SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 41 Mai 2022

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● FORTUNE DE MER EN 1627 – Septuple naufrage sur les côtes d'Aquitaine, par G. Le Moing 1
● D'OU VENAIENT-ILS ? – Les « Peuples de la Mer », par G. Le Moing 5
● DANS L'OCEAN INDIEN – Une histoire de Silhouette, par A. Foulonneau 9
● 1954 A NANTES – Le Groupe Atlantique de Plongée, par T. Reymond 13
● QUESTION AUX LECTEURS – Qui connaît le corsaire nantais Bernard Le Moing ? , par G. Le Moing.....24
● RUBRIQUES – Anniversaires – De quand ça date ? – Symboles, mythes et légendes – Livres lus – Dans l'actualité – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot 25

BONJOUR

SILLAGES a quatre ans ; le numéro 1 date de mai 2018.

Chers amis lecteurs, c'est grâce à votre fidélité et à vos encouragements que je continue, mois après mois, à le faire paraître. Tant que ma santé le permettra, je continuerai.

Merci à vous et bonne lecture !

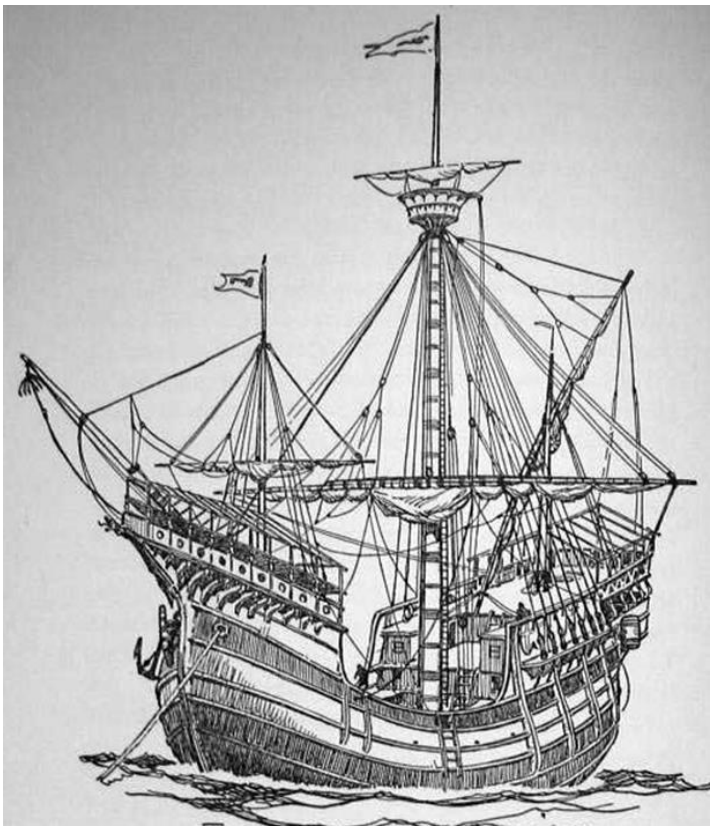
Amicalement, Guy

Fortune de mer en 1627

SEPTUPLE NAUFRAGE SUR LES CÔTES D'AQUITAINE

Par Guy Le Moing

En mars 1626, deux grandes caraques portugaises quittent Goa pour rapporter dans leur pays les richesses rassemblées en Inde durant leur séjour. Dans leurs cales s'amoncellent des épices (principalement du poivre), des cotonnades, des soieries, des drogues d'apothicaires, des parfums, de petits meubles d'ébène incrustés d'ivoire, etc. Ce sont de grandes caraques de 1 000 tonneaux, car la mode est au gigantisme des navires. L'une d'elles s'appelle *Sao Bartolomeu* ; l'autre *Santa Helena*.



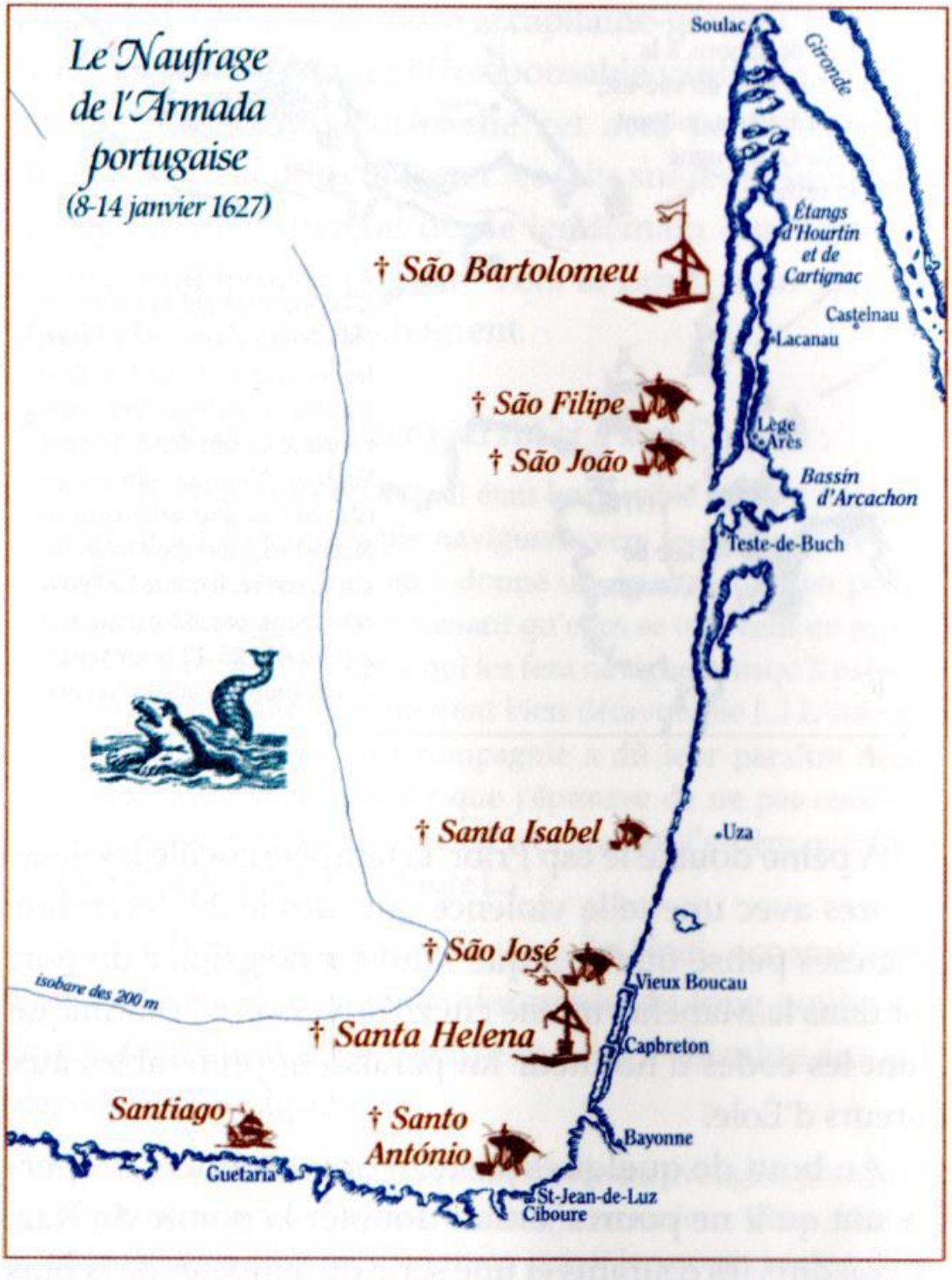
Caraque
(Gravure ancienne)

Le voyage se passe sans incidents majeurs et, quand les caraques atteignent les Açores, le gouvernement portugais dépêche une flottille de navires de guerre à leur rencontre. La dernière partie du voyage n'est pas la plus sûre, en effet, car les mers sont infestées de pirates. Cette escorte comprend cinq galions et une hourque, sous les ordres du capitaine général Manuel de Meneses et de l'amiral Antonio Moniz Barreto. La jonction entre escorteurs et escortés est un peu laborieuse ; elle finit par se faire à… La Corogne, où les caraques se sont mises à l'abri. Les huit navires vont rester bloqués dans ce port pendant plusieurs semaines pour diverses raisons : difficultés administratives, météo défavorable, peur d'éventuelles escadres anglaises, besoin de réparer certains navires, etc. Ils n'en partiront qu'à la veille de Noël.

