

# SILLAGES

---

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

---

N° 8

Janvier 2019

---

### SOMMAIRE

● BONJOUR .....	1
● LE HARENG – Une mine providentielle pour les populations du Moyen Âge .....	1
● LES ENIGMES DE L'HISTOIRE MARITIME – Marco Polo est-il vraiment allé en Chine ?.....	6
● LES « LOUPS » DE MER – La longue histoire des navires ratés.....	12
● AUJOURD'HUI ... ET HIER .....	14
● COURRIER DES LECTEURS.....	15
● PHILATELIE MARINE.....	17
● TRAVAUX DE GUY LE MOING.....	19

---

---

### BONJOUR

SILLAGES entre dans sa deuxième année. Durant ses quelques mois d'existence, cette publication sans prétentions m'a procuré beaucoup de satisfactions ; elle m'a permis de faire des rencontres inattendues et précieuses. Le petit monde des passionnés d'histoire maritime est d'une richesse que je n'avais pas imaginée. La seule chose que je regrette un peu est une certaine passivité des lecteurs. Je demande à tous de m'écrire, de réagir à mes articles, de me faire part de vos expériences personnelles, de vos souvenirs, de vos recherches éventuelles. Mon souhait le plus cher est de faire de SILLAGES une plate-forme d'échanges.

Je dois vous faire part d'un autre problème qui m'a beaucoup contrarié ces derniers mois : c'est un problème technique de communication par internet. Malgré le soin que j'apporte à la diffusion de SILLAGES, certains lecteurs ne le reçoivent plus. Ne me demandez pas pourquoi, je n'en sais rien ; ce sont les mystères de la technique moderne. Pour y remédier, j'ai décidé de mettre SILLAGES à la disposition de tous, sur certains sites qui me sont chers. Je continuerai donc à le diffuser individuellement, mais les destinataires malchanceux pourront le trouver et le télécharger sur les sites suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, à laquelle j'appartiens :  
[www.academie-arts-sciences-mer.com](http://www.academie-arts-sciences-mer.com) (Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d'accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :  
[www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME)
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :  
[www.maisonecrivainsdelamer.fr](http://www.maisonecrivainsdelamer.fr) (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

Merci à ces trois organismes, que j'aurai le plaisir de vous présenter dans les prochains numéros de SILLAGES.

Bonne année 2019 à tous !

# LE HARENG

## Une manne providentielle pour les populations du Moyen Âge :

Durant les derniers siècles du Moyen Âge, le hareng a constitué l'une des ressources alimentaires les plus caractéristiques des régions septentrionales de l'Europe, du nord de la France à la Scandinavie. Il avait l'avantage d'y être abondant et de répondre aux multiples exigences de jeûne qu'imposait l'Église catholique de l'époque... Encore fallait-il savoir le conserver.

### Un poisson des mers froides

Le hareng commun (*Clupea harengus*) est un poisson d'eau froide, abondant dans l'Atlantique Nord. Chaque année, à la saison du frai, il prolifère dans les mers de l'Europe septentrionale. On le trouve d'abord, au début de l'été, dans les eaux les plus froides (autour de l'Islande, de l'Écosse et de la Norvège) ; ce premier hareng est dit « hareng de la Saint-Jean ». Il descend ensuite légèrement vers le sud, où on le pêche durant l'été et l'automne. La saison s'achève, de septembre à décembre, sur les côtes des Pays-Bas, du sud-est de l'Angleterre et du nord de la France (« hareng de la Croix »).

Le hareng est une espèce particulièrement féconde, ce qui l'a mis à l'abri de l'extinction ; la femelle pond en effet, chaque année, plusieurs dizaines de milliers d'œufs. Ses lieux de frai préférés ont évolué au fil des siècles, entraînant un déplacement des lieux de pêche et de la prospérité associée. Pendant longtemps, les côtes de Scanie, en Baltique, ont fait partie des plus privilégiées. Ceci n'empêchait pas les Norvégiens et les Danois d'aller pêcher plus loin, vers les côtes de Poméranie et l'île de Rügen ; ils y retrouvaient des pêcheurs slaves venus de l'Estonie, de la Courlande et de la Livonie. L'endroit le plus riche en poissons était sans doute le Sund, mince détroit qui fait communiquer la mer du Nord et la Baltique, entre la Norvège et le Danemark. Le hareng y était si nombreux, affirmait un chroniqueur<sup>1</sup>, que les marins avaient du mal à disperser les bancs avec leurs avirons et qu'ils pouvaient le prendre à la main. Plus tard, au xv<sup>e</sup> siècle, le hareng a eu tendance à désertter un peu la Baltique au profit de la mer du Nord, ce qui fit la fortune des Hollandais.

L'abondance même du hareng a longtemps posé un problème aux pêcheurs : à quoi bon le ramener à pleins filets si l'on ne savait pas le conserver ? On pouvait, bien sûr, le consommer frais, comme tous les poissons ; un léger saupoudrage de sel permettait de lui garder ses qualités pendant quelques jours, mais il fallait faire vite. Au xiii<sup>e</sup> siècle, il se vendait ainsi des « harengs frés » sur les marchés parisiens, expédiés chaque jour depuis les côtes normandes par les célèbres « chasse-marées » de l'époque. Mais il s'agissait là d'une consommation marginale, sans rapport avec l'abondance de la ressource, ni avec l'énorme besoin des tables populaires. Les contraintes de la pêche hauturière, l'éloignement des lieux de consommation, le décalage entre la saison de pêche et les « pics » de la demande (le carême, par exemple), nécessitaient des moyens de conservation plus efficaces que le simple salage. La pêche du hareng resta modeste tant que ces moyens ne furent pas trouvés ; elle fut révolutionnée au xiii<sup>e</sup> siècle par la technique de l'*encaquage*.

---

<sup>1</sup> SAXON LE GRAMMAIRIEN (*Saxo Grammaticus*), chroniqueur danois du xii<sup>e</sup> siècle, auteur d'une Histoire du Danemark (*Gesta danorum*).

## Les débuts de la pêche au hareng

La pêche au hareng est certainement très ancienne, mais les traces écrites qui nous sont parvenues remontent rarement au-delà du x<sup>e</sup> siècle. Certains auteurs évoquent une pêche exceptionnelle sur les côtes norvégiennes du Helgeland en 888<sup>1</sup>, une famine en Norvège en 960 à laquelle remédièrent les pêcheurs de harengs. Les sources écrites se multiplient au siècle suivant ; elles montrent l'existence d'une pêche commerciale en 1030 à Dieppe, en 1040 à Yarmouth, en 1088 à Fécamp, etc.

À cette époque, le hareng subissait un traitement assez rudimentaire, lui assurant une conservation de quelques semaines : fumage léger et salage superficiel dans des stations à terre proches des lieux de pêche. Ces établissements portaient le nom de *vitten* ; leur existence est attestée depuis le xi<sup>e</sup> siècle. Les méthodes de conservation s'amélioraient un peu, mais il s'agissait encore de pêche côtière, avec retours fréquents au port. Ce n'est qu'au xii<sup>e</sup> siècle qu'on assiste à la naissance des premières pêches hauturières ; les marins possédaient des *vitten* de plus en plus éloignés de leurs ports d'attache, mais la durée des campagnes de pêche restait limitée par la conservation du poisson.

