SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 48 Avril-mai 2023

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● GUERRE ENTRE LA FRANCE ET LES ÉTATS-UNIS ? – La « Quasi-guerre » de 1797-1800, par G. Le Moing ... 1
● COMPAGNIE DES INDES – Une campagne du *Duc de Béthune* dans l'océan Indien, par J.-Y. Le Lan 9
● RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Qui ? Quand ? Pourquoi ? – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot 21

BONJOUR

Quand j'ai publié le premier numéro de SILLAGES, il y a tout juste cinq ans (c'était en mai 2018), je n'imaginais pas une telle longévité. Si SILLAGES existe toujours, cinq ans plus tard, c'est grâce à certaines personnes que je tiens à remercier aujourd'hui.

♦ Merci d'abord à mes lecteurs, dont le nombre augmente régulièrement ; merci, en particulier, à ceux qui m'écrivent parfois pour me remercier et m'encourager.

♦ Merci à ceux qui me proposent bénévolement des articles ; merci à Alain Foulonneau, qui le fait régulièrement.

♦ Merci aux responsables d'associations ou d'entreprises qui relaient SILLAGES vers leurs propres membres. Je pense en particulier à Daniel Marié (Fédération du Mérite Maritime), à Gwendal Jaffry (Le Chasse-Marée), à Georges Boston et à Patrick Samson (Académie des Arts et Sciences de la Mer), à Jacques Louvet (Association des Amis de Jean de Vienne), à Serge Aillery (Maison des Écrivains de la Mer de St-Gilles-Croix-de-Vie), à François Jouannet (Maison de la Mer de Nantes).

♦ Merci, bien sûr, à mes proches, qui m'aident ou m'encouragent d'une façon ou d'une autre.

Merci à tous ! et bonne lecture ! Guy

Une guerre entre la France et les États-Unis ?

NON… UNE « QUASI-GUERRE » DE 1797 À 1800

Par Guy LE MOING

Après l'aide qu'elle avait apportée aux « insurgents » américains lors de la guerre d'Indépendance, la France était persuadée d'avoir mérité une gratitude éternelle des USA. Cette idée était naïve car une partie de l'opinion américaine demeurait anglophile (les « fédéralistes »). Les rapports avec la France se ternirent en 1794. Les États-Unis ne voulurent pas prendre parti dans le conflit franco-anglais et se déclarèrent neutres. Ils

souhaitaient commercer librement avec tout le monde. Ils réagirent donc très mal à certaines maladresses diplomatiques de la France ainsi qu'à la visite de leurs navires ou à leur saisie par des corsaires français. Les fédéralistes réclamaient la guerre. Le président Adams, qui avait pris ses fonctions en 1797, n'alla pas jusque-là. Pendant trois ans, toutefois, de nombreuses escarmouches navales opposèrent les deux pays. Elles constituent ce que les Américains appellent la *quasi-war* ou « guerre non déclarée contre la France ».

Les origines de la mésentente

Le contexte géopolitique. À la fin du XVIII^e^ siècle, les États-Unis possèdent 4 millions d'habitants, le Royaume-Uni, 10, et la France, 26. L'économie des États-Unis est surtout basée sur l'agriculture et le commerce maritime ; celle de l'Angleterre et de la France s'est tournée vers l'industrie. Deux grandes tendances politiques se dessinent aux États-Unis : les Fédéralistes et les Républicains. Les premiers sont partisans d'une fédération d'États avec un pouvoir central fort ; ils sont volontiers anglophiles. Les seconds sont favorables à une plus grande autonomie des États membres ; ils sont volontiers francophiles.

Quand la Révolution a éclaté en France, elle a été plutôt bien accueillie par la population des États-Unis. La Convention, par contre, a inversé la tendance générale. D'abord à cause de l'exécution de Louis XVI. Pour une autre raison aussi : la Convention a déclaré la guerre à l'Angleterre et, au nom d'anciens traités d'alliance, elle aimerait bien entraîner les États-Unis dans cette aventure. Pour la plupart des Américains – fédéralistes ou pas – il n'en est pas question. Les États-Unis affirment officiellement leur neutralité le 22 avril 1793. Partant de là, les sujets d'agacement vont se multiplier entre les deux pays.

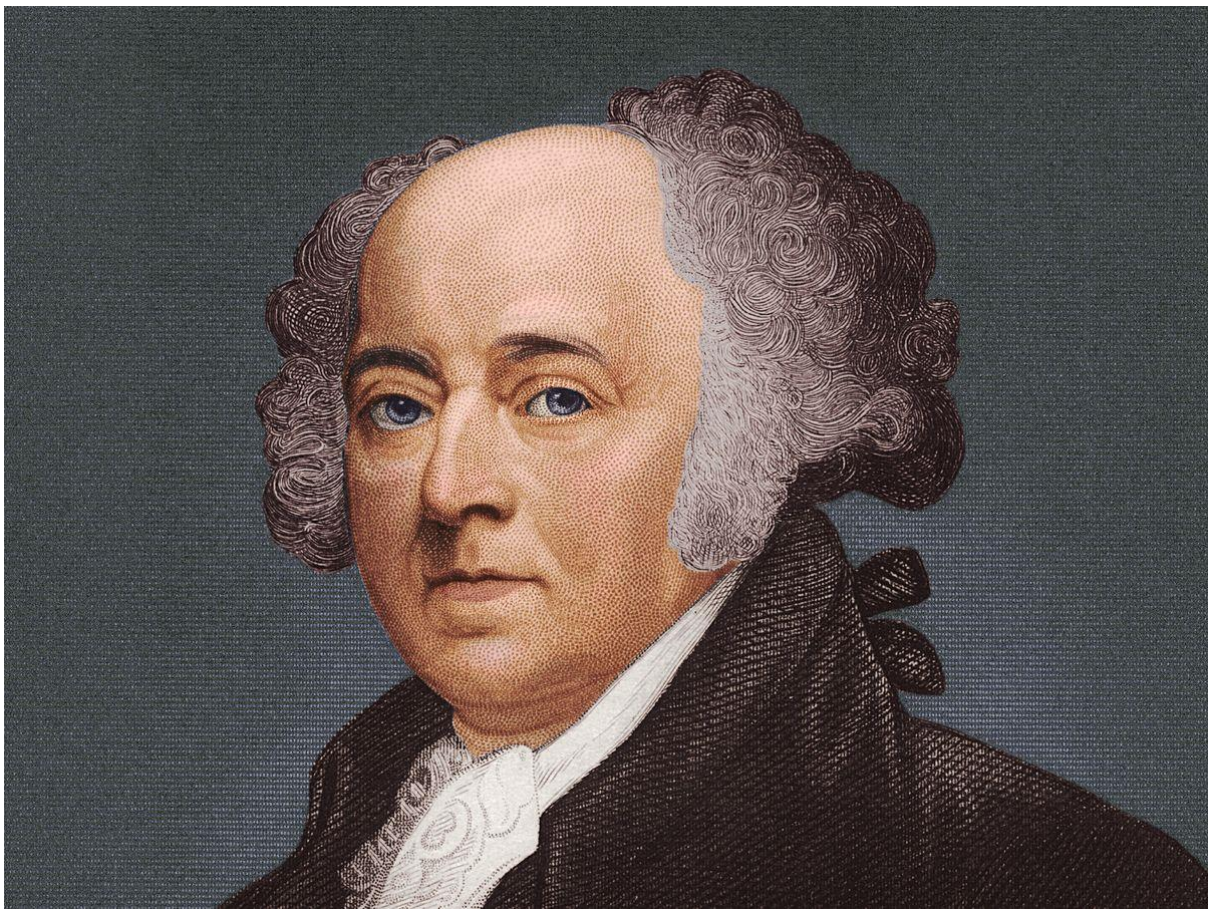
L'affaire Genêt. La Convention – déjà mal aimée aux U.S.A. – va commettre une maladresse diplomatique de nature à irriter le gouvernement de ce pays. Elle désigne comme ambassadeur de France aux États-Unis, un jeune révolutionnaire de trente ans, Edmond-Charles Genêt, qui conteste la neutralité américaine, au nom d'alliances anciennes. Non seulement il la conteste, mais il fait tout pour entraîner les USA dans la guerre : il recrute des corsaires américains pour combattre les Anglais, il arme des navires dans ce but, etc. George Washington lui envoie une lettre pour lui dire d'arrêter, mais il n'en fait rien ! Finalement, il est rappelé en France par Robespierre ; sachant ce qui l'attend, il préfère alors … demander l'asile politique aux États-Unis !

Le traité anglo-américain John Jay. La neutralité des États-Unis fut d'abord bénéfique à leur commerce maritime. Elle permettait, théoriquement, aux armateurs et aux négociants de commercer à peu près librement. En particulier, comme la France ne pouvait plus guère importer ses produits antillais, les navires US s'en chargeaient. Cette situation était trop belle pour durer. Plus la guerre franco-anglaise se prolongeait, plus les deux belligérants devenaient suspicieux à l'égard des États-Unis. Les Britanniques étaient les plus sévères : ils finirent par empêcher les Américains de commercer avec les Antilles.

Ce problème n'étant pas le seul, George Washington finit par envoyer un diplomate tenter une négociation avec les autorités londoniennes. Il s'appelait John Jay ; il était président de la Cour suprême. Les Anglais ne cédèrent pratiquement en rien, et John Jay dut accepter leurs exigences et signer un traité qui porte son nom. Concernant les Antilles, l'interdiction de commercer était confirmée. « Les États-Unis s'engagent à ne plus vendre aux ennemis de la Grande-Bretagne aucun matériel pouvant servir à construire ou à équiper des navires ; à ne

plus transporter en Europe aucun produit des Antilles : café, sucre, cacao, coton, mélasse ; à accueillir dans leurs ports les corsaires anglais, et à admettre que soient condamnés à mort ceux de leurs ressortissants qui serviraient sur des corsaires français et qui seraient prisonniers de la *Royal Navy*.[1] »

Le traité de John Jay soulève une vague d'indignation en France : *les États-Unis se disent neutres ; ils sont les amis traditionnels de la France, mais ils viennent de signer un pacte avec son ennemi. »* Pour les plus modérés, c'est une trahison ; pour les plus violents, un *casus belli.* Le Directoire demande à l'ambassadeur des États-Unis, James Monroe, de quitter le territoire français, et il menace clairement la marine marchande américaine de représailles.



