SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 42 **Juin 2022**

SOMMAIRE

● **BONJOUR** **1**
● **LA CHINE DU XV^E SIECLE – Les sept voyages de Zheng He, par G. Le Moing** **1**
● **VIEUX PAPIERS, VIEUX BOUQUINS, VIEUX JOURNAUX – Porcon de la Barbinais, par G. Le Moing** **6**
● **L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTREE PAR LES TIMBRES – La mutinerie du Potemkine, par G. Le Moing**.....**10**
● **JERSEY 1780 – La folle expédition du baron de Rullecourt, par G. Le Moing**.....**15**
● **RUBRIQUES – Anniversaires – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot**.....**21**

BONJOUR

Vous avez été nombreux à m'envoyer des messages sympathiques, à l'occasion du SILLAGES N°41, et vous m'en voyez ravi. Continuez, cela me fait un grand plaisir !

L'un de mes correspondants m'écrit : *« Je t'encourage à continuer la publication de SILLAGES, bien que j'aie cru comprendre que tu fatiguais. »* À la vérité, je ne me lasse pas, mais j'ai un autre souci : un problème de vue qui me rend de plus en plus difficiles la lecture et l'écriture. Cela me forcera un jour à arrêter… mais rassurez-vous, j'ai encore de la réserve !

Merci à vous et bonne lecture !

Amicalement, Guy

La Chine du XV^e siècle à la conquête de l'océan Indien

LES SEPT VOYAGES DE ZHENG HE

Par Guy Le Moing

En 1402, un nouvel empereur de la dynastie Ming prend le pouvoir en Chine. Il se nomme Yongle. Le règne de ce nouveau souverain est marqué per une politique de fermeté, de grandeur et d'ouverture vers le monde extérieur. Sur ce dernier point, il chargea son amiral Zheng He de conduire plusieurs expéditions maritimes vers les pays riverains de l'Océan indien.

Qui était Zheng He ?

Zheng He est né vers 1370 dans une famille musulmane du Yunnan. Cette province fut conquise par la Chine des Ming en 1382. C'est au cours de cette opération militaire, que le jeune garçon fut capturé par les troupes chinoises, et émasculé afin de servir comme eunuque au palais impérial. Zheng He fut alors mis au service d'un prince, le futur Yongle. Il s'initia à ses côtés aux arts du combat et l'accompagna dans ses guerres contre les Mongols. Il gagna ainsi la confiance de son jeune maître, ce qui lui fut bien utile quand Yongle devint empereur.

Zheng He
Statue du navigateur à Java (Indonésie)

Ce fut chose faite e, 1402. Le nouvel empereur était particulièrement conscient de la grandeur de la Chine et du rôle qu'elle devait jouer en Asie. Pour favoriser le rayonnement de son pays sur les nations asiatiques (et même africaines), il mit en place une politique d'explorations maritimes dans le Pacifique et l'océan Indien, et commença par se doter d'une flotte importante.

La flotte prestigieuse de l'empereur Yongle

Pour la première expédition maritime, qui devait partir en 1405, Yongle vit grand. Il ne rassembla pas moins de 317 navires, dont peut-être 60 immenses « bateaux trésor » (en chinois *baochuan*, de *bao* : trésor et *chuan* : bateau). Qu'étaient au juste ces « bateaux trésor » ? C'étaient les plus grands navires de la flotte ; ils devaient leur nom, sans doute, au fait qu'ils transportaient à destination des chefs d'État et notables des pays visités (porcelaines, soieries, bois précieux, parfois animaux sauvages, etc.). Les documents d'époque leur prêtaient des caractéristiques qui laissent rêveurs : plus de 100 mètres de longueur, neuf mâts, parfois douze ! Ces chiffres semblent incompatibles avec le savoir-faire de l'époque. En Occident, au début du XV^{e} siècle, on ne savait pas construire des navires de plus de 30 mètres, et il fallut plusieurs siècles pour reculer notablement cette limite, malgré la qualité des

procédés de construction européens. Il convient donc de rester prudents, quant aux dimensions réelles des « bateaux trésor ».

Représentation (imaginaire) d'un « bateau-trésor »
(Cliché Internet, source non identifiée)

Les « bateaux trésor » n'étaient pas les seuls navires des expéditions chinoises. Ils étaient accompagnés de nombreuses jonques de dimensions plus modestes : transports de chevaux, navires de charges pour les approvisionnements, bateaux-citernes pour le transport de l'eau douce, transports de troupes, etc. À ces jonques s'ajoutaient des galères destinées à courser les pirates. Les navires de guerre étaient pourvus de trébuchets et de canons, mais aussi d'armes plus sophistiquées et plus perfides : bombes incendiaires, bombes toxiques.

Les navires étaient construits dans les diverses villes portuaires de l'embouchure du Yangtze ou de ses affluents. Ils se rassemblaient dans un bras du delta, dans une ville proche de Shanghai, nommée Liuhe[1].

L'embouchure du fleuve Yangtze, d'où partaient les flottes de Zheng He

Objectifs des expéditions

Alors que la Chine vivait repliée sur elle-même, l'empereur Yongle, dès son accession au trône, décida d'ouvrir son pays vers l'extérieur. Les expéditions qu'il ordonna et qu'il confia à son « amiral » Zheng He marquent cette volonté. Le premier objectif était de montrer aux nations visitées la grandeur de la dynastie Ming. Les retombées commerciales de cette

[1] La ville actuelle de Liuhe (à environ 35 km du centre de Shanghai) possède un musée commémoratif des expéditions de Zheng He.

ouverture en sont une conséquence plus qu'un objectif. Aucun désir de conquête, non plus, dans cette démarche, mais uniquement l'étalage d'une puissance qui suffisait, par elle-même, à imposer le respect.

Zheng He, pourtant, emmenait avec lui de nombreux soldats, destinés surtout à donner un aperçu de la puissance militaire chinoise. Zheng He, au besoin, n'hésitait pas à intervenir militairement dans des conflits locaux. Ingérence ? Non : simple démonstration qu'il valait mieux faire partie des amis de la Chine que de ses ennemis. Autres opérations militaires conduites par Zheng He, la chasse aux pirates.

Il n'y avait pas que des soldats et des marins sur les bateaux de Zheng He, mais un grand nombre de professionnels divers : diplomates, interprètes, écrivains, savants de toutes disciplines et leurs étudiants, médecins, astronomes, etc.

Les sept expéditions de Zheng He

1ère expédition (1405-1407). La flotte de Zheng He, évaluée à plus de 300 navires dont une soixantaine de bateaux-trésor, transportant 28 000 hommes, fait escale à Champa (Vietnam actuel), au Siam (auj. Thaïlande), à l'île de Java, le long du détroit de Malacca ; elle fait ensuite route vers l'Inde et atteint Calicut (sur la côte sud-ouest de l'Inde). Lors du voyage de retour vers la Chine, elle neutralise une bande de pirates et amène leur chef aux autorités chinoises.

2ème expédition (1407-1409). Il est possible Zheng He n'ait pas participé personnellement à cette expédition et se soit contenté de l'organiser. La flotte, qu'on dit forte de 60 navires, atteint également Calicut, avant de rentrer en Chine.

3ème expédition (1409-1411). Zheng He commande une flotte de 40 grands navires et une troupe de 30 000 hommes. Son itinéraire est comparable à celui des premiers voyages. Lors du retour, à l'escale de Ceylan (auj. Sri Lanka), les soldats de Zheng He participent à un combat local entre royaumes rivaux.

4ème expédition (1413-1415). Cette fois l'expédition ne se limite plus à Calicut ; Zheng He a décidé de pousser plus loin à l'ouest. Ses 63 navires et ses 28 000 hommes pénètrent dans le golfe Persique, visitent Ormuz et découvrent un monde inconnu et fascinant. L'écrivain Ma Huan, affecté à cette expédition, a laissé la trace écrite de cette merveilleuse escale. Au retour, intervention militaire à Sumatra.

