Des hommes travaillant sur un chaland se précipitèrent dans un petit bateau et après avoir informé l'équipage du danger transportèrent ses membres à terre. Mais si l'équipage était sauvé, le Sunbeam demeurait dans une position précaire.

Il était prévu d'essayer de sauver l'ancien patrouilleur le lundi matin suivant, car le travail était interdit le dimanche par la législation du Canada. Mais le dimanche le Niagara monta un peu et remit à flot le Sunbeam qui partit à la dérive vers les chutes canadiennes en fer à cheval. Sans personne à bord le Sunbeam s'échoua finalement sur un haut-fond rocheux dans les rapides qui précèdent les chutes, un peu en amont de la barge échouée le 6 août 1918.

Le coût de sauvetage du patrouilleur se révéla trop élevé, alors son propriétaire vendit son navire « *tel quel* » pour la somme d'un dollar à William « Red » Hill qui s'était distingué dans le sauvetage de Lofberg et Harris après le naufrage de leur barge.

William Hill prévoyait de sortir le patrouilleur des roches à l'aide de grues stationnées à terre, mais la Commission des parcs du Niagara exigea qu'une caution en espèces soit constituée à l'avance pour couvrir tout dommage causé au parc. Cette caution dépassait la somme que William Hill pouvait espérer tirer du renflouement du Sunbeam, alors il abandonna son projet.

Le Sunbeam était construit en bois. Les glaces hivernales et les crues ont eu progressivement raison de lui. L'ancien patrouilleur s'est brisé en morceaux en 1936/1937 et a fini par disparaître du paysage des chutes. Cependant des riverains affirment que lors des périodes de basses eaux, notamment lorsque les usines hydroélectriques détournent beaucoup d'eau, le moteur et l'arbre d'hélice émergent des flots. AF



Le Sunbeam près des chutes canadiennes



Le Sunbeam échoué près de la barge de dragage « old scow »



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 80 ans

Le 19 novembre 1941

**Disparition du croiseur australien *Sydney*,
le soir d'une bataille**

Le *Sydney* et le *Kormoran* ont la réputation de deux navires redoutables. Le premier est un croiseur australien de 7 000 tonnes qui a coulé, l'année précédente, le cuirassé italien *Bartolomeo Colleoni*. Le *Kormoran* est l'ancien paquebot allemand *Steiermark*. Réquisitionné au début de la guerre, il a été transformé en « croiseur auxiliaire armé ». Sous cette nouvelle identité, il multiplie les raids sur tous les océans du monde, et coule de nombreux navires marchands.

Le *Sydney* et le *Kormoran* se rencontrent par hasard, dans l'après-midi du 19 novembre 1941, au large des côtes australiennes. Ils ont un affrontement bref mais meurtrier, à l'issue duquel le *Kormoran* sombre. Le *Sydney*, gravement atteint, s'évanouit alors dans la nuit tombante, et nul ne le revoit jamais. Près de 650 marins australiens se trouvent à son bord ; ils sont tous engloutis avec leur navire. Les seuls témoignages que l'on possède sur ce combat sont donc ceux des survivants allemands. Les lignes qui suivent doivent beaucoup au récit de l'un d'entre eux, le lieutenant de vaisseau Joachim von Gösseln, qui servait sur le *Kormoran* en 1941, et qui se trouvait de quart sur la passerelle l'après-midi du drame. Voici les faits.

Le 19 novembre 1941, le *Kormoran* croise à environ 150 milles au large de la côte ouest de l'Australie. Il a pour mission de miner, la nuit suivante, les abords du port de Fremantle ; il dispose à cet effet d'un plein chargement de mines. Vers 15 h, la vigie du *Kormoran* signale une fumée à l'horizon. Les deux navires faisant route l'un vers l'autre, le raider dissimule sa nationalité en arborant le pavillon néerlandais. Sage précaution, car l'inconnu se révèle être un puissant croiseur ennemi qu'il n'est pas question d'attaquer spontanément.

