

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

---

N° 44

Septembre-octobre 2022

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - UNE ASSOCIATION MEDIEVALE DE VILLES MARITIMES – La Hanse germanique, par G. Le Moing ..... 1
  - FRANÇOIS 1<sup>ER</sup> ALLIE DES TURCS – La flotte française aux côtés de la flotte ottomane, par G. Le Moing. 7
  - CURIOSITES PORTUAIRES – Les ponts roulants de St-Malo et de Brighton, par Stéphane Brégeon.....12
  - RUBRIQUES – Anniversaires – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....18
- 
- 

### BONJOUR

La diffusion du SILLAGES N°43, à la fin du mois d'août, a lamentablement échoué. Un grand nombre de destinataires n'ont rien reçu, pas même dans leurs spams. Quand ils se sont manifestés, je leur ai envoyé individuellement le numéro manquant, mais beaucoup ont dû en être privés. Sachez, chers amis, que je ne peux rien contre les caprices de la messagerie électronique, si ce n'est « rattraper le coup » à posteriori. N'hésitez donc pas à me faire part des problèmes éventuels.

Merci de votre fidélité, et bonne lecture !

Amicalement, Guy

### Une association médiévale de villes maritimes

## LA HANSE GERMANIQUE

Par Guy Le Moing

Au Moyen Âge, une « hanse » ou « anse » était une association professionnelle de marchands exerçant une activité commune. De telles associations existaient à Paris, à Londres ou encore entre les villes du nord de la France et des Pays-Bas (par exemple, la « Hanse drapière des 17 villes »). Cette forme d'association s'appelait aussi « guilde » et comprenait parfois en son sein des mercenaires servant à protéger les intérêts des marchands.

La « Hanse germanique » ou « Hanse teutonique » (également appelée parfois « Ligue hanséatique ») était l'association des villes marchandes de l'Europe du Nord autour de la mer du Nord et de la Baltique. Cette hanse se distinguait des autres par des privilèges

**jalousement défendus qui lui avaient été octroyés par divers souverains européens. Pendant trois siècles, cette hanse eut un rôle dominant au niveau commercial, puis politique, en Europe.**

## **L'origine du pouvoir des villes**

Au Moyen Âge, il existait un troisième pouvoir, qui parfois l'emportait sur l'Église et la noblesse. C'était celui des corporations municipales.

Dans les cités situées dans les anciennes provinces romaines des bords du Rhin et du Danube, on chercha à conserver les traditions des *municipes*. La situation des villes du Nord de l'Europe était différente. Créées dans les circonstances les plus défavorables, sans traditions de droits municipaux, entourées d'une noblesse portée à toutes les violences et de princes ambitieux, les cités des bords de l'Elbe, du Weser et de la Saale, se virent en face d'une double tâche, celle de repousser les Slaves, et celle de rétablir la paix sans cesse menacée.

Cette tâche était plus ardue encore sur le bord des mers du Nord, car il ne s'agissait pas seulement de refréner les Slaves. Durant cette période, les Vikings pillaient à l'envi les cités du Nord. Trop faibles pour protéger les limites de la civilisation dans ces contrées, les princes durent laisser le soin de leur propre défense aux villes situées vers les embouchures des fleuves du Nord.

## **Naissance de la Hanse germanique**

C'est ainsi que prit naissance la plus puissante ligue municipale du Moyen Âge, la Hanse. Les communes de Brême, de Hambourg et de Lübeck ne jouissaient pas d'une situation aussi favorable que Venise, Pise ou Gênes. En effet, sur le sol germanique, l'industrie et le commerce étaient menacés par des adversaires bien plus à craindre que dans les pays romains.

Dès lors, la nécessité d'armer les corporations d'artisans et de marchands, de s'entourer de remparts et de fossés, de conclure des alliances offensives et défensives avec les villes voisines. C'est au XIII<sup>e</sup> siècle que remontent ces alliances dans les pays du Nord.

De simple confédération de marchands, la Hanse se transforme alors en confédération de villes. Dans les corporations municipales, le droit de porter les armes entraîne pour l'homme libre celui de conclure des alliances. La première est celle de Hambourg et de Lübeck ; puis vinrent les alliances entre Brunswick et Stade en 1249, entre Brême et Brunswick en 1256, entre Hambourg et Brunswick en 1258, entre Hanovre et Dordrecht. Les quatre villes de Munster, de Dortmund, de Soest et de Lippe conclurent en 1253 une ligue perpétuelle contre les ennemis et les brigands.

En même temps, ces ligues avaient en vue des affaires entrant dans la sphère du droit privé, telles que la poursuite des débiteurs en fuite.

Il est également dans la nature des choses que Hambourg et Lübeck, reliées par des canaux, se soient peu à peu placées à la tête des villes commerciales du Nord. L'imperfection des connaissances nautiques favorisait le cabotage sur le littoral des mers septentrionales ; d'autre part on évitait le passage des Belts, exposé aux pirates danois et l'on cherchait à concentrer les échanges sur la ligne étendue de Novgorod aux Flandres et à l'Angleterre.



**Bergen (Norvège) est une ancienne ville hanséatique  
dont les quartiers portuaires ont été conservés tels qu'aux temps de la Hanse  
(Photo de l'auteur)**

## L'organisation de la Hanse

Les marchands issus de Hambourg, Stralsund, des villes westphaliennes et saxonnes élaient quatre *Anciens* (un pour Visby, un pour Lübeck, un pour Soest et un pour Dortmund) qui exerçaient la justice et les représentaient à l'étranger. La ligue était divisée en quatre sections, présidées par Lübeck, Cologne, Brunswick et Danzig.

Les villes membres s'engageaient à respecter les décisions du *Hansetag* (assemblée générale des villes qui avait lieu tous les trois ans, généralement à Lübeck), mais il n'avait qu'un rôle consultatif puisque l'application de ses décisions était laissée au bon vouloir de chaque ville qui devait cependant apporter sa contribution.

## La flotte hanséatique

« La flotte de la Ligue hanséatique se composait de grands bateaux, les cogues, dont la forme rappelait celle du *knörr* viking mais dont le tirant d'eau permettait de transporter des cargaisons cinq fois plus conséquentes. Les cogues servaient essentiellement au transport de marchandises en vrac - sel, soufre, poisson, céréales, bois, etc. Ce fret n'était pas d'un grand rapport, mais la ligue bénéficiait d'un monopole sur de nombreuses marchandises. La cogue prit une telle importance dans le commerce maritime de l'Europe du Nord médiévale que de nombreux ports fluviaux se délocalisèrent pour se rapprocher de l'embouchure et offrir aux bateaux à fort tirant d'eau des eaux plus profondes. Parallèlement aux cogues qui, dans certains ports, faisaient figure de mastodontes, les *knörres* continuèrent à naviguer dans les eaux de la mer du Nord et de la Baltique. » (JOHNSON & NURMIDEN : *La Grande Histoire de la Navigation*. National Geographic, 2009).

## Les « privilèges » des villes hanséatiques

La base de la prospérité commerciale de la Hanse, ce n'est pas seulement l'esprit d'entreprise de navigateurs expérimentés. C'est avant tout le système des privilèges corporatifs, que les membres de la Hanse surent obtenir des villes étrangères ou de princes plus puissants, c'est-à-dire les franchises. Tandis qu'au centre de l'Europe l'étranger n'était qu'un misérable, dans les ports il jouissait de privilèges étendus ; il avait son administration et sa justice propre, et se protégeait lui-même, sans recours à un pouvoir public quelconque.

Les principaux privilèges de la ligue hanséatique étaient : sa juridiction propre, le droit de réunion, l'exemption de l'emprisonnement sauf en matière criminelle, des taxes immuables pour les services rendus aux guildes, le droit de porter des armes, l'entrée en franchise des objets de consommation. En revanche, elle ne put obtenir partout le droit de pesage, droit que Bruges, entre autres, refusa toujours avec opiniâtreté.

Ces franchises différaient naturellement beaucoup suivant les pays. Ainsi Henry II d'Angleterre exempta en 1176 les marchands de Lübeck de subir le droit d'épave « tant qu'il y avait encore un être vivant à bord du bâtiment naufragé ».