Ma Huan, chroniqueur des dernières expéditions

Interprète au service de Zheng He, Ma Huan (1380-1460) a participé à trois de ses expéditions (la quatrième, la sixième et la septième). Il a accumulé des notes précieuses sur l'environnement, le climat, la vie politique, les us et coutumes des pays visités, etc. Il les a publiées plus tard dans un livre intitulé : *L'étude globale des rivages de l'océan.*

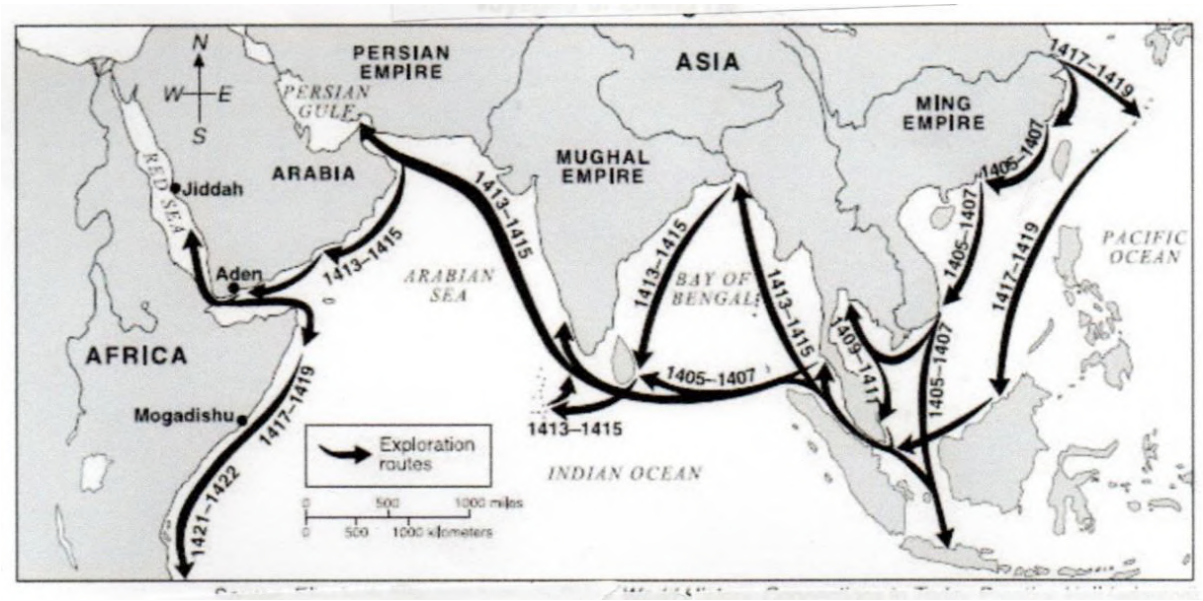
5ème expédition (1417-1419). Ce voyage a pour but principal de ramener dans leurs pays plusieurs chef d'États et diplomates étrangers invités à visiter la cour impériale lors de la précédente expédition. Zheng He profite de ce voyage pour pousser encore un peu plus vers l'ouest ; il atteint ainsi la ville d'Aden, à l'entrée de la mer Rouge, et une partie de sa flotte poursuit sa route le long de la côte orientale d'Afrique jusqu'à Mogadiscio.

6ème expédition (1421-1422). Cette fois encore, il s'agit principalement d'un voyage de retour pour les invités de la précédente expédition. La flotte de Zheng He poursuit l'exploration de la côte africaine, sans doute jusqu'au Mozambique actuel.

Le sixième voyage de Zheng He : réalité et fiction

Au cours du sixième voyage de Zheng He, certains de ses marins ont-ils découvert l'Amérique ? Un ouvrage[1] paru en 2002 a donné naissance aux rumeurs les plus fantaisistes concernant ce périple. Certains amiraux de l'expédition se seraient écartés de leur chef, auraient franchi le cap de Bonne-Espérance, traversé l'Atlantique, découvert l'Amérique 71 ans avant Christophe Colomb, puis finalement regagné leur pays à travers le Pacifique. L'argumentation de l'auteur repose sur l'existence de certaines cartes antérieures à Christophe Colomb, où il aurait décelé des contours ressemblant aux côtes américaines. L'ouvrage a connu un grand succès de librairie, mais la communauté scientifique est à peu près unanime à dénoncer la supercherie.

7ème expédition (1431-1433). Ce septième et dernier voyage fut effectué après la mort de l'empereur Yongle, sous le règne de son successeur et petit-fils Xuande. Cette importante expédition (plus de 100 navires et 27 000 hommes) revisita les ports de l'océan Indien déjà connus et elle pénétra en mer Rouge jusqu'à Djedda, s'approchant ainsi de la ville sainte de La Mecque.



Aperçu des itinéraires de Zheng He
(D'après Elizabeth Ellis et Anthony Esler : « Connections to today », Orentice Hall)

La fin de l'aventure

L'empereur Yongle est le dernier empereur Ming à avoir permis des expéditions maritimes lointaines. Ses successeurs les ont interdites ; ils ont détruit leur flotte et ils ont refermé la Chine sur elle-même. Mais l'amiral n'a pas connu cette débâcle : il est mort avant. Plusieurs hypothèses ont été avancées quant à la mort de Zheng He. Pour certains historiens, il serait décédé à bord de son bateau, au retour de son septième voyage, et ses cendres auraient été dispersées en mer. Pour d'autres, il serait mort de maladie peu après le retour, c'est-à-dire en

[1] Gavin MENZIES : *1421, l'année où la Chine a découvert l'Amérique*. New York, 2002.

1433. Quelques-uns affirment qu'il aurait vécu jusqu'en 1435, et aurait occupé d'importantes fonctions militaires durant les deux dernières années de sa vie. GL

Pour en savoir plus…
♦Dominique LELIEVRE : *Voyageurs chinois à la découverte du monde.* Editions OLIZANE ? Genève, 2004.
♦Pierre GRUNBERG : *Les navires trésor, entre fiction et réalité.* In « Guerre & Histoire », n° 18, avril 2014.

Vieux papiers, vieux bouquins, vieux journaux

LA TRISTE AVENTURE DU CORSAIRE MALOUIN PIERRE PORCON DE LA BARBINAIS (1681)

Présenté par Guy Le Moing

Pierre Porcon de la Barbinais est un corsaire malouin que ses compatriotes avaient envoyé en Méditerranée défendre leurs intérêts contre les pirates barbaresques qui menaçaient leur commerce. Il échoua dans cette mission et fut chargé par les pirates d'aller porter des propositions de paix à Louis XIV. Le roi de France jugea ces propositions inacceptables, et Porcon revint courageusement à Alger annoncer cette décision. Il fut alors exécuté.

Le récit de l'abbé Manet

On connaît cette histoire par le récit qu'en fit l'abbé Manet, en 1824, dans son ouvrage intitulé : *Biographie des Malouins célèbres*, récit que nous reproduisons intégralement ci-dessous. Quant aux illustrations, elles sont extraites d'une bande dessinée signée H. de Sta, parue en août 1907 dans le journal *La Jeunesse moderne*[1].

« En tête d'un nouveau groupe qui vient se presser sous notre plume, nous remarquerons particulièrement M. Pierre Porcon de la Barbinais, né le 31 octobre 1639, et grand-oncle de notre célèbre Du Guay-Trouin. Ce nouveau Régulus[2] *fut chargé, en 1665, par des négociants*

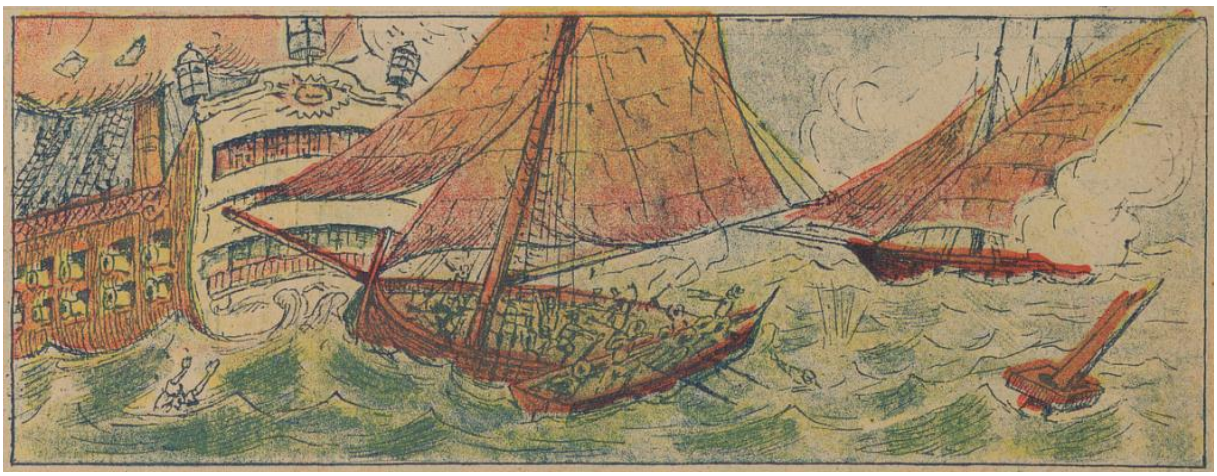
[1] Ces deux ouvrages sont disponibles sur le site Gallica de la BnF.

[2] *Marcus Régulus, prisonnier à Carthage vers l'an 251 avant J.-C., fut envoyé de même à Rome, sous le serment d'un prompt retour, pour y porter des conditions de paix : mais au lieu d'engager le sénat à accepter les offres qu'on lui faisait, il le persuada au contraire de ne rien accorder, et revint aussitôt reprendre ses fers. Les Carthaginois, irrités, inventèrent contre lui de nouveaux supplices : on lui coupa les paupières ; on l'exposa après cela plusieurs jours aux ardeurs du soleil ; on l'enferma ensuite dans un tonneau garni de pointes qui ne lui laissaient aucun moment de repos ; enfin on termina par l'attacher à une croix, où il finit sa vie. L'héroïsme de cet ancien païen n'a guère, ce nous semble, jeté plus d'éclat que celui de notre généreux chrétien.*

de Saint-Malo, du commandement d'une frégate de 36 canons, pour aller protéger nos bâtiments de commerce contre les Algériens, en attendant que Louis XIV put envoyer ses flottes punir ces barbares Africains des outrages faits au pavillon de France.

Ce nouveau Régulus fut chargé, en 1665, par des négociants de Saint-Malo, du commandement d'une frégate de 36 canons…

« Notre brave remplit heureusement une partie de sa mission : mais le dey déploya contre lui des forces si supérieures, qu'il fallut enfin succomber et se rendre prisonnier.



