SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 32 **Juin 2021**

SOMMAIRE

● **BONJOUR** **1**
● **IL Y A 90 ANS CE MOIS-CI – Le naufrage du *Saint-Philibert*, par G. Le Moing** **1**
● **UN MYSTERE DE LA MER – Le triangle des Bermudes est-il maudit ? par G. Le Moing** **9**
● **SOUVENIRS – Comment j'ai rencontré Bernard Moitessier en 1971, par L. Antoine** **13**
● **LE CUIRASSE *DEVASTATION* – La lente et dramatique agonie d'un navire, par A. Foulonneau** **19**
● **L'HISTOIRE MARITIME PAR CEUX QUI L'ONT VECUE – Le 2e voyage de Jacques Cartier, par G. Le Moing**....**28**
● **RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Vexillologie – Actualité – Associations – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot**.....**33**

BONJOUR

Je suis Nantais, et je tiens à évoquer ce mois-ci un événement qui a endeuillé Nantes il y a 90 ans : le naufrage du bateau d'excursion *Saint-Philibert* à son retour de Noirmoutier. Quand j'étais enfant, ce drame était encore présent dans toutes les mémoires, et chaque famille avait un souvenir personnel à raconter concernant ce maudit dimanche de juin 1931. J'avais même l'impression que chaque Nantais connaissait, plus ou moins directement, au moins une des 450 victimes.

Avec ce numéro, SILLAGES a franchi les trois ans d'existence. Merci de votre fidélité.

Je vous souhaite, à toutes et à tous, un bon été sans confinement ni couvre-feu, mais surtout… restez prudents ! Bonne lecture ! Et au mois de septembre pour un prochain SILLAGES.

Amicalement, Guy

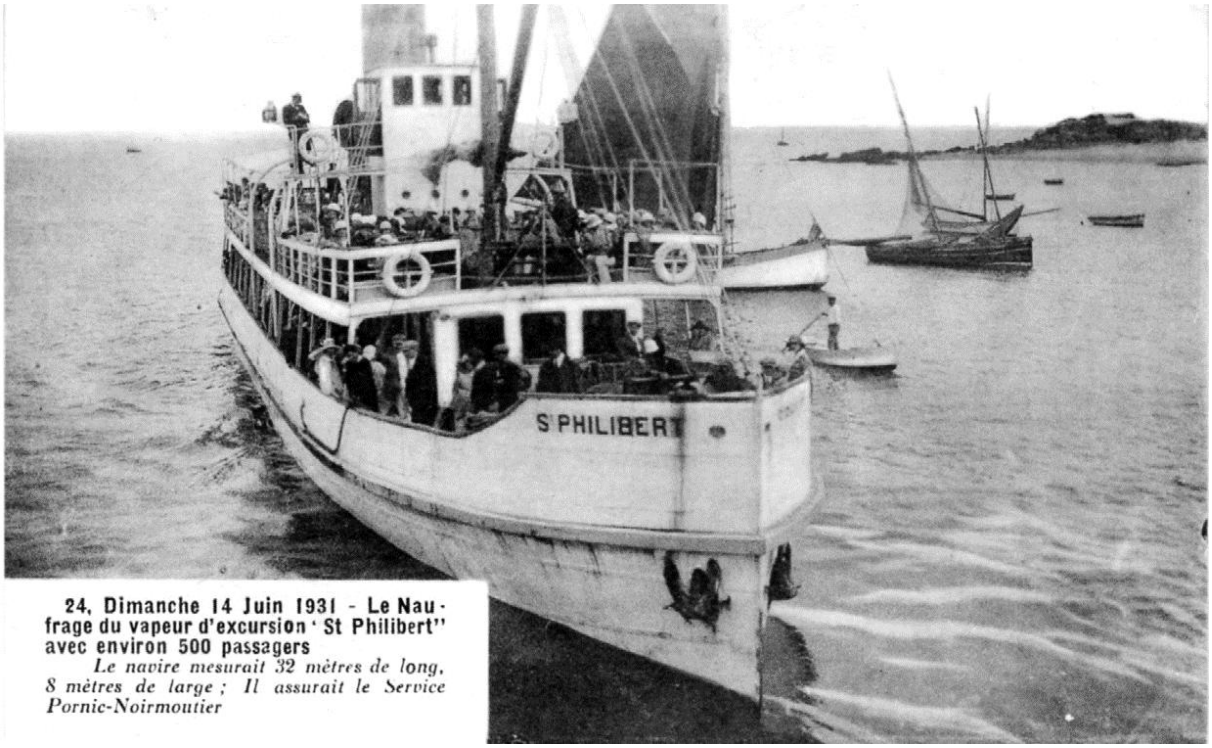
Il y a 90 ans ce mois-ci

LE NAUFRAGE DU *SAINT-PHILIBERT*

par Guy LE MOING

Le texte ci-dessous est extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Et l'océan fut leur tombe* (Marines Editions, 2005, ouvrage aujourd'hui épuisé). L'illustration est due, en grande partie, à Alain Foulonneau, auteur de plusieurs conférences sur ce naufrage, qui a eu la gentillesse de mettre à la disposition de SILLAGES l'abondante iconographie qu'il a rassemblée sur le sujet

Le *Saint-Philibert* est un petit vapeur de 189 tonneaux et de 32 m de long, appartenant à la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur. Il a été construit en 1923 aux chantiers Dubigeon de Nantes et assure, durant les mois d'été, deux traversées quotidiennes Pornic-Noirmoutier. Au dire de ses commandants, ce n'est pas un bateau très marin ; son tirant d'eau est faible par rapport à la hauteur de ses superstructures et il gîte exagérément.



24, Dimanche 14 Juin 1931 - Le Naufrage du vapeur d'excursion 'St Philibert" avec environ 500 passagers
Le navire mesurait 32 mètres de long, 8 mètres de large ; Il assurait le Service Pornic-Noirmoutier

Le dimanche 14 juin 1931, au petit matin, il appareille de Nantes, avec, à son bord, 502 passagers et sept membres d'équipage. Le but du voyage est l'île de Noirmoutier où chacun se propose de passer une agréable journée.

Comité Nautique des Usines Renault ... ETEUR

UNE

JOURNÉE A NOIRMOUTIER

Voyage sur le Vapeur "SAINT-PHILIBERT"

DIMANCHE 14 JUIN 1931

DÉPART de NANTES *(Bureau du Port)* : 6 heures — DÉPART de NOIRMOUTIER : 17 heures

PRIX des PLACES (Aller et Retour)
Grandes Personnes (carte rouge) **12 fr.**
Enfants, jusqu'à 13 ans (carte verte) **6 fr.**

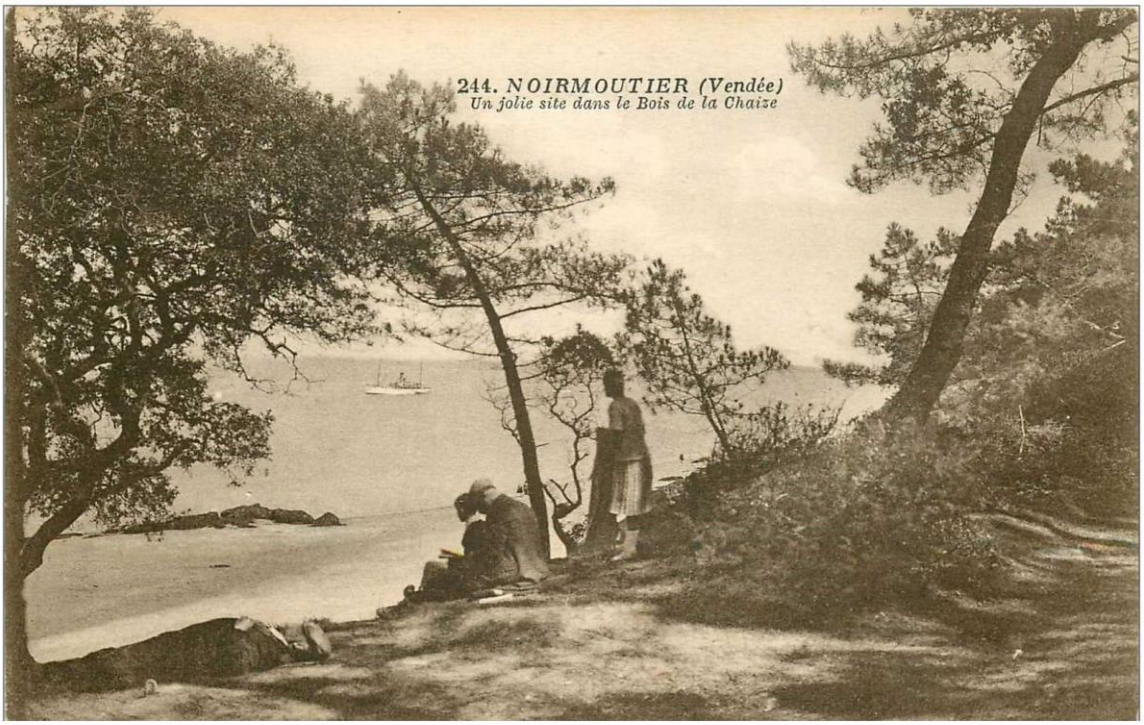
Le BUFFET sera tenue par l'UNION des COOPÉRATEURS

Imp. Jaguenaud Frères - Nantes

Un dimanche à Noirmoutier

Le *Saint Philibert* a été affrété, ce jour-là, par la Société des Loisirs ; il s'agit d'une association créée par l'Union des Consommateurs de Loire-Inférieure et la Bourse du Travail de Nantes, association qui a pour but de proposer des loisirs culturels aux ouvriers de la région. Le navire quitte son appontement du quai de la Fosse à Nantes, à 6 h 30, le dimanche 14 juin. Cinq cent deux passagers[1] se sont levés tôt afin d'être à l'heure pour le départ. Ce sont, pour la plupart, des gens modestes, des collègues d'atelier, des familles ouvrières entières, des groupes d'amis réunis pour cette sortie dominicale. Tous les habitants d'un petit immeuble nantais participent par exemple à la fête ; leur concierge, qui n'a pu se joindre à eux, sera la seule survivante de l'immeuble.

Le voyage aller se déroule sans histoire. Le temps est beau et seuls quelques rares passagers souffrent du mal de mer. Le *Saint-Philibert* accoste à Noirmoutier et les excursionnistes se dispersent ; certains vont visiter le château ou l'église, plusieurs s'installent dans le bois de la Chaise en attendant l'heure du pique-nique, d'autres entreprennent une promenade apéritive tout en cherchant le petit restaurant où ils déjeuneront un peu plus tard.



Le bois de la Chaize à Noirmoutier

Tout se passe dans la gaîté et l'insouciance, si ce n'est que le temps se gâte en début d'après-midi : le ciel s'obscurcit, le vent se lève, de grosses gouttes de pluie obligent les promeneurs à s'abriter. Certains s'inquiètent pour le retour et se demandent si le mauvais temps va permettre au navire de reprendre le large. D'autres redoutent le mal de mer.

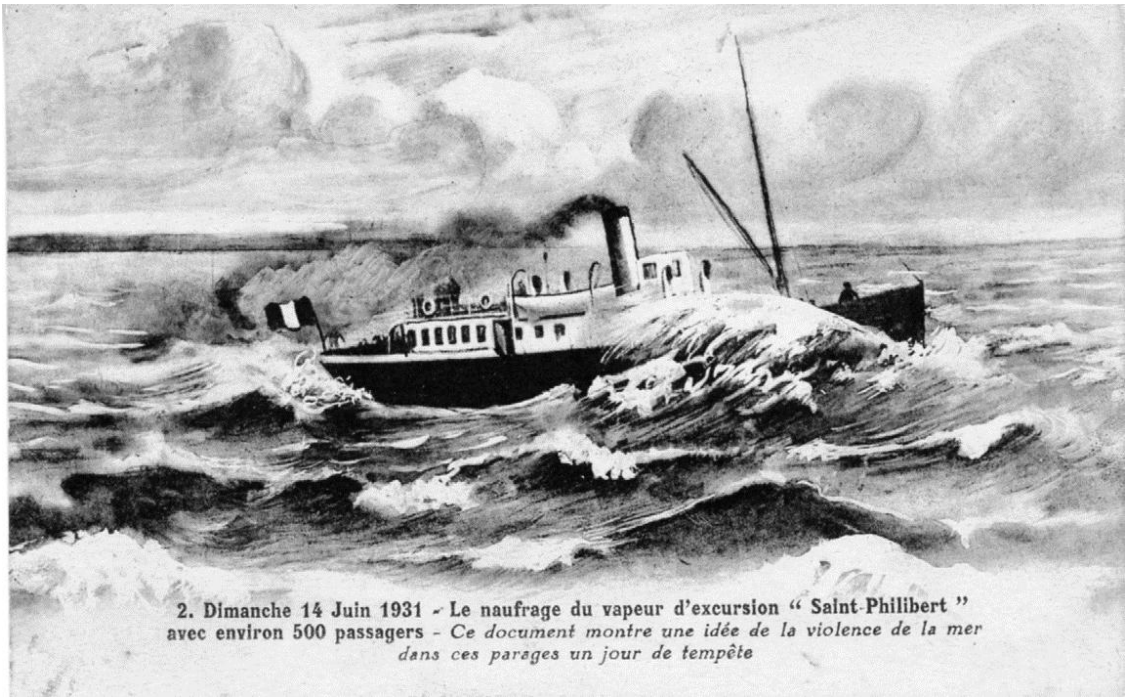
Vers 16 h, néanmoins, le vapeur lance quelques coups de sirène pour rappeler les voyageurs : le capitaine Ollive a décidé de rentrer à Nantes, malgré la tempête qui se lève. Sur les cinq cent deux passagers du matin, une cinquantaine renoncent à ré-embarquer ; certains rentrent en autocar par le Gois[2], d'autres couchent sur place et remettent leur retour au lendemain.

[1] Peut-être plus, si l'on considère que certains enfants en bas âge ont pu voyager sans billet et n'ont donc pas été comptabilisés.

[2] Sorte de gué, carrossable à marée basse, qui relie l'île de Noirmoutier au continent. Voir carte en annexe 4.

