SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 29 **Mars 2021**

SOMMAIRE

- **BONJOUR** **1**
- **DEBUT MARS – Les marins de la Méditerranée célébraient la déesse Isis, par G. Le Moing** **1**
- **GUERRES NAPOLEONIENNES – L'invasion anglo-portugaise de la Guyane française, par G. Le Moing** ..**11**
- **UN LIEU MYTHIQUE – Le Cap Horn, par A. Foulonneau** **16**
- **DANS LES ARCHIVES – Un contrat de nolisement de galères en 1337** **28**
- **JADIS ET NAGUERE – Anecdotes et faits-divers tirés de l'histoire maritime, par Guy Le Moing** **30**
- **RUBRIQUES – Anniversaires – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot**.....**35**

BONJOUR

Nous sommes en mars. Les jours rallongent. Le soleil fait des apparitions de plus en plus soutenues. Nous allons vers les beaux jours.

Savez-vous que le début du mois de mars donnait lieu jadis à de grandes fêtes nautiques dans les ports de la Méditerranée romaine ? Après la « fermeture » hivernale de la mer, ces festivités marquaient la reprise de la navigation. Nous ouvrons ce bulletin en célébrant, à notre manière, les fêtes d'Isis et le prochain retour des beaux jours.

Amicalement, Guy

Chaque année, au début du mois de mars

LES MARINS DE LA MÉDITERRANÉE CÉLÉBRAIENT LA DÉESSE ISIS

par Guy Le Moing

Le 5 mars[1] a longtemps été une date importante pour les marins de la Méditerranée. C'était le jour où la navigation recommençait, après la longue interruption de l'hiver. Cette tradition remontait à l'Empire romain ; en voici l'histoire.

À une époque où ni la boussole ni le GPS n'existaient, les marins faisaient confiance aux vents pour trouver leur direction. La chose était d'autant plus facile que le régime des vents est très

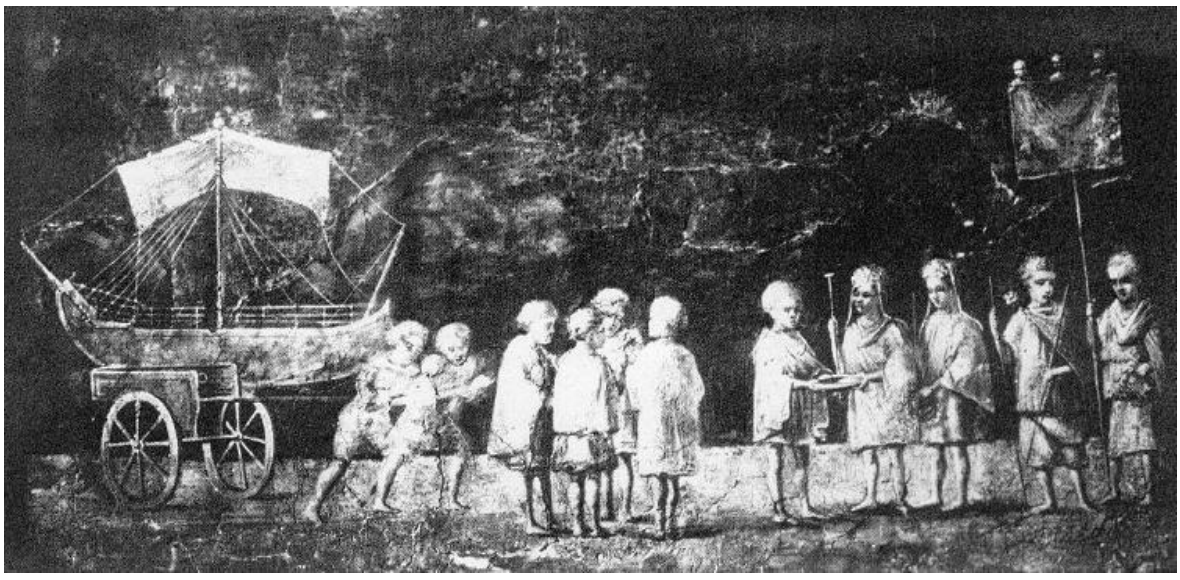
[1] Certains auteurs disent le 10 mars ; nous ne savons pas trancher : disons, pour ne contredire personne, « début mars ».

stable en Méditerranée durant l'été. Durant l'été, seulement ! Quand arrive l'hiver, les vents deviennent imprévisibles et capricieux. Il n'est plus possible de compter sur eux pour s'orienter sur la mer. Mieux vaut ranger sa barque et attendre le retour des beaux jours. C'est ce que faisaient les marins d'autrefois, à partir du mois de novembre.

Le 5 mars, dans la Rome impériale, était consacré à Isis, dont le culte avait été emprunté aux Égyptiens, et que l'on considérait comme la déesse de la mer et la protectrice des marins. *« Ce jour*, affirmait la déesse, *l'hiver aura fini avec ses tempêtes ; le calme sera rendu aux flots agités, la mer redeviendra navigable. Et mes prêtres vont me faire offrande d'un vaisseau vierge encore du contact de l'onde, comme inauguration du commerce renaissant. »*[1]

Dans tous les grands ports de l'Empire, un défilé nocturne se dirigeait vers la mer. Apulée en a fait une description pittoresque dans ses *Métamorphoses*[2] : c'était à la fois une sorte de carnaval et de procession religieuse, où se côtoyaient des personnes masquées et déguisées de manière burlesque, des animaux exotiques, des femmes vêtues de blanc qui honoraient la déesse et jetaient des fleurs sur la chaussée, des officiers, des magistrats, des philosophes, des prêtres portant des torches. Les uns priaient, les autres chantaient, beaucoup riaient et s'amusaient au rythme des flûtes, des sistres et des tambourins.

Le point fort de la fête était la mise à l'eau du « bateau d'Isis » (*Navigium Isidis*). Il s'agissait d'une barque neuve, qui accompagnait le cortège sur un char, et dans laquelle les fidèles de la déesse avaient déposé des offrandes. Après avoir été purifié par le grand-prêtre, le bateau prenait son premier contact avec la mer, avec tout le panache que décrit Apulée : *« La voile brillante de cette nef fortunée portait en évidence des lettres brodées en or, et ces lettres étaient l'expression des vœux pour l'heureuse reprise de la navigation. Déjà se dressait le mât, fait d'un pin arrondi ; il s'élevait radieux dans l'espace et sa hune attirait les regards. À la poupe, revêtue d'étincelantes plaques d'or, s'infléchissait un cou de cygne. La carène polie, toute en bois de thuya, en avait la lumineuse transparence. »* Puis le bateau partait seul, au gré des vents et des courants, avant de disparaître au loin.



La procession des fêtes d'Isis, le 5 mars – A gauche, le bateau d'Isis (*Navigium Isidis*)

[1] APULEE, *Métamorphoses* (Livre XI, V-5).
[2] Livre XI, VIII à XII.

Certains historiens prétendent que les fêtes d'Isis, le 5 mars, sont à l'origine des carnavals traditionnels de l'Occident chrétien. Ils affirment que le mot même de *carnaval* évoque le « char naval » qui portait le bateau d'Isis. Cette explication n'est pas admise par tout le monde ; reconnaissons, néanmoins, qu'elle ne manque pas d'ingéniosité ! GL

Mer ouverte et mer fermée

« Même solides et bien équipés, les bateaux romains ne disposaient évidemment pas des commodités que nous connaissons de nos jours. Partir en mer était toujours une aventure à risque et mieux valait s'en abstenir quand les circonstances étaient par trop défavorables. Comme la guerre, la navigation s'arrêtait donc toujours en hiver et la mer était alors fermée.

La période appelée* mare clausum *ne correspondait cependant pas aux limites de la saison hivernale. Dans sa version la plus étroite, elle commençait en effet le 12 novembre et se terminait le 10 mars ;* « Pendant ce temps, *écrit Végèce*[1], les jours sont courts et les nuits longues ; les nuages épais, les brouillards, la rigueur compliquée des vents, de la pluie et de la neige, chassent non seulement les vaisseaux de la mer, mais encore les voyageurs des chemins. » *; seuls se risquaient alors ceux que poussait la famine ou qu'excitait la cupidité*[2]*. Les plus prudents, ou les plus timorés, ne naviguaient qu'en mer totalement ouverte, entre le 27 mai et le 1er septembre, quand la douceur de l'été calme la rigueur des vents*[3]*. Entre la mer vraiment ouverte et la mer vraiment fermée s'ouvrait de la sorte une période intermédiaire où la reprise du commerce maritime était possible et les risques modérés. En fait, c'était l'automne qui fermait la mer et le printemps qui la rouvrait aux navigateurs.

Dans le monde romain, pénétré par le culte égyptien de la déesse Isis, la réouverture de la mer était officiellement célébrée le 10 mars de chaque année par une cérémonie officielle appelée* navigium Isidis, *en souvenir du jour mythique où la déesse était partie à la recherche d'Osiris, son frère et son époux. Une longue et somptueuse procession se rendait ce jour-là jusqu'au port où le grand prêtre d'Isis purifiait d'abord un petit navire spécialement fabriqué pour la circonstance.

Alain MALISSARD
Les Romains et la mer
Les Belles Lettres, 2012

[1] Végèce, 4, 39.
[2] Pline, 2, 125.
[3] Végèce, ibid.

Guerres napoléoniennes

L'INVASION ANGLO-PORTUGAISE DE LA GUYANE FRANÇAISE (Janvier 1809)

par Guy LE MOING

Partagé entre la crainte de l'empereur et la fidélité à son allié anglais, affaibli par la folie de sa souveraine et par l'indécision de son prince régent, le Portugal adopta en 1807 une attitude ambiguë à l'égard de la France. Napoléon réagit aussitôt en lui déclarant la guerre et en faisant occuper Lisbonne par les troupes du général Junot. La famille royale de Bragance dut s'exiler au Brésil, où elle eut bientôt l'occasion de prendre une revanche inattendue sur l'empereur : l'invasion de la Guyane française.

L'Amérique du Sud à l'aube du XIXe siècle

Depuis le début du XVIe siècle, le Portugal et l'Espagne se partageaient l'Amérique du Sud. Les Portugais y possédaient deux grandes colonies distinctes : le Brésil et le Grão-Pará e Maranhão[1]. Les Espagnols occupaient pratiquement le reste du territoire. Trois petites enclaves faisaient exception à ce monopole ibérique sur le continent sud-américain : la Guyane anglaise, la Guyane hollandaise (Surinam) et la Guyane française.

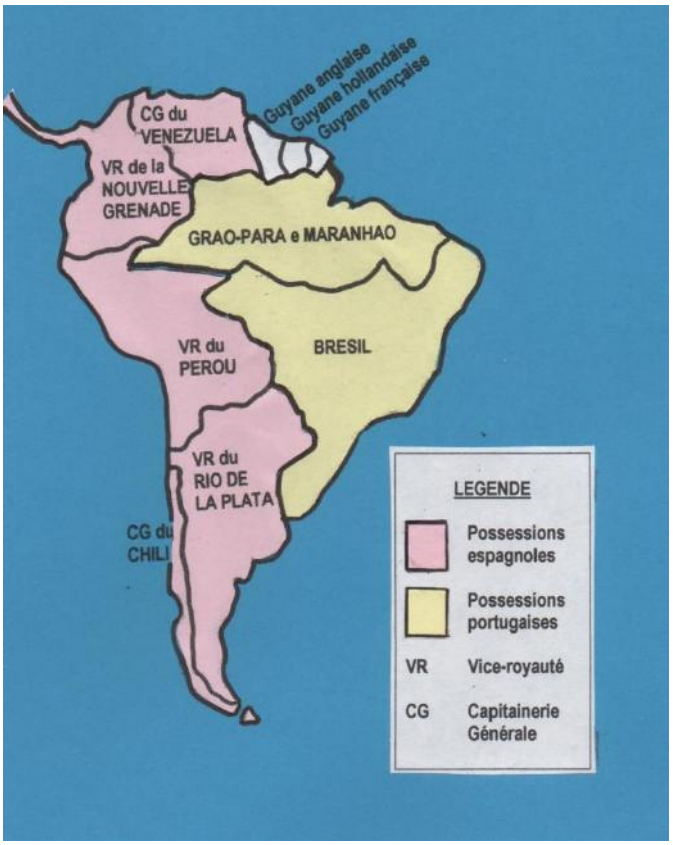
Le Grão-Pará e Maranhão avait été fondé en 1621. Indépendant du Brésil, il était directement rattaché à Lisbonne. Son territoire comprenait les États actuels de Ceará, du Piauí, du Maranhão, du Pará et de l'Amazone. Sa capitale officielle était São Luis de Maranhão mais, depuis la fin du XVIIe siècle, les gouverneurs résidaient surtout à Belém do Pará, qui était devenu la ville principale de la colonie et son centre commercial le plus actif. Les Portugais avaient longtemps espéré trouver de l'or et de l'argent dans ce vaste territoire, mais ils avaient dû déchanter ; ils avaient tenté sans plus de succès d'y cultiver la canne à sucre : à l'aube du XIXe siècle, le Grão-Pará e Maranhão se contentait d'une économie assez pauvre, basée en grande partie sur la culture du cacao. Son gouverneur, depuis 1806, était le lieutenant général José Narciso Magalhaens e Menezes.

Bien qu'elle fût quarante fois plus petite que le Grão-Pará e Maranhão, et exploitée seulement sur une étroite bande côtière, la Guyane française était plus prospère que la grande colonie portugaise. Outre le cacao, elle produisait du café, du sucre, du coton et des épices. Son économie, certes, avait un peu vacillé lors de l'abolition de l'esclavage, à l'époque de la Convention, mais elle s'était ressaisie depuis 1802, sous l'impulsion de son gouverneur, Victor Hugues.

