SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 33 **Juillet-août 2021**

SOMMAIRE

● **BONJOUR** **1**
● **DANS LE PORT D'AMSTERDAM – Les « chameaux » de l'ingénieur Bakker (1688), par G. Le Moing** **1**
● **LA GUERRE DE 100 ANS SUR MER – Le débarquement de Jean de Vienne à Rottingdean (1377), par G. Le Moing** **5**
● **DISPARU CORPS ET BIENS – Les mystères de la disparition du 5-mâts *Kobenhavn*, par G. Le Moing** ...**15**
● **UNE ENIGME AU XVIIIE SIECLE – La disparition de La Pérouse, par G. Le Moing** **18**
● **RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie marine – Vexillologie marine – Jadis & naguère – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot**.....**22**

BONJOUR

Heureux de vous retrouver après cette brève interruption estivale, je souhaite à tous une bonne reprise. La publication de SILLAGES reprend sans changements. Je vous remercie de votre fidélité et je souhaite la bienvenue aux nouveaux abonnés qui se sont inscrits durant l'été. Bonne lecture du numéro 33 !

Amicalement, Guy

Dans le port d'Amsterdam…

LES « CHAMEAUX » DE L'INGÉNIEUR BAKKER (1688)

Par Guy LE MOING

À la fin du XVIIe siècle, les Pays-Bas dominent le commerce maritime international. Ils ont arraché au Portugal son quasi-monopole aux Indes. Ils ont profité du déclin de la Ligue hanséatique pour en récupérer l'activité. Dans ce contexte florissant, Amsterdam est devenu le grand port commercial d'Europe occidentale, bien devant Bruges, Anvers ou Londres. Mais le port d'Amsterdam a un point faible : il communique avec la mer par un chenal peu profond, le Pampus.

Le Pampus

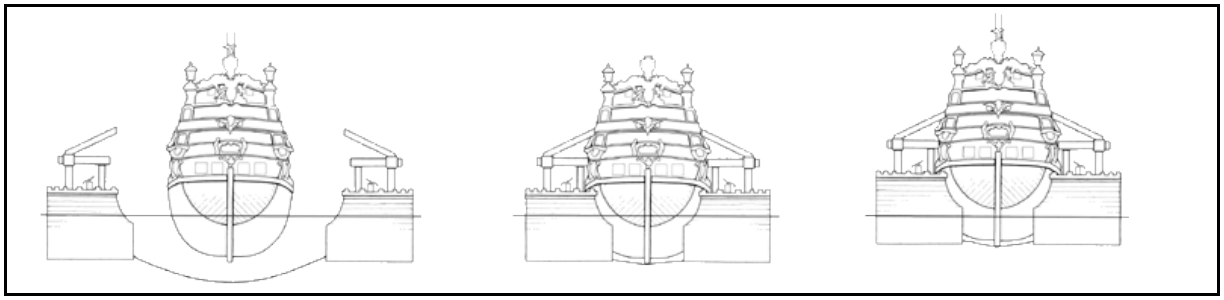
Cet étroit passage entre le port et le Zuiderzee n'a que neuf pieds de profondeur à marée basse, et dix et demi à marée haute. Or, à la fin du XVIIe siècle, le tonnage des navires augmente, donc leur tirant d'eau. La faible profondeur du Pampus a un effet néfaste sur le commerce international et l'industrie locale : elle oblige les chantiers hollandais à limiter la taille des navires qu'ils construisent ; elle interdit l'accès au port des grands navires étrangers.

Les solutions à ce problème sont peu nombreuses. Draguer et creuser le chenal ? C'est impossible avec les moyens de l'époque. Déplacer le port ? Aucun site hollandais n'offre des avantages comparables à Amsterdam. Diminuer le tirant d'eau des navires ? C'est la voie vers laquelle s'orientent les constructeurs hollandais : augmenter la longueur et la largeur des navires, sans augmenter leur tirant d'eau. Cette solution est très limitée car il existe des rapports irréductibles entre les trois dimensions d'un navire.

Les perspectives étaient donc sombres pour le port d'Amsterdam, voué à un déclin à peu près inévitable. C'est alors, en 1688, qu'un ingénieur hollandais du nom de Bakker imagina une solution originale : soulever les navires pour leur faire franchir l'obstacle !

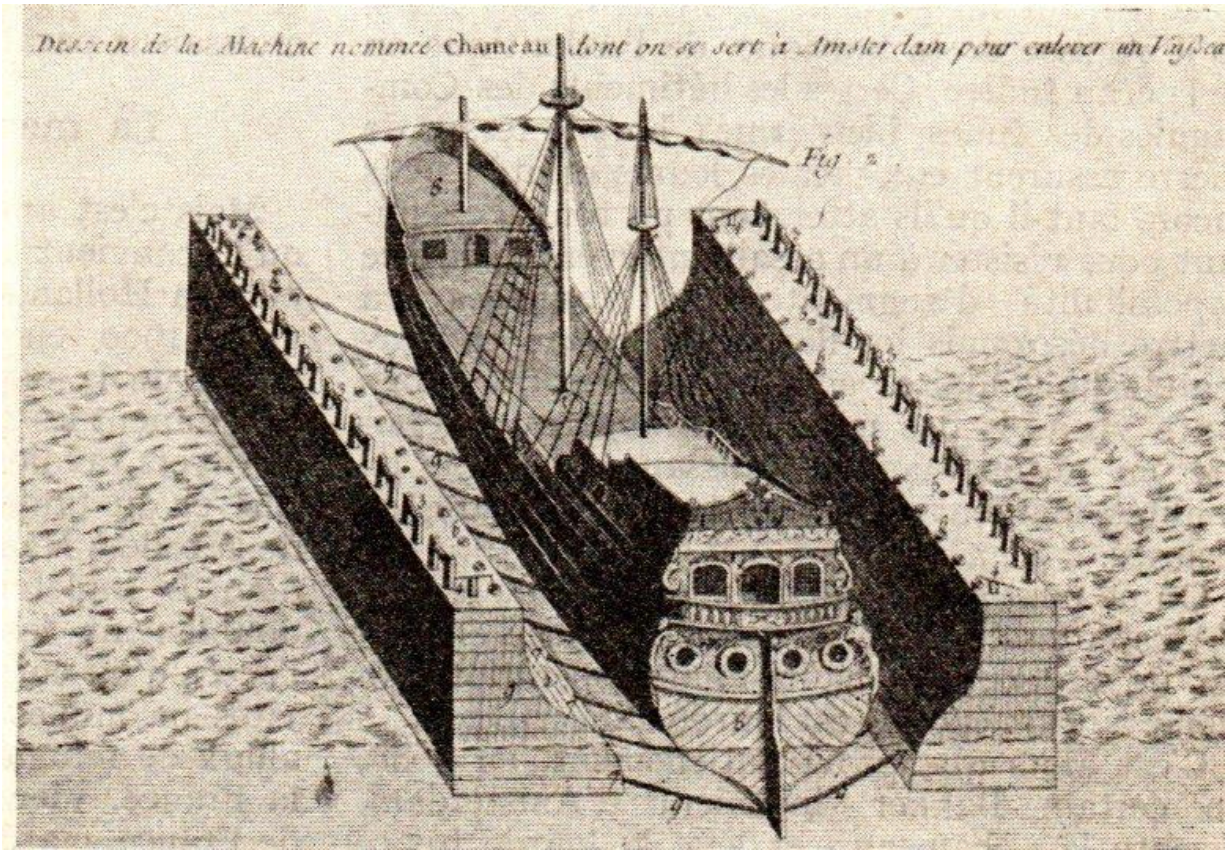
Les « chameaux » de Bakker

Pour originale qu'elle soit, l'idée de Bakker est simple : placer le navire chargé entre deux caissons remplis d'eau, puis évacuer l'eau des caissons de manière à ce qu'ils remontent vers la surface en entraînant le navire avec eux. Cette méthode de lestage et de délestage hydraulique sera utilisée plus tard dans les docks flottants et dans les sous-marins. La figure ci-dessous en illustre le principe.



Principe du « chameau » de Bakker
(De gauche à droite : position basse, mise en place du navire, position haute)

L'ingénieux système de Bakker permettait de déjauger les navires de cinq à six pieds. En conséquence, des navires de seize pieds de tirant d'eau pouvaient désormais passer dans le chenal, alors que celui-ci était limité à une dizaine de pieds. Dès sa mise en place, le premier « chameau » de Bakker permettait de déplacer de grands navires de 170 pieds de long sur 16 de large. Les retombées économiques de cette innovation ne se firent pas attendre : non seulement le commerce maritime ne périclita pas, mais le tonnage des navires continua à s'accroître.