Le passage du Gois qui relie Noirmoutier au continent à marée basse

Le *Saint-Philibert* quitte l'estacade vers 17 h et affronte une mer de plus en plus grosse. Le capitaine Ollive sait pourtant que le plus dur reste à venir, quand il sera sorti de la baie de Bourgneuf et se trouvera dans l'embouchure de la Loire. Il envisage un instant de s'abriter à Pornic, mais y renonce finalement, peut-être sous la pression de passagers voulant à tout prix regagner Nantes.



Le *Saint-Philibert* affronte une mer de plus en plus grosse

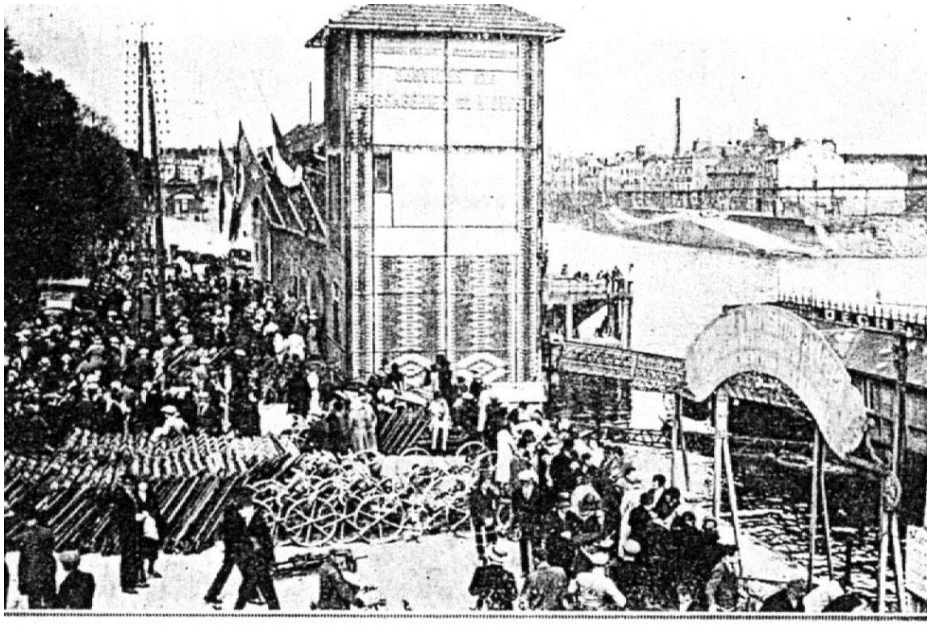
La situation devient vite préoccupante : d'énormes paquets de mer s'abattent sur le navire ; les passagers se portent sur tribord pour s'abriter et pour vomir, ce qui provoque une gîte dangereuse. A 18 h 30, après avoir franchi la bouée du Châtelier, le *Saint-Philibert* chavire brusquement. Les rares survivants sont unanimes à souligner la rapidité de la catastrophe : les passagers sont précipités à la mer par un coup de roulis plus violent que les autres, le navire flotte un instant quille en l'air et sombre en quelques minutes, les survivants se débattent sur l'eau en hurlant mais coulent les uns après les autres ; huit seulement seront sauvés.

Sur le rivage, quelques rares témoins assistent au drame. C'est le cas, en particulier, des guetteurs du sémaphore de la pointe Saint-Gildas auxquels on doit le récit suivant : *« Il était exactement 17 h 55 lorsque le quartier-maître Maximilien Adrien et moi avons aperçu un petit vapeur chargé de passagers passant au large du sémaphore et se dirigeant vers l'embouchure de la Loire. La mer était grosse et le vent très violent. Le navire ne paraissait pas en difficulté. D'ailleurs, s'il en avait été autrement, il nous aurait fait un signal de détresse. Les passagers que nous apercevions parfaitement avec nos appareils d'optique étaient sur le pont et les passerelles, mais tous du côté opposé au vent. Lorsque le* Saint-Philibert *arriva à trois milles, c'est-à-dire à cinq kilomètres de la pointe Saint-Gildas, nous l'apercevions toujours ; il suivait le mouvement des lames, montait et descendait. A 18 h 30 exactement, il a été caché à notre vue par une forte lame. Nous nous attendions à la voir remonter sur la crête de la vague suivante, mais rien. Le navire n'a plus reparu. Il avait coulé en quelques secondes. »*

Le sémaphore de la Pointe Saint-Gildas, d'où les guetteurs observèrent le drame

Ces guetteurs donnent immédiatement l'alerte et les secours s'organisent depuis les ports voisins. Le remorqueur *Pornic* de Saint-Nazaire arrive sur les lieux à 20 h 20, suivi bientôt par le remorqueur *Glazic* et le bateau-pilote *Saint-Georges*, de Saint-Nazaire également, puis le bateau de sauvetage *Arthur-Violette* de l'Herbaudière. Malgré leurs efforts, dans des conditions extrêmement périlleuses, ces bateaux ne réussiront à recueillir que huit survivants.

Dès 20 h, le dimanche soir, la rumeur circule à Nantes que le *Saint-Philibert* « a eu des difficultés ». L'horrible vérité n'est connue que vers 23 h, heure prévue de l'arrivée du navire ; encore est-elle estompée par les autorités, qui annoncent qu'il y a des survivants sans en préciser le nombre. Toute la nuit, une foule angoissée se presse près du bureau du port, mais elle doit attendre le lendemain pour connaître l'étendue de la catastrophe.



A Nantes, le 14 juin, au soir, devant la passerelle par où s'étaient embarqués le matin les passagers du *Saint-Philibert*.

Pendant des semaines, les navires de la région ramèneront des cadavres, que les courants ont dispersés de l'île d'Oléron à Belle-Ile-en-Mer. La cérémonie officielle des funérailles a lieu le jeudi 18 juin ; en présence des personnalités politiques locales et nationales, quatre-vingt mille personnes assistent à l'inhumation des cinquante premières victimes retrouvées.

Le 18 juin 1931, les obsèques des cinquante premières victimes eurent lieu à Nantes. Les dépouilles retrouvées les semaines suivantes furent inhumées avec moins de solennité, comme si la fréquence des découvertes macabres avait banalisé le drame.

Les obsèques

Après l'émotion, vient la polémique : à qui la faute ? Au capitaine Ollive qui n'aurait jamais dû reprendre la mer, le dimanche soir, en raison du temps ? A l'armateur, dont le navire était dépourvu de T.S.F. et dont le personnel navigant n'avait pas toutes qualifications requises ? A l'affréteur, qui avait laissé embarquer un nombre excessif de passagers ?

Le capitaine Ollive, mort dans le naufrage, n'est plus là pour se défendre du terrible soupçon qui pèse sur lui. Il a sous-estimé la tempête et surestimé son navire. A-t-il appareillé sous la pression des passagers qui voulaient absolument rentrer à Nantes ? Ce bruit court un certain temps, mais les survivants sont unanimes à rejeter cette explication. Il faut alors reconnaître que ce marin de 57 ans a pris un risque inexplicable, compte tenu de son expérience.

Le capitaine Ollive

Une action est intentée par les familles des victimes devant le tribunal civil de Nantes. Ce tribunal déboute les plaignants et les condamne aux dépens, affirmant que la responsabilité de l'armateur n'est pas engagée (19 juin 1933). La Cour d'Appel de Rennes confirme ce jugement l'année suivante. Le naufrage du *Saint-Philibert* ne serait rien d'autre qu'une tragique « fortune de mer ».[1]

[1] Le *Saint-Philibert* fut renfloué et transformé en « gabarre ». Il navigua jusqu'en 1976 et fut démoli en 1979.

Un mystère de la mer

LE « TRIANGLE DES BERMUDES » EST-IL MAUDIT ?

par Guy LE MOING

L'homme éprouve un besoin impérieux d'expliquer les phénomènes qu'il ne comprend pas. Plus ces phénomènes semblent mystérieux, plus leurs interprétations populaires s'écartent généralement des chemins de la raison. La disparition inexpliquée d'un navire favorise déjà l'éclosion de théories fantaisistes. La chose est pire quand se produit une accumulation de faits étranges. Ainsi sont nées les croyances relatives au « Triangle des Bermudes ».

On appelle « Triangle des Bermudes » ou « Triangle du Diable » une zone de l'Atlantique occidental limitée par l'île de Porto Rico, l'archipel des Bermudes et le sud de la Floride (Miami). Ce vaste triangle, de plus de mille cinq cents kilomètres de côté, a la réputation d'être le siège de phénomènes mystérieux, en particulier de disparitions anormales de navires et d'avions. Cette renommée sulfureuse a échauffé les imaginations durant toute la seconde moitié du XX^{e} siècle, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Tout commence à la fin de l'année 1945, lorsque cinq avions *TBM-Avengers* de l'Aéronavale américaine disparaissent sans laisser de traces lors d'un vol entre Fort Lauderdale (Floride) et les Bahamas. Avant de sombrer dans le néant, le commandant de l'escadrille a eu le temps d'émettre quelques messages de détresse surprenants : « La mer est bizarre […] Nous entrons dans de l'eau blanche […] Mes compas sont hors d'usage. » Un sixième appareil envoyé à leur secours ne revient pas, non plus. Les recherches sur mer ne donnent aucun résultat ; il semble que les six avions se soient volatilisés avec leurs 28 hommes d'équipage.

Cette disparition intrigue les Américains ; les plus curieux constatent que la mauvaise réputation des Bermudes n'est pas récente. Shakespeare, dans *La Tempête*, parlait déjà de «l'orageuse Bermude». De nombreux phénomènes étranges s'y sont produits. Par exemple, la disparition de la frégate britannique *Atlanta* en 1880 ou la découverte de plusieurs « vaisseaux fantômes » errant sans équipage : le français *Rosalie* en 1840, l'allemand *Freya* en 1902. Les plus anciens se souviennent aussi de la disparition d'un grand navire, jamais élucidée, celle du ravitailleur *Cyclops* de l'U.S. Navy, en 1918. Plus récemment, en 1925, c'est le cargo japonais *Raifuku Maru* qui disparaît après avoir lancé un message de détresse intrigant. En 1938, le cargo britannique *Anglo-Australian* disparaît à son tour, alors qu'il venait de signaler : « Temps idéal. Tout va bien ». Bref, en épluchant les archives, les vieux journaux et les souvenirs personnels, les Américains dressent facilement une liste de phénomènes maritimes et aériens inexpliqués, qui va s'enrichir constamment et servir de point de départ à la réputation du « Triangle des Bermudes ». En 1974, le très sérieux *Los Angeles Times* recense plus de 190 navires et 80 avions disparus dans la zone sans laisser de traces.

Le Triangle des Bermudes

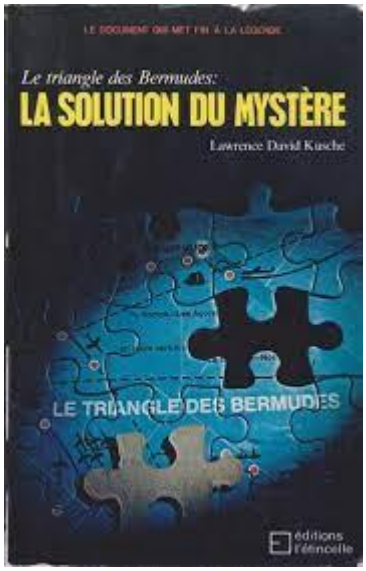
Faute d'explications rationnelles satisfaisantes pour clarifier l'origine de ces phénomènes, les interprétations les plus fantaisistes voient le jour : forces inconnues venant du cosmos, interventions d'extra-terrestres, survivances de civilisations légendaires (Atlantide, par exemple), présence d'animaux monstrueux dans les profondeurs abyssales de la région, rayonnements mystérieux paralysant l'esprit des hommes et leur faisant perdre le contrôle de leurs avions ou de leurs navires, trouées dans le ciel aspirant les avions (et, pourquoi pas, les bateaux ?), etc. Un phénomène curieux, survenu en 1949, contribua à échauffer l'esprit des amateurs de sensationnel. Un avion des *Eastern Airlines*, en approche sur Miami, disparut durant dix minutes des écrans de contrôle. Après quoi il reparut et se posa sans encombre. L'équipage et les passagers de l'appareil constatèrent alors que leurs montres retardaient toutes de dix minutes par rapport à l'heure locale.

Avant de chercher une explication – paranormale ou scientifique – à ces phénomènes inquiétants, l'Américain Lawrence Davis Kusche eut l'idée de vérifier s'ils étaient bien réels. Le résultat de sa recherche parut en 1975 dans un ouvrage intitulé *Le Mystère du Triangle des Bermudes résolu.* Il apporte quelques surprises : un certain nombre de naufrages mystérieux, attribués à la malédiction du Triangle des Bermudes, n'ont jamais eu lieu ou, en tout cas, pas dans la zone concernée.

« C'était le cas pour le plus dramatique d'entre [eux], le naufrage du bateau-école britannique *Atlanta*, disparu corps et biens avec ses deux cent quatre-vingt-dix cadets. Parti d'Angleterre à destination de l'Amérique, il devait traverser le Triangle, mais en l'absence de tout renseignement, on ne peut exclure qu'il ait coulé avant ou après [...] Le trois-mâts allemand *Freya* a bien coulé en 1902, mais dans l'océan Pacifique. Le *Cyclops* a sombré le long des côtes nord des États-Unis, à des milles du Triangle […] Quant à la *Rosalie*, au *Viego* et au *Miramon*, c'est plus ridicule encore : ils n'ont jamais existé ! Malgré toutes ses recherches, Lawrence Kusche n'a pu en trouver trace sur les registres maritimes d'aucun pays. »[1]

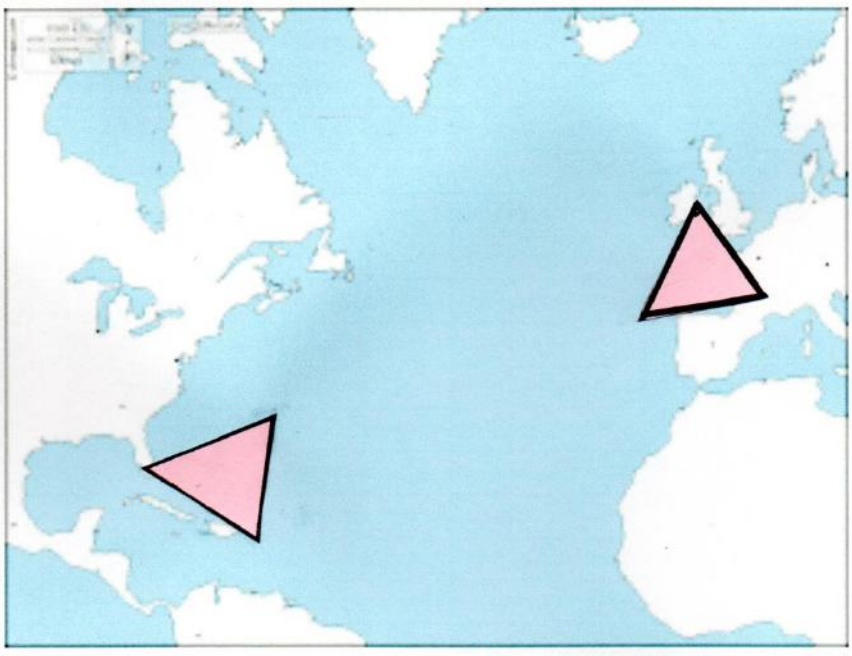
[1] Pierre BELLEMARE et Jean-François NAHMIAS, *La terrible vérité : 26 grandes Enigmes de l'Histoire enfin résolues*. Albin-Michel, 2008.