Bientôt, alors qu'ils tentent de faire voile vers Lisbonne, les navires sont pris dans une violente tempête de S.-O. qui les repousse inexorablement vers le fond du golfe de Gascogne et la côte d'Aquitaine. Le 8 janvier, la caraque *Santa Helena* est la première à venir s'éventrer sur la côte, près de Capbreton. Elle est suivie du galion *Sao José* au Vieux Boucau, puis de la Hourque *Santa Isabel* devant Uza. Le galion *Santiago* a plus de chance : il parvient à s'abriter à Guetaria et à s'y immobiliser solidement, avec l'aide des marins basques.

L'hécatombe continue le 9 et le 10 janvier, un peu plus au nord. Deux galions qui naviguaient ensemble, le *Sao Joãe* et le *Sao Filipe*, coulent près du bassin d'Arcachon. Le 12, la seconde caraque, *Sao Bartolomeu*, se brise au niveau d'Hourtin. Le 13 janvier, enfin, la « capitane » *Santo Antonio* subit un sort analogue, mais elle a la chance d'être secourue depuis Saint-Jean-

de-Luz avant de s'éventrer sur les rochers et de disparaître dans les flots ; de nombreuses personnes sont ainsi sauvées, dont Meneses.



Localisation des naufrages
(Carte extraite du livre de Francisco Manuel de Melo)

Les survivants du *Santo Antonio* ne tarissent pas d'éloges vis-à-vis du courage et de la générosité de leurs sauveteurs. Il semble bien, par contre, que tous les habitants de la région n'aient pas eu la même grandeur d'âme. Des bruits circulent, mettant en cause les habitants

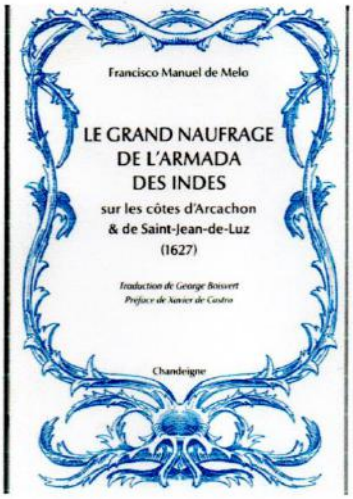
des villes côtières. Selon la vieille tradition de la « laisse de mer », ils se seraient appropriés sans scrupule toutes les richesses que les vagues rejetaient sur les plages. Pire : certains auraient maltraité des survivants pour s'emparer de leurs biens. Le 18 janvier, le Parlement de Bordeaux prononce un arrêté qui met le contenu des épaves sous la protection du roi de France : *« L'avis est certain du naufrage des vaisseaux du roi d'Espagne aux côtes de Capbreton, Médoc et autres voisines avec perte de beaucoup d'hommes et nombre de pierreries, étoffes et meubles précieux, ambre gris, épiceries, drogueries et autres grandes richesses, et il est à craindre que les gens sauvés seront maltraités et ce que la mer aura jeté hors et jette sur le sable pillé et volé par ceux qui sont accourus si promptement, n'y est pourvu par la Cour de Bordeaux, mettant les biens sous sa protection et celle du Roi. »* Cet arrêté menace de mort ceux qui molesteraient des survivants ou qui s'empareraient des biens échoués. Il ordonne aux gens d'armes de se rendre sur la côte pour faire respecter ces interdictions.

La côte landaise, à cette époque, est une zone de marécages, d'étangs et de marais salants, impraticable pour un étranger, fût-il un soldat aguerri. Seuls quelques habitants savent s'y déplacer sans danger. Il faut une semaine aux gens d'armes pour accéder à la mer et découvrir les silhouettes des navires échoués, les débris et les cadavres jonchant le sol. Certains de ces cadavres sont nus : on leur a volé leurs vêtements ; d'autres ont été mutilés par ceux qui les ont dépouillés de leurs biens.

Le bilan humain de la catastrophe se situe à un niveau rarement atteint en temps de paix. Les sources sont approximatives, mais en les recoupant méthodiquement, on dépasse les 2 000 morts ! On a parfois du mal à imaginer un tel chiffre alors que la catastrophe s'est produite à proximité de la côte. Mais la mer était déchaînée et peu d'hommes à l'époque savaient nager. GL

Pour en savoir plus
sur cette catastrophe,

Lire ce petit livre
de Francisco Manuel de Melo,
publié aux éditions Chandeigne



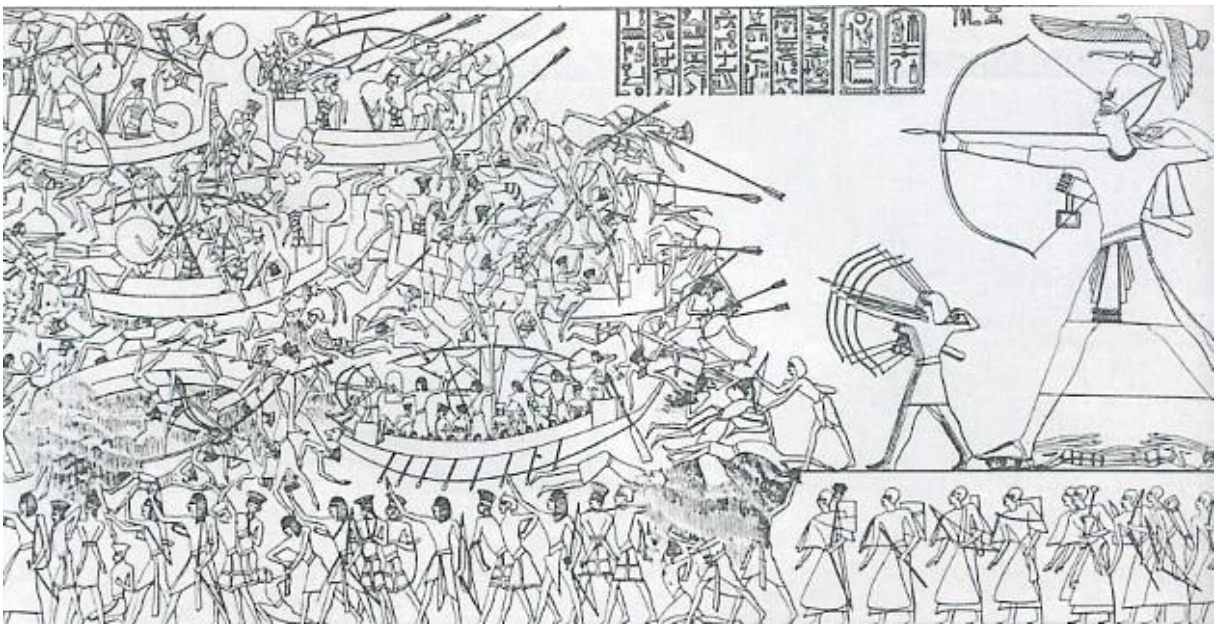
D’où venaient-ils ? Que cherchaient-ils ?

LES « PEUPLES DE LA MER »

Par Guy Le Moing

Vers la fin du XIIIe siècle avant J.-C., des peuplades inconnues semèrent la terreur en Méditerranée orientale. Sous leurs coups, l’empire Hittite s’effondra, ainsi que la civilisation mycénienne ; des villes prestigieuses comme Ugarit ou Karkemish furent rayées de la carte ; Chypre, la Crète, le pays d’Amourrou (Liban actuel) ne purent résister. Faute de les identifier avec précision, on donna à ces envahisseurs le nom de « Peuples de la Mer ». C’étaient des populations errantes, venues on ne sait d’où, et qui fuyaient leur pays d’origine pour des raisons indéterminées. Leur errance les amena une première fois aux portes de l’Égypte, vers 1230. Le pharaon Mineptah leur livra bataille près de Memphis et parvint à les vaincre, repoussant les uns hors des frontières et en emmenant des milliers d’autres comme esclaves.

Quelques décennies plus tard, au début du règne de Ramsès III, l’Égypte dut faire face à de nouvelles menaces. Les navires de ce pharaon les repoussèrent au cours d’une bataille navale décisive – la plus ancienne de l’histoire sans doute – vers 1180, dans le delta du Nil.