A 15 h 30, les deux navires se trouvent côte à côte, à faible distance. Le croiseur pose la question habituelle : *What ship ?* Réponse du *Kormoran* : *Straat Malakka, from Batavia to Lorenzo Marques*. Le *Sydney* semble avoir un doute. Quelques instants

plus tard, il demande : *Give me your secret signal*. Cette fois, le *Kormoran* n'a plus d'autre issue que la lutte. Il dévoile ses canons dissimulés sous des bâches, rentre les couleurs néerlandaises et hisse le pavillon de guerre allemand.

Un violent duel d'artillerie se déclenche aussitôt. Les obus pleuvent sur les deux navires. Le premier des deux bâtiments à atteindre son adversaire est le *Kormoran* : un de ses obus détruit le poste de commandement du *Sydney* et y met le feu. Puis la chance tourne. La machine du *Kormoran* est sévèrement touchée et doit être évacuée par son personnel. Le raider, désarmé, n'a plus que son artillerie pour survivre. Il réussit à placer une torpille sur l'avant du *Sydney*, et celui-ci pique du nez comme s'il allait couler. Il tente cependant d'éperonner le *Kormoran* mais n'y parvient pas. Encore quelques coups échangés, et les deux navires blessés s'écartent l'un de l'autre. Puis les canons se taisent.

A bord du *Kormoran*, on fait un rapide bilan des dégâts. Les installations radio sont détruites ; la machine a subi de graves avaries et de nombreux mécaniciens sont morts ; plusieurs incendies dévorent le navire et les installations de lutte contre le feu sont hors d'usage. Le nombre de ces incendies et leur propagation inquiètent le capitaine de frégate Detmers, commandant du *Kormoran* : s'ils atteignent la soute où sont entreposées les mines, le navire volera en éclats et tuera tous ses occupants. Il donne donc l'ordre d'évacuer.

Les embarcations du *Kormoran* ont beaucoup souffert de la canonnade, et la plupart sont hors d'usage. Les marins allemands s'entassent tant bien que mal dans les baleinières intactes, les canots pneumatiques et les radeaux de fortune qu'ils ont eu le temps de confectionner. A peine se sont-ils éloignés du *Kormoran* que celui-ci explose et coule.

Les naufragés aperçoivent longtemps la carcasse rougeoyante du *Sydney*. Elle s'éloigne dans la nuit à pleine vitesse, les superstructures en flammes. Ils ne la perdent de vue que vers 23 h, et personne ne sait ce qu'il advient d'elle ensuite. Sa disparition mystérieuse alimente les rumeurs les plus folles. Sans doute explose-t-elle lorsque l'incendie qui la ravage atteint ses soutes à munitions.

Quelques jours après le drame, les autorités militaires allemandes publient le communiqué suivant : *Un engagement a eu lieu entre le croiseur auxiliaire allemand Kormoran et le croiseur australien Sydney. Le croiseur allemand, commandé*

par le capitaine de frégate *Detmers*, a vaincu et coulé un adversaire beaucoup plus armé que lui. Le croiseur lourd de 6 830 tonnes *Sydney* a sombré avec tout son effectif, soit 42 officiers et 603 hommes. A la suite des dommages reçus durant le féroce engagement, le *Kormoran* a dû être abandonné après sa victoire.» Cette relation tendancieuse des faits omet de signaler la mort de 85 marins du *Kormoran*, tués lors du combat ou dans les incendies et explosions s'ensuivant. La seule épave du *Sydney* jamais retrouvée fut un radeau de sauvetage vide. Cette relique est toujours visible à Canberra, à l'Australian National War Memorial.

PHILATÉLIE MARINE

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

Un navire, un timbre : le *Belem*

Lancé aux chantiers Dubigeon de Nantes, le 20 juin 1896, pour le compte de l'armateur nantais Crovan Fils, le *Belem* vient renforcer une flottille de six trois-mâts que l'on surnomme « les Antillais » et qui font la liaison entre Nantes et la côte Est de l'Amérique latine, en particulier Montevideo et Belem. Il quitte son port d'attache pour son premier voyage le 31 juillet 1896. Pendant une dizaine d'années, il dessert ainsi les ports d'Amérique. En 1907, le *Belem* change de propriétaire et arbore le pavillon de l'armement nantais Demange Frères. Il est affecté aux liaisons entre Nantes, La Guyane et les Antilles.