Un examen objectif des faits suffisait souvent à démystifier les événements. L'*Atlanta* était un vieux voilier réputé pour sa mauvaise tenue à la mer. Il n'est pas exclu que la patrouille de TBM ait fait une erreur de navigation, etc. En d'autres termes, les médias avaient sans doute créé des mystères là où il n'en existait pas.



Le livre de Lawrence D. Kusche

Si l'on veut raisonner sans passion, une première question doit être posée : y a-t-il plus de phénomènes mystérieux dans le Triangle des Bermudes que dans n'importe quelle autre zone océanique de surface et de fréquentation comparables ? Si l'on traçait, par exemple, un triangle ayant pour sommets les Açores, le Fastnet et le fond du golfe de Gascogne (Bayonne, Saint-Sébastien) et si l'on répertoriait les phénomènes inexpliqués qui se sont produits dans cette zone, on en trouverait sans doute autant que dans le Triangle des Bermudes.



Un triangle équivalent en Europe…

De surcroît, la région des Bermudes présente des caractéristiques géophysiques et climatiques qui ont sans doute contribué à provoquer des accidents. L'*U.S. Coast Guard*, qui ne croit pas aux explications surnaturelles, évoque, par exemple, certaines particularités du champ magnétique terrestre propres à ces lieux. Elle indique également d'autres spécificités locales :

« Parmi les autres facteurs dus aux parages, il faut tenir compte de la nature du Gulf Stream. Celui-ci est extrêmement rapide, turbulent, et peut très vite faire disparaître toute trace de catastrophe. L'imprévisible régime météorologique Atlantico-Caraïbes joue aussi un rôle. Des orages subits, accompagnés d'éclairs et de tonnerre, ainsi que des trombes d'eau peuvent aussi se révéler souvent désastreux pour pilotes et navigateurs. Enfin, la topographie sous-marine, qui comprend de vastes hauts-fonds entourant les îles et certaines des fosses abyssales les plus abruptes du monde, entre aussi en ligne de compte. Par ailleurs, l'interaction de forts courants recouvrant de nombreux récifs, combinés à la nature des fonds sous-marins, engendre un mouvement constant qui favorise la formation soudaine de phénomènes pouvant se révéler dangereux pour la navigation. »[1]

Parmi les spécificités géophysiques de la région, il faut aussi rappeler que le Triangle des Bermudes est situé au centre d'une zone de fréquents séismes sous-marins. Ces tremblements de terre peuvent avoir plusieurs conséquences : agitation inattendue des eaux de la surface, émanations massives de gaz méthane susceptible de modifier la densité de la mer et de dégrader la flottabilité des navires.

L'*U.S. Coast Guard* évoque aussi le facteur humain : les côtes de Floride et les Bahamas sont fréquentées par de nombreux plaisanciers sans compétence qui alourdissent, par leur imprudence, le bilan des accidents. Et cet organisme de conclure avec sagesse :

« Notre expérience nous porte à croire que les forces combinées de la nature et les réactions imprévisibles des hommes dépassent les théories de science-fiction les plus échevelées et cela peut se constater chaque année à de nombreuses reprises. »

Dans un article paru dans le magazine *Fate* d'avril 1975, la journaliste Margaret Fuller signalait que la compagnie d'assurances *Lloyds de Londres* considérait le Triangle des Bermudes comme une zone de navigation ni plus ni moins dangereuse que les autres, et qu'elle avait donc décidé de ne pas majorer les primes d'assurance pour les navires fréquentant cette partie du monde. Les assureurs étant, par profession, des gens pragmatiques et prudents, cette décision est la meilleure conclusion qu'on puisse apporter à ce chapitre. GL

[1] Document émanant de l'U.S. Coast Guard, cité par Charles BERLITZ dans *Le Triangle des Bermudes.* Flammarion, 1975.

Souvenirs

COMMENT J'AI RENCONTRÉ BERNARD MOITESSIER EN 1971

par Loïc ANTOINE

Quand on est un étudiant de 22 ans, on se verrait bien partir pour des contrées lointaines. Tahiti fait rêver. Mon père, retraité bien jeune à 55 ans en tant que marin de commerce, avait "fait" la ligne Marseille-Sidney sur les paquebots mixtes des Messageries Maritimes, et mes yeux étaient remplis des images de films 8 mm (même pas encore le "super 8") qu'il avait rapportés de ses voyages à la fin des années 1950. La mer, la houle du large, puis les escales : Funchal, Martinique et Guadeloupe, Panama, les Marquises, et Tahiti enfin. Curieusement il n'a jamais filmé au-delà de cette escale merveilleuse (ils allaient jusqu'à Port-Villa et Sydney), où je me rappelle voir les images de la foule sur le quai et une vahiné tomber à l'eau au moment où *Le Tahitien* va accoster en pleine ville...

Bref, quand notre professeur Émile Postel, de l'université de Rennes, demande en juin 1971 à ses étudiants qui serait prêt à partir trois mois en Polynésie pour un remplacement dans une mission pour le Muséum, je réagis par réflexe et lève le bras, je me demande d'ailleurs si je n'ai pas levé les deux bras ! Mais j'étais le seul volontaire, pas besoin de concourir. Il fallait juste parier sur la non reconduite d'examens en septembre. Il s'agissait tout simplement de créer une antenne du Muséum national à Moorea, sous l'égide de l'École pratique des Hautes Études (EPHE) et sous la direction du Pr Bernard Salvat, bien connu déjà du milieu des sciences marines tropicales.

Je n'avais jamais touché une quelconque bestiole de la région, sauf sans doute les colliers de coquillages que rapportait mon père, jamais pris l'avion et jamais séjourné au-delà de Marseille, ma ville natale. Tout était nouveau, pour le bleu que j'étais. Je devais donc commencer par une semaine de formation (le mot est fort) dans les greniers poussiéreux de la rue Cuvier à l'antenne du MNHN où se trouvaient les vénérables collections de coquillages du Muséum, prendre l'avion muni des billets que nous confierait Bernard Salvat à Orly-Sud (l'ouest n'existait pas encore, encore moins Roissy-CdG) et partir pour 19h de vol via Los Angeles. Ce périple n'a pas changé, même si les Boeing 707 d'Air France et les DC8 d'UTA ont été remplacés par des jets plus modernes, et la durée reste la même.

Une équipe s'était constituée et nous étions quatre sur le départ : René, vétérinaire de formation et volontaire pour une aventure qui le sortait du cabinet véto paternel où il exerçait depuis peu, son épouse Marie-Claire qui ne voulait pas rester seule et à qui Salvat avait tout bonnement promis une formation scientifique (elle était coiffeuse), moi-même, étudiant rennais, et un seul vrai scientifique, Georges Richard, spécialiste mondial des cônes marins, car c'est ainsi qu'il se présentait et c'était vrai, il nous le prouvera. Bernard Salvat, retenu à Paris, devait nous suivre trois jours plus tard.

On imagine mon émerveillement quand nous survolâmes le Groenland (le trajet reste le même de nos jours, selon le vent en altitude), la stupeur à l'arrivée à Los Angeles quand UTA

nous annonce que l'avion n'est pas prêt et que nous dînerons et coucherons au *Hyatt Hotel* en attendant... Le luxe américain était réconfortant après la poussière des greniers de la rue Cuvier ! L'arrivée à Papeete-Faaa fut encore plus époustouflante : on sort de l'avion très tôt le matin, l'air est chaud et parfumé de frangipaniers, de tiare et de multiples fragrances tropicales que ni René, ni Marie-Claire ni moi ne connaissions. Le choc était à la mesure du voyage, mais l'avion en avait bien diminué la durée : mon père mettait 45 jours pour arriver de Marseille par la voie maritime, et mon arrière grand-père avait mis 15 mois en 1855 pour la même destination, à la voile et via Le Cap et l'île Bourbon à bord de la Sibylle, vaisseau de Napoléon III !

L'équipe du MNHN au fare Quesnot, Moorea août 1971

À peine arrivés, nous sommes convoyés par le conservateur du Musée Gauguin jusqu'au musée où nous devons loger quelques jours, et où nous devrons parfaire notre entraînement, nous avait dit Salvat, le temps que le fare[1] loué à Moorea pour être la fameuse "antenne du Muséum" soit libéré. Quand Salvat débarque trois jours plus tard, nous avons eu le temps de faire le tour du musée, où ne figure quasiment rien de Paul Gauguin (c'est trop cher pour le petit musée qu'il est toujours) mais où nous faisons connaissance des tortues centenaires sans doute, et qui étaient encore là quand je suis revenu 12 ans plus tard...

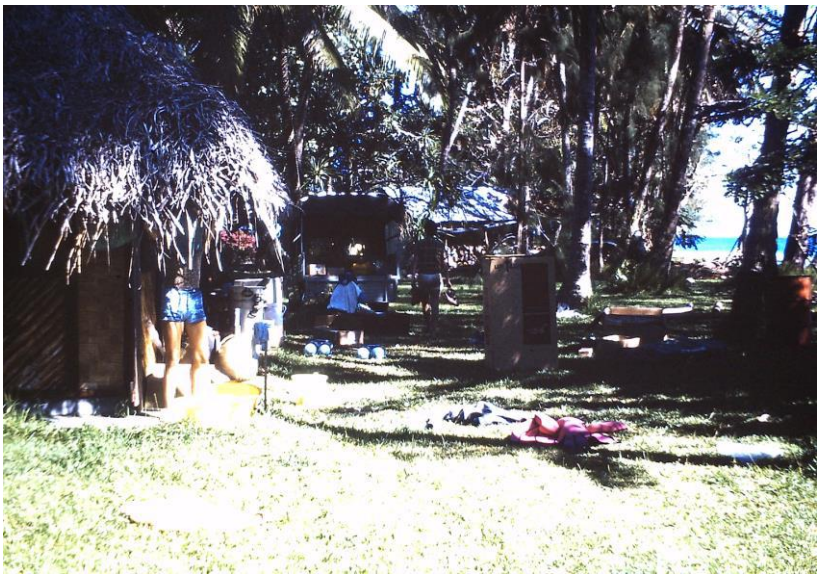
Salvat nous prend en main et nous dit "Bon, maintenant nous allons apprendre à plonger !". Il fallut gonfler le Zodiac tout neuf, charger deux blocs de plongée, porter le canot et son 25 ch à l'eau en marchant, pataugas aux pieds, dans 30 cm d'eau sur le corail du récif frangeant (encore de nouveaux mots) jusqu'au chenal creux de trois mètres de profondeur, où nous attendait une eau claire et délicieusement chaude (26 °C, frisquet pour la saison dite d'hiver et pour les Tahitiens). Hop-là, vite fait, chacun chausse palmes, masque et tuba, prend un bloc sur son dos et le Pr Salvat nous "apprend à plonger" : retirer le masque, faire quelques signes et voilà qui est fait, "vous savez plonger", nous dit-il, à René et moi, Marie-Claire fut dispensée.

[1] *Fare* (prononcer faré) veut dire maison en langue tahitienne.

Georges qui se débrouillait très bien était parti vadrouiller dans le lagon avec masque et tuba, à la recherche de cônes, bien sûr.

Salvat, véritable oiseau migrateur, doit s'envoler pour une autre île (Nouméa, peut-être ?) et nous laisse charger le pick-up Peugeot 404 du matériel (Zodiac démonté, moteur de 25 ch, blocs, petit matériel, sacs plastique, formol etc.). Ordre nous est donné de rejoindre le fare Quesnot (prononcer Kéno) à Papetoaï, à l'ouest de la baie d'Opunohu. Nous prenons le ferry à Papeete, débarquons à Moorea et prenons la piste de soupe de corail[1] pour les 15 km qui nous séparent du fare, aucune route n'était alors bitumée sur l'île de Moorea.

Le fare Quesnot est une bâtisse perdue dans une ancienne cocoteraie, dont les murs de la salle de bain sont les plus solides[2]; une moustiquaire protège les fenêtres et la porte d'entrée, les meubles sont sommaires mais il y a des lits en quantité suffisante, le frigo marche au gaz, nous avons la batterie de cuisine dans le pick-up et le groupe électrogène, un peu à part du fare, fonctionne et c'est tant mieux : nous aurons du courant pour le soir, la nuit vient vite sous les tropiques.