Victor Hugues, né à Marseille en 1768, était un administrateur efficace mais dur. Il avait fait ses premières armes en Guadeloupe au lendemain de l'abolition de l'esclavage, avait assuré la continuité du travail et évité les troubles. Lorsqu'il arriva à Cayenne, le 6 janvier 1800, il comptait bien appliquer des procédés aussi énergiques pour maintenir l'ordre social, rétablir les finances de la Guyane, développer l'agriculture et relancer l'économie. Il atteignit la plupart de ces objectifs, sans se soucier de l'impopularité de ses méthodes autoritaires. En 1806, la production guyanaise avait plus que doublé par rapport à 1789. Hugues fit même

[1] Lors de l'indépendance, en 1822, ces deux colonies se réunirent pour former le Brésil actuel.

plus : il consolida les moyens militaires de la colonie, face à la menace des Anglais et des Portugais aux frontières.



L'Amérique du Sud, à l'aube du XIXe siècle

Depuis le règne de Louis XIV, la frontière orientale de la Guyane française faisait l'objet d'un contentieux entre Versailles et Lisbonne. Le désaccord portait sur un vaste territoire, assez inhospitalier, situé sur la rive nord de l'Amazone : le « contesté franco-portugais »[1]. Les diplomates du traité d'Utrecht, en 1713, voulurent régler le problème et décidèrent que la rivière Vincent-Pinçon constituerait la frontière entre les deux pays. Ils avaient trouvé cette rivière sur une vieille carte, sans imaginer que personne, sur place, ne savait à quoi elle correspondait. Les Portugais prétendirent que la rivière Vincent-Pinçon était l'Oyapock ; les Français affirmèrent qu'il s'agissait de l'Araguary. Ces deux interprétations correspondant sensiblement au litige antérieur, le problème restait entier. Il n'avait d'ailleurs localement que peu d'importance, car le territoire contesté n'intéressait pas grand monde.

Le gouvernement portugais en exil

Le 25 juin 1807, à bord d'un radeau au milieu du Niemen, l'empereur Napoléon et le tsar Alexandre avaient jeté les bases d'un traité de paix et d'une alliance future. Cet accord avait été confirmé quelques jours plus tard à Tilsitt. Jamais la gloire de Napoléon n'avait tant resplendi ; il venait, en peu de temps, d'éliminer trois ennemis redoutables : l'Autriche, la

[1] Ce territoire correspondait sensiblement à l'État brésilien actuel de l'Amapa. Le litige subsista après l'indépendance du Brésil et devint le « contesté franco-brésilien » ; il ne fut réglé qu'en 1900, en faveur du Brésil, par sentence arbitrale du Conseil fédéral suisse.

Prusse et maintenant la Russie. Il ne lui restait plus que l'Angleterre. Contre ce pays, l'empereur avait mis en place une nouvelle forme de guerre, le *Blocus continental*, qui consistait à interdire tout commerce maritime avec les îles Britanniques. Pour être efficace, ce blocus devait être total ; aucun pays du continent européen ne devait y déroger.

Or le Portugal était un allié traditionnel de l'Angleterre. Napoléon ne pouvait tolérer d'exception ; le 12 août, il somma Lisbonne de fermer ses ports aux navires anglais et d'emprisonner tous les ressortissants britanniques se trouvant sur son territoire.

Le Portugal, à cette époque, était gouverné par le prince Jean, second fils de la reine Jeanne I^{ère}. Il assurait la régence du royaume depuis 1799, sa mère ayant perdu la raison. C'était un prince timide et indécis, peu apte à supporter le fardeau du gouvernement. Il tergiversa ; sous la pression, il ferma ses ports, mais il refusa les emprisonnements et continua à entretenir des relations diplomatiques avec Londres. Devant cette indécision, Napoléon déclara la guerre au Portugal le 20 octobre, et Junot passa la frontière un mois plus tard, à la tête de 40 000 hommes.

Devant l'évolution de la situation, le prince régent finit par écouter le conseil que lui donnaient l'ambassadeur d'Angleterre et certains de ses proches : partir au Brésil avec ses ministres et continuer la lutte depuis Rio. L'embarquement de la famille royale s'effectua dans la précipitation et le désordre durant les derniers jours de novembre. On entassa, sur tous les navires disponibles, les principales richesses de la Couronne et du patrimoine national : œuvres d'art, réserves d'or, collections, livres de la bibliothèque royale, etc. Quinze mille personnes de toutes conditions suivirent l'exemple de leurs dirigeants et trouvèrent une place à bord des bâtiments.

La traversée fut longue et difficile. La famille royale, après avoir échappé à une forte tempête, finit par atteindre San Salvador le 20 janvier 1808. Les habitants de la ville tentèrent de convaincre le prince d'établir là sa capitale, mais ils n'y parvinrent pas. Les navires reprirent la mer et atteignirent Rio de Janeiro le 7 mars. La famille royale y fut accueillie dans la liesse générale.

Loin, désormais, de la pression napoléonienne, le prince régent retrouvait sa liberté de manœuvre. Il remania son gouvernement, écarta les ministres pro-français, confia les Affaires étrangères et la Guerre au ministre anglophile Couthino et resserra ses liens avec Londres. Enfin, le 1er mai 1808, il déclara la guerre à la France.

Les préparatifs de l'invasion

Le prince régent avait de bonnes raisons d'en vouloir à Napoléon et de lui déclarer la guerre, mais que pouvait-il faire depuis le Brésil ? La réponse lui parut évidente : attaquer la seule terre que possédait la France en Amérique du Sud, la Guyane française. Il décida donc de confier cette mission à Narciso Magalhaens, le gouverneur du Pará, qui se trouvait à proximité et qui était, de surcroit, lieutenant général.

Il espérait, en outre, obtenir l'appui de l'Angleterre dans cette entreprise. L'ambassadeur d'Angleterre, le vicomte de Strangford, avait suivi la famille royale à Rio et continuait à fréquenter la cour du prince régent. Il en était de même de l'amiral Sidney Smith, dont la flotte croisait naguère à l'embouchure du Tage et qui était venu au Brésil avec ses navires. Londres n'avait aucune raison de refuser une aide.

Dès le 22 mars, le ministre Couthino écrivait à Magalhaens :

« Son Altesse Royale désire que vous puissiez œuvrer de manière offensive … pour détruire Cayenne avec l'aide des Anglais, si l'on pouvait par une heureuse combinaison atteindre un objectif

aussi désirable. La destruction totale de Cayenne serait pour les intérêts du Royaume un résultat inappréciable. »

Narciso Magalhaens ne disposait pas, au Grão-Pará, de moyens suffisants pour tenter « la destruction totale de Cayenne ». Sans l'aide de Rio ou de Londres, il n'envisageait même pas un tel objectif. Par contre il se sentait capable de régler militairement le litige frontalier et d'aller planter le drapeau portugais sur les rives de l'Oyapock. Il passa tout l'été 1808 à fignoler ce plan.

L'idée de Magalhaens était de constituer une petite flottille lui permettant de longer la côte depuis Belém jusqu'à l'embouchure du fleuve Oyapock, d'entrer sur le fleuve et d'y montrer sa force. Pour réaliser ce projet, il avait besoin de soldats, de navires et de marins ; il entreprit immédiatement de les chercher. En puisant dans les contingents dont il disposait à Belém, il rassembla sans peine 450 soldats bien aguerris, quelques officiers et un commandant (le lieutenant-colonel Marquès). Trouver les navires était plus difficile. Il disposait d'une goélette (le *General Magalhaens*) et de deux cotres (le *Leao* et le *Vigança*). Il y ajouta trois bateaux côtiers, pompeusement baptisés « canonnières », sur lesquels il fit monter quelques pièces d'artillerie. Restait à recruter des marins ; il sut limiter ses exigences et en trouva quelques-uns. Magalhaens était prêt fin septembre.

Un élément nouveau vint bousculer ses projets en octobre : l'arrivée à Belém d'une corvette anglaise. Le navire, qui s'appelait la *Confiance*, portait vingt-deux canons. C'était un magnifique voilier qui s'était autrefois couvert de gloire sous pavillon français et sous les ordres de Surcouf. Son commandant actuel était James Lucas Yeo, un jeune et brillant officier anglais, neveu de l'amiral Sidney Smith.

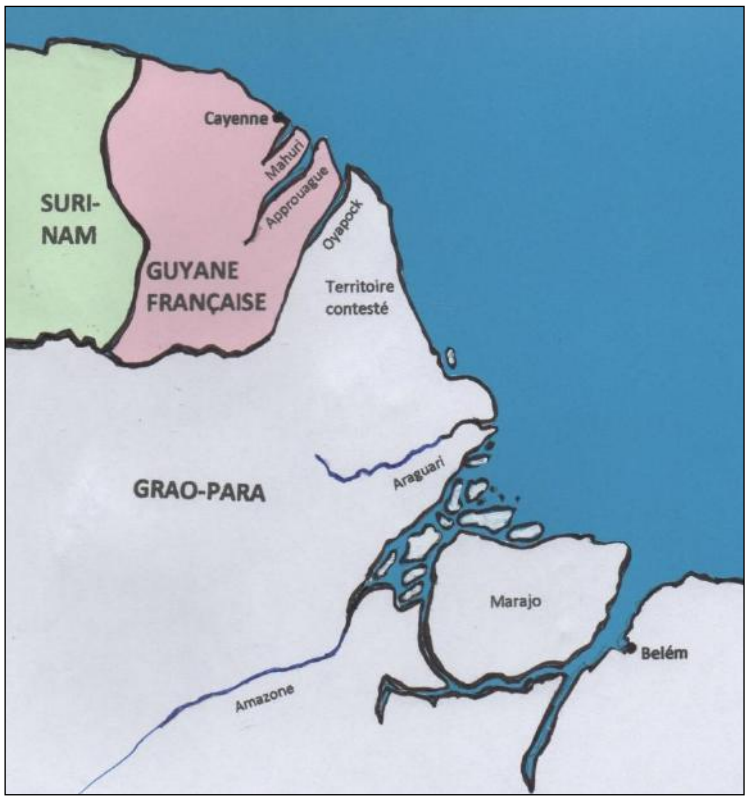
Contrairement à ce qu'espérait Magalhaens, L'arrivée de la *Confiance* ne correspondait pas à l'aide anglaise qu'on lui avait promise pour attaquer la Guyane. James Lucas Yeo n'avait reçu aucune instruction dans ce sens ; son escale à Belém était purement fortuite. Les deux hommes, néanmoins, parlèrent beaucoup de leurs projets respectifs et ne tardèrent pas à sympathiser.

La mission officielle de Yeo était limitée : croiser le long des côtes de Guyane, capturer des corsaires français, espionner un peu, tenter un échange de prisonniers. Disposait-il d'une grande liberté de manœuvre pour exécuter cette mission ? Avait-il reçu des instructions officieuses différentes ? Toujours est-il qu'il tomba rapidement d'accord avec Magalhaens pour l'aider.

Un second fait nouveau se produisit en octobre : l'arrivée à Belém de deux navires de guerre portugais, envoyés par le prince pour se mettre au service de Magalhaens. Il s'agissait de deux bricks de dix-huit canons, le *Voador* (capitaine Salgado) et l'*Infante dom Pedro* (capitaine da Cunha Moreira).

Avec ces deux navires, quelques soldats supplémentaires et l'aide promise par Yeo, le gouverneur du Grão-Pará disposait désormais des moyens nécessaires pour envahir la Guyane. Il alerta donc Marquès (qui était déjà en route) et lui annonça le changement de programme : plus question de se limiter au litige de frontière ; Yeo allait prendre le commandement des forces navales ; lui, Marquès, conservait le commandement des forces terrestres ; l'objectif était désormais la guerre totale, avec capture de tous les Français résistant ; les deux officiers disposaient de pouvoirs suffisants pour négocier une capitulation du gouverneur de Guyane. Magalhaes recommandait en outre à Marquès de s'appuyer sur les esclaves pour triompher des maîtres.

James Lucas Yeo



Grão-Parà et Guyane française

À Belém, durant le mois de novembre 1808, on prépara la seconde expédition, qui devait aller renforcer la flottille de Marquès. Cette nouvelle formation comprenait les deux bricks portugais, ainsi que plusieurs petits bateaux côtiers transportant les renforts militaires. Elle appareilla le 22 novembre, derrière la *Confiance* qui lui ouvrait la route. Quelques jours plus tard, elle fit sa jonction avec les navires de Marquès. Après quoi, les forces navales réunies mirent le cap sur l'embouchure de l'Oyapock. Environ huit cents soldats et trois cents marins s'apprêtaient à conquérir la Guyane française.

À Cayenne, le gouverneur Hugues avait une sorte de pressentiment. Dès l'été, il avait alerté le ministre de la Marine et des Colonies, Decrès. Il lui avait demandé avec insistance des renforts militaires. Il avait même envoyé un de ses officiers en métropole pour expliquer la situation d'isolement dans laquelle se trouvait la Guyane, et le risque nouveau résultant du transfert à Rio du gouvernement portugais. Decrès avait compris ; il avait même fait partir une frégate à destination de Cayenne, avec une centaine de fantassins à bord. Le navire, qui s'appelait la *Topaze*, avait quitté Brest le 7 décembre.

Les troupes anglo-portugaises se rapprochent de Cayenne

La flottille anglo-portugaise atteignit l'embouchure de l'Oyapock le 1er décembre. Le 4, Marquès commença le débarquement de ses troupes sur la rive droite du fleuve, qu'il considérait comme territoire portugais. Il ne rencontra guère de résistance, si ce n'est de la part de quelques Indiens inquiets, qui craignaient d'avoir affaire à des chasseurs d'esclaves. Le 9 décembre, les Portugais prirent solennellement possession du territoire contesté, et Marquès fit parvenir à Victor Hugues un document signé de Magalhaens, qui officialisait cette situation nouvelle. La population française blanche, très parsemée dans la région, se soumit sans discuter.

Pendant que les militaires prenaient possession de la rive droite du fleuve, les marins en occupaient l'embouchure. Ils capturèrent plusieurs navires français de passage, qu'ils incorporèrent dans leur

flottille sous de nouveaux noms : le *Sidney Smith*, le *Dom Carlos*, le *Lusitania*, *l'Invencel Menezes*. Seul un brick bordelais du nom de *Joséphine* parvint à s'échapper et à atteindre Cayenne où il donna l'alerte.