L'Angleterre était demeurée, au Moyen Âge, en arrière des Néerlandais et des Allemands, au point de vue économique. L'état précaire de la justice, qui n'avait pas subi l'influence du droit romain, entravait le commerce. Dès lors les lettres patentes d'Édouard 1<sup>er</sup>, ordonnant que les différends des marchands étrangers fussent vidés, dans le plus bref délai, selon le droit en vigueur dans la localité où avait été signé l'engagement. Plus tard, la détresse financière

contraignit les rois d'Angleterre à conférer à la ligue hanséatique des privilèges de tout genre, au détriment de leurs nationaux.



**Bergen, le quartier de la Hanse**  
**En bas, la statue symbolique d'une richesse locale, la morue**  
**(Photos de l'auteur)**

## La puissance politique de la Hanse

On date le passage de la Hanse des marchands à la Hanse des villes, à 1280, lorsqu'une opération de blocus contre Bruges fut organisée, dans le but de protéger les privilèges acquis. Cette action fut suivie, en 1284, du même type d'opération contre la Norvège. ; un autre blocus maritime par la Hanse obligea le roi de Norvège à confirmer et étendre les privilèges de la ligue.

Après ces coups de force, la Hanse devint un acteur politique à part entière en Europe du Nord. Elle signa des traités avec des États, ou avec des organisations importantes (les Chevaliers teutoniques, par exemple).

L'association emporta diverses victoires militaires ou diplomatiques significatives, qui lui permirent de s'imposer face à de nombreux pays. Citons, par exemple, le traité de Stralsund (1370) avec le roi de Danemark.

Le bilan politique de la Hanse est important. C'est à elle que nous devons principalement l'entrée du Nord dans le giron de la civilisation européenne. Elle permit à la marine de découvrir des mers jusqu'alors inconnues, et de sécuriser ses itinéraires par la force des armes. On lui doit également : la détermination des étalons monétaires, le perfectionnement de l'architecture navale, l'encouragement donné à l'agriculture par le commerce des céréales, la suppression du droit d'épave, la création de relations régulières entre le nord de l'Europe et la Méditerranée, etc.

## Le déclin de la Hanse

La décadence de la ligue hanséatique résulta d'un ensemble de causes, qui se combinèrent à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire un siècle après l'âge d'or de la Ligue.

Ces événements furent la destruction du comptoir le plus oriental, celui de Novgorod, en 1494 ; l'indépendance croissante des pays scandinaves, qui avaient appris le commerce à Wisby, à Bergen et en Scanie ; la consolidation du pouvoir royal dans l'Europe occidentale.

Puis les dissensions entre les villes hanséatiques, qui n'avaient d'autres liens que leurs intérêts commerciaux, et qui ne pouvaient consentir à se donner une constitution commune, par la raison qu'elles n'avaient jamais en vue que leurs intérêts immédiats. Il y eut même entre certaines villes de nombreux conflits.

Les privilèges, indispensables au xii<sup>e</sup> siècle, étaient surannés vers la fin du xv<sup>e</sup>, époque où les princes avaient eu raison de la petite noblesse, c'est-à-dire de ceux qui cherchaient à entraver le commerce. La justice et la civilisation exigeaient donc la suppression des privilèges de la Ligue hanséatique. Ce fut Élisabeth d'Angleterre qui fit ce coup d'État, et qui, de la sorte, mit fin à cette ligue.

Le coup de grâce fut donné à la Hanse par les traités de Westphalie, en 1648. En mettant fin à la « guerre de 80 ans », ces traités consacrèrent définitivement les États-nations.

La dernière assemblée des villes hanséatiques eut lieu en 1669. Au xviii<sup>e</sup> siècle, le gouvernement hanséatique ne subsistait qu'à Lübeck, à Hambourg et à Brême. GL

### Bref historique de la Hanse germanique

Au XIII<sup>e</sup> siècle, les brigands et les pirates prospéraient et s'emparaient impunément des convois terrestres et des navires marchands. L'anarchie n'étant jamais favorable au commerce, les commerçants furent amenés à mieux

s'organiser et à mieux se protéger. L'alliance entre les villes de Lübeck et de Hambourg, en 1241, résulta de cette nécessité. Elle entraîna le ralliement de nombreuses autres cités et la formation d'une ligue solide : l'association initiale de marchands venait de se transformer en une association de villes. Bien qu'elle ne portât pas encore ce nom, la Hanse teutonique était née. Sa puissance se fit très vite sentir : interdiction faite aux navires flamands de pénétrer dans la Baltique en 1275, blocus de Bruges en 1280 pour protéger les intérêts allemands, blocus des ports de Norvège en 1284, etc. ; elle allait se maintenir pendant près de quatre siècles.

Plutôt que d'anticiper sur l'histoire de la Hanse, examinons succinctement les villes qui la constituaient à l'origine, c'est-à-dire au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Hambourg fait partie des villes fondatrices de la Hanse ; elle est située au confluent de l'Alster, du Bille et de l'Elbe, à une centaine de kilomètres de la mer du Nord. Ville ancienne, fondée par Charlemagne, elle fut totalement détruite par un raid viking quelques années après sa fondation, puis reconstruite peu après. À la fin du XII<sup>e</sup> siècle, elle reçut de l'empereur Frédéric Barberousse la charte de ville libre ainsi que divers privilèges de commerce, de douane et de navigation sur la Basse Elbe. Cette charte (qui était peut-être un faux) fut le point de départ d'une activité commerciale intense. Située à une cinquantaine de kilomètres de Hambourg, Lübeck fut fondée au XII<sup>e</sup> siècle par Henri le Lion sur le site d'un castrum romain. Elle devint ville libre et impériale en 1226, sous le règne de l'empereur Frédéric II. Elle fut co-fondatrice de la Hanse avec Hambourg en 1241, et en devint plus tard la capitale. Elle reçut le surnom de « perle de la Hanse ». D'autres villes d'Allemagne du Nord furent des membres importants de la Hanse : Rostock où étaient construits les navires destinés à naviguer sur la Baltique, Lunebourg dont la richesse reposait sur le commerce du sel, Stralsund et Wismar remarquablement situées sur la Baltique.

Plusieurs de ces villes historiques sont aujourd'hui inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces villes exportaient de la bière, des armes, des articles manufacturés ; elles allaient chercher de la morue en Norvège, des étoffes en Angleterre et en Flandre, du vin et du sel en France, du fer en Suède, du cuivre en Hongrie, de la fourrure en Russie. À son apogée (au XIV<sup>e</sup> siècle), la Hanse regroupait 70 grandes villes, sans compter les petites ; elle possédait également des comptoirs à l'étranger : à Londres, Bruges, Bergen et Novgorod, par exemple. GL



**François 1<sup>er</sup>, allié des Turcs**

## **LA FLOTTE FRANÇAISE AUX CÔTÉS DE LA FLOTTE OTTOMANE**

**Par Guy Le Moing**

**À une époque où la chrétienté multipliait les « croisades » contre l'Empire ottoman, un monarque occidental faisait exception et s'alliait aux « Infidèles ». C'était le roi de France, François I<sup>er</sup>.**

**En 1519, le roi Charles V d'Espagne devenait empereur du Saint Empire romain germanique, sous le nom de Charles Quint. L'année suivante, le Turc Soliman le Magnifique prenait la tête de l'Empire Ottoman. Ces deux événements, quasi simultanés, allaient conduire le monde occidental dans une guerre de près d'un quart de siècle.**

### **Le contexte**

**La France en guerre contre le Saint Empire.** Le nouvel empereur romain germanique, Charles Quint, régnait désormais sur un vaste empire comprenant : les principautés allemandes, les

Pays-Bas, l'Artois, la Flandre, la Franche-Comté, l'archiduché d'Autriche et ses dépendances, l'Espagne, la Sardaigne, la Sicile, Naples et les terres du Nouveau Monde.

Cette situation excitait la jalousie de François I<sup>er</sup>. La France se trouvait encerclée par l'empire, et Charles Quint, de surcroît, ne cachait pas son intention de rétablir sa suzeraineté sur l'Italie entière. François I<sup>er</sup> tenta sans succès d'obtenir l'alliance du roi d'Angleterre (Camp du Drap d'Or, 1520). L'adversité générale ne le découragea pas : « *Toute l'Europe se ligue contre moi, déclara-t-il fièrement, eh bien ! je ferai face à toute l'Europe !* ». Après quoi il déclara la guerre à l'empereur, en 1521.