Mais le dey déploya contre lui des forces si supérieures…

« Le Maure, s'imaginant que celui qu'il considérait comme député pour lui faire la guerre, devait être un personnage de marque, le fit venir ; et lui donna comme mission d'aller porter au vainqueur de l'Europe des propositions de paix : mais il exigea en même temps de lui sa parole d'honneur qu'il viendrait reprendre ses fers s'il ne réussissait pas ; l'assurant du reste que la vie de six cents Français qu'il tenait dans ses chaînes, répondraient de sa conduite.

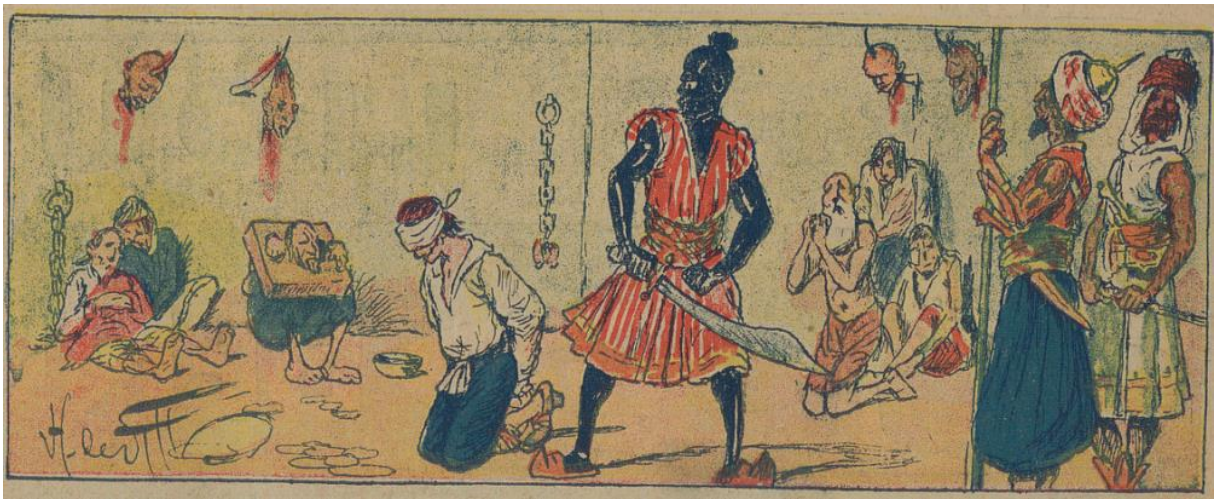
Il lui donna commission d'aller porter au vainqueur de l'Europe des propositions de paix…

« Porcon se rendit dans sa patrie ; ne put rien gagner sur Louis XIV, à qui l'on avait fait des conditions exorbitantes ; passa par Saint-Malo pour mettre ordre à ses affaires ; et retourna à Alger, rendre compte du refus que faisait son souverain d'entendre à aucune composition de la nature de celles qu'il lui avait proposées.

Porcon se rendit dans sa patrie ; ne put rien gagner sur Louis XIV…

« Qui le croirait ? Le féroce dey, sans égard pour un acte de dévouement aussi admirable, et tout éperdu d'apprendre qu'il éprouverait bientôt les effets du ressentiment du roi, n'écouta

que sa colère. Il commanda à ses sbires de se saisir de son captif ; et lui fit sur le champ couper la tête en sa présence, en l'année 1681.



Il lui fit sur le champ couper la tête en sa présence…

« Les philosophes Evéphène et Damon, dans l'Antiquité, furent plus heureux. Charmé de les avoir vus lui tenir parole dans une circonstance à peu près pareille, Denys, tyran de Syracuse, leur rendit la liberté, les priant de l'admettre dans leur amitié pour l'avenir. Le ministre Lambtock, parmi les modernes, est le seul qui puisse soutenir le parallèle avec notre Malouin. Détenu chez les Chinois, qui se proposaient de prendre Formose, il fut envoyé par eux vers les Hollandais ses compatriotes, pour les déterminer à rendre le fort de Zélande : mais, arrivé dans ce lieu, il exhorta au contraire la garnison à tenir ferme ; et malgré les efforts de ses deux filles pour l'arrêter, il retourna présenter son sein au fatal couteau. » F.-G.-P. MANET

Qui était vraiment Porcon de la Barbinais ?

Le texte ci-dessus date de 1824 ; il est le premier à raconter l'édifiante aventure du Malouin. Ce récit a été repris par d'autres auteurs au cours du XIX^{e} siècle. La *Biographie bretonne* de Pierre Levot (1857) le reproduit à peu près dans les mêmes termes. Seule différence : l'auteur affirme, contrairement à Manet, que Porcon n'était pas le grand-oncle de Duguay-Trouin. Henri Martin, dans son *Histoire de France* (1847), fait de Porcon un exemple à suivre de « parole donnée ». En fait, l'abbé Manet n'a pas cité ses sources, et l'on ne sait pas où il est allé chercher cette histoire. La Roncière, dans son *Histoire de la Marine française*, est l'un des premiers à l'avoir mise en doute et à parler de « légende ».

On comprend mal, par exemple, pourquoi Porcon de la Barbinais serait resté une quinzaine d'années prisonnier des Algériens (1665 ou 1666 – 1681). Les archives gardent de nombreux documents de cette époque attestant des échanges de prisonniers. On comprend mal pourquoi Porcon n'en aurait pas profité comme ses compatriotes. En 1666, en particulier, le commissaire de marine Truchet fut envoyé à Alger par Louis XIV pour négocier la libération de Français captifs. Deux navires malouins rapatrièrent ainsi 565 chrétiens, qui arrivèrent à bon port en 1667. Il est curieux que Porcon n'en ait pas fait partie.

Venons-en à l'année fatale de 1681. De nouvelles négociations ont lieu cette année-là entre l'agent français Hayet et la Régence d'Alger. Certes, la position française s'est un peu durcie, et Louis XIV refuse de rendre des prisonniers turcs. Résultat : les Algériens se fâchent en octobre 1681 et reprennent la chasse aux bateaux français. Nulle part, dans la correspondance diplomatique de l'époque, il n'est question de l'exécution d'un capitaine français. L'année suivante (1682), cinq capitaines français, prisonniers des Algériens, écrivent au ministre pour lui expliquer leurs souffrances ; ils ne parlent pas du récent supplice de Porcon de la Barbinais, ce qui aurait pu, pourtant, influencer le gouvernement français.

Alors ? L'abbé Manet a-t-il inventé cette histoire ? Tout laisse supposer que ce n'était pas le genre de ce docte ecclésiastique. Il a peut-être été victime d'une confusion entre deux « La Barbinais ». À peu près à la même époque, en effet, un certain Trouin de la Barbinais a vécu une aventure comparable (mais moins dramatique) au Maroc. Cette confusion expliquerait également pourquoi Manet qualifie son héros de grand-oncle de Duguay-Trouin.

À défaut de conclusion formelle, la parole est aux historiens locaux et nationaux. GL

Pour en savoir plus...

♦Marcel EMERIT : *Une édifiante légende, le Regulus breton Porcon de la Barbinais.* In « Annales de Bretagne », Tome 73, numéro 2, 1966.

Question aux lecteurs :

Quelqu'un connaîtrait-il le nom de la frégate que Porcon de la Barbinais commandait en Méditerranée en 1665 ?

L'histoire maritime illustrée par les timbres

LA MUTINERIE DU CUIRASSÉ *POTEMKINE*

(1905)

Par Guy Le Moing

Certains événements historiques ont donné lieu à de telles interprétations artistiques ou politiques qu'au bout d'un certain temps, les spécialistes eux-mêmes ne savent plus trop faire le tri entre la fiction, la propagande, les mensonges et la vérité. C'est le cas de la mutinerie du *Potemkine* en 1905. La révolte de cet équipage russe a inspiré un cinéaste de grand talent, Sergei Eisenstein, qui en a fait un film magnifique vingt ans après les faits. La propagande soviétique, de son côté, a contribué à brouiller les pistes… et les documents.