John Adams, deuxième président des États-Unis

L'affaire X.Y.Z. Face au durcissement de la position française, le président Adams privilégie la négociation. En 1797, il envoie en France une commission de trois diplomates, afin de négocier avec Talleyrand, ministre français des Affaires extérieures. Celui-ci désigne trois « médiateurs » pour mener à bien les négociations : X, Y et Z (Lucien de Hauteval et les financiers suisses Hottinger et Bellamy). L'argumentation de Talleyrand est sordide ; on peut la résumer ainsi : après tout ce que la France a fait pour l'indépendance des États-Unis, cette jeune nation a une dette morale envers Paris. Or le meilleur moyen de régler une dette est de payer. Les médiateurs français invitent donc les diplomates américains à débourser d'abord une forte somme s'ils veulent un minimum de sécurité.

[1] René PILLORGET : *La France et les États-Unis en état de « quasi-guerre » (1793-1801)*

Les diplomates – stupéfaits – en réfèrent à leur président, qui alerte le Congrès. Ce dernier fait imprimer le rapport des ambassadeurs, et le diffuse dans toutes les cours d'Europe. Talleyrand est ridiculisé. Pour se défendre, il affirma que les trois envoyés d'Adams ont été victimes d'imposteurs.

Les États-Unis – indignés – choisissent la fermeté. Un slogan circule bientôt dans le pays : *« Des millions pour la défense ; pas un cent pour un tribut. »* Le président Adams ne va pas jusqu'à déclarer la guerre à la France mais, en juillet 1798, le Congrès abroge tous les traités antérieurs avec la France. La fermeté des États-Unis se traduit alors sur les mers par de multiples escarmouches.

Les diplomates américains face aux XYZ français (caricature de l'époque)

La « quasi-guerre » sur mer

Pas de grandes batailles navales ! La marine française a d'autres préoccupations ; l'*US Navy*, créée en 1794 par le *Naval Act* est encore modeste. La « quasi-guerre » est une suite d'affrontements individuels entre petites unités, des frégates au maximum. En voici quelques exemples[1].

[1] Certains de ces récits sont extraits de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Les 600 plus grandes batailles de l'Histoire*. Marines Editions, Rennes, 2011.

Un combat de frégates durant la « quasi-guerre »

Capture de la *Croyable* par le *Delaware* [7 juillet 1798]. La corvette américaine *Delaware* (20c, capt. Decatur) patrouillait au large des côtes du New Jersey, le 7 juillet 1798, lorsqu'elle rencontra un navire marchand compatriote, l'*Alexander Hamilton* ; celui-ci l'informa qu'il avait été arraisonné la veille par un corsaire français. Le corsaire était à la recherche de butins plus que de prises ; il avait donc laissé repartir le navire après lui avoir subtilisé une partie de sa cargaison de vin et d'alcool. Decatur écouta attentivement la plainte du capitaine spolié et décida de rechercher l'agresseur. Il ne tarda pas à apercevoir quatre goélettes suspectes et, pour provoquer une réaction de leur part, prit l'allure d'un paisible navire marchand. Ce subterfuge lui était facile car le *Delaware* était un ancien bâtiment de commerce intégré dans l'US Navy. La ruse porta ses fruits : l'une des quatre goélettes se détacha bientôt des autres et s'approcha de l'Américain en croyant qu'il s'agissait d'un navire de charge anglais. Quand il s'aperçut de son erreur, le capitaine français tenta de fuir, mais il était pris au piège. Il protesta véhémentement en prétextant qu'il s'était trompé sur la nationalité de la corvette et qu'il n'aurait jamais osé attaquer un navire américain. La goélette s'appelait la *Croyable.* Elle portait douze canons et soixante-dix hommes d'équipage. Elle fut saisie par les Américains dont c'était la première victoire navale contre la France.

Capture de la goélette américaine *Retaliation* [20 novembre 1798]. À l'automne 1798, le secrétaire d'État à la marine, Benjamin Stoddert, décida d'envoyer une escadre aux Antilles afin d'y capturer tous les vaisseaux français qu'elle rencontrerait. Quatre petits navires furent

désignés pour cette mission : la corvette *Montezuma* (20c, capt. Murray), la corvette *Norfolk* (18c, capt. Williams), le cotre *Eagle* (14c, capt. Campbell) et la goélette *Retaliation* (14c, capt. Bainbridge). Cette dernière n'était autre que l'ancien navire français *La Croyable*, capturé quelques mois plus tôt. Le commandement de cette escadre fut confié à Alexander Murray, capitaine du *Montezuma.* Il reçut l'ordre d'embarquer des vivres pour trois mois et d'appareiller. La petite escadre quitta Hampton Road le 24 octobre, sans l'*Eagle* qui avait manqué le rendez-vous. Elle atteignit les parages de la Guadeloupe à la mi-novembre. Le 22 novembre, Murray aperçut une voile et la prit en chasse. Il s'agissait d'une ancienne goélette des États-Unis capturée par des corsaires français. Les Américains en reprirent possession et apprirent par leurs concitoyens trouvés à bord que deux navires corsaires français croisaient dans les parages. Le *Retaliation* prit en charge le navire recapturé, tandis que le *Montezuma* et le *Norfolk* partaient à la recherche des deux corsaires. Ils les trouvèrent bientôt et commencèrent à les poursuivre, mais les deux français leur échappèrent à la faveur de la nuit, dans les eaux peu profondes proches de la côte.

Au lever du jour, Murray aperçut le *Retaliation* et sa prise, ainsi que deux frégates inconnues qui naviguaient derrière elles. Il prit ces frégates pour des navires anglais et ne s'en soucia pas, préférant s'occuper des deux corsaires en fuite. On imagine sa surprise lorsqu'il vit le *Retaliation* amener son pavillon : les frégates n'étaient pas anglaises mais françaises ; elles avaient pour noms la *Volontaire* (36c) et l'*Insurgente* (40c). Considérablement plus puissantes que le *Retaliation*, elles avaient obtenu la reddition de Bainbridge sans résistance. Après cette victoire facile, le commandant français envisagea de s'attaquer au *Montezuma* et au *Norfolk.* Bainbridge l'en dissuada en exagérant la puissance de feu de ces deux navires, sauvant ainsi le reste de l'escadre. L'officier français se rallia à l'avis de son prisonnier et fit route sur Basse-Terre avec ses deux prises (le *Retaliation* et la goélette capturée la veille). Bainbridge et son équipage furent gardés en captivité quelque temps, puis relâchés par les autorités françaises qui ne tenaient pas à envenimer les relations diplomatiques, déjà difficiles, avec les États-Unis.

Combat de *L'Insurgente* et de la *Constellation.* [9 février 1799]. Le 9 février 1799, la frégate américaine *Constellation* (48c, capt. Truxton) croisait dans la mer des Caraïbes. *« À midi, lit-on dans le journal de bord, aperçu une voile dans l'ouest, donné la chasse. Je pense que c'est un navire de guerre. »* En s'approchant, Truxtun constata que l'inconnu arborait le pavillon américain. Il tenta d'amorcer le dialogue par signaux, mais n'obtint pas de réponse. Ses doutes étant désormais très forts, il fit appeler aux postes de combat. Bien lui en prit, car le pavillon tricolore monta bientôt aux drisses du navires poursuivi. Il s'agissait de la frégate française *Insurgente* (40c, capt. Barreaut).

Le capitaine Barreaut, de son côté, n'était pas très sûr de la nationalité de son poursuivant. Il le prenait plutôt pour un Anglais, ce qui l'incitait à ouvrir le feu. À ce moment, survint un grain violent. La frégate française voulut réduire sa toile, mais cassa son grand mât de hune. Barreaut dut bientôt renoncer à fuir : la *Constellation*, malgré le vent violent, manœuvrait habilement pour combattre. Le capitaine français héla son adversaire à plusieurs reprises, dans l'espoir d'éviter l'affrontement ; la seule réponse qu'il obtint fut une bordée de quatorze boulets de 24 livres qui atteignit sa coque. L'*Insurgente* riposta aussitôt par une bordée « à démâter », sans grand résultat. Le tir américain, par contre, avait fait de terribles dégâts sur le pont de l'*Insurgente*, et provoqué une confusion générale dans l'équipage. Les marins, au bord de la mutinerie, s'étaient emparés des armes et réclamaient l'abordage à grands cris ; Ils entreprirent même de manœuvrer l'*Insurgente* sans ordres, afin de l'approcher de la frégate américaine. Celle-ci riposta par plusieurs rafales de mousqueterie, mais dut s'écarter pour ne

pas être abordée. Il y eut encore quelques bordées échangées entre les deux navires, puis Barreaut comprit que la situation était désespérée pour lui et qu'il était préférable de cesser le combat. Il amena ses couleurs.

À bord de la *Constellation*, Truxtun ordonna à son lieutenant John Rodgers de prendre une douzaine d'hommes avec lui et d'aller s'emparer du navire français. Quand il monta à bord de l'*Insurgente*, Rodgers constata les dégâts subis par la frégate vaincue : vingt-neuf morts et quarante et un blessés baignaient dans leur sang. À la fin de son compte rendu officiel de la bataille, le capitaine Truxtun mentionna les protestations énergiques de Barreaut. Il termina son rapport par cette phrase : *« Le capitaine français m'a dit que j'avais provoqué une guerre avec la France. Si c'est vrai, j'en suis content, car je déteste faire les choses à moitié. »*

Navire français contre navire US durant la quasi-guerre

Pirates pro-français contre navires américains [1er janvier 1800]. Une curieuse bataille navale a eu lieu le 1er janvier 1800 au large d'Haïti. Elle opposa un convoi US de quatre navires marchands escortés par la goélette USS *Experiment* à une flottille de pirates haïtiens sous les ordres du général pro-français André Rigaud. Ces pirates, que l'on nommait Picaroons, utilisaient des barques armées, peu impressionnantes à première vue, mais tout de même dangereuses par leur nombre et la détermination de leurs occupants. Les Picaroons attaquèrent l'*Experiment*, furent repoussés, puis s'en prirent aux navires marchands qui s'étaient éloignés. Deux de ceux-ci furent capturés ; les deux autres réussirent à se mettre en lieu sûr. Par la suite, le capitaine de l'*Experiment* eut quelques ennuis pour son manque de combattivité.

