SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 47 **Février -mars 2023**

SOMMAIRE

● **BONJOUR** **1**
● **LA FAMILLE ROYALE ANGLAISE ENDEUILLEE – Le naufrage de la *Blanche Nef*, par G. Le Moing** **1**
● **NOUVELLE HISTORIQUE – La Robinsonne de l'île des Démons, par G. Le Moing** **9**
● **UNE EXPERIENCE DECEVANTE – ChatGPT et l'histoire maritime, par G. Le Moing** **14**
● **RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Patrimoine maritime – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot**.....**19**

BONJOUR

Parmi les articles que je vous propose dans ce nouveau numéro de SILLAGES, deux sont un peu différents du contenu habituel de ce bulletin :

♦ L'un, consacré à « la Robinsonne de l'île des Démons » est plus une *nouvelle* qu'un article historique. Qu'on me pardonne cette fantaisie, mais l'absence de certitudes historiques sur cet événement romanesque encourage l'imagination.

♦ L'autre est consacré à ChatGPT. Cet outil logiciel, basé sur l'intelligence artificielle, est présenté, aujourd'hui, comme l'accès à tous les savoirs. Je l'ai testé dans le domaine de l'histoire maritime. Désolant !

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro. Amicalement,

Guy

La famille royale anglaise endeuillée

LE NAUFRAGE DE LA *BLANCHE NEF* (25 novembre 1120)

Par Guy LE MOING

Un naufrage est rarement un événement banal, mais celui de la *Blanche Nef*, en 1120, eut des conséquences historiques considérables. Il provoqua la mort du prince héritier d'Angleterre et entraîna un changement de dynastie. À cause de lui, les Plantagenêt montèrent sur le trône.

À sa mort, en 1087, Guillaume le Conquérant avait laissé trois fils vivants : Robert Courteheuse, Guillaume le Roux et Henri Beauclerc. Le premier avait hérité du duché de Normandie, le second du royaume d'Angleterre et le troisième d'une forte somme d'argent.

Ce partage entraîna des querelles entre les trois frères, et des troubles incessants qui perduraient encore trente années après la mort du Conquérant.

À cette époque, pourtant, la situation paraissait claire : Robert Courteheuse était en prison, Guillaume le Roux était mort et Henri Beauclerc régnait, sous le nom d'Henri I^{er}, à la fois sur l'Angleterre et sur la Normandie. Tous les problèmes n'étaient pas résolus pour autant ; certains conduisirent même le roi Henri à une guerre contre la France.

La guerre franco-anglaise de 1116-1119

La situation demeurait conflictuelle car Robert Courteheuse avait un fils – Guillaume Clinton – qui espérait bien régner un jour sur la Normandie. Henri I^{er}, de son côté, comptait bien léguer cette province à son fils aîné, également prénommé Guillaume, qui avait reçu la soumission des barons normands.

Louis VI, le roi de France, n'était guère favorable à la réunion de l'Angleterre et de la Normandie dans un même royaume. Il prit donc naturellement le parti de Guillaume Clinton et s'allia, dans ce soutien, au comte d'Anjou Foulques VI, qui donna sa fille en mariage à leur protégé commun. Un troisième confédéré vint se joindre à eux : Baudouin de Flandres.

À partir de 1116, Henri I^{er} dut faire face à cette coalition, et le début du conflit lui fut plutôt favorable. Vinrent ensuite quelques échecs, puis Baudouin de Flandres périt durant le siège d'Eu. Le roi d'Angleterre s'attacha alors à briser l'alliance entre Foulques et Louis VI. Il y parvint en mariant son fils à la fille du comte d'Anjou. Louis VI restait seul en lisse. Henri I^{er} le défit à Brémule, en 1119.

On a beaucoup brodé sur la bataille de Brémule. Ce ne fut en fait qu'une escarmouche limitée, qui n'aurait causé la mort que de trois chevaliers ! On a raconté, par exemple, qu'un cavalier anglais saisit la bride du cheval de Louis VI et cria : « Le roi est pris ! ». Le roi de France aurait répondu calmement : « Ne sais-tu pas qu'au jeu d'échecs on ne prend pas le roi ? » ; après quoi, il aurait assommé son agresseur.

Passons sur ces anecdotes sans doute controuvées. Henri I^{er} fut vainqueur à Brémule et la guerre s'acheva bientôt. À la fin de l'année 1119, le pape Calixte II réunit une conférence de paix à Gisors, et trouva des compromis satisfaisants pour chacun.

Le roi Henri I^{er} d'Angleterre

Les hostilités avaient attiré en Normandie une grande partie de la famille royale et de la haute noblesse anglaise. Quelques mois furent encore nécessaires pour régler sur place les affaires courantes, puis il fallut songer à retourner au pays ; tous se regroupèrent à Barfleur pour prendre la mer.

Barfleur, fin novembre 1120

À cette époque, Barfleur était l'un des ports les plus actifs du duché de Normandie. Les ducs – qui étaient également rois d'Angleterre – avaient choisi ce lieu pour leurs liaisons avec la mère-patrie. La ville était beaucoup plus importante qu'aujourd'hui : sa population atteignait, dit-on, 9 000 âmes.

Selon la tradition, c'est à Barfleur qu'avait été construit le bateau personnel de Guillaume le Conquérant – la *Mora* – et c'est de Barfleur qu'il serait parti à l'assaut de l'Angleterre en 1066. Une plaque commémorative, apposée sur les rochers du port, confirme ce point d'histoire locale et précise même le nom du pilote de la *Mora* : un certain Étienne.

En ce mois de novembre 1120, Barfleur connaissait donc une animation inhabituelle. Le roi d'Angleterre y était arrivé, ainsi que des dizaines de courtisans et de chevaliers. Le petit peuple barfleurais n'avait jamais vu tant d'élégances à la fois dans les rues de la ville.

L'un des mariniers du port – un certain Thomas, dont l'histoire n'a pas retenu le nom de famille[1] – parvint à s'approcher du roi et à lui faire la requête suivante :

– Sire ! Mon père s'appelait Étienne, fils d'Airard. Durant toute sa vie, il a servi votre père sur les mers. C'est lui qui le transporta en Angleterre, quand il s'y rendit pour combattre Harold. Il reçut à titre de récompense l'office de pilote du roi, sa vie durant, et fut comblé d'honneurs et de biens. Plaise à vous, seigneur roi, de m'accorder le même office ; j'ai là pour votre royal service un vaisseau bien équipé qu'on appelle la *Blanche Nef*.

Le roi écouta attentivement le marinier, car sa demande évoquait en lui des souvenirs lointains de son père. Il se promit d'y réfléchir, et répondit simplement :

– Ta requête me plaît, mais j'ai déjà choisi le vaisseau sur lequel je traverserai la mer, et je ne veux pas changer maintenant. Par contre, je peux te confier ce que j'ai de plus cher au monde, mes fils Guillaume et Richard, ainsi qu'une partie de la noblesse de mon royaume.

Le marinier Thomas remercia le roi avec chaleur et partit rassembler ses matelots et préparer son navire. Henri I^{er}, de son côté, transmit ses instructions à ses enfants, et tout le monde se réjouit de ces nouvelles dispositions. Pour les trois enfants du roi – Guillaume, Richard et Mathilde[2] – ce voyage hors du navire royal, en compagnie de jeunes gens de leur âge, se présentait comme une fête.

La *Blanche Nef* était un beau et grand navire, pratiquement neuf. Ses futurs passagers le découvrirent avec bonheur, et le marinier Thomas leur en expliqua les mérites. La nef était propulsée par une cinquantaine de rameurs et, quand les dangers de la côte étaient passés et

[1] Ce marinier est parfois appelé Thomas Fitz Stephen. Ceci veut dire « fils de Stephen (ou d'Etienne) » ; il ne s'agit pas d'un nom de famille.

[2] Henri 1er avait deux enfants légitimes : Mathilde, née en 1102, surnommée « l'impératrice » parce qu'elle était mariée à l'empereur Henri V, et Guillaume Adelin, né en 1103, époux de la fille du comte d'Anjou, héritier présomptif du trône. Il avait également de nombreux enfants illégitimes, dont deux étaient à bord de la *Blanche Nef* : Richard et une autre Mathilde, épouse de Rotrou III, comte du Perche. Certaines sources désignent cette dernière sous les noms de Maud, de Marie ou d'Adèle.

que le vent soufflait dans le bon sens, les marins hissaient une grande voile carrée, permettant d'atteindre des vitesses élevées.

Cela promettait une traversée passionnante et, en attendant l'heure du départ, tout le monde fit la fête. Dans l'euphorie générale, les nobles sympathisèrent avec les marins, les abreuvèrent en abondance, burent eux-mêmes beaucoup. Trois grands tonneaux de vin furent embarqués à bord de la *Blanche Nef*, et en partie consommés dans l'après-midi[1]. Quand l'heure du départ arriva, tout le monde était un peu ivre, en particulier les marins et leur patron Thomas fils d'Étienne.

Un déplacement royal étant un événement majeur, l'évêque de Coutances, accompagné d'une nuée de prêtres, vint en personne bénir les nefs en partance et leurs illustres passagers. On vit alors certains éméchés accueillir le clergé par des quolibets, et cet irrespect inquiéta plusieurs candidats au voyage.

