SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 25 Novembre 2020

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● AU DEBUT DE LA GUERRE DE CENT ANS – La bataille navale de L'Ecluse (24 juin 1340) 1
● MARINE ROYALE – Le « Grand corps » et les « officiers bleus » 9
● MOLICEIROS – L'humour coquin de la Ria Aveiro, par Alain Foulonneaur 15
● RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie –Livres lus – Objets de marine – Associations – Noms de navires – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....23

BONJOUR

La mauvaise saison arrive, dans un contexte socio-sanitaire inquiétant. Puisse SILLAGES vous apporter un peu de distraction dans ce climat morose de *confinement* et de *gestes barrières.* C'est le seul résultat que je recherche en vous adressant ce nouveau numéro.

Et si les circonstances favorisent le retour sur soi-même, prenez vos plumes et racontez quelques souvenirs de mer (ou d'escales). SILLAGES se fera un plaisir de les publier dans un prochain numéro.

D'ici là, protégez-vous bien…

et bonne lecture.

Au début de la Guerre de Cent Ans

LA BATAILLE NAVALE DE L'ÉCLUSE (24 juin 1340)

Début 1340. La guerre franco-anglaise dure depuis deux ans, mais aucun fait d'armes décisif n'a encore eu lieu. On se bat sans résultats en Guyenne. On se nargue dans le nord-est de la France. On effectue dans la Manche des raids qui relèvent plus de la piraterie que de la guerre.

Édouard III ne manque pourtant ni de motivation ni de détermination mais il a besoin d'alliés, car la France est une nation puissante. Depuis un an et demi, il multiplie les actions diplomatiques sur le continent : il soulève les Flamands contre leur comte, donc contre la France ; il s'efforce de séduire l'empereur et de convaincre les princes du nord de l'empire de s'allier à lui. Bien que lui coûtant très cher, cette politique commence à porter ses fruits.

Au début de l'année 1340, après avoir promis à ses amis de revenir bientôt, il rentre en Angleterre pour y lever une armée.

La bataille de l'Écluse
(Miniature du XV[e] siècle extraite d'une édition manuscrite des *Chroniques* de Froissart. BnF)

« Je serai de retour pour la saint Jean »

Édouard III s'est donné quatre mois pour trouver de l'argent, réunir des troupes et réquisitionner des navires pour les transporter sur le continent ; après quoi, avec ses nouveaux alliés, il envahira la France par le nord-est.

Le premier défi du roi est de trouver de l'argent. Habilement, il parvient à convaincre le parlement, au mois de mars, et à obtenir des subsides. La levée des troupes s'effectue sans trop de problèmes, par contre l'armement des navires traîne en longueur. Le système de réquisition de la flotte donne des signes d'usure. Il n'a guère évolué au fil des siècles, et les armateurs civils sont de plus en plus réticents à prêter leurs navires pour les besoins de la guerre. Le roi, au cours de ce printemps 1340, est obligé de hausser le ton vis-à-vis de ses amiraux et des autorités portuaires.

À la mi-juin, Édouard III est informé par ses espions et par ses amis flamands que la flotte française a jeté l'ancre à L'Écluse, l'avant-port de Bruges, et qu'elle l'attend de pied ferme. Malgré les conseils de prudence qu'on lui donne de toutes parts, il décide de ne plus attendre.

La flotte appareille d'Orwell le 22 juin ; elle comprend deux cents vaisseaux. Arrivée en vue des côtes de Flandre, elle est rejointe par l'escadre du Nord, forte d'une cinquantaine d'unités. Au total, vingt mille soldats et marins se dirigent vers le continent ; ils sont commandés par quelques hommes de guerre expérimentés : le roi, d'abord, assisté des comtes de Huntingdon et d'Arundel et de l'amiral Sir Robert Morley. Le vendredi 23 vers midi, l'armée navale anglaise ainsi constituée arrive au large de Blankenberge, à une dizaine de milles à l'ouest de la flotte française.

La première chose que fait Édouard III est d'envoyer quelques hommes à terre pour une mission de reconnaissance des forces françaises, et quelques autres pour une mission diplomatique auprès des Flamands. Trois chevaliers prennent place dans une embarcation et sont conduits en quelques coups de rames vers le rivage ; ils découvrent bientôt la flotte ennemie au mouillage. Elle est impressionnante : « une si grande quantité de vaisseaux, dit Froissart, que les mâts semblaient une forêt ».

« Les mâts de la flotte française semblaient une forêt »

La France, en effet, n'a pas assisté sans rien faire aux préparatifs militaires d'Édouard III. Reprenant un vaste projet échafaudé l'année précédente, les Normands ont joué un rôle essentiel dans la préparation de la riposte. Au cours du printemps 1340, ils ont armé cent cinquante navires en quelques semaines. Les Picards ont suivi leur exemple et en ont équipé vingt-cinq. Si l'on ajoute à cela trente-trois navires appartenant au roi et quelques galères génoises, plus de deux cents bâtiments armés pour la guerre ont été envoyés à L'Écluse, afin de s'opposer au débarquement anglais. Plus de vingt mille marins et soldats se trouvent à leurs bords.

L'amiral qui les commande s'appelle Hugues Quiéret. C'est un chevalier picard que Philippe VI a placé à la tête de la marine en 1335, à la suite d'une expédition navale victorieuse contre les Turcs. Il est secondé par Nicolas Béhuchet, qui n'a d'autre expérience de la mer que les raids organisés contre les côtes anglaises depuis deux ans.

Quand les observateurs partis en reconnaissance reviennent rendre compte à Édouard III, celui-ci n'est pas impressionné. Le rapport des forces semble à peu près équilibré quantitativement, et le roi d'Angleterre ne doute pas de la supériorité qualitative de ses hommes. Il est animé, en outre, d'une telle envie de se battre, qu'il ne peut retenir un cri d'enthousiasme : « Voici l'occasion que j'ai longtemps souhaitée. Avec le secours de Dieu et de saint Georges, je vais les combattre et me venger de tous les affronts qu'ils m'ont faits. »

Il est trop tard, ce 23 juin, pour livrer bataille ; Édouard III remet l'attaque au lendemain matin. Il réunit son état-major à bord de son navire (la cogue *Thomas*) et passe une partie de la nuit à mettre au point les détails de l'action.

Les Français, qui ont repéré l'arrivée de l'ennemi, profitent également de la nuit pour se préparer à l'attaque. Quiéret et Béhuchet décident de rester dans le bras de mer où ils sont mouillés (le Zwin) et de ne pas se risquer en pleine mer.