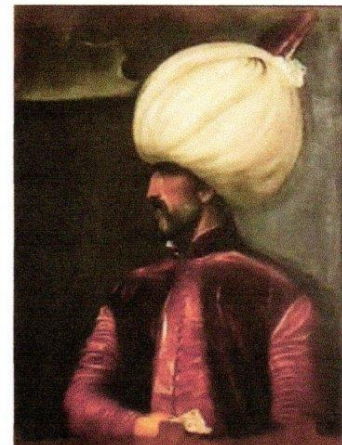
**L'empereur Soliman en guerre contre le monde chrétien.** Soliman le Magnifique manifestait une hostilité ouverte à l'endroit des États occidentaux, et ne cachait pas son ambition de dominer la Méditerranée. Ses provocations envers Charles Quint et la République de Venise incitèrent le pape Paul III à réunir contre lui une « Sainte Ligue » d'États chrétiens. Celle-ci fut constituée en 1538 ; elle regroupait les États pontificaux, la République de Venise, les chevaliers de Malte, l'Espagne et ses vassaux. La France de François I<sup>er</sup> (favorable à Soliman) n'en faisait pas partie.



Charles Quint



François I<sup>er</sup>



Soliman le Magnifique

### La première alliance franco-turque (1533-1538)

Le roi de France François I<sup>er</sup>, on vient de le voir, n'avait pas adhéré à la Sainte Ligue de 1538, car il n'était pas hostile à Soliman ; il était même son allié. « *La France et la Turquie ne semblaient plus se souvenir de leurs longues guerres [...] D'ailleurs, à part les dissentiments religieux, François I<sup>er</sup> et Soliman le Magnifique étaient deux souverains faits pour se comprendre.*<sup>1</sup> » François I<sup>er</sup> avait entrepris des négociations avec Istamboul dès 1533, négociations qui avaient abouti, trois ans plus tard, à un « accord commercial » masquant en fait une alliance secrète contre Charles Quint. Le diplomate français à l'origine de cet accord s'appelait Jean de La Forest.

Suite à cet accord, la flotte turque ne tarda pas à prendre la mer et à venir attaquer les côtes des pays chrétiens. Les navires français quittèrent Marseille avec beaucoup de retard pour aller la rejoindre. Les deux flottes ne parvinrent pas à coordonner leurs actions. Les bâtiments

---

<sup>1</sup> Léon Guérin : *Histoire de la Marine de France*. Paris, 1841

français hivernèrent à Chios, et son amiral, Saint-Blancart, dut se rendre à Istamboul demander des vivres et de l'argent pour pouvoir rentrer en France.

En 1538, le pape demanda à François I<sup>er</sup> de faire une trêve avec l'empereur (trêve de Nice), ce qui rendit provisoirement inutile l'alliance militaire entre la France et l'Empire Ottoman.

## **La campagne de 1543-1544**

Soliman le Magnifique, d'abord mécontent de la trêve de Nice, qui rendait sa flotte inutile, ne rompit pas ses relations avec le roi de France. De nouvelles négociations furent entreprises en 1541. Soliman promit à l'ambassadeur de France une nouvelle aide navale en cas de besoin.

**Reprise des hostilités.** Or le besoin ne tarda pas à se faire sentir, le gouverneur du Milanais pour Charles Quint ayant fait exécuter deux diplomates français. La guerre reprit et Soliman – bien qu'un peu réticent – fit appareiller sa flotte en avril 1543. Sous les ordres de Barberousse, elle se dirigea vers les côtes françaises, où elle devait faire sa jonction avec la flotte de François I<sup>er</sup>. « *Au mois de juillet 1543, Barberousse arriva à Marseille avec la flotte du sultan composée de 112 galères, 40 navires de guerre d'un rang inférieur et des bâtiments de transport ; elle était montée par 14 000 hommes de débarquement [...] La flotte française, qui reçut à Marseille celle du sultan, se composait de 22 galères et de 18 bâtiments de transport ; le comte d'Enghien en était le commandant d'honneur, et La Garde, celui de fait.*<sup>1</sup> »

**Siège de Nice.** L'objectif de la flotte combinée était d'attaquer la ville de Nice, qui appartenait au duc de Savoie, allié de l'empereur. Au mois d'août 1543, les navires franco-turcs mirent le siège devant la ville, tandis que des troupes terrestres l'assiégeait sur le continent. Un premier assaut est donné contre la ville le 15 août, mais il est repoussé. Les bombardements reprennent alors, et une nouvelle brèche est percée dans les murailles de Nice. La ville capitule alors, mais pas la garnison du château, dont le siège se prolonge. Le 7 septembre, l'arrivée d'une armée de renfort du duc de Savoie détermine les attaquants à lever le siège, ce qui se fait progressivement au cours du mois de septembre.

## **L'escadre turque hiverne à Toulon**

Après le siège de Nice, la flotte turque mouilla près d'Antibes et n'eut aucun scrupule à dévaster la région. Les habitants s'en plaignirent au roi, et celui-ci écouta leurs suppliques tout en ménageant la susceptibilité de Barberousse qui menaçait parfois de retourner à Istamboul. En fait, la saison étant bien avancée, et Barberousse doit songer à hiverner... pourquoi pas en France ?

---

<sup>1</sup> Léon Guérin : *Op. cit.*



Barberousse

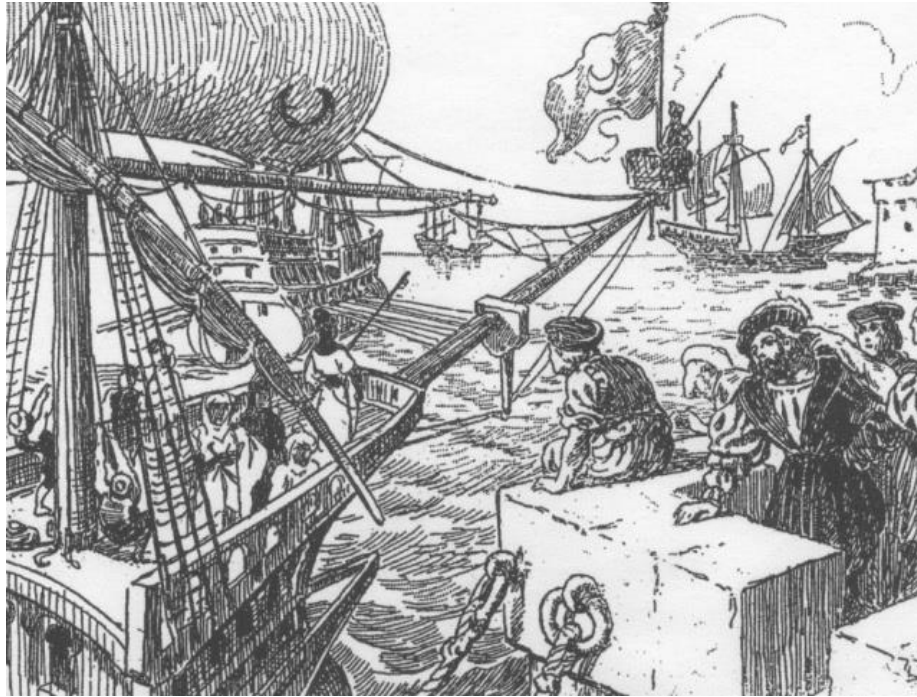
C'est ainsi que germa dans la tête du roi l'idée de proposer aux Turcs de passer l'hiver à Toulon. Dès le début septembre, François I<sup>er</sup> ordonna au comte de Grignan, gouverneur de Provence, de faire vider la ville de tous ses habitants, afin de laisser la place à ses invités, et de punir de mort les récalcitrants. Cette décision était complètement extravagante. Rien n'était prévu pour reloger les Toulonnais, ni pour financer leur déménagement.

Le conseil municipal se réunit le 16 septembre et prit connaissance des instructions royales : *« L'an de l'Incarnation de N.-S. J.-C. 1543, et le 16<sup>ème</sup> jour du mois de septembre, assemblé ledit conseil général au réfectoire des Frères Prêcheurs de la présente ville de Toulon, auquel étaient présents les nobles, honorables et discrets sieurs [...], lesquels, après avoir entendu le contenu des lettres patentes du roi notre seigneur, en date du 8<sup>ème</sup> jour dudit mois de septembre, et aussi les lettres patentes de monseigneur de Grignan, gouverneur de ce présent pays de Provence, attachées ensemble, dûment signées et scellées, lues publiquement, par lesquelles est mandé et commandé à toute personne généralement dudit Toulon, de déloger et vider ladite ville, personnes et biens, tout incontinent, à peine de la hart en désobéissance. »*

Deux conseillers se rendirent à Antibes auprès du comte d'Enghien, pour lui faire part du désarroi des édiles toulonnais. Le comte les écouta et prit sur lui d'aménager les instructions royales : il autorisa les hommes à rester chez eux. Seuls les femmes et les enfants sortirent de la ville en emportant leurs biens les plus utiles. Beaucoup allèrent s'installer au village du Revest.