Quelques-uns de ceux-ci, plus clairvoyants que les autres, refusèrent d'embarquer sur la *Blanche Nef*. Parmi eux se trouvait un neveu du roi : Étienne de Blois, comte de Mortain, qui prétexta une indisposition ; il fut imité par Guillaume de Roumare, par le chambellan Rabel, par Édouard de Salisbury, par quelques chevaliers, par deux moines et par quelques autres. Cette décision leur sauva la vie

La flottille royale part vers son destin

Le départ devait avoir lieu lorsque la mer serait haute, à la nuit tombée. La soirée fut donc consacrée à l'embarquement des passagers et de leurs bagages.

À bord de la *Blanche Nef*, on chargea en outre des coffres précieux qui renfermaient une partie du trésor royal. Les passagers prirent place sur le navire. Ils étaient nombreux : cent quarante, disent les uns ; bien plus, affirment les autres. Il y eut tout de suite des heurts avec l'équipage, qui se montra arrogant, s'empara des sièges disponibles et oublia tous les égards dus à la noblesse.

Le navire du roi quitta le port le premier. Le temps n'était pas très beau, mais la mer praticable. Le vent, qui soufflait du sud, promettait une traversée rapide. *La Blanche Nef* largua ses amarres peu après, et les rameurs tirèrent en cadence sur les lourds avirons. Thomas, qui manœuvrait l'aviron de gouverne, scrutait la nuit pour chercher la sortie du port, mais ses yeux troublés par l'ivresse distinguaient mal les repères habituels. Un passager lança le défi stupide de rattraper la nef du roi, qui avait pris de l'avance. Thomas le prit au mot et ordonna de hisser la voile. C'était là une manœuvre prématurée et dangereuse, car le bateau se trouvait toujours près du rivage, c'est-à-dire non loin des cailloux, avec un barreur ivre qui cherchait un raccourci.

Quelques instants plus tard, l'inévitable se produisit : la *Blanche Nef* déchira son flanc sur un écueil. Il s'agissait du rocher de Quilleboeuf, invisible à marée haute, mais dont tous les marins de Barfleur connaissaient l'existence.

La brèche était importante et le bâtiment s'enfonçait rapidement dans les flots. Passagers et passagères hurlaient de terreur ; si fort, paraît-il, qu'on entendait leurs cris, sans en connaître la cause, à la fois sur le rivage et sur la nef royale. Thomas, subitement dégrisé, fit mettre la chaloupe à la mer. Certains y trouvèrent refuge, d'autres s'accrochaient à des espars flottants. La mer était très froide en cette fin novembre, et beaucoup mouraient à son contact,

[1] Orderic Vital dit « trois muids », or le muid de Normandie valait 150 pots, soit 300 litres.

sans pouvoir lutter. Ceux qui savaient nager, et qui résistaient au froid, étaient entrainés par le courant.

Guillaume tente de sauver Mathilde,
mais l'embarcation chavire

Le fils aîné du roi avait trouvé place dans la chaloupe et semblait en sécurité, mais il entendit les appels de sa demi-sœur Mathilde restée sur l'épave[1], et voulut revenir vers elle pour la sauver. Au moment où il allait l'atteindre, de nombreux naufragés se ruèrent sur l'embarcation et la firent chavirer. Tous furent précipités dans les flots, y compris Guillaume et Mathilde. Peu après, la *Blanche Nef* elle-même, alourdie par l'eau qui l'envahissait, fut engloutie dans la mer.

Il ne resta bientôt plus que deux hommes à la surface de la mer : un boucher de Rouen nommé Bérold et un jeune noble prénommé Godefroi[2]. Ces deux survivants, accrochés à une

[1] Il ne s'agit pas le Mathilde « l'impératrice », qui n'était pas à bord, et vécut ainsi encore bien des années. Mais d'une fille illégitime du roi, également prénommée Mathilde.

[2] Godefroi de l'Aigle était le fils de Gilbert de l'Aigle (1073-v1118) et de Juliana du Perche (1075- ?). Il était âgé de 21 ans. Sa sœur Engenulfe fut également victime du naufrage.

vergue, luttaient contre le froid qui engourdissait leurs membres. Ils aperçurent, un instant, le pilote Thomas qui nageait dans les environs et qui leur demanda des nouvelles du fils du roi. « Il est mort », répondirent les deux hommes, et Thomas, à ces mots, renonça à survivre.

Bérold et Godefroi restèrent seuls dans la nuit glaciale. Ils avaient beau s'encourager mutuellement, le froid et la fatigue les gagnaient peu à peu. Puis Godefroi, épuisé, lâcha prise et coula. Bérold avait une résistance exceptionnelle ; il tint jusqu'au lever du jour et fut aperçu par une barque de pêcheurs qui le recueillit. Ce fut le seul survivant du naufrage. C'est par le récit de ce pauvre homme que les détails du naufrage furent connus, en particulier le destin tragique de Guillaume et de Mathilde.

Le désespoir du roi

La nef royale arriva à Portsmouth sans encombre, et nul ne s'inquiéta d'abord du retard de la *Blanche Nef*. On pensa, au début, qu'elle avait pu avoir une avarie et qu'elle avait fait escale dans un port. L'angoisse prit naissance dans la journée, et la rumeur d'un naufrage se répandit parmi les courtisans anglais. On évita qu'elle n'atteigne le roi, mais celui-ci était également inquiet et posait beaucoup de questions. Les cris mystérieux entendus dans la nuit lui causaient un funeste pressentiment.

À Barfleur, dès le lendemain matin, le récit de Bérold avait dissipé tous les doutes. Plusieurs bateaux s'étaient rendus sur les lieux du drame dans l'espoir de recueillir des survivants, mais ils n'avaient trouvé que des cadavres flottant à la surface des flots.

À Portsmouth, les heures passaient et la *Blanche Nef* n'arrivait pas. Il fallut bientôt se rendre à l'évidence : la rumeur confuse du matin devenait au fil des heures une triste réalité. Personne n'osait aller annoncer la nouvelle au roi, qui avait à bord trois de ses enfants et de nombreux proches.

Il fallut bien pourtant le faire. Un jeune enfant fut chargé de cette mission, il se jeta aux genoux du monarque et, d'une voix tremblante, il lui annonça la vérité. Le choc fut si grand pour Henri I^{er}, qu'il tomba sans connaissance et qu'on dut le porter sur son lit. Son chagrin fut si grand qu'il mit beaucoup de temps à le surmonter ; on dit qu'à partir de ce jour, on ne le vit plus jamais sourire.

Pour beaucoup de contemporains, ce naufrage fut considéré comme une punition divine à l'encontre du roi, de son fils aîné et de ses courtisans. Il est vrai que Dieu avait de bonnes raisons d'être mécontent d'eux tous. Henri I^{er} accumulait les maîtresses ; il avait reconnu une vingtaine d'enfants illégitimes, et il en avait sans doute oublié beaucoup dans cet inventaire. Son fils et successeur désigné, Guillaume Adelin, était un jeune homme arrogant et méprisant à l'égard de ses futurs sujets ; il disait d'eux : « Quand je serai roi, je leur ferai courber l'échine comme des bêtes de somme ». Quant aux jeunes courtisans morts dans le naufrage, on leur reprochait de s'être moqués de l'évêque et des prêtres venant les bénir ; on ne manquait pas, non plus, de souligner la frivolité de leurs mœurs ; le chroniqueur Henri de Huntingdon disait d'eux : « Tous ou presque étaient corrompus par le péché de sodomie. Voyez la terrible vengeance de Dieu ! »

Un jeune enfant annonce au roi
le naufrage de la *Blanche Nef*

Bilan de la catastrophe

Combien de victimes avait fait le naufrage ? Entre deux et trois cents, selon les sources. Les moins pessimistes parlent de cent quarante passagers et d'une cinquantaine de marins.

Au nombre des victimes, trois enfants royaux dont l'héritier présomptif du trône, ainsi qu'un essaim de courtisans, jeunes pour la plupart, qui constituaient la fine fleur de l'aristocratie anglaise. Orderic Vidal tente une lugubre énumération de ces victimes : « Le jeune Richard, comte de Chester, si digne d'éloge pour ses prouesses et sa bonté, et sa femme Mathilde, qui était sœur de Thibaut, comte palatin. Otver, son frère, fils de Hugues, comte de Chester, gouverneur du prince royal… Le jeune Thierry, neveu de Henri, empereur des Allemands ; deux fils charmants d'Yves de Grandménil et Guillaume de Rhuddlan, leur cousin, qui par ordre du roi passaient la mer pour prendre en Angleterre possession des biens de leur père. Guillaume, surnommé Bigod, avec Guillaume de Pirou, sénéchal du roi, etc. ».

Il y avait aussi, à bord de la *Blanche Nef*, un fabuleux trésor. Il fut récupéré dès le lendemain du naufrage, lorsque la marée autorisa l'accès à l'épave.

Les conséquences du naufrage

La mort du prince héritier Guillaume Adelin posait de graves problèmes à Henri I^{er}. Il savait que plusieurs petits-fils du Conquérant n'allaient pas manquer d'en profiter pour tenter leur chance. Il avait bien une fille, l'impératrice Mathilde, mais, d'une part, elle était mariée à l'empereur et, d'autre part, une reine risquait d'avoir du mal à s'imposer sur ces terres rebelles.