◆ Pays d'émission : France. ◆ Date d'émission : 12/07/1999. ◆ Date de retrait : 14/04/2000. ◆ Format : 40x26 mm. ◆ Dentelure : 13. ◆ Couleur : polychrome. ◆ Impression : héliogravure. ◆ Quantité émise : 3 277 294. ◆ Valeur faciale : 1 F (0,15 €). ◆ Réf. YT : 3274. ◆ Ce timbre fait partie d'un bloc de 10 timbres représentant de grands voiliers, émis à l'occasion de « l'Armada du siècle » en 1999.

Revendu deux ans plus tard à la Société des Armateurs Coloniaux, il est maintenu sur son itinéraire précédent jusqu'en janvier 1914, date à laquelle il est vendu au duc de Westminster et devint anglais.

Sous son nouveau pavillon, le *Belem* conserve son nom mais change complètement de vocation et d'allure : il devient yacht de luxe, équipé de deux moteurs, de deux hélices et d'aménagements adaptés à sa nouvelle fonction. Pendant toute la guerre, cependant, il reste à quai, son nouveau propriétaire étant embarqué sur un navire de combat. La paix revenue, le duc de Westminster effectue quelques croisières de luxe à bord du *Belem* puis le revend, en 1921, au riche industriel de la bière Ernest Guinness.

Ce dernier renomme le navire *Fantôme II*, lui fait subir de nouvelles transformations et l'utilise pour des croisières beaucoup plus hasardeuses que celles du duc. C'est ainsi qu'en 1923-1924, le *Fantôme II* effectue un tour du monde de plus de 31 000 milles, via Panama et Suez. Sir Ernest Guinness étant mort en 1939, le navire est désarmé dans l'île de Wight, où il passe toute la Seconde Guerre mondiale. Cette immobilisation lui permet de survivre à la guerre, non sans dégradations, mais en évitant le pire.

Nouveau changement de pavillon et de nom en 1952. Le *Belem-Fantôme II* devient italien sous le nom de *Giorgio Cini*. Transformé en trois-mâts goélette, il est utilisé pendant une vingtaine d'années comme navire-école. Les séquelles de la guerre et le manque d'entretien le rendent prématurément inapte à la navigation ; il connaît une nouvelle période d'immobilisation où il continue à se dégrader.

Retrouvé par une association française, il est sauvé grâce à l'intervention de l'Union Nationale des Caisses d'Épargne françaises, qui le rachètent en 1979, le ramènent en France et le font restaurer de fond en comble. Il rejoint Nantes, son port d'origine, et devient navire-école civil, et unique survivant des grands trois-mâts français de la fin du XIX^e siècle.

Un marin, un timbre : Sir John Ross

Né en 1777 en Écosse, John Ross s'engage dans la *Royal Navy* à l'âge de 9 ans. Lors d'un long séjour à Portsmouth, son capitaine le détache pendant quelque temps dans la marine marchande, afin qu'il puisse acquérir une expérience pratique de la mer. Ceci lui permet de réintégrer la *Royal Navy* avec le grade de midship en 1799. La longue période de guerre navale qui commence alors (et au cours de laquelle il sera blessé treize fois) lui permet de

franchir les échelons de la hiérarchie. Il obtient son premier commandement en 1812.



◆ Pays d'émission : Ile de Man. ◆ Date d'émission : 20/08/2007. ◆ Dentelure : Peigne 12 ½ x 13. ◆ Couleur : polychrome. ◆ Impression : offset lithographie. ◆ Valeur faciale : 28 p (île de Man) ◆ Réf. YT : IM 1420.