Bien que n'ayant pas encore atteint son plein essor, la pêche au hareng commençait, dès cette époque, à enrichir les populations concernées. En premier lieu, les Scandinaves. Arnold de Lübeck, chroniqueur du xii<sup>e</sup> siècle, pouvait écrire dans sa Chronique des Slaves (*Chronica Slavorum*) : « *Habillés autrefois comme de simples matelots, les Danois sont aujourd'hui vêtus d'écarlate et de pourpre ; ils regorgent des richesses que leur procure chaque année la pêche du hareng sur les côtes de Scanie. Les marchands de toutes les nations viennent leur apporter leur or, leur argent, leurs denrées les plus précieuses, qu'ils échangent contre ce poisson que la Providence donne si libéralement aux Danois.* » On n'était pourtant qu'au début de l'aventure !

## Une révolution : la technique du *caquage* ou *encaquement*

Le procédé de conservation qui révolutionna la pêche du hareng fut le *caquage* ou *encaquement* ; une légende tenace en attribue l'invention à un Zélandais du nom de Willem Beukels de Biervliet, au cours du xiv<sup>e</sup> siècle. Il s'agit, en fait, d'un procédé scandinave plus ancien, élaboré sur les côtes de Scanie, un siècle plus tôt. La méthode est longue et méticuleuse ; elle se pratique en partie à bord du navire de pêche, en partie à terre.

À bord du navire, le hareng est éviscéré au moyen d'un petit couteau recourbé : « *Au hareng qu'on veut caquer, dit un texte néerlandais de l'époque<sup>2</sup>, on fait une incision à la gorge [...] C'est par cette incision qu'on retire les intestins et qu'on retire de la tête une membrane à laquelle la bile est attachée, et qu'on enlève les parois intérieures des joues ; après cela on le met dans des cuves en répandant du sel dessus pour faire dégorger le sang et les glaires ; ce dégorgement se renouvelle jusqu'à trois fois et ce n'est qu'à la quatrième fois et lorsqu'il est entièrement purifié, qu'on le paque dans des tonnelets avec une saumure particulière et très soignée.* »

Cette dernière opération était faite à terre par des spécialistes : « *Le paquage ne peut se faire que par des experts jurés, établis par les Bourguemaîtres. Ils doivent paquer des deux*

---

<sup>1</sup> Gerhard SCHONING (1722-1780) : *Norges Riiges Historie* (Histoire du Royaume de Norvège), II, 139.

<sup>2</sup> Cité dans : *Note sur la découverte de caquer le hareng, faite par Guillaume Beukels, pilote de Biervliet en Flandre*, lue à la Séance de l'Académie des Sciences et Belles-Lettres de Bruxelles, le 18 novembre 1816.

*mains, couche par couche, salant chaque couche avec du bon sel. Ils doivent lui donner deux saumures, la première après la nuit du paquage et l'autre au sortir de l'atelier du caqueur. Chaque couche doit être également serrée et le tonnelet tellement rempli, que pour le fermer il faut presser la bonde des deux pieds, sans que cependant la tête ou la queue du hareng perce. »*



Le caquage du hareng

### **La Hanse teutonique prend le contrôle du hareng de la Baltique**

L'abondance du poisson en mer Baltique et le perfectionnement des techniques de conservation entraînent, au cours du XIII<sup>e</sup> siècle, l'essor de la pêche harenguière. Les Danois – qui étaient alors maîtres de la Scanie – furent les premiers à profiter de ces progrès, mais les Allemands en prirent vite un quasi-monopole.

Au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, les grandes villes portuaires allemandes eurent la bonne idée de s'unir entre elles, pour mieux défendre leurs intérêts communs. Hambourg et Lübeck donnèrent l'exemple en 1243 ; elles furent rapidement suivies de nombreuses autres villes, et leur alliance prit le nom de Hanse teutonique ou germanique.

Les opportunités offertes par la pêche harenguière n'échappèrent pas à la jeune association. En premier lieu, les pêcheurs germaniques bénéficiaient d'une structure puissante leur permettant d'être plus forts sur les lieux de pêche qu'ils possédaient déjà en Baltique, à Visby<sup>1</sup> et à Rügen, par exemple. En deuxième lieu, la technique de l'encaquement était très gourmande en sel, ce qui ouvrait un marché nouveau à la Hanse pour le transport de cette

---

<sup>1</sup> Depuis 1161, Visby avait des accords de coopération commerciale avec Lübeck.

denrée. En troisième lieu, enfin, le hareng était désormais aisément transportable, et les navires hanséates pouvaient les acheminer vers les lieux, parfois lointains, où la demande était la plus forte. Il y avait là trois bonnes raisons pour la Hanse de se lancer dans l'aventure harenguière, et de chercher à en prendre le contrôle.

## La légende de Guillaume Beukels

Les Flamands attribuent à leur compatriote Guillaume Beukels l'invention du caquage du hareng, procédé qui a révolutionné l'industrie harenguière, à la fin du Moyen Âge, et qui a fait la fortune des Pays-Bas.

On ne sait pas grand-chose de ce personnage, originaire de la petite ville côtière de Biervliet. Un acte daté de 1312 laisse supposer qu'il était échevin de la ville. Certains le disent marin, voire pirate. On ne connaît pas l'année de sa mort : 1347 pour les uns, 1397 pour d'autres ; la seconde de ces dates est celle qui figure sur le vitrail de l'église de Biervliet, mais cela ne constitue pas une preuve.

La tradition raconte que Charles Quint, accompagné de sa sœur la reine de Hongrie, lui ait rendu hommage lors d'un voyage aux Pays-Bas. Il se serait incliné sur sa tombe, dans la petite église de Biervliet, et aurait déclaré : « *Cet homme a fait plus pour le bonheur et pour la prospérité des Pays-Bas que je ne pourrai jamais faire moi-même, tout Empereur que je sois !* »

La paternité de l'encaquement lui est largement contestée aujourd'hui : le procédé aurait été mis au point un siècle plus tôt, par les Danois. Tout au plus l'aurait-il importé dans les Pays-Bas.

Citons, pour finir, la traduction d'un hommage en vers que lui dédia un de ses compatriotes du XVII<sup>e</sup> siècle, le Conseiller Cats :

Cet homme a inventé une chose bien utile,  
Qu'aucuns pécheurs ne connurent avant lui ;  
C'étoit une chose nécessaire, non pas pour nous seuls,  
Mais qui tourne, présentement, au profit du monde entier.  
Le Hareng, qu'on péchoit, ne pouvoit se conserver,  
Et ne sembloit être par-là, qu'un mets pour nos voisins.  
Car, dès qu'on garde ce poisson pendant peu de jours,  
Il devient inutile et puant.  
Mais Beukels, le premier, a enseigné l'art de le caquer,  
Qui consiste à le vider de ses glaires et de le purifier ;  
Ce fait, il prend une quantité convenable de sel,  
Qui conserve et maintient en bon état toutes choses ;  
Il la répand dans une cuve ; et de là a commencé  
L'art de paquer en tonnes très-bien faites ;  
Cette invention est d'un grand avantage.  
Car il en est résulté, que les pays les plus lointains  
Profitent de cette utile découverte.  
Ça Beukels, je te salue  
Ton tombeau mérite d'être illustré,  
Pour que ton nom vive à jamais.  
C'est un ancien usage d'honorer ceux qui inventent des choses utiles.