Victor Hugues s'attendait à une opération portugaise, mais pas si tôt. Alerté d'abord par le capitaine de la *Joséphine* de la présence de navires ennemis dans l'embouchure de l'Oyapock, il reçut peu après le manifeste de Magalhaes que lui avait expédié Marquès. Sa première réaction fut de minimiser la situation et de la réduire à un simple litige de frontière.

Il commença à s'inquiéter le 10 décembre, lorsqu'on lui amena des prisonniers portugais, capturés sur les rives de l'Approuague, c'est-à-dire beaucoup plus près de Cayenne et dans une région plus riche et plus peuplée que les rives de l'Oyapock. Victor Hugues s'inquiétait un peu mais ne croyait toujours pas à une invasion. Il envoya un lieutenant du nom de Sirdey, accompagné de trente hommes, pour voir de plus près ce qui se passait.

Il se passait, tout simplement, que la *Confiance* et une partie de la flottille portugaise avaient quitté l'Oyapock et qu'elles se trouvaient maintenant dans l'embouchure de l'Approuague. Yeo avait fait débarquer des troupes et avait investi les riches plantations qui bordaient le fleuve. Confronté à l'ennemi, Sirdey refusa de se rendre et engagea courageusement le combat avec sa poignée de soldats ; il fut, bien entendu, submergé par le nombre, mais il parvint à quitter les lieux et à regagner Cayenne.

Marquès était toujours sur l'Oyapock, où Magalhaens devait lui envoyer des renforts. Il tardait à rejoindre Yeo. Celui-ci l'attendait en fortifiant la région conquise et en donnant une formation militaire élémentaire à des esclaves qu'il avait libérés. Le 23 décembre, enfin, Marquès arriva dans l'embouchure de l'Approuague avec les derniers navires de sa flottille. Toutes les forces étaient désormais réunies et prêtes pour l'attaque.

Victor Hugues, bien informé des préparatifs ennemis, ne doutait plus d'une attaque imminente de Cayenne. Il renforça ses effectifs en recrutant ce qu'il trouvait sur place : quelques militaires en retraite, des Noirs libres, des esclaves fournis par les planteurs. Il fit placer de l'artillerie sur la rive gauche du fleuve Mahury, qui borde la ville à l'est et par où l'accès est relativement facile. Il écrivit ensuite au ministre pour renouveler sa demande de renforts et pour lui rendre compte des mesures prises, en fanfaronnant un peu. La *Joséphine*, qui repartait vers la France, emporta la lettre début janvier.

L'escadre anglo-portugaise quitta l'Approuague le 6 janvier à destination de Cayenne. La *Confiance* resta un peu à l'écart en raison de son tirant d'eau ; les autres bateaux jetèrent l'ancre dans l'embouchure du fleuve Mahury. Yeo fit débarquer des troupes le soir même et commença l'attaque des batteries installées par Hugues sur la rive gauche.

Les opérations militaires

Victor Hugues avait fait fortifier et armer à la hâte quelques postes de défense sur la rive gauche du Mahuri. Le premier d'entre eux portait le nom de Diamant ; il était situé à l'embouchure du fleuve et devait donc, en toute logique, être le plus exposé à une agression venant de la mer. Le gouverneur l'avait équipé de trois pièces d'artillerie : deux lourdes de 24 livres et une de 8. Cette redoute était commandée par un jeune capitaine noir inexpérimenté, du nom de Chevreuil. La garnison s'élevait à une cinquantaine d'hommes. Un autre poste se trouvait un peu plus en amont et s'appelait Degras des Cannes. Il ne disposait que de moyens modestes : une quinzaine d'hommes commandés par un sergent et deux canons. Un troisième poste de défense était le Trio. Cet ouvrage commandait la « Crique Fouillée » qui menait à Cayenne ; il avait donc une grande importance stratégique. Hugues l'avait fait équiper de deux canons et l'avait confié à un civil du nom de Ménard, à la tête de vingt-sept hommes dont vingt esclaves. Le gouverneur n'avait pas oublié, non plus, de protéger son propre domaine : il avait fait installer, sur la rive droite cette fois, une batterie à l'entrée du canal de Torcy qui menait à sa maison et à sa plantation. Il avait même pris le soin de confier ce poste à l'un de ses meilleurs officiers, le capitaine Charlemont, à la tête de cent vingt soldats. C'était donc la batterie la plus éloignée de Cayenne qui disposait du meilleur officier et de la plus grosse garnison.

S'ils voulaient avoir le champ libre pour accéder à Cayenne, Yeo et Marquès devaient d'abord se rendre maîtres de ces ouvrages fortifiés. Ils s'y consacrèrent dès leur arrivée.

Dans la soirée du 6 janvier, le capitaine Yeo débarqua avec dix pirogues et deux cent cinquante hommes. Il laissait le capitaine Salgado et le reste des troupes à bord du *Voader*, avec mission de débarquer plus tard dans la nuit, lorsqu'il en donnerait le signal. Yeo avait touché terre à peu près à mi-chemin entre le fort Diamant et Degras des Cannes. Il chargea le major Pinto d'aller avec un détachement de Portugais s'emparer de Degras des Cannes. Il marcha, quant à lui, sur Diamant, avec des officiers et des hommes de la *Confiance*.

L'attaque du fort Diamant bénéficia d'un certain effet de surprise. Le jeune capitaine Chevreuil trouva la mort, dit-on, avant d'avoir eu le temps de descendre de son hamac. Il y eut, néanmoins, un échange assez vif de coups de feu au cours duquel les Anglais perdirent deux hommes (dont le lieutenant John Read, des Royal Marines), et les Français quatre. Yeo confia le commandement du fort à son second, le lieutenant Mulcaster, avec instruction d'enclouer les pièces d'artillerie. Pendant ce temps, le major Pinto s'était emparé du fort Degras des Cannes sans grandes difficultés ; il n'avait aucune perte, tandis que les défenseurs comptaient deux morts.

L'embouchure du Mahury était désormais libre. Yeo envoya un signal à Salgado, pour qu'il fasse débarquer le reste des troupes. Cette opération occupa la matinée du 7 janvier. À midi, tous les hommes étaient à terre, sous le commandement du lieutenant-colonel Marquès. Durant cette matinée du 7, Yeo reçut l'information (erronée) que Victor Hugues était en marche à la tête de mille hommes afin de reprendre les forts. Pour faire face à une telle éventualité, il devait rassembler ses effectifs. Il décida donc de démanteler le fort Diamant et de regrouper ses hommes à Degras des Cannes.

Victor Hugues, en fait, n'avait entrepris aucune contre-offensive. Il s'était contenté d'envoyer un officier – le capitaine Girard – avec cent cinquante hommes pour surveiller le fleuve ; il était allé lui-même surveiller de loin les troupes d'invasion, et avait constaté la chute de Diamant et de Degras des Cannes. Après quoi, il avait regagné son quartier général du moulin de Loyola, et avait attendu. Il était visiblement désorienté ; à ceux qui le pressaient d'agir, il répondait « qu'il avait son plan », mais il ne décidait rien.

Après avoir pris possession de Degras des Cannes, le 7 au petit matin, Yeo découvrit l'existence des deux autres batteries situées plus en amont : Trio et le canal de Torcy. Il les fit canonner depuis le fleuve par les cotres *Leao* et *Vigança*. La faible puissance de feu des deux navires ne leur permit pas d'en venir à bout ; de nombreux marins, en revanche, trouvèrent la mort dans ces duels d'artillerie. Yeo décida donc de donner l'assaut aux deux batteries par la terre. Il chargea l'un de ses officiers, M. Thomas Savory, d'attaquer le fort du canal de Torcy avec un détachement de Portugais. Il dirigea personnellement l'assaut de Trio, avec le lieutenant Blyth et un groupe mixte de marins anglais et de soldats portugais. L'action fut chaude. Yeo enleva le fort de Trio. Savory repoussa les défenseurs du canal de Torcy, sans parvenir à un résultat décisif.

Il y eut encore quelques combats durant l'après-midi du 7 janvier. Le lieutenant Mulcaster aurait repoussé une attaque française de deux cent cinquante hommes tentant de reprendre Diamant[1]. Le capitaine Girard, qui avait attendu des instructions toute la journée, reçut enfin l'ordre d'attaquer Degras des Cannes. Les versions divergent au sujet de cet engagement. Selon certains commentateurs français, il se limita à quelques coups de fusil nocturnes sans résultats concluants. Pour les Portugais et les Anglais, il se serait agi d'un affrontement de plusieurs heures, à l'issue duquel les forces réunies de Marquès et de Yeo auraient repoussé les soldats français vers Cayenne.

À l'aube du 8 janvier, tous les postes de défense du Mahury étaient solidement détenus par les Anglo-Portugais. Tous sauf un : celui qui protégeait directement la résidence de Victor Hugues. Attaqué la veille par Savory, le capitaine Charlemont s'était légèrement replié mais protégeait toujours la maison et la plantation du gouverneur.

Yeo débarqua dans les environs, le 8 janvier à 7 heures du matin. Il envoya son second Mulcaster en négociateur pour sommer les Français de se rendre. Ici encore, les récits sont divergents. Selon les Français, Charlemont aurait refusé de le recevoir ; selon les Anglais, Mulcaster aurait essuyé des coups

[1] Action relatée par William JAMES : *Naval history of Great Britain*.

de feu, malgré son pavillon parlementaire. Toujours est-il que Yeo donna l'assaut ; la maison fut pillée, et le butin transporté à bord de la *Confiance* ; puis les bâtiments furent incendiés, à l'exception de ceux abritant les esclaves.

Ces combats, autour de la résidence de Victor Hugues, furent les derniers de la campagne. Les forces anglo-portugaises se regroupèrent ensuite à Beauregard, au sud de Cayenne, et attendirent une réaction armée de Hugues… ou sa capitulation. Pour accentuer la pression contre les Français, Yeo et Marquès libérèrent de nombreux esclaves qui causèrent des désordres importants dans les plantations voisines de Cayenne.

La capitulation de Cayenne

Le 10 janvier au matin, Victor Hugues réunit son état-major à Cayenne pour faire un bilan de la situation : tous les forts étaient tombés ; l'ennemi se trouvait à proximité de la ville ; les esclaves libérés ravageaient les biens des colons ; les Français n'avaient plus d'artillerie de campagne, et pratiquement plus d'armée ; les secours promis par la métropole n'arrivaient pas ; la seule issue était de se rendre. Dans l'après-midi, un lieutenant portugais se présenta aux portes de la ville, protégé par un drapeau parlementaire. Il était porteur d'un courrier de ses chefs. Victor Hugues, devinant la teneur de ce document, refusa de laisser entrer le messager : un gouverneur ne reçoit pas des sommations d'un lieutenant ! Marquès et Yeo devaient venir eux-mêmes, s'ils avaient quelque-chose à demander !

Les négociations officielles ne s'ouvrirent donc que le lendemain. Yeo s'y montra très agressif, mais pressé d'en finir ; Marquès, beaucoup plus timide que son collègue anglais, était impressionné par la personnalité hautaine de Victor Hugues, et par sa réputation prestigieuse. Il resta beaucoup plus modéré durant les discussions. Le principal point de blocage était la libération des esclaves, qui exaspérait Hugues et mettait Marquès mal à l'aise.

Le 12 janvier, une pétition des habitants de Cayenne réclamant la reddition parvint officiellement au gouverneur. C'est lui qui en était l'instigateur officieux, en prévision du procès futur qu'il n'allait pas manquer d'avoir. L'après-midi même, il rédigea le texte de la capitulation française.

Curieusement pour un vaincu, Victor Hugues avait une position plutôt avantageuse : son principal interlocuteur était le timide Marquès ; Yeo ne se sentait pas personnellement concerné par le détail des clauses de la capitulation ; il était surtout pressé de signer et de lever l'ancre. Le gouverneur profita de ce contexte pour rédiger un préambule hautain où il affichait, d'entrée de jeu, son ascendant moral sur les vainqueurs, suivi de clauses souvent avantageuses pour les colons et pour lui-même. Il avait même glissé une phrase assassine, par laquelle il impliquait directement le Prince Régent dans la libération inconsidérée des esclaves et dans les troubles qui en étaient résultés.

Les deux officiers alliés signèrent ce texte sans sourcilier, le 12 janvier, et Victor Hugues se réjouissait par avance de l'effet qu'il allait produire à Belém et à Rio.

Mais on n'en était pas là, pour l'instant. Victor Hugues avait capitulé, et les deux vainqueurs souhaitaient entrer à Cayenne dès le lendemain, pour prendre possession de la capitale. Le gouverneur réussit à obtenir d'eux un délai supplémentaire d'une journée, sous le prétexte grotesque que la garnison était ivre et qu'il craignait des troubles. La raison réelle de cette demande reste mystérieuse. Hugues avait-il quelque-chose à cacher ? Des papiers à détruire ? Une comptabilité à arranger ? Toujours est-il que Yeo et Marquès acceptèrent ce dernier caprice de leur vaincu, et que cela faillit leur coûter très cher. La frégate française *Topaze*, en effet, arriva devant Cayenne ce jour-là, avec des renforts militaires.

L'arrivée de la *Topaze*

La frégate *Topaze*, on l'a vu, avait quitté Brest le 7 décembre à destination de Cayenne. Elle était commandée par le capitaine de frégate Lahalle, et amenait dans la colonie un renfort d'une centaine de fantassins sous les ordres du commandant Bernard. Sa mission consistait à débarquer ses troupes

en Guyane (ou, si cela était impossible, à rallier les Antilles), puis à revenir en métropole rapidement, après avoir rempli ses cales de denrées exotiques.

La traversée fut difficile : tempête, démâtage, rencontre avec des bâtiments anglais, mal de mer quasi-généralisé. Enfin, le 12 janvier dans la matinée, la *Topaze* aperçut la terre d'Amérique et, le lendemain, se présenta devant Cayenne. Lahalle fut assez surpris de l'accueil : plusieurs navires de guerre dépourvus de pavillon étaient mouillés en rade, aucun pilote ne répondit à sa demande pour le faire entrer au port ; il resta donc prudemment à tirer des bords au large, en attendant d'en savoir plus. Lorsque la nuit fut tombée, le commandant Bernard rejoignit la terre sur un canot pour tenter de prendre contact avec Hugues.

