

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 59

Septembre octobre 2025

BONJOUR.....	1
Marc Seguin, l'homme qui mit la pression sur la vapeur.par A. Foulonneau	2
La mutinerie du Zeven Provincien par G. Le Moing.....	5
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	8
En plongée sur l'épave du Pourquoi Pas ? par Alain Foulonneau.....	26
COURRIER DES LECTEURS.....	32
SOMMAIRE DU PROCHAIN SILLAGES.....	32

BONJOUR

Septembre signe la rentrée des classes. Nous allons donc continuer l'étude de la propulsion à vapeur. Mais avant de se pencher vers les dernières étapes de la machine à vapeur, il faut évoquer l'évolution des chaudières. Car la puissance d'une machine dépend de la vapeur qu'on lui fournit. C'est un ingénieur français Marc Seguin qui fit faire un énorme progrès au rendement des chaudières. Sa vie d'inventeur prolifique mais aussi humaniste mérite d'être contée.

Sans les chaudières améliorées par Marc Seguin, les lourds cuirassés n'auraient pas vu le jour. Guy Le Moing évoque la mutinerie à bord de l'un d'entre eux : le Zeven Provincien en 1933.

Ensuite Guy Le Moing livre sa rubrique de l'histoire maritime au fil des jours. Que s'est-il passé au mois de septembre et octobre du passé ? A cette occasion il rappelle le naufrage du Pourquoi Pas ? du commandant Charcot, un drame qui bouleversa la France. Ensuite je vous invite à explorer l'épave de ce navire légendaire.

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



L'homme qui mit la pression sur la vapeur

MARC SEGUIN

Par Alain Foulonneau

Marc Seguin était un inventeur prolifique et humaniste. Il est un peu oublié aujourd'hui, même si son nom fait partie de la liste des 72 noms de savants inscrits sur la tour Eiffel. On lui doit un important progrès dans les machines à vapeur et partant de là dans le développement des transports par train et par bateau.



Statue de Marc Seguin à Tournon sur Rhône (photo AF)

Marc Seguin naquit à Annonay en Ardèche le 20 avril 1786. Les fées s'étaient penchées sur son berceau car elles firent naître dans une famille douée pour les inventions. Marc Seguin était en effet le petit neveu, et le disciple, de Joseph de Monfgolfier, l'inventeur de l'aérostat qui depuis porte son nom.

On pourrait le comparer à Isambard Brunel le célèbre ingénieur anglais dont il a été question dans Sillages 57¹. En effet comme ce dernier il se fit connaître d'abord par la réalisation de ponts suspendus ainsi que dans la création de lignes de chemins de fer. Mais Seguin était en avance sur Brunel. Réalisé en un temps record par Marc Seguin et ses frères, en 18 mois à peine, le premier pont suspendu au dessus du Rhône entre Tournon et Tain, achevé en 1825, fut le premier grand pont suspendu en Europe continentale à utiliser des câbles de fil de fer et non des chaînes en fer forgé comme il était d'usage (et que Brunel continuera à utiliser). Ce fut le commencement de la fortune des Seguin. Bientôt des ponts suspendus s'élevèrent de toutes parts. Les frères Seguin, à eux seuls, en construisirent quatre-vingt-dix, une grande partie d'entr'eux sont encore en service aujourd'hui.

En décembre 1822, lors d'un voyage à Genève pour la construction d'une passerelle, Marc Seguin observa un bateau à vapeur construit par un Américain. Il conçut dès lors son emploi possible pour remonter le Rhône, en utilisant un brevet, le principe du halage sur points fixes, déposé en 1817, par Pierre François de Montgolfier, cousin germain de sa mère et fils de l'illustre Joseph. Avec Pierre François de Montgolfier et Louis Henri Daniel d'Ayme, tous citoyens d'Annonay, il fonda en 1825 une société de halage sur le Rhône. Les machines et les chaudières furent achetées en Angleterre. Mais elles se révélèrent de puissance trop faible et la compagnie après de nombreux déboires dut être liquidée.

A cette époque les chaudières fonctionnaient avec des carnaux, c'est-à-dire avec de larges galeries ou conduits transportant les gaz chauds de la combustion à travers un gros bouilleur contenant l'eau. La réplique du vapeur Eric Nordevall 2 décrit dans Sillages n°56 fonctionne avec une telle chaudière. La pression de vapeur obtenue par de telles chaudières était à peine supérieure à la pression atmosphérique.

Marc Seguin imagina alors le principe révolutionnaire de la chaudière tubulaire. Il remplaça les carnaux par une multitude de petits tubes. Cela permit de démultiplier la surface d'échange thermique, donc d'augmenter la production de vapeur et sa pression. Les chaudières conçues par Marc Seguin produisirent six fois plus de vapeur que les précédentes. Elles autorisèrent des machines plus puissantes.