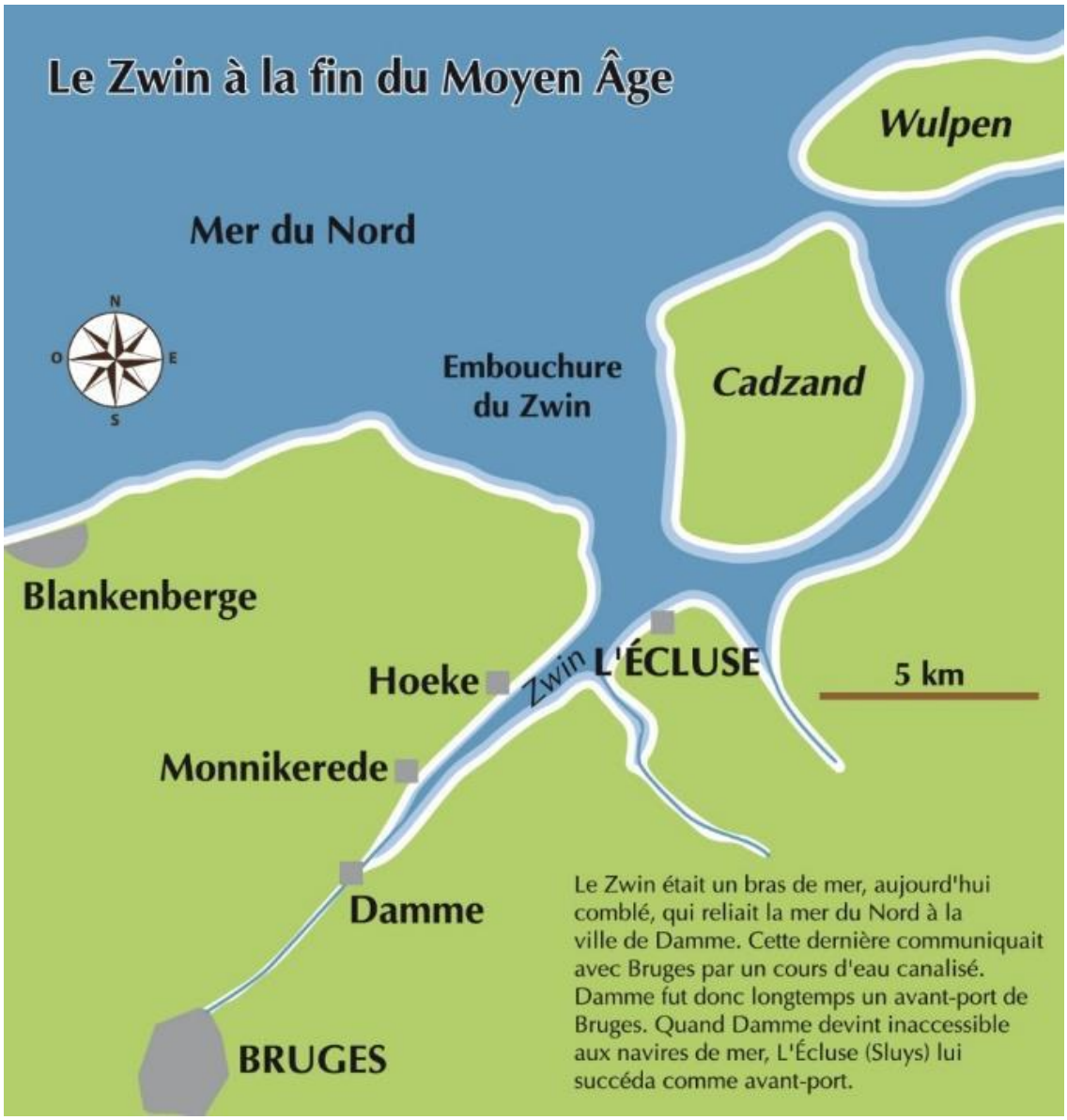
« Honni soit qui partira d'ici ! »

Le Zwin n'existe plus aujourd'hui. Au Moyen Âge, c'était un bras de mer qui faisait communiquer Bruges avec la mer du Nord. Son ensablement progressif obligea les Flamands à utiliser des avant-ports ; le plus important d'entre eux, au XIV^{e} siècle, était L'Écluse.

L'amiral Hugues Quiéret
(Dessin original de Catherine Barbe-Martin, © Guy Le Moing)

L'escadre française se trouve à l'extérieur du port de L'Écluse, dans un rétrécissement du bras de mer. Ainsi placée, pensent Quiéret et Béhuchet, elle fait barrage aux Anglais et protège efficacement Bruges. Tout le monde ne partage pas ce point de vue parmi les capitaines. L'un d'eux a l'audace de leur dire. Il s'appelle Barbavera ; c'est un marin génois expérimenté, qui

commande quatre galères dans l'escadre française. Il leur recommande de ne pas rester enfermé dans le Zwin et de gagner la mer ouverte : « Seigneurs, leur dit-il, voyez le roi d'Angleterre avec toute sa marine qui vient sur nous. Si vous voulez croire mon conseil, il faut que vous sortiez en haute mer. Car si vous demeurez ici, ils auront le vent, le soleil et le flot, et ils vous tiendront si bien que vous ne pourrez vous en aider. » Béhuchet refuse catégoriquement la suggestion de Barbavera et lui fait une réponse cinglante : « Honni soit qui partira d'ici ! C'est ici que nous les attendrons et c'est ici que nous aurons notre aventure. »



Le Zwin à la fin du Moyen Âge
(Carte de Philippe Gaillard, © Guy Le Moing)

Devant cet entêtement, Barbavera n'insiste pas ; il se contente de répondre : « Seigneurs, puisque vous ne voulez pas m'écouter, je refuse de me perdre. Je sortirai de ce trou avec mes quatre galères. »

La question étant tranchée, Quiéret fait amarrer ses navires les uns aux autres, de manière à former une forteresse inexpugnable. Seuls, quelques éclaireurs, dont les galères de

Barbavera, peuvent circuler librement dans l'embouchure du Zwin ; tous les autres passent la nuit immobilisés.

« Ils ne sont pas gens à nous combattre ! »

Au lever du jour, le 24 juin, l'escadre anglaise lève l'ancre et fait route à l'est pour gagner l'entrée du Zwin. Édouard III place ses navires en ordre de bataille, les plus forts devant, pour supporter le premier choc. Il répartit judicieusement ses archers et ses hommes d'armes en fonction de son plan d'attaque. À cette époque, une bataille navale commence par des tirs soutenus d'arcs ou d'arbalètes, de manière à affaiblir l'ennemi ; elle se poursuit à l'abordage, dans des corps à corps violents qui rappellent les combats terrestres.

Tout en faisant route vers le Zwin, Édouard III prépare ainsi son attaque, sous le regard inquiet des Français. Soudain, surprise ! L'escadre anglaise vire de bord et prend la direction du nord, comme si elle voulait retourner chez elle. Les Français observent cette manœuvre avec incrédulité, et poussent bientôt des cris triomphants : « Ils prennent soin d'eux ! Ils s'enfuient ! Ils ne sont pas gens à nous combattre ! »

Les marins français de la première ligne larguent alors les amarres qui relient leurs navires entre eux, et se lancent à la poursuite des « fuyards ». Ceux-ci, bientôt, virent à nouveau de bord et mettent le cap droit sur l'entrée du Zwin.

Que s'est-il passé ? Selon Froissart (qui est le seul chroniqueur à mentionner cette manœuvre), les Anglais, ayant le soleil dans les yeux et le vent debout, ont simplement tiré un grand bord vers le nord pour s'affranchir de ce double inconvénient. Pour d'autres historiens, Édouard III a simulé une fuite pour obliger ses ennemis à bouger, ce qui a parfaitement réussi.

Quoiqu'il en soit, l'escadre anglaise fait route maintenant vers le Zwin, où elle va pénétrer en tout début d'après-midi.

« Cette bataille fut félonneuse et très horrible »

Le détail des combats ne nous est pas connu avec précision, mais il semble bien que l'une des premières cibles de l'amiral Sir Robert Morley soit le *Christophe*, une belle nef d'Édouard III capturée en 1338 par Béhuchet. Cela n'a rien d'étonnant compte tenu de l'attachement que le roi porte à ce navire, qui avait été aménagé spécialement pour lui. Le *Christophe*, bien sûr, se défend avec vigueur, mais il finit par tomber aux mains de ses anciens maîtres, qui le regarnissent aussitôt d'archers, et l'intègrent dans leur camp.

Le combat continue de plus belle. Le processus est toujours le même : les archers anglais déversent sur les navires français un déluge de flèches. Les archers et les arbalétriers français sont beaucoup moins performants que ceux d'en face : ils tirent une flèche ou un carreau quand les autres ont le temps d'en envoyer trois. Ce duel d'archerie est suivi d'un abordage, c'est-à-dire d'un effroyable corps-à-corps entre les équipages de deux navires accolés et maintenus par des grappins. Les assaillants attaquent à la hache, au sabre ou au couteau, et les défenseurs tentent de résister au moyen de piques ou d'autres armes blanches. En quelques minutes, les tillacs se couvrent de cadavres, la mer alentour devient rouge de sang.