Un « chameau » de Bakker

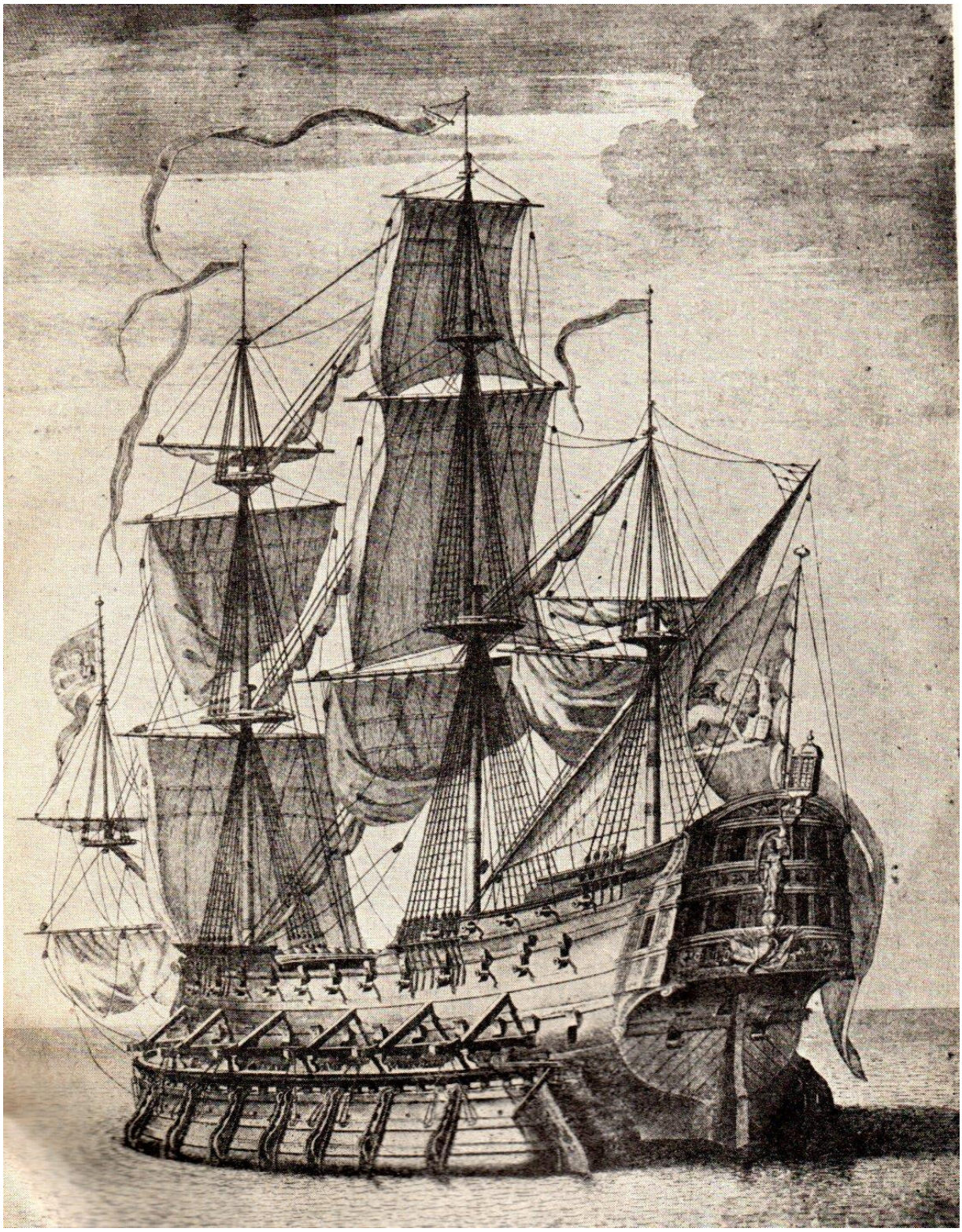
Venise imite Amsterdam

En cette fin de XVIIe siècle, Amsterdam attirait des visiteurs illustres, en quête d'innovations dans le domaine maritime. Nul doute que Pierre le Grand, qui séjournait à cette époque dans le grand port hollandais, n'eut été intéressé par la machine de Bakker.

Il en fut de même du savant vénitien Coronelli, en visite à Amsterdam en 1697. Le « chameau » de Bakker l'intéressa d'autant plus que Venise souffrait du même problème qu'Amsterdam : les chenaux de la lagune étaient peu profonds, ce qui limitait le tonnage des navires marchands, et imposait de lourdes contraintes aux ingénieurs de l'arsenal.

Quand il rentra dans son pays, peu après, Coronelli y rapporta l'idée du « chameau » hollandais. Il en modifia légèrement le principe pour en faire une plate-forme permettant l'émersion totale du navire, et le libre accès à ses œuvres vives. Ce faisant, Coronelli avait bel et bien inventé le « dock flottant ».

Il semble cependant que les « chameaux » vénitiens n'aient pas été utilisés bien longtemps. Ce n'est qu'un siècle plus tard, en 1806, que Napoléon en fit équiper à nouveau l'arsenal de Venise, mais à des fins militaires cette fois. GL



Navire transporté par un « chameau »

La guerre de Cent Ans sur mer

LE DÉBARQUEMENT DE JEAN DE VIENNE À ROTTINGDEAN, EN AOÛT 1377

Par Guy LE MOING

Si la guerre de Cent Ans a duré plus d'un siècle, elle a été entrecoupée de nombreuses trêves. En 1375, par exemple, les hostilités furent interrompues pour une durée de deux ans par la *trêve de Bruges.* Celle-ci devant se terminer à la Saint-Jean 1377, la première moitié de l'année fut occupée, dans les deux camps, à préparer la reprise des combats, à savoir une campagne navale française contre les côtes sud de l'Angleterre. Trois chroniqueurs de l'époque ont relaté cette campagne : Froissart, d'Orronville et Walsingham. Grâce à leurs récits, l'attaque de Rye et celle de l'île de Wight sont bien connues. Il existe néanmoins une autre opération, beaucoup moins bien documentée, qui s'est déroulée sans doute à la fin du mois d'août, le débarquement français à Rottingdean et la bataille qui s'en est suivie.

Deux documents récents nous permettent de mieux comprendre cette dernière opération :

1. **Une étude de Randolph Jones, publiée sur Internet et intitulée : *The Skirmish of Rottingdean, 1377* (« L'escarmouche de Rottindean, 1377 »).**
2. **Un petit livre de Leonard James, paru en Grande-Bretagne en 2014 dans la collection *Bretwalde Battles*, et intitulé : *The Battle of Brighton, 1377.***

Ces deux textes ont servi de base au présent article.

Les sources du récit

Trois chroniqueurs du Moyen Âge ont évoqué, avec plus ou moins de détails, la campagne de 1377 : Froissart et Cabaret d'Orronville, en français ; Walsingham, en latin[1]. Leurs récits ne sont pas toujours cohérents entre eux, et la chronologie des événements souvent imprécise. C'est dire si ces chroniques ont ouvert la porte à de nombreuses interprétations.

Parmi les auteurs plus récents, il faut citer, bien sûr, le biographe de Jean de Vienne, le marquis Terrier du Loray. Il adopte, dans l'ensemble, la chronologie proposée par Froissart et Walsingham : départ d'Harfleur le 24 juin ; attaque de Rye le 29 juin ; débarquement à Rottingdean peu après l'attaque de Rye, c'est-à-dire début juillet ; retour en France début août ; participation au siège de Calais ; attaque de l'île de Wight le 21 août ; tentative d'attaque de Southampton ; incendie de Poole ; destruction de Winchelsea ; approche des Français sur Douvres, sans débarquement ; passage à Calais (10 septembre) et retour dans les ports normands.

[1] Voir références *in fine.*

La campagne navale de 1377

Certains auteurs récents contestent cette chronologie, au moins sur un point : le débarquement à Rottingdean et le combat qui suivit n'auraient pas eu lieu début juillet, mais fin août, c'est-à-dire après l'attaque de l'île de Wight. Nous y reviendrons un peu plus loin, quand nous parlerons de ces événements.

Le début de la campagne

La préparation des opérations – En France, l'amiral Jean de Vienne était au cœur des préparatifs. Selon son biographe Terrier de Loray, *« Il employa les deux années de la trêve conclue avec l'Angleterre à préparer l'armement qui devait assurer la supériorité maritime de la France lors de la reprise des hostilités. De la ville de Honfleur, où il résidait habituellement, il dirigeait les préparatifs et surveillait les travaux qui se poursuivaient sans relâche au* clos *de Rouen, ainsi qu'à Harfleur et dans les autres ports de la Seine. Grâce à l'activité déployée par l'amiral et par ses subordonnés, le roi de France, au printemps de 1377, avait sur mer trente-cinq grosses nefs construites pour la guerre*[1]*. »* Jean de Vienne avait mis sur pied, avec l'amiral castillan Fernando Sanchez de Tovar, un projet d'attaque des côtes sud de l'Angleterre. Ils étaient aidés en cela par l'amiral génois Rainier Grimaldi. Cette opération devait permettre, entre autres, de tester les défenses anglaises et, si les circonstances étaient favorables, d'envisager une invasion.

Le projet franco-castillan n'était pas resté longtemps secret et, dès le mois de janvier 1377, le Parlement anglais était alerté. Des crédits furent débloqués pour l'acquisition de navires et le recrutement de leurs équipages. Cette flotte devait se regrouper dans la Tamise à la fin du mois de mars, tandis qu'une puissante armée terrestre se rassemblait dans le Kent. Par ailleurs, les maires et les sheriffs des régions côtières étaient invités à lever des hommes pour répondre instantanément à une attaque. Sir Robert Hales fut désigné comme commandant en chef de la défense du sud du royaume. Il se mit à l'œuvre dans un climat politique perturbé par les problèmes de santé d'Édouard III et les incertitudes sur sa succession éventuelle. Une véritable panique s'empara des Anglais lorsqu'ils apprirent l'arrivée de la flotte castillane à Harfleur. Le roi Édouard mourut le 21 juin. Son petit-fils Richard II lui succéda, mais ce n'était

[1] Terrier de Loray, *Jean de Vienne, amiral de France,* p. 102.

qu'un enfant, et un conseil de régence fut instauré. Une telle situation est toujours source de confusion ; ce fut le casen Angleterre, lors de cette fin de trêve.

L'attaque de Rye – Quand la trêve s'acheva, le 24 juin, Jean de Vienne était prêt. Trente-cinq navires royaux armés pour la guerre, attendaient la fin de la trêve à Harfleur. Ils avaient été rejoints, courant juin, par huit galées castillanes commandées par l'amiral Sanchez de Tovar et, sans doute, par cinq bâtiments portugais. À cette flotte s'ajoutaient les galères huissières[1] de Rainier Grimaldi. Quatre à cinq mille hommes s'apprêtaient à traverser la Manche après le 24 juin. C'est à Rye que la campagne débuta, dès le 29 juin sans doute. Rainier Grimaldi aurait conseillé à Jean de Vienne de commencer par cette ville : *« Devant nous est la ville de Rye, mal défendue par ses remparts et enrichie de longue date par les déprédations de ses corsaires ; c'est de là que sont sortis les hardis marins qui insultèrent tant de fois nos rivages. Ils ne croient pas que nous oserions descendre chez eux. Là doivent porter nos premiers coups.*[2] » L'idée ne déplut pas à Jean de Vienne qui décida de débarquer dans ce port et de s'en servir de base pour ravager la région voisine. Il comptait y tenir une bonne semaine ; il n'y resta, en fait, que deux jours.

Bien que Rye fût une ville relativement importante, elle était, en effet, vulnérable. Elle avait été fragilisée par une inondation survenue deux ans plus tôt, qui avait emporté de nombreuses maisons et une partie des quais, et surtout, qui avait éventré les remparts. Dès que les signaux d'alarme furent aperçus, les habitants s'empressèrent de cacher leurs objets de valeur ou de les emporter hors de la ville. La principale défense de Rye, à cette époque, était la tour d'Ypres, un château fort entouré de hautes murailles, mais il n'avait pas la capacité de résister longtemps à un siège.

La tour d'Ypres à Rye
(État actuel)

[1] Une galère « huissière » était une galère dont la coque était percée d'une porte (« huis ») pour l'embarquement ou le débarquement des chevaux.
[2] D'après CABARET D'ORRONVILLE, *Chronique de Louis de Bourbon*, p.70.

