

# SILLAGES

---

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

---

N° 9

Février 2019

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - CASUS BELLI EN 1898 – Qui a fait exploser le cuirassé *Maine* ? ..... 1
  - LES ENIGMES DE L'HISTOIRE MARITIME – De quoi est mort le bailli de Suffren ? ..... 5
  - LES « LOUPS » DE MER – La longue histoire des navires ratés (Suite)..... 9
  - INSOLITE ! – Vieux bouquins, vieux journaux, vieilles archives .....12
  - AUJOURD'HUI ... ET HIER .....14
  - COURRIER DES LECTEURS.....15
  - PHILATELIE MARINE.....17
  - NOS LECTEURS ONT DU TALENT – Bernard de Maisonneuve présente ses travaux .....20
  - LES OUVRAGES DE GUY LE MOING .....26
- 
- 

### BONJOUR

SILLAGES prend du volume : 28 pages ce mois-ci !

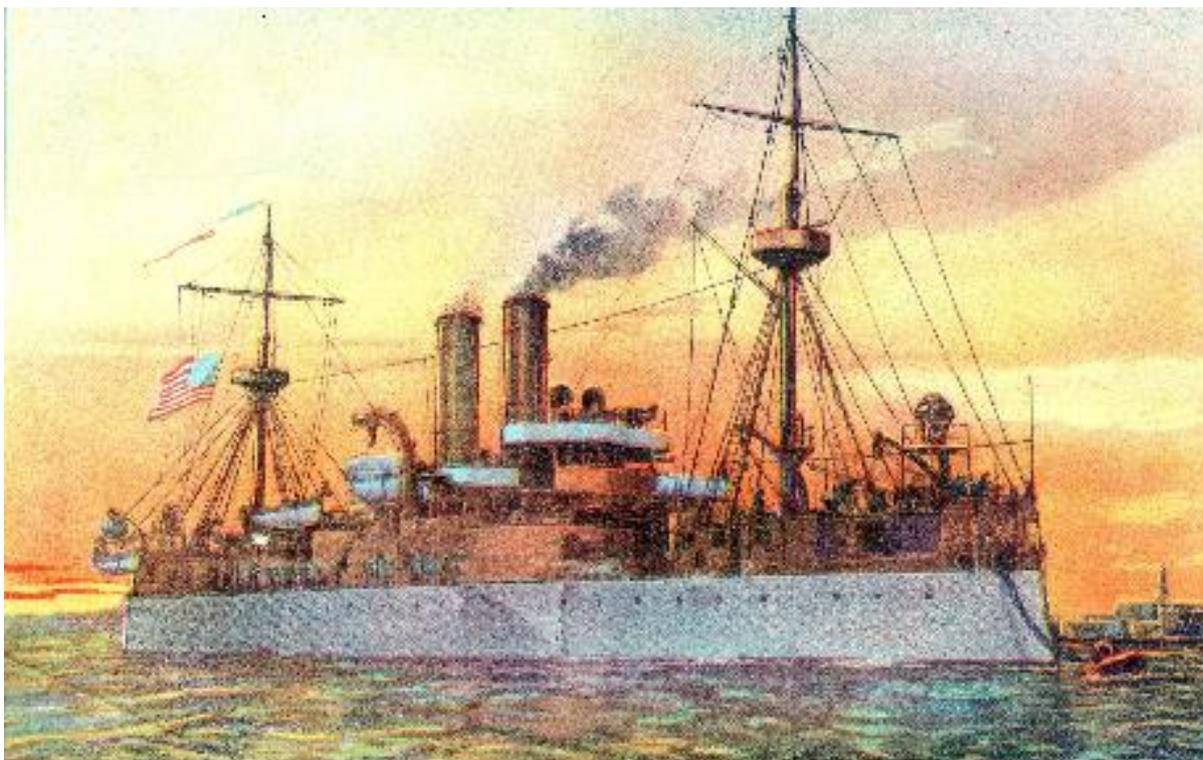
Cette croissance est due, entre autres, à une nouvelle rubrique intitulée « Nos lecteurs ont du talent ». Il s'agit d'une chronique ouverte à tous, afin que chacun puisse y présenter ses travaux personnels et ses réalisations, dans le domaine qui nous est cher : l'histoire maritime. Nous inaugurons cette rubrique par un article de Bernard de Maisonneuve, qui consacre ses recherches à un marin vendéen un peu oublié, Pierre Garcie dit Ferrande (1441-1502).

Bonne lecture !

### Un *casus belli* en 1898

## QUI A FAIT EXPLOSER LE CUIRASSÉ MAINE ?

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'île de Cuba était l'un des derniers vestiges de l'ancien empire colonial espagnol. Les Cubains se révoltèrent en 1895, et cette rébellion provoqua une répression sauvage mais infructueuse de la part des autorités espagnoles. La population des États-Unis avait pris le parti des insurgés. Pour intimider l'Espagne et pour calmer ses concitoyens, le président McKinley envoya un cuirassé dans le port de La Havane. Ce navire explosa mystérieusement le 15 février 1898, et 260 marins américains furent tués. L'Espagne fut accusée de l'attentat, ce qui entraîna la guerre entre les deux pays. Plus d'un siècle s'est écoulé depuis ce tragique événement, et le mystère subsiste : qui a vraiment fait exploser le cuirassé américain ?



**Le cuirassé USS *Maine***

Ce navire s'appelait le *Maine*. C'était un « cuirassé de deuxième classe »<sup>1</sup>, long de 99 mètres, déplaçant 6 800 tonnes et portant une artillerie principale de 254 mm, ainsi que des canons de plus faible calibre et des tubes lance-torpilles. Il était sous les ordres d'un excellent marin, le commandant Sigsbee, dont l'équipage atteignait 355 hommes.

Le *Maine* avait quitté sa base de Key-West, en Floride, durant le mois de janvier, et était venu jeter l'ancre dans la rade de La Havane. Non loin de lui était mouillé le vapeur américain *City of Washington*, qui assurait les liaisons régulières et l'acheminement du courrier entre les USA et Cuba. Un peu plus loin se trouvait le navire-amiral espagnol, *Alfonso XII*.

À son arrivée à La Havane, le commandant Sigsbee, accompagné du consul général des États-Unis, fit une visite officielle au gouverneur espagnol de l'île, Ramón Blanco. L'entrevue fut cordiale. Tout était calme dans le port de La Havane, en ce mois de février 1898, et rien ne laissait prévoir une action belliqueuse. Le 15 au soir, néanmoins, vers 21 h 40, une violente explosion secoua le *Maine*. Le lieutenant John J. Blandin, qui était alors de quart, a raconté ces moments dramatiques :

*« J'avais pris mon quart à six heures, relevant le lieutenant Blow. À dix heures moins vingt, alors que je me trouvais à bâbord, une explosion se produisit, apparemment sur bâbord avant, immédiatement suivie d'une seconde. Je fus frappé à la tête par un débris qui volait, mais je ne fus pas assommé.*

*Je me rendis sur le pont arrière où je trouvais le capitaine, les officiers et quelques autres. Le canot et le youyou furent mis à la mer et armés, c'étaient les seuls qui restaient. Nous ramassâmes tous les blessés que nous pûmes trouver, et les plaçâmes dans les embarcations.*

---

<sup>1</sup> « Second-class battleship ».

*Le navire-amiral espagnol Alfonso XII envoya très rapidement quatre ou cinq canots à notre secours, et la plupart de nos blessés furent envoyés sur l'Alfonso.*

*Autour du navire, l'un de nos canots recueillit plusieurs hommes qui avaient été jetés à la mer par l'explosion. Le commandant en second alla à l'avant pour voir s'il était possible d'éteindre le feu. Il constata qu'il n'y avait plus rien à faire pour essayer de sauver le Maine, et que c'était une perte totale. Le commandant donna alors l'ordre d'évacuer le navire, et la plupart d'entre nous embarquâmes dans les canots du City of Washington, où nous fûmes accueillis et traités avec la plus grande cordialité. Le commandant quitta le navire le dernier. »<sup>1</sup>*

Le matin du 16, seules quelques superstructures tordues du grand navire de guerre émergeaient encore à la surface de l'eau, entourées de quelques barques à la recherche d'improbables survivants.

Une commission d'enquête fut constituée par les autorités maritimes américaines. Elle se mit aussitôt au travail sous la direction du capitaine William T. Sampson. Elle rendit ses conclusions un mois plus tard, dans un gros document de 300 pages qui rassemblait tous les témoignages recueillis et les observations des plongeurs. Selon ce rapport, l'explosion avait eu une origine externe au cuirassé, sans qu'il soit possible de préciser laquelle. Tout portait à croire qu'une mine sous-marine avait explosé sous la coque, au niveau du couple n°18 et à bâbord. Cette première explosion en avait entraîné une seconde, due à la destruction de magasins situés à l'avant du cuirassé. En aucun cas le désastre ne pouvait être imputé à une faute ou à une négligence de l'équipage.

La catastrophe s'étant produite dans leurs eaux, les Espagnols firent leur propre enquête et aboutirent à des conclusions différentes. Ils écartèrent l'hypothèse de la mine sous-marine pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'il n'y avait pas de mines dans le port, et que le calme des eaux ne permettait pas d'imaginer la dérive d'une mine plus lointaine. Ensuite, l'explosion d'une mine sous-marine aurait provoqué une colonne d'eau et la mort de nombreux poissons, phénomènes que personne n'avait observés. Le rapport espagnol évoquait plutôt un incendie dans la soute à charbon proche des magasins de munitions.

Il est juste de signaler, par ailleurs, que les Espagnols n'avaient aucun intérêt à provoquer une guerre et qu'ils eurent, lors de la destruction du *Maine*, une attitude plutôt amicale vis-à-vis des Américains : ils participèrent activement aux secours et soignèrent les blessés ; le commandant Sigsbee a même précisé que « de nombreux officiers espagnols, dont des représentants du général Blanco, nous ont rejoints pour exprimer leur sympathie »<sup>2</sup>.

La commission d'enquête américaine avait identifié une cause probable, elle ne désignait pas expressément un coupable. La destruction du *Maine* n'était donc pas, en soi, un *casus belli* contre l'Espagne. Le président McKinley, lui-même, n'était pas favorable à la guerre et souhaitait une solution pacifique. Ce n'était pas le cas de tout le monde, ni dans la presse, ni dans les milieux d'affaires.

En cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle, une nouvelle forme de presse avait vu le jour aux États-Unis ; on lui donnait le nom de « presse jaune » ou « journalisme jaune ». C'était une presse à sensation, peu scrupuleuse sur la qualité de l'information, mais avide de sensationnel et donc de tirage élevé. Deux magnats dominaient cette industrie à New York : William Randolph Hearst, propriétaire du *New York Journal* et Joseph Pulitzer, propriétaire du *New York World*.

---

<sup>1</sup> Cité par John R. MUSICK : *History of the war with Spain*. New York, 1898. p 102.

<sup>2</sup> O'TOOLE : *The Spanish War – An American Epic – 1898*. New York, 1984.

Quand survinrent les troubles à Cuba, ils lancèrent une grande campagne contre l'Espagne, avec le soutien des hommes d'affaires qui avaient investi dans l'île :

« Pendant plusieurs semaines, jour après jour, [Hearst] consacra plusieurs pages de ses journaux à l'affaire du *Maine* et réclama vengeance en répétant inlassablement : *Remember the Maine ! In hell with Spain !* (« Souvenez-vous du *Maine* ! En enfer l'Espagne »). Tous les autres journaux suivirent. La diffusion du *New York Journal* passa d'abord de 30 000 à 400 000 exemplaires, puis franchit régulièrement le million d'exemplaires ! L'opinion publique était chauffée à blanc. L'atmosphère devint hallucinante. Pressé de partout, le président William McKinley déclara la guerre à Madrid le 25 avril 1898. »<sup>1</sup>

La guerre dura quelques semaines. L'*US Navy* triompha sans peine de la marine espagnole. L'Espagne dut se séparer de Cuba. Mais le mystère du *Maine* demeurait entier.