Le 14 au matin, Bernard n'étant pas revenu (et pour cause : il avait été capturé par les Portugais), Lahalle s'approcha de l'estuaire du Mahuri mais là, selon ses dires, il fut pris en chasse par un vaisseau de ligne et s'enfuit vers la Guadeloupe à force de voiles. On s'est beaucoup interrogé, par la suite, sur l'identité de ce mystérieux vaisseau ennemi. Rien n'a jamais permis d'en confirmer l'existence. Lahalle avait-il inventé cet épisode pour justifier son départ ? Si oui, c'était un mensonge inutile, car il n'avait guère d'autres solutions que de se dérober, à moins de prendre de gros risques pour ses passagers, son équipage et son navire.

La *Topaze* n'eut d'ailleurs guère de chance en Guadeloupe ; elle fut capturée le 22 janvier par les frégates anglaises *Jason* et *Cleopatra*, et intégrée dans la Royal Navy sous le nom d'*Alcmene*.

Épilogue

La prise de possession officielle de Cayenne par les Portugais donna lieu à une courte cérémonie, le samedi 14 janvier. Les soldats français déposèrent les armes avec beaucoup d'amertume et furent consignés à bord des navires en attendant leur retour en France. Les Anglais tentèrent de hisser l'*Union Jack* à côté du drapeau portugais, mais Victor Hugues s'y opposa véhémentement, sous prétexte que Cayenne ne s'était pas rendue à l'Angleterre mais au Portugal. Le colonel Marquès, seul maître de la Guyane, s'entoura d'un groupe de colons français hostiles à Hugues pour gouverner le pays. Les esclaves furent remis au travail, et la vie reprit peu à peu dans la colonie.

Marquès envoya un jeune soldat prévenir Magalhaens de la victoire portugaise, et ce messager atteignit Belém le 14 février. Le gouverneur se réjouit publiquement « que les glorieux soldats de Marengo et d'Austerlitz aient dû s'incliner devant les troupes rustiques du Pará qui montraient pour la première fois leur bravoure et leur discipline ». Il organisa des fêtes pour célébrer l'événement mais, dans l'intimité, il laissait éclater sa colère contre les clauses de la capitulation que Marquès avait acceptées. Il émit des réserves officielles sur la validité du traité et laissa entrevoir sa renégociation.

L'Angleterre, quant à elle, à défaut de tirer un profit direct de la conquête de la Guyane, ne manqua pas de souligner le rôle essentiel de Yeo dans la conception et la réalisation du plan d'invasion, et de s'attribuer le mérite de la réussite. James Lucas Yeo fut fait chevalier en 1510 pour cet exploit.

À Cayenne, Victor Hugues fanfaronnait toujours. Il avait fait diffuser le texte du traité dans plusieurs pays, en soulignant l'implication du prince régent du Portugal dans la libération des esclaves. Marquès, humilié en permanence par son insupportable vaincu, se débarrassa de lui le 3 mars en l'envoyant en France avec ses proches.

Sur ordre de l'empereur, Victor Hugues fut assigné à résidence à Orléans en attendant d'être interrogé par une commission d'enquête. Celle-ci était formée de trois officiers généraux : le général Hulin, gouverneur de Paris, le général Lacuée et l'amiral Rosily. Elle se mit au travail en octobre, reçut de nombreux témoignages à charge, écouta la défense de l'accusé et établit des conclusions accablantes pour le gouverneur. Au vu de ce rapport d'enquête, l'empereur décida de faire comparaître Hugues devant un conseil de guerre. Ce dernier se réunit en juillet 1810 et acquitta l'accusé. Le procureur impérial fit appel de cette décision, mais son pourvoi fut rejeté. Victor Hugues sortait libre de cette longue procédure.

LA CAPITULATION FRANÇAISE

Capitulation proposée par M. Victor Hugues, officier de la légion d'honneur, commissaire de sa Majesté l'Empereur et Roi, commandant en chef à Cayenne et Guyane française, et acceptée par Monsieur James Lucas Yeo, capitaine de vaisseau de sa Majesté Britannique, commandant les forces navales combinées anglaise et portugaise, et Manuel Marques, chevalier des ordres militaires de St Benoist de Avis, lieutenant colonel, chef et directeur du corps d'artillerie du Para, commandant l'avant-garde de l'armée portugaise.

Quoique les postes avancés aient été emportés par la force, et que le Commissaire de l'Empereur et Roi, Commandant en chef, soit réduit au chef-lieu, il doit aux sentiments d'honneur qui l'ont toujours distingué, à la valeur et à la bonne conduite des officiers et soldats sous ses ordres, à l'attachement des habitants de la Colonie pour sa Majesté l'Empereur et Roi, il doit, dis-je, déclarer hautement qu'il se rend moins à la force qu'au système destructeur d'affranchir tous les esclaves qui se rangeraient du côté de l'ennemi, et d'incendier toutes les habitations et postes où il y aurait résistance.

Que le Commissaire de l'Empereur, Commandant en chef, après avoir vu l'incendie de plusieurs habitations, et notamment de la sienne, la plus considérable de la Colonie, ne l'avait attribué d'abord qu'aux événements de la guerre ; que la désorganisation des ateliers et l'affranchissement des esclaves, ne lui avait paru qu'une de ses mesures momentanées ; mais que s'étant assuré par écrit que Messieurs les officiers anglais et portugais agissaient en vertu des ordres de S.A.R. le prince Régent,

Voulant donc sauver la Colonie d'une destruction totale et conserver à son auguste Maître des sujets qui lui ont donné tant de preuves d'attachement et de fidélité, le Commissaire de S.M. Impériale et Royale remet la Colonie aux forces de S.A.R. le prince Régent aux conditions suivantes :

Article premier – La garnison sortira de la place avec armes et bagages, et tous les honneurs de la guerre. Messieurs les officiers conserveront leurs épées et les officiers supérieurs leurs chevaux ; elle mettra bas les armes et s'engage à ne point servir contre S.A. le prince Régent et ses alliés pendant un an.

Art. 2 – Il sera fourni aux frais de S.A. le prince Régent un bâtiment pour transporter en France directement la garnison, MM. les officiers civils et militaires, tous les employés au service avec leurs familles et leurs effets, dans le plus court délai.

Art. 3 – Il sera également fourni un bâtiment commode pour transporter en France le Commandant en Chef, sa famille, ses officiers, sa suite et ses effets, le chef d'administration ordonnateur, le commandant des troupes, l'inspecteur et le commandant d'artillerie avec leurs familles.

Art. 4 – Il sera accordé un délai convenable à MM. les officiers qui ont des propriétés dans la Colonie pour terminer leurs affaires.

Art. 5 – Les arsenaux, batteries et tous les objets d'artillerie, salles d'armes, poudrière, magasins à vivres seront remis sous inventaire et dans l'état auquel ils se trouvent actuellement et on indiquera où sont tous ces objets.

Art. 6 – Tous les nègres esclaves de part et d'autre seront désarmés et renvoyés à leurs habitations respectives. Les nègres français, que MM. les commandants de terre et de mer de son A.R. le prince Régent ont engagés pour le service pendant la guerre et à qui ils ont donné la liberté en vertu de leurs ordres, seront renvoyés de la Colonie, comme ne pouvant désormais y être qu'un objet de trouble et de dissension. MM. les commandants s'engagent, comme ils l'ont promis, de solliciter de S.A. le prince Régent le remplacement des dits esclaves, ou une indemnité en faveur des habitants à qui ils appartiennent.

Art. 7 – Les papiers, plans et autres choses appartenant au Génie seront également remis.

Art. 8 – Les malades et les blessés obligés de rester dans la Colonie pourront en sortir avec tout ce qui leur appartient lorsqu'ils seront en état de le faire ; et en attendant, ils seront traités comme ils l'étaient ci-devant.

Art. 9 – Les propriétés particulières de quelque espèce et de quelque nature qu'elles puissent être seront respectées. Les habitants en pourront disposer comme par le passé.

Art. 10 – Les habitants de la Colonie conserveront leurs propriétés et pourront y résider en se conformant aux ordres et formes établis par la souveraineté sous laquelle ils demeureront. Ils seront libres de vendre leurs propriétés et de se retirer à l'époque qui leur conviendra sans qu'il y soit mis obstacle.

Art. 11 – Les lois civiles connues en France sous le nom de code Napoléon et en vigueur dans cette colonie seront suivies et exécutées jusqu'à la paix entre les deux nations. Les magistrats ne pourront prononcer sur les intérêts entre particuliers pour des discussions y relatives qu'en vertu des dites lois.

Art. 12 – Les dettes consenties par des particuliers pendant ou avant le temps fixé par l'article précédent seront exigées conformément aux bases déterminées par ce même article.

Art. 13 – Les papiers concernant le contrôle, les matricules de la troupe seront emportés par le quartier maître.

Art. 14 – Désirant conserver l'habitation des épiceries dite la Gabrielle dans toute sa splendeur et dans toute son agriculture, il est donc stipulé qu'il ne sera détruit ni aucun des bâtiments ni aucun des plantages arbres et plantes, mais qu'elle sera conservée dans l'état actuel, telle qu'elle est remise entre les mains de MM. les commandants de S.A. le prince Régent.

Art. 15 – Tous les papiers des magasins de l'inspection du domaine, toute la comptabilité quelconque seront déposés au Greffe ou dans un autre lieu convenu pour y avoir recours au besoin. Le tout sera mis sous le sceau des deux gouvernements et à la disposition de sa Majesté Impériale et Royale.

Art. 16 – La présente capitulation sera faite en trois langues et signée par les trois officiers stipulants.

Fait au poste avancé dit Bourda, le 12 janvier 1809,

Le Commissaire de l'Empereur, officier de la légion d'honneur, commandant en chef, Victor Hugues.

Le Portugal désigna comme gouverneur de l'ex-Guyane française un magistrat du nom de Maciel da Costa. Il n'était pas dans les intentions du roi, cependant, d'annexer cette colonie. Aussi ne fit-il aucune difficulté pour la rendre à la France après la chute de l'empereur. La restitution fut décidée au congrès de Vienne et eut lieu officiellement en 1817.

Pour en savoir plus…

SOUBLIN, Jean : *Cayenne 1809 : la conquête de la Guyane par les Portugais du Brésil.* Paris, éditions Karthala, 2003.

BARROW John : *Life and correspondence of admiral Sir William Sidney Smith.* Londres, Richard Bentley, 1848.

JAMES, William : *Naval History of Great Britain.* 6 volumes (ici tome V). Londres, 1837.

Un lieu mythique : LE CAP HORN

par Alain Foulonneau

« Le cap Horn aurait pu n'être jamais que ce qu'il est : un point sur la carte du monde. Les hommes en ont fait une épopée. Les hommes et les navires. » Paul Guimard. Avec le Vendée Globe qui vient de se terminer le cap Horn s'est trouvé à nouveau sur le devant de l'actualité. Une occasion de revenir sur son histoire.

Au début du XVIIéme siècle le commerce avec l'extrême orient demandait beaucoup de capitaux et comportait beaucoup de risques. Aussi le gouvernement des Provinces Unies des Pays Bas par une charte de 1602 amalgama toutes les petites compagnies de commerce des Indes pour former la toute puissante Compagnie néerlandaise des Indes orientales, la célèbre VOC. La charte accordait à la VOC le monopole du commerce avec l'Orient et le monopole des routes. Il était interdit aux commerçants privés hollandais de passer par le cap de Bonne Espérance et le détroit de Magellan, les deux seules routes connues à l'époque pour rejoindre l'Extrême-Orient.

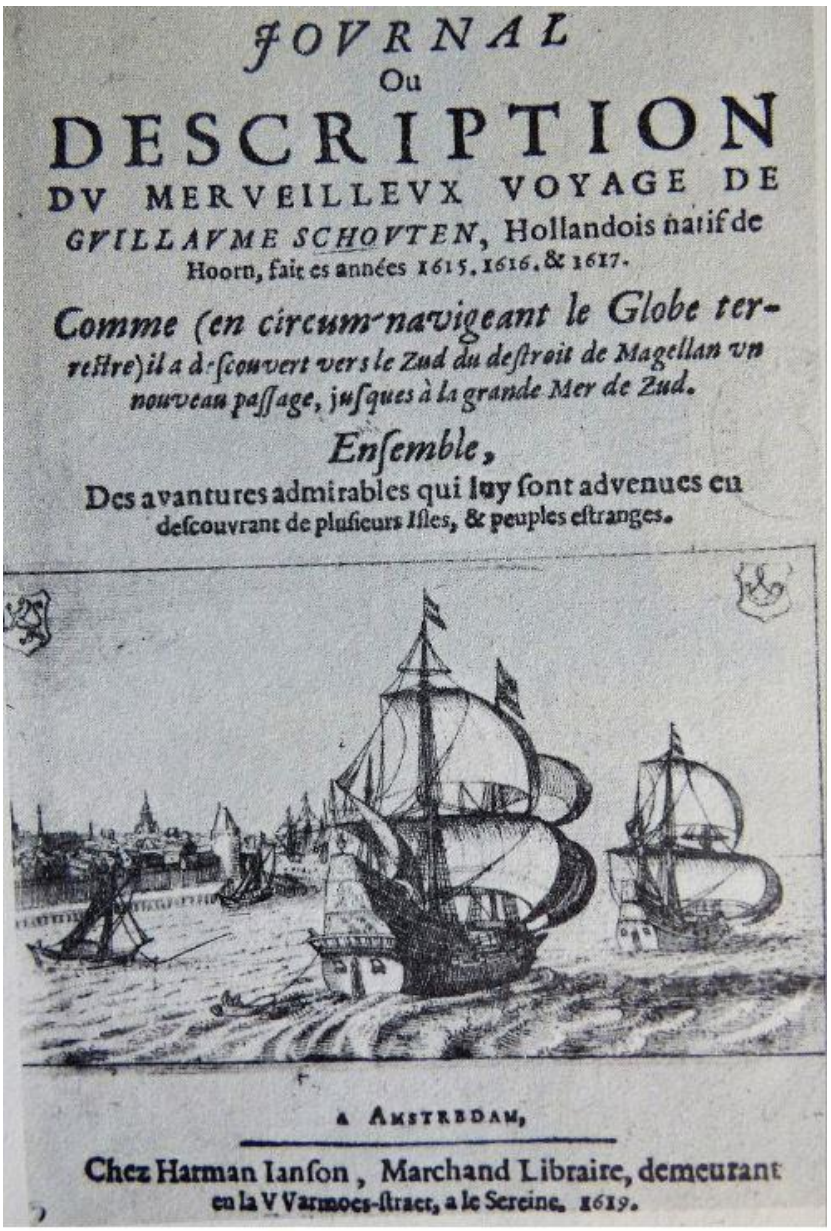
Ce n'était pas du goût de Isaac Lemaire un marchand renommé de la Ville d'Amsterdam. Comme il n'était pas question pour lui de tomber dans l'illégalité, comment alors tourner l'interdit ?