Les forces franco-castillanes débarquèrent, conduites par un chevalier nommé Jean de Raix. Elles s'engouffrèrent dans les brèches de la muraille, mais trouvèrent une ville en partie abandonnée, qui ne leur opposa guère de résistance. Pendant plusieurs heures, les intrus défoncèrent les portes et les fenêtres, et pillèrent les maisons. Quand Raix eut la certitude que ses hommes avaient pris tout ce qu'ils pouvaient prendre, il donna l'ordre d'incendier la ville. Ils le firent avec un tel acharnement, pendant cinq heures d'affilée, que la ville fut réduite en cendres. L'intention de Jean de Vienne était d'attaquer, depuis cette bourgade, la ville voisine de Winchelsea. Entre temps, le supérieur de l'abbaye de Battle, Hamo of Offington, avait rassemblé tous les hommes des environs et les avait conduits, en armes, vers la ville menacée. Ceci incita les Franco-castillans à abandonner leur projet, à regagner leurs bateaux et à repartir vers la haute mer. À leur bord se trouvait un copieux butin, dont quarante-deux tonneaux de vin. Ils prirent également en otages les quatre des plus riches commerçants de Rye, dont ils espéraient obtenir rançon[1].

Le départ prématuré de Jean de Vienne ne fut pas du goût de tous ses compagnons d'armes. Certains, en effet, avaient échafaudé le projet de faire de Rye une terre française destinée à des débarquements ultérieurs, le pendant de Calais en quelque sorte. L'amiral n'était pas de cet avis ; il eut, à ce sujet, une très vive altercation avec l'un de ses compagnons, le seigneur Nicolas sire de Torcy : *« il eut moult grand déplaisir, car il voulait s'en emparer, tenir et s'y renforcer, et moult s'en courrouça et en dit de moult grosses paroles à l'amiral de France.*[2] *»*

L'attaque de l'île de Wight – La tempête, un jour du mois d'août, poussa les navires français vers l'île de Wight. Cette île, très riche et très fertile, était considérée comme « le jardin de l'Angleterre ». Elle avait jusqu'alors été relativement épargnée par les invasions, car elle était entourée de falaises et d'écueils dangereux (les *Needles*, c'est-à-dire « les aiguilles »). Par ailleurs, les passes donnant accès aux ports étaient étroites, ce qui aurait obligé les navires ennemis à se présenter un par un. Les habitants se considéraient donc comme naturellement protégés et avaient relâché leur vigilance. C'était sous-estimer la fougue des Français. Ils débarquèrent sans trop de difficultés sur l'île et mirent en fuite les défenseurs de la côte. Tovar y était déjà venu et savait qu'une des conditions du succès était la prise du château de Carishbrooke. Il y envoya une partie de son armée, ainsi qu'une autre partie à Yarmouth et une troisième à Newtown, qui étaient, à l'époque, les deux villes principales de l'île. À Carishbrooke, les assaillants trouvèrent closes les portes du château ; son commandant, Sir Hugh Tyrrel, refusa toute discussion avec eux. Les deux autres détachements rencontrèrent moins de résistance. Plutôt que de perdre du temps à piller, Jean de Vienne proposa aux habitants effrayés de verser un lourd tribut, après quoi il s'en irait. Malgré l'importance de la somme exigée, les insulaires s'exécutèrent… mais les Franco-castillans ne partirent pas. Ils mirent le siège devant le château de Carishbrooke, tout en surveillant le Solent[3] pour prévenir l'arrivée de renforts anglais. Un jour où Jean de Vienne était absent, Tyrrel décida de tenter une sortie, et il y prépara discrètement ses hommes. Un chevalier anglais, du nom de Peter de Heyno, proposa de tuer le chef ennemi qui remplaçait Jean de Vienne ce jour-là. Il lui décocha une flèche et atteignit son but : le chevalier français tomba *roide mort.* Ce fut le signal que Tyrrel attendait pour ordonner la sortie. Les portes du château s'ouvrirent alors, et les soldats anglais se ruèrent à l'extérieur. Il s'ensuivit un combat bref mais sauvage, au cours duquel les soldats français furent débordés. Les hommes de Tyrrel mirent le feu aux machines de siège

[1] D'après John STOW : *Annals of England to 1603*, p. 442 ("Open Library").
[2] *Chronique des Quatre Premiers Valois*, p. 263.
[3] Bras de mer séparant l'île de Wight de la côte anglaise.

françaises, et rentrèrent dans leur château aussi vite qu'ils en étaient sortis. Quand il apprit l'escarmouche, Jean de Vienne comprit qu'il n'y avait plus rien à gagner sur cette île, et donna l'ordre de la quitter.

Attaques diverses – Les chroniqueurs signalent, sans donner beaucoup de détails, plusieurs autres attaques de villes côtières anglaises durant la campagne de 1377 : Southampton, Poole, Folkeston, Winchelsea, Hastings, etc. Venons-en directement à celle qui fut probablement la dernière : Rottingdean (et sans doute les villes voisines de Brighton et peut-être de Lewes).

Le débarquement de Rottingdean, la bataille contre les Anglais, la capture du prieur de Lewes

Ce qu'en disent exactement les chroniqueurs – Avant d'examiner les différentes hypothèses des historiens sur cette ultime opération de la saison 1377, relisons ce qu'en disent nos trois chroniqueurs contemporains des faits.

Le débarquement de Rottingdean, la bataille et la capture du prieur de Lewes, vus par les trois chroniqueurs

■ **FROISSART**

« Et tant allèrent [les Français] **en cet état, qu'ils vinrent à un bon gros village sur mer, où il y a un bon et riche prieuré, nommé Lewes. Là étaient venus les gens du pays, réunis autour du prieur de Lewes et deux chevaliers qui leur donnaient conseils pour s'ordonner et combattre si les Français venaient. Les chevaliers se nommaient messire Thomas Cheyne et messire Jehan Falvesley. Là le comte de Salisbury et ses frères ne purent arriver à temps, à cause des mauvais chemins et des difficultés du pays qui est entre Lewes et l'endroit où ils se tenaient. Là vinrent à ce port les susdits Français et leurs galées en bon ordre, et s'ancrèrent le plus près qu'ils purent de la terre. Ils prirent terre malgré les Anglais qui tentaient de les en empêcher. Là, à l'entrée de la ville, eut lieu grand hustin** [querelle, affrontement] **et force escarmouches, et plusieurs hommes parmi les Français tués par flèches en ce début de combat. Mais ils étaient si grande foison qu'ils firent reculer leurs ennemis, lesquels se regroupèrent en un lieu devant le moutier et attendirent leurs ennemis. Ces derniers vinrent vers eux très hardiment pour combattre main à main en très bon ordre. Là eurent lieu plusieurs grands faits d'armes des uns et des autres, et les Anglais se défendirent très bien selon leur quantité, car ils n'étaient qu'un petit nombre en regard des Français. Mais ceux-ci avaient bon désir et grande entente de leur porter dommage. Ils obtinrent la place, et furent les Anglais déconfits. Et il y eut bien 200 morts et grande foison de prisonniers des plus notables, riches hommes qui étaient venus pour offrir leur vie. Et furent faits prisonniers les deux chevaliers et le prieur. Aussi fut la ville de Lewes toute pillée, arse, détruite, ainsi que les villages avoisinants. Et quand la marée fut revenue,** [les Français] **étaient rentrés en leurs vaisseaux ; ils levèrent l'ancre et quittèrent Lewes en emmenant leurs pillages et leurs prisonniers, par lesquels ils surent la mort du roi d'Angleterre et le couronnement du roi Richard. »**

■ **CABARET D'ORRONVILLE**

« Alors fut prise et pillée, la Rye, et incendiée ce jour-là avec une grande occision de gens. Beaucoup de prisonniers furent ramenés aux vaisseaux, ainsi qu'une foison de draps et autres richesses de maintes sortes. Et un riche prieur d'Angleterre, nommé prieur de Lewes qui avait appris l'effroi dans son monastère par ceux qui fuyaient la Rye ; il avait rassemblé beaucoup de gens pour tenter de repousser les Français, et, ce soir-là, ce prieur vint avec bien 500 combattants, parmi les meilleurs qu'il eût, mais l'amiral, qui était sage et se doutait bien de sa venue, lui avait tendu une grande embuscade de 300 chevaux triés sur le volet. Ils virent venir les Anglais de loin et les laissèrent s'approcher, puis sortirent de leur cachette et les attaquèrent, les déconfirent et prirent leur chef, qui était armé d'une plate couverte de velours vermeil. Et le prieur de Lewes fut prisonnier de l'amiral pour sa part du butin, pour laquelle il fut gardé un an, et eut l'amiral 7 000 nobles. De la Rye en Angleterre se retira l'amiral en son navire honorablement sans perte, et alla à Paris devers le roi. »

■ **THOMAS WALSINGHAM**

« La même année, les Français pénétrèrent dans la ville de Rottingdean, dans le Sussex, où le prieur de Lewes les rencontra avec un petit nombre de gens, et fut pris et envoyés sur leurs bateaux, ainsi que deux autres chevaliers, Sir John Falvesley et Sir Thomas Cheyne et un écuyer, John Brocas. Mais un écuyer né en France, qui était au service dudit [prieur] combattit vaillamment contre les hommes de France, tant que son ventre fut coupé et qu'il lutta dans la douleur, traînant ses boyaux loin derrière lui lorsqu'il poursuivait ses ennemis. Durant ce combat, une centaine d'Anglais furent tués, et beaucoup plus de Français… Là un homme de France pris comme prisonnier confessa avant de mourir que le royaume d'Angleterre n'aurait pas été attaqué par les Français si le duc de Lancastre avait été fait roi. »

La date de l'événement – Dans sa biographie de Jean de Vienne, Terrier du Loray date le débarquement de Rottingdean du début du mois de juillet, dans le prolongement de l'attaque de Rye ; c'est conforme à ce que suggère Cabaret d'Orronville. Ce dernier indique clairement que l'affaire de Lewes a eu lieu avant le retour provisoire de Jean de Vienne en France, début août. Dans son article, Randolph Jones conteste cette datation ; il écrit :

« Même si Froissart et Walsingham la placent tous deux après le débarquement sur l'île de Wight (21 août), le marquis insiste pour situer l'escarmouche début juillet. Il a sans doute été influencé par le commentaire de Froissart indiquant que les Français apprirent la mort du roi Édouard III (21 juin) de la bouche de leurs prisonniers pris à Rottingdean. Il considérait comme inconcevable que les Français ignorassent toujours cet événement important jusqu'à la fin août. Néanmoins, le marquis semble ignorer l'affirmation de Froissart disant que ces mêmes prisonniers avaient aussi informé les Français du couronnement de Richard II. Walsingham confirme une date postérieure au couronnement, avec l'histoire de ce Français blessé à mort déclarant à ses ravisseurs que l'Angleterre n'aurait pas été envahie si Jean de Gand avait été fait roi. Si cette histoire est vraie, l'escarmouche de Rottingdean n'a pas pu avoir lieu avant le 16 juillet, date du couronnement de Richard. Le marquis a aussi été influencé par d'Orronville, dont le récit de la campagne navale de 1377 est approximatif, en particulier quand il dit que les habitants de Rye ont fui vers le prieuré de Lewes après le sac et l'incendie de leur ville le 29 juin. […]