Ramsès III face aux Peuples de la Mer
(D’après un bas-relief de Medinet Habou)

La victoire égyptienne fut indiscutable ; après elle, l’Égypte ne fut plus menacée par les « Peuples de la Mer ». De ce combat, il nous reste trois témoignages. Deux sont gravés sur les murs du temple funéraire de Ramsès III, à Medinet-Habu ; il s’agit d’une fresque magnifique représentant la bataille et d’un texte connu sous le nom d’*inscription de l’an 8*. Le troisième

est un vieux papyrus découvert à une époque récente, le « papyrus Harris I ». L'*inscription de l'an 8* est un récit de la bataille par le pharaon :

> « J'ai organisé ma frontière à la limite de la Phénicie... j'ai fait que les bouches du Nil soient équipées, constituant ainsi une muraille puissante, avec des bateaux et des navires de guerre, pourvus de la proue à la poupe de guerriers vaillants, chargés de leurs armes. Les fantassins d'élite du Pays bien-aimé sont comme des lions rugissants sur les montagnes. Les charriers sont des coureurs, des hommes entraînés ; leurs chevaux déjà tremblent de tous leurs membres, prêts à écraser de leurs sabots les pays étrangers... Les pays du Nord forcèrent les chemins des bouches du Nil ; alors leurs narines ne respirèrent plus, et ils souhaitèrent retrouver à nouveau les brises. Sa Majesté fit irruption contre eux tel une tempête, combattant aussi rapidement qu'un coureur sur le champ de bataille... Quant à ceux qui s'étaient rassemblés sur la mer, une flamme dévorante les arrêta devant les bouches du fleuve, tandis qu'un mur de fer les encerclait sur le rivage ; ils furent frappés, détruits, abattus sur le bord du fleuve, massacrés, entassés en pyramides de la queue à la tête ; leurs navires et leurs biens sombrèrent dans l'eau. »[1]

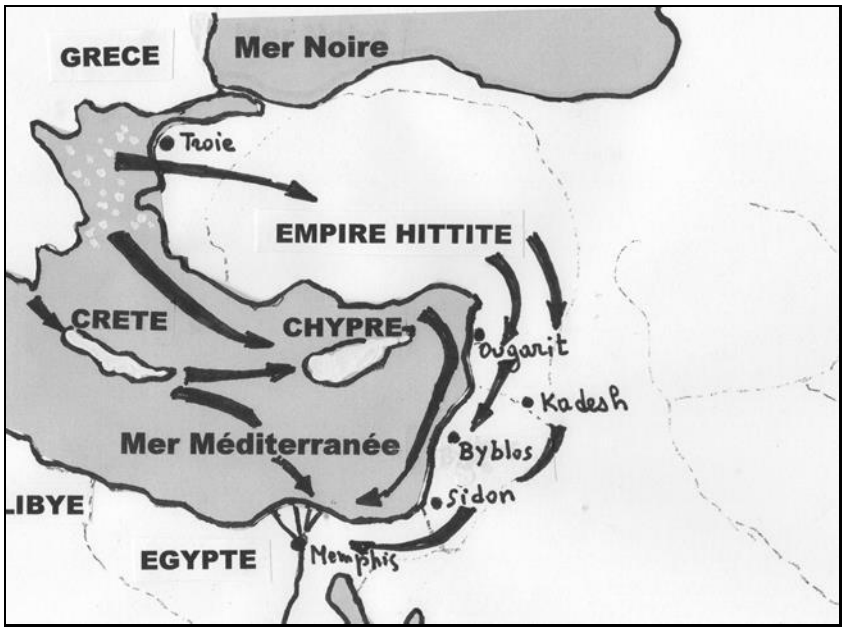
Cet épisode fait partie des bouleversements qui se sont produits dans le bassin méditerranéen et le Moyen Orient à la fin de l'âge du bronze. Ces événements ont été étudiés dès le milieu du XIX^e^ siècle par l'égyptologue français Emmanuel de Rougé (1811-1872), à qui l'on doit l'expression *Peuples de la Mer*. Ils ont ensuite suscité l'intérêt de nombreux savants du monde entier. Malgré les progrès réalisés dans la connaissance de cette période, plusieurs points restent énigmatiques : qui étaient ces envahisseurs ? D'où venaient-ils ? Que cherchaient-ils ?

*

Sur l'identité et l'origine des groupes ethniques constituant les Peuples de la Mer, les Égyptiens nous ont laissé des noms et quelques indications imprécises. Ils citent, par exemple : les Shekelesh, les Shardanes et les Toursha « de la mer », les Denyen, les Danaouna « qui venaient de leurs îles », les Peleset, les Ouashasha, etc. Les premiers savants modernes qui cherchèrent à identifier ces peuplades ne surent éviter certains pièges lourds de conséquences : confiance excessive dans les sources égyptiennes, difficultés d'interprétation de certaines expressions, rapprochements abusifs entre les noms de peuplades cités par les Égyptiens et des noms de pays connus. Plusieurs théories prirent alors naissance sur l'origine des Peuples de la Mer, différentes les unes des autres et parfois contradictoires. Les découvertes ultérieures, en particulier l'archéologie, vinrent alimenter l'une ou l'autre de ces explications ou en générer de nouvelles, sans qu'on sache, aujourd'hui, laquelle est la bonne.

On connaît l'origine géographique des Lukkas – la Lycie – grâce à des textes hittites antérieurs à l'époque des Peuples de la Mer. C'est à peu près la seule qu'on ait clairement identifiée. On sait, également, que certaines peuplades étaient grecques et venaient des îles de la mer Égée ou des régions continentales voisines. D'autres avaient pour origine les îles de la Méditerranée orientale, Crète ou Chypre. Certaines aussi venaient d'Asie mineure, voire de plus loin. On a pensé, également, à des aventuriers originaires de la Méditerranée occidentale (Sicile et Sardaigne) ou même de l'Atlantique.

[1] Texte français extrait de *Le monde des Ramsès* de Claire LALOUETTE. Perrin, Paris, 2007.



La migration des Peuples de la Mer

Il n'est pas question ici d'associer une origine géographique à chaque nom de peuplade, mais de montrer la complexité de la tâche et l'incertitude de ses résultats. La ressemblance des mots est souvent trompeuse ; elle peut s'expliquer par le lieu où s'installèrent les peuplades, après l'invasion, et non pas par leur origine. C'est le cas, sans doute, de Shardanes et Sardaigne ou de Shekelesh et Sicile. Un autre exemple est le rapprochement de Ekwesh avec Achéens et de Denyen avec Danéens ; il prête parfois à confusion car, dans *L'Iliade*, Homère utilise souvent le mot « Danéens » pour désigner les Grecs en général.

Incertaine également est la provenance des Pelestes ou Philistins. Pour plusieurs auteurs – pas tous ! – ils seraient d'origine grecque ; leur céramique peinte évoquerait, en effet, l'influence mycénienne. Après leur défaite face aux Égyptiens, les Pelestes s'installèrent à l'emplacement de l'actuelle « bande de Gaza ». Leur nom est à l'origine du mot « Palestine ». La Bible les fait venir de Crète[1] et les décrit comme les pires ennemis d'Israël. Certains épisodes de leurs luttes contre les populations locales sont demeurés célèbres, par exemple la défaite du géant philistin Goliath par le jeune David, futur roi d'Israël.

L'incertitude des spécialistes sérieux ouvre généralement la porte à des affirmations audacieuses. L'une de celles-ci fait venir les Peuples de la Mer d'une hypothétique Atlantide nordique[2], dont les habitants, il y a plus de 3 000 ans, auraient décidé de conquérir la Méditerranée. Ils auraient déferlé sur les grands empires de l'est du bassin méditerranéen par deux voies distinctes : une voie maritime via Gibraltar, et une voie terrestre via les rives du Danube.

*

Que cherchaient les Peuples de la Mer ? Pourquoi avaient-ils quitté leurs pays d'origine ? Il ne fait aucun doute que certains étaient des pillards en quête de butin, mais ce n'était pas le cas de tous. Un grand nombre d'entre eux fuyaient la misère et cherchaient une terre où

[1] On lit, dans la *Genèse* : « … de Kaphtor, d'où sont sortis les Philistins. » (Gen. 10^{14}). Dans la Bible, Kaphtor désigne la Crète.

[2] Jean DERUELLE, *L'Atlantide des mégalithes*. France-Empire, Paris, 1999. Voir également le chapitre suivant, consacré à l'Atlantide.

s'installer. Les inscriptions égyptiennes nous parlent de migrants se déplaçant avec femmes, enfants et bétail. Ceux-là aspiraient simplement à un monde meilleur que celui qu'ils avaient quitté.

Des calamités naturelles, survenues à la fin de l'âge du bronze, expliqueraient cet exode. On sait que des dérèglements climatiques graves ont perturbé, à cette époque, le pourtour méditerranéen. Des alternances de sècheresses et de pluies diluviennes ont pu détruire les récoltes des champs et les ressources de la mer.

Certains auteurs avancent également la thèse d'une série de tremblements de terre ayant ravagé l'Asie mineure, provoquant l'effondrement des villes et poussant les populations sur les routes et sur les mers, à la recherche de contrées plus clémentes.