Combat de la *Vengeance* et de la *Constellation.* [1er février 1800]. Un an après la prise de l'*Insurgente*, le capitaine Truxtun commandait toujours la *Constellation* et opérait encore dans les mêmes parages. Le matin du 1er février 1800, il aperçut une frégate d'apparence française et la prit en chasse. Il s'agissait de la *Vengeance* (40c, capt. Pitot) qui se dirigeait vers la France avec un équipage réduit de soixante-dix-sept hommes, quatre-vingts passagers, trente-six prisonniers américains, une forte somme d'argent et une cargaison. Pitot, dans ces conditions,

n'avait aucune envie de livrer bataille ; il essaya donc de semer son poursuivant. La poursuite dura toute la journée et, à la nuit tombante, la frégate américaine était à portée de voix de la française. Truxtun demanda à la *Vengeance* de se rendre, et appuya sa requête de quelques boulets de ses canons de chasse. Le combat était désormais inévitable.

Pendant deux heures et demie, les deux frégates se canonnèrent lourdement. Vers 22 h 45, la distance qui les séparait était si réduite que Pitot décida de tenter l'abordage. Sa manœuvre fut accueillie par des tirs de mousqueterie, de grenades et de caronades. Les deux navires s'écartèrent à nouveau et les bordées de canons reprirent de plus belle. Elles durèrent jusqu'à 1 heure du matin, puis les tirs français cessèrent ; la *Vengeance* avait perdu son grand mât et celui-ci avait entraîné dans sa chute le petit mât de hune et le mât de perroquet de fougue. Au moment où la *Constellation* allait s'emparer de son adversaire vaincu, son grand mât s'abattit également. La frégate américaine se retira dans la nuit et rallia la Jamaïque ; elle avait perdu quinze hommes.

La *Vengeance*, qui n'avait plus que son beaupré, son bas mât de misaine et son mât d'artimon, réussit à atteindre Curaçao. Elle avait deux mètres d'eau dans la cale, une douzaine de brèches sous la flottaison et cent quatre-vingts impacts au-dessus. Officiellement, le nombre de ses morts s'élevait à vingt-huit ; sans doute plus dans la réalité. Malgré ce lourd bilan, elle avait mené un combat honorable où il n'y avait ni vainqueur ni vaincu.

Combat du *Berceau* et de la frégate américaine *Boston* [12 octobre 1800]. Le dernier combat de la « quasi-guerre » se déroula le 12 octobre 1800, alors que la paix était déjà signée depuis deux semaines entre les États-Unis et la France. Il opposa, au large de Cayenne, la frégate américaine *Boston* (48c, capt. Little) à la corvette française *Berceau* (22c, capt. Senes). La corvette, poursuivie par un adversaire beaucoup plus puissant qu'elle, tenta d'abord de fuir. Senes fit même jeter par-dessus bord tout le poids qu'il jugeait inutile : lest, canots, bagages, vergues de rechange, etc. Rien n'y fit : le *Boston* était le plus rapide et le capitaine Little demanda à Senes de se rendre. Le Français ayant refusé, la canonnade s'engagea. Une première phase du combat eut lieu l'après-midi, une seconde commença dans la soirée et fut interrompue par l'obscurité. Les deux navires se firent mutuellement de gros dégâts, et le *Berceau* passa le reste de la nuit à réparer sa mâture. Au moment où il se croyait tiré d'affaire, le lendemain matin, son adversaire revint à la charge. Senes, cette fois, n'était plus en état de résister ; il amena son pavillon.

Le retour à la paix

L'année 1799 marque le début d'un apaisement dans les relations franco-américaines. Un an après l'affaire XYZ, Talleyrand reprend contact avec les États-Unis. Le président Adams, de son côté, ne veut pas d'une guerre contre la France ; il envoie à nouveau des diplomates à Paris. Quand ils y arrivent, le Consulat a remplacé le Directoire. Le retour de la paix entre l'espace et l'Angleterre (traité d'Amiens) a supprimé une des causes qui avaient déclenché la « quasi-guerre ». Les États-Unis n'ont plus de motifs d'agressivité contre la France. Au contraire : les Espagnols, à cette époque, ont rétrocédé la Louisiane à la France. Or les États-Unis aimeraient bien récupérer ce grand territoire ; dans cette perspective, la diplomatie est plus utile que la guerre.

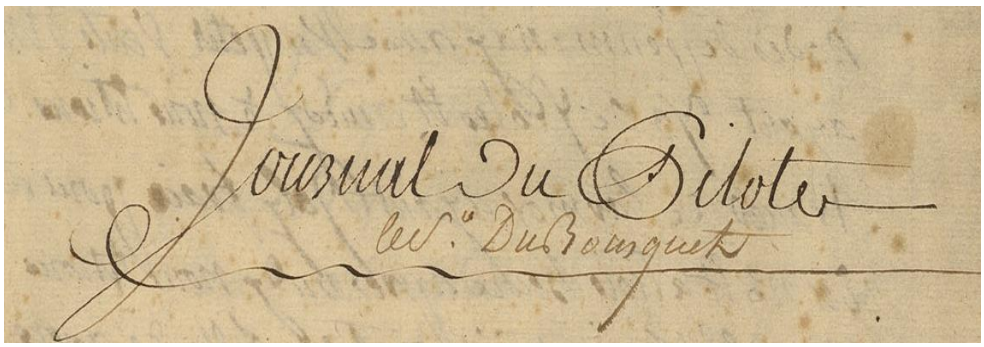
Compagnie des Indes

UNE CAMPAGNE MULTI MISSION DU *DUC DE BÉTHUNE* DANS L'ÓCÉAN INDIEN

par Jean-Yves Le Lan

De 1756 à 1758, le *Duc de Béthune*, navire de la Compagnie des Indes, réalise une opération de traite négrière de la côte d'Afrique de l'ouest à l'île de France mais aussi bien d'autres missions à la fois pour le Sénégal et dans l'océan Indien : convoyage de troupes, de passagers et de nourriture, transport de bois, de balles de café et de bœufs vivants.

Le pilote, le « sieur du Bousquet »[1], tient le journal de bord du navire en notant au jour le jour la position du navire, les conditions météorologiques et les principaux événements survenus en mer et aux escales. À partir de ce document[2], nous allons retracer le parcours et les différents chargements effectués par le navire.



Couverture du journal de bord rédigé par le pilote du Bousquet- AN, cote MAR/4JJ/7860.

Le vaisseau *Duc de Béthune*

Mais quelles sont les caractéristiques de ce navire ? Le *Duc de Béthune* est un bâtiment de la Compagnie des Indes, construit à Lorient de 1747 à 1748 et lancé le 30 avril 1748. Avant cette campagne de 1756 à 1758, il a effectué trois campagnes : deux en Chine de 1748 à 1750 et de 1751 à 1753 et une au Mascareignes de 1754 à 1755. Pour la campagne de 1756 à 1758, il est armé par monsieur Georges Nicolas Godeheu d'Igoville (directeur). Il a une jauge de 600 tonneaux et est armé de 20 canons. Son équipage est composé de 125 hommes[3] à l'armement. Il est commandé par le capitaine Jean Paul Véry de Saint Romain.

1 [1] Jacques Sauzeac du Bousquet de Port-Louis.

2 Archives nationales, journal de bord du sieur du Bousquet, cote MAR/4JJ/7860.

3 Quatre marins sont restés à terre à Lorient au départ et un est embarqué en supplément.

Le transport de troupes de Lorient à l'île de Gorée

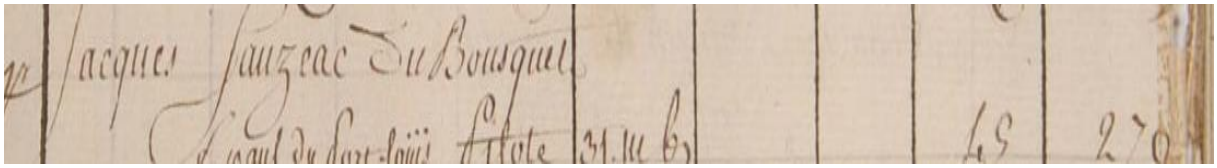
Sa première mission consiste à transporter des troupes et des passagers pour l'île de Gorée au Sénégal. Le *Duc de Béthune* quitte Lorient le mercredi 28 janvier 1756. Nous savons par le rôle d'équipage qu'il a de nombreux soldats à son bord[1]. Ces hommes sont sous le commandement de deux lieutenants de troupe, les dénommés Villar (Père) et Le Cher de la Chaise. Par contre, le chargement dans les cales au départ de Lorient ne nous est pas indiqué dans le journal de bord mais au débarquement, au vu de ce qu'il déposera au Sénégal et à Gorée, nous en aurons une petite idée.

DÉPARTEMENT DU PORT-LOUIS.

ARMEMENT. N°. 7. F°.

ROLLE de l'Equipage du V.au le Duc de Bethune de Lorient du port de 600. Tonneaux, armé de vingt Canons, appartenant à la Compagnie des Indes armé par M.r Godefroy d'Agoult pour aller au Sénégal dans les Mers de France dont l'Equipage eſt engagé au mois, & doit recevoir les ſommes marquées au préſent Rolle, pour six mois d'avances qui doivent courir du jour de la Sortie dudit Bâtiment de ce Port

En-tête du rôle d'équipage du *Duc de Béthune* à l'armement - SHD-Lorient, cote 2 P 38-I.4.



Jacques Sauzeac du Bousquet

Pilote

Nom et prénom du pilote notés sur le rôle d'équipage à l'armement : Jacques Sauzeac du Bousquet – SHD-Lorient, cote 2 P 38-I.4.

Le vendredi 20 février 1756, le navire arrive en rade du Sénégal (Saint-Louis) où il mouille. Il a effectué ce trajet en 24 jours et a parcouru 2 430 milles marins. Dès le lendemain, l'équipage procède au débarquement de farine. Le 22 février, il poursuit la mise à terre de farine et d'eau de vie.