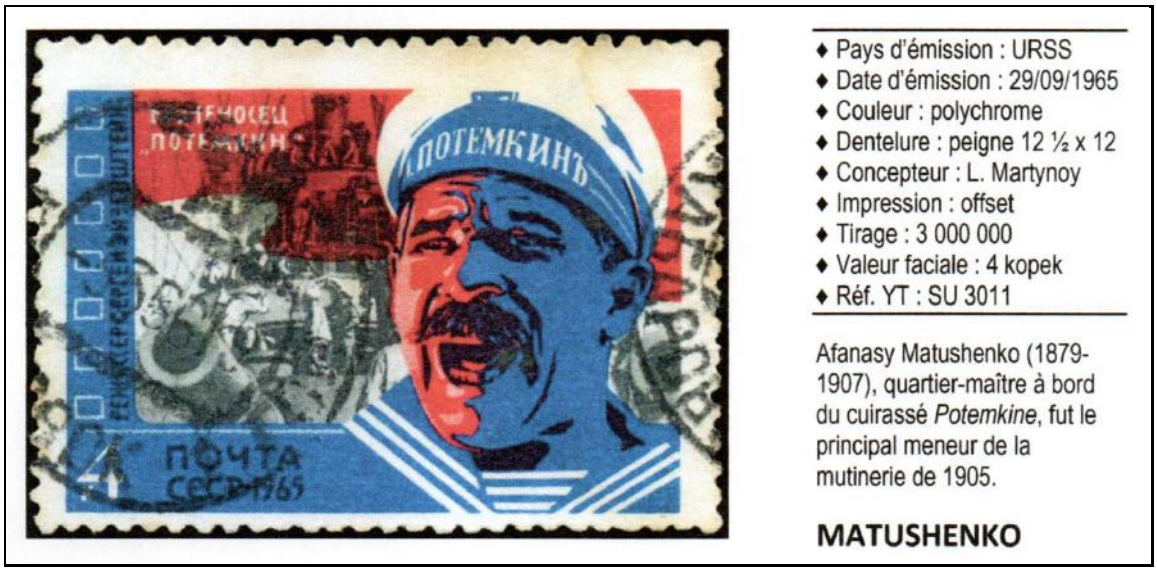
Le soir du 26 juin 1905, dans la baie de Tendra (Ukraine), le torpilleur *N-267* se range le long du cuirassé *Kniaz Potemkine* et entreprend de transborder sur le gros navire une cargaison de viande qui lui est destinée. Les pièces de boucherie passent la nuit sur le pont du cuirassé, où leur odeur attire l'attention du personnel de quart. Quand le jour se lève, les matelots s'approchent de cette cargaison peu appétissante et découvrent qu'elle est infestée d'asticots. L'équipage proteste avec énergie. Le capitaine de vaisseau Golikov, commandant du cuirassé, est prévenu. Il demande à son médecin-chef d'examiner la viande ; celui-ci la déclare bonne, sous réserve de la laver à l'eau vinaigrée pour en chasser la vermine.

Le cuirassé *Kniaz Potemkine*

Lors du repas de midi, les hommes refusent de toucher au plat de *bortsch* qui leur est servi, et manifestent bruyamment. Le commandant en second, Gillarovsky, ne parvient pas à les calmer malgré sa brutale autorité. Les hommes sont rassemblés sur la plage arrière, après le déjeuner, et sermonnés par le commandant. Cette intervention un peu molle n'a aucun effet, si ce n'est d'exaspérer le second. Les choses dégénèrent alors rapidement.

Gillarovsky appelle la garde et lui ordonne de tirer sur les mutins. L'un des agitateurs politiques de l'équipage, le quartier-maître Matushenko, sort alors de l'ombre et persuade le peloton de ne pas faire feu. C'est le moment que choisit Gillarovsky pour s'emparer d'une arme et pour tirer sur un mutin ; il est aussitôt abattu des mains mêmes de Matushenko.

L'escalade de la violence commence alors. Deux officiers, venus à la rescousse de Gillarovsky, sont abattus par les mutins. Les autres se réfugient dans leur cabine, et en sont délogés par la force. Ils sont traînés sur le pont et exécutés pour la plupart. C'est le cas du commandant Golikov, du médecin Smirnov (celui qui avait trouvé la viande saine) et de plusieurs autres ; rares sont ceux qui parviennent à s'échapper en se jetant à la mer et en gagnant le *N-267* à la nage. Un seul officier est épargné, le jeune enseigne Alexeev qui se déclare solidaire du mouvement et dont les mutins ont besoin pour diriger les manœuvres du navire.



Le quartier-maître Matushenko

Peu après ce carnage, le torpilleur *N-267* tente de prendre le large. Il est aussitôt canonné par le *Potemkine* et revient sagement se ranger à ses côtés. Les mutins l'arraisonnent et enferment les officiers qui s'y trouvent : ceux du torpilleur lui-même et ceux du cuirassé qui s'y sont réfugiés.

Pendant ce temps, à Odessa, des événements graves se produisent. Une grande grève des ouvriers est prévue pour le 27 juin, et le général Kokhanov, gouverneur militaire, est en état d'alerte. Dès le 26, des affrontements sanglants ont lieu, renouvelés le lendemain ; il y a de nombreux morts dans les deux camps. Matushenko et son soviet de marins ont décidé d'amener le *Potemkine* à Odessa afin d'apporter leur appui aux manifestants. Le cuirassé arrive le 27 au soir. Le corps du matelot Vakulinchuk tué par Gillarovsky, est débarqué et exposé au bas du grand escalier Richelieu. Pendant toute la journée du 28, la foule défile devant sa dépouille.

Ce même jour, à Odessa, près du cercueil de Vakulinchuk, des marins du *Potemkine* haranguent les passants et les grévistes. De grands vivats leur répondent. Les ouvriers des chantiers et du port, les marins des navires de commerce, les dockers, bien d'autres encore, se joignent à la foule déjà rassemblée et commencent à gravir l'escalier monumental qui mène vers le centre-ville. Le gouverneur Kokhanov observe de loin ce mouvement de foule. Il a reçu les pleins pouvoirs et a bien l'intention de s'en servir. Il attend que le grand escalier soit noir de monde, et donne l'ordre à ses cosaques de charger depuis le haut des marches. C'est un affreux carnage ! Les soldats s'engagent dans l'escalier à contre-courant de la foule ; ils sabrent, ils tirent des coups de feu, ils écrasent les manifestants sous les sabots de leurs chevaux, ils balaient tout sur leur passage. Quand ils arrivent en bas, plusieurs centaines de cadavres jonchent les marches ensanglantées.

Les combats de rue se poursuivent toute la soirée et une grande partie de la nuit. La foule déchaînée s'attaque aux groupes isolés de policiers et de soldats. La troupe riposte sans ménagement. Des pillards entrent en action et saccagent les entrepôts.

Les survivants du massacre constatent, non sans dépit, que les marins du *Potemkine* n'ont rien fait pour les aider. Matushenko, persuadé que tous les navires de la mer Noire vont bientôt se joindre à lui, préfère attendre ce renfort. Il faut un nouvel incident en ville, lors des obsèques de Vakulinchuk, et surtout l'insistance de l'étudiant Constantin Feldmann, pour que Matushenko reprenne l'action.

Il commence par tenter un bombardement du théâtre d'Odessa où doit se tenir une conférence militaire. Sans succès : les canonniers manquent leur cible et atteignent des habitations privées, sans faire de victimes heureusement. Au bout de quelques essais infructueux, Matushenko fait cesser le tir.

Deuxième action, le soir du 29 juin : il envoie une délégation de marins auprès du gouverneur, afin de l'inviter à bord du *Potemkine* … pour y prendre connaissance des conditions de sa reddition ! Bien entendu, la délégation est éconduite ; elle menace alors le général de bombarder la ville dès le lendemain.

Le lendemain matin, 30 juin, alors que les mutins s'apprêtent à bombarder Odessa, une escadre est signalée au large. Elle est constituée de trois cuirassés (le *George-le-Victorieux*, les *Douze-Apôtres* et la *Sainte-Trinité*), ainsi que d'un croiseur et d'une escorte de bâtiments légers. Matushenko, craignant d'être pris au piège dans la rade, fait sortir le *Potemkine* et va au devant de l'escadre. A tout hasard, il hisse le signal : « rendez-vous ou nous faisons feu ». Cette menace, bien sûr, reste sans effet. L'escadre passe majestueusement et s'éloigne vers Sébastopol. Les mutins se détendent : ils pensent un instant qu'ils ont gagné sans combattre.

Cette illusion est vite dissipée. Vers midi, en effet, les cuirassés sont de retour. Cette fois, ils sont cinq ; le navire-amiral *Rotislav* et le *Sinope* se sont joints aux trois mastodontes du matin. Une nouvelle fois, le *Potemkine* se porte à leur rencontre. Un dialogue de sourds s'établit par radio entre le vice-amiral Krieger et Matushenko :

– Hommes de la flotte de la mer Noire, déclare l'amiral, je suis épouvanté par votre conduite. Rendez-vous immédiatement.

– L'escadre doit mettre en panne tout de suite, répond Matushenko, et le commandant en chef doit se rendre à bord du *Potemkine* pour convenir des conditions de sa capitulation. Nous garantissons sa sécurité.

– Vous ne savez pas ce que vous faites, conclut l'amiral. Ce n'est qu'en capitulant sans délai que vous serez épargnés.

L'affrontement paraît inévitable, lorsque des gestes de sympathie à l'égard des mutins émanent spontanément des équipages de l'escadre. Krieger, craignant de voir la révolte se généraliser, préfère s'éloigner avec ses navires. C'est le moment que choisit le *George-le-Victorieux* pour se séparer du groupe et venir se ranger aux côtés du cuirassé rebelle. Matushenko a-t-il marqué un point ? Ce n'est pas sûr.

L'équipage du *George-le-Victorieux* n'a pas la ferveur révolutionnaire de celui du *Potemkine*. Il a ménagé ses officiers (dont un, pourtant, s'est suicidé). Il affiche mollement ses opinions ; quand Krieger lui demande de la suivre au lieu d'accompagner le *Potemkine*, il répond hypocritement : « Faisons route vers Odessa pour réparations urgentes ». Les mutins de la première heure ne se font guère d'illusions : c'est un compagnon bien tiède qui vient grossir leurs rangs.

Cette impression est rapidement confirmée. A peine arrivé à Odessa, le *George* manifeste l'intention de s'en aller. Il lève l'ancre et signale :

– Mettons cap sur Sébastopol. Invitons équipage du *Potemkine* à nous suivre.