Deux autres preuves confirment la fin août comme date de l'escarmouche de Rottingdean. D'abord la date à laquelle il fut demandé aux évêques de participer à la défense du royaume. C'est le 25 juillet que les abbés, les prieurs et les ecclésiastiques des différents diocèses, âgés de 16 à 60 ans, furent requis de prendre les armes… Nous savons que l'évêque de Winchester valida cette demande le 8 août ; il est probable que l'évêque de Chichester, dont dépendait le prieuré de Lewes, fit de même à peu près à la même date. Il est donc impensable que le prieur de Lewes fût capturé, en armes, au début juillet. […]

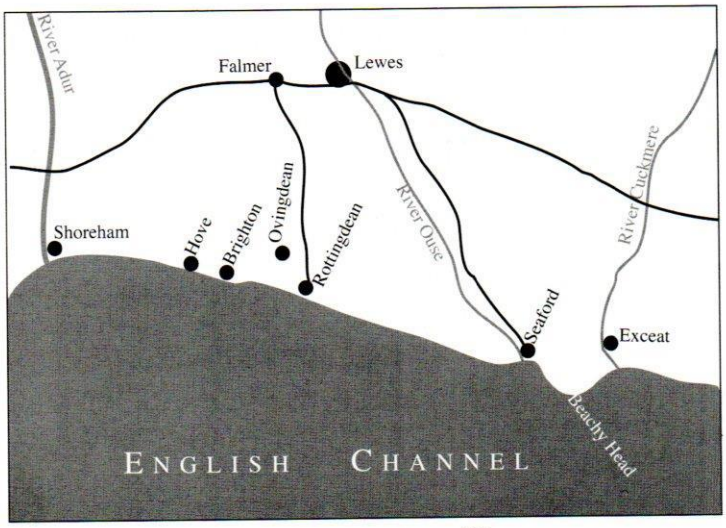
La seconde preuve est la date de la mort de Jean Brocas enregistrée dans une inquisition post mortem[1] *: le 27 août. Est-ce la date de la capture de Jean Brocas et, par conséquent, la date de l'escarmouche de Rottingdean ? Cela correspondrait assez bien aves la date donnée pour le débarquement sur l'île de Wight (21 août), avec la date de la destruction de Folkestone (31 août) et avec le retour de la flotte française devant Calais (début septembre). »*

Au terme de cette argumentation – qui nous paraît assez convaincante – Rodolph Jones propose la date du 27 août pour l'escarmouche de Rottingdean.

Le lieu du débarquement – Froissart écrit : *« Et tant allèrent en cet état qu'ils vinrent en un bon gros village sur mer, où il y a un bon et riche prieuré que l'on appelle Lewes. »* De quel « bon gros village sur mer » veut-il parler ? La ville de Lewes était certainement l'objectif de

[1] En Angleterre, au Moyen Âge, acte officiel d'enregistrement de la disparition de certains membres de la noblesse. Cette procédure avait un objectif fiscal. NdT.

Jean de Vienne, car elle était riche, mais elle ne se trouve pas sur la mer. Dans quel port, ou sur quelle plage, débarquèrent les soldats français et leurs montures ?



La côte du Sussex dans les environs de Brighton

Leonard James opte pour la plage de Brighton ; il écrit : *« La plage* [de Brighton] *en pente douce donnait un accès facile aux assaillants français. Les navires étaient ancrés à faible distance du rivage, et les hommes ramaient vers la plage dans les embarcations*[1]*. »* Peut-on imaginer à cette époque le débarquement de 300 chevaux sur une plage, transbordés par des canots ? James ne justifie pas son affirmation. Il la désavoue même, une page plus loin, en écrivant : *« Nous ne savons pas exactement où les soldats français prirent terre d'abord*[2]*. »* Walsingham est le seul chroniqueur à citer nommément la ville de Rottingdean ; il dit que les Français y pénétrèrent, mais il ne précise pas s'ils y débarquèrent ou s'ils venaient d'une autre bourgade côtière. C'est là, en tout cas, qu'eut lieu le premier affrontement armé entre les assaillants français et les défenseurs locaux, mais cela ne prouve rien quant au lieu de débarquement. Pourtant, vu de la mer une trouée apparaissait en ce lieu dans la ligne de falaises qui formait la côte ; cette percée pouvait constituer pour Jean de Vienne un passage favorable vers Lewes. Faute d'indication plus précise, nous retiendrons donc un débarquement probable à Rottingdean.

Les combats – La capture du prieur de Lewes – Les trois chroniqueurs qui ont raconté la bataille entre Jean de Vienne et le prieur de Lewes n'ont pas été très bavards sur les détails de l'affrontement. Les chroniques du Moyen Âge privilégient toujours le récit des exploits individuels aux analyses objectives des combats. Cette imprécision des sources ouvre la porte à de nombreuses interprétations, parfois hardies.

Randolph Jones écrit, au sujet de l'affaire de Rottingdean : *« Il semble y avoir eu deux phases dans l'escarmouche. La première eut lieu quand le village essaya de s'opposer au débarquement français dans la trouée de la falaise crayeuse au sud de Rottingdean. La seconde se produisit quand le prieur de Lewes et son renfort de 500 hommes furent défaits. »* La première phase du combat est facile à imaginer : le débarquement massif des Français, la

[1] Leonard James, *op. cit.*, page 33.
[2] Leonard James, *op. cit.*, page 34.

résistance spontanée de quelques villageois, leur extermination, la fuite des survivants à destination de Lewes pour y chercher du secours, les premiers incendies allumés par les assaillants.

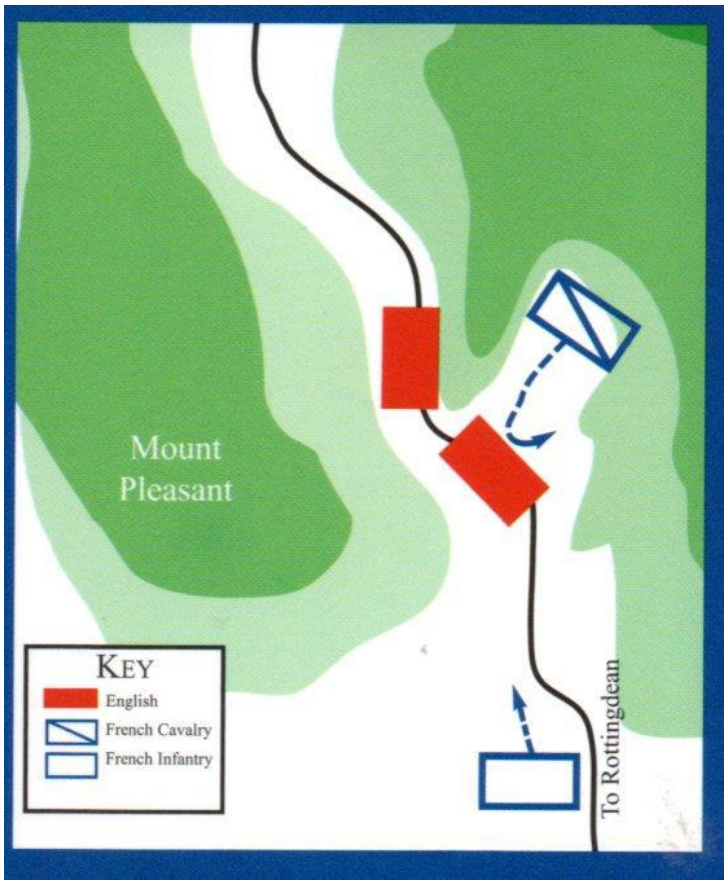
Le déroulement de la seconde phase du combat pose plus de questions car les chroniqueurs ne nous précisent pas où elle a eu lieu. Ils nous disent seulement : (1) que le prieur de Lewes est accouru avec 500 hommes ; (2) que les Français lui ont tendu une embuscade avec 300 cavaliers ; (3) que les Français ont gagné et que le prieur a été fait prisonnier. Sur le lieu de la bataille, trois hypothèses sont envisageables : à Rottingdean même, sur la route entre Rottingdean et Lewes, à Lewes. Examinons ces trois possibilités.

L'hypothèse n°1 suppose une certaine rapidité d'intervention du prieur. Il serait arrivé à Rottingdean avant que les Français aient pris le chemin de Lewes. Certes, les deux villes ne sont distantes que d'environ 5 miles, mais il ne faut pas sous-estimer le temps nécessaire à des hommes en armures pour se préparer et franchir cette distance. En outre, les ruelles étroites de Rottingdean se prêtaient assez mal à une charge de cavalerie.

L'hypothèse d'un combat sur la route de Falmer, qui permet d'aller de Rottingdean à Lewes, ne manque pas de vraisemblance. C'est l'interprétation adoptée par Leonard James dans son ouvrage *The Battle of Brighton, 1377.* Cet auteur s'appuie sur une phrase de Cabaret d'Orronville disant que Jean de Vienne avait vu venir DE LOIN la petite troupe du prieur de Lewes. Il a donc cherché sur cette voie les endroits d'où l'on peut découvrir la route de loin. De tels endroits sont peu nombreux car la route se faufile entre les collines des Downs. La plupart des points élevés accessibles ont, en effet, leur perspective bouchée par d'autres collines quand on regarde vers le nord. Une exception toutefois : sur l'épaulement occidental de la colline de Bullock, on aperçoit une longue portion de la route. Cette découverte était un peu insuffisante pour affirmer avec certitude que la bataille avait eu lieu là, mais Leonard James en fit une seconde : celle d'un vallon perpendiculaire à la route, qui aurait bien pu abriter l'embuscade de cavalerie tendue par Jean de Vienne ! Le paysage, certes, n'avait plus grand-chose à voir avec celui de 1377 : la végétation n'était plus la même, la région était urbanisée, une autoroute traversait la campagne. Leonard James, néanmoins, y a cru : *« Cependant, il y a un endroit où une embuscade pouvait avoir surgi de la manière décrite par d'Orronville. Alors que la route serpente à travers ce que l'on nomme Happy Valley, il y a une voie latérale la coupant en direction du nord-est. Cette vallée est partiellement recouverte par les constructions de Cowley Drive et de Ravenswood Drive, sur le territoire de Woodingdean[1], mais il est clair que les cavaliers se tenant dans cette vallée ne pouvaient pas être vus par des hommes descendant de Falmer, et ceci jusqu'à la dernière minute. Le sol de cette vallée est plat, nivelé et doux, l'idéal pour une charge de cavalerie[2]. »* Pour Leonard James, nul doute n'est possible : la bataille « de Brighton » a bien eu lieu ici. La démonstration est un peu rapide, bien que non dépourvue de vraisemblance. Néanmoins, bâtir tout le scénario d'une bataille sur une simple phrase d'un chroniqueur peut relever d'une imagination fertile, … même si l'auteur conclut par ces mots : *« Il faut dire que quelques historiens ont tiré des conclusions différentes des maigres récits des chroniques. »*

[1] Faubourg actuel de Brighton.