En 1910, les Cubains exprimèrent le souhait que l'encombrante épave du *Maine* soit retirée de leur port. Les États-Unis la renflouèrent l'année suivante, allèrent la couler en haute mer, donnèrent une sépulture décente aux soixante-dix corps qui s'y trouvaient, et demandèrent au contre-amiral Vreeland d'ouvrir une nouvelle enquête sur les causes du naufrage. Ses conclusions confirmèrent, à quelques détails près, celles de 1898. La catastrophe avait bien pour origine une explosion extérieure, qui avait entraînée celle des munitions. La seule différence, par rapport à l'enquête initiale, est que l'explosion s'était produite plus à l'arrière que ce qu'avait pensé Sampson : au niveau du couple 27, et non du 18. Vreeland contrait également les arguments avancés par les Espagnols : si l'on n'avait pas vu de gerbe d'eau, c'est qu'elle avait été masquée par les flammes et la fumée. Si l'on n'avait pas trouvé de poissons morts, c'est qu'ils avaient été simplement estourbis.

En 1976, l'amiral américain Rickover publia un ouvrage intitulé : *How the Battleship Maine was Destroyed* (« Comment le cuirassé *Maine* a été détruit »). Ses conclusions sont opposées à celles de 1898 et de 1911 : selon lui, c'est un incendie du charbon qui mit le feu aux munitions. Le charbon utilisé sur le *Maine* était la houille grasse (*bituminous coal*), très riche en matières volatiles inflammables, et susceptible de s'enflammer spontanément :

« De tels incendies étaient difficiles à détecter. Il leur arrivait souvent de couvrir bien en dessous de la surface exposée du charbon, sans émettre de fumée ni de flamme, et sans élever la température au point au point de déclencher l'alarme. La soute du *Maine* n'avait pas été inspectée depuis près de 12 heures avant l'explosion, durée amplement suffisante pour le départ d'un feu de soute, l'échauffement des cloisons, et la transmission du feu au contenu des compartiments adjacents. »<sup>2</sup>

En 1998, pour commémorer le centenaire du naufrage du *Maine*, le magazine *National Geographic* confia une nouvelle étude à une société privée d'ingénierie maritime : *Advanced Marine Enterprises (AMC)*. Celle-ci se prononça pour l'hypothèse de la mine sous-marine, comme les enquêtes de 1898 et 1911. En fait, les spécialistes d'AMC furent très divisés, à la fois sur les méthodes d'investigation et sur les résultats obtenus. Autant dire que cette étude ne contribua pas à éclaircir le mystère.

---

<sup>1</sup> Ignacio RAMONET : *Mensonges d'État*. In « Le Monde diplomatique », juillet 2003.

<sup>2</sup> H.G. RICKOVER : *How the Battleship Maine was destroyed*.

Le lendemain de l'explosion du *Maine*, le sous-secrétaire à la Marine, Théodore Roosevelt, affirmait : « Nous ne trouverons jamais les causes de ce désastre. » Sans doute avait-il raison. Nous ignorons toujours, en effet, la cause initiale de l'explosion fatale : accident ou attentat.

La cause accidentelle, bien que rejetée par les expertises de 1898 et de 1911, a de nombreux adeptes aujourd'hui. Certains charbons de l'époque pouvaient s'enflammer spontanément et mettre le feu alentour.

L'hypothèse de l'attentat ne peut pas être repoussée à la légère, mais elle conduit à une autre question : qui avait intérêt à faire couler le *Maine* et à créer un *casus belli* ? Plusieurs réponses viennent à l'esprit :

- L'Espagne (c'est-à-dire le gouvernement espagnol) ? Elle était pourtant la dernière à vouloir provoquer les USA : elle ne cherchait pas une guerre qu'elle était à peu près sûre de perdre. Malgré cela, c'est elle qui a été désignée à l'époque.

- Des officiers espagnols extrémistes ? Ce n'est pas impossible.

- Les rebelles cubains eux-mêmes ? Pour en finir vite avec la colonisation espagnole, un bon moyen était d'entraîner l'Espagne dans une guerre perdue d'avance. C'est d'ailleurs ce que l'Histoire a montré.

- Des agents américains commandités par les « va-t-en-guerre » de leur pays ? Comme toutes les « théories du complot », cette interprétation est à prendre avec la plus grande prudence. Elle a néanmoins quelques adeptes.

Bien que la thèse de l'accident prévale aujourd'hui, l'énigme du cuirassé *Maine* est loin d'être résolue. GL



## **Les énigmes de l'histoire maritime DE QUOI EST MORT LE BAILLI DE SUFFREN ?**

Napoléon, qui n'avait pas eu beaucoup de chance avec ses amiraux, regrettait de n'avoir jamais trouvé un marin de la trempe de Suffren : « J'en eusse fait notre Nelson, écrivait-il dans le *Mémorial de Sainte-Hélène*, et les affaires eussent pris une autre tournure. » Mais Suffren était mort depuis dix-sept ans quand Napoléon devint empereur. Il avait rendu l'âme le 8 décembre 1788, dans son hôtel parisien de la Chaussée d'Antin. Un bref article, dans la *Gazette de France*, annonçait la triste nouvelle quelques jours plus tard : « Le bailli de Suffren de Saint-Tropez, chevalier des Ordres du Roi et vice-amiral de France, distingué par ses services et principalement par les victoires navales qu'il a remportées dans les mers des Indes pendant la dernière guerre, est mort à Paris, le 8 de ce mois. » Les journaux de l'époque n'étaient pas bavards, et aucun d'entre eux n'évoquait la cause du décès. Chacun pensa à une mort naturelle, car Suffren était en mauvaise santé.

Depuis 1785, en effet, la santé du bailli s'était considérablement dégradée : « M. de Suffren, dit un de ses biographes<sup>1</sup>, affligé d'un embonpoint excessif et d'un tempérament apoplectique, avait beaucoup souffert du climat ardent des Indes. » Ses excès de table favorisaient une obésité handicapante, qui limitait ses activités physiques et sa capacité de

---

<sup>1</sup> Edgard de BALINCOURT : *La mort du bailli de Suffren*. In « Revue du Midi », tome 31, 1902.

travail ; il écrivait lui-même : « Je deviens pesant après le dîner<sup>1</sup>, et je ne puis plus écrire, de même qu'à la lumière, de sorte que je n'ai que le matin. »<sup>2</sup>

En 1788, une maladie grave l'avait retenu à Paris ; une maladie qu'il qualifiait d'« érysipèle goutteux ». Il la surmonta, ainsi qu'il l'explique dans une lettre du 9 octobre, adressée à la Mme d'Alès : « L'érysipèle, ma chère amie, va de mieux en mieux ; mais je suis encore obligé de garder la chambre. » Grâce aux soins attentifs de son médecin personnel, le docteur Alphonse Leroy, régent de la faculté de Paris, Suffren guérit mais il resta très fatigué. Il fit néanmoins un déplacement à Versailles, le 4 décembre, par un froid glacial. Nous aurons l'occasion d'en reparler.



Quand la nouvelle de sa mort se répandit, quelques jours plus tard, tous ceux qui le connaissaient pensèrent à une mort naturelle brutale, ce qui n'avait rien d'étonnant chez cet apoplectique mal en point. Ce n'est qu'une quarantaine d'années plus tard qu'une rumeur inattendue prit naissance et s'enfla rapidement : le bailli de Suffren ne serait pas mort de mort naturelle, il aurait été tué lors d'un duel !

\*

<sup>1</sup> On dirait aujourd'hui « après le déjeuner ».

<sup>2</sup> Lettre du 18 juillet 1787 à Madame d'Alès.

La rumeur naquit en 1832. Curieusement, elle eut pour origine un homme qui allait devenir un historien scrupuleux de la marine, Auguste Jal. Entré à la Section historique de la Marine en 1831, Jal publia son premier ouvrage l'année suivante, intitulé *Scènes de la vie maritime*. Il y racontait, entre autres choses, la mort de Suffren. Selon ce jeune historien, le bailli ne serait pas mort de maladie, il aurait perdu la vie lors d'un duel qui l'opposait au prince de Mirepoix :

« On a toujours dit que le Bailli de Suffren était mort d'apoplexie ; il avait en effet la conformation apoplectique au plus haut degré, et on put facilement répandre dans le monde qu'il avait été étouffé par le sang. Eh bien ! Il mourut en duel ! Voici dans quelle circonstance : Le prince de Mirepoix avait deux neveux sur l'un des vaisseaux de l'escadre du bailli de Suffren : ils se comportèrent mal à je ne sais quelle affaire, dans l'Inde. Le roi les fit mettre, à leur retour, à l'ombre d'une prison d'État. Ils y étaient depuis quelques années, quand M. de Mirepoix rencontra par hasard l'amiral dans un salon.

– Tu es bien en cour, dit-il au bailli de Suffren, et tu peux me faire obtenir la grâce de mes neveux ; emploie-toi pour cela, tu obligeras beaucoup notre famille.

Suffren ne répondit pas d'abord ; le prince de Mirepoix renouvela ses instances ; même silence de la part du bailli, qui enfin poussé à bout, lui répartit :

– Je ne veux rendre aucun service à tes neveux ; ainsi n'insiste pas.

– Mais pourquoi ce refus ?

– Pourquoi ? Parce que je ne saurais employer mon crédit pour des jean-f...

La réplique était cruelle ; Mirepoix s'emporta ; il soutint l'honneur de ses neveux, et dit au bailli de Suffren :

– Je ne souffrirai pas qu'on outrage mes parents, et si tu as du cœur, tu me rendras raison de ce jugement, qui outrage toute ma maison ».

Toujours selon Jal, le combat singulier eut lieu à Versailles « derrière le cavalier Bernin<sup>1</sup> ». La condition physique de Suffren ne lui donnait aucune chance, et ce qui devait arriver arriva : il fut blessé « au-dessous de l'estomac ». On le ramena d'urgence à son domicile parisien, où il ne survécut pas.

D'où Jal tenait-il cette information ? D'un ancien domestique du bailli, un certain Dehodencq, qui vivait toujours à Paris où il avait ouvert un café, et que l'historien avait rencontré. L'homme lui avait semblé sincère. Il affirma qu'après le duel fatal, le mourant avait demandé à son entourage de ne pas révéler les circonstances de sa fin, et que le fidèle serviteur avait respecté ce souhait.

En 1845, Dehodencq vivait toujours. Auguste Jal le présenta à un autre historien, M. Charles Cunat, qui écrivait une biographie du bailli. Le vieil homme raconta la même histoire. La seule différence avec son premier récit, fut de préciser que Suffren n'était pas mort tout de suite, mais qu'il avait survécut trois jours après le duel. Hormis ce point, tous les détails restaient identiques, ce qui renforçait la crédibilité du témoignage. Dans son ouvrage, Cunat reprit donc mot pour mot la version de Jal<sup>2</sup>.