Ensuite, il embarque des passagers et trente veaux pour l'île de Gorée et appareille du Sénégal le dimanche 29 février pour l'île de Gorée où il arrive le lundi 1er mars. Il y débarque

1. Service historique de la Défense – Lorient, rôle d'équipage du *Duc de Béthune*, cote 2 P 38-I-4.

dès le 3 mars des farines et des troupes (200 soldats et leur nourriture pour un an) et poursuit le débarquement de vivres le 4 mars, toujours par de la farine, de l'eau de vie et des quartiers de viande. Nous pouvons en conclure que le chargement, au départ de Lorient, était donc composé de ces soldats pour l'île de Gorée et de leur nourriture.

Le vendredi 5 mars, l'équipage procède au débarquement de canons de 24 pesant chacun 6 222 livres et il embarque beaucoup d'eau. Pour les canons, il utilise un rat (ponton) qui ne peut supporter qu'un seul canon. Le débarquement des canons dure jusqu'au 9 mars et dès le lendemain, il procède au déchargement de 3 180 boulets jusqu'au 12 mars. Le dimanche 14 mars, il charge encore de l'eau et prépare le navire pour recevoir des « *Noirs* ». Ces opérations de débarquement des munitions ont pour but d'alléger le navire afin d'embarquer beaucoup de nourriture et d'eau pour permettre d'effectuer le long voyage de traite en préparation.

Le 18 mars, il embarque à son bord 350 « *noirs et naigraisses* » (338 sur le rapport au désarmement). Il est nécessaire d'avoir une grande quantité d'eau à bord pour permettre à l'équipage et aux « *Noirs* » de s'hydrater pendant le voyage dont la durée évaluée est approximative car dépendante des vents et de l'état de la mer.

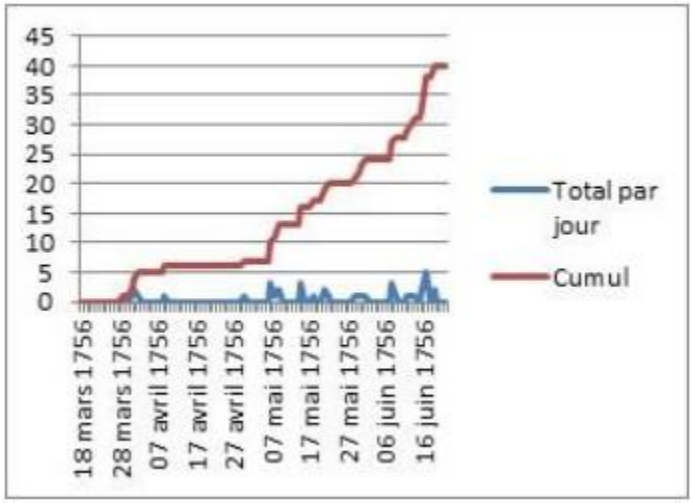
Le long trajet de traite de Gorée à l'île de France

L'île de Gorée – Photo Jean-Yves Le Lan.

Le lendemain, le *Duc de Béthune* quitte Gorée pour l'île de France. Il passe la ligne équinoxiale le 14 avril 1756 et le cap des Aiguilles (extrémité sud de l'Afrique) le 29 mai. Après avoir parcouru 8 030 milles marins et ceci en 96 jours (un peu plus de 3 mois), le navire arrive à l'île de France le 22 juin 1756 où il débarque « *les noirs et les négresses* » (289 car il en a perdu 49 pendant la traversée[1]) et les hommes malades de l'équipage au nombre de 18 (2 décès : un soldat, le nommée Damour, et un passager, Jean-Baptiste Radelecq).

À l'examen de la courbe des morts des « *Noirs* » pendant la traversée, on remarque que la fréquence des décès augmente vers la fin du voyage et que la pente de la courbe s'accentue.

1 40 uniquement répertoriés sur le journal de bord.



« *Noirs* » morts lors de la traversée Gorée-Île de France – Courbe Jean-Yves Le Lan.

Un chargement de bois de Petit Port à Grand Port de l'île de France

Le 15 juillet 1756, le *Duc de Béthune* part du port nord-ouest (Petit Port ou Port-Louis) pour rejoindre le port du sud-est de l'île de France ou Grand Port. Il mouille à Grand Port le 20 juillet. La veille le dénommé Nicolas Le Naire s'est noyé (Noté Le Ner sur le rôle d'équipage). L'équipage procède du 28 juillet au 20 août 1756 au chargement de bois. Il embarque par chalands et chaloupes 2 275 pièces de bois de différentes natures : des pièces de 15, 16, 20, 22, 24, 25, 26, 28 pieds de longueur, des planches, des courbes et des bois tors.

Le mercredi 25 août, il quitte Grand Port pour Petit Port. La veille, il a touché le récif en sortant mais a réussi à se dégager. Le 26, il arrive à Petit Port. Dans le journal de bord, il n'est pas fait état du débarquement du bois.

Une partie des marins de l'équipage est « *renversée* » (c'est-à-dire complète l'équipage d'autres navires) sur les vaisseaux : le *Duc d'Orléans*, le *Berry* et le *Seychelles* pour les armer en guerre. Il reforme son équipage avec d'autres hommes le 15 octobre[1-2].

Du café pour l'île de France

Quelques jours plus tard, le 27 octobre 1756, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France pour l'île Bourbon et mouille le 29 octobre à Saint-Denis. Il se démunit de lest et embarque des balles de café du mercredi 3 novembre au vendredi 12 novembre. Le total à bord est de 7 800 balles de café.

Le 13 novembre, il part de Saint-Denis et rejoint l'île de France, en passant par Saint-Paul, le 22 novembre. Il débarque le café des soutes à partir du 24 novembre mais une grande partie reste à bord.

1 Op. cit., Service historique de la Défense – Lorient, cote 2 P 38-I-4.

2 Archives nationales, cote MAR/4JJ//144C/150.

Le 1er décembre, le navire met une partie de son équipage à terre pour travailler au port et en reforme un à partir du 10 avril 1757 pour décharger le café et armer le navire pour Madagascar.

Sac de café – Photo Pixabay, libre de droits.

Des bœufs de Madagascar pour l'île de France

Le 22 avril 1757, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France (dénommée « *Morice* » dans le journal de bord) pour île Bourbon (dénommée « *Mascarin* » dans le journal de bord). Il mouille à Saint-Denis le 23 avril et navigue pour Fort Dauphin au sud de Madagascar à partir du 25 avril. Il y arrive le 3 mai après 10 jours de navigation et un parcours de 534 milles marins. Du 30 mai au 2 juin, l'équipage procède à l'embarquement de bœufs : 317 au total. Le vendredi 3 juin, le navire quitte Fort Dauphin et arrive à l'île de France le 25 juin où il débarque 300 bœufs[1] avec uniquement une perte de 4 bœufs. Ce qui est peu vu le temps que le navire a mis à revenir, 23 jours en parcourant 1 540 milles marins soit plus de 2 fois le nombre de jours et près de 3 fois la distance parcourue qu'à l'aller. Deux marins décèdent durant ce voyage : Corrantin Bellego et Jean-Baptiste Bro.

Le *Duc de Béthune* repart pour un deuxième voyage à Fort Dauphin le 13 juillet où il mouille le 22 juillet. Il a mis 10 jours pour le trajet et parcouru 614 milles marins. Il embarque une nouvelle fois des bœufs : 350[2] les 12 et 13 août et quitte Fort Dauphin le 17 août. Il mouille à l'île de France le 11 septembre et est au ponton le 12. Pour le retour, il a mis 26 jours et parcouru 1 650 milles marins. Il met à terre uniquement 280 bœufs car il a une perte de plus de 15 bœufs à cause d'un manque de vivres. Ce manque de nourritures pour les bovins n'est pas étonnant vu la durée du trajet pour revenir à l'île de France.

1 Incohérence dans les chiffres. Ceux donnés dans le document MAR/4JJ/144C/150 sont cohérents : 316 à l'embarquement et 312 au débarquement.

2 Incohérence dans les chiffres du journal de bord. 340 à l'embarquement et 310 au débarquement suivant document MAR/4JJ/144C/150.

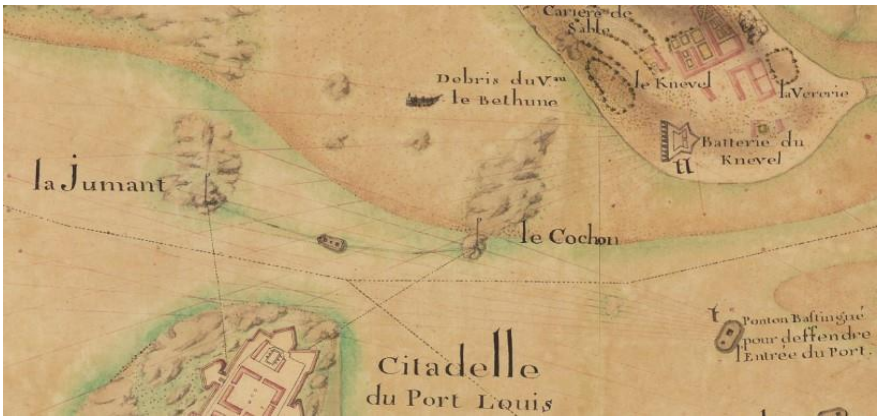
Bœufs de Madagascar (Zébus) – Photo Jean-Yves Le Lan.

Retour à Lorient

Après une préparation du navire par l'équipage, le *Duc de Béthune* quitte l'île de France en passant par Saint-Denis puis Saint-Paul et rentre en France à partir du 24 octobre 1757.

Lors de son retour à Lorient, il combat contre un navire anglais le 4 février 1758. Le capitaine est blessé, sept hommes sont tués et il y a autant de blessés. Ce combat montre que ces navires de commerce de la Compagnie des Indes étaient susceptibles de mener des actions guerrières contre un ennemi en particulier pendant cette période de la guerre de Sept Ans (1756-1763).

Il arrive en vue de l'île de Groix le 8 février 1758 et il mouille sous Groix le 11 février après un parcours de 123 jours (4 mois) sans escale faisant 9 580 milles marins. Le 12 février en rentrant sur Lorient, il s'échoue à l'ouest des roches dénommées « *Le Cochon* » à proximité du Kernével. L'équipage se met rapidement au travail pour récupérer le matériel de la Compagnie car le navire est condamné.