C'est avec Willem Schouten que l'idée de rechercher une nouvelle voie prit corps. Willem Schouten était un marin qui s'était rendu trois fois en orient. C'était aussi un navigateur épris de découvertes. Les deux hommes se souvinrent que le marin anglais Francis Drake en septembre 1578 en sortant du détroit de Magellan avait été repoussé par une tempête largement au sud de la Terre de Feu. L'étendue d'eau libre que Drake avait découvrert l'avait convaincu que, loin d'être un autre continent, la Terre de Feu était une île avec l'océan ouvert au large de son extrémité sud.

Les deux hommes réussirent à convaincre les commerçants de la petite ville de Hoorn de financer une expédition composée de deux navires. L'expédition appareilla le 14 juin 1615. Le fils de Isaac Lemaire, Jacob, était capitaine de l'Eendracht (La Concorde), et Willem Schouten capitaine du Hoorn. Le Hoorn fut détruit accidentellement par un incendie lors d'un

carénage par chauffage le long des côtes de Patagonie. Le 24 janvier 1616, les équipages découvraient dans l'est une île à laquelle ils donnèrent le nom l'île des Etats (Statem Landt) par hommage à leur nation. Quant au détroit qu'ils traversaient ils le nommèrent tout simplement le détroit de Lemaire. L'autre rive du détroit à l'ouest prit le nom de Maurice de Nassau. Le 31 janvier l'Eendracht doublait une haute pointe noire et pouvait enfin incurver sa route vers le nord. Jabob Lemaire et Willem Schouten décidèrent : « nous l'appellerons Kapp Hoorn, du nom de notre bonne ville et en l'honneur des responsables municipaux qui ont financé notre expédition ».

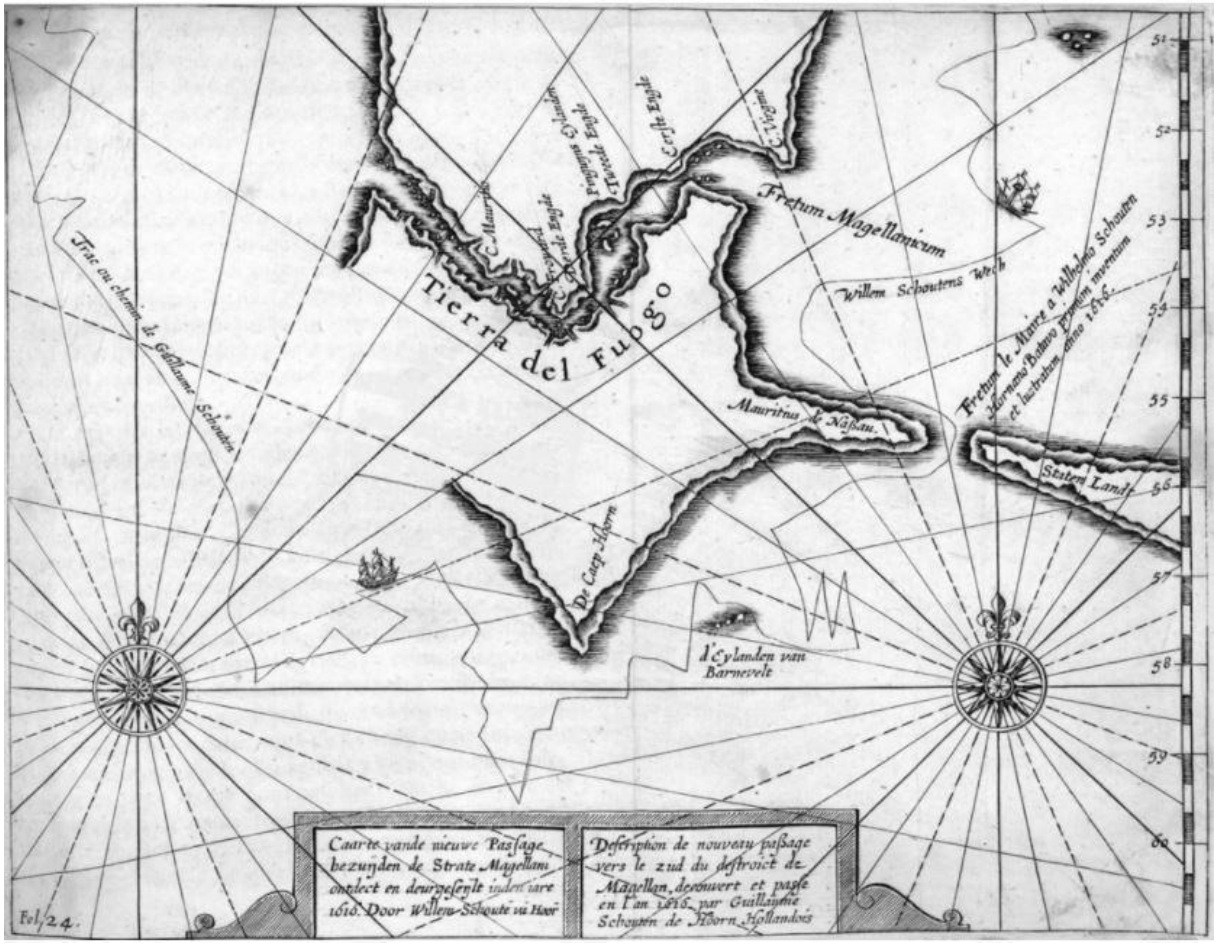
Le 31 octobre, l'expédition mouilla en rade de Batavia (Jakarta) , Les marins furent tout de suite arrêtés par des agents de la Compagnie néerlandaise. Le gouverneur de la VOC, Jan Pieter Koenen, ne les crut pas. Il les accusa d'être des imposteurs et d'avoir violé l'interdiction d'emprunter le détroit de Magellan. Lemaire et Schouten furent reconduits enchaînés aux Pays Bas. L'Eendracht et sa cargaison furent confisqués. Jacob Le Maire mourut à l'âge de 31 ans pendant le voyage entre Java et Amsterdam.


JOVRNAL
Ou
DESCRIPTION
DV MERVEILLEVX VOYAGE DE
GVILLAVME SCHOVTEN, Hollandois natif de
Hoorn, faict es années 1615. 1616. & 1617.
Comme (en circum-navigeant le Globe ter-
reſtre) il a découvert vers le Zud du deſtroit de Magellan vn
nouveau paſſage, juſques à la grande Mer de Zud.
Enſemble,
Des avantures admirables qui luy ſont advenues en
deſcouvrant de pluſieurs Iſles, & peuples eſtranges.
A AMSTERDAM,
Chez Harman Ianſon, Marchand Libraire, demeurant
en la V Varmoes-ſtraet, a le Sereine. 1619.

Page de titre de l'édition française du Voyage de Schouten. Amsterdam 1619

Son père Isaac intenta un procès à la Compagnie néerlandaise et fut dédommagé trois ans plus tard. La Compagnie dut non seulement remplacer le navire et la cargaison en plus des intérêts perdus, mais qui dut aussi reconnaître que Jacob Lemaire avait découvert un nouveau passage autour du cap Horn.

Sitôt ouverte, la voie du cap Horn fut désertée. Les routes commerciales vers les Indes, les Moluques (Indonésie) et la Chine passaient par le cap de Bon Espérance. La navigation y était moins dure. Et puis la ville de Cape Town offrait une escale bienvenue, surtout depuis que Jan Van Riebeeck en 1625 y avait créé des potagers pour ravitailler en produits frais les navires de passage. Enfin l'interdiction de la charte de 1602 n'était pas opposables aux autres nations



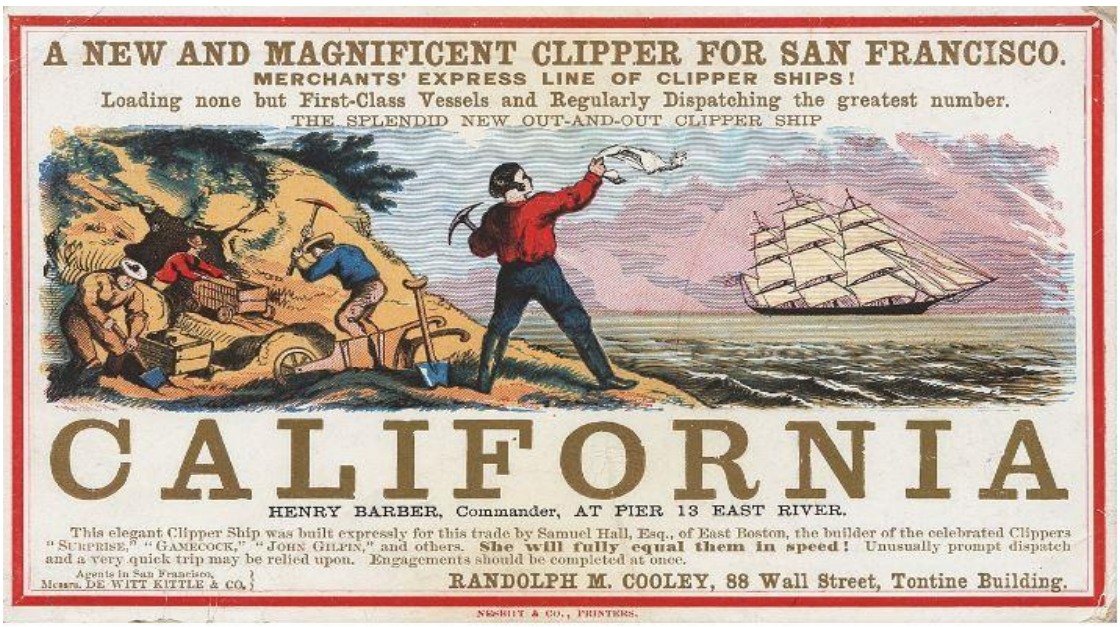
Description du nouveau passage vers le sud du détroit de Magellan découvert et passé en l'an 1616 par Guillaume Schouten de Hoorn, Hollandais. 1619. Le cap Horn n'est pas encore identifié comme étant sur une île distincte de la Terre de Feu. Le trajet erratique de Schouten montre que son passage n'a pas été facile. Pourtant il sera souvent plus difficile pour ses successeurs.

Mais si le cap Horn n'avait pas d'intérêt pour les marchands, il n'en était pas de même pour les pirates, les boucaniers et les corsaires qui peu à peu s'en servirent pour piller les colonies espagnoles de la côte ouest des Amériques. Cette période connut son apogée avec l'expédition de l'amiral anglais Anson en 1741. L'Angleterre étant en guerre contre l'Espagne, l'amiral Anson avait reçu pour mission « d'harceler et ruiner les possessions espagnoles des mers du sud ». Malheureusement Anson se présenta au cap Horn au plus mauvais moment à l'équinoxe d'automne. Il subit tempête sut tempête, ses vaisseaux se dispersèrent, les avaries

et les pertes humaines se multiplièrent. Le récit d'Anson à son retour inspira un effroi incoercible aux navigateurs des mers du sud. La légende du cap Horn était née.

Cependant des idées nouvelles commençaient à naître dans lesquelles il n'était plus question d'intérêt mercantile ou guerrier, mais seulement de géographie. Ce sont les navigations de Krusenstern, Cook, Bougainville et La Pérouse. En même temps les navires étaient devenus plus sûrs et plus performants. Ils pouvaient affronter plus facilement le Cap Horn une route plus rapide que celle du détroit de Magellan où les courants imprévisibles, les vents violents tombant des montagnes (les williwaws) et les nombreux écueils posaient un problème important aux navires. Ajoutons aussi que l'étroitesse de certains chenaux rendait difficile voire impossible le louvoyage. Le cap Horn revit des bateaux passer sous ses falaises parmi eux des baleiniers, des phoquiers et aussi des chasseurs de fourrure en Alaska.

Mais l'épopée du cap Horn naquit réellement aux XIXème siècle quand les côtes ouest des Amériques prirent de l'intérêt. C'est surtout la ruée vers l'or de la Californie qui allait faire du cap Horn la voie royale des grands voiliers. En 1849 on découvrait de l'or près de Sacramento. Aussitôt des milliers de pionniers s'élancèrent vers la Californie. La traversée des Etats Unis en chariots était longue et périlleuse, le voyage par mer s'avérait plus rapide surtout que les chantiers américains avaient inventé un nouveau type de bateau : le clipper. Etrave tranchante (d'où le nom, to clip = couper), coque étroite, poupe fuyante, voilure démesurée, ces voiliers atteignaient des vitesses presque deux fois supérieures aux meilleures frégates. Ils arrivaient à relier New York ou Boston à San Francisco en moins de 90 jours.