En 1817, les guerres napoléoniennes sont finies ; John Ross a 40 ans, dont trente à la mer. La Royal Navy renoue avec des missions pacifiques d'exploration et de recherche. Les baleiniers du Grand Nord l'ont informée, par exemple, d'une fonte exceptionnelle des glaces cette année, ayant libéré de nombreux icebergs qui dérivent vers le sud. Cette diminution inattendue de la barrière de glace de l'Arctique incite les autorités à chercher à nouveau le fameux « passage nord-ouest », qui hante les esprits depuis plus de trois siècles. Deux expéditions sont organisées : l'une doit tenter de trouver un passage vers le Pacifique par le détroit de Davis, la seconde par le pôle Nord.

À la fin de l'année 1817, John Ross est chargé par l'Amirauté de prendre le commandement de la première. Il appareille de Londres en avril 1818 à bord de l'*Isabella* (385 tonneaux) ; il est accompagné par un navire plus petit, l'*Alexander*, commandé par le lieutenant de vaisseau William Edward Parry. Un scientifique, chargé des observations, a été désigné par la *Royal Society*, le capitaine Edward Sabine.

Les deux navires font route vers le Groenland. Ils atteignent le détroit de Davis fin mai et progressent lentement vers le nord au milieu des blocs de glace, sur des eaux qui n'ont jamais été visitées depuis William Baffin, deux siècles plus tôt. À la fin du mois d'août, John Ross croit apercevoir une chaîne de montagnes lui barrant l'horizon ; il lui donne le nom de Monts Crocker (du nom du premier secrétaire de l'Amirauté) et, contre l'avis de ses officiers, il décide de faire demi-tour et de rentrer en Angleterre. Il est de retour en novembre.

Cette décision lui sera grandement reprochée par la suite. Les Monts Crocker n'étaient qu'un mirage, et il avait rebroussé chemin « au moment même où s'annonçaient les plus brillantes chances de succès ». L'expédition, cependant n'a pas été inutile ; elle a permis, entre autres, de confirmer diverses observations faites par Baffin en 1616 et d'améliorer la cartographie des lieux.

John Ross part pour un nouveau voyage dans l'Arctique en 1829, voyage financé par un riche industriel : le distillateur de gin Felix Booth. Les explorateurs restent bloqués par les glaces pendant trois hivers consécutifs ; ils finissent par abandonner leur navire et quitter les lieux sur des chaloupes. Ils ne reviennent en Angleterre que quatre ans plus tard. Cette dernière expédition déclenche de nouvelles polémiques : John Ross et son neveu James Clark Ross revendiquent tous deux la découverte du pôle Nord magnétique.

John Ross est mort à Londres le 30 août 1856. Il avait le grade de contre-amiral.

Un événement maritime, un timbre : l'inauguration du canal de Suez

Le rêve de réunir la Méditerranée à la mer Rouge date de l'époque pharaonique. Ce rêve devient réalité le 17 novembre 1869, jour de l'inauguration officielle du canal de Suez. On doit à Ferdinand de Lesseps de l'avoir réalisé et d'en avoir fait une œuvre française. L'aventure remonte à 1854. Cette année-là, Ferdinand de Lesseps, un ancien consul de France en Égypte, met à profit ses relations amicales avec le pacha Saïd et constitue une *Société d'Études* qui deviendra, deux ans plus tard, la *Compagnie du Canal*. L'Égypte concède gratuitement le terrain pour une durée de 99 ans, moyennant de partager les bénéfices avec la compagnie. Les travaux commencent en 1859 par l'aménagement de Port-Saïd. Ils doivent surmonter de multiples obstacles politiques, généralement fomentés par l'Angleterre, qui voit d'un mauvais œil l'installation de la France sur la route des Indes. Lesseps a besoin de l'appui politique de Napoléon III pour mener à bien sa tâche.

Le nouveau canal a une longueur totale de près de 200 km. Il communique avec la Méditerranée, au nord, par le port de Port-Saïd, aménagé dès 1859 par Saïd Pacha pour recevoir les navires européens apportant le matériel nécessaire au percement. Il profite ensuite de plusieurs grands lacs communiquant entre eux (lac Timsah, lacs Amer) et débouche dans la mer Rouge au fond du golfe de Suez, par le port du même nom.