(Traduction extraite de la *Note sur la découverte de caquer le Hareng*, par Jean-Joseph RAEPSAET, 1816).



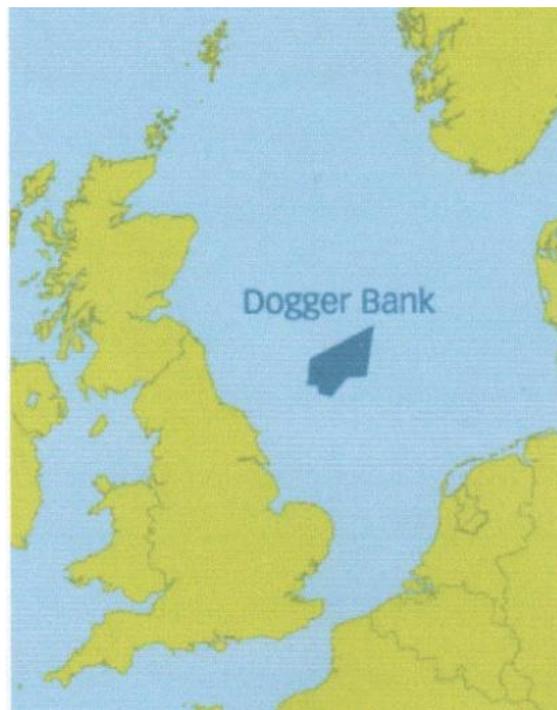
**Willem Beukels, inventeur supposé  
de la conservation du hareng par caquage**  
(d'après un vitrail de l'église de Biervliet)

Willem Beukels est représenté en pleine action : il tient un hareng de la main gauche, un couteau de la main droite, et il s'apprête à ouvrir et vider le poisson. À sa droite, à la hauteur du visage, sont dessinés un hareng couronné, un outil inconnu et un couteau d'encaqueur. L'inscription supérieure indique « mort en l'année 1397 ». Outre ce vitrail, Beukels possède sa statue à Biervliet.

Pour atteindre cet objectif, les villes allemandes avaient une grosse difficulté à vaincre : la résistance des Danois. À plusieurs reprises, elles durent employer la force pour protéger leurs pêcheurs et leurs installations terrestres. En 1361, par exemple, le roi Valdemar de Danemark envahit l'île de Gotland et mit à sac la ville de Visby ; la Hanse réagit l'année suivante en pillant Copenhague, mais sa flotte fut mise en échec. Ce n'est qu'en 1370 que la Hanse triompha du Danemark (paix de Stralsund) et bénéficia d'accords commerciaux stables avec ce pays, en particulier dans le domaine de la pêche en Baltique.

## Le hareng de la mer du Nord

Le hareng n'était pas abondant qu'en Baltique ; on en trouvait également beaucoup en mer du Nord, en particulier sur le Dogger Bank. Il faisait la fortune des Néerlandais et des Anglais.



Le Dogger Bank, en mer du Nord

La prospérité des Pays-Bas, à la fin du Moyen Âge, reposait largement sur la pêche harenguière en mer du Nord, que l'on appelait familièrement *le trésor de l'État*. On a dit d'Amsterdam qu'elle était bâtie sur du hareng. Il est vrai que ce village de pêcheurs, fondé au XII<sup>e</sup> siècle, connut un essor rapide au cours du XIV<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> grâce au développement de la pêche au hareng. Le procédé de caquage, même s'il n'a pas été inventé par Beukels, s'est répandu aux Pays-Bas à cette époque.

Les Anglais du sud-est profitèrent également de l'abondance du poisson en mer du Nord. Ils tenaient chaque année une grande foire aux harengs à Yarmouth, qui durait quarante jours, de la Saint-Michel (29 septembre) à la Saint-Martin (11 novembre). Les bateaux y affluaient pour vendre leur pêche, et les baillis des *Cinque Ports* avaient fort à faire pour maintenir l'ordre dans la population turbulente des marins-pêcheurs.

Les marins dunkerquois du XII<sup>e</sup> siècle pêchaient le hareng dans les eaux voisines de la Flandre, et les abbayes de la région prélevaient une dîme sur le produit de leur pêche. Au cours des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, ils s'enhardirent au-delà des zones côtières et allèrent pêcher de plus en plus loin le long des côtes anglaises. Ils fréquentaient régulièrement la foire de Great

Yarmouth, non sans quelques frictions avec les pêcheurs anglais. Le hareng flamand de l'époque était du « hareng frais » ; il était légèrement salé à bord, puis éventuellement « sauri » dans des cheminées à terre (« pendoirs ») par séchage et fumage. La Hanse avait alors le monopole de l'encaquement, et seul le hareng de Scanie était caqué. Dunkerque en importait en cas de besoin.

À la fin du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, la Hanse eut de graves problèmes avec les pirates de la Baltique ; elle interrompit pendant quelques années ses exportations de hareng caqué de Scanie. Les pêcheurs de la mer du Nord entreprirent alors de caquer leur hareng, mais cette pratique était considérée comme une contrefaçon. Pour clarifier la réglementation, les comtes de Flandres autorisèrent officiellement la ville de Biervliet à caquer le hareng, ce qui est sans doute à l'origine de la légende de Willem Beukels.

Le hareng se pêchait aussi dans la Manche et dans la mer d'Irlande. Les marins dieppois y exerçaient leur activité, en plus de la mer du Nord. GL



## Les énigmes de l'histoire maritime

### MARCO POLO EST-IL VRAIMENT ALLÉ EN CHINE ?

**Né à Venise au milieu du <sup>xiii</sup><sup>e</sup> siècle, Marco Polo a laissé le souvenir d'un grand voyageur du Moyen Âge. Il parcourut l'Asie occidentale, la Tartarie et la Chine, où il servit à la cour du grand Khan des Mongols. Il revint à Venise 24 ans plus tard et publia ses souvenirs de voyage – *Le Devisement du Monde* – qui firent rêver des générations d'Occidentaux.**

**Dès la fin du Moyen Âge, pourtant, des voyageurs revenus de Chine dénoncèrent certaines exagérations figurant dans cet ouvrage. Leurs critiques n'ébranlèrent guère la réputation du Vénitien, car le merveilleux ne choquait pas à cette époque. Ces attaques furent reprises et amplifiées à la fin du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle par une érudite britannique nommée Frances Wood, qui alla jusqu'à contester la réalité du voyage. Saura-t-on jamais la vérité sur ce sujet ?**

Marco Polo naquit en 1254 à Venise, dans une famille de riches commerçants. Son père, Nicollo, était loin de la cité des Doges lorsque le petit Marco vit le jour : il effectuait, avec son frère Maffeo, une vaste tournée commerciale qui le mena de Venise à Constantinople, puis en Asie centrale, jusqu'en Chine, à la cour de l'empereur des Mongols, le grand Kulibaï Khan (petit-fils de Gengis Khan). Celui-ci les chargea de transmettre une demande au pape : lui envoyer des savants et des artistes, afin d'importer dans son empire le savoir des Latins. Quand Nicollo et Maffeo rentrèrent à Venise, en 1269, Marco avait quinze ans. Il fut fasciné par le récit des deux voyageurs, et rêva aussitôt de repartir avec eux.