La version du duel eut tellement de succès au XIX<sup>e</sup> siècle qu'il en existât bientôt plusieurs variantes. L'une d'elles figure dans *l'Histoire maritime de France* de Léon Guérin :

« Dans un bal, Suffren aurait accroché avec son épée les dentelles d'une dame ; le personnage qui donnait le bras à cette dame s'y serait pris peu poliment pour avertir l'amiral et lui aurait dit : « Prenez donc garde, monsieur, vous embarrassez avec votre épée les dentelles de madame. » À quoi le bailli, qui avait conservé toute la vivacité de la jeunesse, aurait répondu : « Mon épée,

---

<sup>1</sup> Nom donné à une statue de marbre du Bernin représentant Curtius sous les traits de Louis XIV, à cheval, se jetant dans le gouffre. Elle se trouve près de la pièce d'eau des Suisses.

<sup>2</sup> Charles CUNAT : *Histoire du Bailli de Suffren*. Rennes, 1852. Page 345 et suivantes.

monsieur ! Elle en a embarrassé bien d'autres. » Quelques autres paroles très vives auraient été échangées, et le lendemain, au point du jour, un duel aurait eu lieu à l'épée. Suffren, qui a la fougue de son caractère ne pouvait joindre la prestesse nécessaire, à cause de sa corpulence, encore plus que de son âge, se serait enferré lui-même. On aurait caché au roi et au public la manière tragique dont le bailli de Suffren était mort. Nous tenons ces détails de l'amiral Linois qui les a souvent entendu raconter dans sa jeunesse par le second des La Touche-Tréville. »<sup>1</sup>

Le grand Frédéric Mistral croyait à la mort violente du bailli. Dans *Mireille*, il mettait dans la bouche d'un pêcheur de Martigues les vers suivants à la gloire de Suffren :

« Le bailli de Suffren partit pour Paris ;  
Et l'on dit que les grands de cette contrée  
Furent jaloux de sa gloire  
Et ses vieux marins jamais ne l'ont plus vu ! »

\*

La famille de Suffren ne croyait pas du tout à la version du duel ; Charles Cunat le reconnaissait volontiers dans son *Histoire du Bailli de Suffren* : « M. A. Jal m'a dit qu'un des neveux du bailli, M. le baron de Vitrolles, à qui il raconta ce qu'on vient de lire, rejeta comme une invention fabuleuse l'idée du duel, et persista à affirmer que la tradition de sa maison était que Suffren mourut d'une mort subite mais naturelle, et que jamais personne n'avait révoqué cela en doute.<sup>2</sup> »

Suffren n'avait pas d'héritiers directs, mais il appartenait à une grande famille où chacun vénérât sa mémoire. À partir des années 1860, nombreux furent ses neveux et nièces plus ou moins directs qui s'attachèrent à démolir la légende du duel fatal. L'un des premiers fut M. Louis de Villeperdrix, son arrière petit-neveu. En 1866, à l'occasion de l'érection d'une statue du bailli, il adressa au journal *L'Événement* une lettre dénonçant la fable du duel, et proposant une autre explication :

« Les tantes du roi, Mesdames de France, voulant lui offrir un témoignage de leur haut intérêt, lui envoyèrent leur médecin lorsqu'il était atteint d'un catharre. Cette attention fut la cause de la mort prématurée du bailli ; ce médecin, ne connaissant pas son tempérament, voulut le saigner et il mourut de cette opération. Cette fin de M. de Suffren est une tradition qui s'est transmise de génération en génération dans toutes les branches de la famille du bailli. »

De nombreux autres membres de la famille confirmèrent ensuite cette version des faits, avec seulement quelques variantes mineures sur des points de détail, en particulier la nature de la maladie dont souffrait leur illustre parent. Leurs témoignages ont permis de reconstituer les circonstances de la mort de Suffren.

Il résulte de ces diverses relations que M. de Suffren serait allé à Versailles le 4 décembre pour assister à une réunion. Il aurait ensuite profité de ce déplacement pour aller saluer une vieille amie, Madame Victoire, l'une des filles de Louis XV. Il lui raconta sans doute ses problèmes de santé, car la noble dame insista pour que son propre médecin l'examine. Le médecin royal pratiqua une saignée ; Suffren perdit connaissance ; une seconde saignée l'affaiblit encore plus. On transporta d'urgence le malade à son domicile parisien, où il rendit l'âme le 8 décembre.

---

<sup>1</sup> Léon GUERIN : *Histoire Maritime de France – Tome 3 : Marine contemporaine*. Paris, 1848. Page 41, note en bas de page.

<sup>2</sup> CUNAT, *op. cit.*, p 347.

\*

Quelles preuves peut-on apporter à cette dernière version des faits et contre la version du duel ? L'historien G. Lacour-Gayet a publié dans la revue *Armée et Marine* du 5 janvier 1905, un article succinct mais décisif, intitulé : *Suffren n'est point mort en duel*, dans lequel il tranche le vrai du faux.

Contre la version de Jal, il suggère que Dehodencq a sans doute inventé cette histoire pour se mettre en valeur, et qu'il a fini par y croire lui-même en vieillissant. En effet, selon l'historien :

- Aucun officier de l'escadre de Suffren n'a jamais fait partie de la famille Mirepoix.
- Il n'y avait plus, en 1788, aucun officier détenu dans les prisons du roi pour n'avoir pas fait son devoir dans l'escadre de Suffren.

L'argument principal en faveur de la thèse de la saignée mortelle, est le témoignage du propre médecin et ami de Suffren, le docteur Alphonse Leroy, qui a raconté la mort de son patient dans un de ses ouvrages de médecine<sup>1</sup>, en la présentant comme un « exemple fatal » de pratique à éviter dans le traitement de la goutte :

« [Le médecin de Mme Victoire] conseilla la saignée ; on crut que c'était celle du pied, on fut très étonné d'entendre prescrire celle du bras. On opposa mon opinion : le médecin de cour répondit par un petit sarcasme. M. de Suffren impatienté offrit le bras ; mais à peine fut-il piqué, qu'après un peu de sang épanché, il perdit connaissance ; la goutte fit une métastase rapide sur la poitrine. On réitéra la saignée, et lorsque j'allai voir cet illustre ami, qui m'avait promis de se faire appliquer les sangsues aux jambes, je restai stupéfait en apprenant son agonie. Que ce fatal exemple apprenne aux gouteux à redouter la saignée du bras ! »

Cette relation, donnée sans esprit polémique dans un livre de médecine écrit par le propre médecin de Suffren, devrait suffire à éteindre les rumeurs d'un duel meurtrier.

Tous les historiens d'aujourd'hui sont convaincus de la mort du bailli « par maladie ». Si certains évoquent encore la fable du duel, c'est uniquement pour en rappeler l'existence éphémère. GL



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

**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.

---

<sup>1</sup> *Manuel des gouteux et des rhumatisants ou Recueil des remèdes contre ces maladies*, par Alphonse LEROY, ancien docteur-régent de la Faculté, et professeur à l'Ecole spéciale de médecine de Paris. Paris, 1805, pp 299 à 301.

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

### **Le navire britannique *Bessemer* : son salon suspendu le rendait ingouvernable (1875)**

Henri Bessemer (1813-1898) était un magnat de l'industrie anglaise. Il était l'auteur d'une méthode originale de fabrication de l'acier, et avait plusieurs autres inventions à son actif dans des domaines aussi variés que les mines de crayon ou les peintures dorées. Les fonctions de cet industriel l'amenaient à effectuer de fréquents voyages d'affaires sur le continent, mais l'homme avait un point faible : il souffrait du mal de mer.

L'idée lui vint d'aménager au centre des navires (là où le tangage est le moins sensible) un local indépendant de la coque du bâtiment, et stabilisé en roulis. Le projet devait donc se traduire, théoriquement, par une quasi-immobilité de la cabine, quel que soit l'état de la mer. Il fit réaliser une maquette dans le jardin de sa propriété londonienne ; elle comprenait une cabine en bois soutenue par un système de cardans qui la rendait totalement indépendante de l'armature extérieure. Bessemer fit subir à cette maquette une série de tests simulant l'action des vagues, et constata que la cabine régissait bien et demeurait stable. Satisfait de ce résultat, il décida d'entreprendre une expérimentation en vraie grandeur.

Pour cette nouvelle étape, Henri Bessemer s'associa à un célèbre concepteur de navires, Edward James Reed, qui transforma un navire à aubes et y installa une cabine inspirée de la maquette précédente. Ce « salon Bessemer » avait des dimensions imposantes : 21 mètres de long sur 9 de large. Il était somptueusement décoré et meublé dans le style victorien de l'époque.

Le jour de vérité arriva enfin, début 1875, et le *Bessemer* quitta Douvres à destination de la France avec une sélection d'invités de marque. La traversée se passa bien, mais pas l'arrivée à Calais : l'existence de la cabine suspendue rendant le navire ingouvernable, celui-ci heurta violemment un appontement du port et l'endommagea gravement.

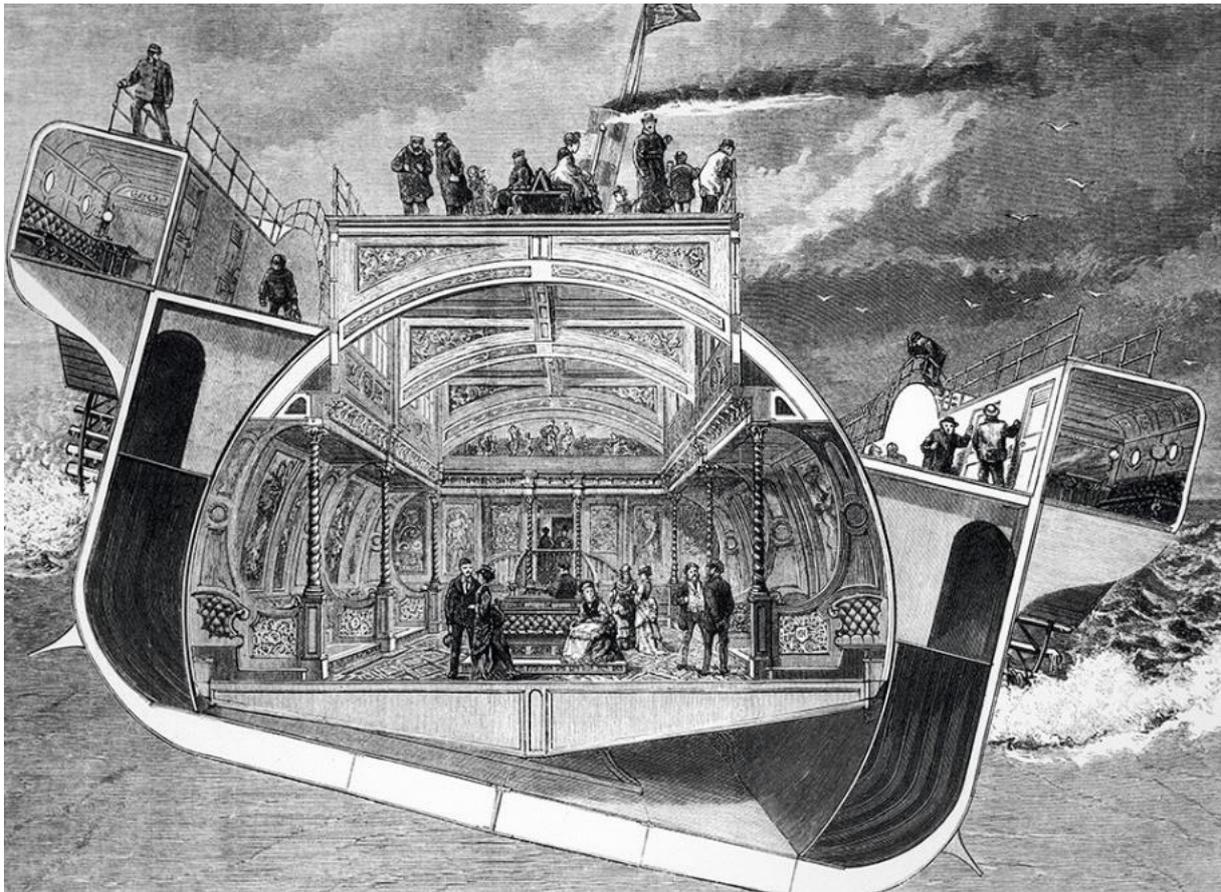
Bessemer et Reed ne se découragèrent pas pour si peu. Ils renouvelèrent l'expérience au mois de mai de la même année, et connurent un incident analogue, ainsi que le raconte l'industriel dans ses *Mémoires* :

« Nous sommes arrivés – très lentement, il faut l'admettre – à l'entrée du port de Calais. Sachant ce qui était advenu lors d'une occasion précédente, je retenais mon souffle pendant que le vieux capitaine Pittcock donnait ses ordres à l'homme de barre. Mais le navire refusa de lui obéir et vint emboutir le bord de la jetée, abattant d'énormes poutres, comme dans un jeu de quilles. »

Ces deux incidents découragèrent les investisseurs, qui se retirèrent du projet. Bessemer abandonna son rêve de supprimer le mal de mer, et son navire fut envoyé à la ferraille. Seul le « salon » fut sauvé et transporté dans une propriété de l'industriel, où il devint « salle de billard » puis « salle de conférence ». Il fut détruit lors d'un bombardement allemand de la Seconde Guerre mondiale<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ce texte est extrait du livre de Guy Le Moing : *Petite Histoire du Mal de Mer et de ses traitements*. Marines-Editions, 2013.