D'autres spécialistes, enfin, parlent de bouleversements consécutifs à l'explosion du volcan de Théra (auj. Santorin). L'hypothèse est intéressante mais elle se heurte à un problème de dates. L'éruption et ses conséquences immédiates (effondrement du volcan, tsunami) ont eu lieu quatre siècles environ avant l'époque des Peuples de la Mer, ce qui prouverait que les deux phénomènes ne sont pas liés. Cette objection n'arrête pas Jean Faucounau[1] ; selon cet auteur, l'effondrement du volcan se serait fait en deux temps : en partie au moment de l'éruption, en partie quelques siècles plus tard. Ce serait, selon lui, ce second effondrement qui aurait provoqué un tsunami dévastateur qui expliquerait l'exode massif de certaines populations :

> « … le *Second Effondrement* qui se produisit vers -1200, suite à un tremblement de terre, mit en jeu un volume suffisant pour provoquer un tsunami de grande ampleur qui fut la cause première, à notre avis – avec les destructions dues à la série de séismes qui le déclenchèrent –, de la fin de l'Âge du Bronze. La peur, la famine qui résulta du salage des terres, les mouvements de populations qui s'ensuivirent, la disruption du commerce international, les épidémies causées par les cadavres des bêtes mortes noyées, l'incapacité des dirigeants à faire face aux problèmes nouveaux, la montée des mouvements anarchiques qu'elle favorisa, l'existence de bandes armées qui en résulta, l'insécurité qui y fit suite, provoquèrent ici des migrations de peuples à la recherche de nouvelles terres, là des mouvements de révolte, là encore d'importantes actions de pillage… »[2]

Une autre question énigmatique, concernant les Peuples de la Mer, est celle de leurs rapports mutuels et de la coordination de leurs actions. Comment des peuples venant de contrées différentes, parlant des langues différentes et répondant à des motivations différentes ont-ils pu constituer une armée cohérente pour attaquer l'Égypte de Ramsès III ? Cette question, comme les précédentes, n'a pas aujourd'hui de réponse claire.

*

En conclusion, l'aventure des Peuples de la Mer reste en partie mystérieuse. La diversité des hypothèses scientifiques témoigne de l'incertitude des spécialistes. L'histoire de ces peuples, conclut Jean Faucounau « est encore pleine de zones obscures. Il reste à espérer que les recherches futures permettront de *remplir les blancs*. »[3] GL

[1] Jean FAUCOUNAU, *Les Peuples de la Mer et leur histoire*. L'Harmattan, Paris, 2003.
[2] Jean FAUCOUNAU, Op. Cit. p.69.
[3] Jean FAUCOUNAU, Op. Cit. p.179.

Dialogue dans l'océan Indien

SUR UNE HISTOIRE DE SILHOUETTE

par Alain Foulonneau

Les îles des Seychelles sont connues pour leur beauté. Leur histoire, également, n'est pas dénuée d'intérêt. En voici quelques éléments à travers la conversation imaginée entre deux navigateurs à l'approche de l'archipel.

Dans l'Océan Indien par 4°28' 48'' Sud et 55° 14' 09'' Est

— Ah ! Nous approchons de l'archipel des Seychelles. A l'horizon on aperçoit l'île Silhouette.

— Vous avez commis un lapsus. Vous voulez dire la silhouette d'une île.

— Pas du tout, c'est le nom de cette île.

— Et pourquoi ? Aurait-elle un aspect bizarre qui lui aurait valu ce nom de la part des navigateurs ? Comme les îles sous le vent ?

— On pourrait le penser. De fait dans certains guides touristiques il est écrit que le nom Silhouette a été donné en raison de la merveilleuse manière dont l'île se découpe comme une forteresse quand on la contemple à partir de la plage de Beau Vallon sur l'île de Mahé. Mais ce n'est pas la véritable origine. Cette île porte le nom de Etienne de Silhouette contrôleur général des finances de Louis XV. L'île est mentionnée la première fois comme « Ile du Nord » en 1609 dans le journal de bord de John Jourdain lors de l'expédition de la British Indian Ocean Company. Sa découverte est officialisée par les Français vers 1742-1744. Puis lors de l'expédition de Nicolas Morphey en 1756 commanditée par le gouverneur de Maurice René Magon, l'île est visitée et cartographiée. Elle est ensuite renommée « Silhouette » en hommage au contrôleur général des finances, par le navigateur Charles Ogier en 1771.

L'île Silhouette vue de la mer
(Photo Alain F.)

Le Rothschild de l’Océan Indien

Au XIXème siècle Auguste Dauban s'installe sur l'île dans une parcelle héritée de son père. Mais Auguste n'est pas seulement un colon ; il possède également une compagnie maritime, effectuant les liaisons entre «l'Ile de France» (plus tard l'île Maurice) et les Seychelles. Morceau par morceau il achète les huit autres parties de l'île, puis il développe le commerce d’huile de coprah (chair de coco séchée) qu’il fait produire sur Silhouette. Cette denrée très prisée en Europe dans l’alimentation et le cosmétique lui permet d’amasser une immense fortune (on le surnommera : « Le Rothschild de l’Océan Indien »). Le mausolée qu'il fit construire en 1864 à la mort de sa petite fille âgée de 2 ans en témoigne. Plus tard les autres membres de la famille y seront inhumés.

En 1960 Henri Dauban dernier descendant vend l'île Silhouette à un groupe français. Enfin les Seychelles prononcent leur indépendance en 1976 et rachètent l’île en 1983.

Mausolée Famille Dauban sur l'île Silhouette (photo Alain F.)

Vers de Lamartine sur le mausolée de la famille Dauban (photo Alain F.)

Tortue géante à Silhouette. Sans doute à cause de leur isolement comme les Galapagos les Seychelles abritent des tortues géantes (photo Alain F.)

Plage de l'île Silhouette (photo Alain F.)

Suite de la conversation par 4°28' 48'' Sud et 55° 14' 09'' Est

— Cela ne me dit pas pourquoi silhouette est aussi un nom commun.

— Etienne de Silhouette n'a exercé ses fonctions que de mars à novembre 1759. Il voulut refondre les finances en taxant les privilégiés et les plus riches : suspension des exemptions fiscales de certains titulaires d'offices, suppression de pensions royales, partage des intérêts du capital perçu par les fermiers généraux. Osant s'attaquer au budget de la Cour royale, il fut remercié et se retira de la vie publique. Le nom passé dans le langage commun aurait alors désigné ce qui est bref, exsangue et furtif. Mais pour d'autres, ces esquisses évoquaient l'état auquel les mesures du contrôleur général réduisaient ceux qu'elles touchaient, comme les culottes sans gousset pour y déposer son argent. Ainsi furent appelés « à la Silhouette » les portraits réalisés en ombre chinoise et tracés puis découpés d'après l'ombre du visage. Cette technique était très à la mode et de Silhouette s'y adonnait lui même avec ses invités. C'est une autre explication pour l'origine du mot silhouette d'aujourd'hui.

— Trente ans avant la Révolution Française, cet homme était un visionnaire, si le roi l'avait écouté, cette dernière n'aurait peut-être pas eu lieu.

— Oui, certainement. Pourtant la postérité n'a pas retenu son nom. Il n'y a que cette île qui rappelle Etienne de Silhouette.

— Vous m'avez raconté là une histoire bien curieuse.

— Comment ? Vous voulez connaître l'histoire de Curieuse ?

— Vous n'allez pas me dire qu'il existe une île nommée Curieuse !

— Si ! Il y a une île Curieuse, elle a été baptisée du nom d'une goélette de l'escadre de Marion Dufresne en 1768. Mais aussi une île Grande Sœur, une île Petite Sœur, une île Cousin, une île Cousine.

— Toute une famille, dites donc !

— Elles sont près de La Digue.

— Cet équipement portuaire est donc le lien familial.

— Non, La Digue est également une île.

— Décidément l'histoire des Seychelles est bien singulière.

— Tout-à-fait, mais si vous le voulez bien on s'arrêtera là aujourd'hui. Je vous raconterai la suite au fur et à mesure de l'avancée de notre croisière.

Côte de l'île Curieuse ((photo Alain F.)

Rencontre au mouillage de l'île Praslin

***Sea Shell* est une goélette de 36 m de long. Elle a été construite en 1920 comme bateau pilote dans la Manche sous le nom de Tonijn. Coulée par son propriétaire pendant la seconde guerre pour éviter d'être réquisitionnée par les Allemands, elle a été renflouée en 1949 et réarmée à la pêche. En 1982 elle devient un bateau école pour la *Belgian Sailing School* elle est renommée Elisabeth Louw patronyme de la mère de son nouvel armateur. En 1997 elle rejoint la flotte de croisière des Seychelles sous le nom à double signification phonétique de *Sea Shell*. (Photo Alain F). On rêve d'une belle maquette de cet élégant bateau.**

L'île de Praslin a été nommée ainsi en 1768 en l'honneur de César Gabriel de Choiseul, duc de Praslin alors ministre de la Marine de Louis XV. Français et Anglais se sont disputés les Seychelles jusqu'à leur indépendance. Il en résulte que l'archipel a trois langues ; anglais, français et créole.