Il lui fallut patienter deux ans avant de réaliser son rêve. Le pape Clément IV venait en effet de mourir, ce qui obligeait Nicollo et Maffeo à attendre l'élection d'un nouveau pontife pour lui délivrer le message du Khan, et cela prit beaucoup de temps.

Quand Nicollo et Maffeo repartirent pour la Chine, en 1271, Marco les accompagnait, ainsi que deux dominicains envoyés par le nouveau pape. Il leur fallut trois ans pour atteindre la Chine et la cour du Khan. Ils y furent accueillis chaleureusement et entrèrent au service de

l'empereur, qui les chargea de diverses missions. Marco fut nommé « enquêteur-messager », c'est-à-dire ambassadeur du palais impérial. Cette fonction lui permit d'effectuer de nombreux déplacements dans toute l'Asie. Les trois Polo accumulèrent une belle fortune, mais ils étaient si appréciés du souverain que celui-ci refusait de les laisser repartir. Ce n'est qu'à la fin de son règne, en 1291, qu'il y consentit. Le voyage de retour s'effectua par mer jusqu'à Ormuz, puis par voie terrestre. Nicollo mourut en cours de route. Marco se fit dépouiller d'une partie de ses biens à Trébizonde. Il n'atteignit Venise qu'en 1295, après vingt-quatre ans d'absence.



**Venise : le départ de Marco Polo pour la Chine**

À cette époque, Venise était en guerre contre sa grande rivale, Gênes. Marco Polo arma une galère à ses frais pour soutenir son pays. Il fut fait prisonnier par les Génois au cours d'une bataille, sans doute en 1296<sup>1</sup>. Dans sa geôle, il fit la connaissance d'un écrivain pisan, Rustichello, auteur relativement célèbre de romans de chevalerie. Marco Polo, profitant de son inaction forcée et de la présence de ce professionnel de l'écriture, entreprit de coucher sur le papier ses souvenirs de voyage. Il racontait ses aventures à son codétenu, et celui-ci les

---

<sup>1</sup> De nombreux historiens parlent de la bataille de Curzola, en 1298. Il est vraisemblable que l'emprisonnement de Marco Polo ait eu lieu plus tôt.

mettait en forme par écrit. C'est ainsi que naquit, en 1298, *Le Devisement du Monde*<sup>1</sup>. Ce livre était écrit en langue vulgaire<sup>2</sup> et connut rapidement une grande diffusion. Le manuscrit original, aujourd'hui perdu, fut l'objet de multiples copies et traductions en plusieurs langues. À une époque où l'imprimerie n'existait pas encore, un tel succès était exceptionnel. Marco Polo fut libéré en 1299 et revint à Venise. Âgé de 45 ans, il se maria et reprit ses activités de commerçant prospère. Il mourut en 1324.

\*

L'ouvrage de Marco Polo donne une description méthodique et approfondie des pays qu'il a traversés, du Moyen-Orient au Japon. Il est particulièrement précieux pour la connaissance de la Chine, où le Vénitien a séjourné dix-sept ans.

Marco Polo décrit avec une abondance de détails l'administration mongole dont il a été membre. Il précise la fonction des douze ministres, ainsi que celle des émissaires qui parcourent le pays. Il parle, avec un étonnement un peu admiratif, de la monnaie de papier que le Grand Khan a mis en circulation. Il explique les mesures de santé publique prises par l'empereur (prévention des épidémies et des famines). Il donne beaucoup de détails sur l'armée, son organisation et même sa tactique.

Le Vénitien dépeint également les mœurs des Chinois, jusque dans leurs habitudes intimes (comme l'hospitalité sexuelle des habitants de Xichang). Ses reportages tiennent parfois de l'ethnographie ; on y apprend, par exemple, que les habitants de l'île d'Andaman ont des têtes de chien et sont anthropophages. Marco Polo consacre de longs passages à la description de la faune et de la flore des régions qu'il a traversées.

Il était naturel qu'un livre aussi documenté connaisse un grand succès, à une époque où le monde occidental découvrait l'Extrême-Orient. Dès sa sortie, néanmoins, *Le Devisement du Monde* suscita la méfiance de quelques lecteurs. Marco Polo racontait des faits si extraordinaires qu'ils en devenaient douteux. Certaines histoires comme celle de l'oiseau-griffon, par exemple, étaient visiblement invraisemblables :

« Le griffon est si fort qu'il peut saisir un éléphant avec ses pieds et l'emporter très haut dans les airs, puis il le laisse tomber à terre ce qui lui brise les os ; puis il s'assoit sur lui et s'en repaît tout son saoul. Les gens de l'île l'appellent *ruc* et il n'a pas d'autre nom ; aussi je ne sais s'il y a un oiseau plus grand ou si cet oiseau est le griffon ; toujours est-il qu'il n'a pas la forme que nous lui prêtons – moitié lion, moitié oiseau – mais il est gigantesque et ressemble à l'aigle. »

Or l'ouvrage contient beaucoup de passages aussi insolites que celui-ci ; on l'avait surnommé, pour cette raison, *Le Livre des Merveilles*. De « merveilles » à « affabulations », il n'y a qu'un pas, que certains contemporains ne manquèrent pas de franchir.

Cette tendance au merveilleux ne doit pourtant pas jeter le discrédit sur l'homme et sur son œuvre ; elle s'explique aisément dans le contexte de l'époque. Les lecteurs de la fin du Moyen Âge étaient friands de fantastique et d'histoires extraordinaires. Or il ne faut pas perdre de vue que Rustichello, le co-auteur du *Devisement*, était un romancier professionnel qui n'ignorait rien des goûts du public. Il n'eut sans doute pas trop de difficultés à convaincre le voyageur d'embellir un peu ses souvenirs. Il n'est pas impossible, non plus, que les multiples

---

<sup>1</sup> « Devisement » signifiait en ancien français : « exposé », « description ».

<sup>2</sup> C'est-à-dire qu'il n'était pas écrit en latin. Rustichello connaissait un peu la langue d'oïl, qu'il avait apprise dans les foires du nord de la France. Le livre fut sans doute rédigé dans un mélange d'ancien français et de pisan.

copistes qui reproduisirent l'ouvrage aient apporté leur touche personnelle de fantaisie au récit original. Celui-ci étant perdu, la chose n'est pas vérifiable.