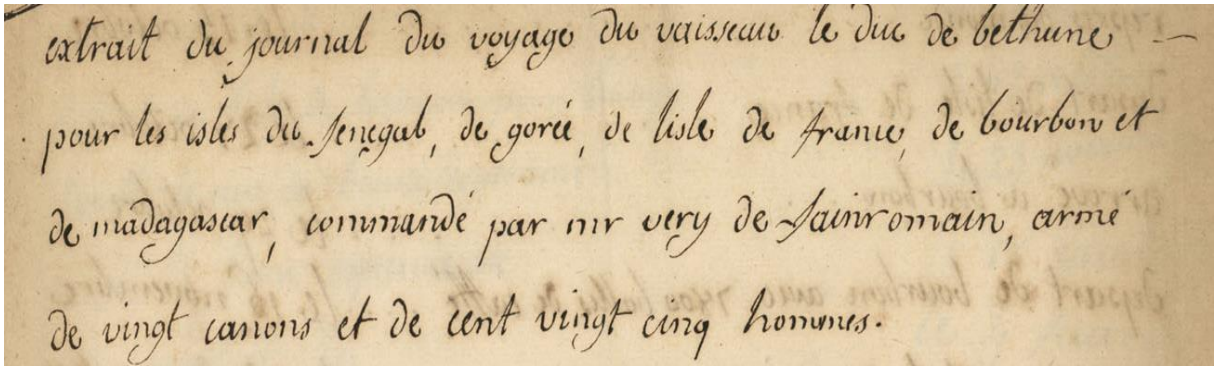


Localisation du *Duc de Béthune* à proximité du Cochon – *Plan général des environs de Lorient au Port-Louis par monsieur de Saint-Pierre en 1758* – Source Gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France.

Réflexions sur la campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758

- Un autre document est intéressant à exploiter sur cette campagne du *Duc de Béthune :* un rapport de 4 pages conservé aux archives nationales dans la série 4JJ[1]**.** Il concerne des réflexions sur le transport des « *Noirs* » et, sur les qualités et l'état du navire.

Dans ce document[2], désigné comme « *extrait du journal de voyage du vaisseau le duc de bethune* […] » et signé d'une signature illisible[3], il est fait le bilan de la campagne du *Duc de Béthune*. Sur les deux dernières pages, il est noté des réflexions. Elles ont probablement été écrites par le capitaine du navire, le dénommé Jean-Paul Very de Saint Romain, car l'auteur écrit à la première personne du singulier alors que dans le journal de bord tenu par le pilote, le *« sieur du Bousquet* », celui-ci écrit à la premier personne du pluriel. Ce document pourrait donc être les pages finales d'un journal de bord tenu par le capitaine.


extrait du journal du voyage du vaisseau le duc de bethune
pour les isles du Senegal, de gorée, de lisle de France, de bourbon et
de madagascar, commandé par mr very de Sainromain, armé
de vingt canons et de cent vingt cinq hommes.

Début de l'extrait du journal de voyage – Archives nationales, cote MAR/4JJ/144C/150, page 1.

Réflexions sur le transport des « *Noirs* »

Le premier commentaire est intitulé « *Réflexions sur le transport des noirs* » et nous le transcrivons en totalité ci-dessous.

1 Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.
2 Il ne porte aucune identification et aucun numéro de page. Uniquement sur la première page, il est noté en haut à gauche le N° 66.
3 Cette signature semble de plus ne corresponde qu'à l'enregistrement du document et non à celle de l'auteur.

Réflexions sur le trasport des noirs

Le vif interest que jay toujours pris aux affaires de la compagnie et a la réussite de ses projets m'engage a me flatter qu'elle voudera bien permettre que jaye lhonneur de luy representer que quand elle fera prendre une cargaison entiere de noirs aux isles du Senegal et gorée, elle en perdra au moins la moitié, ce qui est prouvé par les remises des vaisseaux lhercule, le bristol, le chevalier marin, Si je n'ai perdu que la septieme partie des miens, c'est que me reposant sur ma vigilance et celle de messieurs les officiers je leur ais donné la liberté desque jay eté a la voile, et que du cap de bonne esperance a l'isle de France je n'ai mit que vingt trois jours au lieu de quarante qu'on met ordinairement a se rendre, sans cette heureuse traversée me remettant au cours ordinaire je n'en eu pas sauvés cent, au lieu que si chaque vaisseau relachant a ces isles plutost que St iaque ou aillieurs, en prenoit chacun cinquante il en resulteroit un grand bien dans plusieurs points, premierement on seroit sur de les remettre en santé par l'attention qu'on pouroit redoubler pour un petit nombre, les vivres et principalement l'eau en plus grande abondance les sauveroit, on seroit dans le cas de leur faire faire plus d'exercice, ceque jay observé leur estre absolument necessaire, car par la vivacité avec laquelle le scorbut les saisit et le progrès qu'il fait sur eux, il paroit que leur sang est plus epais que le notre et a par consequent plus de besoin d'estre mis en mouvement ; secondement, ce seroit un secours dans un vaisseau mal armé en nombre et un suplement dont on tireroit party pour plusieurs choses et dans differentes circonstances, troisiement cela formeroit des matelots pour lisle de france dont le port est tres mal pourvû et dont malheureusement nous ne nous en appercevons que trop dans les occasions, ce qui provient de la quantité qu'on est obligé de distribuer sur differents travaux ; par cet arrangement on pouroit tous les ans en fournir près de quatre cent, le grand nombre etant absolument necessaire dans cette colonie, cela feroit le bien de lisle et de la compagnie qui par la eviteroit l'emprun des noirs et ne seroit plus dans le cas d'enrichir des particuliers a ses depends.

Ce texte indique les recommandations faites par le rédacteur aux instances dirigeantes de la Compagnie pour rendre plus efficaces ces opérations de traite. Nous pouvons les résumer en ces termes:

- Le rédacteur du rapport y donne son avis sur le transport de « *Noirs* » de l'île de Gorée à l'île de France.
- Il indique en premier que la Compagnie perdra au moins la moitié des « *Noirs* » pendant ce type de voyage si elle prend un nombre important de « *Noirs* » à Gorée. Pour affirmer ce point, il se base sur les voyages des navires : l'*Hercule*, le *Bristol* et le *Chevalier Marin*.

- Il précise que lui n'a perdu que le septième car il a laissé les « *Noirs* » en liberté pendant le voyage et qu'il n'a mis que 23 jours pour le trajet du cap de Bonne-Espérance à l'île de France alors qu'il se fait habituellement en 40 jours.

- Il suggère que chaque navire ne prenne pas plus de 50 « *Noirs* » à Gorée pour pouvoir bien les nourrir et surtout leur fournir suffisamment d'eau pendant le voyage.

- Un petit nombre permettra aussi aux « *Noirs* » de faire plus d'exercices ce qui lui semble absolument nécessaire pour éviter le scorbut et mieux faire circuler leur sang.

- Il indique que dans le cas d'un petit nombre, les « *Noirs* » pourront aider sur le vaisseau et qu'ainsi ils seront formés comme matelots pour l'île de France.

- Il pense qu'ainsi la Compagnie pourra disposer annuellement de 400 « *Noirs* » et qu'elle évitera aussi de payer des particuliers pour disposer de « *Noirs* » comme main-d'œuvre.

À l'analyse de ces éléments, il apparaît nettement que le rédacteur déconseille le transport d'une grande quantité de « *Noirs* » entre Gorée et l'île de France, le voyage étant trop long pour les possibilités d'embarquement de vivres et d'eau douce. Il préconise des voyages avec uniquement une cinquantaine de « *Noirs* » dans de bonnes conditions pour éviter le scorbut et précise que ceux-ci pourraient ainsi servir à bord du navire et ensuite comme matelots car la Compagnie manque de main-d'œuvre à l'île de France.

Réflexions sur les qualités du *Duc de Béthune*

Le deuxième paragraphe concerne des commentaires sur le navire et est intitulé « *Sur le vaisseau le duc de bethune* ». Il est retranscrit ci-après.

Sur le vaisseau le duc de bethune

les mauvaises qualités qu'on m'avoit assuré qu'avoit le vaisseau le duc de bethune
m'engagerent d'abord d'aller en tatonnant pour luy faire porter la voile necessaire
en tout temps et surtout en temps de guerre, mais je ne fus pas longtemps
sans m'appercevoir que jaurais tout lieu d'en estre content, réellement il a
les quatre bonnes qualités qu'on demende a un navire marchand, il marche
tres passablement, gouverne comme un poisson, ne derive que tres peu et
porte tres bien la voile pourvû qu'on ait attention de luy bien prendre le
pied, cequi est absolument necessaire pour le bien faire marcher il
demende a estre fort chargé et surtout sur le devant, en un mot je n'ai a
luy reprocher que sa viellesse. Ses hauts jouoient prodigieusement en consequence
avant de partir de lisle de France, je fais lever toutes ses courbes, changer
ses chevilles, rajuster le tout et y ai ajousté dix courbes, six sur le
gaillard, deux sur le pont et deux dans l'entrepont, moyennant quoy il me
paroit passablement lié. dans la rareté on pouroit luy faire faire un

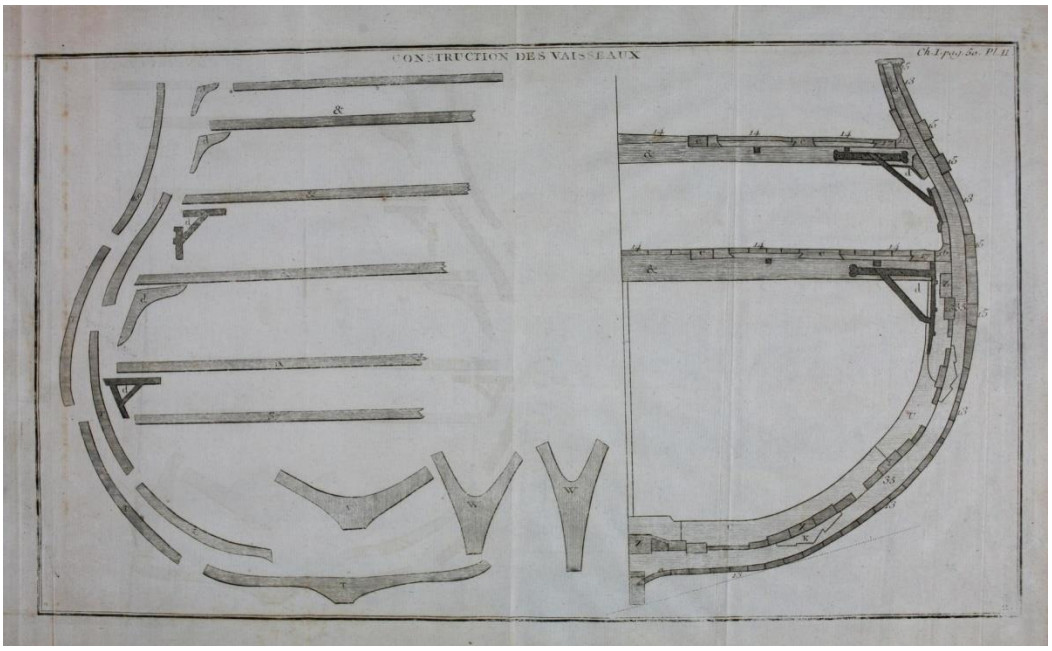
voyage de lisle de France, mais pour cet effet il fauderoit visiter son mat de baupré et peutestre le changer, examiner scrupuleusement sa calle a leau, les coltis et les guirlandes m'en paroissent en mauvais etat, il fauderoit dans sa cârenne le dedoubler entierement et voir son francbord.