– Restez à l'ancre, ordonne Matushenko qui fait pointer sur le fuyard les canons du *Potemkine.*

– Je regagne mon mouillage, répond le *George.*

Mais, au lieu de revenir s'ancrer près du *Potemkine*, le *George-le-Victorieux* va s'échouer volontairement sur un banc de sable de la rade. Il sait que, désormais, on ne pourra plus rien lui demander. Cette défection porte un coup sérieux au moral de Matushenko et de Feldmann : que faire maintenant ?

De nombreux marins sont d'avis de quitter les eaux russes et d'aller chercher refuge en Roumanie. Feldmann tente de les dissuader, mais les mutins le menacent de le jeter par-dessus bord. La décision de rallier la Roumanie est prise à l'unanimité des membres du comité de marins. Feldmann, anéanti par la déception, voit le grand navire lever l'ancre et se diriger vers le large en compagnie du *N-267.* C'en est fini de la révolte des marins : le *George-le-Victorieux* a abandonné la lutte, le *Potemkine* s'en va, le *Pruth* qui entre dans le port avec un équipage mutiné arrive trop tard.

Les autorités roumaines accordent le droit d'asile aux marins du *Potemkine*, qui coulent leur navire avant de le quitter. Certains, dont Matushenko, passent en Amérique du Sud. Le jeune quartier-maître reviendra en Russie en 1907, à la faveur d'une amnistie ; piège ou erreur : il sera immédiatement exécuté. Quant au cuirassé, renfloué et rendu à son pays, il reprendra du service sous un nouveau nom. GL

Pays d'émission : URSS
- Date d'émission : 20 juillet 1965
- Dimensions : 37 x 37 mm
- Dentelure : Peigne 11 ½
- Couleur : Polychrome
- Impression : photogravure
- Valeur faciale : 4 kopek
- Tirage : 3 000 000
- Réf. YT SU 2986

À Odessa, en Ukraine, monument à la mémoire des marins du cuirassé *Potemkine*, qui soutinrent la révolution des travailleurs de la ville en 1905.

« Aux marins du *Potemkine* »

Le monument commémoratif d'Odessa

- Pays d'émission : Russie
- Date d'émission : 20/09/2000
- Taille : 42 x 30 mm
- Couleur : polychrome
- Dent. : peigne 12 ½ x 11 ¾
- Concepteur : Artsimenev
- Impression : offset
- Tirage : 350 000
- Valeur faciale : 1 rouble
- Réf. Michel : RU 851

Sergueï Eisenstein (1898-1948) est un cinéaste auteur d'un film célèbre, en 1925, sur la mutinerie du *Potemkine*

EISENSTEIN

Sergueï Eisenstein, le cinéaste du *Cuirassé Potemkine*

Une expédition contre Jersey en 1780 :

LA FOLLE AVENTURE DU BARON DE RULLECOURT

Par Guy Le Moing

1780. La France et l'Angleterre sont en lutte, dans le contexte de la guerre d'Indépendance des États-Unis. Sur mer, cette lutte se déroule en Amérique, aux Indes… et aussi dans la Manche, où chacun des deux adversaires essaie d'attaquer l'autre.

La « Légion de Luxembourg »

En 1779, la France avait déjà tenté d'envahir Jersey, mais le prince de Nassau, chargé de l'opération, avait échoué. Chacun s'était alors occupé de fortifier son territoire. Les Jersiais avaient construit des fortins et des tours le long du rivage, établi des batteries côtières pour protéger leurs ports, renforcé leur garnison et augmenté le nombre de leurs corsaires. En France, de Cherbourg à Granville, la crainte d'un nouveau débarquement anglais avait incité les populations côtières à consolider leurs défenses.

L'idée d'une invasion des îles anglo-normandes conservait toutefois des partisans. Des bruits circulaient à la cour sur la personne qui pourrait prendre en charge une telle opération militaire. Le duc d'Harcourt ? Il était l'auteur d'un projet sérieux dont on parlait beaucoup à Versailles. Le duc de Lauzun ? Il ne semblait guère enthousiaste mais son nom circulait avec insistance.

Le prince de Nassau, quant à lui, n'avait nulle envie de renouveler l'expérience. L'opération précédente lui avait coûté très cher, et sa priorité, désormais, était de restaurer ses finances. Il mit en vente la « légion » qu'il avait constituée pour l'expédition, en plusieurs lots. Il en conserva lui-même une partie, en vue de futures aventures. Il céda deux cents cavaliers au duc de Lauzun pour la guerre d'Amérique. Une partie de l'infanterie fut rachetée par le ministre de la Marine et incorporée dans les troupes royales. Il restait un dernier lot en attente d'un acquéreur. Il s'en présenta un, en 1780 : le chevalier de Luxembourg.

Anne-Paul-Emmanuel-Sigismond de Montmorency, futur prince de Luxembourg, était alors un jeune chevalier de trente-huit ans, au passé déjà riche en événements. Il avait servi dans la marine pendant la guerre de Sept Ans et avait commandé la frégate *Topaze* en 1763. Il avait ensuite été nommé capitaine des gardes en 1767, et l'était resté dix ans. Après quoi il avait éprouvé la nostalgie des aventures maritimes et s'était fait prêter par le ministre Sartine une frégate sur laquelle il avait l'intention de faire la course. Il fondait de grands espoirs sur cette nouvelle vie et rêvait de gloire et de fortune. Le chevalier, en effet, avait de gros besoins d'argent. Il vivait en permanence au-dessus de ses moyens et se trouvait couvert de dettes. C'était, de surcroît, « un des plus beaux hommes de la cour ». On disait même que Marie-Antoinette n'était pas insensible à son charme… mais que ne disait-on pas alors de la jeune souveraine ?

Le chevalier de Luxembourg avait obtenu de Versailles une autorisation très discrète et très officieuse d'entreprendre l'expédition contre Jersey. Le ministre de la Guerre était réservé, celui de la Marine franchement hostile. Il entreprenait l'aventure seul, en corsaire, consentant à être désavoué s'il échouait. S'il réussissait, par contre, il pouvait espérer une aide gouvernementale. Mais il fallait, pour cela, se rendre maître de l'île c'est-à-dire, en pratique, s'emparer de la forteresse Elisabeth qui commandait la baie de Saint-Hélier et l'accès de Jersey. Cette perspective le poussa à se porter acquéreur des derniers soldats du prince de Nassau et à emprunter les capitaux nécessaires à l'achat et à l'entretien de cette petite troupe qu'il baptisa *Légion de Luxembourg.*

Sa première tâche fut de trouver un commandant digne de confiance, capable de prendre en mains sa légion de soudards et de la mener au combat. Il fixa son choix sur un aventurier au passé douteux, Philippe Macquart, baron de Rullecourt, qui avait servi comme colonel dans la légion de Nassau et avait participé à l'expédition manquée de 1779. Le baron prit immédiatement les choses en mains. Il compléta la *Légion de Luxembourg* en y adjoignant des déserteurs de toutes provenances ou des prisonniers encombrants que le roi et ses ministres ne manquaient pas de lui envoyer pour s'en débarrasser. Il fallait une discipline de fer pour venir à bout de ces vagabonds dont beaucoup n'avaient aucune expérience de la vie militaire. Rullecourt sut la faire régner. Avec l'aide d'une poignée d'officiers, il soumit sa légion, rassemblée au Havre, à un entraînement intensif qui devait en faire des soldats.

La traversée et le débarquement

Il restait au chevalier de Luxembourg une autre tâche à accomplir : rassembler et organiser la flottille qui acheminerait les soldats vers Jersey. Il confia cette mission à un capitaine de navire granvillais nommé Jean-Louis-Christophe Regnier. Quel était le passé de cet homme ? Les avis sont partagés ; certains l'ont décrit comme un espion au service de l'Angleterre ; d'autres comme un espion au service de la France… ce n'était pas incompatible pour certains aventuriers ! Sans doute aussi traficotait-il avec les Anglais via les îles anglo-normandes et Chausey. A coup sûr, ce Regnier n'était pas un ange ! La mission que lui confia le chevalier de Luxembourg était complexe : il devait réunir tous les bateaux nécessaires à l'expédition et se procurer les vivres et le matériel dont les soldats pouvaient avoir besoin. De par ses activités – officielles ou occultes – Regnier connaissait beaucoup de marins dans la Manche ; il sut les convaincre à force de promesses. Outre les navires granvillais, il en fit venir de Saint-Malo, de Cancale, de Courseulles, et même de la Hogue ou de Dieppe. Au total, une trentaine de bateaux furent rassemblés pour le transport des soldats et de leurs équipements. Quelques bâtiments du roi prêtèrent leur concours : le *Renard*, l'*Oiseau*, la *Petite Guêpe.*

Au début du mois de décembre 1780, le volet militaire et le volet nautique de l'expédition étaient suffisamment avancés pour qu'on puisse envisager la phase suivante de l'opération : le transfert des soldats depuis Le Havre où ils s'entraînaient jusqu'à Granville où ils devaient embarquer.