\*

Le doute sur l'authenticité du *Devisement du Monde* ressurgit à la fin du xx<sup>e</sup> siècle. Il ne résultait pas, cette fois, de l'in vraisemblance de certains détails, mais plutôt de quelques omissions suspectes. Un livre, publié en 1995, posait clairement la question : *Marco Polo est-il allé en Chine ?*<sup>1</sup>. Cet ouvrage était signé d'une érudite anglaise, Frances Wood, directrice du département de sinologie à la *British Library*. Selon cette spécialiste, Marco Polo, si généreux en détails pittoresques, a passé sous silence des particularités de la civilisation chinoise qui auraient dû le frapper. D'où le titre de son livre. L'argumentation de Frances Wood a ébranlé de nombreux historiens, aux quatre coins du monde.

« Tout aussi étonnantes sont certaines lacunes de son récit, comme si son auteur était par moments pris d'aveuglement ou de distraction. Il est ainsi surprenant que l'on puisse décrire la Chine pendant des dizaines de pages sans dire un mot de la grande muraille et de ses milliers de kilomètres, que Marco Polo est pourtant censé avoir traversé à plusieurs reprises lors de ses pérégrinations.

Attentif aux moindres anecdotes, Marco Polo ne trouve pourtant rien à dire sur les pieds bandés des Chinoises, ni sur la cérémonie du thé, ni sur la pêche au cormoran, et, en général attentif aux particularités linguistiques des pays qu'il traverse, ne semble pas s'être aperçu de l'existence des idéogrammes<sup>2</sup>. »

Pour renforcer sa thèse, Frances Wood signale que les archives chinoises de cette époque, bien que très riches, ne mentionnent jamais la présence de Marco Polo, alors que celui-ci prétendait exercer des fonctions importantes à la cour. La sinologue anglaise finit par contester la réalité du séjour de Marco Polo en Chine ; elle émet l'hypothèse qu'il n'a jamais dépassé Constantinople, où sa famille avait un comptoir. Tant de voyageurs fréquentaient cette ville qu'il pouvait aisément se documenter sur la Chine et le reste de l'Asie.

\*

À chaque argument de Frances Wood, ses contradicteurs ont opposé des réponses. Un livre a même été publié pour soutenir l'authenticité du *Devisement* ; il a pour titre : *Marco Polo et la découverte du monde*.<sup>3</sup>

On s'étonne que Marco Polo n'ait pas parlé de la Grande Muraille. D'autres voyageurs de la même époque ont commis la même omission. Ce silence est sans doute dû au fait que la partie la plus ancienne de la construction était alors peu spectaculaire, parfois écroulée ou limitée à une simple levée de terre. À l'époque de la dynastie mongole, le pouvoir du Khan s'étendait bien au-delà des limites de la muraille ; l'administration n'avait donc aucune raison d'entretenir cette fortification qui n'avait plus d'utilité : elle tombait en ruines. Ce n'est que plus tard (xv<sup>e</sup> – xvii<sup>e</sup> siècles) que la Grande Muraille de Chine prit son aspect actuel.

Pourquoi Marco Polo n'a-t-il pas parlé des baguettes, alors que les habitants de l'Italie du Nord essayaient, sans grand succès, de se familiariser avec la fourchette ? Peut-être parce l'usage des baguettes n'était pas généralisé dans toute la Chine. Pourquoi n'a-t-il pas mentionné la coutume de bander les pieds des jeunes filles pour qu'ils restent petits ? Peut-

---

<sup>1</sup> Le titre original est : *Did Marco Polo go to China ?*

<sup>2</sup> Pierre BAYARD, *Comment parler des lieux où l'on n'a pas été ?*. Les Editions de Minuit, 2012, p.27.

<sup>3</sup> John LARNER, *Marco Polo and the Discovery of the World* – Yale University Press, 1999.

être à cause de la discrétion de cette mutilation qui se pratiquait dans le milieu fermé des maisons nobles. Pourquoi semble-t-il ignorer les idéogrammes ? Sans doute parce qu'il n'avait pas accès au monde des mandarins, etc.

D'autres érudits ont pris le contrepied de Frances Wood et ont tenté de démontrer la réalité su séjour en Chine de Marco Polo. En 2012, par exemple, un historien et sinologue allemand de l'université de Tübingen, Hans Ulrich Vogel, a publié une intéressante étude sur les descriptions du Vénitien dans le domaine économique<sup>1</sup>. Selon ce spécialiste, Marco Polo a donné des indications si précises qu'elles sont la preuve d'une observation directe. Aucun autre auteur, qu'il soit occidental, arabe ou persan, n'est jamais allé si loin dans le détail.

\*

Il ne nous appartient pas de porter un jugement sur la valeur de ces arguments et de ces contre-arguments ; laissons aux spécialistes la responsabilité de leurs convictions. L'ouvrage de Mme Wood est une question, ce n'est pas une condamnation sans appel. Restons-en donc au niveau des hypothèses les plus vraisemblables. Si Marco Polo était resté pendant vingt-quatre ans à Constantinople (ou dans une autre ville possédant un comptoir vénitien), il y aurait forcément rencontré un grand nombre de ses concitoyens. Il n'aurait pas pu, par la suite, bernier tout le monde par une fausse histoire de séjour en Chine. Marco Polo a sans doute enjolivé quelque peu ses souvenirs de voyage, il n'a pas pu les inventer. GL



## LES « LOUPS » DE MER ou la longue histoire des navires ratés

**Loup : « TECHN. Erreur, oubli, malfaçon irréparable dans la confection d'un ouvrage. » Le Petit Larousse illustré, 2001**

Les techniques de construction navale se sont lentement perfectionnées au fil des siècles. Elles nous ont donné des bateaux de plus en plus grands, de plus en plus « marins », de plus en plus sûrs. Elles ont aussi produit, parfois, des ratés spectaculaires, dont les historiens ne parlent qu'avec une pudeur gênée.

Nous entreprenons dans ce numéro une série d'articles relatifs à des « navires ratés » ou supposés tels.

### **La Grande Française était si grande qu'elle ne put jamais sortir de son port de construction (1524)**

Curieuse histoire que celle de cette nef française du xvi<sup>e</sup> siècle : elle était si grande qu'elle ne put jamais sortir du port du Havre où elle avait été construite !

Le roi d'Angleterre Henry VIII avait fait construire, en 1514, une nef d'une taille exceptionnelle, baptisée *Henry-Grâce-à-Dieu*. Le roi de France François I<sup>er</sup> en éprouva de la

---

<sup>1</sup> Hans Ulrich Vogel, *Marco Polo was in China – New evidence from currencies, salts and revenues*. Université de Tübingen, 2012 (En français: "Marco Polo était en Chine – Nouvelles preuves à partir des monnaies, de la production de sel et des revenus »).

jalousie et voulut un navire encore plus grand. C'est ainsi que naquit le projet de la *Grande Française*, qui fut mise en chantier au Havre en 1520, sous la responsabilité de l'architecte naval Jérôme Fer.