Le rédacteur indique ce qu'il pense du navire le *Duc de Béthune*[1]. Il explique comment il a pris en main le navire avec quelques craintes sur ses qualités pour se rendre compte assez rapidement qu'en fait, c'est un bon navire.

- Il note qu'on lui avait indiqué que le *Duc de Béthune* avait de mauvaises qualités probablement nautiques et structurales.
- Il indique qu'il a été progressivement pour solliciter le navire et qu'il s'est rapidement rendu compte que c'était un bon navire.
- Il lui trouve 4 qualités : il avance bien pour un navire marchand, il gouverne très bien, il ne dérive que très peu et il porte bien ses voiles.
- Il précise que pour qu'il navigue bien, il demande à être chargé sur l'avant.
- Il termine en indiquant que le seul reproche qu'il a à lui faire est sa vieillesse.
- Il note ensuite qu'il a fait reprendre les liaisons dans les hauts avant le départ de l'île de France et rajouter quelques renforcements.
- Il conclut que si on veut lui faire réaliser un nouveau voyage, il faudra vérifier le mât de beaupré et peut-être le changer, examiner sa cale à eau et contrôler sa carène.

Le *Duc de Béthune* est un navire mis à l'eau en 1748 et il a effectué trois autres voyages (deux en Chine et un aux Mascareignes) avant cette campagne de 1756 à 1758. En 1758, il a donc 10 ans et a parcouru un grand nombre de milles nautiques. Le capitaine le considère comme vieux mais ayant de très bonnes qualités de navigation. Il indique en particulier que ce sont les liaisons dans les hauts qui « jouent ». C'est-à-dire qu'il y a des désolidarisations entre les membrures de coque (renforts transversaux de la coque) et les baux (ou barrots) de pont (renforts transversaux sous les ponts). Ces pièces sont liées par des courbes (dénommées aussi goussets) et les chevilles de leur fixation sont probablement détériorées. Autre pièce sans doute à changer le mât de beaupré situé à l'avant qui est fortement sollicité dans les tempêtes. Il conseille aussi d'examiner la cale à eau et les guirlandes (fortes pièces de bois qui croisent horizontalement et obliquement l'étrave afin de lier étroitement cette extrémité du bâtiment au reste de la structure). Pour la carène, il précise qu'il faudrait la dédoubler pour l'examiner et en particulier au franc-bord (côté du navire au dessus de la ligne de flottaison).
Il estime que s'il devait faire un cinquième voyage, il nécessiterait une bonne révision et probablement le remplacement de certaines pièces mais il ne pense pas qu'il doit être condamné.

1 Ce qui est surprenant sur ce document, c'est que l'auteur dans ce bilan cite la date d'arrivée à Lorient, soit le 12 février 1758, sans faire état du naufrage et des endommagements dus au combat du 4 février contre le navire anglais. La suggestion de remettre éventuellement le navire en état pour faire un autre voyage à l'île de France est donc étonnante car nous savons par ailleurs que le navire n'a pu être récupéré. Ce document a donc probablement été rédigé les jours suivants l'échouage avant de condamner le navire.



Nicolas Ozanne (1728-1811). Construction des vaisseaux. Membre du vaisseau détachés les uns des autres. Couple; en d - « courbes des baux » ou « goussets de barrot », en bois et en fer – dessin de 1752 - Wikipédia, Oimabe.

En guise de conclusion

Le *Duc de Béthune* est parti de Lorient 747 jours soit plus de 2 ans du 28 janvier 1756 au 12 février 1758. Il a parcouru 24 780[1] milles marins (45 893 kilomètres) donc plus d'un tour de la terre. Pendant ces deux années, il a été approximativement 340 jours à la mer soit un peu moins d'une année. Il a donc passé plus d'une année dans les ports sans naviguer : Petit Port (Port-Louis), Grand Port, Fort Dauphin, Saint-Denis et Saint-Paul. Pendant les escales, il a subi des entretiens et son équipage a parfois quitté le bord pour servir sur d'autres bateaux ou à terre. La campagne du *Duc de Béthune* de 1756 à 1758 est intéressante car elle montre que les navires de la Compagnie des Indes n'ont pas transporté que des marchandises nobles mais aussi des hommes (passagers et esclaves) et des marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'approvisionnement de l'île de France. Les deux voyages pour aller chercher des bœufs à Madagascar sont bien particuliers car il est difficile d'imaginer sur un bateau de cette taille (une trentaine de mètres de longueur) autant d'animaux qu'il fallait nourrir et nettoyer pendant plus d'une vingtaine de jours.

Le *Duc de Béthune* est donc parti de France avec des troupes pour Gorée et leurs vivres. Il a effectué ensuite une opération de traite à destination de l'île de France. Une fois dans l'océan Indien, il a réalisé plusieurs trajets dans les Mascareignes et sur Madagascar pour procéder à l'approvisionnement de l'île de France : bois, café, nourriture (bœufs). Par contre,

1 Les distances parcourues sont celles relevées sur le journal de bord où ne sont pas notés les petits parcours. Elles sont notées en lieue (1lieue est égale à 3 milles marins – 1 mille marin est égal à 1,852 kilomètre). La vitesse moyenne de navigation est d'environ 3 nœuds avec une moyenne maximale journalière de 7 à 8 nœuds).

nous n'avons pas trouvé ce qu'il transportait au retour car dans le bilan au désarmement du navire, il n'est fait état d'aucune marchandise.

Concernant les réflexions sur le transport des « *Noirs* » de Gorée à l'île de France et sur les qualités du navire, nous pouvons conclure que ces commentaires apportent un éclairage sur la difficulté d'apporter de la main-d'œuvre de l'Afrique de l'ouest à l'île de France et sur les qualités de navigation de ce type de navire (600 tonneaux) très utilisé par la Compagnie.

Pour fournir de la main-d'œuvre à l'île de France, le rédacteur préconise de prévoir un moins grand nombre de « *Noirs* » à transporter et de leur assurer de meilleurs conditions lors du voyage et une intégration avec les hommes assurant la manœuvre du navire et aussi une fois à l'île de France.

Quant au navire, il s'avère, d'après les dires du rédacteur, que le *Duc de Béthune* est un bon bateau qui navigue bien. Il signale par contre que celui-ci nécessite un entretien régulier car des pièces ont été changées et d'autres seraient à remplacer en particulier sur l'avant du navire fortement sollicitée en mer.

Jean-Yves Le Lan

Sources

- Archives nationales, journal de bord du *Duc de Béthune* (1756-1758), cote MAR/4JJ/7860.
- Archives nationales, rapport au désarmement, cote MAR/4JJ/144C/150.
- Service historique de la Défense à Lorient, rôle d'équipage du *Duc de Béthune* à l'armement, cote 2 P 38-I.4.
- Service historique de la Défense à Lorient, armement du navire, cote 1 P 219-191.
- Service historique de la Défense à Lorient, désarmement du navire, cote 1 P 235b-141.

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

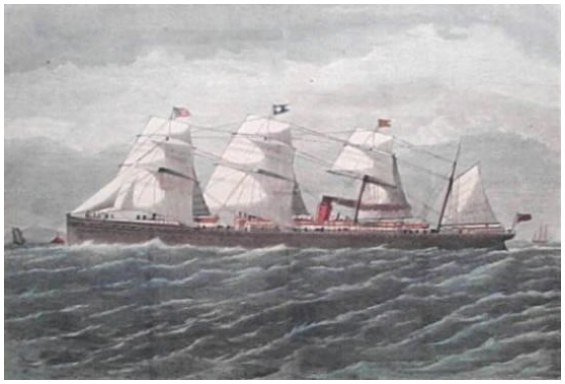
Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

UN DERNIER MOT

ANNIVERSAIRES

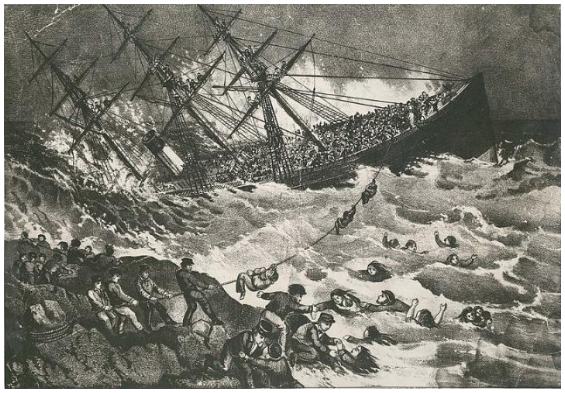
Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 … 100 ans… ou plus !