Le chevalier de Luxembourg vint au Havre le 14 décembre pour inspecter sa Légion et donner à Rullecourt ses dernières instructions. La troupe se mit en route le 19. Elle comportait plus d'un millier d'hommes. Il fallut d'abord franchir l'estuaire de la Seine pour atteindre Honfleur ; on utilisa des allèges, c'est-à-dire des bateaux plats normalement destinés au déchargement des navires de haute mer. Les soldats s'engagèrent ensuite sur la longue route qui menait à Granville, en passant par Caen et par Vire. Ils atteignirent leur destination le 27 décembre. Les riverains de cette route se souvinrent longtemps du passage de la *Légion de*

Luxembourg, des vols en tous genres dont elle se rendit coupable et des multiples désordres qu'elle provoqua.

Sitôt arrivée à Granville, la *Légion de Luxembourg* fut embarquée sur les navires qui l'attendaient. Il n'était pas question, en effet, qu'elle se répande dans la ville, y commette des brigandages et donne le mauvais exemple aux troupes régulières qui s'y trouvaient cantonnées. Pour plus de sûreté, l'appareillage fut fixé au lendemain matin 28 décembre, mais la flottille ne s'éloigna pas des côtes françaises. Il en fut de même les jours suivants. Les vents refusaient de pousser vers Jersey la petite armée de Rullecourt. Il fallut bivouaquer à Cancale puis, pendant plusieurs jours, sur une île de l'archipel de Chausey. Les hommes souffraient de la faim, de la soif, du froid et du mal de mer. L'inaction leur pesait, et ils commençaient à montrer leur mécontentement. Le baron de Rullecourt réussit à faire venir des vivres du continent. Il rétablit la discipline au moyen de quelques exemples énergiques : il fendit, d'un coup de sabre, le crâne d'un soldat qui se plaignait du froid ; il en fit attacher un autre à un rocher, afin que la marée montante le noie. Les hommes cessèrent de protester et attendirent, avec un peu plus de résignation, le bon vouloir des vents.

Le temps s'améliora enfin le 5 janvier, et le baron donna l'ordre du départ. Vers 3 heures de l'après-midi, les mille deux cents hommes de l'expédition ayant réintégré leur bord, les bateaux quittèrent Chausey à destination de Jersey. Leur arrivée était prévue dans la nuit, afin de profiter au mieux de l'effet de surprise. Pendant la traversée des soldats, les navires du roi devaient aller simuler une attaque sur la côte ouest de l'île, afin de faire diversion et de détourner l'attention des défenseurs jersiais. Cette opération n'eut pas lieu, mais son annulation fut sans conséquence sur le déroulement du débarquement.

Les bateaux de Rullecourt atteignirent la pointe de la Roque, au sud-est de l'île, vers 11 heures du soir. Le lieu choisi pour le débarquement était extrêmement dangereux en raison des multiples rochers qui ceinturaient la côte. Cette difficulté n'arrêta pas la flottille, car elle était guidée par un marin expérimenté qui avait séjourné à Jersey et qui connaissait parfaitement les parages, un certain Pierre Journeaux. Grâce à ce pilote habile, les navires atteignirent le banc de Violet où les hommes mirent pied à terre.

Le débarquement, malgré tout, ne se déroula pas de manière parfaite. Il se produisit trois naufrages, durant la nuit, sur les écueils de la pointe de la Roque. Ces accidents entraînèrent des pertes de vies humaines et d'armes. Par ailleurs, l'arrière-garde de la légion, commandée par le chevalier d'Herville, prit un retard considérable au départ de Chausey. Rullecourt l'attendit vainement plusieurs heures sur la grève, car elle comportait une compagnie d'artillerie dont il avait bien besoin. Quand elle se présenta, la marée ne lui permettait plus d'emprunter le chenal menant au banc de Violet.

Ces contretemps eurent trois conséquences fâcheuses pour le baron de Rullecourt : la première est qu'il lui manquait cinq cents hommes sur les mille deux cents qu'il commandait ; la deuxième est que son artillerie se trouvait gravement affaiblie par la perte de plusieurs canons, par la noyade de nombreux artilleurs et par la défaillance du chevalier d'Herville ; la troisième, enfin, est que l'arrière-garde n'était pas là pour accomplir une tâche essentielle : la construction d'un camp retranché près de la grève, où les combattants pourraient se replier en cas de besoin.

Mais l'heure n'était pas aux lamentations : maintenant qu'il était sur l'île, Rullecourt devait s'en rendre maître. De toutes façons, la plupart des bateaux avaient repris la mer et il n'était plus possible de reculer. Il laissa quelques hommes sur le rivage pour attendre l'arrivée éventuelle de l'arrière-garde, puis il donna le signal du départ.

La « bataille de Jersey »

Il faisait encore nuit noire lorsque les soldats se mirent en route. Ils traversèrent en rampant la zone découverte proche de la côte et s'engagèrent sur le chemin conduisant à Saint-Clément, puis à Saint-Hélier. Dès le départ, ils s'emparèrent d'un petit fort non gardé où ils trouvèrent quatre canons. Plusieurs soldats y furent laissés, et le reste de la colonne continua sa progression. En tête marchaient quelques hommes qui connaissaient bien le pays et qui servaient de guides. Les autres suivaient dans un silence total ; ni les habitants endormis, ni les gardiens des forts voisins ne furent alertés par le bruit.

Le baron et ses hommes entrèrent à Saint-Hélier au point du jour, et la tension se relâcha un peu. Quelques habitants commençaient à ouvrir leurs volets ou à sortir de leurs maisons. Les hommes de Rullecourt les capturèrent et tuèrent ceux qui tentaient de fuir, pour qu'ils ne donnent pas l'alerte. Un Jersiais du nom de Frédéric de la Taste parvint néanmoins à échapper à la vigilance des soldats français et à courir prévenir le lieutenant-gouverneur de l'île, le major Moïse Corbet.

Corbet était encore au lit lorsqu'on lui apprit que les Français avaient débarqué dans l'île et qu'ils se trouvaient à Saint-Hélier. Il envoya prévenir le capitaine d'un fort voisin et demeura figé par la stupeur. Peu après, les soldats de Rullecourt entraient dans sa demeure. Ils lui ordonnèrent de s'habiller, puis l'emmenèrent vers la *cohue*[1] de la ville où le baron avait établi son quartier général.

Corbet et quelques notables de Saint-Hélier se trouvèrent donc bientôt devant le chevalier français. Ils avaient les mains liées et demeuraient sous la menace des armes de leurs gardiens. Rullecourt les salua, renvoya Madame Corbet qui avait tenu à accompagner son mari, et fit connaître à celui-ci ses volontés, à savoir la capitulation sans conditions des défenseurs de l'île et le dépôt de toutes les armes dans la cohue. Il glissa sous les yeux de Corbet un projet d'acte de capitulation et lui demanda de le signer, faute de quoi la ville serait livrée au pillage et ses habitants passés par les armes. Comme le gouverneur se récriait, Rullecourt plaça sa montre devant lui et lui accorda une demi-heure pour se décider. Il lui fit comprendre que toute résistance était vaine, que quatre mille Français occupaient l'île, et que des renforts arrivaient. Corbet cessa de résister et signa.

A ce stade de l'opération, Rullecourt était persuadé d'avoir remporté la victoire. Il s'était arrogé le titre de gouverneur de Jersey et se faisait appeler désormais « général ». Il ordonna qu'on lise, aux quatre coins de Saint-Hélier, une proclamation invitant les populations civiles à rester calmes, à vaquer normalement à leurs occupations et à ne pas former de rassemblements suspects. Il leur promit, sous ces réserves, qu'il ne leur serait fait aucun mal. Enfin, il envoya vers les différents forts de l'île des hommes de Corbet chargés, de la part de leur chef, d'annoncer la capitulation et d'ordonner aux officiers de déposer les armes. Après quoi, il sortit dans les rues de Saint-Hélier et fit une promenade triomphale.

Le « général » constata vite que personne ne se rendait et que, contrairement à sa demande, les armes des vaincus ne s'entassaient pas dans la cohue. Par ailleurs, les envoyés de Corbet revenaient un à un, sans apporter de bonnes nouvelles : visiblement, les militaires refusaient de capituler.

En particulier, le commandant de la puissante forteresse Elisabeth avait fait savoir à Rullecourt que, Corbet n'étant pas libre, ses demandes étaient sans valeur pour lui, et qu'il continuait la lutte. Le baron de Rullecourt ne manquait pas de courage ; il prit cent cinquante

[1] On appelait *cohue* le lieu où, dans une ville ou un village, se réunissaient les assemblées de justice. Ce mot désignait souvent aussi les halles de la ville, car c'était là que se tenaient la plupart des « petites justices ».

hommes avec lui et se dirigea vers la forteresse. Quelques coups de canon l'arrêtèrent et le firent revenir à Saint-Hélier. Il se plaignit au gouverneur de cette *perfidie*, et Corbet le rassura en affirmant qu'il s'agissait sûrement d'un malentendu.

Pendant ce temps, la défense anglaise s'organisait. La garnison du fort de Conway attaqua les Français que Rullecourt avait laissés sur la grève à la Roque. Certains furent tués, d'autres furent faits prisonniers, quelques-uns s'enfuirent dans la campagne, les autres s'emparèrent des bateaux et rentrèrent en France. Autour de Saint-Hélier, les bourgeois se réunissaient aux troupes régulières qui voulaient libérer la ville. Rullecourt fit disposer aux quatre coins de la place principale quelques canons dont il s'était emparé et, de plus en plus irrité, dépêcha un nouveau messager vers le château Elisabeth, menaçant de pendre Corbet et de brûler la ville si la forteresse ne se rendait pas. La réponse qu'il reçut était claire : « qu'ils pendent et brûlent ce qu'ils voudront, et qu'ils aillent se faire foutre, je ne rendrai pas le château ».