Les stratèges fondaient de gros espoirs sur ce navire et conseillaient à François I<sup>er</sup> de le faire passer en Méditerranée avec quelques barges, pour assurer à la France la maîtrise de cette mer : « *Elles feront plus d'ennuis aux ennemis que quatre cents hommes d'armes et six mille hommes de pied. Ladite grande nef tiendra toute la mer Méditerranée en sujétion. Il n'y aura caragues, barges ni autres vaisseaux des ennemis qui ne se trouvent bien empêchés d'aller par mer ; en ce temps d'été, en un mois de beau temps, on peut contourner la Sicile, venir devant Naples et réjouir les amis de la France. Ladite grande nef sera un bastion flottant qui gardera Nice et sauvera la Provence.* » (La Roncière, *Histoire de la Marine française*).

Le chroniqueur Guillaume de Marceilles, qui vivait au Havre au XVI<sup>e</sup> siècle, a relaté dans ses *Mémoires* la construction de la *Grande Française* : « *Elle fut longtemps à bâtir, était plombée à clous de fonte depuis la quille jusqu'à la première ceinte, avec trois rangées de sabords où elle avait son artillerie. Elle était si longue qu'il ne se trouva personne qui du fer d'une boule put atteindre par dedans d'une extrémité jusqu'à l'autre. Il y avait dedans une fort belle chapelle fondée en l'honneur de Saint-François. Au devant de cette nef était peinte une image de saint François qui est celle encore posée dans l'église Saint-François en la ville avec la figure d'une salamandre. Il y avait aussi dans ladite nef un jeu de paume, une forge, un moulin à vent et une maison ceinte de bois, et au derrière étaient plantées les armoiries de France avec une figure de phénix. En icelle y avait deux gros mâts, y avait quatre hunes l'une sur l'autre assis au petit mât, et trois sur le gros mât. Ce gros mât avait cinq à six brasses de tour, composé et assemblé de plusieurs pièces de bois sur le Perrey. Il ne s'est jamais vu une si grande pièce pour être du port de 2 000 tonneaux. Le roi avait projeté de l'envoyer au pays du Levant pour faire tête au grand Turc. Achevée en 1524, elle mesurait 50 toises de long et avait sept hunes avec le château devant et le château derrière, et avait le bois de quoi elle avait été faite quatre pieds d'épaisseur et coûta plus de cent mille écus d'or.* »

Faut-il accepter ces chiffres ? Un navire de 100 mètres de longueur était-il réalisable au début du XVI<sup>e</sup> siècle, compte tenu des moyens techniques de l'époque ? L'imagination des contemporains n'a-t-elle pas contribué à surestimer les caractéristiques réelles ?

Ce qui est sûr, en tout cas, c'est que la *Grande Française* avait des dimensions exceptionnelles, et que ses concepteurs avaient oublié un détail pratique : les passes du Havre n'étaient pas assez profondes pour permettre au navire d'accéder à la mer ! On essaya plusieurs fois ; on attendit les grandes marées d'équinoxe ; rien n'y fit : la nef géante était piégée au port. Elle finit par rompre ses amarres un jour de tempête et par se coucher sur le flanc. C'en était fini, cette fois, de la *Grande Française* ; elle fut démolie sur place, et les matériaux récupérés servirent à construire des maisons à proximité du port<sup>1</sup>.

## **Le *Vasa* était trop instable pour affronter la mer : il a coulé à sa première sortie du port (1628)**

Le vaisseau suédois *Vasa* n'eut pas le destin un peu ridicule de la *Grande Française*, il en eut un plus tragique : il sortit, lui, du port de Stockholm où il venait d'être construit, mais il chavira au premier coup de vent.

Le 10 août 1628, à Stockholm, le vaisseau *Vasa* entreprit son voyage inaugural en mer. C'était un grand trois-mâts dont la construction avait demandé plus de deux ans. Le roi Gustave II

---

<sup>1</sup> Ce texte est extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Navires de Mémoire* (L'Ancre de Marine, 2016).

Adolphe comptait beaucoup sur ce navire pour faire rayonner son prestige sur les mers ; la Suède, à cette époque, amorçait une période de développement spectaculaire, connue sous le nom d' « ère de grandeur ».

La foule se pressait donc, ce 10 août 1628, pour assister à la première sortie en mer du magnifique vaisseau. Le temps était beau et le vent soufflait à peine. À bord, outre l'équipage, avaient pris place des invités et des familles de marins. Le *Vasa* fut remorqué jusqu'à la sortie du port, puis le capitaine Söffring Hansson fit établir la voile. Un premier incident se produisit dès que le navire eût quitté la zone abritée du port : une risée, pourtant légère, fit gîter anormalement le *Vasa*, mais celui-ci se redressa de lui-même. Une seconde rafale se produisit peu après ; le *Vasa* gîta à nouveau, mais cette fois ne se redressa pas. L'eau s'engouffra par les sabords restés ouverts et fit chavirer le trois-mâts sous les yeux des spectateurs. Le roi, qui était absent de Stockholm ce jour-là, fut très fâché et exigea que les coupables soient punis. Une commission d'enquête fut constituée. Elle ne parvint jamais à déterminer les responsabilités.

Le *Vasa* était-il un navire raté ?

Une chose est sûre, c'est qu'il manquait totalement de stabilité. Ce défaut avait été constaté au port, bien avant le jour du drame. Le chantier de construction avait organisé un test de stabilité en présence du vice-amiral Fleming, représentant la Marine. Trente hommes, placés sur le pont supérieur, devaient marcher ensemble d'un bord à l'autre, de manière à provoquer un mouvement de roulis au navire. Celui-ci roula tant que l'amiral fit interrompre l'essai au bout de trois allers et retours, de crainte que le *Vasa* chavire. Le résultat inquiétant de cette épreuve aurait dû alerter les autorités sur le risque encouru. Si trente hommes (environ deux tonnes) suffisaient à déstabiliser le navire, qu'en serait-il dans la tempête, par un fort vent latéral ? Le vice-amiral Fleming aurait aimé prévenir le roi, mais les ordres étaient les ordres : il fallait aller vite. La mise en service du navire ne souffrait aucun retard !

Pour expliquer l'origine de cette instabilité, plusieurs hypothèses ont été avancées. Il semble que les constructeurs aient reçu des ordres royaux de modifications majeures, alors que les travaux étaient déjà avancés. Ceci les aurait obligés à répondre, dans l'urgence, à une « expression du besoin » sans cesse évolutive, et à y répondre par des solutions techniques inadaptées.



## AUJOURD'HUI... ET HIER

### Ce mois-ci



MSC Zoe

**Jeudi 3 janvier 2019 – Le porte-conteneurs MSC Zoe perd 270 conteneurs en mer du Nord** – Avec ses 395 m de long, le MSC Zoe est l'un des plus grands porte-conteneurs du monde. Il appartient à l'armement suisse Mediterranean Shipping Company. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 janvier, alors qu'il se dirigeait, par mer forte, vers le port allemand de Bremerhaven, il a perdu au moins 270 conteneurs à la mer, dont certains contenant des produits dangereux.