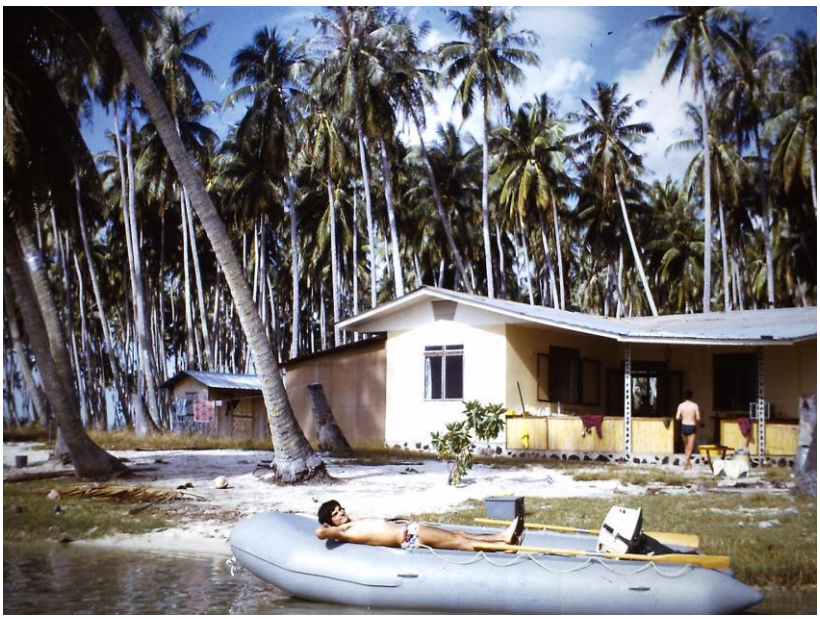
L'arrivée au fare Quesnot, Moorea juillet 1971

La routine s'installe et nous travaillons dur. Il s'agit de tendre une échelle de corde qui nous permet d'effectuer des cadrats d'un mètre carré depuis le bord de la côte (le fameux récif frangeant) jusqu'au récif barrière, côté lagon. Nous faisons le relevé faunistique de chaque mètre carré, corail compris. Heureusement Georges a déjà fait ce genre de boulot, il nous apprend tous les noms scientifiques, que nous retenons facilement car la jeune mémoire ne sature pas, bien au contraire. Nous faisions donc de l'écologie, à une époque où le mot n'était que scientifique et pas encore devenu une mode, voire un concept politique. Notre but était

[1] La soupe de corail est le gravier de la Polynésie, fait de corail concassé. On supposait en 1971 que l'extraction de corail destiné à cette soupe était une des causes de ciguatera en Polynésie, bien que cette maladie soit connue depuis l'Antiquité.

[2] Lors du cyclone de 1983, seules les salles de bain des fares avaient résisté au vent.

de faire cet inventaire en guise d'avant-projet de la construction d'un hôtel sur pilotis, projet qui fut en effet réalisé plus tard.



Le fare Quesnot dans un moment de détente, juillet 1971

Dans cette routine, nous avions aussi établi un tour de rôle pour aller chercher le courrier à la boîte postale du Muséum à Papeete. Mais j'étais le plus souvent de corvée, car j'aimais bien, au contraire de mes collègues, prendre l'avion pour cette "mission". J'étais passé du DC8 quadri-réacteurs au Twinn-Otter à huit places, petit bimoteur canadien à aile haute. Mais L'avion m'avait définitivement plu quelle qu'en soit la taille, et je me régalais du vol de dix minutes depuis la petite piste de Moorea, à l'époque en soupe de corail, jusqu'à celle internationale de Faaa. Je bichais tout particulièrement quand le pilote me proposait la place à côté de lui, celle du co-pilote, car j'étais parfois le seul passager !

C'est en revenant un jour de cette expédition à la poste centrale de Papeete que nous apprîmes d'une lettre de Bernard Salvat, rentré une fois de plus en "Métropole", que nous allions recevoir la visite du président du Muséum, Jean Dorst en personne, accompagné d'Éliane, dont nous pensions naïvement qu'elle était son épouse, la suite nous montra que non[1]. Aussi, le jour de l'arrivée du Pr Dorst, nous nous rendîmes à trois à Faaa pour l'accueillir ainsi qu'Éliane, louer une luxueuse 4L sur le compte du MNHN et traverser le bras de mer entre Papeete et Moorea à destination du fare Quesnot. Jean Dorst était un homme absolument charmant, et sa compagne Éliane tout autant, nous fûmes sous le charme pendant le week-end qu'ils passèrent au fare.

Lorsqu'ils repartirent tous deux pour Nouméa, Dorst nous confia qu'il souhaitait rencontrer Bernard Moitessier, qui lui avait fait une publicité d'enfer pour son ouvrage *Avant que Nature meure* et en avait boosté les ventes. En effet, nous avait raconté le Pr Dorst, Moitessier devenu célèbre pour avoir fait une fois et demie le tour du monde, déclara en débarquant de *Joshua*

[1] Le fameux livre *Avant que Nature meure*, de Jean Dorst, est dédié à Éliane, qui voyageait avec lui dans ses déplacements lointains, la distance aidant à la discrétion matrimoniale. Ce livre remarquable et prémonitoire, sorti en 1967, décrit ce qu'est le changement de l'environnement sous l'influence de l'Homme, avant qu'on parle de *global change*.

à Papeete en juin 1969 que ses longues journées de mer étaient agrémentées de la lecture d'un remarquable livre, celui de Jean Dorst. "Vous comprenez, nous avait dit Jean Dorst, une telle publicité pour un bouquin parlant de la nature et pas très vendable, ça vaut bien une rencontre avec ce lecteur devenu célèbre !" Il fut donc convenu que Dorst inviterait Moitessier à le rencontrer à Papeete à son retour de Nouméa sur la route de Paris, et que l'un d'entre nous se chargerait de transmettre l'invitation.

Après que notre hôte et sa compagne furent partis pour Nouméa, je me portai volontaire comme d'habitude pour le courrier, et chargé du mot d'invitation de Dorst à Moitessier, je traînai sur le quai de Papeete, car j'y avais repéré *Joshua*, et je croyais naïvement que le fameux navigateur habitait à bord de son bateau. Je monte à bord de *Joshua*, bien délabré (il y a déjà deux ans qu'il "suce le quai") et évidemment je n'y trouve personne. Je coince le mot d'invitation de Dorst dans le roof et repars pour Moorea.

Le boulot nous reprend, et nous sommes tout à la joie de plonger dans le lagon transparent de Moorea, car nous avons atteint le chenal sablonneux, et nous ramassons térèbres (*Terebra robusta*) et carottes (*Mitra mitra*) que nous pesons et laissons pourrir consciencieusement sur le toit de la cabane du groupe électrogène, car les cochons sauvages viennent les croquer si nous les laissons au sol (et ça pue encore plus). Un vendredi, nous entendons toquer à la moustiquaire du fare alors que nous buvions notre bière *Hinano* du soir (bière locale, vendue par caisse de douze bouteilles d'un demi-litre, chez le Chinois de Papetoaï). Un gars grisonnant aux cheveux longs, pieds-nus, un gigot néo-zélandais à la main, nous dit : "c'est vous qui faites de l'écologie ?" C'était Bernard Moitessier, venu nous voir parce que sa discussion avec Jean Dorst lui avait donné l'envie de voir de près ce que nous faisions. Il passa deux jours avec nous, venant nager en nous empruntant un masque pendant que nous travaillions ; on lui avait fait la remarque qu'au vu de la taille de ses pieds toujours nus, il n'avait pas besoin de palmes ! Il nous apprit que les grosses holoturies sont mangeables, il s'en souvenait de sa vie au Vietnam, à condition de les ouvrir et les laisser sécher. Nous avons essayé, ça n'a fait que puer et attirer une fois encore les cochons sauvages, et le menu Trépang fut vite abandonné. Bernard rentra à Papeete et nous nous promîmes de nous revoir.

Le cochon sauvage vient déguster les holoturies en train de sécher... Août 1971

Une fois, alors que j'allais à Papeete chercher le courrier, je le croisai dans le hall des boîtes postales où il était venu, toujours pieds-nus, chercher les épreuves de son livre *La Longue Route.* Je le vois s'écrouler littéralement de rire, au point de s'asseoir par terre, son manuscrit à la main. "Que t'arrive-t-il ?" lui demandé-je... regarde, "ils"[1] ont laissé passer ma blague me répond-il. Je regarde en effet le passage de la postface où Moitessier "dédie ce livre au Pape et lui cède les droits d'auteur". Ça le faisait rigoler comme un enfant de 46 ans qu'il était !

Une autre fois, nous avions passé la nuit chez lui, et en compagnie de sa femme enceinte jusqu'aux dents, en prévision d'une réunion que nous devions avoir au SMCB[2]. Ils vivaient tous deux dans un petit fare dans la zone de Fare Ute. Ce fut l'occasion de goûter la production personnelle de pakalolo (marijuana en langue pomutu) de Bernard, issue de son jardin. Il avait expliqué dans *La longue route* comment il faisait pousser, à des fins alimentaires et vitaminiques, des graines de soja dans des pots de yaourt en plastique traversés d'un fil et arrosés d'un peu d'eau douce, en plantant des graines successivement et tous les jours dans le coton dont étaient bourrés les pots... Sans doute n'avait-il pas que des graines de soja à bord de Joshua, c'est pour moi le début de l'explication de son renoncement à la prime que lui aurait rapporté le bouclage de son tour du monde. Au SMCB le lendemain, René, qui avait du retard à l'allumage, passa les deux heures de réunion avec un sourire béat, nous en étions gênés car pour nous les effets s'étaient dissipés dans la nuit !

Le Maori à quai pendant les fêtes du Tiuraï en 1971 (14 juillet à Tahiti)

[1] Arthaud, l'éditeur.

[2] Service mixte de contrôle biologique, chargé à Papeete du contrôle des retombées radioactives des essais nucléaires, à l'air libre à cette belle époque ! La mixité était de mélanger civils et militaires dans le service, mais le secret militaire était évidemment roi...

C'est une fois rentré en France que j'ai compris un peu mieux l'homme qu'était Moitessier. Sa femme légitime vivait en France et faisait bouillir la marmite, donnant des conférences, veillant sur les droits d'auteur du précédent livre à succès de Bernard (*Le vagabond des mers du Sud*). Il avait fait plusieurs allers et retours en Métropole, les nombreuses couvertures UTA et Air-France qu'il avait chez lui à Papeete en témoignent, et la bigamie ne le gênait pas. Sa seconde femme accoucha de jumeaux en octobre 1971. Nous avons échangé quelques courriers, j'ai conservé les siens.

Les caisses d'échantillons que nous avions fait charger sur le *Maori*, cargo des Messageries Maritimes, n'arrivèrent jamais en France, le Maori ayant coulé corps et biens dans le golfe de Gascogne dans un naufrage inexpliqué, mais probablement dû au désarrimage des lingots de nickel qu'il avait chargé à Nouméa. J'avais repris mes études, interrompues par la réalisation d'un rêve tropical, aérien et lagonaire !

Fin de l'histoire. (LA)

Le cuirassé *Dévastation*

LA LENTE ET DRAMATIQUE AGONIE D'UN NAVIRE QUI A VOULU MOURIR OU IL ÉTAIT NÉ

par Alain Foulonneau

Dans la seconde partie du XIXème siècle, poussée par des progrès techniques rapides, la Marine se réinvente. Des prototypes apparaissent, mélangeant des innovations pertinentes à des essais non concluants mais aussi à des conceptions obsolètes que les états-majors peinent à délaisser. Le cuirassé La *Dévastation* fait partie de ces hybrides. Sa carrière fut terne, il n'aurait sans doute légué aucune trace à la postérité si il n'avait pas eu une longue agonie ponctuée d'accidents mortels. Voici l'histoire du cuirassé qui ne voulut pas quitter Lorient0

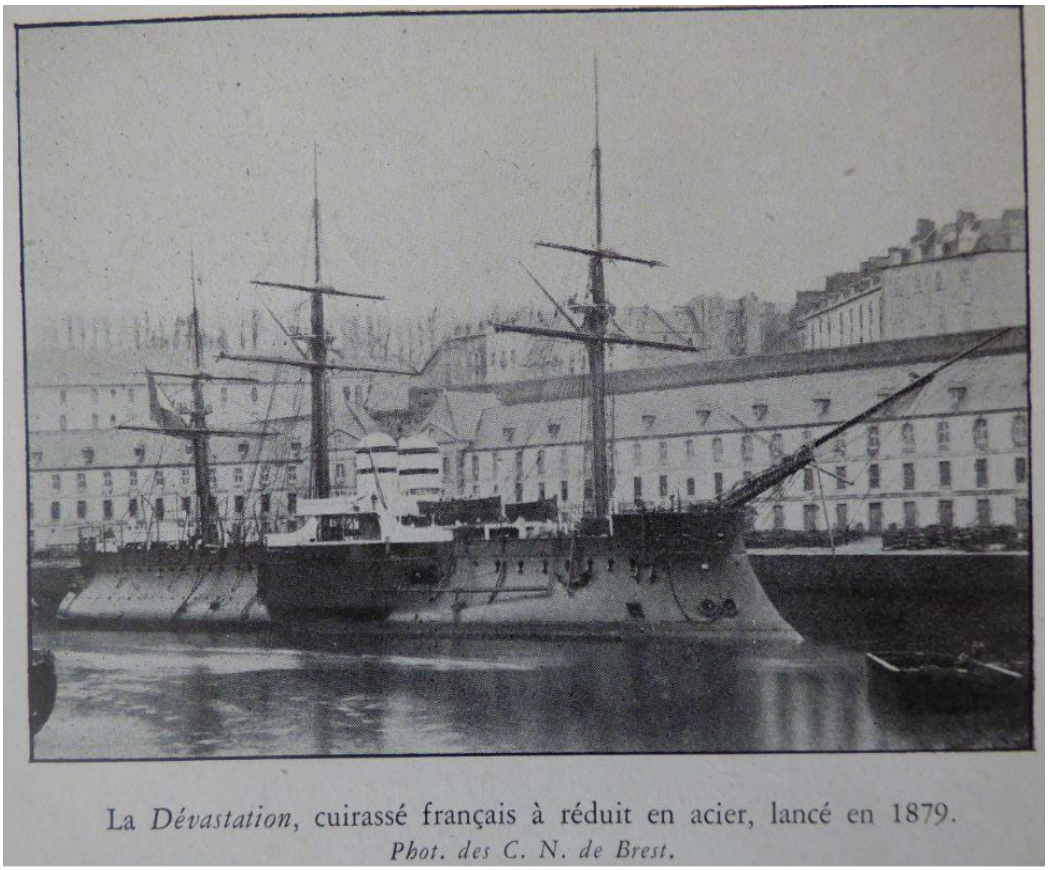
Un navire entre deux époques

La *Dévastation* était l'aimable nom donné à un prototype de cuirassé d'escadre. Lancé à l'arsenal de Lorient en 1879, il était considéré comme le plus moderne de son époque. Entre autres il était le premier à recevoir un blindage en acier et non en fer. Il avait été dessiné par l'ingénieur Louis de Bussy, un élève de Henry Dupuy de Lôme.