L'Écluse : les préliminaires de la bataille
(Carte de Philippe Gaillard, © Guy Le Moing)

Quiéret et Béhuchet concentrent leurs efforts sur la nef royale anglaise, la cogue *Thomas*. Édouard III en personne s'est en effet jeté dans la mêlée et montre l'exemple du courage. Les navires français de la première ligne résistent bravement, comme le *Beaurepaire*, la *Riche*, la *Catherine*. Certains gentilshommes se battent avec rage. C'est le cas, par exemple du Normand Pierre d'Estelant, un colosse « aussi fort comme géant ».

Plusieurs navires anglais sont malmenés : la *Galère de Hull* est défoncée par des blocs de pierre lancés d'une nef française ; l'*Oliver* est amariné par Barbavera mais parvient à se dégager ; le navire transportant la garde-robe royale est capturé ; un autre bateau acheminant des dames d'honneur de la reine est envoyé par le fond. Le roi en personne est blessé à la cuisse.

Malgré le courage des Français, leur avant-garde ne résiste pas longtemps à l'impétuosité des assaillants. Les quatre grandes nefs de tête, qui se trouvent au contact direct de l'ennemi, tombent tour à tour. Le *Christophe* d'abord, on l'a vu ; puis les trois autres. Quand vient le tour

du navire amiral, le *Saint-Georges*, les Anglais découvrent Hue Quiéret blessé, tandis que Béhuchet continue à se battre. Quiéret est décapité sur le plat-bord de son vaisseau, et Béhuchet pendu à la vergue.

La première phase de la bataille s'achève en fin d'après-midi. L'avant-garde française a opposé une résistance farouche, mais elle est anéantie ; l'amiral et son adjoint sont morts. Les chances de gagner sont désormais minimes, et peu de marins y croient encore.

La deuxième ligne française est désormais au contact de l'ennemi ; elle résiste beaucoup moins que la première ligne, et ceci pour plusieurs raisons. En premier lieu, le choc psychologique provoqué par la débandade finale de l'avant-garde et la capitulation des amiraux, entraîne la démotivation des équipages. Le combat, en outre, devient plus inégal ; Quiéret avait placé ses plus grands navires en première ligne ; maintenant qu'ils n'existent plus, ce sont des bateaux plus petits qui doivent faire face aux grandes cogues anglaises ; ils sont donc en infériorité.

Se voyant encerclés par les navires anglais, de nombreux marins abandonnent leurs armes et se précipitent dans les embarcations de sauvetage, qui coulent sous leur poids. Les plus agiles tentent de gagner le rivage à la nage, mais beaucoup n'y parviennent pas ou sont assassinés en mettant pied à terre. Le soir qui tombe atténue l'ardeur de la bataille. La fatigue se fait sentir chez tous les combattants, y compris chez les Anglais, qui remettent au lendemain la poursuite du combat. Mais, alors que les survivants français comptent sur l'obscurité prochaine pour se ressaisir ou s'enfuir, un rebondissement inattendu va bouleverser leur sort.

Quand la nuit a enveloppé le champ de bataille et que les marins français ont reposé leurs armes pour prendre un peu de repos, une nuée de petits bateaux quittent discrètement les rivages du Zwin et s'approchent à l'aviron des navires restés sur place. Ce sont des bateaux flamands, montés par des pêcheurs et par des villageois désireux d'aider les Anglais et surtout de se venger des exactions françaises. Ces hommes frais et dispos, animés en outre d'une soif de vengeance, ont facilement le dessus sur des Français surpris et épuisés. Ils prennent d'assaut les navires au mouillage, massacrent les survivants et mettent un point final à la défaite française.

Une trentaine de navires français parviennent à sortir du Zwin à la faveur de l'obscurité. Quelques combats isolés ont lieu dans la nuit. Au petit matin, le roi envoie John Crabbe et ses quarante navires de réserve à la poursuite des fuyards. La plupart sont déjà loin.

« Et tous ceux qui étaient là furent morts ou déconfits »

Combien de Français ont perdu la vie à L'Écluse ? Les chroniqueurs ne nous donnent que des chiffres incertains, mais l'on peut estimer à 15 000 ou 16 000 le nombre des victimes. C'est-à-dire les trois quarts des combattants ! Il y a aussi de nombreux blessés, qui regagnent péniblement la France et qui sont l'objet d'une grande sollicitude.

Les pertes en vies humaines des Anglais sont encore plus approximatives. Les historiens oscillent généralement entre 4 000 et 9 000, sans qu'il soit possible d'être plus précis.

En ce qui concerne le nombre de navires français coulés ou capturés, il est de l'ordre de cent soixante-dix : sur les deux cents navires engagés dans la bataille, une trentaine seulement ont pu en effet s'échapper.

« Finalement, les Anglais obtinrent la place et la mer »

En écrivant ces mots, Froissart souligne la double victoire d'Édouard III, qui réussit à prendre pied sur le continent et qui devient « maître de la mer ».

Le « contrôle de la place » lui permet de débarquer ses troupes en toute sécurité, et de concrétiser la coalition armée sur laquelle il comptait pour envahir la France, mais qui n'aboutit à rien cette année-là.

Le « contrôle de la mer », par contre, offre au roi d'Angleterre des perspectives à plus long terme. Il l'écrit lui-même peu après la bataille : « Désormais, le passage à travers la mer sera plus sûr pour nos fidèles sujets… » La destruction de la flotte de combat française a pour l'Angleterre de nombreux avantages : elle lui laisse le champ libre pour de nouvelles descentes en France ; elle met fin aux raids dévastateurs qui ravageaient ses côtes depuis deux ans ; elle sécurise ses liaisons avec la Guyenne ; elle empêche l'aide française à l'Écosse, etc. Le débarquement de Saint-Vaast-la-Hougue, la victoire de Crécy, la prise de Calais vont être des conséquences plus ou moins directes de L'Écluse.

La défaite de L'Écluse a une répercussion encore plus profonde : elle compromet pour longtemps la confiance des rois de France en leur marine. Il faudra attendre le règne de Charles V pour que cette confiance ne se restaure. Guy LE MOING

L'article ci-dessus a été publié une première fois dans la revue *HISTOIRE ET IMAGES MEDIEVALES* n° 34 (septembre 2013).

Guy LE MOING est également l'auteur de :

● ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340)*** aux éditions ECONOMICA, Paris, 2013

Dans la Marine royale de la fin de l'Ancien Régime

LE « GRAND CORPS » DES OFFICIERS DE VAISSEAUX ET LES « OFFICIERS BLEUS »

Les navires français du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle sont commandés, suivant le cas, par plusieurs catégories différentes d'officiers : capitaines et lieutenants de la marine marchande, officiers de la Compagnie des Indes, officiers du Corps des Galères, officiers des Vaisseaux du Roi. Ces derniers forment le « Grand Corps », objet du présent article.

Depuis que la marine de combat est devenue « royale », c'est-à-dire pratiquement depuis Richelieu, un corps spécial d'officiers l'a prise en charge. Ses membres appartiennent tout naturellement à la noblesse qui, depuis le passé féodal le plus lointain, est la caste des chefs de guerre. Beaucoup de nobles, toutefois, ont accepté cette nouvelle mission avec réticence, la mer n'étant pas leur terrain de combat favori.

La formation des officiers des Vaisseaux du Roi

Jusqu'en ce début de XVII[e] siècle, il n'existe pas d'école pour devenir marin. Le métier s'apprend « sur le tas » par un apprentissage qui se fait généralement de père en fils. Les officiers de la marine royale ne bénéficient même pas de cette transmission d'un savoir familial : la plupart ne sont ni des marins de métier, ni des militaires de métier.

Richelieu ne peut accepter un tel amateurisme. Le 28 janvier 1627, il fonde une école, dite des « Seize Gentilshommes », où des jeunes gens seront « instruits au fait de la marine et de la navigation », grâce à trois « maîtres entretenus » payés par le roi. Cette formation s'adresse surtout aux gentilshommes de petite naissance, car la haute noblesse n'est guère attirée par cette profession exigeante et dangereuse. En même temps que les Seize Gentilshommes, Richelieu crée une compagnie d'archers dite « les gardes du Cardinal » ou « gardes du Grand Maître de la Navigation », destinée aussi à la formation initiale des futurs officiers de vaisseaux[1]. Cette initiative du Cardinal sera reprise par Colbert.