Il y a 150 ans,
Naufrage du paquebot britannique *Atlantic*
(1er avril 1873)



Le paquebot *Atlantic*

Les paquebots sont de plus en plus grands, ils transportent de plus en plus de passagers, et les pertes humaines sont de plus en plus lourdes en cas de catastrophe. Un record a été battu cette année avec le naufrage du paquebot britannique *Atlantic*, dont le bilan est estimé à 585 morts. L'*Atlantic* est un paquebot récent, construit en 1870 à Belfast pour la White Star Line de Thomas Ismay, déjà propriétaire d'un navire de même type, l'*Oceanic.* C'est un grand vapeur à hélice de 128 mètres de longueur. L'*Atlantic* quitte Liverpool le 20 mars 1873 pour son dix-neuvième voyage. Il est commandé par le capitaine Williams et transporte 956 personnes, dont 835 passagers. En chemin, il rencontre du mauvais temps, et doit se dérouter vers Halifax pour charbonner



Le naufrage

. À 3 h 15 du matin, le 1er avril, l'*Atlantic* heurte un rocher sous-marin près de l'île Meagher (Nouvelle-Écosse) et coule. Le bilan est le plus grave de toute la jeune histoire du transport civil transatlantique : 585 morts, dont la totalité des 345 femmes et enfants se trouvant à bord.

Il y a 200 ans,
La « bataille navale du 4 mai »
(4 mai 1825)

Durant la guerre d'indépendance du Brésil, la bataille navale dite « du 4 mai » a opposé six navires brésiliens commandés par Thomas Cochrane à trois navires portugais commandés par Joao Félix Pereira de Campos. Elle s'est déroulée au large de Salvador de Bahia, et son issue est restée indécise

La bataille du 4 mai

Il y a 450 ans,
Deux victoires navales
pour les « Gueux de la Mer »
(Avril 1573)

Les Provinces-Unies, en révolte contre l'Espagne qui les colonise, se sont improvisés une marine : les *Gueux de la Mer*, faite, en grande partie d'anciens pirates.
A Flushing, le 17 avril 1573, la flotte hollandaise de Lieven Keersmaker bat l'escadre espagnole de Sancho d'Avila et s'empare de cinq navires. Quelques jours plus tard, le 22 avril, le même Sancho d'Avila est battu à Borsele par les Gueux de l'amiral Worst.

PHILATÉLIE & SIGILLOGRAPHIE

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

Henri le Navigateur
(1394-1460)

Fils du roi Jean I[er] du Portugal et de Philippa de Lancastre, l'infant Henrique est resté célèbre en organisant l'enseignement des sciences de la mer dans une école spécialisée qu'il ouvrit à Sagres

Né à Porto, en 1394, l'infant Henrique était un enfant intelligent et sérieux, dont la curiosité scientifique et la foi chrétienne s'éveillèrent très tôt. En 1417, il convainquit son père d'armer une flotte contre les Maures de Ceuta, de l'autre côté de Gibraltar, et participa à cette expédition victorieuse avec son frère Pedro. Après cette aventure maritime (la seule de sa vie), Henrique s'installa dans un village proche de Sagres et se consacra à l'étude et à la méditation.

Il chargea trois aventuriers qui s'étaient mis à sa disposition (Tristao Vez Teixeira, João Gonçalvez Zarco et Bartolomeu Perestrolo) d'aller explorer les côtes d'Afrique. Les trois hommes découvrirent et s'emparèrent de l'île de Madère. À cette époque, toutefois, l'exploration de la côte africaine ne dépassait pas le cap Bojador, considéré par les marins comme la limite des eaux navigables. Ce n'est qu'en 1434 que le navigateur Gil Eannes osa s'aventurer au-delà. Conforté par ce succès, Henrique ordonna des explorations de plus en plus lointaines, rendues possibles par l'apparition de navires remarquables, les caravelles. En 1442, le navigateur Nuño Tristao atteignit Arquin et l'embouchure du fleuve Sénégal ; l'année suivante, Dinis Dias découvrit le cap Vert. Peu à peu, les Portugais découvrirent un continent inconnu et riche, capable de leur procurer de l'or et des esclaves.

Partageant son temps entre son rocher de Sagres et la ville de Lagos, l'infant Henrique ne se contenta pas d'exploiter les richesses en provenance de l'Afrique ; il rassembla aussi des astronomes, des géographes, des pilotes pour jeter les bases d'une véritable science de la mer, et pour en confirmer les résultats par des explorations de plus en plus osées. Il réalisa aussi un véritable arsenal, qu'on appela la *Villa do Infante*. L'infant Henrique, dit Henri le Navigateur, était un être complexe, à la fois homme d'affaires, homme de science et homme de foi quasi mystique. Grâce à ces aspects complémentaires de sa personnalité, il donna une impulsion considérable à la découverte de l'Afrique et, d'une manière plus générale, aux techniques de la navigation.

Thème : Henri le Navigateur
Pays émetteur : Portugal
Date d'émission : 4 août 1960
Dimensions : 25 x 33 mm
Couleurs : polychrome
Perforations : Peigne 12 ½
Impression : photogravure
Valeur faciale : 3,5 escudos portugais
Références catalogues : YT : PT875 ; Michel : PT894 ; Stanley Gibbons : PT1180..

QUI ? QUAND ? POURQUOI ?

Des questions… des réponses… des questions parfois sans réponse…

Qui, le premier, a fait le tour du monde ?

Le 20 septembre 1519, cinq caraques commandées par Magellan quittaient l'Espagne pour accomplir le premier tour du monde de l'histoire. Deux cent cinquante hommes environ participaient à

l'aventure. De cette expédition, il ne reviendra qu'un navire, le *Victoria*, avec dix-huit hommes à bord[1].

Magellan trouva la mort aux Philippines, le 27 avril 1521, lors d'un accrochage avec les tribus locales. Elcano prit alors le commandement de l'expédition et ramena en Espagne le *Victoria* et dix-sept matelots épuisés. On attribue donc naturellement à Elcano et à ses compagnons le mérite d'avoir bouclé le premier tour du monde.

Statue d'Elcano

« Pas si vite ! disent certains chipoteurs, *Le premier homme à avoir fait le tour de la planète s'appelle Enrique. Enrique de Malacca. »* Essayons d'y voir clair.

Magellan, on le sait, était Portugais. Avant d'entreprendre son tour du monde sous pavillon espagnol, il avait navigué en Asie sur des bateaux de son propre pays. Durant l'un de ses voyages à Malacca, il avait acheté un esclave du nom d'Enrique, qui, depuis, le suivait partout. Enrique faisait partie, bien sûr, du voyage autour du monde.

Quand les navires de Magellan arrivèrent aux actuelles Philippines, les marins furent surpris d'entendre Enrique parler sans difficultés aux habitants du lieu. Beaucoup pensèrent que, pour parler si bien, il était forcément originaire des Philippines, et qu'il retrouvait son pays après l'avoir quitté quelques années plus tôt. Si cela était vrai, Enrique était donc le premier homme à avoir fait le tour de la terre, en avril 1521.

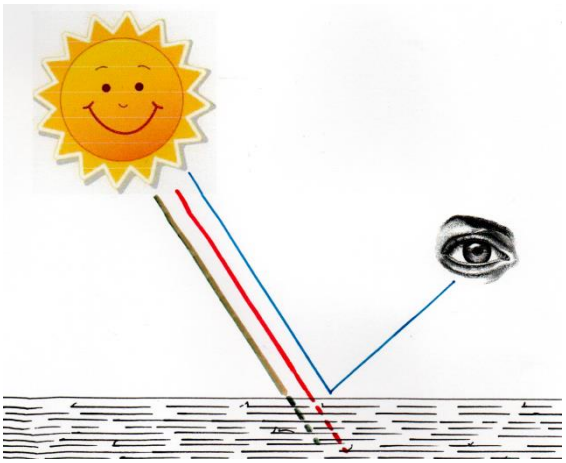
Personne, en fait, n'a jamais démontré qu'Enrique de Malacca était en réalité Enrique des Philippines. On perdit sa trace lors de l'escale où mourut Magellan, et le doute reste entier. GL

Pourquoi la mer semble-t-elle bleue ?

L'une des propriétés de l'eau est d'être incolore. Pourtant, la mer semble bleue, en particulier par beau temps sous un beau ciel ensoleillé. Pourquoi la mer semble-t-elle bleue ? La plupart des personnes interrogées répondent : « parce que le ciel s'y reflète ». Ceux qui disent cela ont tort, ou alors il faudrait qu'ils expliquent pourquoi le ciel est bleu !

La lumière « blanche » qui vient du soleil est, en fait, un spectre de différentes couleurs visibles, allant du rouge au violet. La combinaison ces couleurs individuelles donne une impression de « lumière blanche ». Chacun de ces rayonnements lumineux élémentaires a une longueur d'onde différente. En fonction de cette caractéristique, certaines sont absorbées par la mer, d'autres s'y réfléchissent. Le bleu, par exemple se réfléchit et donne l'impression à un observateur que la mer est bleue.

La réalité, on s'en doute, est un peu plus complexe que cette explication sommaire. D'autres facteurs entrent en jeu dans l'impression de couleur (ciel, fond, etc.).

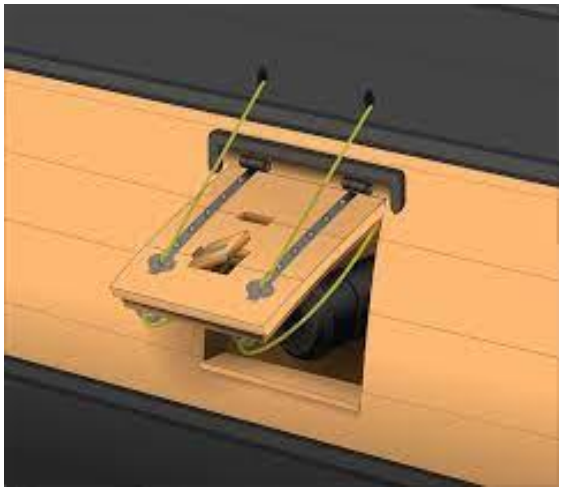


[1] Pour être plus exact, deux navires sont rentrés en Espagne : le *San Antonio*, qui avait fait demi-tour en cours de route, et le *Victoria*, qui fut le seul à « boucler la boucle ». Le nombre des survivants s'élève en fait à 85 : *San Antonio*, 55 ; *Victoria*, 18 (plus les 12 prisonniers du Cap Vert, libérés plus tard) ; *Trinidad*, 5.

De quand datent les sabords ?

Les premiers canons de marine étaient placés sur le pont des navires, ce qui était encombrant et limitait leur nombre. Les placer à l'intérieur de la coque, sur plusieurs niveaux, permettait d'augmenter considérablement la puissance de feu du navire, tout en protégeant les servants de la mitraille. Mais cela nécessitait de percer des ouvertures dans la coque, sans nuire à sa solidité et à son étanchéité. L'invention du sabord a résolu ce problème.