Puis on trouva de l'or en Australie tandis que l'état australien du Queensland cherchait à développer son pays par l'immigration depuis la Grande Bretagne. Les clippers firent route depuis Londres ou Liverpool par Bonne Espérance vers Sydney et Brisbane (cette dernière ville étant desservie par les clippers de la Black Ball Line de James Baines). Le retour se faisait par le cap Horn en profitant des vents portants.

Le dernier acte de l'épopée du cap Horn fut joué par les grands voiliers en acier de la fin du XIXéme siècle et du début du XXéme siècle. La côte ouest de l'Amérique offrait ses nouvelles richesses. L'Orégon exportait ses bois, la Californie ses céréales, le Pérou son guano, Le Chili ses nitrates. Dans le Pacifique la Nouvelle Calédonie exportait le nickel de ses mines. En même

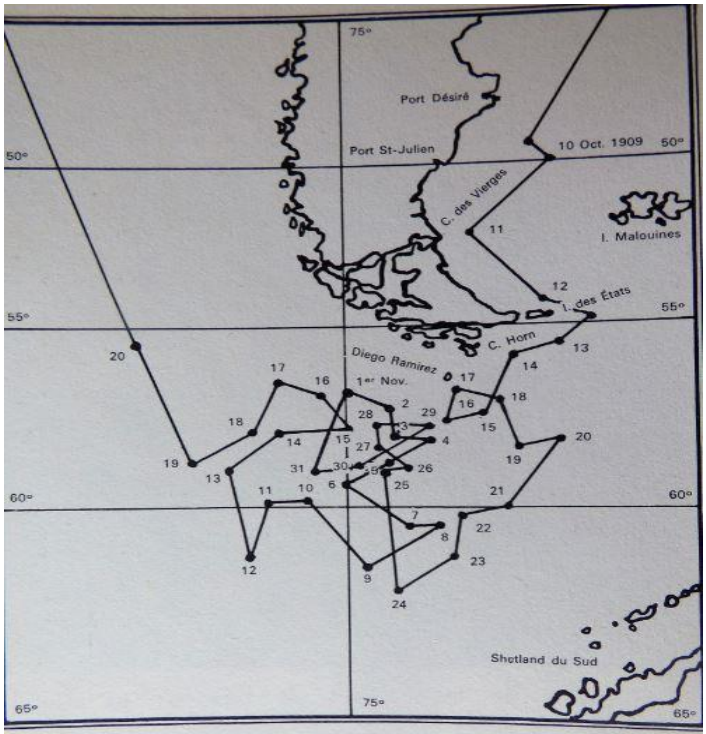
temps ces pays demandaient du charbon et des produits industriels de l'Europe. Tous chargements pondéreux qui s'accommodaient de longs voyages en laissant un fret convenable aux armateurs de la voile.

L'inauguration du canal de Panama en 1914 ainsi que la première guerre mondiale mirent fin à l'épopée du cap Horn. Les bateaux n'avaient plus besoin de faire le tour de l'Amérique du sud. Les vapeurs pouvaient passer de l'Atlantique au Pacifique sans risquer de manquer de charbon. Par ailleurs les sous-marins allemands avaient détruit une grande partie de la flotte de grands voiliers. Enfin la loi sur les 8 heures de travail exigeait de doubler les équipages ce qui ne rendait plus rentable l'exploitation des voiliers.

Le cap Horn déserté faillit retomber dans l'oubli. Ce sont les coureurs transocéaniques qui en reprenant les défis des anciens capitaines ont redonné vie à l'épopée du cap Horn.

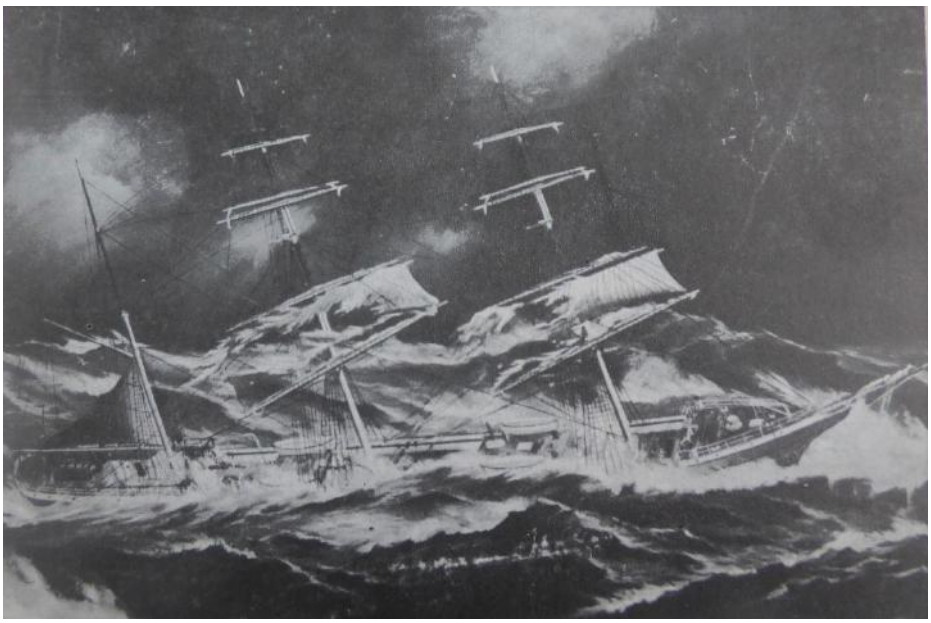
Difficultés et dangers de la navigation au cap Horn

Au large du Cap Horn les vents soufflent presque constamment de l'ouest vers l'est. Cela rend difficile la progesssion des voiliers qui pour passer de l'Atlantique au Pacifique doivent louvoyer contre vent et vagues. Il faut un sens marin aigu pour gagner mille par mille de la route vers l'ouest. Un gain de plusieurs jours peut être annulé en quelques heures quand une furie de vent emporte les voiles et chasse vers l'est un navire à sec de voiles. Même dans le sens ouest est le passage du Cap Horn est périlleux car les tempêtes sont fréquentes, des lames gigantesques peuvent coiffer l'arrière du navire, briser les claires voie et emporter les hommes de quart sur la dunette. Certains voiliers mirent un mois avant de franchir cette extrémité de l'Amérique. Le clipper américain Morning Light resta bloqué devant le cap Horn 32 jours avant de le franchir en 1857. D'autres préférèrent abattre en grand, partir vent sous vergues et faire le tour de la Terre par le cap de Bonne Espérance.



Route tenue par le trois-mâts barque nantais, *La Rochejaquelein*, en octobre 1909, pour doubler le cap Horn.
(Schéma d'après les notes du commandant Bourges, alors second du bord.)

Sur ce dessin on constate toute la difficulté pour les grands voiliers de doubler le cap Horn contre les vents d'ouest dominants.



Trois mâts à la cape sous les lambeaux de ses huniers dans la mer du cap Horn

Le cap Horn n'a non plus épargné les coureurs transocéaniques. Le 6 janvier 2009 le monocoque de Jean Le Cam est retourné devant le cap Horn. Réfugié dans un compartiment étanche le navigateur est sauvé par Vincent Riou un autre concurrent du Vendée Globe.

Le climat du Cap Horn rendait les manœuvres très pénibles. A la limite de la convergence antarctique, les températures au cap Horn sont glaciales surtout pendant l'hiver austral. Les marins se souvenaient des mâts couverts de neige et glace ainsi que des cordages gelés. « Au cap Horn il ne fera pas chaud », rappelle une célèbre chanson de marin.

La proximité de la péninsule antarctique, de l'autre côté du passage de Drake, entraînait en outre la dérive d'icebergs. Voici un épisode raconté par Georges Aubin, un des derniers capitaines cap horniers nantais :

« *Un des dangers les plus redoutés des grands voiliers résidait dans les glaces flottantes, sur lesquelles, lorsque le temps était bouché - et il l'était fréquemment dans les hautes latitudes australes - se sont écrasés de nombreux navires. Une nuit, à bord du trois-mâts Babin-Chevaye de Nantes, où j'étais « embarqué lieutenant », l'homme de bossoir signala, tout proche, un énorme iceberg sortant soudain d'un épais rideau de neige qui tombait à gros flocons. Il était trop tard pour commander une manœuvre valable... La mer était démontée et ce fut ce qui nous sauva, car elle brisait à une grande hauteur sur la montagne de glace comme sur une falaise et retombait ensuite, créant une sorte de ressac qui éloigna le navire de l'iceberg au moment où il allait s'y éventrer. Ce fut notre salut. Le lendemain le temps étant clair, nous aperçumes sous le vent à nous quelques épaves. Le capitaine fit gouverner dessus et nous pûmes lire sur les débris d'un canot et sur une bouée de sauvetage le nom du grand quatre-mâts allemand Woglinde, de Hambourg, qui quelques jours auparavant, était notre voisin sur la rade d'Iquique au Chili. Jamais plus le navire ne donna de ses nouvelles.* »

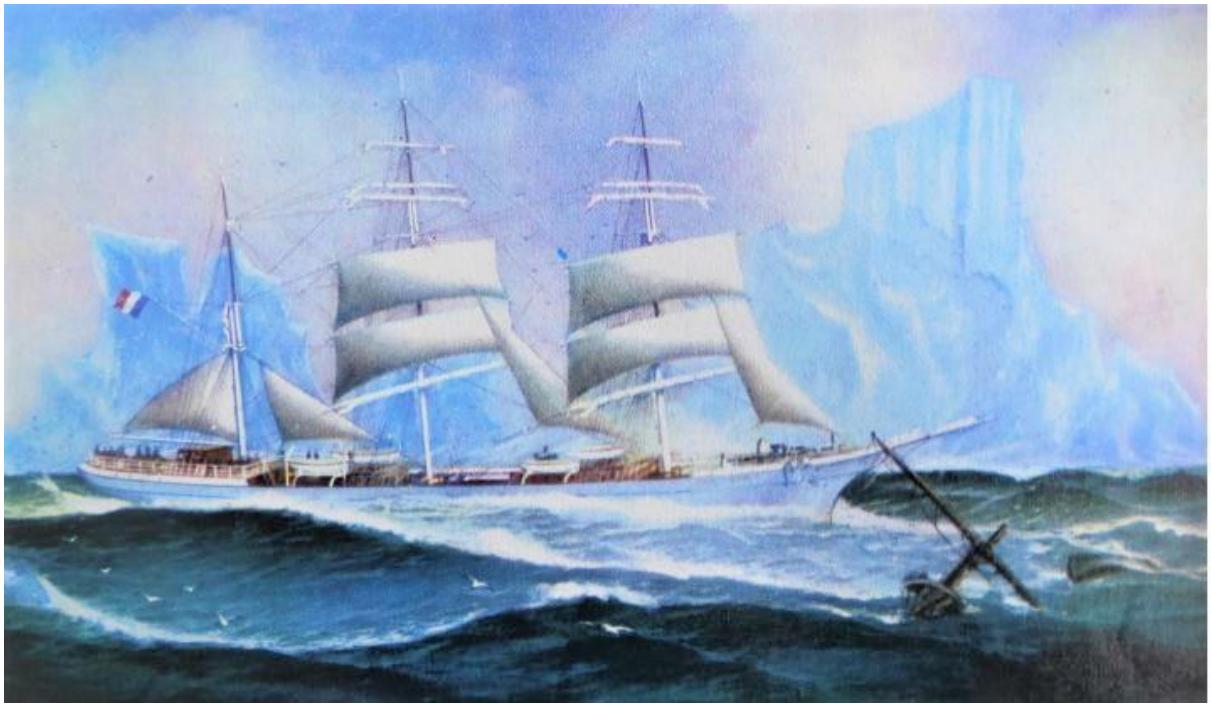


Tableau de M. Morhmann représentant l'épisode raconté par Georges Aubin

Icebergs près des îles Shetland du sud à gauche et de la péninsule antarctique à droite. Les îles Shetland du sud délimitent avec le cap Horn, le passage de Drake qu'empruntaient les caps horniers. (photos AF)

Mémoriaux au cap Horn

Plusieurs monuments près du phare du cap Horn rendent hommage aux marins qui ont affronté les conditions particulièrement dangereuses de ces parages et qui y ont parfois perdu la vie.

Le plus célèbre d'entre eux est l'Albatros. Il a été érigé à l'initiative de la section chilienne de la Confrérie des Capitaines du Cap Horn en mémoire des marins de toutes nationalités qui périrent dans la lutte contre les forces de la nature dans les mers australes proches du légendaire Cap Horn. Ce monument de 7 mètres de hauteur, formé de deux corps indépendants de cinq plaques d'acier chacun, est l'oeuvre du sculpteur chilien José Balcells Eyquem. Les plans et la construction de la structure, qui devait supporter des rafales de vents allant jusqu'à 200 km/h, furent réalisés par la Marine chilienne. La construction dura plus d'un mois, entre octobre et novembre 1992. Il a été inauguré le 5 décembre 1992. Sur le chemin qui mène au monument deux plaques de marbre soutenues par des structures en béton furent construites. L'une d'elle précise la nature du monument et l'autre présente le magnifique poème de l'écrivain de Valparaíso, Sara Vial :

« Je suis l'albatros qui t'attend
Au bout du monde.
Je suis l'âme en peine des marins morts
Qui ont doublé le Cap Horn
Depuis toutes les mers du globe.
Mais tous n'ont pas péri
Dans les vagues déchaînées,
Aujourd'hui, ils volent sur mes ailes,
Pour l'éternité,
Dans une dernière étreinte
Des vents antarctiques. »

Phare du cap Horn (photo AF)

L'Albatros et la stèle de Sara Vial (photos AF)

Plaque commémorative du quadricentenaire de la découverte du cap Horn (photo AF)

Le mémorial l'Albatros vu de la mer. Tout en bas, au milieu un peu à gauche sur la mer on aperçoit un vrai albatros. Malgré ses ailes de géant il apparaît minuscule face aux falaises du cap Horn (photo AF)

Un albatros à sourcils noirs (photo AF)

Médaillon commémoratif des cap horniers australiens (photo AF)

Monument de l'Amicale Internationale des capitaines au long cours Cap Horniers dont le siège est à Saint Malo. Au fond la sculpture l'Albatros. (photo AF)

Page suivante détails du monument.