Plus grave encore pour les Français, un jeune officier prenait en main l'ensemble de la défense. Le major Peirson, 24 ans, était devenu, par son grade, le commandant supérieur de l'île depuis que Corbet était entre les mains de l'ennemi. Il décida de reprendre Saint-Hélier et se lança, à la tête de ses troupes, à l'assaut de la ville. Il fut tué d'un coup de feu dès le début de l'engagement, mais ses officiers prirent la relève et un combat de rue acharné commença. C'est au cours de cette mêlée que le baron de Rullecourt fut blessé à son tour. On le transporta dans une maison proche pour le soigner, mais il était mourant. Il fit comprendre à ses officiers qu'ils devaient déposer les armes pour éviter un carnage. Il rendit l'âme un peu plus tard.

Les Français, privés de leur chef et de plusieurs officiers, se débandèrent. Certains se rendirent ; d'autres se dispersèrent dans la campagne. Le major Corbet, libéré, reprit le commandement de ses troupes. En début d'après-midi, le 6 janvier, la « bataille de Jersey » était terminée.

Conclusion

Rullecourt aurait-il pu gagner ? Même s'il avait disposé de tous ses hommes et de toute son artillerie, son entreprise était téméraire. La défense de l'île était assurée par six mille hommes environ, dont une moitié de troupes régulières et une moitié de miliciens. A cet effectif s'ajoutaient les défenseurs de Guernesey, presque aussi nombreux, qui pouvaient arriver sur place dans des délais très courts. Avec ses mille deux cents hommes, au total, Rullecourt était donc en infériorité numérique. A ce désavantage initial, il faut ajouter les accidents du débarquement et la défaillance du chevalier d'Herville, qui le privèrent en outre de cinq cents soldats. C'est donc à la tête de sept cents hommes seulement que le baron entreprit la conquête de l'île.

Rullecourt commit en outre une erreur. Il se laissa griser par la capitulation rapide du lieutenant-gouverneur Corbet, crut prématurément que la victoire était acquise, et ne chercha pas avec suffisamment d'énergie à se rendre maître des points capitaux de l'île, en particulier du fort Elisabeth. Plutôt que de rester dans la ville, il aurait dû se placer sur les hauteurs qui la dominent. On objectera que, sans artillerie, cette tactique n'aurait pas servi à grand-chose. Le retard du chevalier d'Herville, ici encore, est lourd de conséquences.

Une autre question se pose : l'existence d'un camp retranché près de la zone de débarquement, aurait-elle modifié l'issue du combat ? C'était une des missions de M. d'Herville de construire ce retranchement, et il n'a pas pu la remplir. Certains commentateurs

ont vu là une des causes majeures de la défaite : l'impossibilité pour les soldats français en difficultés de se mettre en sécurité en attendant des renforts.

Le baron de Rullecourt fut enterré le 7 janvier au matin devant l'église de Saint-Hélier. Les Anglais lui rendirent les honneurs militaires dus à son grade. Tous les soldats qui s'étaient enfuis dans la campagne furent rapidement repris ; les bateaux français avaient en effet disparu, et les fuyards ne disposaient plus d'aucun moyen de quitter l'île. Sur les sept cents hommes qui avaient débarqué à Jersey, cent cinquante étaient morts ou sérieusement blessés ; les autres étaient prisonniers.

Durant les jours qui suivirent le 6 janvier, les bruits les plus contradictoires se répandirent en France. On apprit tour à tour que Rullecourt était victorieux, que les combats se poursuivaient, que le baron se trouvait dans une situation fâcheuse, qu'il avait besoin de renforts, etc. A partir du 10, toutefois, l'absence de nouvelles officielles commença à inquiéter les autorités françaises. On mit en place une expédition de secours qui, sous les ordres de M. de la Rozière, commandant de Saint-Malo, devait acheminer vers Jersey un millier d'hommes, au moins, et du matériel. Cependant, au fil des jours, l'échec de Rullecourt devenait évident et l'envoi de la colonne de secours inutile ; le projet fut abandonné le 17 janvier.

Que devint la *Légion de Luxembourg* ? Les survivants de la « bataille de Jersey » furent emprisonnés sur les pontons anglais où les officiers restèrent quelques mois et les hommes de troupe plus d'un an. Ils furent ensuite rapatriés en France et dirigés vers l'île de Ré pour intégration dans les troupes de Marine. Quant aux soldats de l'arrière-garde, ceux qui n'avaient jamais débarqué à Jersey, ils furent d'abord cantonnés à Chausey, puis à Dol, avant d'être acheminés, eux aussi, vers l'île de Ré.

De l'autre côté de la Manche, le gouverneur Moïse Corbet passa en Cour Martiale pour rendre compte de sa capitulation sans résistance et de sa lâcheté durant la matinée du 6 janvier. Il fut déclaré coupable de tous les chefs d'accusation portés contre lui, et suspendu de sa commission de lieutenant-gouverneur de Jersey. Il vécut jusqu'en 1817, « sans remords et sans renom ».

En France, chacun s'empressa très vite d'oublier la peu glorieuse aventure de Jersey. M. de Rullecourt n'était plus là pour se défendre. Le chevalier de Luxembourg adressa à sa veuve un billet de condoléances sans chaleur, et se tourna vers de nouvelles aventures. Les ministres refermèrent un dossier qu'ils auraient préféré ne jamais avoir ouvert. GL

Philippe, baron de Rullecourt

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

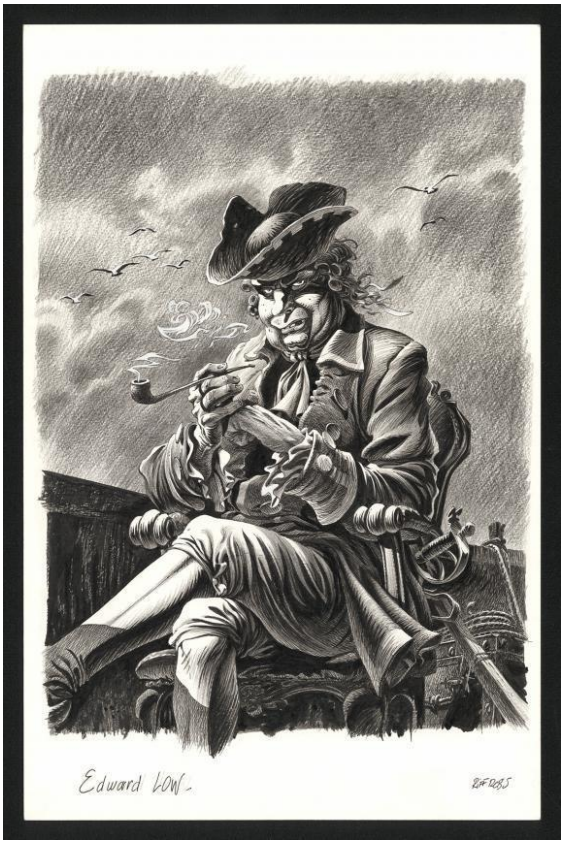
Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 … 100 ans… ou plus !

Il y a 400 ans
Le 22 juin 1622
La bataille de Macao

Macao. Les Portugais sont implantés à Macao, au sud-est de la Chine, depuis 1557 ; ils y pratiquent un commerce prospère qui suscite l'envie de nombreuses nations européennes. Depuis que le roi d'Espagne règne sur le Portugal (1580), tous les ennemis de l'Espagne tentent de s'emparer de Macao. Les Hollandais, en particulier, l'ont déjà attaquée à plusieurs reprises, en 1601, en 1603 et en 1607. En avril 1622, Jan Pieterszoon Coen, gouverneur de la VOC aux Indes orientales, organise un nouvel assaut. Il fait partir de Batavia une force navale de huit navires, sous les ordres de l'amiral Cornelis Reijersen. À celle-ci viennent s'ajouter tous les navires de la VOC rencontrés en cours de route, ce qui porte à treize le nombre de bâtiments atteignant la Chine à la mi-juin. L'attaque de Macao commence le 22 juin. Le corps expéditionnaire hollandais est repoussé par la garnison portugaise et tous les travailleurs locaux qui se sont joints à elle ; il doit se rembarquer sous le feu des défenseurs de Macao. Après son échec à Macao, l'amiral Reijersen conduit sa flotte aux Pescadores dans le détroit de Formose. Il doit « convaincre » les Chinois de commercer avec la VOC, mais après l'attaque de Macao, les Chinois ne font plus confiance aux Hollandais ; ils les considèrent comme des pirates et des assassins, et leur déclarent la guerre.

Il y a 300 ans
Le 16 juin 1722
Le pirate Edward Low attaque la Nouvelle-Écosse

Le pirate Edward Low et ses hommes entrent dans Port Rosemary (Nouvelle-Écosse) à bord de leur navire *Rebecca.* Treize bateaux de pêche sont ancrés dans le port. Les pirates les attaquent et s'emparent du meilleur d'entre eux, la goélette *Mary*, qu'ils rebaptisent *Fancy.*



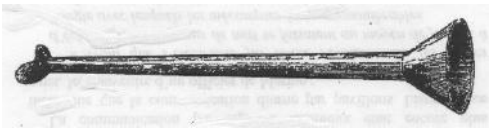
Edward Low

DE QUAND ÇA DATE ?