La flotte turque entra en rade au début du mois d'octobre, et les navires vinrent mouiller à proximité du port : *« Deux cents vaisseaux, tant galères, galiotes, fustes équipées de Turcs de plusieurs qualités, entre autres le roi du Caire – gendre de Barberousse – et autres grands seigneurs, plus en nombre de trente mille combattants. »* Trente mille hommes, alors que Toulon ne comptait pas plus de 450 maisons *intra-muros*, c'est dire si les possibilités d'hébergement étaient largement insuffisantes.

Les chefs seulement purent s'installer dans l'enceinte de la ville et dans les faubourgs proches. Barberousse, son gendre et son état-major prirent possession d'une grande maison qu'ils transformèrent en palais. Ils y festoyèrent assidument pendant tout leur séjour, aux frais des autorités françaises. La cathédrale fut transformée en mosquée. Les cloches des églises furent contraintes au silence. Soldats, marins et rameurs trouvèrent refuge dans la banlieue plus lointaine et dans la campagne environnante. Le faubourg du Portalet, en particulier, fut bientôt couvert de tentes et de baraquements.



La flotte turque à Toulon

De nombreux historiens – Michelet en tête – ont évoqué la mauvaise conduite des occupants : rapt de femmes, enrôlements forcés de jeunes gens, exactions de toutes sortes. Beaucoup d'autres sont plus modérés et font confiance au témoignage d'un contemporain : « À voir Toulon, on dirait être à Constantinople, chacun faisant son métier et vendant marchandises turques avec grande police et justice. »

La vérité est sans doute entre ces deux interprétations de la conduite des Turcs. Il est difficile d'imaginer l'installation arbitraire de trente mille hommes dans une ville étrangère sans quelques débordements, surtout que ces occupants devaient se sentir « en pays conquis ». Les archives conservent d'ailleurs la trace d'un double assassinat de Turcs près du Castellet, ce qui montre que les populations locales n'acceptaient pas sans réagir cette présence étrangère.

La flotte turque quitta Toulon en avril 1544, « laissant derrière elle la ruine dans les finances municipales et la misère dans les familles »<sup>1</sup>. François I<sup>er</sup>, sur une requête de la municipalité, exempta la ville de contributions et de taille pendant dix ans. GL

**Pour en savoir plus...**

♦Christine ISOM-VERHAAREN : *Allies with the Infidels*. I.B. Taurus, Londres, 2013.



---

<sup>1</sup> Docteur Gustave Lambert in *Bulletin de l'Académie du Var*, 1882.

## Curiosités portuaires

# LES PONTS ROULANTS DE SAINT-MALO ET DE BRIGHTON

Par Stéphane Brégeon

Enfant, j'avais reçu en cadeau un livre sur les moyens de transports de par le monde. L'un d'eux, situé en Angleterre, avait attiré mon attention : comment pouvait-on avoir inventé un tel engin ! Bien plus tard, j'appris l'existence d'un équipement assez similaire en Ille-et-Vilaine. Internet permet aujourd'hui d'en savoir plus sur ces deux « véhicules » et de partager avec vous.

### Le pont roulant de Saint Malo

Il suffit d'une passe d'entrée vers un bassin portuaire pour rendre difficile la circulation entre deux quartiers ou deux communes et causer des détours considérables pour les habitants. C'est le cas, entre autres, pour Les Sables d'Olonne et son quartier de La Chaume et entre Saint-Malo et Saint-Servan. Ce sont ces deux dernières communes que j'évoque ici avec un moyen de transport très particulier.

Trois possibilités permettaient autrefois de rejoindre la cale de la Bourse, côté Saint-Malo, à la rive du Naye, côté Saint-Servan.

- Effectuer un détour important à marée haute
- Traverser le bras de mer à marée basse, sur une chaussée en dur
- Faire appel aux passeurs du Naye

Cet état dura jusqu'à la création d'un pont roulant.

Le président de la République autorisa, par un décret de février 1873, l'architecte servannais Alexandre Leroyer (ou Le Royer) à construire un pont mobile et à l'exploiter pour une durée de 60 ans à compter de février 1874. Alexandre Leroyer est également l'architecte du Grand-Hôtel de Paramé.

Les premières navettes commerciales circulèrent en octobre 1873.

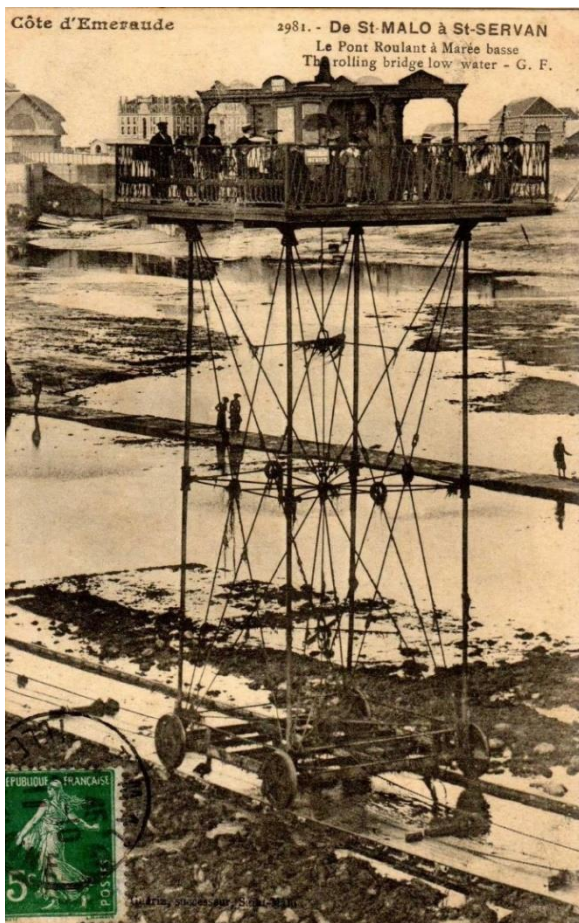
Le pont roulant se mouvait au fond du bassin sur deux rails de profil Vignole de 38kg/m écartés de 4,60 m (Le rail Vignole est le plus utilisé au monde ; c'est celui que l'on voit sur les voies françaises). Le truck roulant, doté de roues de 1 m de diamètre disposait de 4 chasse-pierres. Découvert à marée basse, ce truck supportait une structure élevée en barres de fer de 10 cm de diamètre avec entrecroisements pour rigidifier l'ensemble. Au sommet de cette structure était fixée, au niveau des quais, et 2 m au-dessus du niveau des marées hautes, une plateforme de 6 m x 7 m entourée de garde-corps. La plateforme portait des bancs disposés en longueur et un abri au milieu, avec une partie fermée et deux parties simplement couvertes. L'ensemble d'une masse de 14 tonnes avait une hauteur totale de 15 m.

Une chaîne sans fin entraînait le pont mobile dans un mouvement de va-et-vient grâce à une machine à vapeur fixe d'une puissance de 10 CV installée dans un bâtiment côté Saint-Servan, où se trouvait également le machiniste.



*Le pont roulant à marée haute. On voit distinctement la structure en fers entrecroisés et la cabine centrale avec sa partie fermée, ses parties couvertes et les bancs extérieurs. Source Internet.*

Les voyageuses et les voyageurs entraient de plain-pied sur la plateforme. Après un signal sonore donné par le conducteur avertissant du départ pour le machiniste on entendait le bruit de la chaîne. Un second coup de trompe indiquait au machiniste l'arrivée à l'autre quai. Un passage durait 2 mn avec un nombre de voyageurs limité à 50. Au début de l'exploitation un voyage coûtait un sou à l'extérieur et 2 sous à l'intérieur ; la gratuité était octroyée aux militaires.



*Le pont roulant à marée basse.  
 Au premier plan la voie et la chaîne sans fin d'entraînement.  
 En arrière-plan, la chaussée en dur avec des passants.  
 Source Internet.*

Les trépidations assez sensibles du fait de leurs amplifications par la hauteur de la structure causaient, notamment lors du premier voyage, des émois chez les dames et les enfants, c'est du moins ce que prétendait à l'époque un témoin.