Long de 98 mètres, large de 21 mètres pour un tirant d'eau de 7,5 mètres, il jaugeait 9600 tonnes à sa construction. Sa propulsion était assurée par deux machines à vapeur compound de 8000 cv alimentées par 12 chaudières entraînant deux hélices quadripales. La *Dévastation* conservait cependant un gréement de trois-mâts carré de 2760 m2 de surface de voilure. Les marins de l'époque n'avaient encore qu'une confiance limitée dans la machine à vapeur, en

outre les dépôts de charbon étaient encore peu nombreux dans les ports et les machines très gourmandes en combustible. La voilure était censée économiser le charbon lors des longues traversées. Mais elle était peu efficace pour propulser un lourd navire recouvert d'un épais blindage. En cas de combat elle était totalement inutile voire gênante. En outre elle signalait de loin la présence du navire à l'ennemi. Le gréement de trois-mâts disparaîtra dès la première refonte en 1896.

La silhouette du cuirassé est très particulière. Outre son gréement de trois-mâts, on remarque son éperon, ses flancs rentrants interrompus par une sorte de bloc carré et ses deux cheminées parallèles.



La *Dévastation*, cuirassé français à réduit en acier, lancé en 1879.
Phot. des C. N. de Brest.

Evoquons d'abord l'éperon. Le 8 mars 1862 lors de la guerre de Secession le *Merrimac* coulait le sloop de guerre (corvette) *Cumberland* d'un coup d'éperon. Quatre ans plus tard, le 20 juillet 1866 au cours de la bataille de Lissa qui opposait la flotte autrichienne à la flotte italienne, l'amiral autrichien Tegetthoff à bord du *Ferdinand Max* éperonnait le *Re d'Italia* qui coulait aussitôt. Dès lors comme l'expliquera plus tard Léon Haffner, peintre et historien de la Marine : « *L'éperon était le grand vainqueur dans les esprits et l'on proclamait la déchéance du canon* ». Les théoriciens chantaient les louanges de cette arme tombée en désuétude avec les dernières galères de l'Antiquité, mais que la vapeur venait de ressusciter grâce à la puissance et à la manoeuvrabilité qu'elle offrait. Le cuirassé La *Dévastation* n'échappa à cette

mode et fut équipé d'un impressionnant éperon. Cette belle construction théorique ne résista pas à la réalité et les exploits de 1862 et 1866 ne se renouvelèrent pas car les progrès grandissants de l'artillerie rendirent impossible tout combat rapproché. On constata en outre que l'éperon détériorait les qualités nautiques des navires par mer forte de l'avant : l'étrave au lieu de défendre le navire en écartant les vagues s'enfonçait dans la mer comme un soc de charrue ouvre la terre. A l'aube du XXéme siècle les éperons disparaissaient sans avoir jamais servi.

Venons en maintenant au bloc carré. Il s'agit du réduit central. La *Dévastation* n'était pas entièrement blindée. Elle n'était protégée que par une ceinture d'acier à hauteur de la flottaison. Cependant en son centre il existait une sorte de fortin : le réduit.

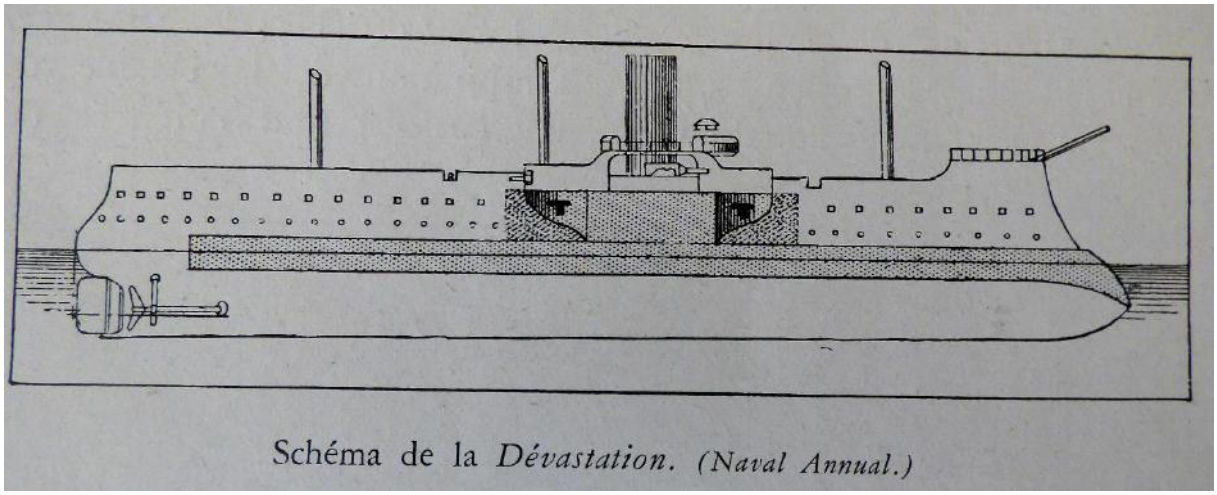


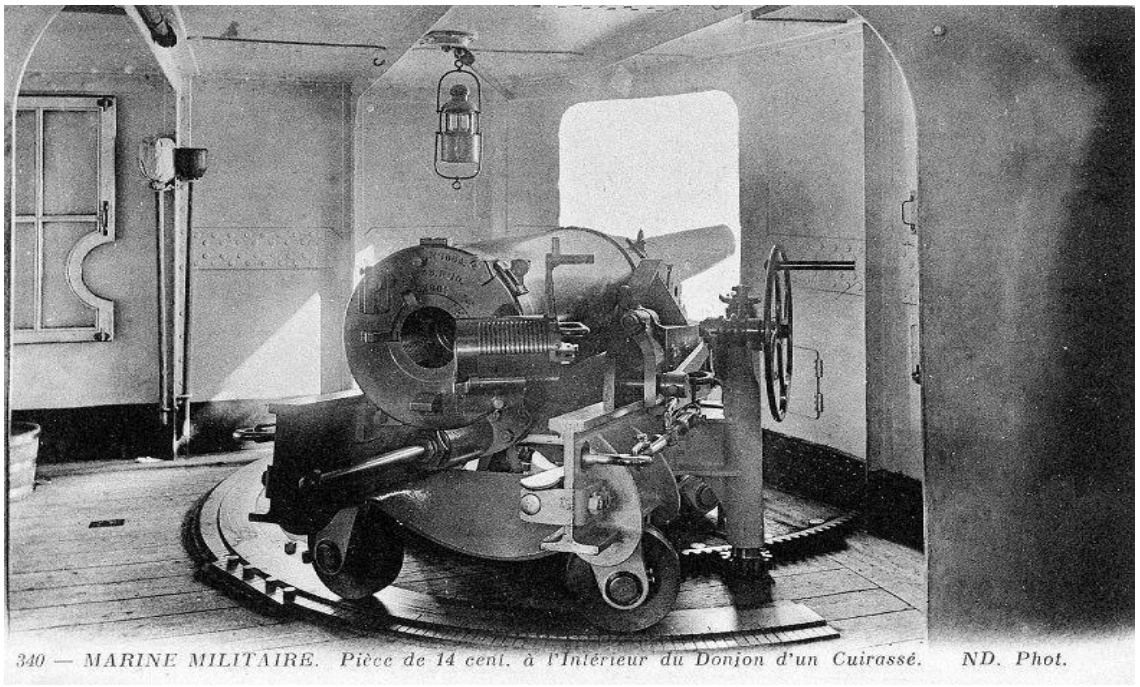
Schéma de la *Dévastation*. *(Naval Annual.)*

Ce réduit blindé, appelé parfois donjon car il rappellait les fortifications médiévales, abritait les plus grosses pièces d'artillerie. il s'agissait d'une batterie lourde composée de 4 pièces de 340 mm couvrant 360°, secondée par 4 pièces de 274,4 mm. C'était des pièces modèle 1870 à chargement par la culasse et canon rayé, des pièces dont la portée était considérablement accrue par rapport aux modèles précédents à âme lisse et chargement par la bouche. Par contre elles étaient conçues pour la poudre noire, vive et brisante, la seule connue à cette époque ce qui nécessitait une culasse très épaisse. Les poudres colloïdales à combustion progressive qui permettent une accélération continue du projectile dans la volée du canon n'apparaîtront que plus tard. Leur mise au point sera délicate et elles provoqueront des drames (dont les plus connues sont celles des explosions du *Iéna* le 12 mars 1907 et du *Liberté* le 25 septembre 1911). L'armement de la *Dévastation* était en outre complété par 6 pièces de 138,6 mm réparties sur le gaillard, ainsi que par 18 canons revolvers Hotchkiss de 37 mm disposés en barbettes réparties autour de la coque, auxquels venaient s'ajouter 4 tubes lance-torpilles.

Le réduit central était né d'une nécessité. Le principe de la tourelle sur le pont était connu depuis longtemps, mais sur les navires munis d'une mâture de voilier, la fenêtre de tir était

obstruée par les espars ainsi que par les nombreux éléments du gréement dormant et les multiples manœuvres courantes.

Accessoirement le blindage du réduit central protégeait les chaudières rectangulaires regroupées au centre du navire. Cela explique les deux cheminées côte à côte donnant une silhouette très particulière. Les machines à trois cylindres couchés étaient protégées par la ceinture de blindage. Plus tard cette configuration sera abandonnée. La machine verticale à pilon et les chaudières cylindriques (scotch boilers) s'imposeront sur tous les navires, militaires et marchands.



340 — MARINE MILITAIRE. Pièce de 14 cent. à l'Intérieur du Donjon d'un Cuirassé. ND. Phot.

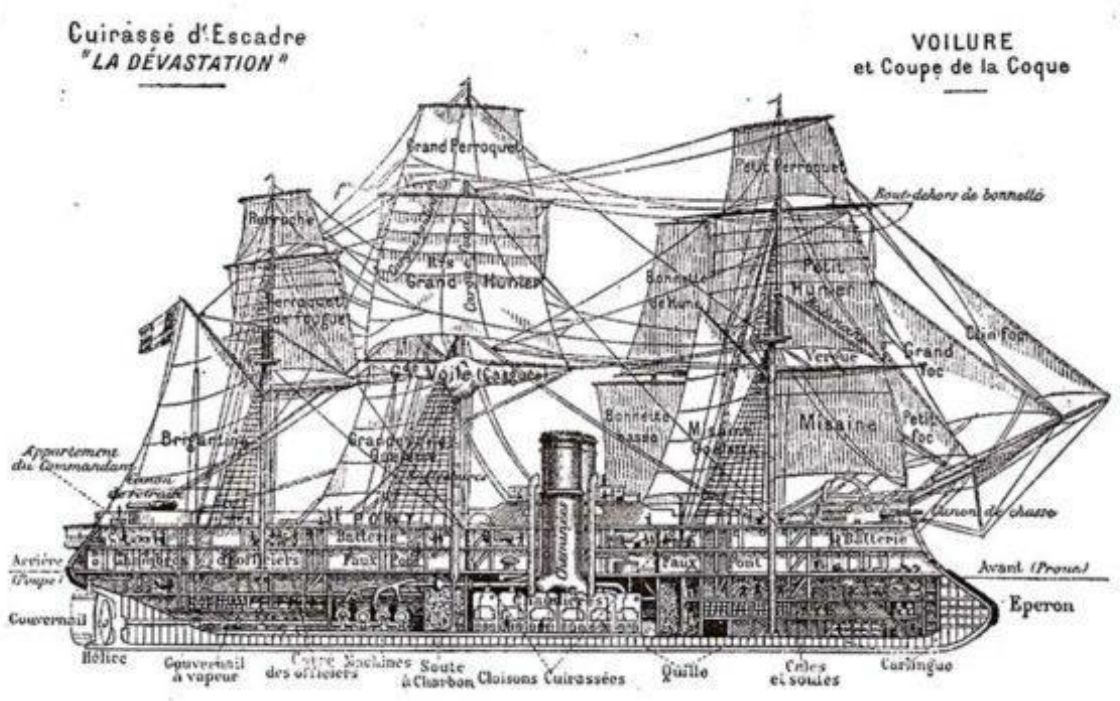
La batterie centrale du réduit central de La *Dévastation* ne donna jamais satisfaction et fut donc modifiée plusieurs fois en recevant à chaque fois un nouvel armement. La *Dévastation* subit deux refontes en 1896 et 1900.

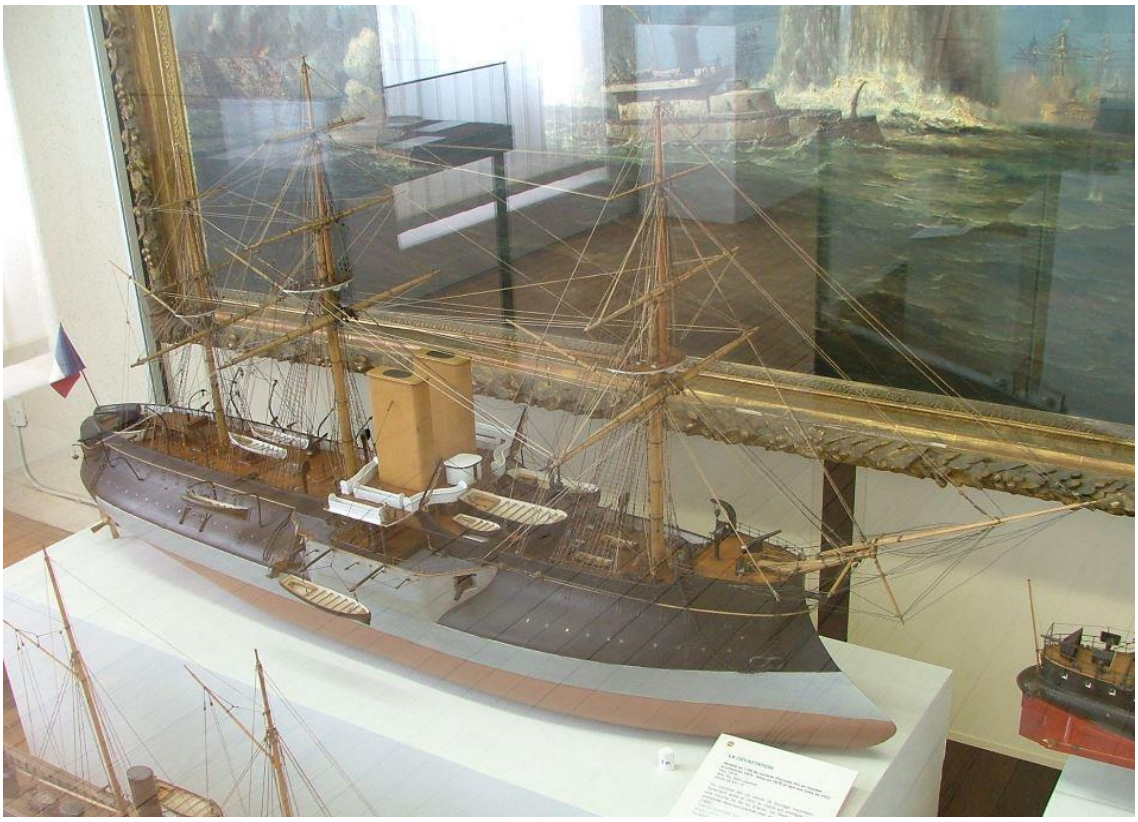
Le principe du réduit central fut abandonné sur les cuirassés suivants qui furent équipés de tourelles à un canon au départ puis à canons multiples.