Le navire à salon suspendu de Bessemer et Reed

### Conçu pour préserver la tsarine du mal de mer, le yacht impérial russe *Livadia* ne navigua jamais (1880)

Marins et ingénieurs du XIX<sup>e</sup> siècle ne manquaient pas d'imagination pour stabiliser les navires. L'amiral Popov, de la marine russe, préconisait des navires ronds, c'est-à-dire, en fait, presque aussi larges que longs. Son but réel était de stabiliser les canons, pour augmenter la précision des tirs. Il en fit construire plusieurs (le *Novgorod* et le *Popoffka* sont demeurés célèbres).

Le yacht impérial ayant malencontreusement coulé, Popov proposa au tsar de le remplacer par un yacht rond. Il disposait pour le convaincre d'un argument de poids : la tsarine souffrait du mal de mer, elle pourrait désormais croiser sans malaise sur la mer Noire.

Alexandre II se laissa convaincre ; il commanda à un chantier écossais un yacht presque rond : 79 mètres sur 46. Le *Livadia* quitta l'Écosse en octobre 1880 pour rallier la mer Noire, mais sa coque se fendit dans le golfe de Gascogne et il dut relâcher au Ferrol, en Espagne. Il y resta sept mois car aucun dock flottant au monde n'était assez large pour le recevoir. Ce luxueux navire d'apparat fut la risée des journalistes de l'époque, et l'un d'eux écrivit qu'il s'agissait réellement d'un bâtiment contre le mal de mer, car il ne quittait jamais le quai. Le *Livadia* finit néanmoins par rallier la mer Noire. Il n'y fit qu'une seule croisière et fut immédiatement retiré du service impérial<sup>1</sup>. GL

<sup>1</sup> Ce texte est extrait du livre de Guy Le Moing : *Petite Histoire du Mal de Mer et de ses traitements*. Marines-Editions, 2013.



## INSOLITE !

### Vieux bouquins, vieux journaux, vieilles archives

Les vieux bouquins et les vieilles archives révèlent souvent des détails pittoresques sur les pratiques des marins d'autrefois.

#### En marge d'une bataille navale

**Le passage ci-dessous, extrait de l'ouvrage de H. Ternaux-Compans, *Archives des Voyages* (1840), raconte un à-côté curieux d'une bataille navale opposant un navire « turc » (c'est-à-dire barbaresque) à une galère de France, en 1621 en Méditerranée.**

*« Mais quand le vaisseau [turc] aperçut [la galère], il ne manqua point de couper son câble et de se mettre à la voile, puis vira de bord sur la galère, faisant un salut de toute une bordée de ses canons, dont il portait vingt pièces, et de sa mousqueterie, avec dessein de venir investir la galère, comme ils sont toujours accoutumés. Il se moquait de la galère pour avoir combattu deux fois contre des galères d'Espagne, une fois avec quatre, l'autre avec trois, jusqu'à ce qu'un Turc, plus insolent que les autres, abaissa ses caleçons et montra le cul pour plus de mépris. Mais enfin, il ne se moqua pas [longtemps], car il eut un coup de mousquet dans les fesses, et est maintenant en galère tout blessé<sup>1</sup>... »*

#### Pour faire venir le bon vent

**À l'époque de la voile, les marins redoutaient le calme plat qui les immobilisait au port ou en mer, ou le vent défavorable qui soufflait dans une mauvaise direction. Certains sifflotaient légèrement pour faire venir le bon vent (pas trop fort, toutefois, pour ne pas déclencher la tempête). D'autres priaient, comme ces marins portugais qui invoquaient saint Antoine. L'article ci-dessous est extrait du *Journal des Voyages* N° 687 du 30 janvier 1910.**

*« Les Portugais naviguant dans l'Inde employaient autrefois un procédé assez curieux pour obtenir le vent dont ils avaient besoin. Ils embarquaient toujours avec eux une statue de saint Antoine, que l'on plaçait dans une niche pratiquée dans le fronton de la dunette et qu'ils rendaient responsable du temps.*

*Lorsque le vent n'était pas favorable ou qu'il n'y en avait que trop peu, les matelots et avec eux capitaine et pilote allaient dévotement devant l'image de saint Antoine et, là, s'agenouillaient, adressaient au saint des prières dans lesquelles ils le conjuraient de leur donner un bon vent propice à leur voyage. Parfois, au bout de quelques heures d'attente, la brise se levait, gonflant les voiles, et l'équipage remerciait le saint de sa bonté. D'autres fois, les heures se passaient, et pourtant les voiles continuaient de battre, inertes, le long des mâts. L'équipage commençait par murmurer sourdement ; on montrait le poing au saint, on allait*

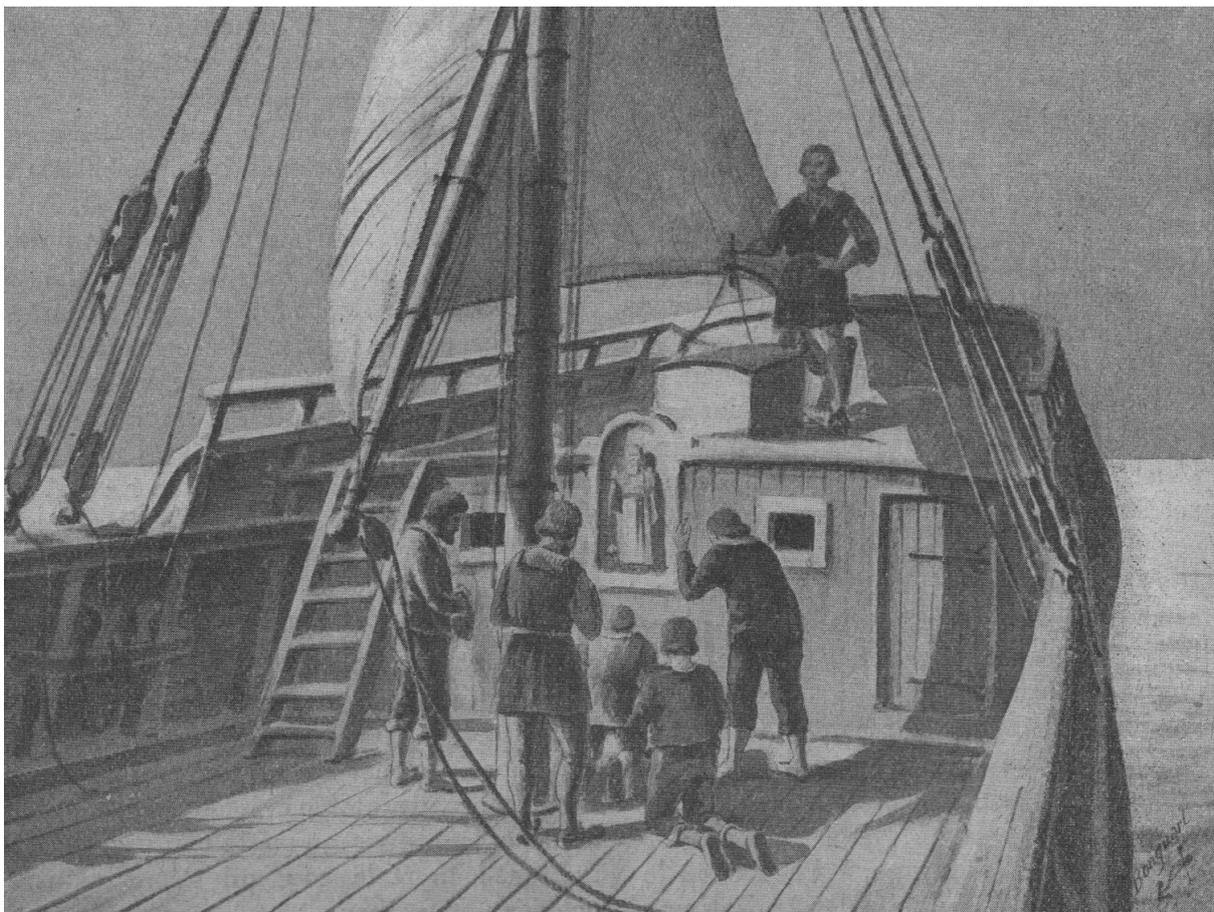
---

<sup>1</sup> L'écriture de cet extrait a été légèrement rajeunie, conformément à l'orthographe actuelle. Le texte original se trouve dans H. TERNAUX-COMPANS, *Archives des Voyages*, tome II, pages 407 et 408. Ouvrage consultable sur le site BnF-Gallica.