◆ Pays d'émission : France. ◆ Date d'émission : 03/10/2019. ◆ Format : 52x32 mm. ◆ Dentelure : 13 x 13 1/4. ◆ Couleur : polychrome. ◆ Impression : photogravure. ◆ Quantité émise : 500 000. ◆ Valeur faciale : 1,30 €. ◆ Réf. YT : FR 5347. ◆ Ce timbre a été émis pour le 150^e anniversaire de l'ouverture du canal de Suez.

Ferdinand de Lesseps et Ismaïl Pacha (le neveu et successeur de Saïd Pacha) veulent que l'inauguration du canal soit faite avec beaucoup d'éclat. L'empereur Napoléon III est invité ; il décide de se faire représenter par l'impératrice Eugénie. Celle-ci en profite pour effectuer un long voyage à bord du yacht impérial à vapeur, *l'Aigle*, voyage qui la mène de Venise à Athènes et, surtout à Constantinople où elle tient à faire visite au sultan, suzerain du vice-roi d'Égypte. Arrivée en Égypte, elle effectue à bord de *l'Aigle* un voyage sur le Nil, préparé par Ismaïl Pacha.

Vient enfin le jour de l'inauguration. La veille, l'impératrice a reçu la visite de l'empereur d'Autriche, invité aux festivités. Le 17, les personnalités se pressent sur une estrade richement décorée. Des discours sont prononcés. Mgr Bauer, chapelain et confesseur de l'impératrice, bénit d'un geste théâtral la nouvelle voie maritime. Le yacht impérial s'engage ensuite dans le canal, suivi de quatre-vingts navires officiels. La flottille atteint Suez, où de nouvelles festivités sont organisées. Puis *l'Aigle* reprend le canal en sens inverse et ramène en France l'impératrice émerveillée par tant de splendeurs.



Ferdinand de Lesseps

JADIS ET NAGUÈRE

Anecdotes et faits divers tirés de l'histoire maritime

Qu'est devenue la première *Hermione*, celle du marquis de La Fayette ?

Construite à Rochefort en 1778, la frégate *Hermione* avait servi durant la guerre d'Indépendance des États-Unis, puis aux Indes dans l'escadre du Bailli de Suffren. Rentrée en France en 1784, elle avait été désarmée durant quelques années, puis avait repris du service durant la Révolution.

Le 20 septembre 1793, par exemple, elle avait quitté Mindin, dans l'estuaire de la Loire, pour escorter un convoi en partance pour Brest. Elle était alors commandée par le capitaine de vaisseau Pierre Martin.

Le pilote côtier, chargé de la guider vers sa destination, connaissait mal la région : il la mena sur les hauts fonds du plateau du Four, au large du Croisic. Cette zone dangereuse n'était pas balisée à l'époque ; la frégate talonna dans la soirée, et passa la nuit échouée. Elle se disloqua le lendemain matin, ainsi que le raconte le capitaine dans son rapport de mer :

« À 8 heures du matin, la mer se trouvant aux 2/3 basse, la frégate a donné de la bande dans un instant avec une vitesse incroyable et dans ce mouvement rapide et s'est crevée seulement le côté de tribord. J'ai continué de faire travailler à sauver tous les effets de conséquence qui se trouvaient possibles et de les faire transporter à bord du chasse-marée où nous avons été prévenus que si les vents passaient à l'Ouest avec force, il serait possible dans la position où se trouvait la frégate qu'il périrait beaucoup de monde. À la basse mer la frégate nous a paru totalement crevée. L'équipage s'est décidé avoir de l'abandonner et a passé sur les chasse-marée qu'on nous avait envoyé du Croisic. J'ai abandonné le bâtiment à 10 heures le dernier avec le maître d'équipage qui a donné trois coups de sifflet pour s'assurer qu'il ne restait plus personne à bord [...]. »

La faute de l'échouement fut entièrement attribuée au pilote, ce qui, à cette époque, dégageait la responsabilité du capitaine. Le conseil de guerre acquitta donc Pierre Martin. GL.

Français, engagez-vous dans la Kriegsmarine !