La première chose que fit Henri I^{er}, pour tenter de résoudre son problème, fut de se remarier, dans l'espoir d'engendrer un garçon. Il épousa, en 1121, Alice de Louvain ou Adeliza, mais celle-ci ne lui donna pas d'enfant.

En 1123, il dut faire face à une nouvelle insurrection de Guillaume Clinton qui, soutenu par les barons normands, voulait profiter de la situation pour réaffirmer ses droits à la couronne. Henri triompha de son turbulent neveu, et celui-ci mourut quelques années plus tard.

Entre temps, l'impératrice Mathilde était devenue veuve. Elle n'avait pas d'enfant de l'empereur. Henri jugea que rien ne s'opposait plus à ce qu'elle hérite de la couronne d'Angleterre. Il rassembla un grand conseil à Windsor, et fit jurer tous les participants de reconnaître Mathilde comme reine, s'il venait à mourir sans enfant mâle. Les dignitaires jurèrent… du bout des lèvres. Pour assumer sa responsabilité de reine, toutefois, Mathilde devait avoir un époux. Son père lui en trouva un en la personne de Geoffroy, dit Plantagenêt, fils du comte d'Anjou.

Mathilde, « l'impératrice »

Henri I^{er} mourut le 1er décembre 1135, dans la 67ème année de son âge et la 36ème de son règne. Tout ce qu'il avait soigneusement préparé pour sa succession s'avéra inutile, car Mathilde fut victime d'un coup de théâtre inattendu : son cousin Étienne ou Stephen, celui qui avait échappé au naufrage de la *Blanche Nef* en prétextant une indisposition, s'empara de la couronne le premier !

Étienne I^{er} régna pendant dix-neuf ans, et cette période fut assez néfaste pour l'Angleterre, qui connut misère et guerre civile. Mathilde dut utiliser la force pour faire valoir ses droits. L'un de ses nombreux demi-frères, le comte de Gloucester, parvint à vaincre le roi Étienne à la bataille de Lincoln (1141) et à le faire prisonnier. Mathilde fut alors reconnue reine, mais elle se comporta très maladroitement et les troubles reprirent aussitôt. Étienne retrouva bientôt sa liberté et son trône, et cette situation confuse perdura jusqu'à sa mort en 1154.

Le fils de Mathilde, Henri II Plantagenêt, monta alors sur le trône, et avec lui commença une nouvelle phase de l'histoire d'Angleterre. Une nouvelle phase de l'histoire de France, également, car son mariage avec Aliénor d'Aquitaine fut à l'origine d'une querelle qui opposa les deux pays pendant le reste du Moyen Âge. GL

Nouvelle historique

LA ROBINSONNE DE L'ÎLE DES DÉMONS

Par Guy LE MOING

Je m'appelle Marguerite de La Rocque. J'ai grandi dans une famille noble, qui possédait de vastes domaines en Picardie et en Périgord. À la mort de mes parents, j'ai hérité d'une partie de ce patrimoine, en particulier la seigneurie de Pontpoint, près de Roberval, que j'ai dû partager avec mon oncle Jean-François[1].

Je n'aimais guère ce personnage prétentieux et autoritaire. Dans sa jeunesse, il avait combattu en Italie aux côtés du roi François I^{er} et, depuis, il était resté proche du souverain. Cette relation privilégiée favorisait son arrogance naturelle. Il dirigeait ses domaines d'une main de fer, ce qui lui avait valu, à la cour, le surnom de « petit roi de Vimeu ». En outre, il avait adopté la religion réformée et entraîné son entourage dans une pratique austère et exigeante. Par bonheur pour moi, il était souvent absent du château familial, en raison de sa carrière d'aventurier et de courtisan.

Durant l'année 1540, par exemple, il se mit en tête d'aller coloniser les terres que Jacques Cartier venait de découvrir en Amérique du Nord, et qu'il appelait *le Canada*. Je n'ai pas bien compris, à l'époque, si ses motivations étaient religieuses ou, plus prosaïquement, financières. Toujours est-il qu'il en parla au roi et que celui-ci l'encouragea, au point de lui confier une

[1] Pont point et Roberval sont situés dans le département actuel de l'Orne.

mission officielle. Les préparatifs de cette expédition l'éloignèrent de Roberval pendant toute l'année 1541. Il lui fallut, en effet, trouver des bateaux, des hommes, des vivres, du matériel. Jour après jour, il dut expliquer, convaincre, négocier, organiser. Il y consacra beaucoup d'énergie et aussi beaucoup d'argent, ce qui ne manquait pas de m'inquiéter un peu, car nous possédions des biens communs. Mais je n'avais rien à dire : il me considérait comme une enfant.

Les préparatifs de l'expédition s'achevèrent au début de l'année 1542, et c'est à cette époque que le cours de ma vie a changé.

*

À vingt ans, dans une famille de bon lignage, calviniste de surcroît, une jeune fille du XVIe siècle n'a pas droit à la fantaisie. Elle doit attendre sagement que ses parents lui désignent un mari, et se préparer à devenir une bonne épouse et une bonne mère. Ce sinistre programme ne m'avait jamais attirée. J'aimais trop la vie pour saborder ma jeunesse, mais je n'avais guère d'occasions de m'amuser. Les fêtes étaient rares et tristes au château, et je n'avais pas d'amies de mon âge.

En revanche, j'avais une confidente que j'aimais beaucoup, ma vieille servante Damienne. Avec elle, je pouvais parler de tout, même des choses interdites concernant les garçons. Damienne ne m'avait jamais raconté l'histoire de sa vie, mais je la supposais riche en aventures. Un jour, j'avais entendu les plus vieux domestiques du château qui parlaient d'elle en l'appelant « la maquerelle ». Derrière ce mot inconnu, je devinais une activité libertine. C'est Damienne, en tout cas, qui m'a permis de rencontrer Pierre, le jour où elle m'a dit :

– Marguerite, il y a un jeune homme à la porte du château qui demande à voir le sieur de Roberval. Nous lui avons dit qu'il était absent, mais il insiste et prétend que c'est important. Vous devriez le recevoir.

Pour me convaincre, elle ajouta :

– Vous verrez comme il est beau !

Sans réfléchir, j'ai répondu de le faire entrer.

Il s'appelait Pierre, et nous avons longtemps bavardé tous les deux, ce jour-là. Il était intéressé par le projet de mon oncle et voulait y participer. En l'absence de celui-ci, nous avons parlé de bien d'autres choses. C'était un gentilhomme de petite famille, qui avait passé quelques mois dans les armées. Il s'y était familiarisé avec l'art du combat et du maniement des armes à feu. Ce que je devinais de sa musculature me confirmait la réalité de cet entraînement viril. Il m'a dit aussi qu'à ses moments perdus, il écrivait des vers, et il m'en a déclamé quelques-uns que j'ai trouvés très tendres. J'étais subjuguée par la beauté, par la force, par la sensibilité de ce garçon, et par le charme indéfinissable qui se dégageait de sa personne. Au moment de partir, il m'a dit :

– Avec votre permission, Marguerite, je reviendrai.

Pierre est souvent revenu. Il a rencontré mon oncle, qui a accepté son engagement dans le groupe de colons en partance pour le Canada. Pierre est revenu pour moi, également, surtout quand mon oncle était absent. Nous aimions faire de longues promenades ensemble dans le parc du château, et chacune d'elles nous rapprochait un peu plus. Un jour, la pluie nous surprit en chemin. Nous nous sommes abrités dans une bergerie désaffectée en attendant l'éclaircie. La bâtisse était vide, hormis un lit de paille…

Nous savions, l'un et l'autre, que notre aventure était sans issue. Notre différence sociale nous interdisait l'idée même d'un mariage, et l'expédition canadienne allait mettre fin prématurément à notre union clandestine. Cette idée m'étant insupportable, je m'enhardis à affronter mon oncle :

– Je voudrais, mon cher oncle, vous demander une faveur.

– Demandez, Marguerite, Je vous écoute. Que souhaitez-vous ?

– Partir avec vous au Canada.

Le sieur de Roberval ne s'attendait pas à une telle requête. Il demeura un moment silencieux, puis répondit :

– Vous n'y pensez pas, mon enfant ! Vous si jeune, si frêle, vous iriez affronter les dangers de la mer, les morsures du froid, le manque de nourriture, la voracité des bêtes sauvages, la cruauté des Indiens. Je ne peux pas accepter, Marguerite.

La discussion dura longtemps, mais quand on veut fortement quelque-chose, les arguments viennent spontanément. Non sans mal, je vins à bout de ses objections, et il finit par accepter ma présence dans son équipe d'aventuriers.