La priorité allait à la circulation des navires. En 1873 et 1874, la moyenne était de 11 traversées quotidiennes soit 22 allers et retours pour environ 2000 voyageuses et voyageurs en se basant sur des remplissages à la jauge maximale.

Du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre le service était assuré de 6 à 19 heures et les autres mois de 7 à 17 heures.

En février 1889, l'échouement du navire *Le Vauquelin* endommagea les rails et entraîna le déraillement du pont roulant. La machine à vapeur subit un incendie en 1909 et le nouveau propriétaire, M. Durand, la remplaça par une machine électrique.

Le navire norvégien *Brawn* brisa ses amarres en 1922 et heurta le pont roulant. Les importants dégâts occasionnés entraînèrent la fermeture définitive de la navette en février 1923.

Une écluse occupe aujourd'hui l'emplacement du pont roulant et assure le maintien à flot du port de Saint-Malo.

Une maquette de cette installation est visible au musée de Saint-Malo.

Monsieur Henri Fermin a écrit un livre « l'épopée du pont roulant de Saint-Malo à Saint-Servan ».

Source :

- Wikipédia
- Ministère de la Culture (base Mérimée)
- Article de *La Nature*, juin 1874.

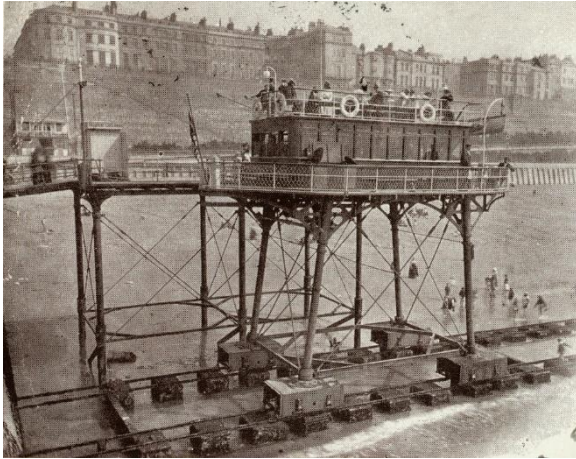
## **Le Brighton and Rottingdean seashore electric railway**

Tout autre est le Brighton and Rottingdean seashore electric railway installé à Brighton, sur la côte du Sussex en Angleterre. Mélange de tramway, de yacht et d'estacade métallique, il est, à ce qu'il semble, avec le pont roulant de Saint-Malo à Saint-Servan, le second et dernier équipement de ce type connu sur la planète.

Après l'implantation d'un chemin de fer classique à voie étroite, le « Volk's electric railway », Magnus Volk, son propriétaire et concepteur ne pouvant le prolonger vers l'Est, au-delà de Paston Place, décide de construire une ligne de chemin de fer sur la plage. Ainsi naît Le Brighton and Rottingdean seashore electric railway. La plateforme nommée officiellement *Pioneer* est vite surnommée familièrement : « Daddy long legs » ; surnom encore en usage même après sa disparition.

La construction s'étale de juin 1894 à 1896 et coûte 30.000 Livres Sterling de l'époque.

Les embarcadères ressemblaient à des piers, ces estacades portant casinos et restaurants. Un premier est établi à Banjo Groyne, près de Paston Place et le second à hauteur du village de Rottingdean. Ce dernier mesurait 91 m de long et sous le pont promenade et d'embarquement se situait le local de la machine à vapeur d'une puissance de 100 HP (75 Kw) entraînant une dynamo de 50 Kw produisant un courant de 500V.



*Le premier Pioneer. Source Internet.*

Compte tenu de la nature maritime de l'engin, un capitaine de la marine marchande devait être présent sur la plateforme durant le service. Un canot et des bouées de sauvetage faisaient parties des équipements obligatoires. Evidemment, le pavillon britannique flottait au mât.

Le service commence le 28 novembre 1896 ; ce jour et les suivants la ligne connaît une grande affluence. Mais dès le 4 décembre les installations sont endommagées lors d'une tempête et le *Pioneer* est renversé sur le côté. Il est reconstruit différemment et le service reprend le 20 juillet 1897. De cette date à la fin de la saison 1897, il est compté 44282 voyageuses et voyageurs. Le ticket pour un voyage simple coûtait 1,5 penny.

Eloignée du rivage de 60 à 100 mètres, la ligne de 2,8 miles (4,5 km) était parcourue en 35 mn, à la vitesse de 6 miles/h, soit 9,7 km/h. L'avancement était contrarié à marée haute par la résistance de l'eau sans qu'il soit possible, par manque de financements, d'échanger les moteurs pour de plus puissants.

Le 20 février 1898 le Prince de Galles effectue deux voyages à bord.

Au début de l'année 1900, la construction de deux épis en béton entraîne des dégâts importants par affouillement du rivage et des blocs de béton supportant la voie. Pour effectuer les réparations et le confortement sous ces traverses, la ligne ferme plusieurs semaines en juillet et août, en pleine saison touristique, entraînant de sérieux manques à gagner. En septembre de la même année les autorités voulant construire de nouveaux épis de protection du rivage donne deux mois à Volk pour effectuer une modification du tracé. Financièrement incapable de supporter de nouveaux investissements et après le refus d'une autre proposition de sa part, Volk est contraint de fermer la ligne. Il reçoit une compensation financière et en juin 1902, l'autorisation de prolonger la ligne de chemin de fer classique existante par une section de 2 miles en viaduc. Sans doute une bonne solution si l'on songe que son *Pioneer* était à la merci des tempêtes et soumis à toutes les contraintes du milieu marin.



B. 42787. ROTTINGDEAN: BEACH, LOOKING WEST.

*L'estacade du terminus de Rottingdean, avec le local de la machine à vapeur et de la dynamo. Source Internet.*

Le matériel et la ligne du seashore electric railway subissent lentement la corrosion jusqu'à leur démantèlement et découpe pour la ferraille en 1910.

#### Voie et alimentation électrique

La voie est constituée de 2 files de 2 rails de 52 lb (livres) par yard (23 kg par yard soit 25,8 kg/m) en barres longues de 30 ft (9,14 m). Précisément, une file de 2 rails séparés l'un de l'autre de 2 ft 8 1/2'' (0,8259 m) sont eux-mêmes séparés d'une autre file de 2 rails. L'écartement entre les rails extrêmes était de 18 ft (5,49m).

Des blocs de béton de 5 ft x 3 ft (1,52 x 0,91 m) fixés dans le sol crayeux tous les 2 ft 6'' (0,76 m) soutiennent ces rails.



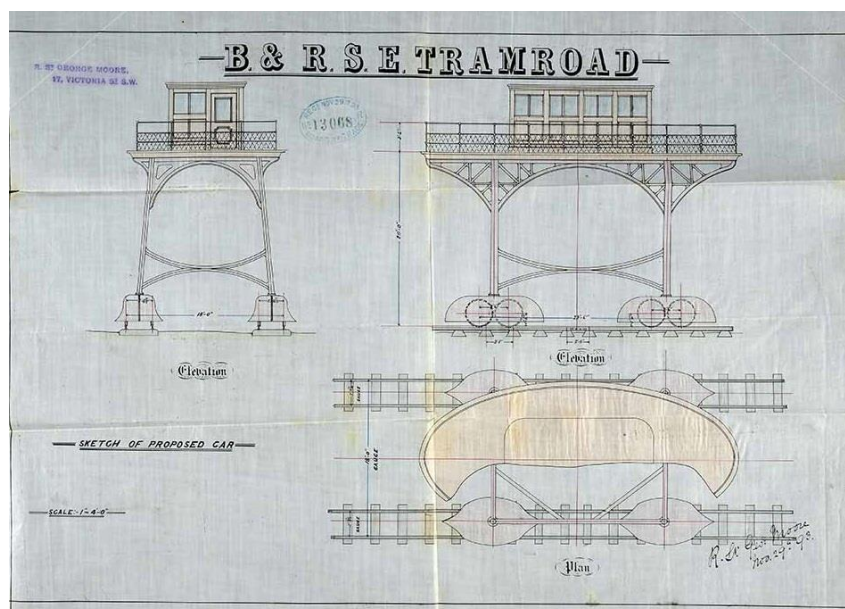
*Le premier Pioneer, avec la ligne d'alimentation électrique et les deux perches de captation de type trolley. Source Internet.*

L'alimentation électrique de la plateforme est réalisée par un fil trolley installé à 21 ft (6,40 m) au-dessus du niveau des vives eaux sur des poteaux en bois. La captation du

courant, prévue d'abord par une perche, fut réalisée par deux perches de type trolley, quand l'on songea qu'une panne sur une seule perche empêcherait le retour au terminus et le débarquement des passagers. A l'origine des accumulateurs placés sur l'engin devait alimenter les moteurs.