## Il y a 50 ans

**Mardi 28 janvier 1969 – Marée noire en Californie** – Une plate-forme pétrolière de la compagnie Union Oil a explosé au large de Santa Barbara, laissant échapper 16 millions de litres de pétrole et provoquant une marée noire géante. Cette catastrophe lance l'essor du mouvement écologique aux États-Unis.



La nappe de pétrole

## Il y a 80 ans

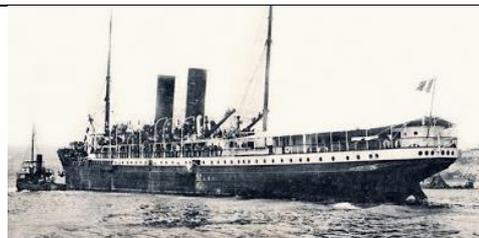


Le cuirassé *Richelieu*

**Mardi 17 janvier 1939 – Lancement à Brest du cuirassé *Richelieu*** – Avec ce navire de 250 m de longueur et 40 000 t de déplacement, la marine française se dote d'un « bâtiment de ligne » moderne, puissamment armé : deux tourelles quadruples de 380 mm, neuf pièces de 152 mm, douze pièces anti-aériennes de 100 mm.

## Il y a 100 ans

**Mercredi 15 janvier 1919 – Le paquebot français *Chaouia* saute sur une mine oubliée dans le détroit de Messine** – Malgré la proximité d'un navire anglais qui se porte immédiatement à son secours, le bilan est très lourd : 520 morts.



Le paquebot *Chaouia*

## Il y a 110 ans



Le paquebot *Republic*

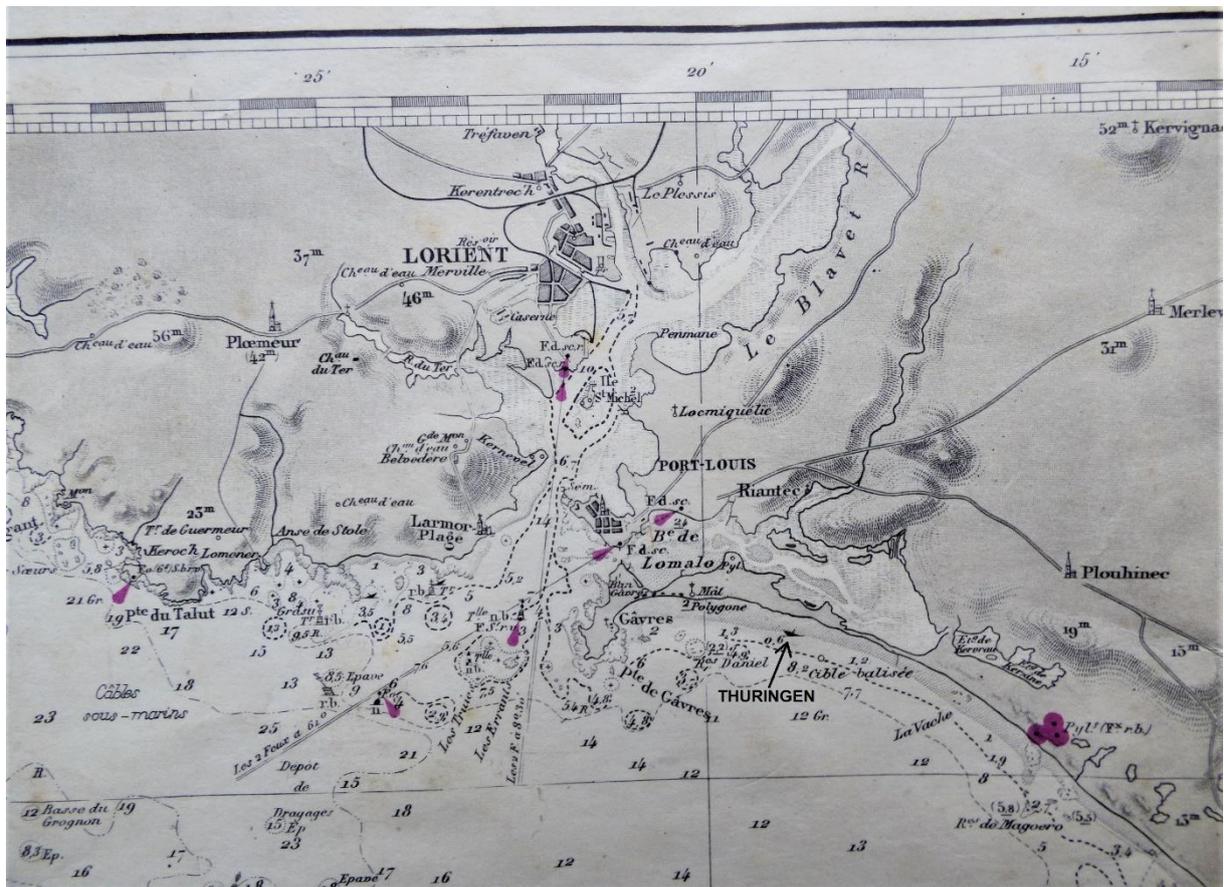
**Dimanche 3 janvier 1909 – Naufrage du paquebot britannique *Republic***. Pour la première fois dans l'histoire de la navigation, un appel de détresse est lancé par radio. Les navires voisins captent ce message et sauvent ainsi plus de 750 vies humaines.



## COURRIER DES LECTEURS

• Dans le N°7 de SILLAGES, notre ami Alain Foulonneau nous avait parlé de l'épave du cuirassé allemand *Thüringen*. Depuis, il nous a envoyé une carte de localisation de cette épave, au cas où des plongeurs seraient intéressés. Il nous rappelle aussi que le *Thüringen* avait coulé

le croiseur cuirassé britannique *Black Prince* lors de la bataille du Jutland, et que ce naufrage n'avait fait aucun survivant.



● Alain Foulonneau, également, nous a fait part de son expérience personnelle de la plongée dans les eaux de l'île de Malte, sur les lieux où saint Paul aurait fait naufrage. Je le cite :

« J'ai lu ton article sur le naufrage de saint Paul à Malte. Je suis allé deux fois à Malte et je connais un peu les lieux. Il y a en fait deux endroits qui font référence au naufrage de saint Paul. Il y a d'abord l'île qui porte son nom, mais aussi un écueil au milieu de la baie : Saint Paul's Shoal (en Bretagne, on l'aurait appelé la Basse Saint Paul et en Provence le Sec Saint Paul). Ces lieux correspondent parfaitement au récit des Actes des Apôtres. Le vent Euraquilon est un vent d'est ; il permettait une entrée dans la baie qui est ouverte à l'est. Dans la baie, le navire aurait percuté le récif désormais appelé Saint Paul's Shoal. Les rescapés auraient ensuite rejoint l'île Saint-Paul à la nage ou accrochés à des débris. Mais il y a plus troublant. J'ai plongé en 1993 autour du Saint Paul's Shoal. Au sud du pied du rocher, par une vingtaine de mètres de fond, j'ai vu de nombreux débris d'amphores. Jadis, de tels débris de poterie seraient devenus des reliques vénérées par les fidèles : l'amphore de saint Paul ! Je n'irai pas si vite en besogne aujourd'hui : ces morceaux d'amphores prouvent simplement qu'au moins un navire a fait naufrage sur cet écueil dans l'Antiquité. Cependant, ils rendent plausible l'hypothèse du naufrage de saint Paul sur ce récif. » A.F.