Le sabord (*gun port*, en anglais) est une ouverture pratiquée dans la coque d'un navire, pour permettre le tir d'un canon placé à l'intérieur ; cette ouverture est obturable par un volet (le « mantelet »).



Sabord

De nombreux ouvrages français d'histoire maritime nous répètent, depuis des années, que les sabords ont été inventés en 1501 par un constructeur de navires brestois nommé Descharges. Sans rien retirer aux mérites de ce professionnel, il convient de constater que cette datation est inexacte : le sabord est beaucoup plus ancien !

« [Un sabord] figure déjà sur un carreau de terre cuite représentant une caravelle portugaise en 1498. Une relation du siège de Rhodes, imprimée à Ulm en 1496, fait pareillement état d'un navire percé de dix sabords. Et même en 1402, Béthencourt a déjà des sabords à bord de son navire, puisque Isabelle des Canaries a été » jetée à la mer, dit-il, *par le sabord de la nef.* » (*Dictionnaire d'histoire maritime.* Robert Laffont, 2002).

COURRIER DES LECTEURS

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

Suggestion d'un lecteur

Notre ami et fidèle lecteur Franck Bonnet, dont on connaît les bandes dessinées historique m'a envoyé le message suivant :

Salut
Un grand merci, de nouveau, pour le numéro 47 ! Y aura-t-il un numéro spécial pour le 50 ?

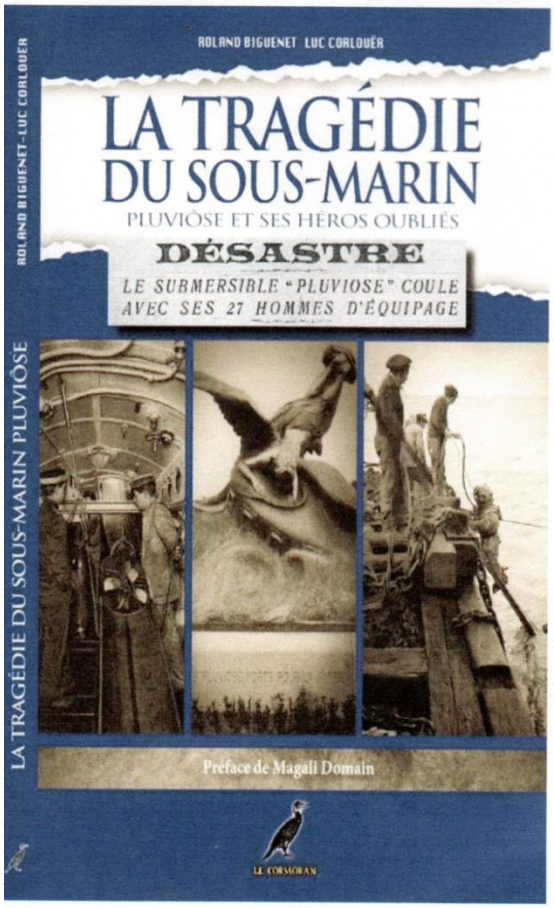
J'avoue, mon cher Franck, que je n'y avais pas pensé. Mais ton message me donne une idée : si le numéro 50 était un « numéro spécial » écrit par les lecteurs ? Envoyez-moi vos projets d'articles en WORD, et j'en ferai le numéro 50 de SILLAGES.

Luc Corlouër publie un nouvel ouvrage

Les lecteurs de SILLAGES connaissent Luc Corlouër. Il est l'auteur de plusieurs livres d'histoire maritime dont nous avons parlé, en particulier d'une remarquable étude sur l'amiral Trogoff. Il vient d'envoyer un courrier à ses amis pour leur faire part d'une nouvelle publication relative au naufrage du sous-marin *Pluviôse*, le 26 mai 1910. Je cite son message :

Bonjour à tous,
Cela fait longtemps que je ne vous ai pas informé de l'avancement de mes projets.
Je suis reparti avec mon compère Roland Biguenet sur une nouvelle aventure : ***La tragédie du sous-Marin Pluviôse et ses héros oubliés***
Ce livre de 200 pages tout en couleurs sortira en juin 2023 lors de l'inauguration après réfection du monument aux victimes du Pluviôse de Calais.
En accord avec Entraide Marine-ADOSM, les droits d'auteur seront intégralement versés à l'association.
La ville de Calais, l'Association du Vieux Calais, le département, le Souvenir français, la Société des Membres de la Légion d'honneur, l'ONM, la Marine, l'ACORAM, l'Entraide Marine-Adosm sont engagés avec nous.
Les maires des communes où les héros ont été inhumés prévoient des commémorations le 24 juin 2023.

Bien amicalement à vous. Luc

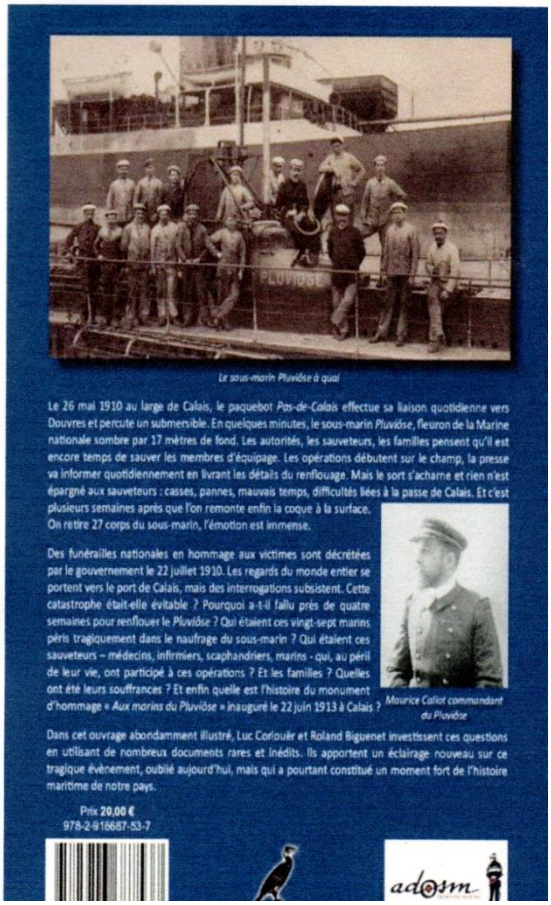


La « quatrième de couverture » donne les précisions suivantes :

Le 26 mai 1910 au large de Calais, le paquebot Pas-de-Calais effectue sa liaison quotidienne vers Douvres et percute un submersible. En quelques minutes, le sous-marin Pluviôse, fleuron de la Marine nationale sombre par 17 mètres de fond. Les autorités, les sauveteurs, les familles pensent qu'il est encore temps de sauver les membres d'équipage. Les opérations débutent sur le champ, la presse va informer quotidiennement en livrant les détails du renflouage. Mais le sort s'acharne et rien n'est épargné aux sauveteurs : casses, pannes, mauvais temps, difficultés liées à la passe de Calais. Et c'est plusieurs semaines après que l'on remonte enfin la coque à la surface. On retire 27 corps du sous-marin, l'émotion est immense. Des funérailles nationales en hommage aux victimes sont décrétées par le gouvernement le 22 juillet 1910. Les regards du monde entier se portent vers le port de Calais, mais des interrogations subsistent. Cette catastrophe était-elle évitable ? Pourquoi a-t-il fallu près de quatre semaines pour renflouer le Pluviôse ? Qui étaient ces vingt-sept marins péris tragiquement dans le naufrage du sous-marin ? Qui étaient ces sauveteurs – médecins, infirmiers, scaphandriers, marins - qui, au péril de leur vie, ont participé à ces opérations ? Et les familles ? Quelles ont été leurs souffrances ? Et enfin quelle est l'histoire du monument d'hommage « Aux marins du Pluviôse » inauguré le 22 juin 1913 à Calais ? Dans cet ouvrage abondamment illustré,

Luc Corlouër et Roland Biguenet investissent ces questions en utilisant de nombreux documents rares et inédits. Ils apportent un éclairage nouveau sur ce tragique évènement, oublié aujourd'hui, mais qui a pourtant constitué un moment fort de l'histoire maritime de notre pays.

ROLAND BIGUENET-LUC CORLOUËR
Prix 20,00 €
978-2-916687-53-7



Des réactions concernant ChatGPT

● Plusieurs lecteurs ont réagi au sujet de mon article sur ChatGPT. D'abord mon fils Arnaud, qui m'écrit ceci :

Bonjour
L'idée est excellente (concernant chatGPT). J'en aurais autant à dire sur des questions d'histoire que je lui ai posées ... et même une opération de soustraction sur laquelle il s'est trompé ..ce qui est un comble tout de même : moins bien qu'une calculette !
Je crois que les chiffres et dates lui posent encore problème ; c'est très surprenant.
Ce qui est, par contre, épatant, c'est sa compréhension des questions qu'on lui pose en langage naturel. Question synstaxe, grammaire et orthographe, la qualité de ses réponses est aussi bluffante; en français et sans doute dans toutes les langues !
Quant au fond, il y a des lacunes dans ses connaissances et sa façon péremptoire d'énoncer des conneries n'est pas la moindre des choses impressionnantes dont cet outil est capable !
Mais il va s'améliorer.

● Jean-Michel Picard précise :

Permettez-moi un petit commentaire sur ChatGPT. Il ne faut pas le prendre comme une encyclopédie, c'est une intelligence artificielle qui va se nourrir de ce que vous lui donnerez, il va s'enrichir au fur et à mesure. Je suis sûr que si vous lui demandez maintenant à quelle date fut lancé le Santissima Trinidad, il vous répondra 1769 parce que vous lui aurez appris.

J'ai fait l'expérience proposée : Gagné ! ChatGPT m'a répondu cette fois correctement.

● Merci à tous les autres qui m'ont écrit à ce sujet.

Quelques photos du Golfe du Morbihan

Notre ami Alain Foulonneau, a assisté à la "Grande Parade du Golfe du Morbihan". De ce "spectacle formidable", il a eu la gentilesse de nous envoyer quelques photos. De haut en bas : l'*Etoile du Roy*, le *Français*, le *Corbeau des Mers* , le *Recouvrance.*

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