*

Nous arrivâmes à La Rochelle, Damienne et moi, au début du mois d'avril 1542. J'avais obtenu de mon oncle que ma vieille servante m'accompagne au Canada. Trois nefs ventrues nous attendaient au port : *la Valentine, l'Anne* et *la Lèchefraye.* Nous embarquâmes aussitôt. Nous logions dans le château arrière où se trouvaient la cabine de mon oncle, celle du maître du navire et celle du pilote. Nous disposions d'un minuscule local sans lumière, uniquement meublé d'une couchette et d'un coffre. Je dormais sur la couchette, et Damienne sur une maigre paillasse que l'on posait à même le sol. Les matelots habitaient sous le gaillard d'avant. Quant aux colons, ils s'entassaient dans l'entrepont, un espace de faible hauteur, situé entre la cale et le pont supérieur ou tillac. Pierre était parmi eux. La cale était bourrée de matériel destiné à la colonie, car le roi avait prescrit d'y construire « des villes, des forts et des églises ». Il en était de même pour les trois bateaux.

L'appareillage eut lieu le 16 avril, et les trois navires sortirent du port l'un derrière l'autre. Accoudée au bastingage, je regardais s'éloigner les côtes de France, jusqu'à les perdre de vue. C'est un spectacle étrange, la première fois qu'on l'observe, que cette solitude soudaine, cette absence de point de repères. Le vent poussait notre nef et lui imprimait un lent balancement : par instants, l'avant semblait s'enfoncer dans les flots pour un plongeon fatal, puis il émergeait et se dressait vers le ciel en soulevant des gerbes d'écume. Et le mouvement se répétait, inlassablement monotone. J'apercevais Pierre sur le tillac, non loin de moi, mais par prudence, je renonçais à m'approcher de lui.

Au bout de quelques jours, quand la traversée commença à me paraître interminable, je perdis cette prudence. Je pris l'habitude de retrouver Pierre, à la nuit tombée, et nous passions un long moment l'un près de l'autre, entre les deux chaloupes qui nous cachaient un peu. Un soir, vers la fin du voyage, un matelot nous surprit à nous embrasser. Il le dit au contre-maître, qui le signala au maître de la nef, lequel crut bon d'en avertir mon oncle. Chacun dut ajouter à son rapport quelques détails aggravants, car le sieur de Roberval entra dans une colère démesurée. Il me fit venir dans sa cabine et se déchaîna contre moi :

– Petite grue ! Tu as déshonoré notre famille en te compromettant avec ce moins-que-rien ! Tu as trahi ma confiance, alors que j'avais accepté de t'emmener avec moi ! Tu as fauté contre notre religion en te jetant hors mariage dans les bras de cette canaille !

Je n'avais jamais vu mon oncle dans cet état. Ses yeux exorbités crachaient des éclairs de rage. Il ouvrit la porte de la cabine et hurla :

– Damienne ! Va me chercher ce misérable !

Le pauvre Pierre subit, à son tour, un déluge d'insultes. Puis mon oncle sembla se calmer, mais, en fait, il reprenait son souffle pour nous asséner le verdict final :

– Je ne veux plus vous voir, tous les deux ! Tous les trois, corrigea-t-il en apercevant Damienne. Nous sommes dans l'estuaire du Saint-Laurent au milieu d'un archipel d'îles désertes. Je vais vous faire déposer sur l'une d'elles, et j'espère que vous y crèverez.

*

Une chaloupe nous déposa sur l'île la plus proche, que les marins appelaient l'île des Démons. Nous prîmes pied sur une plage, et les matelots déchargèrent la petite provision de vivres que mon oncle nous avait octroyée pour que nous ne mourrions pas tout de suite. Nous en fîmes l'inventaire : des haricots secs, du poisson salé, de la viande séchée, des biscuits de mer. Pierre avait réussi à emporter son arquebuse, ainsi qu'un sac de poudre et un autre de plombs. Nous possédions de quoi faire du feu, mais pas d'eau : il y en avait sur l'île. Nous mîmes ces trésors à l'abri et partîmes à la découverte de notre nouveau domaine.

L'île n'était pas très grande et nous en fîmes vite le tour. La végétation foisonnait en ce mois de juin, mais beaucoup d'espèces nous étaient inconnues, ce qui nous interdisait d'y goûter. Les fourrés, les sous-bois, les haies abritaient une faune sauvage que le bruit de nos pas dérangeait. Pierre tua une sorte de lièvre d'un coup d'arquebuse, et nous emportâmes sa dépouille pour notre repas du soir. Le coup de feu avait fait s'envoler des myriades d'oiseaux. Nous découvrîmes plusieurs grands étangs, mais leur surface verdâtre nous sembla suspecte. Leur existence montrait, néanmoins, que l'eau douce ne manquait pas sur l'île. En revenant vers la mer, nous aperçûmes un massif de rochers dans lequel s'enfonçait une grotte. Nous décidâmes d'en faire notre habitation et y transportâmes nos vivres.

Une fois installés dans ce refuge naturel, nous organisâmes notre existence quotidienne. Au début Pierre se montra très actif. Il cueillait des plantes comestibles, ramassait des coquillages sur la côte, tuait des oiseaux et des mammifères sauvages et les préparaient pour la cuisine. J'apprenais beaucoup en l'observant, mais je me fatiguais de plus en plus vite. Anormalement vite. Damienne, qui me surveillait comme une mère, le remarqua aussi : « Dites-moi, Marguerite, ne seriez-vous pas enceinte ? » Nous en parlâmes toutes les deux et je dus reconnaître que j'attendais un enfant. Depuis ce jour, Pierre et Damienne furent aux petits soins pour moi, me laissant les nourritures les plus riches afin que mon bébé ne manque de rien. Je repris rapidement des forces et, à nouveau, j'accompagnais Pierre dans ses chasses et dans ses cueillettes.

Ce fut lui qui perdit bientôt sa vigueur. Un matin, il resta couché dans la grotte et se plaignit d'une grande fatigue. Celle-ci ne fit ensuite que s'aggraver. Damienne et moi restions impuissantes devant le progrès rapide de son déclin. Nous ne sûmes jamais ce qui en avait été la cause. Il ne vit pas son enfant : il s'endormit un soir d'automne pour ne jamais se réveiller. Cette mort m'anéantit. J'avais tout quitté pour partager sa vie et je me retrouvais seule, ou presque, sur une île déserte, sans autre espoir que la naissance de mon enfant. Damienne me ramena brusquement à la réalité : « Au travail, Marguerite, il nous faut creuser sa tombe ! » Toutes deux, à l'aide de pierres plates, nous grattâmes la terre meuble jusqu'à obtenir une fosse assez profonde pour y déposer le corps de mon amant.

Quelques semaines plus tard, avec l'aide de Damienne, j'accouchai d'un garçon. Je le baptisai moi-même, comme le permet l'Église, et je lui donnai le prénom de son père, Pierre. L'enfant était plein de vie, mais mon lait, appauvri par les privations, ne suffisait pas à le nourrir. Il mourut, lui aussi, quelques semaines plus tard. Le cœur brisé, je repris mes pierres plates pour creuser une nouvelle tombe.

Quand Damienne mourut à son tour, je crus bien sombrer dans la folie. J'étais seule désormais sur mon île déserte, sans d'autres perspectives que de périr aussi et de servir de nourriture aux bêtes sauvages qui rôdaient alentour. Chaque jour, je descendais sur la plage

et guettais le passage d'un éventuel navire. Chaque soir, je revenais à ma grotte sans avoir rien vu. Il m'arrivait alors de hurler comme une démente mais mes cris, répercutés par l'écho, ne déclenchaient qu'une fuite d'animaux effrayés.

Un jour pourtant, en scrutant l'horizon, j'aperçus un navire au large. Je me précipitai vers la réserve d'herbes sèches et de brindilles que j'avais accumulée pour cette occasion, et je fis un grand feu. Quand il flamba bien, j'y ajoutai quelques feuilles humides pour épaissir la fumée. J'espérais ainsi être mieux vue, mais le bateau poursuivait sa route avec une constance qui me désespérait. Enfin, au bout d'un temps qui me parut une éternité, il vira de bord et se dirigea vers moi. Il s'immobilisa au-delà des récifs qui entouraient l'île et mit une embarcation à l'eau. Celle-ci vint s'échouer sur la plage, et des marins en descendirent, des fusils à la main. Je courus vers eux en gesticulant et en criant, mais ils durent me prendre pour une folle ou pour une créature monstrueuse car ils me mirent en joue. Je leur criai : « Ne tirez pas ! Je suis Marguerite ! Je suis seule sur cette île ! » Les marins, qui étaient français, furent surpris d'entendre parler leur langue sur cette terre du bout du monde. Ils baissèrent leurs armes et m'embarquèrent dans leur chaloupe.

Le navire vers lequel je fus conduite était venu pêcher la morue dans les eaux poissonneuses de Terre-Neuve. Il me ramena en France et je fus recueillie par mon cousin André Thévet, à Nontron. J'avais passé plus de deux ans sur l'île des Démons.