### Structure et boggies

La structure avec ses jambes de 23 ft (7 m) de haut est portée par 4 boggies. Après l'accident ces jambes sont allongées de 2 ft (0,61 m). Deux boggies (un par côté) sont motorisés avec chacun un moteur de 25 HP en position verticale dont le mouvement est transmis vers les roues par arbres et vis sans fin ; les 2 autres boggies servent au freinage. Les roues ont un diamètre de 33'' (83,8 cm).



### Plateforme

De forme ovale de 45 ft x 22 ft (13,72 x 6,71 m) elle pèse 45 t à vide et comporte 2 ponts capables d'accueillir au maximum 160 personnes.

Le pont inférieur comporte un salon de 25 ft3'' x 12 ft6'' (7,70 x 3,82 m) placé au centre. Richement orné avec banquettes confortables en cuir, moquettes, tapisseries, vitres sans tain, plantes et fleurs en pots, il porte sur son toit le pont supérieur accessible par un escalier.

Le pilotage de la plateforme s'effectuait par deux postes de conduite de type tramway ; un à chaque extrémité. SB

Notes : Système de mesure impériale : pied, Ft = 0,3048 m ; yard = 0,9144 m ; lb = 0,4534 kg

Source :

- Wikipédia
- Internet
- Site du volk's electric railway



## 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 500 ans**

**Le 6 septembre 1522**

**Retour en Espagne de l'expédition Magellan**

Pour la première fois, un navire a fait le tour du monde ! Le samedi 6 septembre 1522, le *Victoria* s'engage dans le Guadalquivir et vient jeter l'ancre dans les eaux espagnoles. Dix-huit individus affamés se trouvent à bord : les dix-huit seuls survivants d'une expédition qui a duré quatre ans, et qui a entraîné la mort de plus de deux cents hommes et la perte de quatre galions. Après avoir repris quelques forces et rendu grâce à Dieu, les dix-huit miraculés sont accueillis en héros. Elcano, leur capitaine, est reçu par Charles Quint et anobli. Ses armes représentent un globe terrestre, enrubanné de la devise : « *Le premier, tu as fait le tour de mon orbe* ».

**Il y a 400 ans**

**Le 6 septembre 1622**

**Naufrage en Floride de neuf galions espagnols**

Au début du mois de septembre 1622, un important convoi espagnol quitte La Havane pour l'Espagne, sous les ordres du marquis de Cadereita. Les cales de certains de ces navires sont chargées de richesses. Le 6 septembre, alors qu'il croise au large de la côte est de la Floride (région des « Keys »), le convoi est assailli par un violent ouragan qui disperse les navires. Neuf d'entre eux se fracassent sur la côte américaine, quelques autres vont se perdre au large, certains réussissent à regagner La Havane malgré leurs avaries. Sur les neuf navires jetés à la côte, trois sont des galions de 600 tonneaux, transportant un véritable trésor.

**Il y a 50 ans**

**Octobre 1972**

**Agitation raciale dans l'US Navy**

Au début des années 1970, la population noire dans l'US Navy est inférieure à 10%. En raison de leur meilleure formation générale, les marins blancs ont souvent des spécialités plus valorisantes et un avancement plus rapide. Cela crée un conflit permanent entre marins blancs et marins noirs. Ce conflit éclate en octobre 1972. Le premier incident se produit le 9 octobre à la base navale de Subic Bay, aux Philippines, où une altercation dégénère en bagarre générale ; l'ordre est finalement rétabli par les *Marines*. Le même jour, un marin noir du porte-avions *Kitty Hawk* est battu par des officiers-mariniers blancs, alors qu'il se trouve à terre. De retour à son bord, il raconte sa mésaventure, ce qui provoque une émeute très violente, ce qui perturbe complètement ce navire durant la nuit du 12 au 13 octobre, au large des côtes nord-vietnamiennes.

### COURRIER DES LECTEURS

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

**Capitaine Jean Cousin**

Un de nos fidèle lecteurs, qui souhaite garder l'anonymat, m'adresse le courrier suivant :

« J'ai lu, dans la préface d'un vieux livre, une phrase qui m'a intrigué : « *En 1488, le capitaine Cousin du port de Dieppe, s'aventure dans le canal de l'Atlantique : emporté par son audace, par les vents, par le courant équatorial, il découvre l'Amérique à la hauteur du Brésil.* » (Extrait de : *Deuxième voyage du Dieppois Jean Ribaut à la Floride*, de Gabriel Gravier, 1872, page III). Aviez-vous déjà entendu parler de cela ? »

**Réponse.** Cher ami. Ce que je sais sur le capitaine Cousin, je l'ai trouvé dans un article du *Journal des Américanistes* daté de 1922. Le plus simple est que je reproduise ici cet article :

« *Un Français a-t-il découvert l'Amérique ? Ce Français serait le navigateur dieppois Jean Cousin, qui, chargé d'une mission d'exploration de la côte africaine, en 1488, s'aventura en plein océan vers*

*l'ouest, fut entraîné par le grand courant équatorial et, au bout de deux mois, aurait atteint une terre inconnue près de l'embouchure d'un vaste fleuve. Cette terre était le Brésil, et le fleuve celui des Amazones. Il aurait ensuite fait voile vers l'Afrique et touché le cap de Bonne-Espérance. Ainsi, dans un seul voyage, il aurait précédé Colomb de neuf ans et Vasco de Gama de quatre<sup>1</sup>.*

*Le hasard et sa bonne étoile l'avaient-ils ainsi favorisé ? Le fait, en soi, n'a rien d'impossible. Mais ce qui devient réellement curieux et assez troublant, c'est que, durant son voyage, Cousin avait eu sous ses ordres, pour contre-maître, un Espagnol nommé Vincent Pinçon ou Pinzon, qui ne cessa durant la traversée de contrecarrer ses projets et tenta même de faire révolter l'équipage. A son retour, Cousin le traduisit devant la justice maritime, et Pinçon, déclaré indigne de servir désormais sur les vaisseaux de Dieppe, serait alors retourné en Espagne. Or Colomb fut accompagné, durant sa navigation, par trois frères Pinzon dont l'un, Vincent-Yanez Pinzon, qui lui fut fort utile et, maintes fois redressa sa route. Ce serait le même homme que celui qui servit sous les ordres de Cousin, et Colomb, en ce cas, n'aurait pas complètement ignoré qu'un Français l'aurait précédé sur ces flots inconnus. Dès l'essor de renommée de Colomb, il y eut à Dieppe une réclamation en faveur de Jean Cousin<sup>2</sup>.*

*[...] Dans son Histoire des navigateurs normands, Estancelin s'est fait, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le défenseur de Jean Cousin ; Louis Vitet, dans son Histoire de Dieppe, a apporté des arguments en faveur de la même thèse. Sur tous les vaisseaux de Dieppe qui partaient pour un voyage au long cours, il était d'usage que l'on prit à bord soit un Espagnol, soit un Portugais, pour servir d'interprète ou de messenger. Ainsi, rien ne s'oppose à ce que ce Vincent-Yanez Pinzon se trouvât comme capitaine en second sur le navire confié au commandement de Jean Cousin pour entreprendre son grand voyage. De son côté, Estancelin fait remarquer que le fils de Colomb, dans la relation qu'il a écrite du premier voyage de son père, ne nie pas que Pinzon fut consulté par lui dans toutes les occasions difficiles, non comme marin, mais en faisant appel à sa science hydrographique, peut-être aussi à ses souvenirs. Et toujours Pinzon conseillait à Colomb de naviguer vers le sud-ouest, dans l'espoir peut-être – qui sait ? – de retrouver le courant favorable déjà éprouvé par lui.*

*La seule solution de l'énigme serait de se reporter à la relation que Jean Cousin fit de son voyage et qui fut déposée par lui aux archives de l'Amirauté de Dieppe. Malheureusement, ces archives ont été brûlées au cours du bombardement que les Anglais firent subir à Dieppe en 1604, et qui anéantit la ville<sup>3</sup>.  
PC*

Voilà, mon cher ami, ce que je peux vous proposer concernant l'histoire de Jean Cousin. J'avoue que cet article est loin de m'avoir convaincu, faute de bases historiques crédibles. Si certains lecteurs en disposent, ils seront les bienvenus ! Un dernier mot pour dire que Jean Cousin n'est pas le seul marin à revendiquer la découverte de l'Amérique, quelques années avant Christophe Colomb. J'en connais au moins deux autres : le Portugais João Vaz de Corte-Real (1472) et le Germano-danois Didrik Pining (1476).