L'un des souhaits de Colbert est, en effet, de constituer une pépinière de futurs officiers talentueux, dans laquelle il pourrait recruter les cadres de la marine royale. Dans ce but, il crée, en 1670, une « compagnie des gardes de la marine » ou « gardes-marine ». Cette première expérience n'est pas heureuse, en raison de l'indiscipline des candidats, mais les bases d'une future École navale sont esquissées**.**

Les compagnies de Gardes de la Marine sont rapidement reconstituées ; elles sont organisées par le fils de Colbert, Seignelay, qui porte leur nombre à trois (Toulon, Rochefort, Brest) et structure les programmes de formation. Elles se maintiendront, bon an mal an, jusqu'à la veille de la Révolution. C'est en 1786, en effet, qu'elles seront remplacées par l'école des « Élèves de la Marine ».

La première promotion des « Gardes de la Marine », en 1670

À la date du 24 décembre 1669, M. de Cajac, capitaine au régiment des gardes françaises, reçut commission de capitaine d'une compagnie dite des gardes de la marine. Le même jour, des lettres patentes donnèrent rang de colonel au capitaine de la nouvelle compagnie *« laquelle*, disent ces lettres patentes, *sera levée et mise sur pied le plus diligemment qu'il vous sera possible, du nombre de 200 hommes de guerre, à pied, français, des plus vaillants et aguerris soldats que vous pourrez trouver. »* Six officiers majors comprenant deux lieutenants, deux enseignes et deux maréchaux des logis, formèrent, avec le capitaine, le cadre de la compagnie.

Dès le mois de janvier 1670, beaucoup de gentilshommes et de fils de famille se présentèrent à Brie-Comte-Robert où se fit l'assemblée d'une partie de la compagnie, mais M. de Cajac fit un choix sévère et, une fois sa troupe constituée au chiffre de 175 hommes, il la dirigea en deux détachements, l'un sur Toulon, l'autre sur Rochefort. […]

M. de Cajac conduisit lui-même à Toulon le détachement destiné à servir dans ce port. Ce détachement, qui ne se composait que de soixante-quinze gardes, fut porté à cent par l'incorporation de vingt-cinq anciens gardes de M. de Beaufort. […] Le détachement de

[1] D'après Michel VERGE-FRANCESCHI : *Marine et Education sous l'Ancien Régime.*

Rochefort, composé de cent gardes, fut commandé par MM. De la Rochecourbon, de Sallières et de Motteville.

Le 22 avril, un règlement spécial régla définitivement le rang des officiers de la compagnie et le service des gardes de la marine. […]

À leur arrivée à Toulon, les gardes furent logés chez l'habitant, par les soins du premier président au Parlement de Provence, M. d'Oppède, et du marquis de Grignan, gouverneur de la province, qui avaient reçu à ce sujet des instructions de Colbert. Les jeunes gentilshommes devaient d'ailleurs peu séjourner à Toulon et s'embarquer le 1er août suivant sur l'escadre du Levant. Colbert, veillant avec la plus grande sollicitude sur les débuts de sa nouvelle création, dont il attendait de si bons résultats, ne cessait de correspondre à son sujet avec M. de Cajac et les autorités de la province et du port de Toulon, pour leur recommander de veiller avec soin sur la conduite des gardes.

Le détachement de Rochefort, logé d'abord aux casernes, où il y avait des salles pour les différents exercices et une chapelle, puis dans des logements aménagés à cet effet dans l'arsenal, n'excitait pas moins que celui de Toulon la sollicitude du ministre.

Mais, malgré la surveillance de leurs officiers, les gardes de la marine, surtout à Toulon où ils se trouvaient disséminés dans la ville, ne manquèrent pas de se laisser emporter par la fougue de leur âge. En outre, le sentiment d'appartenir à un corps privilégié, le peu de démarcation existant, en dehors du service, entre ces jeunes gentilshommes et les autres officiers, considérés par eux comme des égaux au point de vue social et même, par certains gardes de vieille noblesse ou de haute lignée, comme des inférieurs ; le peu d'habitude de la discipline qu'ils n'avaient pas eu encore le temps d'apprendre, toutes ces causes réunies eurent pour résultat de donner lieu, dès les premiers jours, contre les gardes, à des plaintes nombreuses, plaintes dont on trouve à chaque instant la trace dans la correspondance de leurs officiers et des intendants de la marine avec Colbert. Les querelles éclataient à tous propos.

Aussi les habitants de Toulon poussent un soupir de soulagement lorsque, le 1er août 1670, les deux tiers du détachement des gardes sont embarqués, pour une campagne de sept mois, sur le vaisseau *Isle de France*, monté par M. de Vivonne, et le dernier tiers sur les autres vaisseaux de l'escadre du Levant, après avoir reçu trois mois de solde d'avance au moment de leur embarquement et douze livres par mois pour leurs vivres. Néanmoins, comme l'écrivait de Malte, le 21 décembre 1670, le commissaire Saussigny à l'intendant de Toulon, les gardes de la marine donnèrent quelques ennuis au commandant de l'escadre : *« Ils se rendent extrêmement difficiles pour leur nourriture, voulant à tout moment jeter l'écrivain à la mer, ne gardant ni règle ni discipline, et croyant en être quittes en mettant bas la casaque pour se battre contre leur commandant. »*

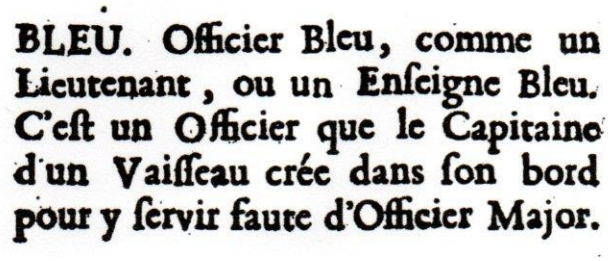
Le détachement de Rochefort, qu'avait rejoint M. de Cajac, est embarqué sur l'escadre du comte d'Estrées. Dans ce détachement caserné, la discipline est mieux observée qu'à Toulon. Le comte d'Estrées tient la main à ce que les gardes ne s'émancipent pas trop et, sur la rade de Belle-Isle, il fait à leur intention un règlement sévère. Malgré cela, au retour de la campagne, le comte fut obligé de se plaindre à Colbert de l'insubordination du capitaine de Cajac lui-même. La multiplication des plaintes concernant l'indiscipline des gardes conduisit Colbert à licencier la compagnie le 18 décembre 1671.

D'après l'ouvrage
Histoire de l'Ecole navale, « par un ancien officier ».
Paris, Maison Quantin, 1889.

Des roturiers dans la Marine du Roi : les « officiers bleus »

Les « pères fondateurs » de notre marine de guerre, Richelieu et Colbert entre autres, sont persuadés que la compétence professionnelle se trouve plus dans la marine marchande que dans la noblesse. Le Cardinal n'hésite pas à affirmer qu'il préfère *« des mariniers vaillants nourris dans la bouteille et l'eau de mer à des chevaliers frisés ».* Colbert tente d'imposer un pourcentage de roturiers dans les compagnies des Gardes. Certains officiers généraux sont d'accord, comme d'Estrées qui insiste sur la nécessité : *« d'admettre des officiers matelots comme enseignes et lieutenants de vaisseau, sans les élever plus haut, à moins qu'ils ne se distinguent par un mérite et des actions extraordinaires. »*

De cette nécessité (surtout en temps de guerre… et celles-ci n'ont pas manqué sous le Roi-Soleil), vont naître les « officiers bleus », c'est-à-dire les officiers de marine « non gentilshommes ». L'origine de l'expression est obscure ; elle se rattache sans doute à une particularité vestimentaire, sans qu'on sache préciser[1]. Elle apparaît pour la première fois en 1687 dans le *Dictionnaire des termes propres à la Marine* de Desroches :


BLEU. Officier Bleu, comme un Lieutenant, ou un Enſeigne Bleu. C'eſt un Officier que le Capitaine d'un Vaiſſeau crée dans ſon bord pour y ſervir faute d'Officier Major.