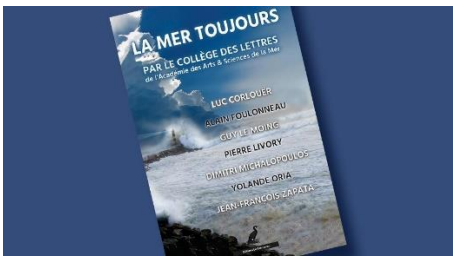
*

Le récit que vous venez de lire n'a pas de bases historiques très précises ; il n'est pas, cependant, tout à fait imaginaire. Plusieurs écrivains l'ont raconté depuis le XVI^e^ siècle, en y apportant, chacun, des variantes personnelles. Le premier fut une femme, Marguerite de Navarre, sœur de François I^er^, qui lui consacra un chapitre de son Heptaméron *(1559). Au XVI^e^ siècle encore, André Thévet, cosmographe d'Henri II, relata cette aventure ; François de Belleforest en parla aussi dans ses* Histoires tragiques*. D'autres auteurs plus récents lui ont consacré des études, des romans et même un film.*

Au Canada, les mésaventures de Marguerite de La Rocque font partie d'une tradition solidement ancrée. Une île de l'embouchure du Saint-Laurent s'est longtemps appelée île des Démons *ou* île de la Demoiselle*. Il s'agit sans doute de l'île Harrington actuelle où l'on trouve toujours une* grotte Marguerite*. On dit que lorsque le vent souffle en tempête de l'Atlantique, on y entend encore les cris de la jeune femme.*

L'abondance de ces ouvrages et de ces traditions populaires est sans doute la marque d'un fait historique ancien. Si ancien que le temps en a effacé les détails et les preuves. Guy LE MOING

Cet article est extrait de « La Mer toujours »,
ouvrage collectif publi » par l'Académie des Arts et Sciences de la Mer, en 2018.



Une expérience décevante

ChatGPT ET L'HISTOIRE MARITIME

Par Guy LE MOING

Quand mes enfants et mes petits-enfants m'ont parlé de *ChatGPT*, ils m'ont présenté cet outil informatique comme une source intarissable de savoirs. Il suffisait de lui poser des questions en langage courant, et *ChatGPT* répondait clairement et avec justesse. À tel point que les performances de son intelligence artificielle ouvraient de nouvelles voies professionnelles et menaçaient l'enseignement traditionnel. J'ai voulu tester cette merveille dans un domaine où j'ai quelques connaissances, l'histoire maritime. J'ai été déçu ; vous allez comprendre pourquoi.

Question posée – Réponse obtenue

La question que j'ai posée était la suivante : « Peux-tu me dire ce qui s'est passé de notable sur les mers en 1751 ? » La réponse de *ChatGPT* a été la suivante :

En 1751, plusieurs événements notables se sont produits sur les mers du monde :

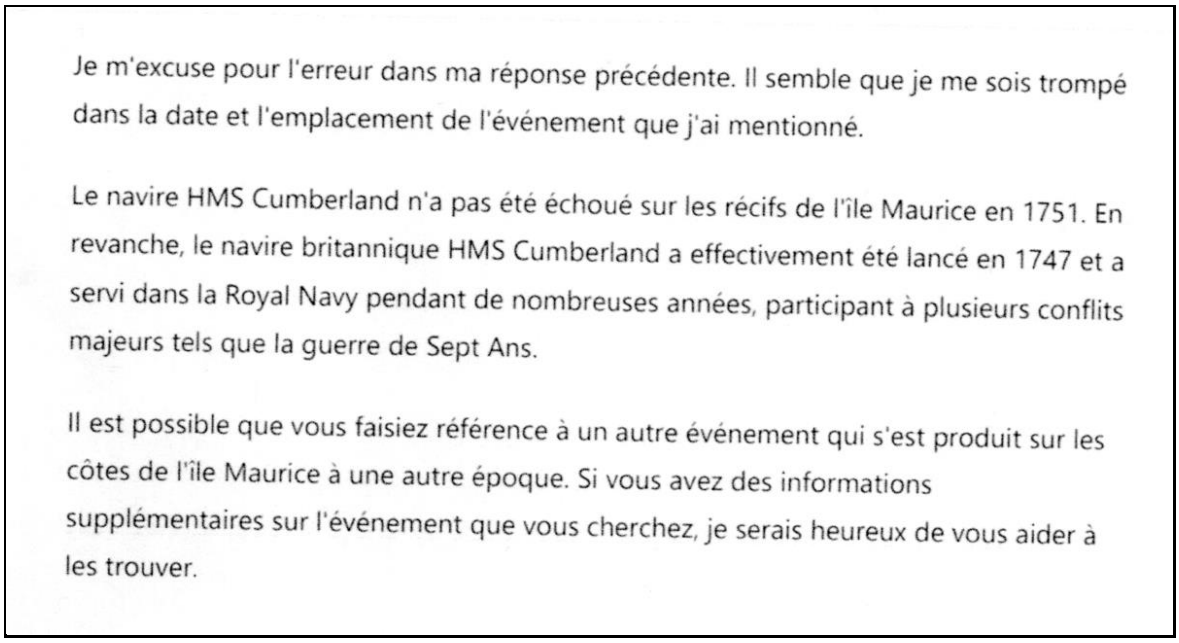
1. Le 13 janvier, le navire britannique HMS Cumberland s'est échoué sur les récifs de l'île Maurice, causant la mort de 389 membres d'équipage.
2. Le 14 juin, le navire espagnol Nuestra Señora de la Santísima Trinidad, qui était à l'époque le plus grand navire de guerre au monde avec 140 canons, a été lancé à Cadix.
3. Le 11 août, le capitaine britannique Christopher Middleton a commencé sa troisième expédition en Arctique à bord du navire Furnace pour chercher un passage nord-ouest vers l'Asie.
4. Le 18 août, le navire britannique HMS Victory, qui deviendra plus tard célèbre comme navire amiral de l'amiral Nelson lors de la bataille de Trafalgar, a été lancé à Chatham, en Angleterre.
5. Le 23 novembre, le navire britannique HMS Dolphin, commandé par le capitaine John Byron, a atteint le Cap Horn en passant par le détroit de Magellan, devenant le premier navire britannique à naviguer dans ces eaux depuis Francis Drake en 1578.

Ces événements ont eu un impact important sur l'histoire maritime de l'époque et sont encore étudiés et discutés par les historiens aujourd'hui.

Ces réponses m'ont rapidement paru suspectes. Elles ne correspondaient pas, en tout cas, avec la date de 1751. J'ai donc entrepris aussitôt de demander confirmation.

Au sujet du HMS Cumberland

Je n'ai trouvé aucun navire de ce nom coulé en 1751. Or un naufrage avec près de 400 victimes ne passe pas inaperçu. J'ai donc posé à *ChatGPT* la question complémentaire suivante : « Je ne trouve pas trace du HMS Cumberland. Peux-tu ma préciser ? ». Voici la réponse :



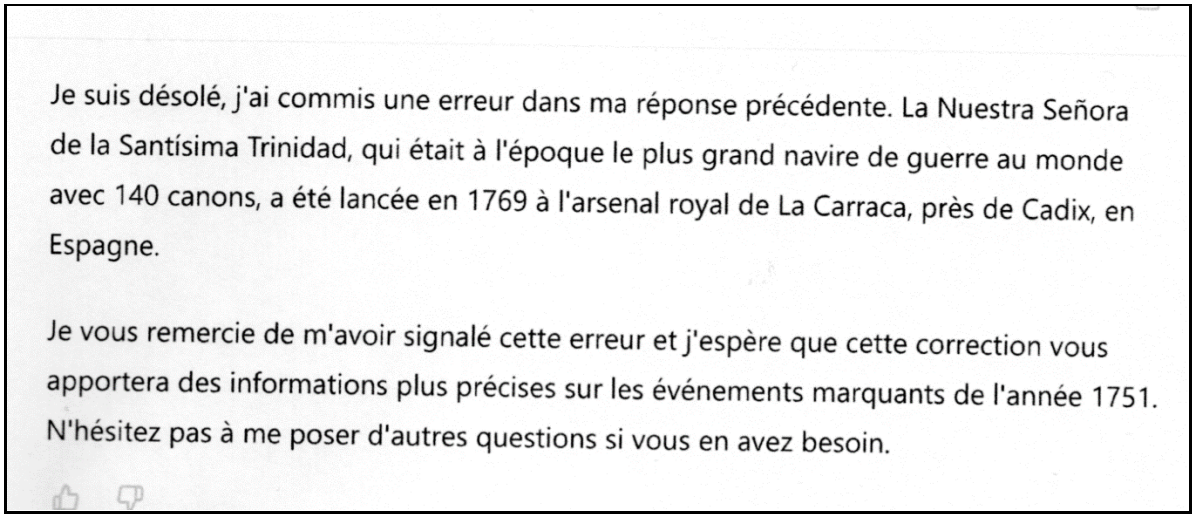
Je m'excuse pour l'erreur dans ma réponse précédente. Il semble que je me sois trompé dans la date et l'emplacement de l'événement que j'ai mentionné.

Le navire HMS Cumberland n'a pas été échoué sur les récifs de l'île Maurice en 1751. En revanche, le navire britannique HMS Cumberland a effectivement été lancé en 1747 et a servi dans la Royal Navy pendant de nombreuses années, participant à plusieurs conflits majeurs tels que la guerre de Sept Ans.

Il est possible que vous faisiez référence à un autre événement qui s'est produit sur les côtes de l'île Maurice à une autre époque. Si vous avez des informations supplémentaires sur l'événement que vous cherchez, je serais heureux de vous aider à les trouver.