Petite histoire des instruments et des équipements nautiques

Le porte-voix

L'invention du porte-voix daterait des environs de 1670. R. Radau, dans un ouvrage intitulé *Acoustique* (Paris, Hachette, 1867), donne du porte-voix la définition et l'historique suivants : « C'est le plus ordinairement un tube conique [fig. ci-dessous], muni d'une embouchure qui s'applique sur la bouche, sans gêner le mouvement des lèvres, et terminé par un pavillon évasé.



On s'en sert beaucoup en mer pour se faire entendre à une grande distance malgré le vent et les flots […] Le porte-voix a été inventé vers 1670 par le chevalier [anglais] Samuel Morland, qui fit exécuter plusieurs modèles d'abord en verre, puis en cuivre, et qui rendit le roi Charles II et le prince Robert témoins des effets surprenants qu'il obtenait avec sa trompette d'un nouveau genre. Dans une expérience qui fut faite à Deal, avec un cône de 1 m 68 de longueur, dont les deux ouvertures avaient respectivement 5 et 53 centimètres de diamètre, on put se faire entendre à une distance de 5 kilomètres. »

COURRIER DES LECTEURS

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

Traversée du Pacifique en solitaire à 83 ans !

Arnaud L,. de Nantes, nous envoie une information parue dans Ouest-France, relatant la traversée du Pacifique en solitaire par un navigateur âgé de 83 ans ! Kenichi Horie, parti de San Francisco deux mois plus tôt, est arrivé au Japon après une traversée en solitaire et sans escale à bord de son voilier *Suntory Mermaid.* Cet exploit fait de lui le navigateur solitaire le plus âgé de l'histoire.

Les curieuses pierres gravées du site corse de Filitosa

En complément à l'article sur les « Peuples de la Mer », notre docte ami Alain Foulonneau nous fait part d'une bien étrange coïncidence :

Les Shardanes, fraction des Peuples de la Mer, venaient-ils de Corse ?

Bonjour Guy, J'ai lu avec beaucoup d'intérêt ton article sur les Peuples de la Mer et je rebondis sur la dernière phrase : peut-on espérer remplir les blancs concernant leur histoire ? Voici une piste qui pourrait fournir quelques indications. En 1946 Charles Antoine Cesari découvre sur son domaine familial au nord de Propriano d'étranges blocs de granit couchés et à demi enfouis dans le maquis. Il décide de les relever et constate que ce sont des statues-menhirs. Les premières assez frustes laissent penser qu'elles pourraient être des symboles phalliques élevés dans l'espoir d'une fertilisation de la terre. Mais les suivantes sont carrément anthropomorphes et ce qu'on croyait être un gland de pénis est en fait un casque couvrant la nuque. En 1954 Roger Grosjean archéologue et chercheur au CNRS est envoyé en mission à Filitosa. C'est lui qui fait le rapprochement avec les bas-reliefs du temple égyptien de Médinet Habou près de Louxor. Les armes sont les mêmes que celles des guerriers des Peuples de la Mer : à savoir une longue épée, un casque couvrant la nuque parfois ornée sur le dessus de cornes de bovidés et enfin une sorte de cuirasse faite de torsades autour du thorax. Pour Roger Grosjean les statues-menhirs de Filitosa représentent des Shardanes, une composante des Peuples de la Mer.

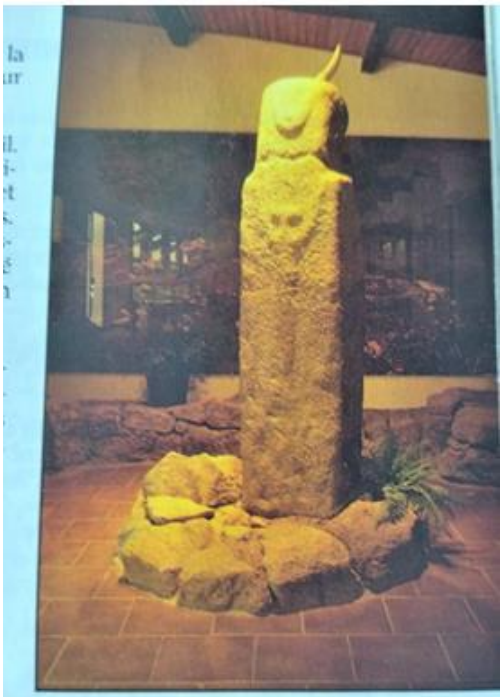
Mais étaient-ils originaires de Corse ? Pour certains archéologues, oui, ou du moins ils ont résidé un moment sur l'île, et ces statues auraient été destinées à immortaliser des héros. Pour d'autres, comme Roger Grosjean, ce sont les ennemis des Shardanes qui auraient érigé ces statues-menhirs pour figer dans la pierre la force des envahisseurs afin qu'elle ne puisse plus jamais se manifester.

La seule chose que l'on puisse affirmer avec certitude, c'est que les Shardanes étaient connus des Corses de l'Antiquité. Le mystère des Peuples de la Mer reste encore presqu'entier.

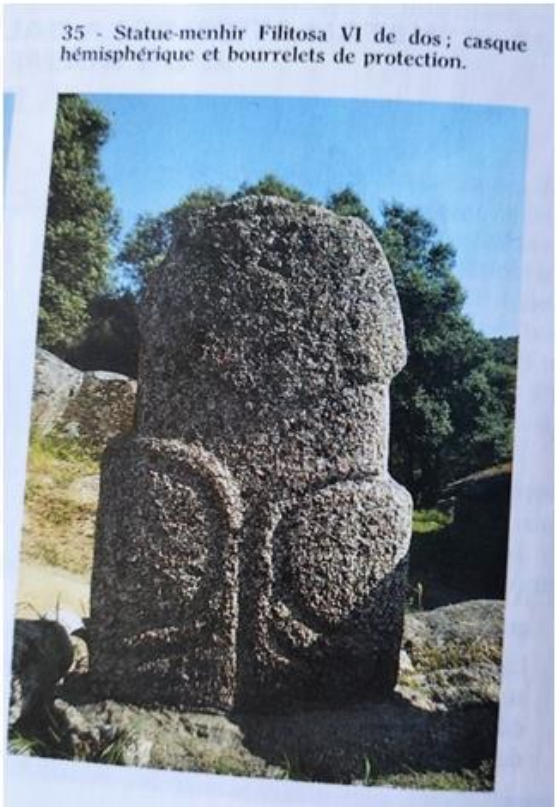
Bas-relief de Médinet Habou représentant des guerriers Shardanes

Les photos que je joins sont extraites d'un petit opuscule en vente dans le musée du site archéologique de Filitosa, on peut les comparer avec le bas-relief de Médinet Habou.

En allant sur le site internet Le mystère de Filitosa, il est possible de visionner une petite vidéo de 3 minutes sur les statues-menhirs de ce lieu. :



36 - Statue-menhir Scalsa-Murta. L'épée et son baudrier.



35 - Statue-menhir Filitosa VI de dos ; casque hémisphérique et bourrelets de protection.

Sur les traces de Bernard Le Moing

À plusieurs reprises, dans SILLAGES, nous avons présenté les travaux d'Alain Demerliac. Cet ancien commandant de paquebots de la Transat a mené à bien un travail de grande ampleur : identifier systématiquement le bateaux français d'autrefois, époque par époque. Résultat : neuf volumes de nomenclatures, précieuses pour les chercheurs. Rien d'étonnant, donc, à ce qu'il ait retrouvé la trace des bateaux de Bernard Le Moing :

J'ai lu avec attention page 24 l'article concernant Bernard LE MOING. Je peux vous signaler que le navire de la Cie des Indes Occidentales LES ARMES DE LA COMPAGNIE est revenu à Honfleur le 23-10-1670. La galiote "LA TORTUE" (SCHILPAD en néerlandais) fut affrétée en 11-1670 à Amsterdam par la Cie des Indes Occidentales et fit escale à Honfleur en 1-1771 en raison du mauvais temps. La France déclara la guerre aux Pays-Bas en 4-1672 et je ne sais pas comment ce voyage se termina. Je me demande si la DIANE pouvait être le même navire ? Dans son "Histoire de la Marine Française" tome 5, publié en 1920, page 488, Charles de La Roncière écrit qu' une frégate française nommée LA TORTUE fut enlevée par les Hollandais aux Antilles, sans préciser la date exacte.

Pêle-mêle

« C'est avec un vif intérêt que j'ai lu votre bulletin SILLAGES consacré à l'histoire maritime qui me passionne… » (Alain Etienne M. de Saint-Malo)
« SILLAGES passionnant, mon cher Guy. Merci d'avoir regroupé des auteurs de talent. » (Luc C. de La benne)
« Avec mes vifs encouragements à poursuivre vos recherches passionnantes couvrant des événements maritimes peu connus. » (CV Pierre B. de Toulon)
« Ce numéro de SILLAGES me touche particulièrement… » (François J. de Nantes).

Merci à tous

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

***Sillage*s 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