1954 à Nantes, « Le désir de plonger »

LE GROUPE ATLANTIQUE DE PLONGEE (G.A.P)

Par Thierry Reymond

C'est en assistant à Nantes, salle Colbert, à une projection du film *Le Monde du Silence* du Commandant *Cousteau*, que deux amis passionnés de chasse sous-marine, *Maurice Reymond*, mon père, *et Henri Boucard,* décidèrent de créer un groupe de plongée sous-marine.

Création du G.A.P

Vers 1950 il existait trois groupes amateurs de plongée sous-marine en Méditerranée, *Le Groupe Alpin de plongée sous-marine de Cannes, Le Plongeur de Marseille* et le *Groupe du Dramond.* Le G.A.P fut, je pense, le premier groupe créé en Atlantique.

En 1954, après un an d'efforts, avec l'appui des frères *Le Guen,* ce noyau de plongeurs éprouvés (*Henri Boucard* qui tenait à Nantes le magasin *Royal Sport*, distributeur de la Spirotechnique, avait été associé en Algérie à *Henri Delauze* fondateur de la *Comex)* rassembla une troupe de néophytes fervents de chasse sous-marine mais étrangers jusque-là à toute pratique du scaphandre autonome. Ils apportaient pour quelques-uns une solide expérience et pour tous enthousiasme et désintéressement*.

Robert Gruss, président du mythique *Club Alpin de plongée de Cannes* accepta de parrainer l'aventure. Le bureau se composait de : *Robert Gruss (*Président*), Maurice Reymond (*Secrétaire*), Henri Boucard (*Trésorier), *Jacques* et *Claude Le Guen* (Conseillers techniques).

École de plongée

Le groupe doit s'équiper de scaphandres autonomes. Pour cela il achète plusieurs bloc-bouteilles alu CG S45 bi-ogivales de la Royale, avec réserves par robinet en bas par tirette. Des détendeurs *Mistral* (les premiers) et un lot de bouteilles en acier 4l à 200 kg à faire chouper*. Toutes ces bouteilles sont équipées de colliers, bretelles et sous-cutales. Le gonflage se fait à *L'Air Liquide* qui demande de peindre les bouteilles en bleu, leur couleur. Chaque membre doit s'équiper de son matériel personnel, combinaison, ceinture de plomb… L'écusson choisi sera un dauphin plongeant sur fond de sinople.

Pour les sorties en mer les bateaux-amis sont : *Le Saint-Jean,* thonier de la *Biscuiterie nantais, Farandole* de la famille *Liberge,* le ketch de *Sacha Bauquin, l'Indomptable* du pêcheur *Jean Quilgars* mais aussi *le Cambronne* qui assure les liaisons entre *Port Navalo* et les îles. Plus tard le G.A.P. fit l'acquisition d'une ancienne vedette des douanes, *la Bruyère.*

Retour de plongée sur le Saint-Jean

Farandole

A cette époque aucun examen officiel de plongée n'existe. C'est celui du *Club Alpin de Plongée* qui servira de modèle. Les plongeurs sont classés en trois catégories, *les Barbouillots* (débutants), les *Eléphants* (maladroits), et enfin les *Plongeurs.*

Le groupe propose une école de plongée et des sorties en mer avec *Henri Boucard* et *Maurice Reymond* comme moniteurs. L'hiver l'entrainement se fait à la piscine découverte de *la Roche* à Nantes. Aux beaux-jours les sorties *débarbouillage* se font sur les plages de *Pornichet* et aux *Sables d'Olonne*, suivies de plongées sur la *Côte sauvage* du *Croisic,* et enfin pour les « bons élèves » des sorties en mer. Le danger principal est l'essoufflement causé par la fatigue ou le stress.

Le canon du *Soleil Royal*

La découverte de ce magnifique canon en bronze de 36 restera comme l'une des plus emblématiques de l'archéologie sous-marine en Atlantique.

Canon du Soleil Royal

Jean Quilgars, pêcheur sur *l'Indomptable,* personnalité bien connue au *Croisic,* intrigué par la coloration cuivrée de crustacés relevés dans ses casiers en fit part à mon père.

Les historiens savaient bien que lors de la bataille *des Cardinaux* deux vaisseaux de la flotte de l'amiral *de Conflans, Le Soleil Royal,* Vaisseau Amiral de 80 et *Le Héros* de 74, étaient venus s'échouer à portée des canons du *Croisic.* Le GAP décida alors d'explorer *La Basse du Soleil Royal.* Le 1er mai 1955 une première plongée avait permis de reconnaître un fond jonché de débris d'un vaisseau ancien (charpente à demi-calcinée et morceaux de bronze). Au cours de la campagne de 1955 le groupe effectuera 15 explorations sur le site.

C'est le 5 juin, après une journée d'exploration du groupe, qu'*Alain Legault* fit la découverte dans une faille de rocher d'un canon ensablé aux deux-tiers. Un mois plus tard *L'Indomptable* et *La Petite Claudine*, chalutier du *Croisic,* procédèrent au relèvement de cette magnifique pièce de 2.250kgs, « *Henri Boucard* et moi amarrons le canon au fond par un câble d'acier, opération difficile car sommes gênés par la chaine de l'ancre du bateau de *Jean Quilgars ».*

Plongeurs du Gap au travail sur la basse du Soleil Royal.

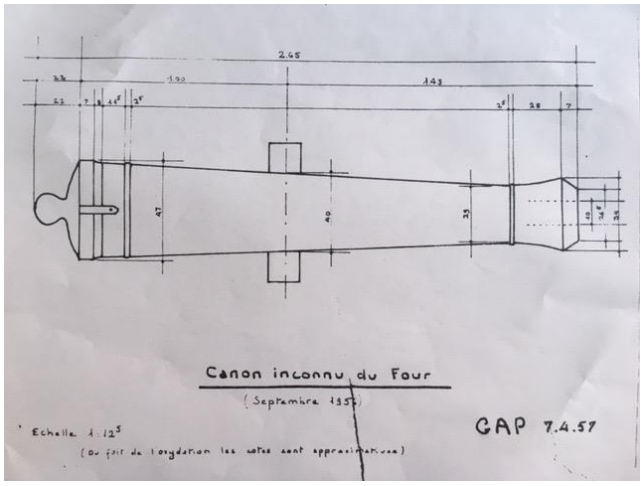
MM. Pégault – Bismuth – Reymond – Benoit Geronnière – Boucard

Le groupe fait don du canon à la ville du *Croisic* après une déclaration d'inventaire aux Affaires maritimes. Le Musée de la Marine qui estime que cette pièce unique lui revient, fait pression auprès des politiques pour qu'elle soit exposée à Paris. Mais devant la farouche opposition que cette intention provoque le Musée de la Marine crée une annexe au *Croisic* qui gardera « son » canon. Après cette improbable découverte, quelles allaient être les perspectives du groupe ?

A une époque où les moyens de détection et d'extraction n'existaient pas ou n'étaient pas accessibles à des plongeurs amateurs, une nouvelle découverte ne pouvait être que le fruit du hasard. Pour les épaves de la bataille des *Cardinaux,* bien que d'autres furent déjà plus ou moins localisées : *Le Juste* de 70, à l'embouchure de la Loire et *L'Inflexible* de 64, à l'entrée de la Vilaine, il fut décidé de ne pas les explorer pour des raisons de sécurité, courants souvent violents, visibilité médiocre et envasement.

Le G.A.P décide d'explorer le site du phare du *Four* où deux vaisseaux anglais se sont échoués, *La Resolution* de 74 et l'*Essex* de 64. En 1959, entre *la Calebasse* et le rocher du *Four* (sur le plein du banc du *Four*) *Maurice Reymond* découvre un ensemble de 7 canons et une ancre, il ne trouve pas d'épave et pense qu'il aurait pu s'agir d'un délestage…

Il correspond par l'intermédiaire de *Robert Gruss* avec deux spécialistes de la marine ancienne, *Jacques Amay* et le Commandant *Denoix.* Après une réflexion commune (tirant d'eau, marée au moment de l'échouage, direction du vent…) ils pensent que c'est *l'Essex* qui s'est échoué sur la ligne des cinq mètres. *Maurice Reymond* établit un plan du site et dessine en septembre 1956 « un canon inconnu du Four ». A ce stade, seul l'examen des pièces (symboles et dates) aurait permis de déterminer si elles étaient anglaises (*Broad arrow)* ou françaises (*fleur de lys),* mais il était difficile de remonter un canon aussi près des brisants.