Bien entendu, l'officier du Grand Corps a préséance sur l'officier bleu du même grade. La cohabitation est souvent difficile. Il arrive pourtant à certains roturiers de connaître des carrières exceptionnelles dans le Royale. C'est le cas, par exemple, du Nantais Jacques Cassard.

La carrière exceptionnelle d'un officier non-noble : Jacques Cassard (1679-1740)

« Jeune capitaine marchand, puis corsaire de 1705 à 1707, il entre alors à 28 ans dans la Marine Royale, comme lieutenant de frégate, capitaine de brûlot en 1709, capitaine de frégate en 1710, il fait dès lors, en réalité, à 31 ans, fonction de chef d'escadre. Capitaine de vaisseau en 1712, il a sous ses ordres plusieurs vaisseaux, et des états-majors comprenant des officiers de la plus orgueilleuse noblesse de Provence, qui acceptent fort bien cette situation… La paix interrompra sa carrière. » A. CARRE.

[1] Au XVII[e] siècle, l'uniforme n'existait pas officiellement, mais les « officiers de vaisseau » avaient l'habitude de porter une tenue où dominait l'écarlate (d'où l'expression « officiers rouges » utilisée un peu abusivement par certains historiens). L'appellation « officiers bleus » traduisait sans doute un certain mépris.

Polémique durant la guerre de Sept Ans

Assez curieusement, c'est quand la Marine française est au plus mal, que ses officiers du Grand Corps refusent avec le plus d'énergie l'aide de leurs confrères roturiers. Cela s'est produit durant la guerre de Sept Ans, au moment où la flotte française allait connaître les plus humiliants revers de son histoire. Durant le mandat du secrétaire d'État à la Marine Peyrenc de Moras (1757-1758), celui-ci se fit le défenseur des officiers roturiers, ce qui l'opposa violemment aux aristocrates les plus imbus de leurs privilèges.

Il faut dire que Moras était d'une noblesse récente, dont se gaussaient les nobles de vieilles souches. Son grand-père était chirurgien-barbier, ce qui faisait ricaner ses adversaires :

Pour raser l'Angleterre,
On met au ministère
Peyrenc dont le grand-père
Faisait fort proprement
Des barbes au Vigan.

Louis XV ne l'avait pas choisi par hasard : Peyrenc de Moras était également Contrôleur général des Finances, et le roi pensait, non sans raisons, que cela pouvait être utile à la Marine.

« En 1757, écrit Vergé-Franceschi[1], *alors que les impératifs de la guerre auraient nécessité un effort et une prise de conscience collectifs, la marine de Moras donne l'image lamentable d'une société bloquée. »* Les polémiques se multiplient entre le ministre et ses marins du Grand Corps. On a conservé une lettre de Moras à l'un d'entre eux, qui résume sa pensée :

« Cette vue générale [la nécessité d'être noble pour être officier]*, adoptée trop strictement, priverait souvent le Roi de la faculté de se procurer des sujets de distinction très utiles. Les grades intermédiaires (capitaines de brûlots, lieutenants et capitaines de frégate) ont toujours été regardés comme le moyen de se les procurer, et c'est à cet établissement que la Marine a dû les Duguay-Trouin, les Bart et plusieurs autres officiers dont la réputation peut faire, pour tout ce qui sert le Roi, un juste motif d'émulation […] Je profiterai de toutes les occasions d'attacher à ce service des sujets d'un autre état* [que la noblesse] *qui l'auraient mérité par des actions de valeur ou par des talents reconnus. »*

Peyrenc de Moras

[1] *La Marine française au XVIII^e siècle.* SEDES, 1996, p 125.

MOLICEIROS
L’humour coquin de la Ria d’Aveiro

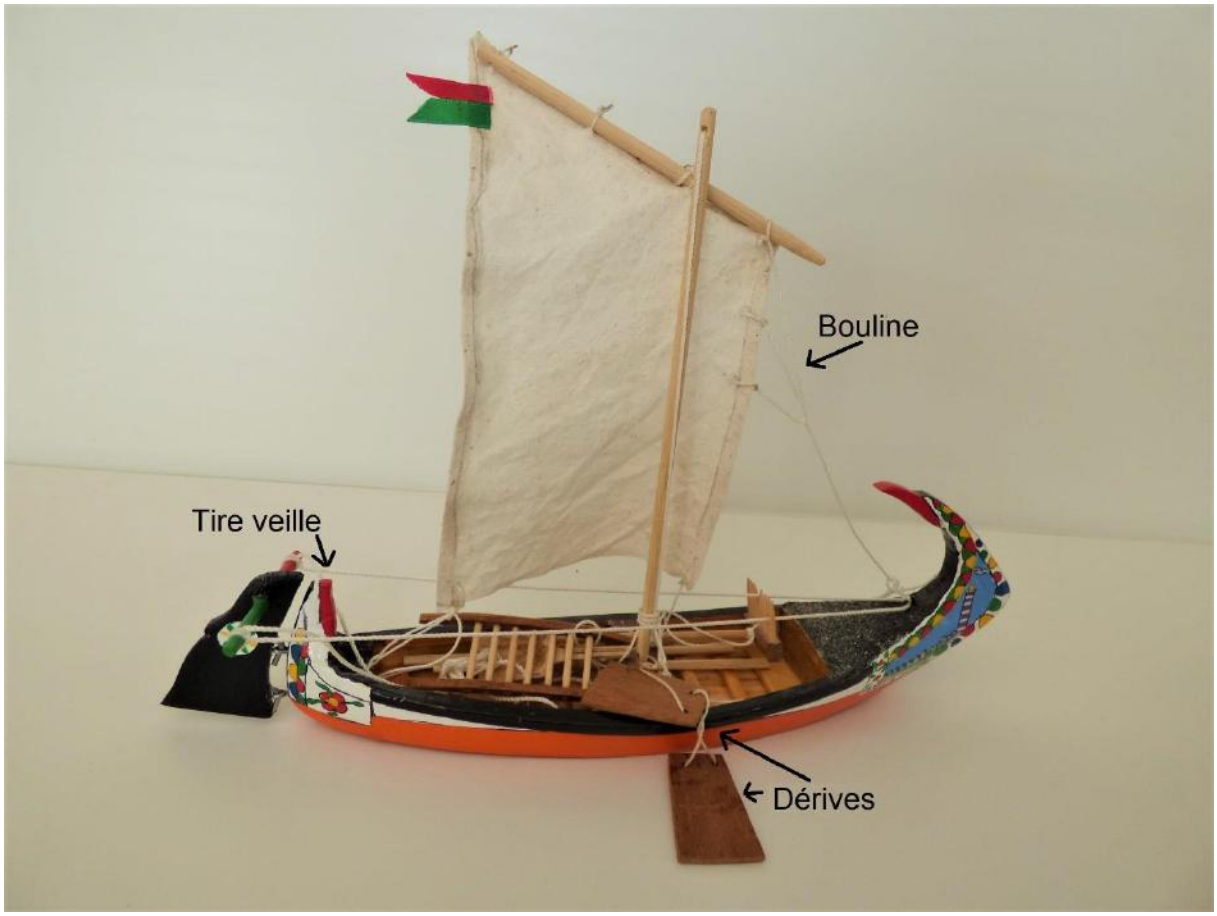
Par Alain Foulonneau

Au sud de Porto, la Ria d'Aveiro conserve un des plus jolis bateaux traditionnels au monde : le moliciero. Ce bateau est aussi réputé pour ses belles décorations grivoises. J'ai eu l'occasion d'embarquer sur un de ces bateaux qui naviguent encore à la voile. Je vous propose de lire les explications que son capitaine m'avait rapportées. A.F.