● Notre article sur la disparition d'Alain Colas (SILLAGES N°6) a rappelé au commandant Alain Demerliac un souvenir personnel :

« En novembre 1978, j'étais capitaine du cargo Aunis de la CGM, et nous traversions l'océan Atlantique, revenant d'un voyage commercial au Chili et au Pérou. Effectivement, nous fûmes dans une tempête épouvantable. Nous avons reçu des avis radio annonçant la disparition d'Alain Colas et la perte totale d'un grand porte-barges allemand<sup>1</sup>, mais leurs positions étaient peu précises et, malgré une veille attentive, nous n'avons vu aucun naufragé. » AD

● Alain Demerliac nous donne aussi quelques précisions sur la frégate *Retaliation*, dont nous avons évoqué la prise dans le n°7 de SILLAGES :

« Cette goélette, qui aurait été construite au Maryland, fut achetée par des Français et armée à Saint-Domingue en navire corsaire de 14 canons de 6 en 1798, et nommée La Croyable. J'ignore qui fut le capitaine qui la commandait. Elle fut prise le 7 juillet 1798 par le navire de guerre des États-Unis d'Amérique Delaware de 321 tonneaux, 180 hommes et 20 canons (16 de 9 et 4 de 6). Elle fut alors mise en service dans l'US Navy, nommée Retaliation, de 107 tonneaux, 71 hommes et 14 canons de 6. Elle fut reprise le 20 novembre 1798 par les frégates françaises Insurgente et Volontaire puis renommée Magicienne dans la marine militaire de la République. Puis elle fut re-reprise par le navire de guerre américain Merrimac de 450 tonneaux, 220 hommes et 24 canons, et finalement vendue à un armateur privé. Selon l'historien américain Haward I. Chapelle, ce fut une goélette 'malchanceuse' et une médiocre voilière. » AD

● Notre ami Luc Corlouër nous signale la parution dans HISTOIRE MAGAZINE de deux articles dont il est l'auteur : l'un sur l'aviateur Charles Nungesser (dans le numéro de décembre), l'autre sur le naufrage de l'*Afrique* (dans le numéro de janvier).



## CHARLES NUNGESSER

### Le chevalier du ciel



par Luc CORLOUËR, auteur de romans, de nouvelles et d'essais. Conférencier.



## PHILATÉLIE MARINE

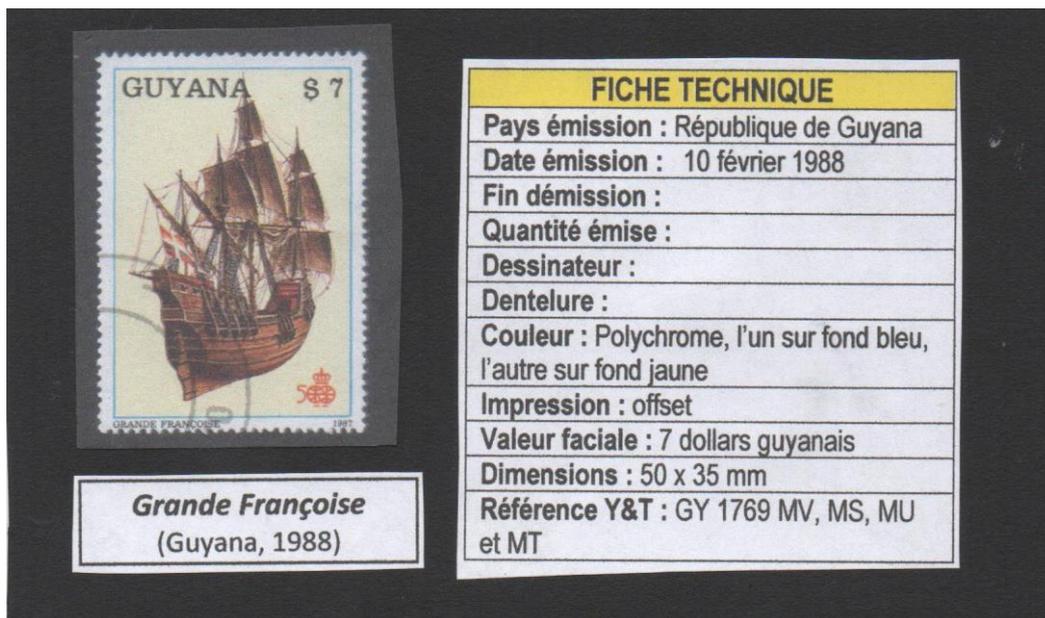
Le timbre que nous avons choisi, ce mois-ci, illustre un article de ce numéro consacré aux navires ratés (page 12 et suivantes). Il représente le vaisseau de François I<sup>er</sup> *Grande Française*, qui était si grand qu'il ne put jamais sortir du Havre, son port de construction.

<sup>1</sup> Il s'agit du MS *Münschen*, un porte-barges (*LASH-carrier*) allemand disparu corps et biens au début du mois de décembre 1978. GL

## Grande Française (Guyana, 1988)



En 1988, la République coopérative du Guyana a émis des timbres consacrés à deux navires célèbres : la *Santa Maria* de Christophe Colomb, et la nef française *Grande Française*. Chacun de ces deux navires fait l'objet de deux timbres : l'une sur fond bleu, l'autre sur fond jaune, sans aucune autre distinction.



On se demande pourquoi le Guyana a voulu honorer la *Grande Française*, dont la destinée a été plutôt grotesque. C'est bien elle, en tout cas, qui est représentée sur le timbre ; on l'identifie sans ambiguïté grâce à son pavillon de poupe qui est aux couleurs du roi François I<sup>er</sup> :



La *Grande Française* avait des dimensions exceptionnelles, et ses concepteurs avaient oublié un détail pratique : les passes du Havre n'étaient pas assez profondes pour permettre au navire d'accéder à la mer ! On essaya plusieurs fois ; on attendit les grandes marées d'équinoxe ; rien n'y fit : la nef géante était piégée au port. Elle finit par rompre ses amarres un jour de tempête et par se coucher sur le flanc. C'en était fini, cette fois, de la *Grande Française* ; elle fut démolie sur place, et les matériaux récupérés servirent à construire des maisons à proximité du port. Guy LE MOING



## LES TRAVAUX DE GUY LE MOING

À ne pas manquer ce mois-ci (et le mois prochain) dans le *Chasse-Marée*,

Deux articles de Guy LE MOING sur l'histoire de la prestigieuse corvette de Surcouf, la *Confiance*



## Les ouvrages de Guy LE MOING :

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



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, La Méridienne, etc.*  
Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : [guylemoing@wanadoo.fr](mailto:guylemoing@wanadoo.fr)