« Le canon inconnu du Four »

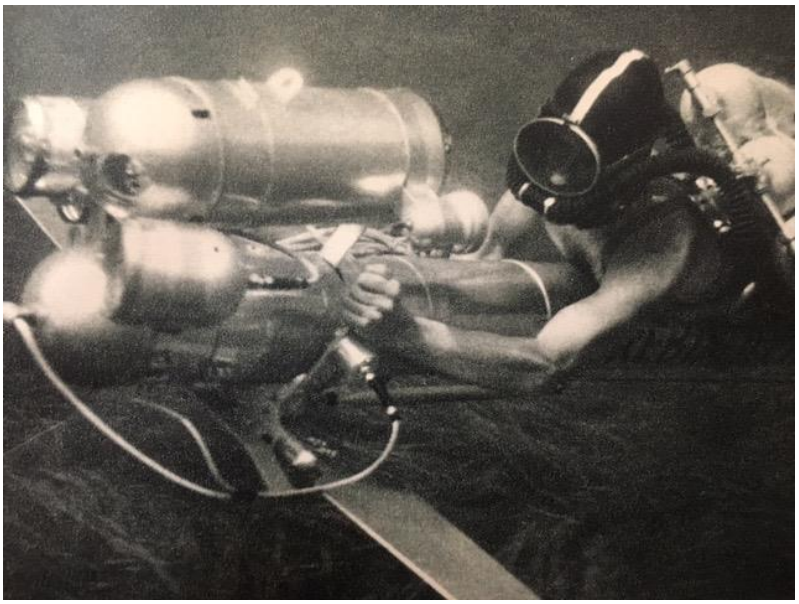
C'est en juillet 1969 qu'à l'entrée de la Loire, à deux milles *du Vert,* un ponton-grue de la société *Armor*, dont l'un des deux dirigeants était *Marcel Richard,* membre du G.A.P., sortit de la vase 40 canons de fer, des poulies, des étoffes et d'autres pièces. Il ne pouvait que s'agir du *Juste* qui avait sombré dans ses parages le 22 novembre 1759. La vase dans lequel il sombra explique l'excellent état de conservation du navire.

La Méditerranée

Plusieurs années de suite *Henri Boucard* et *Maurice Reymond,* invités par *Charles Gruss* et la *Spirotechnique* eurent l'opportunité de descendre dans le Midi. Plonger dans « la Grande Bleue » et rencontrer des pionniers de l'aventure sous-marine furent pour eux des moments inoubliables.

Charles Gruss, fondateur en 1946 du *Club Alpin de plongée,* concepteur du *Bathymètre Gruss et* qui écrivit plusieurs livres sur la marine et la plongée fut la personne qui leur permit de faire de belles rencontres :

Dimitri Rebikoff, avec lequel ils plongèrent. Celui-ci fut l'inventeur de l'aviation sous-marine avec une torpille électrique munie d'ailerons, puis de l'avion sous-marin T14 et du chien plongeur téléguidé. Il fut le premier à mettre au point le matériel d'éclairage et les films sous-marins. « *Boucard* ayant une otite, il lui bricole une oreillette en caoutchouc raccordée à son masque pour éviter une équipression ». De retour en Atlantique, mon père s'inspirant de ce qu'il avait vu, mettra au point un boitier étanche pour appareil photo.



Dimitri Rebokoff, inventeur de l'aviation sous-marine.

« Nous allons à Monaco nous présenter au *Commandant Cousteau* qui nous reçoit fort aimablement sur *la Calypso,* il nous fait visiter son bateau, dont l'observatoire d'étrave et le puits de mise à l'eau des plongeurs. Il nous présente *Suzanne*, son épouse, qui plus tard passera nous voir à Nantes en tant qu'ambassadrice de son mari, qui sous l'influence de *Philippe Taillez,* adoptera des positions soucieuses de l'environnement. Nous plongeons à Monaco et découvrons l'ivresse des profondeurs ».

La Calypso

Les plongeurs – démineurs du GERS : Cousteau, Taillez, Dumas …

« A la pointe de l'île du Levant, plongeons à 40 mètres sur l'épave du *Titan* (navire romain du Ier siècle avant J.C) en même temps que le Capitaine de Vaisseau *Philippe Taillez,* du GERS et découvrons un véritable champs d'amphores de type *Fressel 12 » .* Celui-ci fit partie des trois « mousquemers » de la plongée avec *Cousteau et Dumas* et conduisit de nombreux chantiers d'archéologie sous-marine.

Épave du Titan

« Rencontre et plongée à *Cassis* et *Niolon* avec *Jules Manganelli»,* Instructeur-chef du centre de plongée de Niolon, chef-plongeur sur les épaves de *La Madrague* à Giens, du *Grand Congloué* à Marseille, il dirigea les opérations de renflouement du sous-marin *La Méduse* à Cap-Blanc au Maroc.

Épave du sous-marin la Méduse

L'aventure du G.A.P qui comptait six sections : Nantes, Auray, Rennes, Lorient, Quimper et Brest se poursuivit en se fondant dans le *Touring club de France en 1964.*

Le Touring Club de France

Maurice Reymond qui faisait déjà partie du *Touring club de France* à Nantes accepta, à la demande de son directeur régional *M.Tromelin* de créer une branche plongée sous-marine. Pour cela il se rapproche de l'un de ses amis, *Pierre Bessière.* Ce Nantais était un ancien plongeur de la Marine nationale (démineur, plongeur de combat en Indochine et Algérie et instructeur). Leurs nouvelles responsabilités les amenèrent à passer un Monitorat fédéral. C'est à l'île de Bendor qu'ils passèrent avec succès cet examen et eurent la surprise d'être invités par son propriétaire, *Paul Ricard*.

Entre les anciens du GAP et les nouveaux adhérents se forme une fois de plus un groupe de passionnés. Les cours théoriques se tiendront place du Commerce à Nantes au siège du *Touring.* Les activités sous-marines seront dupliquées sur celle du GAP. Pour les passages des Brevets élémentaires et les brevets des premiers et deuxièmes échelons, la Fédération missionne un plongeur italien de grande classe *M.Stupa.*

C'est lors d'une sortie en mer à bord du *Cambronne*, à l'entrée de Sauzon (Belle-île), que les plongeurs du TCF , travaillant par 15 mètres de fond, firent la découverte d'une meule romaine de 60 cm de diamètre. Elle fut remontée et donnée au musée des Salorges de Nantes.

Meule romaine

Le TCF, contacté par le commandant *Robin,* responsable de la caserne des pompiers de Nantes et son second, le capitaine *Roussel,* accepte d'assurer à un groupe de pompiers la formation théorique et pratique de la plongée sous-marine.

A la demande de *M. Amoureux*, son Directeur, *Maurice Reymond* et *Pierre Bessière* donneront des cours théoriques sur la plongée aux élèves de l'Ecole de la Marine marchande à Nantes.

Le commandant *Rigolet,* inventeur de la combinaison de survie pour les navigants, leur demandera de participer à des essais avant son homologation.

Le commandant Rigolet

La dernière « virée » pour *Maurice Reymond,* fut d'accompagner *Louis Lourmais,* un ami d'enfance pionnier de la nage en eau vive, dans sa descente de la Loire de Tours au Croisic. Les plus grands exploits de ce sportif de haut niveau furent (en hiver !...) les descentes du *Frazer* et du *Saint-Laurent* au Canada puis du Rhin et de la Garonne.

Louis Lourmais

Mais tout a une fin, les années passant et leurs responsabilités de chefs d'entreprise leur prenant tout leur temps, les deux amis mettent fin non sans regrets, mais avec tellement de souvenirs, à leur aventure sous-marine.

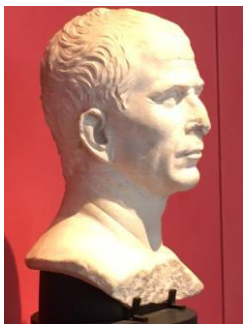
Le 2 mars de cette année, j'ai eu le plaisir de rencontrer *Michel Vasquez*, un plongeur passionné qui avait créé en 1983 avec deux amis, *André Lorin* et *Jean-Yves Blot,* le GRHASM (Groupe de Recherche Historique et Archéologie sous-marine). Il avait connu mon père qui lui avait transmis les informations qu'il possédait sur les investigations du GAP.

En 1984 (avec l'accord du Drassm), puis en 1986, *Michel Vasquez* effectue donc deux campagnes de sondage sur le site présumé de *l'Essex.* Il y découvre derrière une forêt de laminaires un tumulus qui lui semble être ce qui reste de l'épave d'un navire. De nombreuses feuilles de cuivre retiennent alors son attention et l'étonnent, car l'adoption de la technique du doublage des coques avec des feuilles de cuivre était postérieure à la date de construction de *l'Essex.* Une recherche auprès des Archives Départementales de la Loire-Atlantique le dirigea sur la piste du naufrage de *l'Hermione* sur le plateau du *Four.* En 2005, il relèvera 2 des canons localisés par *Maurice Reymond* (12 furent jetés par-dessus-bord et sept furent récupérés après le naufrage), ainsi que le fémelot, l'ancre, de la mitraille etc… Après élimination de la gangue recouvrant les canons au laboratoire *Arc'Antique* à Nantes*,* la date et la fleur de lys, confirment alors que cette frégate de 12 était celle de *L'Hermione* échouée le 20 septembre 1793.