A son lancement La *Dévastation* est le puissant cuirassé de son époque. Il fait la fierté de la France, le gouvernement ne manque pas de faire une large communication à son sujet. Aujourd'hui on trouve encore beaucoup d'informations à son sujet comme en témoigne ce dessin en coupe ci-dessous ou encore de belles maquettes d'époque.

La *Dévastation* entra en service en 1882. Mais fin 1881 alors qu'il était encore en essais le cuirassé talonna près du récif des Errants à l'entrée de Lorient. Etait-ce un signe prémonitoire ?

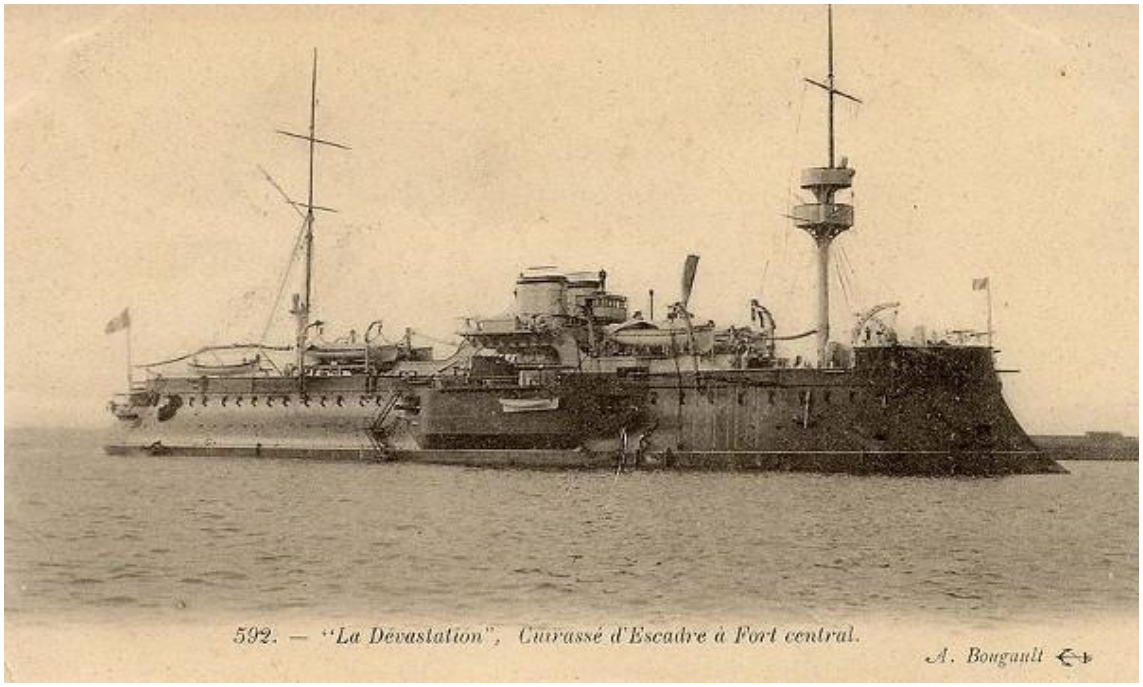
La *Dévastation* fut essentiellement affectée à l'Escadre de la Méditerranée. Son port d'attache fut Toulon. De 1886 à 1891, il participa à toutes les campagnes en Algérie, Tunisie, Égypte. En 1908 alors qu'il était placé en réserve La *Dévastation* fut désarmé et servit de dépôt annexe. En 1911, le vieux cuirassé servit de bâtiment-école aux mécaniciens puis aux manœuvriers. En 1914, la *Dévastation* rallia définitivement Lorient pour servir de camp d'internement de prisonniers allemands.





Maquette de La Dévastation au musée de la Marine de Rochefort (photo AF)

Cette très belle maquette a été adjugée 6000 euros
au début de l'année 2021 au cours d'une vente à l'hôtel Drouot.



La Dévastation après sa dernière refonte

Une agonie difficile et accidentée

En 1921 le service des Domaines met en vente La *Dévastation*, un an plus tard un chantier de démolition allemand l'acquiert. Deux remorqueurs arrivent d'Allemagne pour prendre La *Dévastation* en remorque et la conduire à Hambourg. Le 9 mai 1922, malgré la marée descendante depuis une heure et demie et les règlements interdisant la sortie, les Allemands commencent le remorquage. Ce qui devait arriver, arriva. La *Dévastation* heurte les roches de la Potée de Beurre en face Larmor. La coque se déchire et se couche.

La direction des mouvements du port décide de la tirer et de l'échouer sur le haut fond sableux du banc de l'Ecrevisse. En septembre un gros remorqueur allemand arrive mais tous ses efforts dont vains. Les Allemands vendent l'épave à une entreprise de Brest qui décide de la démolir sur place en utilisant da la cheddite un puissant explosif. Mais le 14 décembre 1923, une explosion cause la mort d'un ouvrier et en blesse grièvement trois autres.

Trois mois plus tard, plusieurs explosions se produisent à bord. De la fumée et des flammes s'échappent de l'épave. Les ouvriers sautent dans leur canot pour s'échapper du bateau incendié.

Le 11 juillet 1924, l'épave devient la propriété de la Société de Récupération Goldenberg et Cie et des Etablissements Rollet de Paris. Ils confient à l'ingénieur russe Georges Sidensner le soin d'aveugler les voies d'eau de l'épave afin de la remettre à flot. Un scaphandrier est envoyé pour s'assurer que toutes les voies d'eau sont bien aveuglées. Malheureusement il est victime d'un accident mortel, son tuyau d'amenée d'air s'étant coincé.

Par la suite, plusieurs tentatives de relevage se soldèrent par des échecs. Finalement, le 16 avril 1927, après de nombreux essais, l'épave fut remise à flot après l'obstruction des trous et l'injection d'air comprimé à l'intérieur

En novembre 1927, on parvient à approcher la *Dévastation* sur la plage de Toulhars, à 30 m de la cale du Petit Port, ce qui permettra d'accélérer les travaux de démolition avant de la déplacer au Kernével. Mais elle se brise en deux par le milieu, rendant son déplacement impossible.

Les années suivantes le conseil municipal de Larmor demande que les approches du port

soient débarrassées de l'épave. En vain.

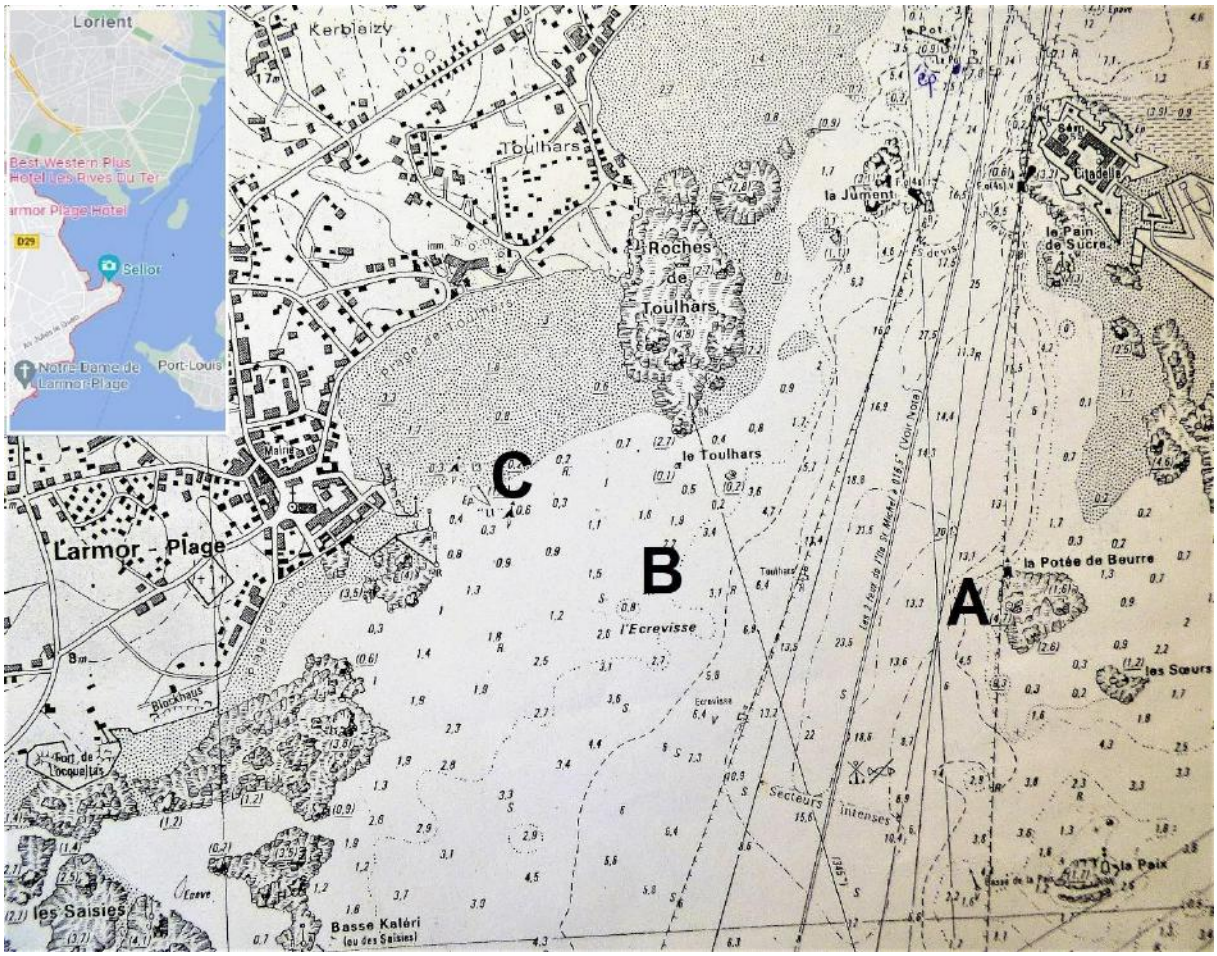
En 1951 de nouvelles tentatives de démantèlement sont faites avec des explosions qui rendent l'épave, déchiquetée, encore plus dangereuse. Ces explosions causent en outre des dégâts aux habitations riveraines

Le 7 avril 1954, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées écrit au préfet qu'il est nécessaire de faire comprendre à M. le maire de Larmor-Plage qu'il ne doit pas envisager la disparition complète de cette épave parce que cette opération n'est pas rentable et qu'il n'est pas possible de compter sur un concours pécuniaire quelconque de l'Etat.

La *Dévastation* dont l'épave se dégrade au fil du temps fait maintenant partie du décor de la plage de Toulhars.

Si vous passez sur le boulevard de Toulhars à Larmor à l'heure de la marée basse, vous apercevrez des débris sombres, ce sont les vestiges de l'histoire que vous venez de lire. Ceux qui iront au salon Océanissime, s'ils sont curieux, auront cette possibilité.

Si vous souhaitez plus de détails, écoutez Martine et Emmanuelle, les animatrices de Radio balises. Elles vous raconteront avec verve le destin de La *Dévastation*. Vous pouvez suivre leurs explications sur la carte de la page qui suit.



Le dernier voyage de La Dévastation
A position en 1922, B position de 1922 à 1927, C position de 1922 à nos jours

Les vestiges de La Dévastation de nos jours

Vous rêvez de construire une maquette de La *Dévastation* ? Suivez les conseils de Robert Zobal en cliquant sur le lien suivant Cuirassé Dévastation

Bibliographie

La Royale, tome 1 l'éperon et la cuirasse, Jean Randier Editions de la Cité 1972

Histoire de la Marine ouvrage collectif édité par L'Illustration 1939

L'ex-cuirassé français *Dévastation* ne veux pas quitter les eaux françaises », L'Ouest-Eclair du 9 mai 1922 p. 3.

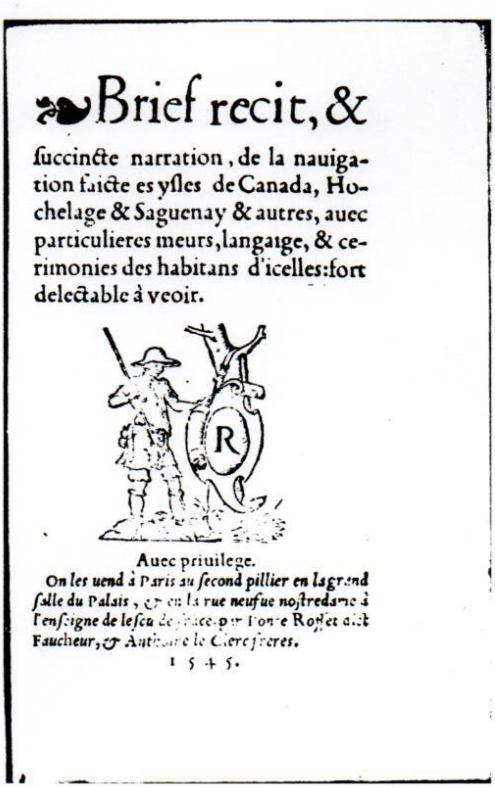
L'histoire maritime par ceux qui l'ont vécue

LE DEUXIÈME VOYAGE DE JACQUES CARTIER AU CANADA (1535-1536)

Par Guy LE MOING

En 1535, Jacques Cartier quitte Saint-Malo avec trois navires pour effectuer un deuxième voyage d'exploration au Canada. Ce voyage a donné lieu à un livre, paru dix ans plus tard et

attribué à Jacques Cartier lui-même, *Brief récit & succincte narration de la navigation faite es îles du Canada…* Nous en avons extrait de nombreux passages pour illustrer cet article[1].