*même jusqu'à l'injurier tout bas. Puis, la patience venant à manquer, les hommes demandaient au capitaine l'autorisation de punir saint Antoine de sa fourberie et de sa mauvaise volonté. Le capitaine, devant les murmures de l'équipage, cédait et donnait l'ordre de lier le saint au pied d'un mât. En effet, on allait chercher la statue qu'on amarrait solidement au mât et deux hommes armés de gercettes fouaillaient saint Antoine à tour de bras, tout en lui demandant pardon de l'extrémité à laquelle son obstination poussait ses humbles serviteurs.*

*Si, malgré cela, le vent ne venait point, on renouvelait de temps à autre les flagellations, au milieu des rires et des quolibets de l'équipage. Enfin, le vent venait, soufflant du point de l'horizon où tous les regards étaient attachés depuis longtemps, et l'on délivrait saint Antoine, qu'on remettait très respectueusement dans sa niche, on le remerciait, mais en lui reprochant une obstination qui avait contraint des hommes pleins de confiance en lui à user de rigueur à son égard et à lui manquer de respect.*

*Cette superstition n'a pas disparu avec le moyen âge. Sur les bords de l'Atlantique et de la Méditerranée, en Espagne, lorsque le vent, trop violent, empêche les barques d'aller en mer, les pêcheurs attachent une corde autour du cou du saint de l'endroit, le déshabillent et le plongent à plusieurs reprises dans les vagues, renouvelant ce supplice jusqu'à ce que la bourrasque se calme. » Article signé BONQUART*



**La statue de saint Antoine sur un navire portugais**

## Les profondeurs de la mer sont-elles salées ?

Au XVII<sup>e</sup> siècle, une légende affirmait que la mer n'était salée qu'en surface. Si l'on puisait de l'eau en profondeur, on trouvait de l'eau douce ! Le témoignage ci-dessous est écrit par un religieux de l'époque, le R.P. du Tertre, dans un livre intitulé *Histoire générale des Antilles*, tome II, 1677 (Chapitre I : « Ce qui se passe sur les navires », page 45)<sup>1</sup> :

« L'espérance qu'un gentilhomme nous donna en mon troisième voyage, de trouver de l'eau douce au milieu de la mer, s'évanouit, presque en même temps qu'elle fut conçue. Car sur ce qu'il soutenait, que le Père Fournier dans son Hydrographie, tient qu'il n'y a que la superficie de l'eau de la mer qui soit salée ; et qu'au-dessous de quinze ou seize toises, elle est douce, nous en voulûmes faire l'expérience : et à cet effet ayant pris une bouteille de verre fort épais, comme on les fait en Angleterre, après l'avoir bien bouchée avec un morceau de liège, attachée par une ficelle, nous prîmes l'occasion d'un temps fort calme, et par le moyen de deux ou trois boulets de canon attachés à cette bouteille, nous la descendîmes dans la mer, à la profondeur de plus de cent toises ; puis ayant tiré la ficelle, à laquelle le bouchon était attaché, elle se remplit d'eau, qui s'étant trouvée aussi salée que le reste de l'eau de la mer, notre espérance se trouva vaine, et notre joie se dissipa. »



## AUJOURD'HUI... ET HIER

### Ce mois-ci



**Mercredi 13 février 2019 – La pêche électrique sera interdite en Europe à partir de juillet 2021** – Un accord a été trouvé entre les États membres de l'Union européenne pour interdire « la pêche au chalut à impulsions électriques » que certaines nations (en particulier les Pays-Bas) pratiquaient librement depuis plusieurs années (Information *Mer & Marine*).

### Il y a 80 ans

**Mardi 14 février 1939 – Lancement à Hambourg du cuirassé Bismarck de la Kriegsmarine** – Ce grand cuirassé de 250 mètres de longueur, lourdement armé, mis en échec par la Royal Navy, a coulé le 27 mai 1941, sabordé par son équipage.



Le cuirassé *Bismarck*

<sup>1</sup> Ouvrage disponible sur le site Gallica de la BnF.

## Il y a 150 ans



L'amiral Charner

**Dimanche 7 février 1869 – Mort de l'amiral de France Léonard-Victor Charner** – Né en 1797 à Saint-Brieuc, Charner est entré dans la marine en 1815 et a participé à de nombreuses campagnes, notamment l'expédition d'Alger (1830), la guerre de Crimée (1854), la campagne d'Extrême-Orient (1860). Il fut élevé à la dignité d'amiral de France en 1864.

## Il y a 240 ans

**Dimanche 14 février 1779 – L'explorateur anglais James Cook est tué par les indigènes des îles Sandwich (Hawaï) –** Il effectuait alors son troisième voyage autour du monde à bord de son navire *Resolution*.



La mort de James Cook

## Il y a 400 ans



Monsieur Vincent de Paul

**Vendredi 8 février 1619 – Monsieur Vincent de Paul est nommé aumônier réal des galères de France –** À la demande du comte de Joigny, général des galères, le saint homme a été chargé par le roi Louis XIII de pourvoir au « bien et soulagement des forçats » en encadrant les prêtres qui les assistent.



## COURRIER DES LECTEURS

● Dans le N°8 de SILLAGES, nous avons évoqué le vaisseau suédois *Vasa*, qui coula à la sortie du port, alors qu'il prenait contact avec la mer pour la première fois. Notre ami Alain Foulonneau nous rappelle que ce vaisseau a été renfloué et qu'on peut le voir au musée de Stockholm qui lui est dédié :

« Lors d'un séjour à Stockholm, J'ai visité le musée du *Vasa*. Le vaisseau est incroyablement bien conservé, parce qu'il gisait à la sortie du port de Stockholm, au fond d'un fjord de plusieurs dizaines de kilomètre., donc parfaitement abrité. En outre à cet endroit il n'y a pas de courant, presque pas de marée, et l'eau de mer y est froide et quasiment douce (J'y ai pêché des brochets !). Le *Vasa* reposait par 32 m de fond. Je te joins deux photos prises au musée du *Vasa* ; l'une représente le navire et l'autre la maquette de reconstitution du naufrage. » AF

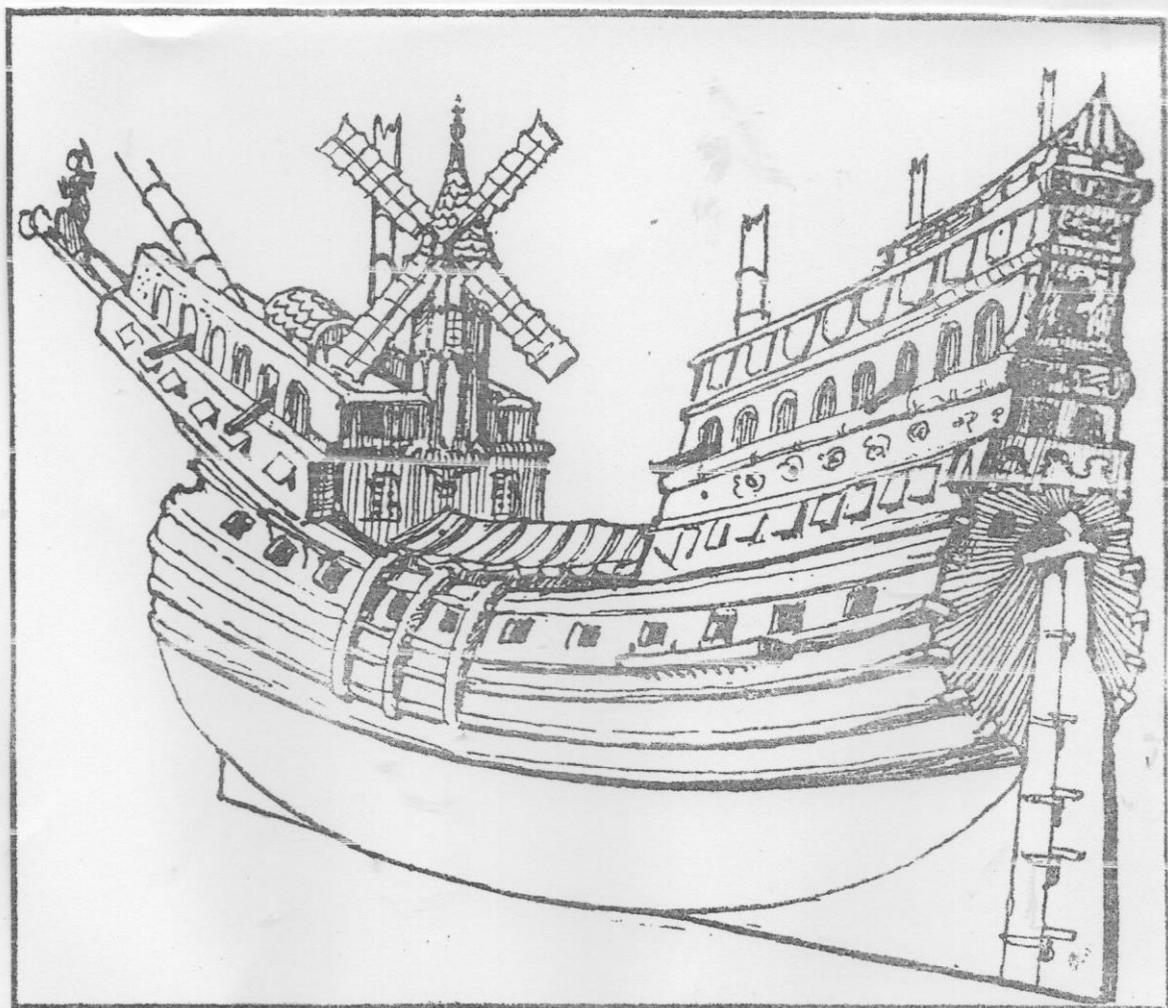


**Maquette de la reconstitution du naufrage du *Vasa***



**Le *Vasa* tel qu'on peut le voir aujourd'hui à Stockholm**

● Alain Demerliac nous écrit du Havre : il s'est intéressé à la nef *Grande Française*, dont nous avons parlé dans le numéro 8, si grande qu'elle ne put jamais sortir de ce port où elle avait été construite. Il nous a envoyé des gravures de ce bateau, dont une très curieuse que nous reproduisons ci-dessous.



**LA GRANDE NAU FRANÇOISE, née et morte au Havre, 1532-1533**

« La Grande Française » représentée par Jean de La Varende dans son livre *La Navigation sentimentale*, publié en 1952.



## PHILATÉLIE MARINE

Nous vous présentons deux timbres, ce mois-ci, en rapport avec des articles figurant dans ce numéro. Le premier concerne l'explosion mystérieuse du cuirassé USS *Maine*, qui a donné naissance à la guerre hispano-américaine de 1898. Le second honore la mémoire du navigateur anglais James Cook, dont on célèbre, ce mois-ci, le 240<sup>ème</sup> anniversaire de la mort.

## Le cuirassé USS *Maine* (USA, 1998)



***Remember the Maine*** (« Souvenez-vous du *Maine* ») - Ce timbre a été émis en 1998 par les services postaux des USA pour commémorer le centenaire de la guerre hispano-américaine. Il est sorti précisément le 15 février, jour anniversaire du naufrage du *Maine*.



Cuba, en 1898, traversait une période difficile. Les Espagnols, qui occupaient l'île depuis Christophe Colomb, réprimaient avec violence une insurrection indépendantiste qui avait éclaté en 1895. Cette situation paralysait l'activité économique du pays et portait atteinte aux intérêts des États-Unis. Le président William McKinley envoya le cuirassé USS *Maine* dans les eaux de La Havane afin de faire réfléchir les Espagnols.

Le 15 février, à 21 h 40, une terrible explosion se produisit à bord du cuirassé ; elle provenait des soutes à munitions situées à l'avant du navire et détruisit d'un seul coup un tiers de sa coque. Deux cent soixante marins américains perdirent la vie.

Une commission d'enquête fut immédiatement constituée par l'US Navy. Elle tenta, durant quatre semaines, de déterminer les causes de l'explosion, mais n'aboutit à aucune explication rationnelle. Elle conclut alors – un peu légèrement – à l'action d'une mine sous-marine placée sous la coque du cuirassé. La presse américaine, déjà remontée contre l'Espagne, cria à l'attentat et excita l'opinion publique. Bien qu'il fût toujours partisan d'une solution pacifique, McKinley ne put résister à la pression de ses concitoyens. La guerre éclata entre les deux pays. La catastrophe du *Maine*, sans être la cause du conflit, en fut le catalyseur.

L'épave du *Maine* fut renflouée en 1911, et la nouvelle commission d'enquête réunie à cette occasion confirma l'hypothèse de la première : la mine sous-marine. Des voix discordantes s'élevèrent toutefois et privilégièrent la thèse d'une combustion spontanée d'une réserve de charbon voisine de la soute à munitions. Personne, à ce jour, ne peut se vanter de détenir la vérité.

## James Cook (Djibouti, 1981)



La république de Djibouti a honoré la mémoire du navigateur anglais James Cook, en lui consacrant un timbre en 1981.