■ 1472. Les Portugais ont-ils découvert le Nouveau Monde ? Gaspar Frutoso est un prêtre portugais du XVI<sup>e</sup> siècle, auteur de nombreux ouvrages historiques, géographiques et parfois poétiques. Dans l'un de ses livres, il raconte une aventure maritime survenue au siècle précédent, et ayant abouti à l'observation d'une île mystérieuse par le navigateur portugais João Vaz Corte-Real. João – comme Christophe Colomb – aurait eu l'intuition que l'on pouvait atteindre l'Asie en faisant route à l'ouest. Il aurait enfin réussi, en 1472, à se faire financer par des armateurs étrangers une expédition de reconnaissance. Il l'effectua en compagnie d'un autre capitaine, Alvaro Martins Homem. Les deux hommes auraient aperçu une île à laquelle ils donnèrent le nom de *Terra Nova de Bacalhau* (« Terre Neuve des Morues »). Selon le même auteur, Corte-Real aurait refait le voyage deux ans plus tard et confirmé ses observations. Cette belle histoire n'étant confirmée par aucun historien de l'époque, une grande prudence s'impose !

■ 1476. Le mystérieux voyage de Didrik Pining. Didrik Pining est un marin allemand passé au service du Danemark. Une tradition affirme que, vers 1476, le roi Christian 1<sup>er</sup> l'ait envoyé faire un voyage de reconnaissance dans l'Atlantique Nord, et que ce périple lui aurait donné l'occasion d'apercevoir les côtes américaines une quinzaine d'années avant Christophe Colomb. Parmi ses compagnons de

<sup>1</sup> L'auteur s'est un peu emmêlé dans les chiffres, c'est l'inverse ! GL

<sup>2</sup> Après de qui ? Sous quelle forme ? L'auteur ne le dit pas ! GL

<sup>3</sup> Décidément, l'auteur semble fâché avec les dates ! Il s'agit sans doute du bombardement des 22 et 23 juillet 1694... et non 1604. GL

voyage, on parle aussi d'un certain Jean Scolvus ou Jean de Kolno. Cette histoire est à prendre avec beaucoup de réserves ; elle ressemble à celle de João Vaz de Corte-Real (cf année 1472). Certains historiens, d'ailleurs, les confondent et affirment qu'il s'agissait d'une expédition luso-danoise. Prudence !

## TRADITIONS & SUPERSTITIONS

### Coutumes, folklore, traditions et superstitions de la vieille marine

#### A-t-on fait monter Napoléon sur le *Bellérophon* par la coupée bâbord ?

Selon une règle élémentaire de la politesse navale, la coupée tribord d'un navire au mouillage est affectée aux « officiers et personnages honorables », alors que la coupée bâbord reste réservée au commun des mortels, aux sans-grades et aux corvées. Quand Napoléon a demandé l'asile à la Grande-Bretagne, est-il vrai que les marins anglais l'ont fait monter par bâbord à bord du *Bellérophon* ?

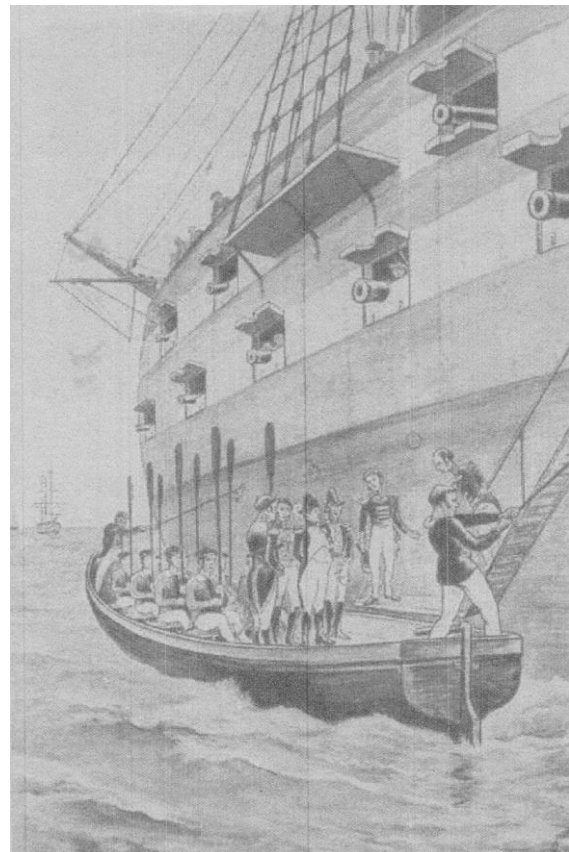
Rappelons les faits. Très tôt, le mardi 15 juillet 1815 à l'île d'Aix, l'empereur s'embarque à bord du brick français *Épervier* qui doit le conduire jusqu'au vaisseau anglais *Bellérophon*, mouillé en rade des Basques. Selon le mot d'un témoin : « L'*Épervier* emporte l'Aigle ». Le vent souffle fort, ce matin-là, et contrarie la marche du brick, qui n'avance que très lentement. Sur la dunette du *Bellérophon*, le capitaine Maitland observe la difficile approche du petit voilier. Quand l'*Épervier* se trouve à environ un mille, il décide de gagner du temps et d'envoyer une chaloupe chercher l'empereur. Il confie cette mission à son premier lieutenant, M. Mott.

Depuis l'île d'Aix voisine, quelques témoins observent la manœuvre de l'embarcation. Soudain, quand celle-ci revient au *Bellérophon* avec son illustre passager, les curieux poussent un cri d'indignation : « Regardez ! Ils font embarquer l'empereur par bâbord ! » Ont-ils bien vu ? Ont-ils été trompés par la distance et par la brume matinale ? Aucune preuve formelle ne subsiste. Les gravures et les peintures du temps représentent un embarquement par tribord, mais elles ont été réalisées après coup, par des artistes qui n'assistaient pas à l'événement. Ni l'empereur ni ses généraux ne se sont plaints de cette éventuelle

humiliation, mais ils ne connaissaient sans doute pas les usages de la mer.

Le capitaine Maitland ne parle pas non plus de ce « détail » dans son livre de souvenirs. Il écrit simplement : « À son arrivée à bord du *Bellérophon*, [Napoléon] fut reçu sans les honneurs que l'on fait habituellement aux hommes de haut rang ; la garde avait été déployée à l'avant de la dunette, mais elle ne présenta pas les armes. » Maitland reconnaît n'avoir reçu aucune instruction de sa hiérarchie sur ce point. Il explique l'absence de cérémonial par le fait qu'il était six heures du matin : « Il n'est pas d'usage, à bord d'un navire de guerre britannique, de rendre de tels honneurs avant la cérémonie des couleurs de 8 h du matin, ni après le coucher du soleil. Mon excuse pour les avoir négligées, en cette occasion, est l'heure matinale. »<sup>1</sup>

Pas un mot concernant la coupée utilisée. Si les observateurs de l'île d'Aix ont vu juste, et si l'empereur a embarqué par bâbord (ce qui n'est pas absolument certain), accordons aux Anglais l'excuse du mauvais temps. Le vent et le courant étaient forts, et le lieutenant Mott a peut-être choisi le côté le moins risqué, sans se préoccuper du protocole. GL



Estampe montrant l'embarquement de l'empereur sur le *Bellérophon*, par bâbord.

<sup>1</sup> Narrative of the surrender of Buonaparte and of his residence on board HMS Bellerophon, by captain Maitland, 1826.