[2] Leonard James, *op. cit.*, page 39.



Le site de la bataille de Brighton, selon Leonard James
Il était environ 17 heures quand la bataille commença vraiment.
Depuis un point élevé, sans doute sur la colline Bullock, Jean de Vienne
vit s'approcher les renforts anglais. Quand ils furent assez près,
il renvoya son infanterie vers Rottingdean et plaça sa cavalerie en
embuscade dans une vallée étroite, hors de vue des Anglais qui s'approchaient…

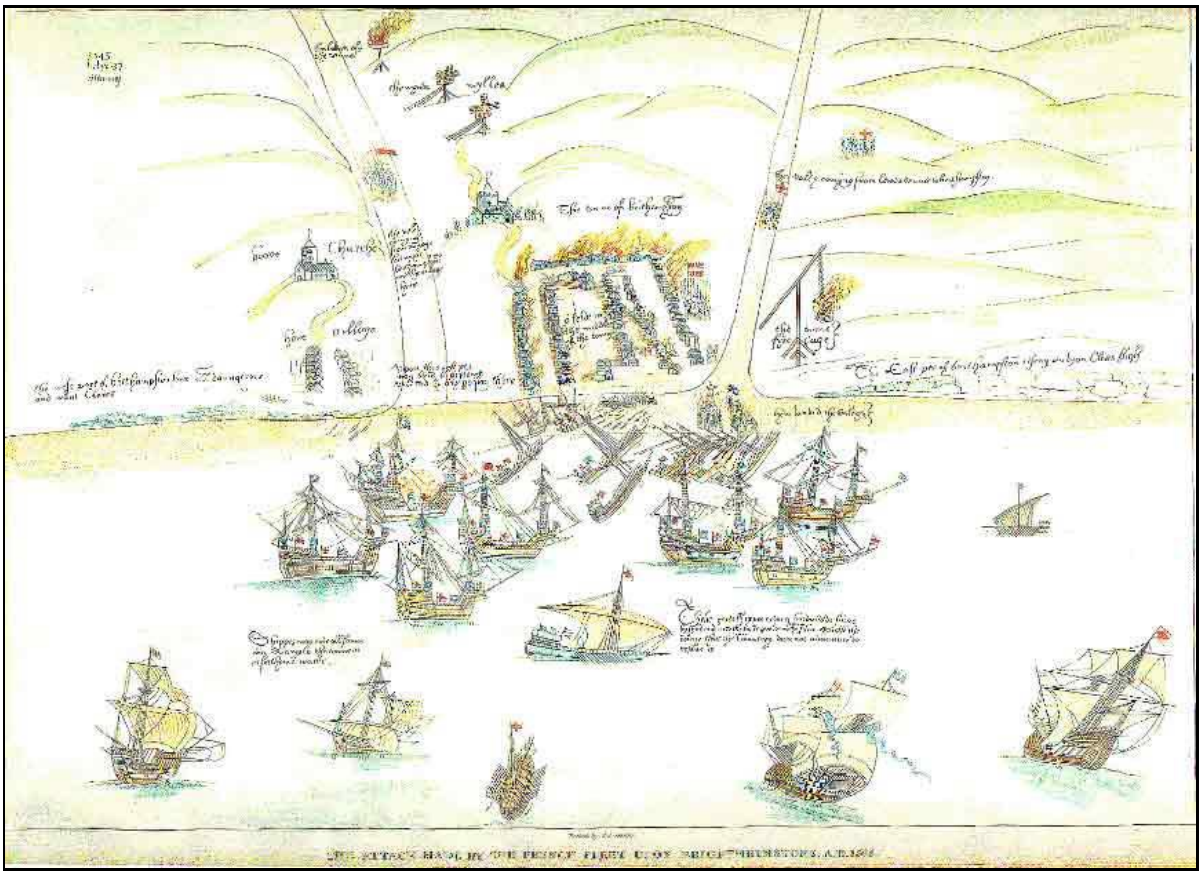
Un dernier point concernant le lieu et le déroulement de la bataille : les Français ont-ils réussi à atteindre Lewes ? Froissart l'affirme : *« Aussi fut la ville de Lewes toute pillée, arse et détruite, ainsi que les villages avoisinants. »* Les auteurs modernes sont moins affirmatifs. Leonard James écrit : *«* [Les Français] *pouvaient même espérer capturer la ville de Lewes ou, tout au moins, y extorquer une forte somme d'argent, comme ils avaient fait sur l'île de Wight. Il n'en fut rien. Pendant que ces faits s'étaient déroulés près de Brighton, le comte de Salisbury et son armée avaient progressé vers Lewes en provenance de l'ouest. Avait-il été prévenu du combat par les habitants ? Avait-il aperçu lui-même la fumée des villes en feu ? Nous ne le savons pas. Ce que nous savons, c'est que Salisbury marchait vers le lieu du combat. Il est possible que les éclaireurs de Jean de Vienne aient vu la grosse armée anglaise approcher ; la retraite des Français vers leurs navires fut rapide et désorganisée*[1]*. »*

*

Sept cent cinquante ans après les faits, l'escarmouche de Rottingdean semble bien dérisoire aujourd'hui, et seuls quelques passionnés d'histoire s'y intéressent encore… surtout en Grande-Bretagne. Dans ce pays, en effet, ce ne fut pas un fait divers banal : il a laissé des

[1] Leonard James, *op. cit.*, page 43.

traces profondes dans la mémoire collective. Un proverbe local a longtemps opposé la vigilance du prieur d'Hastings à la témérité de celui de Lewes. De vieux Anglais racontent aussi que, durant leur jeunesse, on menaçait les enfants turbulents de les donner aux « pirates de Rottingdean ». GL



Le débarquement de Rottingdean (?)
(Illustration annexée au document de R Jones, sans indication de source)

Sources

■ **Chroniques d'époque :**

- *Chroniques* de J. Froissart. D'après l'édition de Gaston Reynaud, Paris, Librairie Renouard, 1888, tome VIII, pp 232 et suivantes

- Cabaret d'Orronville (*Chronique du bon duc Loys de Bourbon*. D'après l'édition de A.-M. Chazaud, Paris, librairie Renouard, 1876, pp 70 et suivantes.)

- Thomas Walsingham (*The Saint Albans Chronicle*)

■ **Études et ouvrages récents :**

- James, Leonard : *The battle of Brighton, 1377.* Bretwalda Books, 2014

- Jones, Randolph : *The skirmish of Rottingdean, 1377* (Internet)

- Le Moing, Guy : *Les opérations navales de la Guerre de Cent Ans.* Historic'One éditions, 2015

- Terrier de Moray : *Jean de Vienne, amiral de France, 1341-1396.* Paris, Librairie de la Société bibliographique, 1877

Disparu corps et biens

LES MYSTÈRES DE LA DISPARITION DU CINQ-MÂTS *KOBENHAVN*

Par Guy LE MOING

Parmi les nombreuses énigmes de l'histoire maritime, il en est une catégorie particulièrement anxiogène : celle des navires « disparus corps et biens ». Un jour, ils ont quitté un port pour une destination qu'ils n'ont jamais atteinte. On les a attendus vainement ; parfois on a entrepris des recherches. Au fil du temps, l'espoir a diminué. L'armateur et l'assureur ont fini par classer l'affaire ; « considéré comme perdu » !

L'incertitude sur la réalité de ces naufrages, sur leur cause, sur les derniers instants des hommes, hante l'imaginaire des marins et de leurs proches. Car, comme l'a écrit si joliment Conrad : *« Personne ne revient jamais d'un navire disparu pour nous dire combien fut dure la mort du bâtiment, combien soudaine et accablante fut l'ultime angoisse de ses hommes. Personne ne peut dire avec quelles pensées, avec quels regrets, avec quels mots sur les lèvres ils sont morts. »*[1]

L'un des exemples les plus caractéristiques de ce genre d'énigme jamais résolue est la disparition du voilier *Kobenhavn* en 1928. Le *Kobenhavn* était un magnifique cinq-mâts barque de la *Danish East Asiatic Company*. C'était, à son époque, le plus grand voilier du monde, muni des derniers perfectionnements de la technique : un moteur auxiliaire de 500 CV, ainsi que la TSF. Il faisait office de navire école, tout en assurant une activité de transport de fret.

Le cinq-mâts *Kobenhavn*

[1] Joseph CONRAD : *Le Miroir de la mer*.

Il avait quitté le Danemark pour Buenos Aires à la fin septembre 1928, sous les ordres du capitaine Hans Andersen, avec un chargement de ciment en sacs. Le 14 décembre suivant, après avoir déchargé sa cargaison, il appareilla sur lest pour Melbourne où il devait remplir ses cales de blé.

Le *Kobenhavn* était équipé de TSF, mais son capitaine n'était guère bavard avec cet instrument. Il échangea néanmoins un message radio, le 22 septembre, avec le vapeur norvégien *William Blumer*, signalant qu'il se trouvait à 900 milles de l'île de Tristan da Cunha, dans l'Atlantique Sud, et que tout allait bien à bord. Le *Blumer* tenta de le recontacter le soir-même, mais n'y parvint pas. Passé ce jour, ce fut le silence : le grand voilier avait disparu corps et biens, quelque part dans l'océan, avec soixante et onze personnes à son bord, dont quarante-cinq cadets.

Le 22 septembre 1928, le *Kobenhavn* se trouvait à 900 nautiques de Tristan da Cunha. Tout allait bien à bord

Bien que le *Kobenhavn* n'ait pas été attendu à Melbourne avant la mi-mars, son silence radio inquiéta son armateur dès la fin décembre. La compagnie envoya un navire à sa recherche, le *Mexico* ; elle demanda à tous ceux qui suivaient la même route d'ouvrir l'œil. La *Royal Navy* participa aux recherches, mais celles-ci ne donnèrent rien. Il y eut certes quelques pistes, mais aucune certitude.

L'une des premières hypothèses retenues fut celle d'un abandon du navire par son équipage, suite à un événement inexpliqué, puis d'un naufrage de l'épave sur l'île de Tristan da Cunha, à mi-chemin entre l'Amérique et l'Afrique, au sud de Sainte-Hélène. Certains habitants de cette île affirmèrent en effet aux enquêteurs qu'au mois de janvier 1929, ils avaient aperçu un grand cinq-mâts apparemment sans équipage, l'arrière à demi submergé, et auquel il manquait un mât, et qui naviguait péniblement dans les parages. Ils apportèrent même une précision troublante : la coque du navire était peinte en noir et ceinturée d'une bande blanche. Le *Kobenhavn* n'ayant jamais fréquenté l'île, ce détail était impossible à inventer. Certains en conclurent que le *Kobenhavn*, désemparé par un ripage de son lest, par un choc contre un iceberg ou pour toute autre cause, avait dérivé vers Tristan da Cunha et s'était brisé sur les écueils de cette île. Si tel avait été le sort du navire, on en aurait retrouvé des épaves ; ce ne fut pas le cas. D'autres hypothèses furent imaginées, mais aucune preuve ne les confirma jamais.