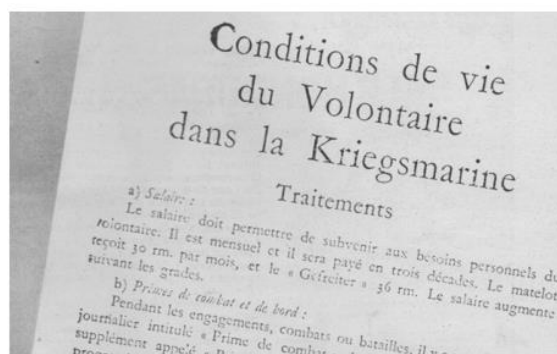
La *Kriegsmarine* (marine de guerre allemande) avait perdu beaucoup d'hommes durant les premières années de la Seconde Guerre mondiale. Les autorités navales du Reich songèrent donc « tout naturellement » à recruter des marins en France pour reconstituer leurs effectifs. Elles lancèrent, en 1943, une grande campagne publicitaire, dont voici un échantillon : une affiche représentant un sextant sur une carte de l'Europe occidentale, avec ce slogan : « Être marin c'est avoir un métier. La Kriegsmarine t'attend ».



Plusieurs bureaux de recrutement furent ouverts dans les grandes villes de France. Celui de Paris se tenait rue du Havre, près de la gare d'Austerlitz. L'adresse du bureau de Caen ne manquait pas de sel : 75 boulevard des Alliés !



Une brochure fut publiée à l'attention des éventuels candidats ; elle détaillait les conditions de vie et de salaire qui leur étaient proposées. GL (Source des illustrations : *Historama* N° 321, août 1978).



LIVRES LUS

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

« L'amiral de Trogoff, marin et gourmet » de Luc Corlouër

Le contre-amiral Jean-Honoré de Trogoff de Kerlessy a laissé dans les manuels d'Histoire une image assez contrastée. C'est lui, en effet, qui commandait l'escadre de Toulon quand les Anglais s'en sont emparés, en 1793. La Convention, à l'époque, l'accusa d'être un traître.

De semblables jugements, prononcés sans nuances, ne rendent compte ni des circonstances, ni de l'homme. Luc Corlouër – qui est un lointain descendant des Trogoff – a entrepris de mieux faire connaître le contexte toulonnais de 1793 et la personnalité profonde de son ancêtre. Cette entreprise a donné naissance à un livre original :

L'AMIRAL DE TROGOFF
MARIN ET GOURMET

L'originalité de cet ouvrage saute aux yeux dès la lecture du titre : « Marin et gourmet ». Marin, on le savait. Gourmet, beaucoup l'ignoraient. Selon Luc Corlouër, Trogoff aimait la bonne chère et veillait à l'alimentation correcte de ses équipages. Ce trait de caractère a donné l'occasion à l'auteur de faire participer à la composition du livre les élèves d'un lycée professionnel de cuisine. Ceci explique qu'on y trouve une préface du chef étoilé Pierre Gagnaire et un recueil de recettes de cuisine de l'époque révolutionnaire. Il m'a paru très sympathique de faire participer ces jeunes lycéens à un ouvrage historique. Si cette collaboration a pu faire naître le goût de l'histoire chez certains, l'expérience aura été un succès.

Venons-en aux faits historiques. En janvier 1793, le roi Louis XVI a été guillotiné. Pour beaucoup de Français – même ouverts aux idées nouvelles – cet acte semble impardonnable : la Convention est allée trop loin ! Elle a, par ailleurs, multiplié les mesures impopulaires et plongé la France dans la guerre. Le mécontentement provoque des mouvements de rébellion un peu partout en France, et l'armée de la République les réprime avec violence. À Toulon, au début de l'année, les royalistes ont chassé les « Jacobins » et se sont emparés du pouvoir municipal. La ville est prise en étau entre l'armée de la Convention qui vient mâter la révolte et la flotte anglo-espagnole qui croise au large et bloque l'escadre française. Non loin de là, à Marseille, les rebelles royalistes, sur le point de succomber, demandent l'aide de l'amiral Hood, qui commande la flotte anglaise en Méditerranée. Hood répond favorablement à leur appel au secours, mais avec une réserve : que les forts et les navires de guerre de Toulon cessent de le menacer et se livrent à l'Angleterre. L'offre de l'amiral Hood est transmise à la municipalité de Toulon, qui accepte.