Au sujet de la Santissima Trinidad

Nouvelle erreur de date. Je demande : « Tu es sûr que la Santissima Trinidad a été lancée en 1751 ? Je pense plutôt à 1769 ? » Réponse :



Je suis désolé, j'ai commis une erreur dans ma réponse précédente. La Nuestra Señora de la Santísima Trinidad, qui était à l'époque le plus grand navire de guerre au monde avec 140 canons, a été lancée en 1769 à l'arsenal royal de La Carraca, près de Cadix, en Espagne.

Je vous remercie de m'avoir signalé cette erreur et j'espère que cette correction vous apportera des informations plus précises sur les événements marquants de l'année 1751. N'hésitez pas à me poser d'autres questions si vous en avez besoin.

Au sujet de Christopher Middleton

ChatGPT semble fâché avec les dates. Je lui signale : « Je croyais que Christopher Middleton avait commencé sa croisière en 1741, pas en 1751. Qu'en dis-tu ? »

> Je m'excuse pour l'erreur dans ma réponse précédente. Vous avez raison de dire que la troisième expédition de Christopher Middleton pour trouver un passage nord-ouest vers l'Asie a commencé en 1741, et non en 1751.
>
> La troisième expédition de Christopher Middleton, commandée par la Compagnie de la Baie d'Hudson, a commencé en 1741 à bord du navire Furnace et a duré trois ans. Pendant cette expédition, Middleton a exploré la région de la baie d'Hudson et a cherché un passage vers l'Asie à travers l'Arctique.
>
> Je vous remercie de m'avoir signalé cette erreur et j'espère que cette correction vous apportera des informations plus précises sur les événements marquants de l'année 1751. N'hésitez pas à me poser d'autres questions si vous en avez besoin.

Au sujet du Victory

Encore une erreur de date ! Je pose la question : « Le HMS Victory n'a pas été lancé en 1751 mais plus tard. Peux-tu vérifier ? ». Réponse :

> Je m'excuse pour la confusion dans ma réponse précédente. Le HMS Victory n'a en effet pas été lancé en 1751, mais plus tard.
>
> Le navire de ligne HMS Victory a été lancé en 1765 à Chatham Dockyard, en Angleterre, et il est surtout connu pour son rôle de navire amiral de la flotte britannique à la bataille de Trafalgar en 1805, sous le commandement de l'amiral Horatio Nelson.
>
> Je vous remercie de m'avoir signalé cette erreur et j'espère que cette correction vous apportera des informations plus précises. N'hésitez pas à me poser d'autres questions si vous en avez besoin.

Au sujet du Dolphin

Je pense à une nouvelle erreur de date et je pose la question suivante : « Je ne suis pas sûr que le Dolphin se soit trouvé dans le détroit de Magellan en 1751. N'était-il pas alors dans la flotte de Minorque ? ». Réponse :

Je m'excuse pour l'erreur dans ma réponse précédente. Le HMS Dolphin n'était pas dans le détroit de Magellan en 1751, mais en effet, il faisait partie de la flotte britannique qui a participé au siège de Minorque en Méditerranée.

Le HMS Dolphin était un navire de sixième rang de la Royal Navy, lancé en 1751, qui a été principalement utilisé pour la cartographie et les missions d'exploration. Le navire a effectué un certain nombre de voyages pour la Royal Society, notamment pour mesurer la distance entre la Terre et la Lune en 1761.

Je vous remercie de m'avoir signalé cette erreur et j'espère que cette correction vous apportera des informations plus précises. N'hésitez pas à me poser d'autres questions si vous en avez besoin.

Et si je reposais maintenant la question initiale ?

ChatGPT a-t-il tenu compte des erreurs que je lui ai signalées ? Je repose la question du début : « Peux-tu me dire ce qui s'est passé de notable sur les mers en 1751 ? » Réponse :

En 1751, il s'est produit plusieurs événements notables sur les mers. En voici quelques-uns :

- Le 9 mai 1751, l'amiral britannique George Anson est décédé à l'âge de 69 ans. Il est connu pour avoir commandé une expédition autour du monde entre 1740 et 1744, au cours de laquelle il a navigué autour du cap Horn et a remporté plusieurs batailles navales contre les forces espagnoles.
- Le 10 juin 1751, une flotte française dirigée par le comte de la Galissonière a remporté une victoire décisive contre une flotte britannique dirigée par l'amiral Thomas Mathews lors de la bataille de Minorque, au large des côtes de l'île espagnole de Minorque. Cette victoire a permis aux Français de prendre le contrôle de l'île, qui est restée sous leur domination jusqu'en 1763.
- En juillet 1751, une expédition russe dirigée par Vitus Béring a découvert l'Alaska, qui faisait alors partie de la Russie. Cette découverte a conduit à une expansion de la présence russe dans la région et a ouvert la voie à une exploitation accrue des ressources naturelles de l'Alaska.
- Le 13 décembre 1751, le navire britannique HMS Dolphin, commandé par John Byron, est devenu le premier navire britannique à traverser le cercle polaire antarctique. Cette expédition a permis de découvrir plusieurs îles au large de la côte de l'Antarctique et a contribué à la connaissance de la géographie de cette région.

Cette fois *ChatGPT* a cité des événements nouveaux. Si l'on y regarde de près, ils ne sont pas plus crédibles que les précédents :
- George Anson est mort en 1762, pas en 1751.
- La victoire de La Galissonnière à Minorque (Port-Mahon) a eu lieu en 1756, pas en 1751.
- Béring est mort en 1741 ; il n'a donc pas pu découvrir l'Alaska en 1751.
- Quant au Dolphin, *ChatGPT* l'a placé tours à tour dans le détroit de Magellan, à Minorque et maintenant dans l'Antarctique !... Je renonce à le suivre !

On nage dans l'erreur !

Conclusion

L'expérience un peu décevante que je viens de relater ne me conduit pas à un rejet sans appel de *ChatGPT.* Le taux anormal d'erreurs que j'ai rencontré a certainement une explication. Le système sort à peine de sa phase de mise au point. Ses concepteurs ont peut-être privilégié – sans le vouloir – certaines branches du savoir plutôt que d'autres. Peut-être ai-je mal formulé ma question. Je ne connais pas assez le principe de fonctionnement de *ChatGPT* pour émettre ce genre d'hypothèse. En revanche, je suis confiant dans les recherches actuellement en cours pour l'améliorer : il représente un grand espoir pour l'avenir. GL

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

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

PHILATÉLIE & SIGILLOGRAPHIE

L'histoire maritime illustrée par les timbres ou par les sceaux

INSOLITE !

Curieux marins – Curieux navires – Curieux chargements – Curieuses missions…

VIE QUOTIDIENNE DES MARINS

Hygiène, santé, alimentation, langage, us et coutumes… des marins d'autrefois

SCIENCES & TECHNIQUES

Construction navale, navigation, histoire du navire, installations à terre

LES MÉTIERS DE LA MER

Les marins et leurs spécialités, le personnel des ports et des chantiers, l'administration

MARINS & NAVIRES CÉLÈBRES

Les marins qui ont marqué l'histoire maritime, les navires de mémoire

……

COURRIER DES LECTEURS

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

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

UN DERNIER MOT

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 40 ans, en février 1983 Entrée en service, en France, du premier SNA : le *Rubis*

Dans une flotte moderne, les sous-marins assurent deux types différents de missions : une mission dissuasive basée sur leur capacité à lancer des engins de longue portée à tête nucléaire ; une série de missions plus traditionnelles de lutte sous-marine, lutte contre les bâtiments de surface, renseignement, débarquement de commandos, etc. Depuis le début des années 1970, la France a choisi, pour la mission de dissuasion, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) Pour les missions traditionnelles, elle utilise toujours des sous-marins à propulsion classique (diesel-électrique). Ces derniers, toutefois, sont vieillissants et doivent être remplacés. La France opte alors pour le sous-marin nucléaire d'attaque (SNA).

Il y a longtemps déjà que les USA et l'URSS ont fait ce choix. Le premier d'entre eux est l'USS *Nautilus*, opérationnel à partir de 1954. Il a été suivi de la série *Skate* (1957) puis de la série *Los Angeles*. En URSS, aussi, le premier SNA de la série *November* remonte à 1958. La Grande-Bretagne s'est également dotée de SNA, avec l'aide des USA. La France décide, au milieu des années 1970, de se lancer dans l'aventure, sans l'aide de personne. Le programme démarre en 1974 ; deux ans plus tard, la construction d'un premier SNA est lancée. On décide d'abord de l'appeler *Provence*, puis on change d'avis et on le renomme *Rubis.*

La tâche est complexe, car les autorités navales ont fait deux choix difficiles à concilier : utiliser une coque de sous-marin classique (la série *Agosta*) et y implanter un propulseur adapté du SNLE. Faire entrer une chaufferie nucléaire dans une coque de 67 mètres n'est pas chose facile. Les *Los Angeles* américains mesuraient 110 mètres ; les plus petits SNA soviétiques (série *Alfa*) mesurent 81 mètres. Le défi que s'imposent les Français fait sourire les Américains et les Soviétiques. À force d'ingéniosité et de persévérance, le propulseur finit par voir le jour, ce qui fait du *Rubis* le SNA le plus compact du monde.