### FICHE TECHNIQUE

Pays : Djibouti	Couleur : Polychrome	Taille feuillet : 110 x 95 mm
Date d'émission : 1981	Valeur faciale : 55 F	
Impression : Offset	Taille timbre : 50 x 30 mm	

Le navigateur anglais James Cook s'était engagé comme mousse dans la marine marchande et en avait gravi tous les échelons. Il était passé ensuite dans la *Royal Navy*, à la veille de la guerre de Sept Ans. La paix revenue, les autorités maritimes firent appel à lui à trois reprises pour des missions scientifiques autour du globe. La première, qui dura trois ans, de 1768 à 1771, avait pour objet l'observation de Vénus et la recherche du mystérieux « Continent austral ». Cook explora l'Australie et la Nouvelle-Zélande, sans résoudre cette énigme géographique, ce qui justifia un deuxième voyage, en 1772. James Cook périt en 1779 aux îles Hawaï, lors de son troisième voyage.



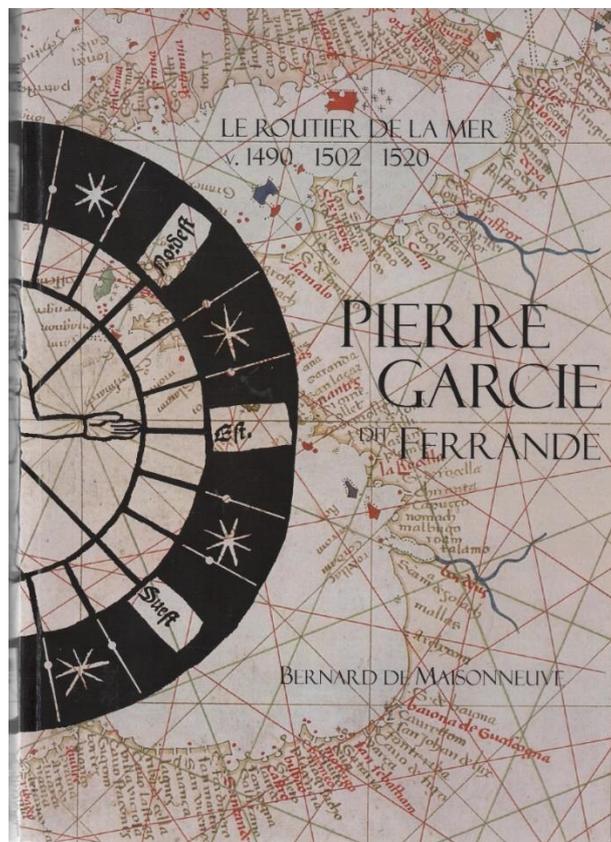
## NOS LECTEURS ONT DU TALENT

### Bernard de Maisonneuve présente ses travaux

J'ai rencontré Bernard de Maisonneuve il y a deux ans, lors d'une conférence où il présentait son compatriote, Pierre Garcie dit Ferrande, un marin vendéen de la fin du xv<sup>e</sup> siècle. Je me suis passionné pour ses recherches et nous avons longuement correspondu depuis.

Si l'on se souvient encore de Pierre Garcie, aujourd'hui, c'est en raison d'un ouvrage qu'il a laissé à la postérité, un « routier de la mer », c'est-à-dire un recueil de conseils pratiques à l'usage de ses confrères navigateurs. Ce livre dut connaître une certaine notoriété car il eut de nombreuses rééditions pendant plus d'un siècle après la mort de son auteur. Il contient une foule de renseignements sur la navigation côtière depuis les Flandres jusqu'à l'Espagne, ainsi que des informations sur les marées, sur les observations astronomiques et les calculs associés. Il présente également un curieux instrument de navigation, le *noctularbe*, dont les applications semblent multiples.

Bernard de Maisonneuve a déjà publié un gros livre sur Pierre Garcie. C'est le nocturlabe qu'il nous présente aujourd'hui dans les pages qui suivent. Je lui laisse la parole. GL



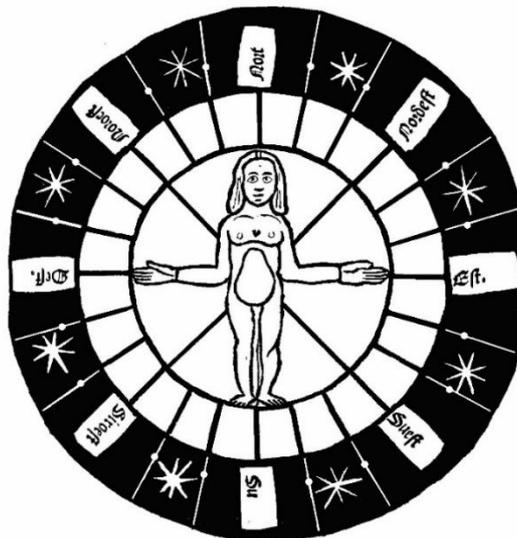
**B. de Maisonneuve : Pierre Garcie dit Ferrande**  
Editions du CRHIP, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 2015

## B. DE MAISONNEUVE PRESENTE LE NOCTURLABE DE PIERRE GARCIE

### LE NOCTURLABE de Pierre Garcie dit Ferrande son inscription dans la science nautique française du XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles.

par *bernard de maisonneuve*, 2019 – [garciepierre@gmail.com](mailto:garciepierre@gmail.com)

Suite à la publication de l'ouvrage, *PIERRE GARCIE dit FERRANDE - le routier de la mer, v.1490 - 1502 - 1520*, (Bernard de Maisonneuve, éd CRHIP, 2015), de nombreuses questions m'ont été posées sur le nocturlabe, instrument de navigation, son origine, son utilisation. Aussi, le document qui suit tente d'y apporter quelques réponses.

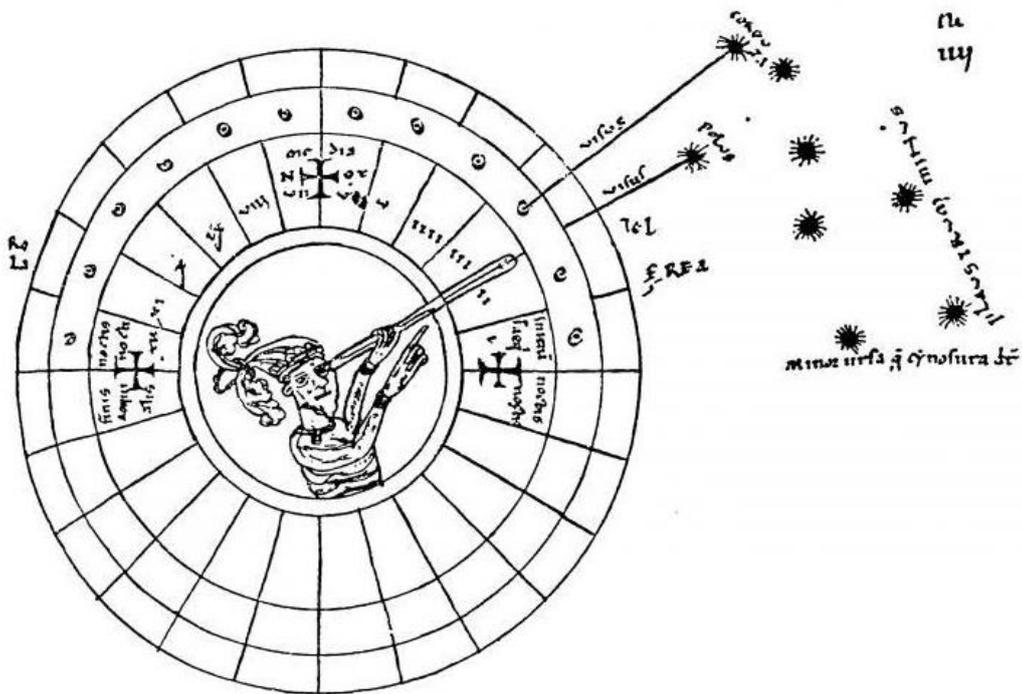


Nocturlabe de Pierre Garcie 1520

Pierre Garcie dit Ferrande (1441-1502), né à Saint-Gilles-sur-Vie (St Gilles-Croix-de-Vie), donne un Règlement de navigation dans son ouvrage *Cest le routier* de 1502 mais surtout dans celui du *Grant Routtier* de 1520 et introduit en France pour la première fois la navigation astronomique avec le nocturlabe.

De tout temps, le navigateur a essayé de s'affranchir de la **navigation à vue** de terre par des méthodes empiriques. La **navigation à l'estime** lui a permis d'augmenter son domaine d'action, jusqu'au moment où cette méthode a atteint ses limites. Il était alors temps de faire appel à la recherche appliquée, et c'est le début de la **navigation astronomique**. L'intervention de cette science dans le domaine nautique constate l'existence de constantes, comme la hauteur de la polaire au dessus de l'horizontale en un lieu, calculé avec le nocturlabe, ou bien la hauteur de l'astre solaire, calculé avec l'astrolabe. On peut reconnaître, dans cette histoire, deux parties : une période qu'on pourrait appeler d'assimilation jusqu'au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. C'est-à-dire de la fin du X<sup>e</sup> siècle au milieu du XI<sup>e</sup> siècle, le patrimoine astronomique arabe est transmis à partir de la Catalogne et se diffuse alors vers l'Europe. Puis une seconde période, à partir de la deuxième moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, caractérisée par le nombre et l'intérêt de nouvelles recherches, par la diffusion inouïe de certains instruments, bref une période d'expansion directement liée au rôle joué par tout ce matériel dans

l'enseignement universitaire. Il est intéressant de noter que c'est la péninsule ibérique qui est le lieu privilégié où la transmission de cette science des arabes vers l'Occident est la plus évidente. C'est aussi le lieu de naissance de la navigation astronomique occidentale.



Les plus anciens textes en latin sur l'astrolabe paraissent provenir de l'abbaye de Ripoll (Catalogne - x<sup>e</sup> siècle). L'existence du centre scientifique de Ripoll est à rapprocher du voyage que fit en Catalogne, vers 967, Gerbert d'Aurillac, futur archevêque de Reims puis pape Silvestre II. On a des raisons, par conséquent, de penser que c'est à Gerbert, dont on sait le profit scientifique qu'il tira de son séjour outre-monts, que l'on doit la diffusion du nocturlabe et de l'astrolabe dans la science chrétienne.