Brief recit, &

succincte narration, de la nauigation faicte es ysles de Canada, Hochelage & Saguenay & autres, auec particulieres meurs, langaige, & cerimonies des habitans d'icelles: fort delectable à veoir.

Auec priuilege.

On les uend à Paris au second pillier en la grand salle du Palais, & en la rue neufue nostredame à l'enseigne de lescu de France par Ponce Roffet dict Faucheur, & Antheine le Clerc freres.

1545.

Le contexte du voyage

On ne sait pas grand-chose de la jeunesse de Jacques Cartier, né à Saint-Malo en 1491. Sans doute commença-t-il très jeune à naviguer. On suppose qu'il fréquenta les parages de Terre-Neuve avec les pêcheurs de sa ville natale, et qu'il fit, vers 1527, un voyage d'exploration sur les côtes du Brésil. Présenté au roi en 1532, il suscita la curiosité du monarque en lui parlant d'un éventuel passage vers la Chine au nord du continent américain, et surtout en lui faisant miroiter la présence d'or dans ces contrées lointaines. François I[er] octroya *« 6 000 livres au pilote Jacques Cartier qui allait aux Terres Neufves découvrir certaines îles et pays où l'on dit trouver une grande quantité d'or ».* Grâce à cette subvention, Cartier fit un premier voyage dans le golfe du Saint-Laurent en 1534. Il ne ramena pas d'or, mais deux Amérindiens nommés Domagaya et Taignoagny.

En 1535

♦ Il y a 43 ans que Christophe Colomb a découvert l'Amérique. ♦ Il y a 20 ans que François I[er] est roi de France. ♦ Il y a 13 ans que les marins de Magellan ont bouclé le premier tour du monde. ♦ Il y a 3 ans que la Bretagne est rattachée à la Couronne de France. ♦ Il y a un an à peine que Jacques Cartier est rentré de son premier voyage…

[1] Ces extraits ont été réécrits en français actuel. Le lecteur scrupuleux pourra toujours se référer au texte original, disponible sur le site de Gallica.

Nouveau départ vers la « terre et province de Canada »

François I[er], convaincu que les explorateurs finiraient bien par trouver de l'or, accorda une nouvelle aide financière à Jacques Cartier. Elle lui permit d'armer trois navires pour une nouvelle expédition : la *Grande Hermine* (110 tonneaux), la *Petite Hermine* (60 tonneaux) et l'*Émerillon* (40 tonneaux). Les trois navires quittent Saint-Malo en mai 1535. Jacques Cartier commande la *Grande Hermine* ; son beau-frère Macé Jalobert, la *Petite Hermine* ; Guillaume Le Breton, l'*Émerillon*. Les explorateurs ont embarqué des soldats, un astronome, un chirurgien, un apothicaire, deux prêtres et quelques gentilshommes rêvant de fortune et de gloire. Quinze mois de vivres s'entassent dans les cales :

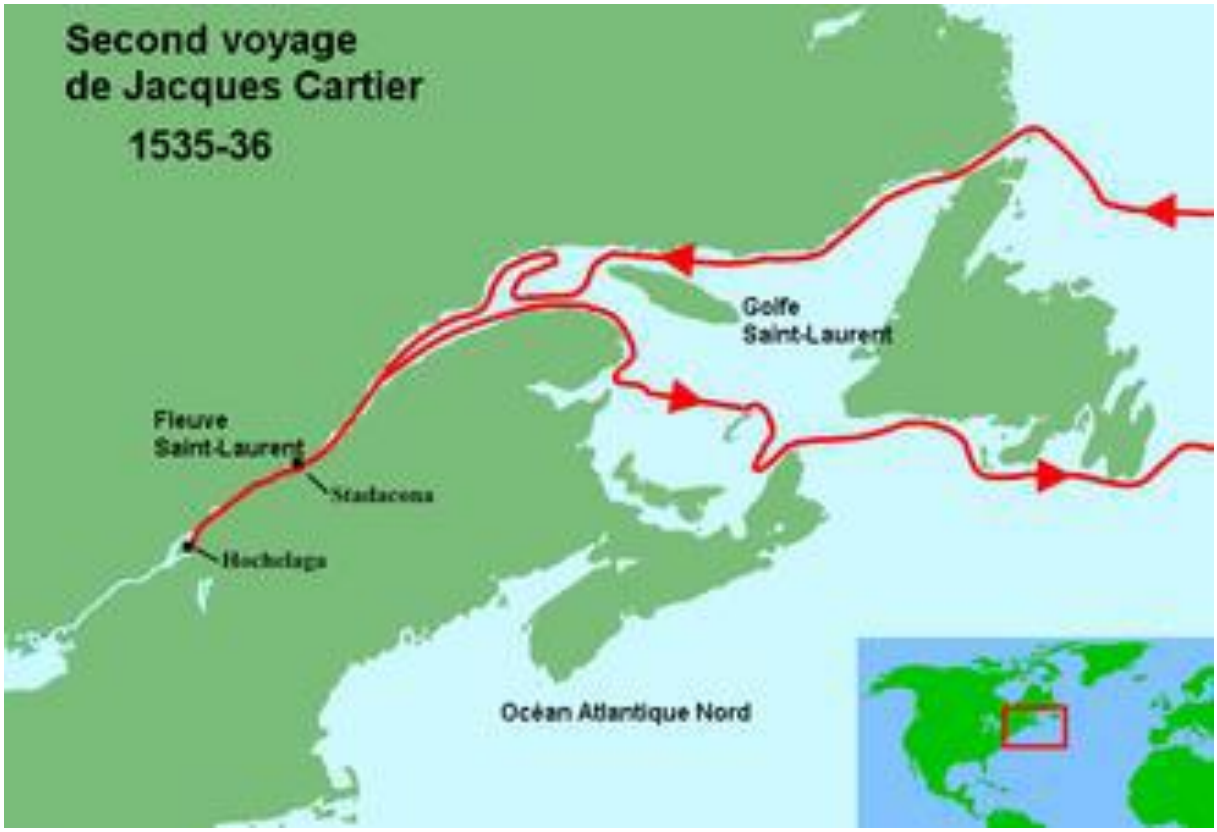
Le dimanche 16 mai 1535, jour de la Pentecôte, sur les instructions du capitaine et la volonté de tous, chacun s'est confessé et nous avons reçu ensemble la communion. Après quoi, nous avons été présentés au Révérend Père, Monsieur de Saint-Malo, qui nous a donné sa bénédiction épiscopale. Et le mercredi suivant, 19 mai, le vent étant devenu favorable, nous avons pu appareiller avec nos trois navires, à savoir : La Grande Hermine, d'environ 100 à 120 tonneaux, où se trouve le capitaine général. Elle a pour maître Thomas Fromont. À son bord se trouvent également Claude de Pontbriand, fils du seigneur de Montréal et échanson de monseigneur le Dauphin, Charles de La Pommeraye et d'autres gentilshommes. Le deuxième navire est nommé la Petite Hermine, d'environ 60 tonneaux. À son bord se trouve le second capitaine de l'expédition, Macé Jalobert ; son maître est Guillaume Lemarié. Le troisième et plus petit navire est L'Émerillon, d'environ 40 tonneaux. Il a pour capitaine Guillaume Le Breton et pour maître Jacques Maningard.

Le temps ne reste pas longtemps clément. Le vent, qui souffle désormais de l'ouest, retarde leur marche. Plus d'un mois après leur départ, les trois navires luttent toujours contre les vents contraires et la grosse mer. À tel point qu'ils finissent par se perdre de vue. La *Grande Hermine,* la première, atteint Terre-Neuve. Elle attend ses deux compagnons dans un havre convenu à l'avance. Lorsque le regroupement est effectué, les trois navires partent explorer la côte atlantique du Canada :

Depuis que nous nous sommes perdus de vue, la Grande Hermine a remonté les vents contraires, et nous sommes arrivés à Terre Neuve le 7 juillet. Nous avons pris terre sur l'île aux Oiseaux, qui se trouve à 14 lieues de la Grande Terre. Cette île est pleine d'oiseaux […]. Nous en avons pris deux barques pour compléter nos victuailles. Cette île se trouve à la latitude de 49° et 40 minutes. Nous avons quitté cette île le 8 juillet et, par beau temps, nous avons atteint le havre de Blanc Sablon, dans la baie des Châteaux. C'est le lieu que nous avions choisi à l'avance pour nous retrouver. Nous y avons attendu nos compagnons jusqu'au 26, jour où ils sont arrivés tous deux ensemble. Nous avons alors accosté pour prendre de l'eau, du bois et autres choses nécessaires. Après quoi, le 29 juillet à l'aube, nous avons pris la mer pour aller plus loin. Nous avons longé la côte au nord, côte qui est orientée est-nord-est – sud-sud-ouest.

Cette longue exploration de la côte, dont Cartier note tous les détails, dure plus d'un mois ; elle les mène mènent dans une grande baie. Ils en commencent l'exploration le 13 août, jour de la saint Laurent, sans comprendre tout de suite qu'il s'agit de l'embouchure d'un fleuve.

Nous trouvâmes une moult belle grande baie, pleine d'îles et bonnes entrées et passage de tous les vents possibles. Pour reconnaître cette baie, il y a une grande île comme un cap de terre, qui s'avance plus loin que les autres. Et sur la terre voisine, à environ deux lieues, il y a une montagne en forme de tas de blé. Nous nommâmes cette baie la baie de Saint Laurent.



Le deuxième voyage de Jacques Cartier

L'exploration de la baie est longue et méticuleuse. Cartier ordonne à ses navires de revenir en arrière, afin de mieux visiter la côte nord. Il comprend bientôt son erreur : il n'est pas dans un golfe mais dans l'embouchure d'un fleuve que les autochtones appellent « la rivière qui marche ». Il s'y engage avec ses navires et remonte le cours d'eau, dont il explore méticuleusement les deux rives et les îles. Ses deux passagers amérindiens, qu'il avait emmenés en France lors de son premier voyage et qu'il ramène chez eux, lui servent de guides. Grâce à eux, les explorateurs sont accueillis sur l'île d'Orléans et dans le village de Stadaconé[1]. De là Cartier part explorer les environs, à la recherche d'un havre naturel où il pourrait abriter ses bateaux durant l'hiver. Il en trouve un, qu'il nomme Sainte-Croix, y immobilise ses deux plus gros bâtiments (la *Grande Hermine* et la *Petite Hermine*) et conserve l'*Emerillon* pour d'autres explorations fluviales, en raison de son faible tirant d'eau. Cartier continue vers l'amont, jusqu'au village d'Hochelaga[2]. Puis il revient vers Stadaconé et, dans le fort construit pour la mauvaise saison, les explorateurs commencent leur long hivernage. Celui-ci est perturbé par une maladie qui décime leurs effectifs.

Au mois de décembre, nous fûmes avertis que la mortalité touchait le peuple de Stadaconé, à tel point que, selon leurs dires, plus de cinquante étaient déjà morts. En conséquence, nous leur interdîmes de venir à notre fort, ni autour de nous. Mais, bien que nous les eussions chassés, la mortalité commença chez nous d'une manière merveilleuse[3] et tout à fait inconnue. Car les uns ne pouvaient se tenir debout, et leurs jambes étaient grosses et enflées, et les nerfs retirés et noircis comme charbon., avec des gouttes de sang comme pourpre. Puis

[1] A l'emplacement de la future ville de Québec.
[2] A l'emplacement de la future ville de Montréal.
[3] Dans ce contexte, il faut voir dans « merveilleuse » une notion de maléfice diabolique.

la maladie montait aux hanches, aux cuisses, aux épaules, aux bras et au cou. À tous, la bouche devenait si infectieuse et pourrie par les gencives que toute la chair en tombait jusqu'à la racine des dents, lesquelles tombaient presque toutes. La maladie se répandit tellement sur nos trois navires qu'à la mi-février, de 110 hommes que nous étions, il n'y en avait pas dix en bonne santé, à tel point que nul ne pouvait secourir l'autre, ce qui était chose piteuse à voir, compte tenu du lieu où nous étions.

La maladie qui frappe les explorateurs est, en fait, le scorbut, mais Jacques Cartier ne la connaît pas, et encore moins les traitements qu'il conviendrait d'appliquer. Heureusement pour les Français, les Amérindiens disposaient d'un remède.

Un jour, notre capitaine voyant la maladie si étendue et ses hommes si atteints, sortit hors du fort et alla se promener sur la glace. Il vit venir une bande de gens de Stadaconé, dont Domagaya. Le capitaine avait vu celui-ci dix ou douze jours auparavant, très malade, avec l'une de ses jambes très enflée au niveau du genou, et tous les nerfs retirés ; les dents perdues et gâtées et les gencives pourries et infectées. Le capitaine, voyant Domagaya sain et guéri fut joyeux , espérant savoir par lui le secret de sa guérison, afin de l'appliquer à ses gens.[…] Domagaya lui répondit qu'il s'était guéri avec le jus des feuilles d'un arbre et son marc , et que c'était là le seul remède contre cette maladie. Alors le capitaine lui demanda s'il y en avait dans les environs et, si oui, de les lui montrer. […] Alors Domagaya envoya deux femmes avec le capitaine pour en chercher ; ils en rapportèrent neuf ou dix rameaux et nous montrèrent comment piler l'écorce et les feuilles du bois, et mettre le tout à bouillir dans de l'eau, puis boire cette eau, et mettre le marc[1] sur les jambes enflées et malades. Ils dirent que cet arbre guérissait de toutes maladies. Ils appellent cet arbre dans leur langue « Annedda ».