C'est de l'autre côté du plateau du *Four*, à un endroit que les pêcheurs appelaient « Le trou à l'anglais » que furent retrouvés, encore un peu par hasard, ce qu'il restait des épaves de *L'Essex* et de *la Résolution* (campagnes de recherche de 1991 à 2012 par le GRAN, *Ph.* Schumman *et A. Meignen).*

En 1997 et 1998 le GRHASM retrouve le gisement du *Juste* avec un magnétomètre et prouve que l'épave n'a pas été déplacée par les différents dragages.

En 2004, suite à la découverte d'une statue d'Apollon à Marseille, un groupe de plongeurs crée *2ASM* (Association Archéologie Sous-Marine) en collaboration avec le DRASSM. *Michel Vasquez* en devient le Président. S'en suivent de nombreuses fouilles dans le Rhône et aux Saintes-Maries-de-la-Mer, dont la découverte exceptionnelle en 2007 d'une tête de *Jules César* à Arles. Tous ces trésors sous-marins sont exposés au *Musée Départemental Arles-Antique.* TR



Tête de Jules César

Notes :

**Les premiers membres du GAP étaient MM. Legault, Pegault, Labourier, Bauquin, Bismuth, le Dr Kropf, Richard, Benoît-Gironnière, Pourieux, Liberge, Durance, Devorsine, Galès, Labourier et Lesage.*

** Le choupage est un traitement au zinc pour éviter au métal de rouiller.*

Documents de référence :
Les souvenirs de mon père Maurice Reymond et de Pierre Bessière.
Revue « Neptunia » n° 42 des Amis des Musées de la Marine.
« La Bataille des Cardinaux » de Pierre de la Condamine – Cahier des Amis de Guérande n° 19 année 1972.
« L'Aviation sous-marine » de Dimitri Rebikoff .
« Louis Lourmais, la mer à bras le corps » par Jacques Vignes .
« Le Formidable et la Résolution » par A. Foulonneau et A. Meignen – Sillage n°28 Fév. 21.
« La découverte de l'Hermione » par A. Foulonneau-Sillage.
« La bataille navale des Cardinaux » Cahier des Amis de Guérande, n°53 Année 2011.

Question aux lecteurs

QUI CONNAÎT LE CORSAIRE BERNARD LE MOING ?

Par Guy Le Moing

J'ai retrouvé dans mes archives un papier dont j'ai oublié l'origine et dont je mets ci-dessous une copie. Selon ce document, il existait, à la fin du XVII^e^ siècle, un corsaire nantais du nom de Bernard Le Moing. Cette homonymie m'intrigue un peu, car je suis moi-même nantais. Y aurait-il parmi vous, chers lecteurs, quelqu'un qui connaîtrait ce corsaire et pourrait m'en dire plus ?

Bernard LE MOING : marin français originaire de Nantes (mort en 1690).

En 1670, il était maître à bord du navire Les Armes de la Compagnie, capitaine Jean Sanson, qui arriva à Saint-Domingue lors de la révolte des habitants contre leur gouverneur et la Compagnie des Indes occidentales. Le 2 novembre 1670, il obtint un congé pour aller porter des marchandises à Saint-Domingue comme capitaine du navire *La Diane*, de 200 tonneaux. Dans les faits, il entreprit son voyage au commandement de la galiote *La Tortue*, avec lequel, le 20 du même mois, il quitte Amsterdam où il est venu acheté du charbon, des planches et autres marchandises qu'il doit porter à l'île de la Tortue pour la compte du gouverneur Ogeron et de la Compagnie des Indes occidentales. À la mi-janvier 1671, ayant quitté les Pays-Bas, il dut faire escale au Havre à cause du mauvais temps. Au début de la guerre de Hollande, il commande en course la frégate *La Toison d'Or* armé à Nantes par le sieur Perou et autres marchands, avec laquelle il captura dans la Manche (en novembre et décembre 1674) trois navires hollandais dont le *Goud Leeuw*, parti du Surinam avec une cargaison de sucre. En janvier 1675, il conduisit cette dernière prise, faite au large de Milford Haven, en France. En octobre, il repartit en course, cette fois pour les Antilles, où durant les années 1676 et 1677 son port de relâche fut la Martinique. Au début de 1678, il mena une prise espagnole à Saint-Domingue où il prit une commission du gouverneur Pouancey puis, s'associant avec le flibustier anglais Stel, il alla croiser aux côtes de Cuba. Il y prit quatre navires néerlandais qui y faisaient de la contrebande avec les Espagnols dans la baie de Matanzas. Mais son équipage, qui était constitué aux deux tiers d'Anglais qu'il avait embarqués à Saint-Domingue et ailleurs aux Antilles, conduisirent ses dernières prises en Nouvelle-Angleterre. Le Moing fut obligé de les y suivre, mais il échoua la *Toison d'Or* à New York et perdit l'une de ses prises, navires qui furent pillés par les Anglais de sa compagnie. Il tenta en vain pendant plusieurs mois d'obtenir justice tant à New York qu'à Boston. En octobre 1679, il était de retour à la Martinique où les trois navires qui lui restaient furent jugées de bonnes prises. En juin 1680, il se trouvait toujours à la Martinique où son armateur Perou était venu pour ramener ses prises hollandaises en France. Le même mois, le comte d'Estrées qui fit escale dans l'île requit ses services comme pilote pour conduire son escadre, ce que Le Moing exécuta de juillet à octobre. À la suite de cette croisière, il fut recommandé par d'Estrées pour servir comme officier dans la marine royale, ce qui fut fait dès l'année suivante. En 1685, il était lieutenant de vaisseau à bord du navire du roi *La Bouffonne*

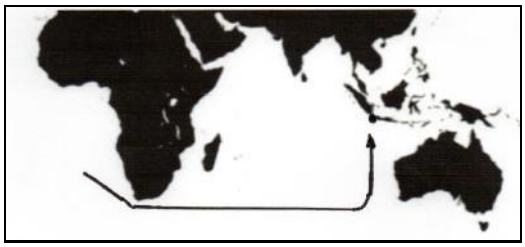
RUBRIQUES

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 400 ans
Le 25 mai 1622
Le naufrage du *Tryall*

Le *Tryall* a quitté Plymouth, en Angleterre, pour Batavia. Il est un des premiers navires anglais à suivre la « Brower route » après le cap de Bonne-Espérance. Cette route consiste à profiter des « quarantièmes rugissants » pour cingler vers l'est jusqu'à la longitude de Java, puis à faire route au nord pour atteindre sa destination. La difficulté des marins de l'époque est d'apprécier la bonne longitude pour changer de route. S'ils vont trop loin, ils risquent d'aller se briser sur les îlots de la côte australienne. C'est précisément ce qui arrive au *Tryall* le 25 mai 1622. Son capitaine, John Brookes, n'a pas viré assez tôt vers le nord, et le *Tryall* vient se briser sur un récif, non cartographié à l'époque, à une centaine de kilomètres au nord-ouest de la côte australienne. Quarante-six de ses cent trente-neuf marins peuvent se sauver, y compris Brookes. GL



La « route Brower » (Route à l'est puis route au nord)

Il y a 100 ans
Le 20 mai 1922
Le naufrage du paquebot britannique *Egypt*

L'*Egypt* est un vieux paquebot de la P&O, qui effectue depuis vingt-cinq ans le trajet entre la Grande-Bretagne et les Indes. Il quitte Tilbury le 19 mai 1922, sous les ordres du commandant Collyer, à destination de Bombay, via Marseille. A son bord, se trouvent une centaine de marins européens, deux cents marins asiatiques (« Lascars ») et seulement quarante-quatre passagers. La plupart des cinq cents passagers prévus doivent en effet embarquer à l'escale de Marseille, comme c'est souvent le cas sur ce trajet. Cette circonstance épargnera beaucoup de vies humaines, lors de la catastrophe du 20 mai. Dans les chambres fortes du navire se trouvent des lingots d'or et d'argent et des espèces, représentant une valeur totale de plus d'un million de livres sterling.