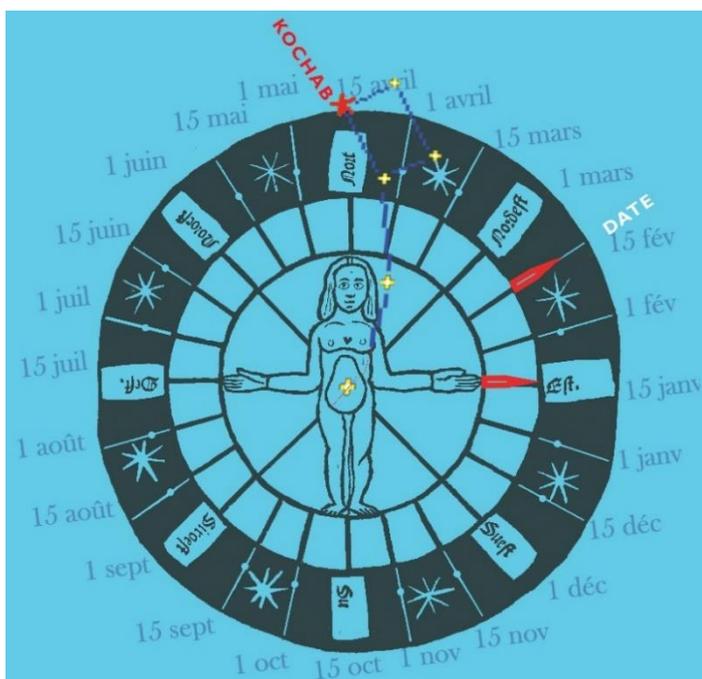
Puis des savants européens vont se succéder pour améliorer ces instruments de navigation dont le nocturlabe pour les rendre utilisable en milieu marin. Raymond de Marseille (1130-1140), Adélarde de Bath (1142), Robert de Chester (1147), Moshe et Jacob Ibn Tibbon à Marseille et Montpellier, Jean de Séville traduisent les tables astronomiques arabes. Robert Anglès écrit son *Traité du quadrant* (1292). Ramon Llull décrit en 1299 l'opération d'une **horloge nocturne** ou **Roue polaire**, appelé *astrolabii nocturni*, (connu pour **Noturlábio**). Jehuda Cresques (vers 1350-1427 ?), D. Duarte, Jehuda ibn Verga, Abraham Zacuto, professeur d'astronomie à Salamanque, écrivent des Tables de déclinaison (1473-1478) et améliore la technicité du nocturlabe. Christophe Colomb arrive au Portugal en 1473 et y reste jusqu'en 1484. En 1484 le roi du Portugal crée la *Junta dos mathematicos do Rei* : une commission d'experts, ayant pour mission d'extraire des **traités d'astronomie** permettant de prévoir les écarts du soleil par rapport à l'équateur. Départ en 1487 de Bartholomeu Dias pour la découverte du cap de Bonne Espérance. Départ, le 3 août 1492, de Christophe Colomb, vers les Antilles. Formé à la navigation maritime, il a déjà abordé la navigation astronomique. Il connaît et pratique les **hauteurs méridiennes de polaire**, mais sans trop apparemment maîtriser le **calcul de la latitude**. En revanche, il ignore tout des **méridiennes de soleil**. Elles ne seront mises au point que juste un peu avant son premier voyage. Abraham Zacuto fait imprimer l'*Almanach Perpetuum* à Leiria en 1496. Ces tables furent introduites dans divers manuels sous le titre de **Regimento del sol e del norte** et **Regimento do Astrolabio e do Quadrante**. (*Regimento* au sens de Règles ; cela sera traduit par le *Règlement de la polaire*). C'est le premier document connu, qui traite de la méthode du **calcul des latitudes**, d'après la **hauteur du soleil et de la polaire** ; il est publié en **1509** (*Règlement de l'astrolabe et Traité de la sphère* [Munich]), puis en 1518 (*Règlement d'Evora*). Le **Regimento de Évora** traite plus particulièrement du nocturlabe : la **RODA do HOMEN do POLO** ou **ROUE PÔLE-HOMME**. Elle est utilisée comme **horloge nocturne** ou **Roue Polaire** et comme quadrant pour le **calcul de la latitude**.

Pierre Garcie dit Ferrande termine son manuscrit en 1483. Il est publié en 1502, *Cest le routier*, et surtout en 1520, *le Grant Routtier*. Dans cet ouvrage, Pierre Garcie donne le dessin d'une *Roue Pôle-Homme* et avec son utilisation qui est le *Regimento de Évora*. La connaissance de Pierre Garcie, dit (fils de) Ferrande, sur la navigation astronomique permet de faire l'hypothèse qu'il a été formé par son père, Jean Ferrande ; il ne pouvait pas l'avoir reçu dans sa région poitevine. La famille paternelle, d'origine espagnole juive, a fui la persécution chrétienne et émigré à Caen ou Rouen vers 1410. Puis chassée des villes normandes par les Anglais dès 1419, elle cherche la sécurité auprès du duc de Bretagne, Jean V, et arrive à Saint-Gilles-sur-Vie vers 1421. Pierre Garcie naît en 1441 et devient très tôt marin, comme son père. En 1462, il est déjà connu comme maître de barque.

Pierre Garcie transmet, en France, un instrument de navigation portugais, la *Roue Pôle-Homme*, appelé aussi *nocturlabe*. Ce dernier, dessiné sur papier ou bois (ou utilisant le corps d'un marin comme référence), permet de calculer l'heure nocturne et la latitude d'un lieu, puis d'établir l'âge des marées et définir l'établissement d'un port. La *Roue Pôle-Homme* est un **cadran des étoiles (cadran-montre et cadran-compass)** : la couronne extérieure de 24 aires représente une année, étalonnée par 15 jours. C'est le **cadran des mois**. Le mois de janvier est placé sur l'Est. La deuxième couronne est étalonnée pour afficher les 24 heures d'une journée. C'est le **cadran des heures**.

Utilisation de la *Roue Pôle-Homme* ou nocturlabe pour calculer l'heure nocturne du 20 février :

- => 1ère couronne, [mi-janvier] orientée vers Est ; l'Étoile polaire au centre de la roue ;
- => sur la 2e couronne, lire la position de Kochab, placée sur le bord extérieur, soit 6 heures ;
- ;
- => sur la 1ère couronne, positionner la date du 15 février et lire l'écart avec [mi-janvier], soit 2 heures ;
- => faire la différence, soit 4 heures ;
- => Kochab est après la date de lecture du 15 février-minuit, d'où rajout à minuit ; soit 4 heures après minuit.



Nocturlabe de Pierre Garcie 1520

avec indication des dates pour chaque secteur

Utilisation de la *Roue* pour calculer la latitude d'un lieu :

=> tenir la *Roue* devant soi, l'axe Nord/Sud dans l'axe du corps Tête/Pied ;

=> orienter la roue de manière à ce que la cardinale EST soit sur l'horizontale ou ligne d'eau ;

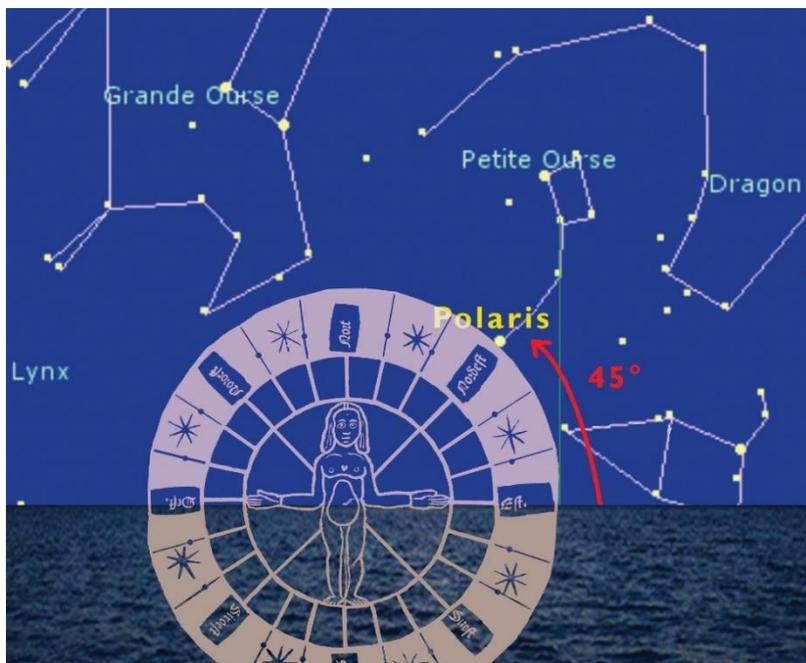
=> trouver l'azimut de Polaris sur le bord extérieur de la couronne, en tendant + ou - le bras qui tient la *Roue* ;

=> compter le nombre de quarts de l'Est à Polaris, soit ici : 3 quarts ;

=> chaque quart valant 15° (*cadran-compass* de 360°, par 24 heures), l'exemple donne donc : 45° ;

=> La déclinaison de la Polaris, par rapport au pôle Nord, se calcule à partir du dessin nombril et elle est ajustée avec le calcul de la latitude de l'étoile polaire.

Ici la latitude 45° correspond à une latitude, au sud de l'entrée de la Gironde. En virant vers le nord, le capitaine pouvait trouver cette embouchure vers 45° 35' nord.

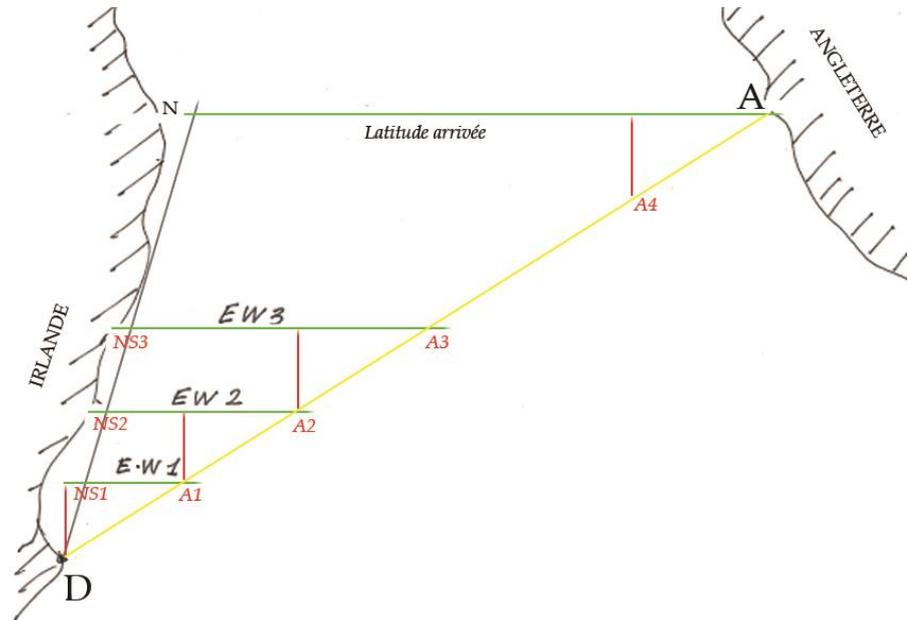


Les années qui vont suivre, seront utilisées pour amener cette jeune science de navigation astronomique à son apogée. Duarte Pacheco Pereira, en 1521, connaît à fond le calcul des latitudes par la polaire et examine longuement un sujet nouveau : **la hauteur du soleil** avec les rapports des marées et des mouvements de la lune. En **1523**, le roi de France, François I<sup>er</sup> envoie le Florentin Verrazzano et Antoine de Conflans en Amérique du Nord. New York est fondé. En 1526 Valentim Fernandes, Pedro Nunes, en 1526, puis 1537, améliore la **Roda Polar** qu'il appelle « *astrolabii Nocturni* ». Les trois *Roteiros* de D. João de Castro. [*Roteiro de Lisboa a Goa - Roteiro de Goa a Dio - Roteiro de Goa a Soez*] terminent avec éclat les travaux portugais dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle (1538-1545). Ses trois *Roteiros* traitent toutes les questions nautiques d'importance : les courants maritimes, la régularité des vents, la côte, les ports, les marées, instruments nautiques, les horloges, les éclipses et enfin la déviation de l'aiguille et le calcul des longitudes.

Pierre Garcie dit Ferrande avait déjà publié son routier de la mer dès 1502 (*Cest le routier*) et 1520 (*Grant Routtier*).