Les recherches demeurant vaines, la disparition officielle du *Kobenhavn* fut annoncée à la fin septembre 1929. L'affaire n'était pas close pour autant, car une étrange rumeur prit naissance peu après : le cinq-mâts naviguait toujours, plusieurs marins prétendaient l'avoir aperçu dans le Pacifique. Les premiers furent des marins pêcheurs chiliens qui affirmèrent l'avoir vu, en juillet 1930, croisant le long de la côte sud-américaine. Quelques semaines plus tard, l'équipage d'un caboteur argentin affirma avoir fait la même rencontre au large de l'île de Pâques. Puis ce fut au tour des hommes de quart d'un paquebot de l'apercevoir près du Pérou. Les enquêteurs haussèrent d'abord les épaules et crièrent à l'hallucination ou au canular. Ils ne parvinrent jamais, en fait, à percer le secret de ces apparitions mystérieuses.

1929 : plusieurs marins prétendent avoir aperçu le *Kobenhavn* dans le Pacifique

En 1934 et 1935, quelques éléments nouveaux laissèrent supposer que la clé de l'énigme était proche, mais ils ne débouchèrent sur aucune certitude.

Il y eut d'abord la découverte au large d'Albany, sur la côte sud-ouest de l'Australie, d'un morceau d'arrière de navire où l'on déchiffrait l'inscription *Kobenhavn*. On amena cette épave à Melbourne pour expertise, mais il fut impossible de l'identifier formellement. Le mot *Kobenhavn* (« Copenhague ») n'était pas forcément le nom d'un navire ; ce pouvait être celui du port d'attache d'un bâtiment quelconque coulé dans ces parages.

À la même époque, un chalutier de Capetown fit une bien étrange trouvaille ; il remonta dans ses filets une bouteille contenant un mystérieux message. Le capitaine expliqua qu'il l'avait trouvée dans le sud-ouest du Cap, et qu'il avait dû casser la bouteille pour en extraire le papier. Celui-ci portait quelques mots à peine lisibles. On y déchiffra d'abord une position : 47°37'S, 02°14'E et quelques mots : *Kobenhavn*… *icebergs*… *encerclés*… La position était très vraisemblable : elle correspondait à la route normale du voilier pour aller d'Amérique en Australie en passant par le cap de Bonne-Espérance, et se situait dans une zone d'icebergs.

L'énigme était-elle résolue ? Non, car le message était impossible à identifier. Par ailleurs, le *Kobenhavn* possédait la radio et pouvait communiquer autrement que par ce procédé – romantique, certes – mais un peu dépassé de la bouteille à la mer.

C'est en 1935, également, que l'on découvrit des ossements et les restes d'une embarcation sur la côte sud-ouest de l'Afrique, et que l'on pensa aussitôt à une trace du *Kobenhavn.* Une fois de plus, cette piste ne permit pas de faire éclater la vérité.

Alors ? Le mystère du *Kobenhavn* restera-t-il à tout jamais sans solution ? Il ne faut jamais dire « jamais » dans ce domaine. En 2012, par exemple, des plongeurs ont découvert une épave inconnue sur la côte ouest de Tristan da Cunha. Il s'agit peut-être d'une nouvelle piste. En attendant d'autres expertises, il nous faut reconnaître qu'à ce jour :

- on ne sait toujours pas si le *Kobenhavn* a coulé dans l'Atlantique, dans le Pacifique ou plus bas ;
- on ne connaît pas la cause exacte du naufrage ;
- on ne sait pas expliquer les apparitions mystérieuses que l'on a observées, durant les années 1930, dans le Pacifique Sud.

Le mystère reste entier. GL

Une énigme au XVIIIe siècle

LA DISPARITION DE LA PÉROUSE

Par Guy LE MOING

Louis XVI ayant décidé d'organiser une grande expédition de prestige autour du monde, il avait choisi, pour la diriger, un jeune capitaine de vaisseau de 44 ans : Jean-François de Galaup de La Pérouse, assisté d'un ami de celui-ci, Paul-Antoine Fleuriot de Langle. Deux navires furent armés à Brest pour ce voyage : la *Boussole*, commandée par La Pérouse lui-même, et l'*Astrolabe*, par son ami.

Les deux navires quittèrent Brest le 1er août 1785, traversèrent l'Atlantique et atteignirent le Brésil puis les côtes de Patagonie. Ils franchirent le cap Horn en janvier 1786, explorèrent les côtes chiliennes et atteignirent l'île de Pâques au début du mois d'avril. L'expédition remonta ensuite vers le nord, pour atteindre l'Alaska. À la fin du mois de septembre, les Français firent voile en direction des mers de Chine. Le premier semestre 1787 se passa sur la côte est de l'Asie, avec des escales à Macao, à Manille, à Formose, en Corée, en Chine, au Japon et même en Russie. La destination suivante était l'Océanie. La *Boussole* et l'*Astrolabe* firent escale aux îles Samoa en décembre 1787. Un drame marqua cette étape : le capitaine Fleuriot de Langle et plusieurs hommes furent massacrés par les indigènes. Les deux frégates firent route ensuite vers l'Australie et atteignirent Botany Bay, où se trouvaient des navires

anglais. La Pérouse leur remit des courriers à destination de la France. Puis il leva l'ancre le 10 mars 1788, pour la Nouvelle-Calédonie. Personne ne revit jamais plus les frégates françaises.

La Pérouse aurait dû arriver en France au printemps de l'année 1789, ou tout au moins y faire parvenir de ses nouvelles. Le printemps passa sans qu'on entendît parler de lui, puis l'été. En raison de l'actualité politique, quelques familles seulement s'inquiétaient du sort de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*. Plusieurs notes furent transmises au ministre de la Marine. Sans suite. L'année 1790, également, s'acheva sans que rien ne fût fait.

Ce n'est qu'au début de l'année suivante que l'inquiétude générale fut évoquée à l'Assemblée nationale, lors de la séance du 22 janvier 1791 présidée par Mirabeau. Un décret fut préparé, invitant le roi à armer deux navires pour rechercher les disparus. Ce fut chose faite dans l'année : La *Recherche* et l'*Espérance* prirent la mer le 29 septembre 1791, sous les ordres du chevalier d'Entrecasteaux.

L'objectif tenait en peu de mots : retrouver La Pérouse et achever sa mission scientifique. À son arrivée au Cap, d'Entrecasteaux trouva une dépêche l'informant que des uniformes de marins français avaient été découverts dans l'archipel de l'Amirauté. Il décida donc de s'y rendre, mais ne découvrit aucun indice concernant La Pérouse. Une longue navigation commença alors dans ces mers du bout du monde. L'expédition passa à côté de Vanikoro sans s'y arrêter. Les équipages étaient épuisés et atteints par le scorbut. D'Entrecasteaux mourut d'épuisement le 20 juillet 1793. Son remplaçant, d'Auribeau, se dirigea vers Java, sans savoir que la France était en guerre contre la Hollande ; ses équipages furent faits prisonniers, et il mourut lui-même en captivité. Le mystère de la disparition de La Pérouse restait entier.

Pendant que le chevalier d'Entrecasteaux sillonnait vainement le Pacifique sur les traces de La Pérouse, un autre marin voulut entreprendre une expédition de recherche. C'était un jeune lieutenant de vaisseau de 32 ans, nommé Aristide Aubert du Petit-Thouars. Il lança une souscription, obtint une aide financière de l'Assemblée nationale, une autre du roi et, comme cela ne suffisait pas, vendit ses biens familiaux. Il put ainsi armer un petit navire de 50 tonneaux, le *Diligent*, avec lequel il prit la mer durant l'été 1792. Mais la France venait d'entrer en guerre contre une grande partie de l'Europe, et son aventure s'acheva prématurément dans les geôles portugaises. Quelques années plus tard, en 1798, du Petit-Thouars connut une mort glorieuse à la bataille d'Aboukir.

Les guerres révolutionnaires et celles de l'Empire firent oublier La Pérouse. On ne parla plus guère du mystère de sa disparition jusque vers 1826.

Cette année-là, un capitaine de navire marchand de la Compagnie des Indes, Peter Dillon, à bord du *St-Patrick*, aperçut, lors d'une escale dans une île du Pacifique, une poignée d'épée identique à celles que portaient les marins français de l'Ancien Régime. L'aventurier qui la possédait lui révéla qu'il en existait des dizaines d'autres semblables dans un archipel voisin nommé Vanikoro. Dillon s'y rendit aussitôt, mais il ne put accoster et dut reprendre le cours normal de son voyage. De retour à Calcutta, il informa les autorités de sa découverte, et demanda qu'on lui donne les moyens de retourner sur place. Sa requête fut acceptée : la Compagnie lui confia un petit navire nommé *Research*, avec lequel il prit la mer le 22 janvier 1827.

Lors d'une escale à Hobart (Tasmanie), Dillon apprit qu'une expédition française, commandée par Dumont d'Urville, poursuivait le même but que lui. Il lui laissa une lettre contenant tous les renseignements qu'il possédait. Après quoi il atteignit Vanikoro, où il trouva de multiples vestiges de l'expédition La Pérouse, et en acquit un certain nombre. Plus

tard, de retour en Europe, il donna ces objets à la France pour authentification. Ils furent identifiés comme appartenant à l'*Astrolabe*.

Peter Dillon, tout au long de cette affaire, s'était comporté avec beaucoup de correction vis-à-vis de la France. Le roi Charles X l'en remercia en lui décernant la récompense votée en 1791 pour qui éclaircirait le mystère La Pérouse. Il lui accorda, en outre, une pension à vie et la Légion d'honneur.