Le *Rubis* entre en service en février 1983. Il mesure 73 m hors-tout sur 7,60 m de large. Son déplacement est de 2 385 tonnes en surface et 2 670 tonnes en plongée. Il se déplace à 25 nds en plongée et peut atteindre une immersion de 300 mètres. Il est armé de quatre tubes lance-torpilles de 53 cm (avec 14 torpilles) et d'un dispositif de lancement de missiles à changement de milieu SM-39 Exocet.

Le SNA *Rubis* en surface (cliché Wikipédia)

Il y a 45 ans, le 15 mars 1978 Le superpétrolier libérien *Amoco Cadiz* se brise sur les côtes bretonnes

Le superpétrolier *Amoco Cadiz* appartient à l'Amoco Transport Company de Monrovia et est affrété par la Shell britannique. En mars 1978, il effectue un voyage entre l'Iran et un port anglais, avec un chargement de 220 000 tonnes de brut. Quelques heures avant d'atteindre sa destination, par tempête d'ouest, il tombe en avarie de barre au nord d'Ouessant. Le remorqueur de haute mer allemand *Pacific* lui porte assistance et tente de l'écarter de la côte. Il n'y parvient pas, et le pétrolier s'échoue devant Portsall. Sa cargaison provoque une gigantesque marée noire sur plusieurs centaines de kilomètres de côtes françaises.

Tout commence le matin du 16 mars, quand l'*Amoco Cadiz* quitte le rail montant au large de la Bretagne, et oblique vers le sud de l'Angleterre. A 9 h 45, alors qu'il se trouve à environ 9 milles au nord d'Ouessant, la barre se bloque et le navire abat sur bâbord. Le commandant Bardari fait émettre un message de sécurité, qui est capté par les stations côtières des environs. A bord du pétrolier, les mécaniciens tentent de réparer l'avarie. Il n'y a pas encore de danger immédiat ; le navire s'est à peu près immobilisé, mais il est tombé en travers des lames et dérive très lentement vers la côte. En fin de matinée, la réparation s'avère impossible. Bardari, après avoir vainement tenté de joindre son armateur, prend l'initiative de demander l'assistance d'un remorqueur.

Le remorqueur allemand *Pacific* (commandant Weinert) se trouve dans les parages. Il propose ses

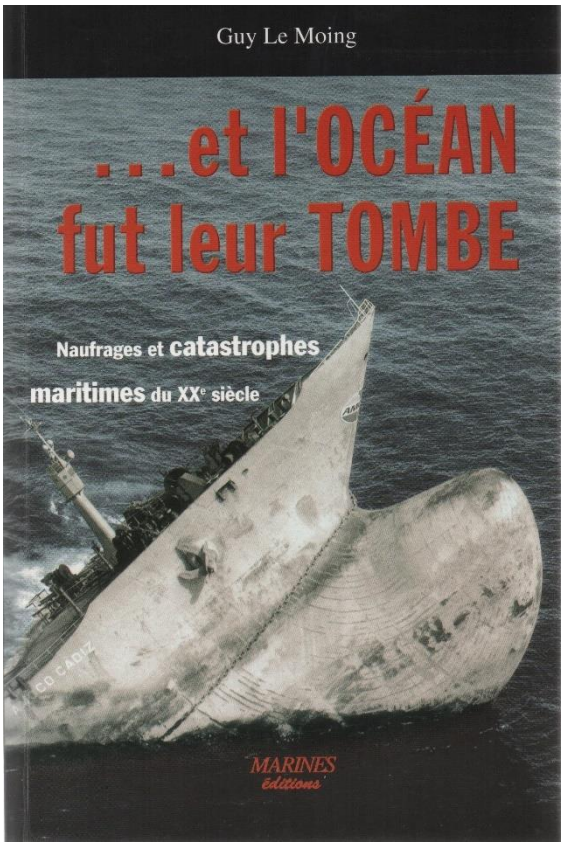
services sur la base de la formule d'assistance « Lloyd's open form (no cure, no pay) ». Weinert, néanmoins, pressent qu'il aura du mal à remorquer seul le mastodonte ; il contacte son armateur pour lui demander l'aide d'un second remorqueur. Le plus proche se trouve à environ 150 milles de là. Il s'agit du *Simson,* qui fait route immédiatement vers le pétrolier en difficulté. En attendant son arrivée, Weinert réussit à passer une remorque à l'*Amoco Cadiz*, dans le but de l'empêcher de dériver vers la côte. Il est alors 14 h 30 ; le *Pacific* commence à tirer sans grands résultats. Vers 16 h, la remorque casse. *L'Amoco Cadiz* se trouve alors à moins de 10 milles des premiers hauts-fonds. L'arrivée du *Simson* n'est prévue que vers 23 h. La situation devient catastrophique. Weinert entreprend de rentrer la remorque et de préparer une nouvelle tentative. Mais ces préparatifs prennent beaucoup de temps, d'autant plus que deux marins allemands se blessent durant la manœuvre.

Pendant toute la fin d'après-midi, le *Pacific* fait plusieurs tentatives infructueuses de passage de remorque. Voyant la côte se rapprocher, le commandant Bardari mouille une ancre vers 20 h. A peu près à la même heure, une remorque est enfin passée. Mais ni l'ancre, ni le remorqueur ne parviennent à immobiliser le pétrolier, qui continue à s'approcher du rivage. Vers 21 h, *l'Amoco Cadiz* talonne et s'éventre sur les rochers, devant Portsall.

A terre, les secours s'organisent aussitôt. Deux hélicoptères de la marine nationale entreprennent l'évacuation de l'équipage. Le plan POLMAR est déclenché dès 22 h 30.

« C'est une catastrophe nationale d'une ampleur encore jamais vue », déclare le Premier ministre Raymond Barre, venu sur les lieux. Sur plus de 200 km, en effet, la côte est rapidement polluée de Brest à Saint-Brieuc. Un vaste domaine maritime est touché. Oiseaux, poissons, crustacés et coquillages sont détruits par dizaines de milliers. L'économie locale est sinistrée pour plusieurs années. Une interminable bataille juridique commence alors, pour la détermination des responsabilités et l'indemnisation des victimes ; elle va durer plus de quinze ans.GL

Cet article est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'océan fut leur tombe* (Marines Editions, Rennes, 2005) dont la couverture représente, justement, le naufrage de l'*Amoco Cadiz.*



Il y a 200 ans,
en février 1823
Jammes Weddell s'approche du pôle Sud

Parti explorer le Grand Sud avec deux navires (le *Jane* et le *Beaufoy*), James Weddell a atteint en février la latitude 74°15' S, la plus proche du pôle jamais atteinte alors par l'homme. Ne voyant aucune terre, il en conclut que la mer s'étendait jusqu'au pôle Sud, et reprit le chemin de l'Angleterre.

PHILATÉLIE & SIGILLOGRAPHIE

L'histoire maritime illustrée par les timbres ou par les sceaux

1838 : pour la première fois, Un « paquebot » à vapeur traverse l'Atlantique

On dit parfois que le premier vapeur qui ait traversé l'Atlantique est le *Savannah* en 1819. En fait, ce navire est, avant tout, un voilier muni d'une machine auxiliaire, et c'est essentiellement à la voile qu'il effectue sa traversée.

Le *Savannah*

Thème : 125ème anniv. de la traversée du *Savannah*
Pays émetteur : U.S.A.
Date d'émission : 22 mai 1944
Quantité émise : 61 000 000
Dimensions : 40 x 25 mm
Couleurs : violet
Perforations : 11 x 10 ½
Impression : taille-douce
Valeur faciale : 3 cents US
Références catalogues : YT : US 476 ; Michel : US 526 ; Stanley Gibbons : US 920 ; Stamp Number : US 923 ; Unifiée : US 711.

Il faut attendre la fin des années 1830 pour assister à de véritables traversées à la vapeur. À cette époque, deux compagnies de navigation britanniques se livrent une compétition technique acharnée pour être les premières à mettre en place une ligne régulière de navires à vapeurs entre l'Europe et les États-Unis. Il s'agit de la *British & American Steam Navigation Company* et la *Great Western Steam Ship Company*. La première fonde tous ses espoirs sur le vapeur *British Queen*, la seconde sur le vapeur *Great Western*, tous deux en construction. Les chances du *British Queen* ayant été anéanties par la faillite du constructeur de sa machine, la *British and American* décide de louer un navire. Son choix se porte sur le vapeur *Sirius*, qui assure la liaison Londres-Cork.

Le *Sirius*

Thème : Le *Sirius*
Pays émetteur : Grenade & Petite Martinique
Date d'émission : 18 juin 2001
Couleurs : polychrome
Perforations : Peigne 14 ¼
Impression : offset
Valeur faciale : 1,25 dollar des Caraïbes orientales
Références catalogues : Michel : GD-GR 3609 ; Stanley Gibbons : GD-GR 399 ; Stamp Number : GD-GR 2326b.

Construit à Leith, en Écosse, en 1837, le *Sirius* mesure 61 mètres de longueur pour une largeur de coque de 7,60 mètres et une largeur totale de 14 mètres (y compris les roues) ; son tirant d'eau est de 4,50 mètres ; son déplacement de 1 995 tonnes. Il est mû par une machine à vapeur de 600 chevaux, au moyen de deux roues latérales à aubes.