C'est à Costa Nova do Prado que Domingos Marnoto et son matelot Antonio Padinia m'attendaient. Leur bateau était à quai, et ils ont commencé par m'en faire la description.

Anatomie d'un moliceiro

Le moliceiro (prononcer *moulichèr*e) est une sorte de chaland au fond plat et aux extrémités relevées. Il servait autrefois à la récolte d'un mélange d'algues - la moliçe d'où son nom - employé comme engrais local.



Maquette de moliceiro

Lorsqu'il servait de bateau de travail, le moliceiro avait plusieurs modes de propulsion à sa disposition : la voile, la perche et le halage. Le halage à la corde était pratiqué quand les berges le permettaient, mais la faible profondeur de la lagune faisait préférer l'usage de la perche. Le pontage avant qui recouvre la cabine permettait un bon appui pour pousser le bateau à la perche. La voile était utilisée dès que possible.

Le moliceiro n'est gréé que d'une seule voile au tiers hissée sur un mât situé au milieu du bateau. Le mât est haubané sommairement par deux haubans, parfois pas haubané du tout. A l'avant de la voile près de la vergue une bouline en patte d'oie revient sur l'étrave, ce dispositif améliore le rendement de la voile aux allures près du vent. Par ailleurs pour lui permettre de remonter au vent le moliceiro est équipé de deux dérives latérales. Mais au lieu d'être fixée par un axe sur le plat bord comme dans les bateaux à dérives latérales de l'Europe du Nord, la dérive du moliceiro est simplement plaquée contre le flanc du bateau sous le vent, un cordage passé au tour du mât suffisant à la maintenir en place. Autre originalité, le grand gouvernail relevable est actionné par un tire veille système utilisé habituellement seulement sur de petites embarcations menées à l'aviron. L'ensemble de ces particularités font du moliceiro un bateau sans équivalent dans le monde maritime.

Le moliciero de Domingos Marnoto navigant dans la Ria de Aveiro

Antonio Padinia met la dérive en place

Domingos Marnoto dirigeant son bateau avec le tire veille du gouvernail

La dérive n'est maintenue que par un bout autour du mât

La décoration des moliceiros

Les moliceiros sont peints de couleurs vives. Des guirlandes torsadées ou composées de fleurs courent aux extrémités du bateau encadrant quatre panneaux peints, deux à la poupe, deux à la proue. Ces panneaux représentent des petites scènes et sont accompagnés d'une légende.

À l'origine ces panneaux décoratifs servaient à distinguer les bateaux, chaque patron de moliceiro pouvant être reconnu par la personnalisation de son bateau. On pouvait trouver en outre le nom du propriétaire à la proue et le nom du constructeur sur le gouvernail. Les premiers dessins étaient un peu grossiers et naïfs.

La dictature de Antonio de Oliveira Salazar encouragea la décoration des moliceiros. Ses dirigeants estimaient que cet art populaire représentait "l'âme portugaise" correspondant à l'idéologie nationaliste et conservatrice de l'Estado Novo (1933 - 1974). Les dirigeants étaient aussi conscients que les moliceiros pouvaient servir de supports de propagande pour vanter la vie rurale ancestrale "saine et authentique" qu'ils prônaient. Les concours de panneaux peints et les régates, qui existent encore aujourd'hui, ont été créés pendant cette période par le Serviço Nacional de Informação. Ces institutions permettaient aussi la censure de peintures qui auraient pu attenter à l'ordre moral voulu par la dictature. Cela n'empêcha pas la création de panneaux subtilement subversifs comme les panneaux qui représentent un âne plus malin ou plus sympathique que son maître qui tient les rênes. Le message de cette fable animalière étant alors : la population laborieuse représentée par l'âne est en réalité meilleure que les gouvernants qui la mènent.

Cependant ce n'est pas le soutien du gouvernement portugais, mais le tourisme qui allait empêcher les moliceiros de disparaître. Leur décoration est devenue une attraction pour les

visiteurs de la lagune d'Aveiro. De symbole patriotique sous l'époque de Salazar le moliceiro s'est transformé en symbole du patrimoine culturel économique.

Les thèmes des panneaux étaient à l'origine patriotiques et religieux. Mais ils ont évolué pour répondre aux attentes des touristes. Les sujets humoristiques, souvent à caractère érotique, sont désormais très fréquents, alors qu'ils étaient minoritaires auparavant. Un des quatre panneaux du bateau y est souvent consacré. L'humour utilise fréquemment le double sens : la légende est en apparence anodine mais sa signification devient équivoque quand on la rapporte au dessin explicite qu'elle accompagne.

Au cours de notre navigation Domingos Marnoto nous a fait entrer dans quelques petits ports de la Ria de Aveiro afin d'admirer les décorations d'autres moliceiros au mouillage ou à quai. Son matelot Antonio Padinia attirait notre attention sur les panneaux les plus drôles.

Voici les photos que j'ai pu prendre ainsi que d'autres prises dans la ville d'Aveiro. Car maintenant la majorité des moliceiros servent à promener les touristes dans les canaux de la ville. Ils sont dépourvus de mât pour passer sous les ponts et sont propulsés par des moteurs hors-bord en puits.

« Que cette jeune fille a de beaux fruits »

« Il a gonflé Maria en un instant ».

« Quel joli petit oiseau ! »

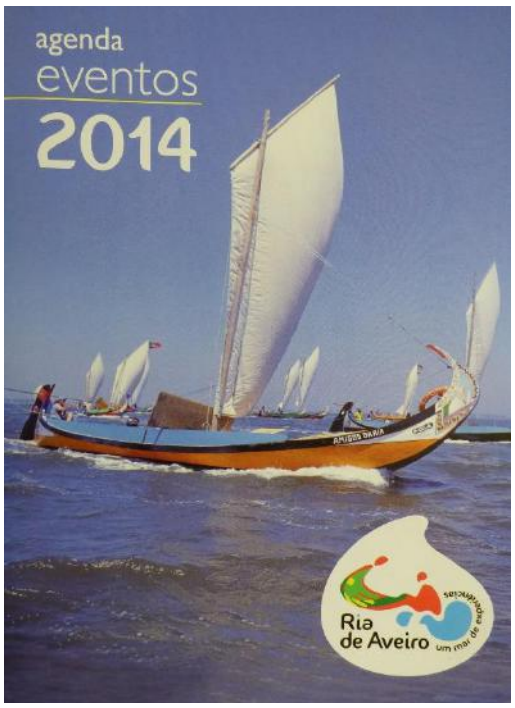
« Est-ce que nous cherchons les mêmes palourdes ? »
(Palourde a le même sens grivois que moule en France)

« J'aimerais bien pouvoir la monter »

« Je me demande comment il peut les porter ? » (le seau et les cornes)

Les régates de moliceiro

Chaque été des régates de moliceiros sont organisées par les municipalités des communes de la Ria de Aveiro. Elles rencontrent un grand succès tant près des populations locales que près des touristes.



Grande Regata de Moliceiros é o ponto alto do Ria de Aveiro Weekend

La revue Le Chasse-Marée proposera dans un prochain numéro une étude très complète sur les moliceiros sous la plume d'Henry Kérisit. Le photographe Nedjma Berder y a joint de très belles photos dont un choix remarquable de panneaux grivois. Avis aux amateurs. **Alain Foulonneau**

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

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

Il y a 80 ans
Naufrage du navire d'émigrés juifs *Patria* à la suite d'un sabotage mal calculé (25 novembre 1940 – 260 morts)

Le *Patria* est un vieux paquebot français de la Compagnie Générale de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre. En novembre 1940, il se trouve sous contrôle britannique et est commandé par un Anglais, F.C. Halliday ; il est amarré dans le port d'Haïfa, avec à son bord de nombreux réfugiés juifs refoulés de Palestine, attendant leur transfert vers l'île Maurice. Pour éviter cette déportation, l'armée secrète juive décide de couler le navire à quai ; une erreur dans le calcul des charges explosives transforme ce sabotage en tragédie.