Peu de temps après, le capitaine fit faire du breuvage pour le faire boire aux malades. Mais ceux-ci refusèrent d'essayer, à l'exception d'un ou deux qui acceptèrent. Peu après qu'ils en eussent bu, ils ressentirent un soulagement qui était un véritable miracle. Car de toutes maladies dont ils étaient atteints, après en avoir bu deux ou trois fois, retrouvaient la santé et guérison […]

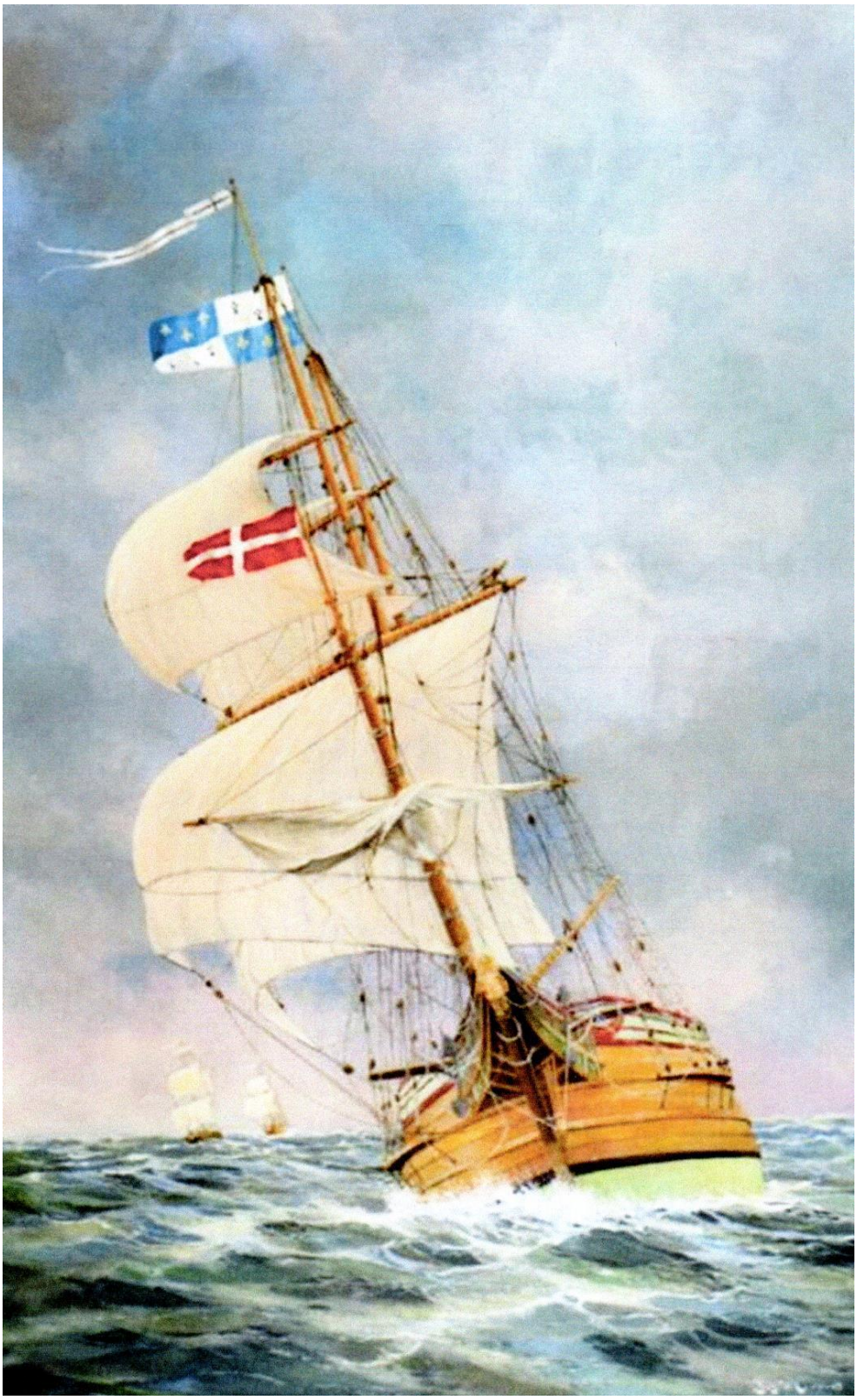
Grâce à ce remède, les explorateurs retrouvèrent la santé, mais 25 hommes au moins avaient perdu la vie. L'hivernage se poursuivit jusqu'au retour du beau temps, c'est-à-dire pas avant la mi-avril.

Depuis la mi-novembre jusqu'au 19 avril, nous avons été continuellement enfermés dans les glaces. Celles-ci avaient plus de deux brasses d'épaisseur et, sur le sol, il y avait une hauteur de quatre pieds de neige et plus, si bien qu'elle était plus haute que les bords de nos navires. Tout cela a duré tout le temps, de sorte que nos boissons étaient toutes gelées dans les barriques à l'intérieur de nos navires. Depuis le bas jusqu'au Haut, les bords de nos navires étaient recouverts de glace sur une épaisseur de quatre doigts.

Maintenant que les glaces ont fondu, il faut songer au retour. Cependant, l'hiver a été si meurtrier qu'il ne reste plus assez d'hommes valides pour armer les trois navires. Cartier décide d'abandonner sur place la *Petite Hermine* et de laisser les autochtones les planches et les vieux clous de l'épave :

Nous étions si affaiblis tant de maladie que de gens morts qu'il nous fallut laisser un de nos navires audit lieu de Sainte-Croix.

[1] Marc désigne les résidus de feuilles et d'écorces pilés qui subsistent dans l'eau après la confection du breuvage.



La *Petite Hermine*
(Toile de Robert Boston, Président de l'Académies des Arts et Sciences de la Mer)

Il reste quelques formalités à accomplir avant le départ, en particulier rapporter au roi de France quelques témoignages de l'expédition. Cartier propose à certains notables de la région de s'embarquer avec lui pour la France. Faute de volontaires, le capitaine utilise la force. Le jour de la Sainte Croix, il érige un monument sur le lieu de leur hivernage.

Le 3ème jour de mai, jour et fête de Sainte-Croix et pour la solennité de cette fête, le capitaine fit placer une belle croix de la hauteur d'environ trente-cinq pieds, sous le croisillon de laquelle il y avait un écusson en bosse des armes de France, portant l'inscription en lettres attiques : FRANCISCUS PRIMUS DEI GRATIA FRANCORUM REX REGNAT.

À la mi-mai, Cartier et ses deux navires commencent la descente du fleuve en direction de la mer. La distance n'est pas très longue, mais le trajet dure assez longtemps car le vent souffle à contre-sens. Le dimanche 4 juin, jour de la Pentecôte, les côtes de Terre-Neuve sont en vue, mais le vent n'est toujours pas favorable. Le 16 juin, dernière escale de ravitaillement avant d'attaquer la traversée.

Le 16ème jour de juin, nous appareillâmes des îles Saint-Pierre et entrâmes dans un havre nommé Bougnouse où nous prîmes de l'eau et du bois pour traverser la mer, et nous y laissâmes une de nos barques. Nous appareillâmes de ce havre le lundi 19 juin, et avec bon temps avons navigué par la mer, si bien que le 16 juillet nous sommes arrivés au port de Saint-Malo. Nous remercions le Créateur d'avoir mis fin à notre navigation, et le prions de nous donner sa grâce et son paradis à la fin. Amen.

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 140 ans
Le 13 juin 1881
La *Jeannette* broyée par les glaces

Gordon Bennet, directeur du *New York Herald*, est un magnat de la presse, passionné de navigation ; il a remporté, en 1866, la première course transatlantique à la voile. Il réside sur son yacht, quand il n'est pas à Paris. George Washington De Long est un officier de l'US Navy qui, au début de sa carrière, a eu l'occasion d'effectuer une mission de secours dans les régions polaires ; il en a gardé la passion du Grand Nord, et rêve d'y retourner.

De la rencontre de ces deux hommes va naître et se concrétiser un projet d'expédition au pôle Nord par l'océan Pacifique, via le détroit de Béring. Bennett achète en Angleterre un trois-mâts barque à machine auxiliaire, le *Pandora*, qu'il rebaptise *Jeannette.* Il le fait intégrer dans l'US Navy sous le nom d'USS *Jeannette.* Le navire rallie la côte ouest des États-Unis et, durant l'été 1879, il quitte San Francisco avec un équipage expérimenté, sous les ordres de De Long, assisté de Charles W Chipp, son second, du deuxième lieutenant John W. Danenhower et de l'ingénieur George W. Melville.

Les difficultés commencent très vite. Dès septembre 1879, la *Jeannette* est prise par les glaces, au niveau des 71°N. Sa coque n'est pas conçue pour une telle épreuve, et les explorateurs s'attendent au pire. Le premier hiver se passe néanmoins sans catastrophe ; les hommes chassent et entretiennent le navire en attendant l'été ; ils demeurent en bonne santé. Quand la belle saison revient, tous espèrent partir ; il n'en est rien, la chaleur est insuffisante pour libérer la *Jeannette*. Les explorateurs doivent accepter l'idée d'un second hivernage. La fonte partielle des glaces et les courants océaniques leur font, en outre, subir une longue dérive en zig-zag.

Le 13 juin 1881, la *Jeannette* est broyée par les glaces, et engloutie. Les hommes commencent alors une retraite épuisante vers le sud. Ils trainent derrière eux les trois canots de la *Jeannette* qui glissent sur

la banquise, faute de trouver de l'eau pour flotter. La marche sur la glace dure 140 jours avant qu'ils puissent mettre à l'eau les embarcations. De Long prend le commandement de l'une d'elles et y embarque treize hommes ; tous périront sauf deux matelots qui sont partis à pied chercher des secours. Le lieutenant Chipp tente sa chance avec sept hommes, tous périront également. La troisième embarcation a plus de chance : ses neuf hommes sont sauvés, mais l'un meurt peu après et un autre devient fou. Sur les 33 marins de la *Jeannette*, il n'y a que treize rescapés.

.

PHILATÉLIE MARINE

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

Timbres en l'honneurs de Jacques Cartier

Jacques Cartier, qui est à l'honneur dans ce numéro, a inspiré plusieurs timbres

♦ Pays d'émission : France ♦ Date d'émission : 20/07/1934 ♦ Fin d'émission : 21/11/1934 ♦ Quantité émise : 2 500 000 ♦ Impression : Taille-douce ♦ Couleur : lilas ♦ Valeur faciale : 75 centimes ♦ Dentelure : 13 ♦ Format : 40x26 mm ♦ Dessinateur & graveur : Achille Ouvré ♦ Réf. Y&T : 296

♦ Pays d'émission : France ♦ Date d'émission : 20/07/1934 ♦ Fin d'émission : 21/11/1934 ♦ Quantité émise : 2 500 000 ♦ Impression : Taille-douce ♦ Couleur : bleu ♦ Valeur faciale : 1,50 franc ♦ Dentelure : 13 ♦ Format : 40x26 mm ♦ Dessinateur & graveur : Achille Ouvré ♦ Réf. Y&T : 297

♦ Pays d'émission : France ♦ Date d'émission : 20/04/1984 ♦ Fin d'émission : 12/04/1985 ♦ Quantité émise : 15 000 000 ♦ Impression : Taille-douce ♦ Couleur : polychrome ♦ Valeur faciale : 2 NFR ♦ Format : 40x26 mm ♦ Dessinateur :Yves Paquin ♦ Graveur : Claude Haley ♦ Réf. Y&T : 2307

VEXILLILOGIE MARINE

Pavillons nationaux en usage dans la marine et signaux par flammes et pavillons…

Le pavillon rouge à croix blanche

Un mot sur le pavillon de beaupré de la *Petite Hermine*, sur la représentation de la page 32.

Dans le numéro 27 de SILLAGES, nous avons parlé du pavillon bleu à croix blanche, qui était le pavillon distinctif des navires marchands français sous l'Ancien Régime. Il semble bien qu'au cours du

XVIe siècle, ce pavillon était parfois rouge, parfois bleu. Auguste Vachon écrit, dans *Les pavillons de la marine marchande en Nouvelle France* (Internet) : *«Dans la seconde moitié du XVe siècle, les vaisseaux marchands français commencent à se démarquer par un pavillon rouge à croix blanche. Au début du siècle suivant, le champ du drapeau devient bleu, mais le rouge disparaît rapidement et le bleu se rencontre dès le début du XVIe siècle, et est le seul utilisé sous le règne d'Henri IV.* » Pour confirmer ce propos, le même auteur se réfère à la mappemonde de Pierre Descelliers, datée de 1546, *« qui montre un navire arborant des pavillons rouges à croix blanche dans l'Atlantique près de Terre-Neuve ».*

Comme le montrent ces quelques unes, « le marin » a su évoluer au fur et à mesure de l'histoire. Le changement effectué aujourd'hui s'inscrit dans la continuité d'une adaptation synonyme de progrès.

DANS L'ACTUALITÉ

Les événements survenant aujourd'hui sur les mers seront l'histoire maritime de demain

Du nouveau dans la presse maritime : l'hebdomadaire *LE MARIN* cesse de paraître sous forme papier

Le Marin du 27 mai 2021 est le dernier numéro de cet hebdomadaire en version papier. Après 75 ans d'existence et près de 4 000 numéros imprimés, il paraîtra désormais sous forme numérique. *Le Marin* avait vu le jour au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, en octobre 1946.

JEUDI 17 Octobre 1946 **le marin** 5f
Notre programme nos idées
Ce qu'est le Comité Central des pêches maritimes CE QU'IL DEVRA ÊTRE
QUARANTE EQUIPAGES ont pris possession de nos premiers Liberty-Ships
Le premier numéro du « marin » est sorti le 17 octobre 1946. Toutes les archives du « marin » depuis lors sont accessibles sur son site internet.

Destiné, avant tout, aux professionnels de l'économie maritime, il comportait, néanmoins, une rubrique consacrée à l'histoire, riche en témoignages directs de gens de mer : MEMOIRE DE L'HISTOIRE.

Tous les vœux de SILLAGES pour cette nouvelle vie du *Marin* !

(Clichés *Le Marin*)

ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Océanissime

Comme chaque année, l'ACADÉMIE DES ARTS & SCIENCES DE LA MER prépare sa grande exposition artistique et culturelle, OCÉANISSIME. Elle se tiendra à Larmor-Plage, du 3 au 18 juillet. Quarante-quatre artistes y exposeront leurs œuvres (peintures, dessins, gravures, photographies, sculptures) ; les écrivains y dédicaceront leurs livres et présenteront un ouvrage collectif intitulé *Carnets de voyage en mer des Indes.* Deux expositions, deux salles, conférence, vente caritative, etc. Pour en savoir plus, se connecter au site de l'AASMER :
www.academie-arts-sciences-mer.fr

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