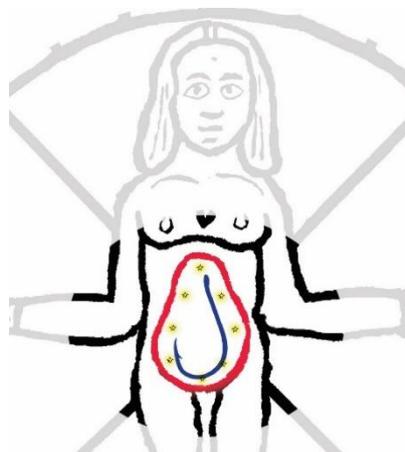
Le nocturlabe de construction plus complexe fut connu comme **nocturlábio de ponteiro** dès 1700. Composé de deux cercles concentriques. Un premier cercle est gravé en mois. Un deuxième

cercle mobile est en heures, et un pointeur mobile est dirigé sur la Kochab. Cela permet de connaître directement les heures par la Kochab, à n'importe quel moment de l'année.



Comment procède un marin pour conduire un navire entre deux points (départ et arrivée). Pour cela il doit mesurer la direction et la distance, en tenant compte des erreurs associées à la distance parcourue et au temps écoulé. Le point est relevé par la mesure de la hauteur de l'Étoile polaire ou latitude. Puis soit le marin navigue sur la même latitude en corrigeant sa route chaque fois qu'il s'écarte de la latitude retenue, soit il navigue en changeant de latitude par une route nord-sud et faisant une route est-ouest lorsqu'il atteint la latitude d'un port. Cette navigation à l'estime tient compte de la dérive due au courant et aux vents. Lors d'un point en mer, le marin qui fait le relevé de latitude doit tenir compte de la déclinaison de la polaris par rapport au Pôle vrai. Des tables, dont le Règlement d'Évora, mais aussi le nombril déformé du *Pôle-Homme*, (forme d'un hameçon qui se rapproche de la forme que propose Ibn Majid, la lettre arabe *lam* : ل) permettent d'appliquer en soustrayant ou rajoutant un coefficient de correction.

Supposons que l'on parte d'un point D de la côte irlandaise allant vers A, port de la côte anglaise. On effectue le voyage en prenant une latitude quotidiennement : au jour 1, 2, 3, etc. Chaque jour, on obtiendra un chemin Nord-Sud vrai et un chemin Est-Ouest calculé, non pas à partir du cap Nord, mais à partir de la route côtière le long de l'Irlande, qui joint le port de départ à l'endroit N, où le parallèle du port d'arrivée coupe la côte. La distance NA1/A2/A3 nous est donnée par les sondes/amers, les distances selon le parallèle des points principaux d'une côte à la côte antagoniste. Ces points remarquables sont donnés par le routier.



## EN CONCLUSION

Pierre Garcie dit Ferrande est le premier français à proposer et publier un Art de naviguer. Michel COM'NOUGUE, (*Les Nouvelles Méthodes de Navigation durant le Moyen Âge*, 2012), commente ainsi le nocturlabe de Pierre Garcie dit Ferrande : « Le système de Garcie met en évidence que le principe de fonctionnement du nocturlabe qui permet de convertir le temps sidéral en temps solaire s'applique également à la transformation du temps lunaire en temps solaire. Garcie use de la rose des vents comme un nocturlabe ; il le place à bout de bras sur l'Étoile polaire ; les relèvements qu'il prend ne sont pas des azimuts mais des angles au pôle, car la rose est ainsi placée dans un plan parallèle au plan équatorial céleste. Dans cette disposition, les relèvements puisqu'ils sont des angles au pôle, peuvent être nord, alors que les azimuts de la lune et du soleil sont forcément uniquement sud sous nos latitudes. Copiant le nocturlabe simple, à qui donne l'heure solaire à partir de l'heure sidérale, Garcie va établir des règles d'usage pour calculer l'heure lunaire à partir de l'heure solaire, à partir du même instrument. Ceci explique sa renommée dans son époque, car il a fait une découverte originale. Il est le père des nocturbales qui avaient pour fonction principale le calcul de l'heure des marées. Garcie est dans la droite ligne de la nautique ibérique du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle. »

Bernard de Maisonneuve



## LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

**À ne pas manquer ce mois-ci dans le *Chasse-Marée*, la suite de l'article de Guy LE MOING sur l'histoire de la prestigieuse corvette de Surcouf, la *Confiance*.**

- ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.*** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

À la mi-novembre 1759, en pleine guerre de Sept Ans, l'escadre de Brest, commandée par le maréchal de Conflans, prit la mer à destination du golfe du Morbihan. Elle venait y chercher un gros convoi de transports de troupes, afin de l'escorter jusqu'en Écosse, pour envahir l'Angleterre ! C'était compter sans l'escadre anglaise de l'amiral Hawke. Celle-ci intercepta la flotte française à proximité de l'île de Hoedic et la dispersa. Cette défaite, dite « des Cardinaux », ruinait les espoirs français d'envahir l'Angleterre et de mettre un terme rapide à la guerre. Format 15x24 cm, 180 p.

- ***Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle.*** Marines Editions, Rennes, 2005.

Voilà plus d'un siècle que le *Titanic* a sombré, en provoquant la mort de 1 500 personnes. C'était en 1912. Cette terrible catastrophe a tant marqué les esprits qu'elle symbolise, pour beaucoup, le plus terrible naufrage de l'histoire maritime. Ce ne fut, hélas, ni le dernier, ni le plus meurtrier des grands naufrages du <sup>XX</sup><sup>e</sup> siècle ! Une bonne vingtaine d'autres l'ont surpassé dans l'horreur. Format 15x22,5 cm, 320 p.

- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.*** Marines Editions, Rennes, 2006.

Les marins d'autrefois n'étaient pas des gens dociles. Malgré une discipline implacable (et parfois à cause d'elle), des révoltes éclataient fréquemment. Simples coups de gueule de matelots mécontents. Insultes, menaces, violences. Refus d'embarquer, d'appareiller ou de travailler. Sabotages. Détournement ou capture du navire. Abandon en mer du capitaine et des officiers. Assassinats. Soulèvement d'une flotte entière contre l'autorité établie. Tout était bon aux marins mécontents pour secouer leur joug. Format 15x22,5 cm, 220 p.

- **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.

Un iceberg non détecté, une météo exécration, une côte inhospitalière, une défaillance technique ou humaine, les raisons sont nombreuses qui peuvent conduire un navire à sa perte. Ce « en images » présente quarante fortunes de mer dont les causes furent différentes, le nombre des victimes variable, mais qui toutes illustrent à quel point la navigation a toujours été et reste faite d'aléas et de hasards. Du *Titanic* au *Koursk*, c'est près d'un siècle qui est abordé, avec des voiliers, des paquebots, des navires de guerre ou des sous-marins. Format 19x26 cm « à l'italienne », 94 p.

- **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011

Cet ouvrage est un long parcours historique à travers les conflits qui ont agité les nations maritimes depuis 3 000 ans. Il raconte plus de 600 batailles navales. Certaines sont tombées dans l'oubli ; d'autres, comme Salamine, Actium ou Lépante, ont marqué l'histoire du monde. Certaines furent de simples duels de navires isolés ; d'autres, comme la bataille du Jutland ou du golfe de Leyte, virent s'affronter des armées navales colossales. Format 22x16 cm ; 620 pages.

- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

Henri VIII – le roi aux six femmes – se disait « roi d'Angleterre et de France ». Quand le pape Jules II, en 1511, rassembla une « Sainte Ligue » contre les Français pour les chasser d'Italie, le roi d'Angleterre profita de cette opportunité pour tenter la conquête de son prétendu royaume. Pendant deux ans, il lutta contre Louis XII, tenta sans succès d'envahir la Guyenne, malmena les populations côtières de Bretagne et de Normandie, et débarqua dans le nord de la France, jusqu'à Thérouanne et Tournai. La paix revint en 1514. Format 24x15,5 cm ; 230 p.

- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

Chaque été, la plage des Blancs-Sablons, au Conquet, attire des milliers de touristes épris de grand air et de bains vivifiants. Combien savent qu'il y a cinq siècles, un combat naval acharné se déroula devant cette plage, entre marins anglais et marins français ? Et que les eaux rougies de la mer d'Iroise déposaient des cadavres, par dizaines, sur le sable fin de cette anse. Format 25x19 cm ; 70 p.

- **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

Au tout début de la guerre de Cent Ans, le 24 juin 1340, la marine anglaise du roi Édouard III détruisit la flotte française qui tentait de l'empêcher de débarquer sur le continent. La bataille se déroula devant le port de L'Écluse (Sluys en flamand), près de Bruges. Plus de 15 000 Français y trouvèrent la mort, et près de 200 de leurs navires furent capturés ou détruits. Édouard III n'avait plus désormais d'obstacles l'empêchant de franchir la Manche et d'envahir la France. Format 24x15,5 cm ; 210 p.

- **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.

« Le mal de mer a le don de torturer ses victimes et de faire rire les témoins qui en sont préservés », écrivait le R.P. Yvon. Cette double observation est aussi vieille que la navigation. Pendant des millénaires, la « naupathie » a tourmenté ceux qui s'aventuraient sur mer, y compris certains marins endurcis comme Nelson ou Duguay-Trouin. Face à ce fléau, la médecine a longtemps tâtonné et laissé parfois la porte entrouverte au charlatanisme. Aujourd'hui, les progrès de la science permettent de soulager la plupart des malades, sans qu'on puisse affirmer pour autant que le mal de mer soit vaincu. Format 15x23 cm, 158 pages. **Ouvrage couronné par l'Académie de Marine en 2014.**

- **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

En 1217, le prince Louis de France (le fils de Philippe Auguste) guerroyait en Angleterre en espérant s'emparer de la couronne. Le convoi qui lui amenait des renforts indispensables fut intercepté en mer, quelque part entre Douvres, Sandwich et South Foreland, et n'atteignit jamais la côte anglaise. Cette bataille navale est mémorable à plus d'un titre. Par l'habileté tactique des Anglais, très novatrice pour l'époque. Par la personnalité hors du

commun du commandant français, Eustache Le Moine, ancien moine devenu pirate et chef de guerre sans scrupules. Format 25x19 cm ; 58 p.

● **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

Crécy, Poitiers, Azincourt... l'histoire de la guerre de Cent Ans, telle qu'on l'enseigne, n'est ponctuée que de batailles terrestres, de chevauchées à travers la France, de sièges de villes et de forteresses. À lire ces récits, on n'imagine pas que ce long conflit fut également une guerre navale, que des escadres se sont affrontées sur les mers, que de nombreux navires marchands ont été coulés ou capturés, que des armées entières ont débarqué sur les plages de Normandie, au même endroit que les Alliés en 1944. Format 19x25 cm, 166 p.

● **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.

Regardez une carte du monde : 70% de sa surface est bleue, bleue comme la mer. Malgré cette évidence, l'histoire des hommes, telle qu'on nous la raconte, se concentre sur les 30% restants de la planète, les terres émergées, comme si la mer n'avait joué qu'un rôle secondaire tout au long de ces siècles. Le présent ouvrage raconte la belle aventure maritime, qui s'étend sur plusieurs millénaires, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours. Format 19x23 cm, 530 p.

● **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

Chacun garde en mémoire l'exploit de la *Santa Maria*, le naufrage du *Titanic* ou la pollution causée par l'*Erika*. Qui se souvient du *Victoria* ? du *Grandcamp* ? du *Wilhelm Gustloff* ? Ces navires, pourtant, ont occupé dans l'histoire une place au moins aussi importante. « L'oubli est une seconde mort » disait Théophile Gautier. C'est pour leur éviter ce triste sort que ce livre évoque le souvenir d'environ 150 navires qui se sont trouvés, un jour, au cœur de l'actualité, mais qui sont plus ou moins sortis de la mémoire collective. Format 21x25 cm, 296 p, « beau livre » cartonné, richement illustré.



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.

*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.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.maisoncrivainsdelamer.fr](http://www.maisoncrivainsdelamer.fr) (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

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