La France n'avait pas attendu cet événement pour relancer les recherches. En 1826, le comte Chabrol de Crouzol, ministre de la Marine, avait confié à Dumont d'Urville une nouvelle expédition dans les mers du Sud. Sa mission avait un double objectif, explorer les terres mal connues de cette partie du globe et retrouver les traces de La Pérouse :

> « Prenant sa route dans l'Atlantique vers l'hémisphère austral et parvenu au sud du cap de Bonne-Espérance, il se dirigera directement vers le détroit de Bass, qui sépare la Nouvelle-Hollande de la Terre de Van Diemen, et gagnera le Port Jackson, chef-lieu des établissements anglais de la Nouvelle-Galles du Sud. M. Dumont d'Urville devra de là se rendre à la Nouvelle-Zélande, aux îles Tonga-Tabou, puis aux îles Fidji, à la Nouvelle-Calédonie, à la Louisiade et à la Nouvelle-Guinée, pour visiter les côtes de la Nouvelle-Bretagne, ensuite chercher les îles Caroline et en explorer la partie occidentale, enfin revenir de ce point à l'Île de France et opérer son retour à Toulon.
>
> En explorant des terres encore peu connues, M. Dumont d'Urville a également la mission de rechercher les traces de La Pérouse et de ses compagnons d'infortune. »[1]

Le 28 avril 1826, Dumont d'Urville quitta Toulon avec la corvette l'*Astrolabe*. Il arriva à Port Jackson le 2 décembre et entreprit sa mission d'exploration qui dura plus que prévu, en raison d'un échouement sévère dans le canal de Tonga-Tabou. Il fit escale à Hobart en décembre 1827 et trouva la lettre de Dillon. Il mit alors le cap sur Vanikoro, où il arriva en février 1828.

Dumont d'Urville commença aussitôt son enquête et se procura quelques objets trouvés par les insulaires. Mieux, il se fit guider vers le lieu du naufrage d'où provenaient ces débris. À cet endroit, les explorateurs aperçurent, par quelques mètres de fond dans l'eau limpide, des ancres, des canons, des boulets et des plaques de plomb. Un grand nombre de ces objets purent être remontés à la surface et embarqués sur la corvette française. Il s'agissait, cette fois encore, de restes de la première *Astrolabe*, celle de 1788.

Quelques semaines après le passage de Dumont d'Urville, un autre Français fit escale à Vanikoro. On le nomme parfois « le troisième découvreur ». Il s'appelait Legoarant de Tromelin. On lui doit une plaque commémorative qu'il apposa près du lieu des naufrages : « Aux mânes de La Pérouse et de ses compagnons. Hommage de la corvette *La Bayonnaise*. 12 juin 1828. »

L'expédition de Dumont d'Urville avait levé une grande partie du voile qui entourait la fin de La Pérouse. On savait désormais, par les récits des insulaires, que les deux navires avaient sombré à Vanikoro en raison d'un vent violent, peut-être un typhon. On savait également qu'il y avait eu des survivants, mais qu'ils avaient construit une embarcation et qu'ils avaient quitté les lieux. Deux points restaient mystérieux : où se trouvait l'épave de la *Boussole* ? Qu'étaient devenus les survivants ?

L'épave de la *Boussole* ne fut retrouvée qu'en 1962, c'est-à-dire 134 ans après celle de l'*Astrolabe*. Depuis quelques années, un groupe de passionnés s'intéressait à nouveau au « mystère La Pérouse ». On y rencontrait, entre autres, le gouverneur de Nouvelle-Calédonie,

[1] Cité par Pierre GUILLEMOT dans *La disparition de La Pérouse* (in « Les Grandes Énigmes du Temps Jadis », Tome 18, Éditions Les Amis de l'Histoire, 1969).

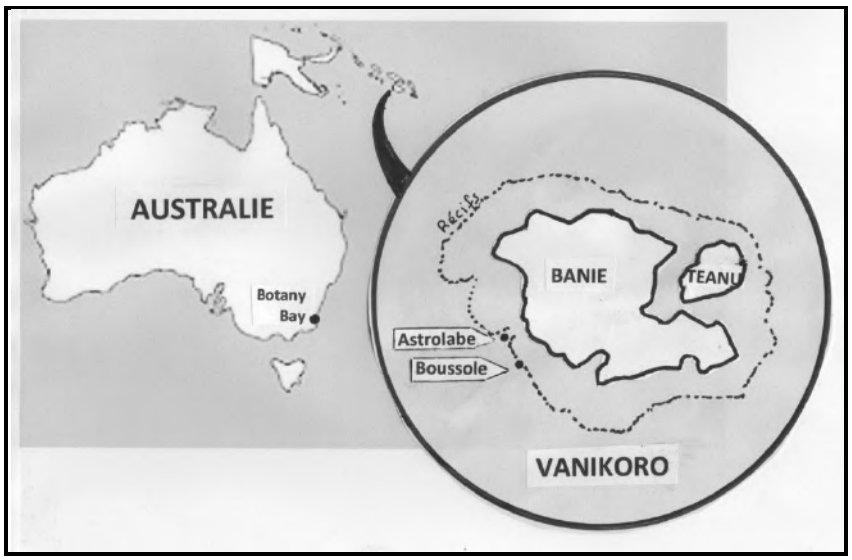
M. Anthonioz, le vulcanologue Haroun Tazieff, le capitaine de frégate de Brossard, commandant la marine en Nouvelle-Calédonie et un Néo-Zélandais installé dans les Nouvelles-Hébrides, Reece Discombe. Ce dernier avait pour passion la plongée sous-marine et la recherche d'épaves. C'est lui qui trouva les restes de la *Boussole*, en juin 1962 ; ils étaient situés à un mille de ceux de *l'Astrolabe*, par 15 m de fond. Sa découverte fut confirmée deux ans plus tard par une équipe de plongeurs munis de scaphandres autonomes, qui remontèrent des preuves irréfutables. Un patrouilleur de la Marine nationale, le *Dunkerque*, participa ensuite aux recherches et remonta la cloche du navire. Depuis cette date, plusieurs campagnes de fouilles ont été organisées, et de nombreux objets ramenés à la surface.

Restait l'énigme des survivants. Y en eut-il à bord de la *Boussole* ? C'est peu probable. Le navire, emporté par un vent violent, s'est littéralement disloqué sur les récifs, et tout son équipage a dû trouver une mort instantanée :

> « S'il y eut quelques rescapés, écrit l'amiral de Brossard, il leur fallut gagner à la nage, dans une mer démontée, en pleine nuit, une côte dont ils ignoraient la distance, qu'ils ne voyaient pas, et faire environ quatre mille mètres. Cela me paraît bien peu réalisable pour un naufragé déjà choqué par le drame rapide et la confusion de la catastrophe. »[1]

La situation fut différente pour l'*Astrolabe* : elle a été entraînée jusque dans la passe, où elle s'est échouée. Il est probable que les rescapés furent mal accueillis par les indigènes et durent d'abord se défendre de leurs attaques. Apaisés sans doute par quelques cadeaux, les habitants laissèrent ensuite les marins français se construire une grosse embarcation avec les restes de leur frégate. Ce bateau fut achevé « au bout de six à sept lunes », selon les déclarations que les insulaires firent à Dumont d'Urville. Les marins prirent alors le large, sauf deux qui restèrent à Vanikoro.

Saura-t-on jamais ce qu'ils devinrent ? Sans doute ont-ils cherché à gagner Botany Bay, sans y parvenir. Plusieurs épaves énigmatiques ont été découvertes dans les parages au début du XIXe siècle, mais aucune identification certaine n'a jamais confirmé leur origine.



[1] Cité par Pierre GUILLEMOT, op. cit.

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

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

Il y a 170 ans
Le 22 août 1851
La victoire de *America*

La Coupe de l'America est la plus ancienne compétition de voiliers encore disputée de nos jours. Sa première édition remonte à 1870. Le nom qu'elle porte rend hommage à la goélette *America*, victorieuse d'une célèbre régate autour de l'île de Wight, lors de l'Exposition universelle de Londres en 1851.

L'*America* avait été mise en chantier au début de l'année 1851 par le richissime Américain J.C. Stevens et cinq associés, dans le but de représenter les États-Unis lors des régates internationales. La construction était confiée au chantier newyorkais William H. Brown. Le contrat avec cet industriel, d'un montant initial de $30 000, comportait quelques clauses originales, par exemple : si, au cours des essais, l'*America* ne prouvait pas qu'il était le bateau le plus rapide des États-Unis, il serait refusé.

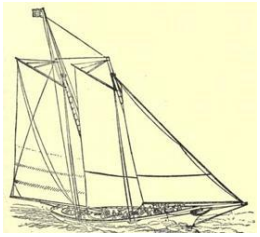
L'*America* fut lancé le 8 mai 1851 et livré à ses propriétaires le 18 juin. C'était une belle goélette, fine et basse sur l'eau, dont les deux mâts à forte quête portaient un gréement à corne. Les voiles étaient en coton et non en lin ; la grand-voile était surmontée d'un flèche. Dès la fin du mois de juin, l'*America* appareilla pour l'Europe afin de participer aux grandes régates anglaises de l'été. L'équipage comptait treize hommes, dont le capitaine « Dick » Brown. L'*America* atteignit Le Havre en vingt jours. Après trois semaines passées dans ce port pour travaux, la goélette traversa la Manche pour aller s'affronter aux voiliers les plus rapides de son temps.

Il participa alors à une série de compétitions et domina largement ses adversaires. La plus prestigieuse de ces régates eut lieu autour de l'île de Wight, le 22 août ; c'était une sorte de défi lancé par le Royal Yacht Club. L'*America* arriva en tête devant le petit voilier britannique *Aurora* ; son skipper reçut la coupe du vainqueur : une aiguière en argent massif. L'*America* gagna encore quelques autres épreuves, dont une course de 40 miles avec le célèbre voilier anglais *Titania*, épreuve remportée avec une heure d'avance.

Ayant fait ses preuves en Angleterre, J.C. Stevens décida de revendre l'*America* sur place, et de retourner aux États-Unis avec ses trophées. Les vainqueurs léguèrent alors l'aiguière d'argent massif au *New York Yacht Club*, à condition qu'il crée une compétition nautique, amicale et perpétuelle, entre nations. La « Coupe de l'*America* » (*America's Cup*) était née.

La goélette *America* fut acquise par l'Anglais Lord John de Blaquiere, qui s'empressa d'en modifier le gréement et lui fit perdre ainsi quelques unes de ses qualités initiales. Elle continua la compétition pendant plusieurs années avec plus ou moins de succès. Elle changea ensuite plusieurs fois de propriétaires, et fut rebaptisée *Camilla*. Durant la guerre de Sécession, elle fut achetée par un Américain, qui la nomma *Memphis* et y installa des canons. Elle servit alors d'aviso pour les Sudistes, et fut coulée lors d'un combat. Renflouée par le gouvernement fédéral, elle retrouva son premier nom et servit de navire école pour les cadets de l'*US Navy*. Elle finit sa carrière comme yacht de plaisance du général américain F. Butler et participa encore à quelques ultimes régates jusqu'à la fin du siècle.

Quant à l'*America's Cup*, un règlement fut défini en 1857 par le *New York Yacht Club*, mais la guerre de Sécession (1861-1865) retarda le début des épreuves. Ce n'est qu'en 1870, en effet, qu'eut lieu la « première édition » de la Coupe. Depuis cette date, chaque rencontre oppose le tenant du titre (*defender*) au vainqueur des régates de sélection (*challenger*).