Et Trogoff dans tout cela ? Il commande par intérim l'escadre de Toulon, depuis que son chef en titre, l'amiral Truguet, est parti pour Paris. Certes, il ne signe pas la décision municipale de soumission aux Anglais, mais il reste bien silencieux, malade, paraît-il. L'un de ses adjoints, au contraire, le contre-amiral de Saint-Julien, fait beaucoup de bruit contre le projet de Hood. Ni l'un ni l'autre, en fait, ne pourront empêcher la suite des événements : les Anglais et les Espagnols débarquent à Toulon en septembre.

Trogoff mourra l'année suivante. Sa longue et brillante carrière de marin s'achève ainsi, dans l'incertitude sur ses motivations et sur son comportement réel, ce qui sera néfaste à sa mémoire. Luc Corlouër refuse de laisser le lecteur sur ce sentiment d'incertitude : il achève son livre par une brillante réhabilitation, qui ne laisse pas indifférent.

Que dire d'autre ? Que c'est un très beau livre, luxueusement illustré ? enrichi par des textes d'intervenants extérieurs et par des documents d'époque... une belle idée de cadeau pour les fêtes de fin d'année qui approchent. GL

L'Amiral de Trogoff, marin et gourmet, par Luc Corlouër – Éditions Le Cormoran – Broché, 270 pages, richement illustré – Prix public : 39 €.



COURRIER DES LECTEURS

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

Notre ami et précieux collaborateur Alain Foulonneau, grand connaisseur en histoire maritime, apporte quelques informations complémentaires à notre n°34.

Au sujet du *Duguay-Trouin* alias *Implacable* :
« En ce qui concerne l'Implacable, une vidéo de son sabordage est visible sur internet. En cliquant sur les mots suivants, il est possible d'y accéder :

[Fin du HMS Implacable ex Duguay-Trouin](#)

« Le tableau arrière et la figure de proue, démontés avant le sabordage, sont conservés à Greenwich. Le cabestan, lui aussi, démonté en même temps, a été offert aux Français en 1950. Il est conservé au musée de la Marine de Rochefort. »



Le tableau arrière de l'Implacable à Greenwich

Au sujet de Le Golif dit Borgnefesse : « *Le Golif est une fiction amusante. Mais elle a donné son nom à une série de voiliers habitables en plastique construits à Sartrouville au chantier Jouet à partir de 1962. Ce bateau s'est fait remarquer en 1964 lors de la deuxième transat anglaise. Mené par Jean Lacombe, il avait fini à la neuvième place.*



Le « golif » de Jean Lacombe

Merci Alain !

Les petits mots qui font plaisir

Je reçois chaque mois des messages très sympathiques qui me vont droit au cœur. Quelques exemples : « *Je voulais tout simplement te dire (j'aurais dû le faire avant) qu'avec ton dernier SILLAGES je me suis encore fait embarquer* » (Robert). « *Merci pour ce dernier numéro [...] Voilà ce que représente ton travail en version papier que je réalise en livrets.* » (Daniel). – Voir photo ci-contre. « *Bien reçu. J'ai entamé sa lecture et je me régale. Merci Guy ! Et bravo à mon ami Stéphane Brégeon pour cet article sur la fièvre jaune à St-Nazaire.* » (Louis). « *Merci mon cher Guy. Vraiment un plaisir de te lire.* » (Luc). « *L'article de Stéphane Brégeon est lui aussi très intéressant et tombe fort à propos*

dans cette période de pandémie. » (Alain). Merci à tous !



La collection actuelle de SILLAGES photographiée par notre ami Daniel Mey

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

- **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.
- **Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.** Marines Editions, Rennes, 2006.
- **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.
- **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011
- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
- **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.
- **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.
- **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :

Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc. Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime



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

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

www.academie-arts-sciences-mer.fr

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

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

- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer : www.maisonecrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE : www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

- Le site de la Maison de la Mer de Nantes : <http://maisondelamer.fr>

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