Durant l'année 1940, des milliers de Juifs fuient la menace nazie et essaient de trouver refuge en Palestine. Ils viennent de Tchécoslovaquie, d'Autriche, de Hongrie ou d'Allemagne ; ils descendent le Danube vers les ports de la mer Noire et cherchent un embarquement pour la Terre promise. L'Etat d'Israël n'existe pas encore et la Palestine est sous mandat britannique. Dans un « Livre Blanc » publié en 1939, les Anglais ont déterminé des quotas d'immigration très stricts et s'opposent à l'arrivée massive de réfugiés juifs en Palestine. Ils ont décidé d'en refouler un grand nombre vers leur colonie de l'île Maurice où des camps d'internement sont aménagés à la hâte.

L'épisode du *Patria* se situe dans ce contexte d'immigration massive. Plusieurs navires, chargés de milliers de réfugiés, viennent d'atteindre les ports de la Palestine ; ils ont pour noms : l'*Atlantique*, le *Milos*, le *Pacifique*, etc. Immédiatement, les autorités britanniques arment un paquebot pour expédier sur l'île Maurice les immigrants indésirables. Ce navire est le *Patria*, un paquebot français saisi par les Anglais. Le transbordement a lieu dans le port d'Haïfa. Environ 1 500 Juifs sont embarqués sur le *Patria*, rebaptisé *Moledet* par ses passagers.

L'idée d'une immigration forcée vers l'île Maurice est très mal acceptée par les Juifs. L'armée secrète sioniste -la Haganah- fait tout ce qu'elle peut pour déjouer ce projet. Elle décide de saboter le *Patria* afin qu'il ne puisse prendre la mer. Après maintes difficultés, une charge explosive est introduite à bord durant les travaux préalables à l'appareillage. La mise à feu a lieu le 25 vers 9 h du matin. L'explosion est beaucoup plus forte que prévu ; les tôles des superstructures volent en éclats ; une brèche de 6 m^2 déchire la coque. L'eau s'engouffre dans le navire qui, en moins d'un quart d'heure, se couche sur le côté et coule.

Les secours s'organisent immédiatement. Les navires voisins mettent des embarcations à la mer ; d'importants moyens terrestres sont mis en œuvre ; on découpe la coque au chalumeau pour tenter d'extraire d'éventuels passagers enfermés.

Malgré la proximité et la rapidité des secours, le nombre des victimes est élevé, sans pouvoir toutefois être déterminé avec précision. On ignore, par exemple, le nombre de rescapés ayant profité de la catastrophe pour se fondre dans la population juive du pays. Le chiffre de 260 morts est généralement admis comme vraisemblable. (GL : *Et l'océan fut leur tombe*).

Il y a 400 ans
Le *Mayflower* atteint l'Amérique
(21 novembre 1620)

En juillet 1620, un navire nommé *Speedwell* ramène à Southampton un groupe de puritains qui s'étaient réfugiés en Hollande, afin de les regrouper avec d'autres candidats à l'émigration. Il rejoint le *Mayflower*, capitaine Christopher Jones, en compagnie duquel il doit faire la traversée. Le *Mayflower* est une sorte de petit galion à trois mâts, mesurant une trentaine de mètres de longueur ; il a un équipage d'environ trente hommes. Les deux navires quittent Southampton en août, mais une avarie du *Speedwell* annule le départ. Une seconde tentative a lieu de Plymouth le mois suivant, aussi vaine que la première.

Il est alors décidé que le *Mayflower* partirait seul. Les passagers se regroupent à son bord : cent deux hommes et femmes au total, sans compter l'équipage, dont un noyau dur de trente-cinq « frères pèlerins » de confession puritaine très stricte. Le navire quitte Plymouth le 16 septembre 1620 et se lance dans l'Atlantique. Sa destination initiale était la rivière Hudson, mais le mauvais temps déroute le navire vers le Nord ; il atteint le cap Cod le 21 novembre. Arrivés là, les colons signent un accord entre eux par lequel ils s'engagent à vivre en communauté et respecter les lois qu'ils édicteront pour le bien de tous. Cette « Déclaration des Principes » (*Mayflower Compact Act*) est signée par quarante et un passagers de sexe masculin.

Après quoi, les passagers et l'équipage du *Mayflower* entreprennent d'hiverner à la pointe du cap Cod. Ils explorent les environs couverts de neige et ont quelques accrochages avec les « Indiens » occupant les lieux. Ceci les contraint à changer de mouillage, à la fin de l'année. L'hiver est très rude à bord du *Mayflower*. Une épidémie se déclare et tue la moitié des émigrants et des marins. Au retour des beaux jours, il ne reste en vie que cinquante et un des cent deux passagers du départ, plus deux bébés nés entre temps. Tous

quittent alors le navire et construisent des huttes sur le rivage. (GL)

PHILATÉLIE MARINE

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

Les « indiamen » de la route des Indes

Plusieurs fois par an, les diverses compagnies des Indes orientales (l'anglaise, la hollandaise, la française) organisaient un convoi de navires pour envoyer à la mère-patrie les richesses de l'Extrême-Orient. Les bâtiments qui effectuaient ces transports étaient de solides vaisseaux appelés *indiamen* ou *chinamen*, capables d'affronter la tempête et les pirates. Il va sans dire, en effet, que la valeur de leur cargaison attisait la convoitise des multiples forbans qui hantaient les mers de Chine et l'océan Indien. En période de conflit international, les bâtiments de guerre et les corsaires ennemis ajoutaient un risque supplémentaire à une aventure déjà hasardeuse. Une escorte armée accompagnait alors parfois les *indiamen*, mais ceux-ci étaient accoutumés à se défendre seuls. Pour limiter les risques, ils choisissaient les routes les plus sûres, voyageaient en convoi et possédaient un armement sommaire mais dissuasif.

Ces beaux et puissants *indiamen* ont souvent inspiré les auteurs de timbres. Nous en avons choisi un fort bel exemple, un timbre britannique de 1969 :

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Grande-Bretagne.
Date d'émission : 15 jan 1969
Tirage : 14 351 160
Impression : photogravure
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 9 d (penny)
Perforations : peigne 15 x 14
Dimensions : 41 x 24 mm
Réf. Y&T : GB 551

OBJETS DE MARINE

Instruments, outils et objets divers en usage dans la marine d'autrefois…

La « bouteille tempête » ou « baromètre de FitzRoy »

Robert FitzRoy est un amiral anglais qui s'est rendu célèbre au XIX^{e} siècle par plusieurs expéditions sur les mers lointaines, en particulier le voyage autour du monde auquel participa Darwin, à bord du *Beagle.*

Ce marin a donné son nom à un curieux instrument que les Anglais appellent *Storm glass* (« bouteille des tempêtes ») et les Français « baromètre de FitzRoy ». Baromètre ? Thermomètre ? On ne sait pas trop ce que mesure cet instrument… et on n'est pas sûr du tout qu'il serve à quelque-chose ! L'amiral anglais ne l'a pas inventé, mais il était persuadé, comme beaucoup de marins de son époque, qu'il permettait de prévoir le temps.

Baromètre de FitzRoy

L'appareil consiste en une bouteille de verre bouchée, remplie aux trois quarts d'un liquide contenant divers composants. Ce liquide a la propriété de changer d'aspect (couleur et consistance) en fonction des conditions météorologiques. D'où son utilisation pour prévoir le temps. Par exemple :

♦ Si le liquide est transparent, temps clair.

♦ S'il est floconneux, tendance au temps nuageux et aux précipitations.

♦ Si des petits flocons apparaissent, temps humide et brumeux.

♦ L'apparition de petites étoiles annonce un temps orageux.

♦ Des cristaux à la surface indiquent une tendance à la tempête.

Le mélange est fait d'eau distillée, d'alcool, de salpêtre, de chlorure d'ammonium et de camphre. Il y a tout lieu de penser qu'il réagit à la température et à elle seule. Si un lecteur de SILLAGES a une autre explication, qu'il nous en fasse part.