Bibliographie

Hommes et Navires au Cap Horn	Jean Randier
Les derniers Cap-horniers français	Louis Lacroix
Les Cap-horniers / Encyclopédie La Mer	Georges Aubin

Dans les archives

UN CONTRAT DE NOLISEMENT[1] DE GALÈRES EN 1337

Le samedi 25 octobre 1337, un accord fut conclu entre Paris et Gênes pour la fourniture à la France de vingt galères génoises, destinées à faire la guerre aux Anglais. Le texte intégral de cet accord figure dans l'*Archéologie navale* de JAL, tome II, pages 333 et suivantes. L'essentiel de ce texte est transcrit ci-dessous. GL

ORDONNANCE DE 40 GALÈRES ARMÉES QUE L'ON DOIT AVOIR TANT DE GÊNES QUE DE MONACO POUR LE SERVICE DU ROI POUR SA GUERRE – L'AN 1337

Traité et accord entre les gens du roi notre sire et AYTON DORIA de Gênes, celui-ci ayant promis de fournir au roi autant de galères que le roi voudrait jusqu'au nombre de vingt, à raison de 900 florins d'or par galère et par mois, dans les conditions et de la manière suivantes.

« À tous ceux qui ces présentes verront, Pierre BELAGUET, garde de la prévôté et vicomté de Paris, salut.

« Savoir faisons que par devant J. DE RUEIL et Nicolas LE GROS, clercs de notaires jurés, établis par le roi notre sire au Châtelet de Paris […], AYTON DORIA, de Gênes, reconnaît de bon gré par devant ces clercs de notaires jurés, et par devant nous, avoir fait et accordé aux nobles sieurs Louis DE SAVOIE, chevalier, sieur de Vaux, Hugues DE POMART, chanoine de Paris, Guy CHEVRIER, chevalier, Nicolas BEHUCHET et Mathé GAITE, représentant le roi, les conventions et marché suivants.

« À savoir que ledit AYTON fournira au roi notre sire, autant de galères qu'il plaira au roi notre sire ou à son conseil, jusqu'au nombre de vingt galères. Celles-ci seront utilisées contre le roi d'Angleterre, contre tous ses alliés quels qu'ils soient ou quels qu'ils pourraient être, et contre tous les autres ennemis du roi de France notre sire et du royaume.

« Ledit AYTON livrera chacune de ces galères avec 210 hommes, tous suffisants et bien armés de plaques, de bacines[2], de colliers ou gorgerons[3] de fer et de pavois. Ces 210 hommes comprendront le patron et deux comites, deux écrivains, 25 arbalétriers et 180 rameurs pour actionner les avirons.

« Ledit AYTON doit livrer et mettre dans chaque galère 600 viretons[4], 300 lances, 500 dards, des favars[5], de longs fourreaux de lances, des rouards[6] de fer et tout autre armement dont il convient d'équiper une galère bien armée pour la guerre.

« Ledit AYTON doit livrer d'ici au 1er avril prochain venant de Gênes toutes prêtes et équipées pour servir le roi de France notre sire, chacune des galères que le roi voudra avoir jusqu'au nombre de 20, garnies de gens armés et de tout ce qui a été dit ci-dessus, pour le prix de 900 florins d'or de Florence que le roi doit donner pour chaque mois de 30 jours passé à son service.

[1] Nolisement = affrètement d'un navire pour des besoins militaires ou commerciaux.

[2] La bacine ou bassinet désignait un casque en usage au XIII^e^ et au XIV^e^ siècles.

[3] Le gorgeron était la partie inférieure du casque, qui protégeait le cou.

[4] On appelait vireton une flèche d'arbalète armée d'un fer pyramidal à ailettes obliques, qui lui communiquait un mouvement de rotation.

[5] Selon JAL, il s'agirait de sortes d'épieux ou de bâtons ferrés.

[6] Mot inconnu.

Les galères garderont en outre la moitié des gains qu'elles feront sur les ennemis du roi de France, à l'exception des châteaux et du patrimoine des prisonniers, lesquels iront au roi sans que ledit AYTON puisse réclamer quelque-chose […]

« Et quand lesdites galères seront armées pour le service du roi notre sire, s'il advenait une paix ou une trêve entre le roi de France notre sire et le roi d'Angleterre, ledit AYTON, ainsi que les patrons mentionnés ci-dessus et leurs galères, devraient servir le roi notre sire, s'il le demandait, contre les Sarrasins ou toutes autres personnes ennemies du roi de France notre sire, aussi longtemps que le roi leur verserait les gages indiqués ci-dessus. Ils pourraient également être amenés à transporter des marchandises vers quelque endroit où le roi notre sire voudrait, lesdits patrons prenant le tiers de tous les frais et nolisements que lesdites galères gagneraient. Il est entendu toutefois que si paix ou trêve se font entre le roi de France et le roi d'Angleterre, la ville de Gênes, ledit AYTON et les patrons des galères sont compris dans cette paix ou trêve.

« Et ledit AYTON doit avoir un maître chirurgien de son pays, à qui le roi notre sire donnera et paiera 10 florins d'or de Florence par mois, tant que ledit AYTON, ses galères et leurs patrons resteront au service du roi notre sire. […]

Sur quoi le sieur AYTON prête serment de respecter ses engagements et :

« d'accomplir bien et loyalement, sans venir en contre, et à restituer toutes les sommes, dépenses et intérêts résultant de sa défaillance, engageant sur cela tous ses biens et les biens de ses héritiers, meubles ou immeubles, présents et à venir, selon notre jugement ou celui de nos successeurs prévôts de Paris ou de toute autre justice.

Et pour entériner ces lettres devant lesdits notaires jurés, leur avons apposé le sceau de la prévôté de Paris.

« Et le susnommé Jean AYTON DORIA ayant confirmé toutes les choses susdites, chacune d'elles a ainsi été reconnue et acceptée, pardevant ces clercs de notaire jurés.

« Et pour les ratifier, j'ai scellé les présentes lettres de mon propre sceau à côté du sceau de la prévôté de Paris.

« Ceci fut fait et accordé le samedi 25 octobre de l'an de grâce 1337.*

« Et il fut également ordonné par les gens du roi que l'on se procurerait également à Monaco vingt galères armées, ce qui mène à quarante le nombre de galères, tant de Gênes que de Monaco, à savoir vingt de Gênes et vingt de Monaco. Et y furent envoyés THORE DU PUY receveur de Nîmes, le marquis de SCATISSE receveur de Carcassonne et Bernard DE LA MASSOURRE sergent d'armes du roi notre sire. Ceux-ci ont confirmé que les quarante galères sont retenues et qu'elles doivent partir pour venir au service du roi le 1er mai de l'an 1337[1] au plus tard. Et que ces quarante galères doivent coûter pour quatre mois 144 000 florins d'or, payés en partie par la compagnie des BARDES, Philippe DE POGGE et plusieurs autres, et 2 000 autres florins pour viretons et deux galiotes.*

Les noms des patrons des vingt galères de Gênes :

AYTON DORIA, Thomas SCAIREFLE, Bernabo CATANI, Domenique GATHELINS, Carlet DORIA, Lennart DORIA, Antoine SCAIREFLE, George DORIA, Lanfranquin SPINULLE, Mellade SPINULLE, Obert DORIA, Araon SPINULLE, Nicholose SPINULLE, Odoart MARONIEL, Bauarasque DORIA, Conrradin DORIA, Lanfranquin DE RAYNAUD GRIMAUD, Philippe DORIA, Acellin DORIA et *Charles DE ASTOUPE.*

[1] Incohérence apparente dans les dates, peut-être due à des erreurs de copistes.

Jadis et naguère

ANECDOTES ET FAITS-DIVERS TIRÉS DE L'HISTOIRE MARITIME

par Guy LE MOING

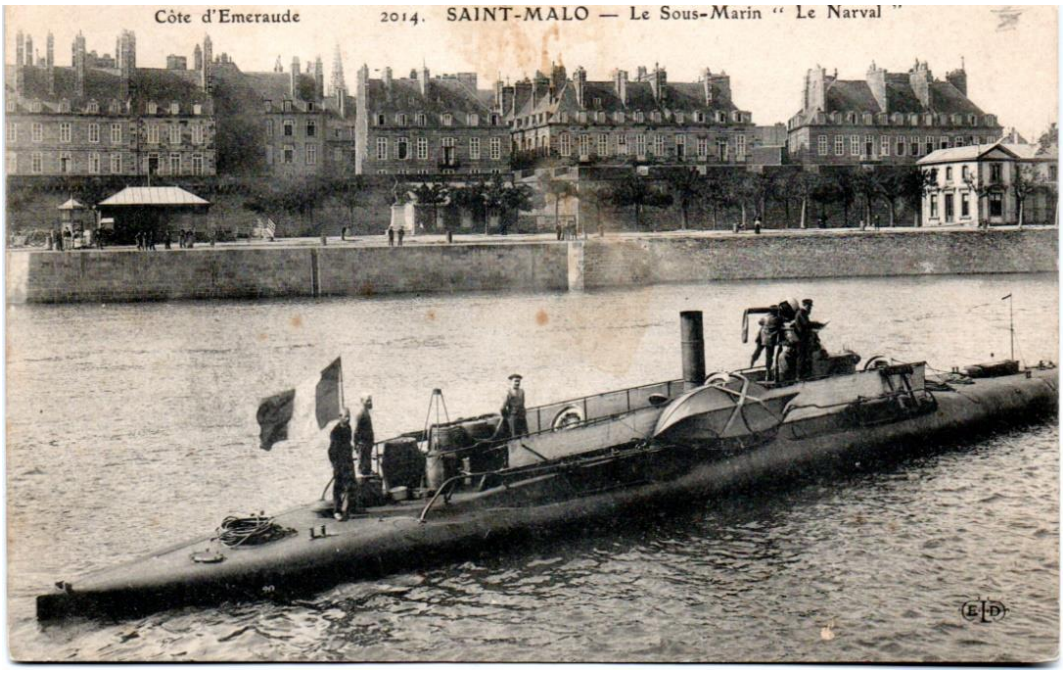
♦ 1605 : Vincent de Paul capturé par les Barbaresques

Les pirates barbaresques n'hésitent pas à frapper à proximité des côtes de France. Le récit suivant relate la mésaventure d'un prêtre sont le bateau est attaqué dans le golfe de Lion, et les occupants tués ou capturés. Ce prêtre porte un nom célèbre, Vincent de Paul :

« Le vent nous fut aussi favorable qu'il fallait pour nous rendre ce jour à Narbonne, qui était faire cinquante lieues, si Dieu n'eut permis que trois brigantins turcs, qui côtoyaient le golfe de Lion pour attraper les barques qui venaient de Beaucaire, où il y avait foire, que l'on estime être la plus belle de la chrétienté, ne nous eussent donné la chasse et attaqués si vivement que, deux ou trois des nôtres étant tués et tout le reste blessé, et même moi, qui eut un coup de flèche qui me servira d'horloge tout le reste de ma vie, n'eussions été contraints de nous rendre à ces félons et pires que tigres. Les premiers éclats de la rage desquels furent de hacher notre pilote en cent mille pièces, pour avoir perdu un des principaux des leurs, outre quatre ou cinq forçats que les nôtres leur tuèrent. Ce fait, nous enchaînèrent, après nous avoir grossièrement pansé, poursuivirent leurs pointes, faisant mille voleries, donnant néanmoins liberté à ceux qui se rendaient sans combattre, après les avoir volés ; et, enfin chargés de marchandises, au bout de sept ou huit jours, prirent la route de Barbarie, tanière et spélongue [caverne] *de voleur sans aveu du Grand Turc. »*

♦ Carte postale ancienne : le *Narval*, torpilleur submersible français (1900-1909)

« Le *Narval* fut le 4e sous-marin construit en France (bien qu'on ne puisse pas encore franchement l'appeler un sous-marin). Il est construit sur plan de l'ingénieur du Génie maritime Laubeuf, suite à un concours organisé par le ministre de la Marine Lockroy (médaille d'or 24/2/1896). L'ordre de mise en chantier date du 1er juillet 1898. La construction commence à Cherbourg le 23 novembre 1898, mis à flot le 21 octobre 1899, il entre en service le 26 juin 1900. Ses performances, qui semblent bien faibles de nos jours, étaient révolutionnaires pour l'époque. Ainsi le 23 mai 1901, il effectue des raids de 48 heures entre Cherbourg et Brest ; le 13 juin 1901, il reste 12 heures d'affilée en plongée, et effectue le 1er exercice d'attaque de nuit sur le *Henri IV* mouillé en rade de Cherbourg. La manœuvre de cet engin était toutefois délicate ; pour preuve, le 29 mars 1903, il aborde et coule accidentellement le remorqueur *Navette* à Cherbourg. Rayé des listes le 27 janvier 1909, le *Narval* est condamné le 9 mars, et sa coque est conservée comme citerne à pétrole à Cherbourg. Elle est vendue pour démolition, le 2 juin 1920, à M. Lagrange de Cherbourg, pour 2 019 francs. » (D'après le site www.netmarine.net).



Principales caractéristiques techniques

♦ **Longueur HT :** 34 m. ♦ **Largeur :** 3,80 m. ♦ **Tirant d'eau :** 1,80 m. ♦ **Déplacement en surface :** 117 t. ♦ Déplacement en plongée : 202 t. ♦ **Vitesse en surface :** 9,88 nds. ♦ **Vitesse en plongée :** 5,3 nds. ♦ **Effectif :** 14 hommes dont 2 off. ♦ **Armement :** 4 torpilles 450 mm. ♦ **Immersion max. de sécurité :** 25 m.

♦ La *Sartine*… qui boucha le port de Marseille en 1780

On dit que les Marseillais ont une tendance naturelle à l'exagération, et que certains d'entre eux affirment sans sourciller « qu'une sardine, autrefois, boucha le Vieux-Port de Marseille » ! Quelle était cette monstrueuse sardine dont l'évocation fait sourire ? Ce n'était pas un poisson mais une frégate, ... une frégate nommée *Sartine* (avec un T), dont voici la curieuse histoire.