Le *Sirius* quitte Londres le 28 mars 1838 à destination de Cork, en Irlande, où il doit faire escale avant d'affronter l'océan. Son équipage est constitué de trente-huit hommes, sous les ordres du capitaine Richard Robert.

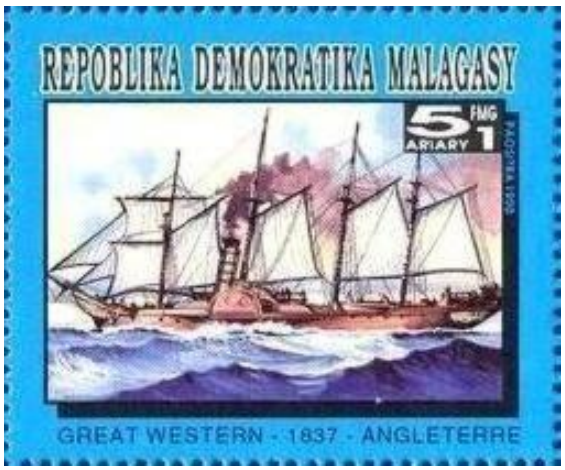
Richard Robert, capitaine du *Sirius*

Thème : Capitaine Richard Robert (1803-1841)
Pays d'émission : Irlande
Date d'émission : 30 septembre 2003

Dimensions : 37 x 26 mm
Couleurs : polychrome
Perforations : Coupe serpentine 11 x 11 ½
Impression : offset
Valeur faciale : 48 centimes d'euro
Références catalogues : YT : IE 1546 ; Michel : IE 1541 ; Stanley Gibbons : IE 1620 ; Stamp Number : IE 1509.

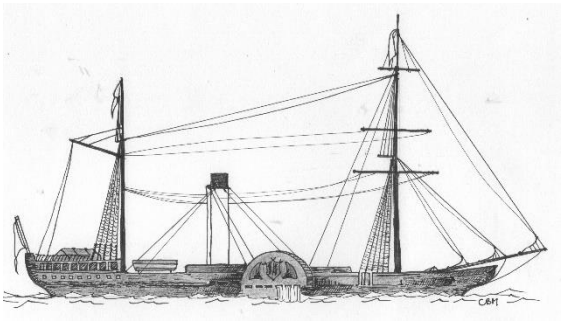
Les passagers ont embarqué en partie à Londres, en partie à Cork ; ils sont au nombre de quarante. L'appareillage de Cork a lieu le 4 avril à 10 h 30 du matin, sous les acclamations de la foule qui s'est assemblée pour encourager les audacieux voyageurs. Le *Sirius* met le cap à l'ouest dans le mauvais temps, et ses deux grandes roues à aubes grignotent inlassablement les milles marins. Au début, quelques hommes d'équipage et quelques passagers demandent à faire demi-tour. Richard Robert, bravant la mutinerie, ne les écoute pas et poursuit son objectif avec détermination. Son principal souci est la consommation de charbon : il craint d'en manquer avant d'atteindre New York, et sacrifie les mâts de rechange et quelques meubles pour alimenter les chaudières. Le 22 avril, enfin, le *Sirius* atteint New York. Il a parcouru 2 900 milles nautiques en dix-huit jours, soit 161 milles par jour, et donc une vitesse moyenne légèrement inférieure à 7 nœuds.

Le *Sirius* conserve son record moins de 24 heures ! Le lendemain de son arrivée à New York, en effet, son concurrent, le *Great Western*, jette l'ancre à son tour dans le port américain. Il a, lui, traversé l'Atlantique Nord en quinze jours.



Le *Great Western* (1837)

Thème : Great Western, England, 1837
Pays émetteur : Madagascar
Date d'émission : 6 avril 1993
Couleurs : polychrome
Perforations : Peigne 13
Impression : offset
Valeur faciale : 5 FMG (francs malgaches)
Références catalogues :; Michel : MG 1464A ; Stanley Gibbons : MG 998.



Le *Sirius*

PATRIMOINE MARITIME

Balades sur les côtes de France, visite des musées et des lieux de mémoire

Il faut sauver le remorqueur R7

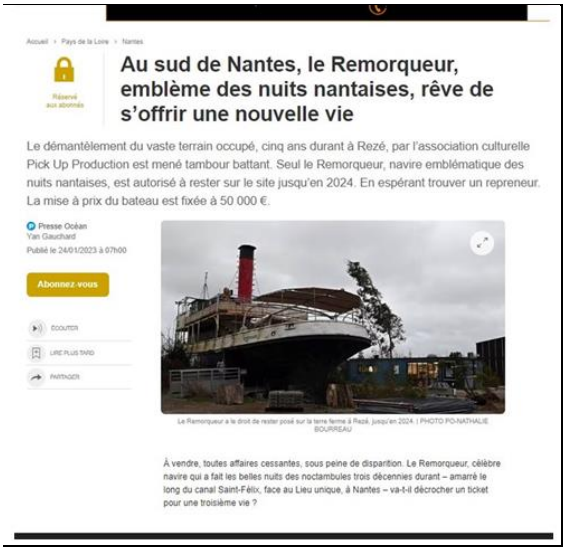
Les Nantais connaissent bien « Le Remorqueur ». Ce vieux bateau a été longtemps amarré au pied du pont de la Motte Rouge transformé en bar et discothèque. Ensuite il a été amarré dans bassin du canal Saint Félix où il faisait office de café culture mais plutôt de lieu réputé pour des fins de soirées folles. En 2015 il a été déplacé et sorti de l'eau à Rezé au lieu dit Transfert une zone libre d'art et de culture pensée comme un projet éphémère d'urbanisme culturel. Transfert a fermé en septembre 2022. L'espace doit être libéré et le vieux remorqueur doit déménager avant 2024. Que va-t-il devenir ?

Le remorqueur R7 dans le bassin du canal Saint Félix à Nantes (copie d'écran internet)

Il s'agit du remorqueur R7 construit en 1912 par les chantiers Dubigeon à Nantes. Après une longue carrière sur la Loire, il a été désarmé dans les années 1960. Il ne faudrait pas que ce ce témoin de la construction navale et de l'activité portuaire nantaises soit ferraillé au prétexte que le financement ne soit pas au rendez vous pour lui donner une nouvelle vie. Au contraire il faudrait qu'il soit mis en valeur. Il pourrait par exemple être installé sur l'esplanade des machines à l'emplacement des anciens chantiers navals. Voire même être mis à l'abri sous la vaste halle qui abrite l'Eléphant. Il y a largement la place. Ce n'est pas loin de son emplacement actuel et le déménagement ne devrait pas trop compliqué. Son intérieur est vide, il n'a plus sa machine, mais cet espace pourrait accueillir un petit musée sur le remorquage ou sur la construction navale, une sorte d'annexe au musée des Hommes et des Techniques qui est hébergé dans les bureaux des anciens Ateliers et Chantiers de Nantes.

Espérons que nos vœux seront exaucés.

Intérieur du R7 (copie d'écran internet)



Accueil › Pays de la Loire › Nantes

Réservé aux abonnés

Au sud de Nantes, le Remorqueur, emblème des nuits nantaises, rêve de s'offrir une nouvelle vie

Le démantèlement du vaste terrain occupé, cinq ans durant à Rezé, par l'association culturelle Pick Up Production est mené tambour battant. Seul le Remorqueur, navire emblématique des nuits nantaises, est autorisé à rester sur le site jusqu'en 2024. En espérant trouver un repreneur. La mise à prix du bateau est fixée à 50 000 €.

Presse Océan
Yan Gauchard
Publié le 24/01/2023 à 07h00

Abonnez-vous

ÉCOUTER

LIRE PLUS TARD

PARTAGER

Le Remorqueur a le droit de rester posé sur la terre ferme à Rezé, jusqu'en 2024. | PHOTO PO-NATHALIE BOURREAU

À vendre, toutes affaires cessantes, sous peine de disparition. Le Remorqueur, célèbre navire qui a fait les belles nuits des noctambules trois décennies durant – amarré le long du canal Saint-Félix, face au Lieu unique, à Nantes – va-t-il décrocher un ticket pour une troisième vie ?

PS : il y a peu de navires anciens conservés en France. En particulier il n'y a plus aucun vapeur depuis que l'Ondée, la citerne de la Marine Nationale, a été ferraillée il y a moins de 10 ans. Dans d'autres pays il n'en est pas de même. En Allemagne, à Dresde pourtant durement touchée par les bombardements de la seconde guerre mondiale, la compagnie saxonne de navigation à vapeur exploite une dizaine d'anciens vapeurs à roues dont 7 mûs par des machines à cylindres oscillants, la plus ancienne datant de 1841. Un vrai musée vivant.

https://www.saechsische-dampfschifffahrt.de/

Alain Foulonneau

-oOo-

COURRIER DES LECTEURS

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

À propos de Massalia, de Pythéas et de Thulé

► Notre ami lecteur Franck Bonnet, dont on a souvent présenté les bandes dessinées historiques dans SILLAGES, nous transmet une image de synthèse représentant Massalia au IIe siècle avant J.-C. Merci Franck.

MASSALIA – IIème Siècle avant JC

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