Un dernier mot : le catalogue du *Chasse-Marée* propose actuellement une réplique de cet instrument, à un prix très abordable.

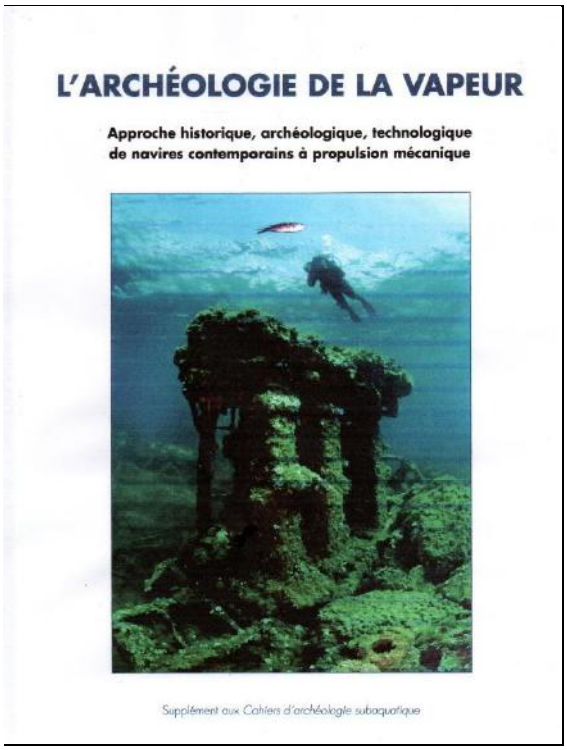
LIVRES LUS

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

Archéologie de la vapeur

Les livres sur l'archéologie sous-marine sont précieux pour les passionnés d'histoire maritime, car ils témoignent d'observations directes de navires d'autrefois. Celui que j'ai entre les mains, aujourd'hui, est très original : il est consacré à des épaves de vapeurs et à la description de leurs appareils propulsifs. Il couvre donc un siècle environ d'histoire maritime, entre le milieu du XIX^{e} siècle et le milieu du siècle suivant.

Cet ouvrage collectif, publié par *Les Cahiers d'Archéologie subaquatique*, a pour titre « Archéologie de la vapeur » et un sous-titre qui précise son objet : « *Approche historique, archéologique, technologique de navires contemporains à propulsion mécanique* ».



Cette époque de la vapeur est-elle complètement révolue ? Le livre se termine par un chapitre de notre ami Alain Foulonneau sur les survivants de la vapeur : « Les navires qui naviguent encore après plus d'un siècle d'activité sont plus nombreux qu'on ne le croit. Principalement sur les eaux douces, propulsés par des roues à aubes. » Et l'auteur procède à un inventaire illustré de ces navires d'un autre âge, toujours en activité. Ce chapitre comporte de nombreux renvois vers des sites internet où un complément d'information est disponible.

Un beau livre, au sujet très original, écrit par des passionnés !

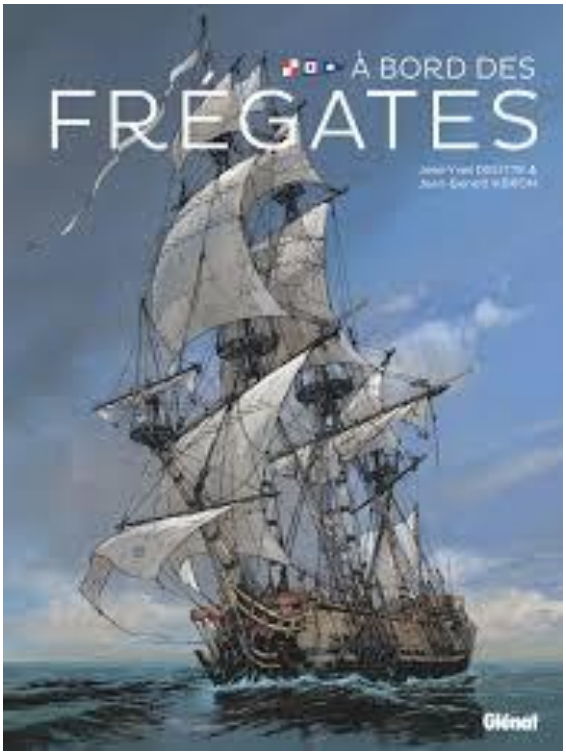
À bord des frégates

Je connaissais les BD de Jean-Yves Delitte relatives aux grandes batailles navales, et je les appréciais beaucoup. Je viens de découvrir son nouvel ouvrage, écrit en collaboration avec Jean-Benoît Héron, consacré aux frégates. Ce livre mérite de figurer dans la bibliothèque de tous les amoureux d'histoire maritime : c'est un document remarquable, riche en informations écrites et en illustrations artistiques et techniques.

L'ouvrage comprend deux parties. Une première partie, d'une quarantaine de pages, est consacrée à l'histoire, à la technique et à la

vie à bord des frégates, en général. Une seconde partie décrit dix frégates particulières, parmi les plus célèbres de l'histoire maritime.

Un document exceptionnel pour tout savoir sur les frégates !



.

ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Amis lecteurs,

Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

COURRIER DES LECTEURS

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

Philatélie marine

Je tiens dans SILLAGES, avec plus ou moins de régularité, une rubrique de philatélie marine. Je ne sais pas si elle intéresse beaucoup de mes lecteurs, mais j'en connais au moins un qui se passionne pour cette forme de loisir. Il s'appelle Jean-Louis Quémar. Cet ancien officier de la marine marchande est à la tête d'une vaste collection de timbres, de flammes postales, d'enveloppes « premier jour », etc. en liaison avec la marine. Il collabore régulièrement avec des revues spécialisées, en particulier avec la publication anglaise *Log Book*. Jean-Louis vient de m'envoyer un courrier pour me signaler un article récent qu'il a écrit dans cette revue, consacré à l'opération *Pedestal* (opération britannique de ravitaillement de l'île de Malte, en 1942). Cet article, bien sûr, est entièrement illustré par des timbres.

Si, comme Jean-Louis, vous avez une passion ou une compétence particulière en liaison avec la marine, faites-le savoir, SILLAGES peut permettre de créer des liens.

NOMS DE NAVIRES

Certains noms de navires sont si étranges qu'ils méritent quelques commentaires !

Qui était… *la belle Poule* ?

La première frégate française portant le nom de *Belle-Poule* fut construite à Bordeaux en 1765. Personne n'a jamais élucidé de manière convaincante l'origine de cette appellation curieuse, qui fait parfois sourire. Les explications, pourtant, ne manquent pas ! Pour certains, la « belle Poule » serait une déformation de l'expression occitane « la bella Paoula » qui désignait une Toulousaine de grande beauté, Paule de Viguier, baronne de Fonterville, qui avait accueilli François I^{er} dans la ville rose en 1533. Si intéressante que soit l'évocation de cette femme, on comprend mal la résurgence soudaine de son nom, 230 ans après son bref instant de gloire. Réponse des défenseurs de cette thèse : le nom de la belle Paule ou Paoula n'avait pas sombré dans l'oubli ; un corsaire bordelais avait déjà baptisé son bateau la *Belle-Poule* en hommage à la Toulousaine. Peut-être ! Mais pourquoi Louis XV aurait-il suivi l'exemple de ce corsaire au moment de choisir le nom de sa frégate ? Autre explication : la « Belle Poule » serait le surnom d'une dame de la cour, voire d'une maîtresse

du Bien-Aimé. Certains avancent le nom de Madame de Flavacourt, dont les deux sœurs avaient fréquenté le lit royal, et dont Louis XV appréciait le caquet et la bonne humeur.

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

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

● ***Et l'océan fut leur tombe… Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e^ siècle***. Marines Editions, Rennes, 2005.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime : *Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc.* Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

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

● Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :
www.academie-arts-sciences-mer.fr
Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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