Le 20 mai en fin d'après-midi, l'*Egypt* se trouve dans la région d'Ouessant et s'apprête à doubler l'extrémité de la Bretagne. Il est enveloppé d'une brume épaisse qui s'est abattue subitement. Le commandant a rejoint l'officier de quart sur la passerelle ; le sifflet du paquebot hurle lugubrement dans l'opacité environnante ; à défaut de voir quelque chose, les hommes prêtent l'oreille à une éventuelle réponse d'un navire proche.

Il est 19 h lorsque les officiers de l'*Egypt* perçoivent un sifflet dans le brouillard. En analysant les caractéristiques de ce signal sonore, ils en concluent qu'il s'agit d'un navire se rapprochant d'eux, mais devant les croiser sur bâbord. Ils n'ont donc pas à s'inquiéter. Erreur d'appréciation ! Une étrave menaçante sort bientôt du néant et vient percuter le paquebot sur son flanc bâbord. L'abordeur est un cargo français, *La Seine*, commandant Le Barzic, qui fait route de La Pallice au Havre. Par malheur, ce navire est destiné aux mers polaires et a son étrave renforcée ; elle pénètre profondément dans la coque du paquebot, au niveau de la cale 3.

Tout de suite après le choc, l'*Egypt* prend de la gîte sur bâbord, une gîte qui atteint 30° au bout de huit minutes et qui entrave la mise à l'eau normale des embarcations. Certaines, néanmoins, réussissent à être affalées et sont prises d'assaut par les marins lascars paniqués (et sans doute aussi par une partie de l'équipage européen). L'évacuation du navire se fait dans la plus grande confusion et au mépris, souvent, du code d'honneur des marins. Quatre-vingt-dix personnes perdent la vie. Les survivants sont recueillis par le cargo *La Seine*, tandis que l'*Egypt* s'enfonce dans les flots.

Une nouvelle aventure commence quelques mois plus tard : la récupération du précieux chargement qui se trouvait à bord… mais cela est une autre histoire ! GL

DE QUAND ÇA DATE ?

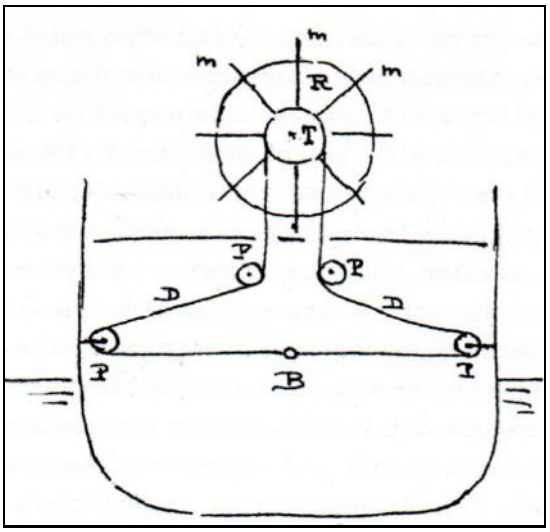
Petite histoire des instruments et des équipements nautiques

La roue de gouvernail

Le gouvernail d'étambot s'est généralisé au XIII^e^ siècle. Pendant plus de cinq cents ans, il fut actionné par une barre franche (avec l'aide éventuelle de palans). La roue de gouvernail n'est apparue qu'au début XVIII^e^ siècle.

Nul ne peut dire avec certitude l'année où la roue de gouvernail est entrée en usage. Certains auteurs disent 1703, car c'est de cette année-là que datent les premières traces écrites. Sans doute a-t-elle été imaginée plus tôt, mais ne s'est pas immédiatement répandue.

Le principe de fonctionnement est assez simple (figure ci-dessous) : Un câble sans fin D, la drosse, fixé à l'extrémité de la barre B va s'enrouler sur un tambour T après avoir passé dans les poulies P placées en abord et dans des poulies de renvoi selon les installations du bâtiment. La roue fait tourner le tambour dans un sens ou dans l'autre, déplaçant la drosse vers le gauche ou vers la droite.



Principe de fonctionnement de la roue de gouvernail
(Schéma et explications extraits de Guilleux La Roërie : *Histoire du gouvernail*, La Découvrance)

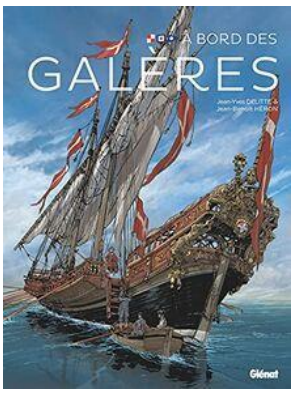
Dans sa simplicité originelle, ce système était un peu dur à faire tourner. Il fallait parfois mettre deux hommes pour obtenir la force suffisante, mais ils se gênaient et avaient du mal à coordonner leurs efforts. Vers 1740, on imagina, sur certains navires, d'installer deux roues séparées, pour faciliter la tâche de deux hommes de barre. GL

LIVRES LUS

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

Jean-Yves Delitte
« À bord des galères »

Nous avons plusieurs fois présenté dans SILLAGES les livres de Jean-Yves Delitte. Cet auteur de bandes dessinées publie, entre autres, une série d'ouvrages sur les grandes batailles navales de l'histoire. Il est l'auteur également, aux éditions Glénat, de deux ouvrages documentaires sur deux types de navires d'autrefois : les frégates (dont nous avons déjà parlé ici) et, plus récemment, les galères.



Depuis les premiers navires à rames de l'Antiquité égyptienne jusqu'aux « galères de prestige » vénitiennes, J.-Y. Delitte a organisé son ouvrage en parcourant les époques et les régions. Il ne se limite pas, en effet, à la galère méditerranéenne traditionnelle ; il s'attache aussi à d'autres concepts de navires à rames : les *dromons* byzantins, les *landskip* vikings, les galères de la Baltique ; etc.

Pour chacun de ces types de navires, et pour chacune des époques, J.-Y. Delitte nous explique les détails de construction des bâtiments, la position des rameurs et mille autres détails techniques ou anecdotiques. Explications illustrées, bien sûr, des superbes dessins dont il à le talent. Un ouvrage de référence pour tous les passionnés d'histoire maritime.

SYMBOLES, MYTHES & LÉGENDES

Croyances et traditions des marins

Le trident,
Sceptre de Poséidon et de Neptune,
Symbole de la puissance maritime

Dans la mythologie grecque, le monde était divisé en quatre domaines : le ciel, la terre, la mer et les enfers. Trois frères se partagèrent ces espaces : Zeus prit le ciel et la terre, ce qui lui donna une prépondérance sur les deux autres ; Hadès se chargea des enfers ; Poséidon régna sur les mers et les océans. Ce dernier avait, en outre, quelques fonctions annexes : il était le maître des tremblements de terre et des tempêtes et, curieusement, des chevaux.

Poséidon était représenté tenant à la main une fourche à trois dents, le trident. À l'époque, cet instrument de pêche servait à harponner les gros poissons (thons) et les poissons plats (soles). Il est resté longtemps en usages en divers pays sous des formes voisines (la foëne, par exemple). Tenu par le dieu Poséidon (ou par son homologue romain Neptune), cette modeste fourche prit la valeur d'un sceptre, et symbolisa la puissance du dieu, la puissance maritime.

Poséidon armé de son trident
(Plaque corinthienne du VIe siècle av. J.-C.
Musée du Louvre)

Cette symbolique du trident n'a jamais été très répandue en France. Elle l'est beaucoup plus au Royaume-Uni. La mythique Britannia, qui symbolise la Grande-Bretagne (comme Marianne symbolise la République française), est souvent représentée avec un trident à la main. Durant des siècles, la Grande-Bretagne voulut dominer les mers. Rien d'étonnant donc qu'elle se soit approprié l'attribut divin pour affirmer cette ambition de puissance.

Britannia et son trident
sur une monnaie d'or britannique

Plus modestement, d'autres nations ont incorporé le trident dans leur symbolique maritime. C'est le cas de la marine grecque (*Marine de guerre hellénique*), dont l'emblème représente une ancre, une croix et un trident.

L'emblème des forces navales grecques
(*Marine de guerre hellénique*)

La puissance maritime n'est pas le seul symbole du trident. Dans l'imagerie chrétienne, il est parfois l'accessoire emblématique de l'ange déchu, Satan. Dans la mythologie indienne, il est l'ornement du dieu Shiva.

DANS L'ACTUALITÉ

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

Lors du conflit qui oppose la Russie à l'Ukraine, la Russie a perdu son navire amiral en mer Noire, la *Moskva.* Les informations relatives à ce naufrage

sont actuellement contradictoires selon le camp dont elles émanent. Les autorités russes l'attribuent à un incendie accidentel ; les autorités ukrainiennes revendiquent l'attaque et la destruction du navire. Contradictions également quant au nombre des victimes. La vérité finira bien par être connue !

La *Moskva* en 2012
(Photo du ministère de la Défense russe – Source Internet)

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