En 1775, un armateur bordelais fait construire une frégate marchande grâce à laquelle il compte commercer avec les Indes et la Chine, la Compagnie des Indes Orientales n'ayant plus le privilège exclusif de ce commerce. Il l'appelle *Sartine*, du nom du ministre de la marine de l'époque (Monsieur de Sartine, comte d'Alby). Le navire mesure 40 mètres de longueur et porte 1 000 m^2 de voilure ; il est armé de douze pièces de 12 et de six canons à mitraille. Ses vastes cales permettent de transporter un important volume de fret.

Le 19 septembre 1776, la *Sartine* largue ses amarres et, sous les ordres du capitaine Couronat, descend la « rivière de Bordeaux » et s'engage dans l'Atlantique. Outre les marchandises qui remplissent ses cales, la *Sartine* emmène un passager de marque, le sieur de Saint-Lubin, chargé d'une mission secrète par le gouvernement. La destination du navire est la côte de Malabar, puis la mer de Chine ; la mission du capitaine : vendre la cargaison se trouvant à bord et ramener des épices, du bois de santal, du thé, des soieries, des toiles de Nankin.

Le voyage aller se passe sans grands problèmes, et le navire atteint Ceylan le 2 février, soit moins de cinq mois après son départ. Le seul souci du capitaine Couronat est le comportement curieux du sieur de Saint-Lubin, qui a pris un ascendant anormal sur l'état-major et sur l'équipage de la *Sartine.* Certes, Coronat avait été prévenu par son armateur : Saint-Lubin est

un personnage important qu'il ne faut pas contrarier. En fait, Saint-Lubin est un escroc. Il détourne à son profit le stock d'armes se trouvant à bord et fait emprisonner Couronat dans les prisons locales, tandis que le second poursuit seul le voyage.

Une année se passe, et la *Sartine* est de retour à Pondichéry au mois d'août 1778. Nouveau rebondissement : la frégate est réquisitionnée par le gouverneur, débarrassée de sa cargaison, armée en guerre et intégrée dans l'escadre française qui se bat contre les Anglais. Elle est capturée par la Royal Navy et immobilisée dans le port de Madras.

En 1779, un accord d'échange de prisonniers est signé entre la France et l'Angleterre. La *Sartine* est autorisée à repartir pour la France sous les ordres du capitaine Jean Dallès. Elle ramène des prisonniers de guerre récemment libérés, dont un certain Paul Barras, à qui l'on doit la suite du récit.

Selon les accords franco-anglais relatifs à l'échange des prisonniers, la *Sartine* aurait dû arborer un « pavillon de trêve » (pavillon blanc doublé d'un petit pavillon anglais). Son capitaine n'avait pas suivi cette consigne, et avait hissé un pavillon français. Résultat : le navire est canonné par un vaisseau anglais près du cap Saint-Vincent ; neuf hommes sont tués dont le capitaine ; la frégate a subi de très gros dégâts. Le second prend le commandement, fait faire quelques réparations urgentes à Cadix et met le cap sur Marseille qu'il atteint le 19 mai 1780. La pauvre *Sartine* est alors à bout de souffle ; elle s'échoue en entrant dans le port et en paralyse l'accès pensant quelques jours.

L'histoire de la *Sartine* est vraie ; celle de la *sardine* est à prendre avec beaucoup de prudence ; il existe en effet beaucoup d'autres hypothèses pour expliquer la légende du petit poisson ayant bouché le Vieux-Port. GL

♦ Après le naufrage du *Phocea* (ex-*Club Méditerranée*)

Un incendie a ravagé le yacht de luxe *Enigma* (ex-*Phocea*, ex-*Club Méditerranée*) en Malaisie ; il a coulé le 17 février 2021, sans faire de victimes. Évoquons ce beau 4-mâts d'origine française, ayant appartenu à Alain Colas et à Bernard Tapie.

Alain Colas n'était plus un inconnu, en 1975, lorsqu'il mit en construction le *Club Méditerranée*. Il avait déjà remporté la Transat anglaise en solitaire sur le *Pen Duick IV*, en 1972, puis s'était lancé, l'année suivante, dans un tour du monde en solitaire à bord du même bateau rebaptisé *Manureva*. Ce nouveau succès avait fait couler beaucoup d'encre et accru sa popularité. À son retour, en 1974, il eut l'idée d'un grand monocoque à quatre mâts. L'architecte naval Michel Bigouin (qui avait déjà dessiné les plans du *Pen Duick IV*) concrétisa son projet. Colas trouva les sponsors nécessaires et mit son futur bateau en chantier à l'arsenal du Mourillon, à Toulon. L'objectif était qu'il soit prêt pour la Transat anglaise de juin 1976. Le rêve du navigateur faillit d'ailleurs se briser durant la construction : le 19 mai 1975, il eut la cheville écrasée par un cordage du *Manureva*. Vingt-deux interventions chirurgicales furent nécessaires pour qu'il conserve son pied !

Le *Club Méditerranée* fut lancé le 15 février 1976 et fit sa première sortie en mer un mois plus tard. C'était un grand monocoque de 72 mètres de longueur, dont la mâture s'élevait à 30 mètres de hauteur et portait 1 000 m^2 de voiles. Il était doté des équipements les plus modernes. Le 5 juin 1976, Alain Colas et le *Club Méditerranée* se trouvaient à Plymouth, sur la ligne de départ de la cinquième Transat en solitaire. La traversée fut perturbée par de fortes tempêtes, et Colas dut faire une escale technique à Terre-Neuve pour quelques réparations. Malgré ce contretemps, le *Club Méditerranée* arriva deuxième à Newport, mais fut rétrogradé à la cinquième place pour un manquement mineur au règlement. Le beau quatre-mâts

représenta ensuite la France lors de la commémoration du bicentenaire des États-Unis, puis retraversa l'Atlantique.

Le *Phocea*

Alain Colas disparut en mer à bord du *Manureva* durant la Route du Rhum 1978. Sa veuve, Teura Colas, hérita de sa société Alain-Colas-Tahiti-SA et de ses bateaux. Elle les vendit en 1982 à l'homme d'affaires Bernard Tapie. Celui-ci fit ramener le *Club Méditerranée* à Marseille, le renomma *Phocea*, et lui fit subir d'importants travaux pour le transformer en yacht de luxe. C'est à bord de son bateau ainsi réaménagé, que Tapie se maria en 1987 et effectua son voyage de noces en Méditerranée. Il battit personnellement le record du monde de la traversée de l'Atlantique en monocoque. Mais la chance tourna bientôt pour l'homme d'affaires, et ses biens furent saisis par ses liquidateurs judiciaires.

C'est ainsi que le *Phocea* fut acquis par Mouna Ayoub, ex-épouse d'un richissime homme d'affaires saoudien. Elle décida d'en faire un palace pour milliardaires. Alors que les transformations effectuées par Bernard Tapie respectaient l'esprit sportif qui avait guidé les concepteurs du bateau, celles de Mouna Ayoub les ignorèrent complètement. Le confort des riches passagers était l'objectif principal. Les mâts furent rabaissés et la voilure réduite, afin de limiter la gîte du bateau sous voiles ; un étage fut ajouté pour augmenter les capacités d'hébergement ; les aménagements nouveaux alourdirent l'élégante silhouette de l'ancien *Club Méditerranée*. Mais celui-ci fut désormais loué à la semaine et pouvait transporter une quinzaine de riches passagers en plus de l'équipage ; il rapporte à sa propriétaire un revenu important. Revendu en 2010, il avait été renommé *Enigma.*GL

♦ Un timbre à la mémoire d'Alain Colas

Le récent naufrage du *Phocéa* (ex-*Club Méditerranée*) nous rappelle son ancien skipper Alain Colas. La poste française a consacré un timbre à la mémoire de ce grand marin.

Fiche technique

♦ **Pays émetteur :** France. ♦ **Premier jour :** 19/11/1994 à Clamecy (Nièvre). ♦ **Vente générale :** 21/11/1994. ♦ **Retiré de la vente :** 16/06/1995. ♦ **Valeur faciale :** 3,70 Francs. ♦ **Dentelure :** 13. ♦ **Couleurs :** Vert clair – Noir – Vert foncé. ♦ **Dimensions totales :** 40 x 26 mm. ♦ **Impression :** taille-douce rotative. ♦ **Dessin et gravure :** Jacques Gauthier. ♦ **Réf. Y&T :** ♦ 2913**.**

Né à Clamecy, dans le Morvan, Alain Colas n'était devenu marin qu'à la suite d'un parcours assez indirect. À l'issue de ses études supérieures, il avait trouvé un poste de répétiteur à l'Université de Sydney. La voile étant un sport national en Australie, il en fit la découverte durant ses loisirs et devint un équipier fort convenable. Ses expériences aux côtés de Tabarly et de Kersauson achevèrent d'en faire un marin chevronné.

À bord du *Pen Duick IV*, Alain Colas, encore peu connu, remporta la Transat de 1972. Il avait cependant un objectif plus ambitieux : le tour du monde en équipage (la Whitbread), mais les multicoques n'étaient pas admis. Il décida donc, lui aussi, de faire cette course en candidat libre. Le *Pen Duick IV*, rebaptisé *Manureva* (« Oiseau du Voyage »), partit de Saint- Malo, atteignit Sydney via le cap de Bonne-Espérance et y fit escale, fut le premier trimaran à franchir le cap Horn et arriva à Saint-Malo après cent soixante-neuf jours de mer, c'est-à-dire cinquante-six jours de moins que le vainqueur officiel de la compétition, Chichester à bord de son *Gipsy Moth*. Un très grave accident au pied, survenu le 19 mai 1975, mit un coup d'arrêt à la carrière brillante du navigateur. Il accomplit un nouvel exploit lors de la Transat de 1976, en traversant l'océan seul sur son 4-mâts de 72 mètres, le *Club Méditerranée*, mais il fut pénalisé et ne triompha pas. Malgré son découragement, Alain Colas n'avait cependant pas déposé les armes.

Le 5 novembre 1978, il appareilla de Saint-Malo pour une course en solitaire dans l'Atlantique : la première « Route du Rhum ». Le 16, il communiqua sa position et signala des conditions météorologiques très dures. Un nouveau message, le lendemain à 17 h, avait les accents d'un appel au secours : « Je suis au centre du cyclone. Il n'y a plus de mer, il n'y a plus de ciel… » Ce fut le dernier message d'Alain Colas ; il ne donna plus ensuite signe de vie. On l'attendit vainement à l'arrivée de la course. Quelques recherches furent entreprises sans succès. Il fallut se résigner : le *Manureva* s'était perdu corps et biens. GL

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

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

Il y a 100 ans
(Mars 1921)
Le grand soulèvement des marins de Cronstadt

Au lendemain de la guerre, la situation économique est mauvaise en Russie, ce qui amène le gouvernement à prendre des mesures impopulaires. Des émeutes éclatent au début de l'année à Moscou et à Petrograd ; elle se répandent bientôt parmi les marins de Cronstadt. Un véritable soulèvement se produit dans ce port, début mars. Les autorités bolcheviques envoient la troupe. La révolte est brisée, et des milliers de mutins sauvent leur tête en fuyant en Finlande. Ceux qui restent sont exécutés.

Il y a 180 ans
(13 mars 1841)
Disparition du paquebot *President*

Durant sa courte existence (1840-41), le *President* est le plus grand navire au monde. Il mesure 74 mètres de longueur et jauge 2 350 tx. C'est un navire en bois, équipé de trois mâts et de deux roues à aubes. Il appartient à la *British & American Steam Navigation Company*, qui exploite déjà le *British Queen* sur la ligne de l'Atlantique Nord. C'est cette compagnie qui avait affrété le *Sirius*, en 1838, pour la traversée historique de l'Atlantique. Le *President* a été dessiné par Macgregor Laird et construit par les chantiers *Curling & Young* de Londres. C'est un paquebot luxueux, si on le compare aux navires un peu spartiates de Samuel Cunard. La *British & American* veut, en effet, que ses passagers aient l'impression, pendant tout le voyage, d'être dans un hôtel de luxe. Rien n'est négligé dans ce sens.

Le *President* effectue son voyage inaugural en août 1840 et un second aller et retour la même année. Ces premières traversées révèlent une vitesse décevante, à peine 8,5 nds, attribuable à une puissance insuffisante de la machine. En conséquence, le troisième voyage, prévu pour la fin de l'année, est annulé. Le navire repart aux chantiers, où il subit des modifications de ses roues à aubes. Il quitte Liverpool en février 1841, pour une troisième rotation, avec un nouveau capitaine Richard Roberts. Il arrive à New York après une traversée de 21 jours.

Le *President* largue ses amarres le 11 mars, à destination de l'Europe, avec 136 personnes à bord (passagers et équipage) et du fret. On ne le reverra plus ! Le pilote qui le sort du port ne remarque rien d'anormal ; il dira même, lors de l'enquête, que le capitaine Roberts semblait content d'entreprendre une traversée qu'il prévoyait rapide, et que tout était en bon ordre. Le dernier humain à avoir aperçu le *President* est le capitaine Cole, qui commandait l'*Orpheus*, et suivait la même route que le paquebot. Il l'observe jusqu'au soir du 12 mars, luttant contre une tempête effroyable : *« Le* President, témoigne-t-il, *devait embarquer beaucoup d'eau, et il est probable que les énormes paquets de mer finirent par pénétrer dans la salle des machines ou dans la chaufferie, éteignant les feux et mettant ainsi le navire en situation désespérée. »* Cet officier en tire la conclusion suivante, partagée par les autres enquêteurs : *« La tempête continua avec la même violence jusqu'au milieu de la nuit du 13, et le* President *n'a pas dû lui survivre. Il a dû couler corps et biens avant le coucher du soleil du 13 ou, plus probablement, durant la terrible nuit du 12 au 13 mars. »*

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UN DERNIER MOT

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

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

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

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

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

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

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

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

● Le site de la Maison de la Mer de Nantes :
http://maisondelamer.fr

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