Autre estampe montrant un embarquement par tribord

## LE SAVIEZ-VOUS ?

**Pourquoi ? Pourquoi ? Pourquoi ? Pourquoi**

### Pourquoi le mille marin mesure-t-il 1 852 mètres ?

La longueur d'un méridien, du pôle Nord au pôle Sud est de 20 000 km (la moitié de la circonférence terrestre). Cette demi-circonférence se subdivise en 180° et chaque degré en 60 minutes. Un degré de latitude correspond donc à une distance terrestre de :

$$20\,000 / 180 = 111,11 \text{ km}$$

et une minute à 60 fois moins :

$$111,11 / 60 = 1,85185 \text{ km}$$

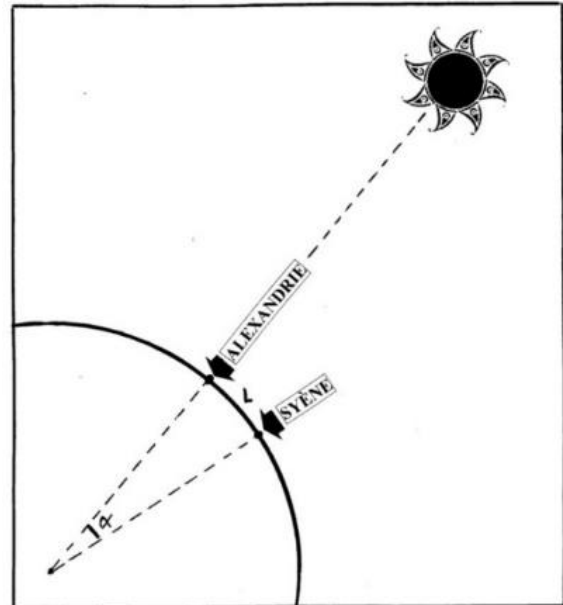
que l'on arrondit à 1,852 km ou 1 852 mètres. Le mille marin correspond donc à une minute d'arc de méridien.

Cela paraît simple mais, pour en arriver là, il avait fallu d'abord mesurer la longueur de la circonférence terrestre, ce qui fut une longue aventure.

Le savant grec Eratosthène, qui vivait au III<sup>e</sup> siècle avant J.-C., fut le premier à déterminer cette longueur avec une bonne approximation. Il choisit deux villes situées sur le même méridien (Alexandrie et Syène), imagina une méthode très ingénieuse d'observation du soleil pour déterminer l'angle  $\alpha$  formé par ces deux villes, puis il mesura sur le terrain la distance L qui les séparait. Il ne lui restait plus qu'à faire une « règle de trois » pour en déduire la longueur de la circonférence terrestre : il trouva près de 40 000 km.

Le savant Ptolémée eut la mauvaise idée de refaire les calculs. Il se trompa lourdement, ce qui induisit en erreur tous les explorateurs de la Renaissance. Christophe Colomb, par exemple, imaginait une

Terre beaucoup plus petite qu'elle ne l'était réellement. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, au moment de l'adoption du système métrique en France, les savants Delambre et Méchain renouvelèrent l'expérience d'Eratosthène. Avec des méthodes et des outils plus modernes, ils mesurèrent la distance de Dunkerque à Lisbonne afin de déterminer avec précision la longueur du méridien terrestre.



La méthode d'Eratosthène

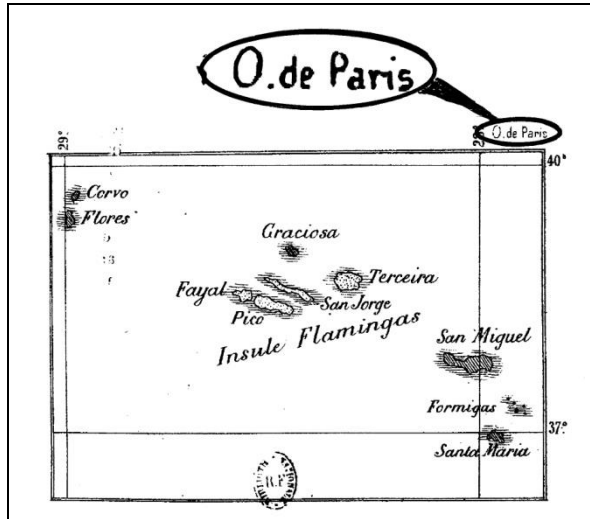
Curieusement, la valeur de 1 852 mètres du mille marin n'a été officialisée que tardivement, en 1929, au cours d'une conférence internationale d'hydrographie tenue à Monaco. Pendant longtemps, les Anglais ont donné au *nautical mile* la valeur de 1 853 mètres. Par ailleurs, la planète étant légèrement aplatie, la longueur de l'arc terrestre d'une minute n'est pas la même selon qu'on se trouve près de l'équateur (1 855 m) ou près des pôles (1 849m). La valeur de 1 852 m est une moyenne entre ces extrêmes. Tous les pays s'y sont progressivement ralliés depuis 1929.

### Pourquoi Greenwich, est devenu le méridien origine ?

La détermination de la longitude à la mer fut longtemps un problème quasi insurmontable. Il ne trouva sa solution qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque les chronomètres devinrent suffisamment performants pour pouvoir être embarqués. Quand le matériel et la méthode furent au point, géographes et navigateurs se trouvèrent confrontés à un choix difficile : définir le « méridien zéro », c'est-à-dire la référence par rapport à laquelle ils allaient exprimer leur position.

Pour les latitudes, la question ne s'était pas posée : l'équateur avait été naturellement adopté comme « parallèle zéro ». Pour les longitudes, aucun méridien ne se distinguait des autres, et le choix restait arbitraire.

Le problème n'était pas nouveau. Ptolémée, déjà, s'était posé la question au II<sup>e</sup> siècle. Dans sa *Géographie*, il avait placé le méridien origine dans une des îles Canaries, l'île de Fer. Pendant des siècles, le « méridien de Ferro » était ainsi resté la référence pour les cartographes.



Sur certaines cartes anciennes, l'origine des longitudes était clairement indiquée

À partir du XVII<sup>e</sup> siècle, époque où furent fondés les premiers observatoires nationaux, tous les pays revendiquèrent le méridien origine. Le Danemark le plaça à Copenhague, la Norvège à Christiana (Oslo), l'Espagne à Madrid, la Russie à Pulkowa (Saint-Pétersbourg), les cartographes indiens à Ujjain, les Anglais à Greenwich (Londres), les Français à Paris, etc. À l'intérieur d'un même pays, tout le monde n'était pas toujours d'accord ; certains astronomes anglais, par exemple, le faisaient passer par l'église Saint-Paul de Londres, d'autres par l'observatoire de Greenwich ! À l'aube de la mondialisation, au XIX<sup>e</sup> siècle, il devint urgent de remédier à ce désordre.

Une conférence internationale, réunissant vingt-cinq pays, se tint à Washington en octobre 1884. Elle avait pour objet de normaliser le partage du globe en fuseaux horaires et de choisir le méridien zéro des longitudes. Les Britanniques réussirent à convaincre la plupart des délégations de choisir LEUR méridien origine ; ils se disaient prêts, en contrepartie, à adopter le système métrique (ce qu'ils n'ont toujours pas fait !). Vingt-trois pays votèrent donc la résolution suivante : « La conférence propose aux gouvernements représentés ici l'adoption du méridien passant par le centre de l'instrument situé à l'Observatoire de Greenwich comme méridien

initial pour la longitude. » Saint-Domingue vota contre ; la France et le Brésil s'abstinrent.

9 = 10 mars 1911. — Loi portant modification de l'heure légale française, pour la mettre en concordance avec le système universel des fuseaux horaires (?) (*Journ. off.* du 10 mars 1911).

**Article unique.** L'heure légale en France et en Algérie est l'heure, temps moyen de Paris, retardée de neuf minutes vingt et une secondes.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

La loi du 9 mars 1911

La France, bien entendu, ne se pressa pas de mettre en pratique les résolutions de la conférence de Washington. Elle adopta même sa propre « heure nationale » (loi du 14 mars 1891) et conserva le méridien de Paris comme origine des longitudes. Ce n'est qu'en 1911, par la loi du 9 mars, qu'elle se rallia au système horaire international, sans toutefois évoquer explicitement le problème du méridien.

Que reste-t-il aujourd'hui du méridien de Paris ? Quelques longitudes fantaisistes sur de vieilles cartes. Quelques médaillons sur les pavés de la capitale, rappelant le tracé de l'ancienne ligne de référence. GL



Sur les pavés de Paris, 135 médaillons « Arago » rappellent le tracé de l'ancien méridien de référence

## 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<sup>e</sup> 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](http://www.academie-arts-sciences-mer.fr)

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

[www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :

[www.maisoncrivainsdelamer.fr](http://www.maisoncrivainsdelamer.fr) > RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

[www.chasse-maree.com](http://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](mailto:guylemoing@wanadoo.fr) ou [guy.lemoing.91@gmail.com](mailto:guy.lemoing.91@gmail.com)