La goélette *America*

Il y a 210 ans
Le 31 août 1811
Mort d'Antoine de Bougainville

Louis-Antoine de Bougainville naît à Paris en 1729 et fait de sérieuses études qui lui permettent de publier, à 22 ans, un *Traité de calcul intégral.* Il fait d'abord carrière dans l'Armée de Terre, et participe avec Montcalm aux campagnes du Canada durant la guerre de Sept Ans. Il passe dans la Marine en 1763 et créé un établissement aux îles Falkland, ce qui provoque la colère des Espagnols. À la fin de l'année 1766, il s'embarque sur la *Boudeuse* pour un tour du monde qui dure plus de deux ans. Il est admis à l'Académie de Marine en 1771. Après plusieurs commandements, il participe à la guerre d'Indépendance des États-Unis, et se distingue au combat de Chesapeake. Membre de l'Académie des Sciences, conseiller auprès des ministères, il reçoit en 1790 le commandement de l'escadre de Brest, mais y renonce rapidement en raison de l'état d'esprit contestataire permanent qui se généralise chez les marins. Il quitte la Marine en 1792 avec le grade de vice-amiral. Napoléon le fait comte d'Empire en 1808.

Louis-Antoine de Bougainville

PHILATÉLIE MARINE

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

Pour faire suite à l'article sur Bougainville, nous présentons ci-dessous un timbre qui lui est consacré.

♦ Pays d'émission : France ♦ Date d'émission : 22/02/1988 ♦ Retrait : 22/07/1988 ♦ Quantité émise : 1 788 790 ♦ Impression : Taille-douce ♦ Couleur : noir, bleu clair et marron clair ♦ Valeur faciale : 2,20 franc + 50 centimes ♦ Dentelure : 13 ♦ Format : 40x26 mm ♦ Dessinateur : Denis Geoffroy-Dechaume ♦ Graveur : Pierre Béquet ♦ Réf. Y&T : 2521

VEXILLILOGIE MARINE

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

Le pavillon national ukrainien

Le drapeau de l'État ukrainien comporte deux zones d'égale surface, l'une bleue à la partie supérieure, l'autre jaune au-dessous.

Il est devenu l'emblème national d'abord entre 1918 et 1920, lors de la première indépendance de de la République populaire ukrainienne, puis en 1991 après la dislocation de l'Union soviétique. Les deux couleurs qui le constituent sont des couleurs traditionnelles, déjà utilisées sur les bannières locales du Moye Âge. Certains affirment qu'elles

symbolisent le ciel bleu au-dessus des champs de blé.

JADIS ET NAGUÈRE

Anecdotes et faits divers tirés de l'histoire maritime

Les poulets sacrés avaient raison : Claudius Pulcher n'aurait pas dû combattre !

Les Romains étaient très attachés aux « augures », et ils les consultaient toujours avant de prendre des décisions importantes. Il s'agissait de devins qui prédisaient l'avenir en observant le vol des oiseaux, l'appétit des poulets, l'état du ciel ou d'autres signes. Personne, par exemple, n'aurait osé contester le présage des poulets sacrés : *« Les repas des poulets,* disait Pline*, sont des présages solennels : ce sont eux qui, chaque jour, règlent la conduite de nos magistrats, et leur ouvrent ou leur ferment leurs propres maisons. Ce sont eux qui prescrivent le repos ou le mouvement aux faisceaux romains, qui ordonnent ou interdisent les batailles. Les coqs ont annoncé toutes les victoires remportées dans tout l'univers. »* Il suffisait de présenter des grains aux volatiles pour connaître l'opinion des dieux : si les poulets mangeaient, c'était bon signe ; s'ils refusaient la nourriture, c'était la marque d'une désapprobation divine. Tout le monde respectait ces rites à Rome. Tout le monde, sauf Claudius Pulcher.

En 249 av. J.-C., Rome et Carthage étaient en guerre. Cette « première guerre punique » avait pour enjeu la maîtrise de la Méditerranée et, en premier lieu, la possession de la Sicile. Publius Claudius Pulcher était l'un des deux consuls romains de l'année. À ce titre, il commandait la flotte, et s'apprêtait à lancer une attaque navale contre la ville sicilienne de Drepane (aujourd'hui Trapani), qui servait de base à la marine carthaginoise.

Avant de lancer l'offensive, Pulcher se conforma à l'usage : pour vérifier si les dieux étaient avec lui, il interrogea les augures. On fit appel aux poulets sacrés, mais ceux-ci refusèrent de manger le grain qu'on leur présentait, ce qui n'annonçait rien de bon. Pulcher, au lieu de s'en remettre à la décision divine, entra dans une violente colère et fit jeter les poulets sacrés à la mer en prononçant des paroles sacrilèges : « s'ils ne veulent pas manger, qu'ils boivent ! ». Puis il donna l'ordre à sa flotte de foncer sur Drepane.

Le défenseur du port, Ad Herbal, avait eu le temps de faire sortir ses navires et de les amener discrètement en position d'attaque. Au moment où les navires romains allaient atteindre le port, Pulcher s'aperçut de la manœuvre carthaginoise et donna des ordres confus, en particulier celui de faire demi-tour. Il en résulta une confusion totale, que la flotte d'Ad Herbal mit à profit pour se ruer sur eux et pour envelopper la ligne romaine afin d'empêcher toute tentative de retraite. Sur les cent vingt galères romaines qui participaient à l'attaque, une trentaine seulement parvinrent à s'échapper ; toutes les autres furent capturées. Un malheur n'arrivant jamais seul, la défaite de Drepane fut suivie peu après par la destruction, dans une tempête, d'un important convoi de navires marchands romains venant ravitailler les assiégeants de Lilybée, ainsi que l'escorte qui l'accompagnait.

On attribua ces malheurs à l'impiété de Pulcher, et le crédit des poulets sacrés s'en trouva augmenté. GL

« S'ils ne veulent pas manger, qu'ils boivent ! »

Le projet « Habbakkuk » (1942-1943)

Le prophète Habacuc a laissé dans l'Ancien Testament un livre sacré où l'on peut lire cette phrase : « J'accomplis une œuvre que vous ne croiriez pas si on vous la racontait. » (I,5). Il n'est pas étonnant, donc, que le nom d'Habacuc ait été donné au plus incroyable des projets maritimes jamais sorti d'un cerveau humain !

Le projet « Habbakkuk » (selon l'orthographe anglaise) est né durant la Seconde Guerre mondiale, en pleine bataille de l'Atlantique. L'aviation alliée avait alors un rayon d'action trop faible pour atteindre, depuis la côte, les zones lointaines de l'océan où croisaient les *U-Boote* allemands. Les porte-avions n'étaient pas assez nombreux et restaient vulnérables. Il était donc indispensable, pour assurer la couverture aérienne de l'Atlantique, de faire preuve d'une grande imagination ! Les chercheurs de l'époque n'en manquaient pas, en particulier un certain Geoffrey Pyke.

Un navire géant, construit en glace !

L'idée de Geoffrey Pyke reposait sur deux constatations simples : d'une part les icebergs flottent, d'autre part il est impossible de les couler avec des bombes ou des torpilles ! Un navire géant en glace constituerait donc un bon terrain d'aviation flottant et serait invulnérable aux armes ennemies. Le matériau de base étant bon marché, on n'était limité ni en taille, ni en nombre d'exemplaires. Pourquoi pas un kilomètre de long, 200 mètres de large, une épaisseur de coque énorme ? Si l'ennemi arrivait, par miracle, à faire un trou dans une telle coque, il suffirait de le reboucher avec de la glace. Curieusement, l'idée séduisit l'amirauté (Lord Louis Mountbatten) et le gouvernement (Sir Winston Churchill). Le savant fut invité à approfondir son projet.

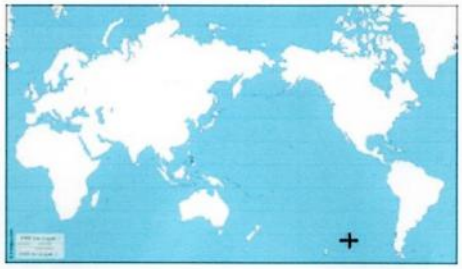
Geoffrey Pyke rencontra une difficulté à laquelle il n'avait sans doute pas pensé : la glace fond facilement ! Ce phénomène inattendu l'amena à modifier le matériau de construction. Il adopta un mélange glacé d'eau de mer et de pâte à papier, beaucoup plus résistant que la glace pure. Il nomma ce matériau *pykerete*, mot formé à l'image de *concrete* (béton) avec incorporation de son nom.

Sur ce nouveau principe, Pyke établit les plans définitifs de son porte-avions : 600 mètres de long, 100 mètres de large et un déplacement de … 1 800 000 tonnes ! Le navire devait être équipé d'une usine à glace, destinée à compenser la fonte naturelle et à boucher les trous éventuels. La machine propulsive restait de faible puissance, pour éviter de trop chauffer l'intérieur du navire de glace. Elle devait lui assurer néanmoins une vitesse d'environ 6 nœuds.

La construction d'un prototype fut entreprise sur le lac Patricia, au Canada, mais les Anglais étaient les seuls à y croire. Les Américains ne les suivirent pas. Churchill lui-même finit par perdre confiance et à ordonner l'arrêt du projet en 1943. GL (Source : Fiche d'information n°059 du *National Museum of the Royal Navy*, Portsmouth, 2014).

Connaissez-vous le « point NEMO » ?

Le « pôle maritime d'inaccessibilité » ou « point NEMO » est le point des océans le plus éloigné de toute terre. Il est situé dans l'océan Pacifique Sud, à 2 688 km de l'île Duck (Îles Pitcairn) au nord, de Motu Nui (archipel de l'île de Pâques) au nord-est, et de l'île Maher (au large de la Terre Marie Byrd, en Antarctique) au sud. L'île Chatham est située plus loin à l'ouest ; le sud du Chili à l'est. Ses coordonnées sont : 48° 52' 32'' sud et 123° 23' 33'' ouest.



Le point NEMO dans le Pacifique Sud

COURRIER DES LECTEURS

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

Le lazaret de Mindin, dans l'estuaire de la Loire

Notre ami Stéphane Brégeon, responsable du sémaphore de la Pointe Saint-Gildas à Préfailles (Loire-Atlantique) m'a transmis quelques photos de la porte monumentale de l'ancien lazaret de Mindin (commune de St-Brevin-les-Pins, Loire-Atlantique). En cette période de pandémie, ce clin d'œil est particulièrement d'actualité. Nous raconterons un jour l'histoire des lazarets de la Basse-Loire. Un grand merci à Stéphane !

La porte monumentale du lazaret de Mindin
(Photo Stéphane Brégeon)

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 xxe 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