Le 12 décembre 1827, Marc Seguin demanda un brevet d'invention de la chaudière tubulaire qui lui fut délivré le 22 février 1828. Il l'appliqua deux ans après aux locomotives, puisque le 7 juin 1826, Marc Seguin avait obtenu avec ses frères l'adjudication des chemins de fer de Saint Etienne à Lyon.

Marc Seguin choisit de laisser libre la licence d'utilisation en ne payant pas la deuxième annuité. Il mettait son invention au service de l'Humanité.

L'utilisation de la chaudière tubulaire se répandit alors rapidement. Au début elle garda la forme carrée comme les chaudières à carnaux. Mais la possibilité de fortes pressions poussa à l'adoption de la chaudière cylindrique dont la forme résiste mieux à la pression de la vapeur.

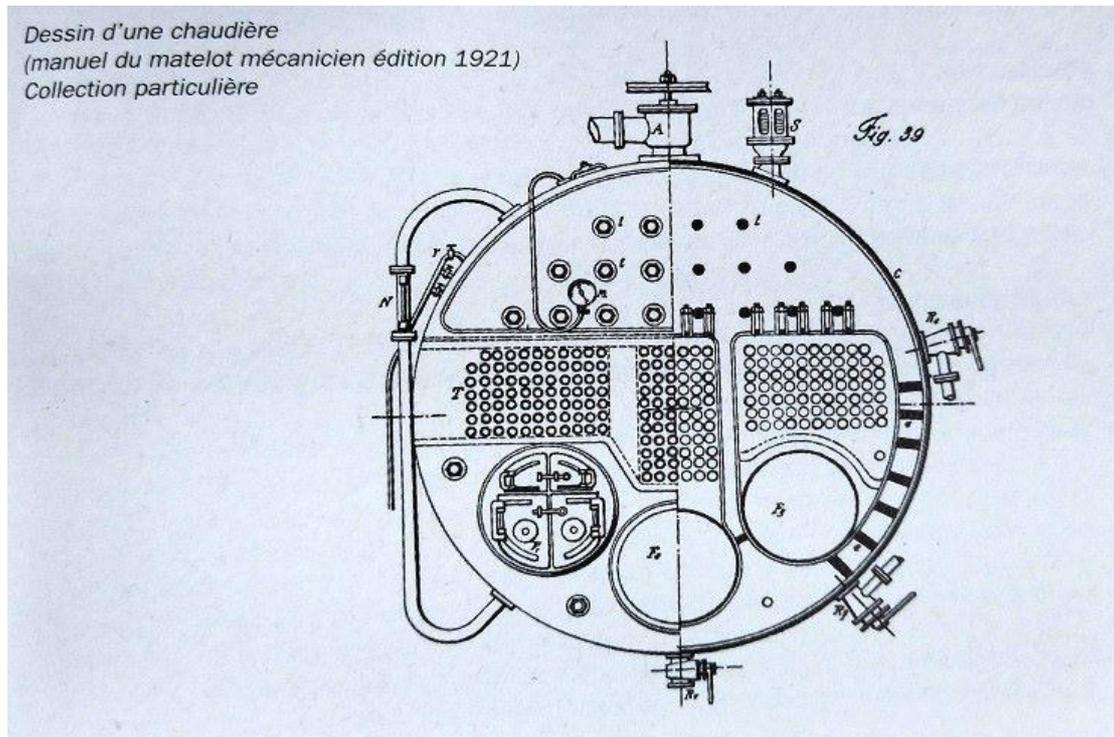
On attribue à John Howden l'invention de la chaudière cylindrique en 1862. Ce mécanicien travaillait dans un chantier sur la Clyde qui cherchait à développer des machines à double expansion et qui avait besoin de chaudières supportant de fortes pressions.

De cette origine la chaudière cylindrique aurait hérité du nom de « scotch boiler ».

1 Isambard Brunel est une gloire anglaise. Anglaise ? Ou française ? Rappelez vous qu'il tenait son talent d'un père français et qu'il avait fait ses études en France à Paris et à Caen (voir Sillages n° 57).

A partir de là la « scotch boiler » devint la chaudière dominante dans toutes les formes de marine, fluviale, maritime, militaire ou bien de pêche et de commerce. C'est celle que l'on trouve sur les rares vapeurs naviguant encore et celle que les plongeurs observent sur les épaves.

La chaudière tubulaire grâce à des fortes pression a permis donc l'utilisation de machines plus puissantes. Ce sont les machines à expansion multiple. Le principe en est simple. La vapeur après avoir été utilisée dans un premier cylindre garde encore assez de pression pour passer dans un second cylindre, voire même un troisième et un quatrième cylindre de plus en plus grand au fur et à mesure que la pression décroît. Nous l'évoquerons dans un prochain Sillages.



Dessin d'une chaudière tubulaire de type "scotch boiler" (photo AF)

Marc Seguin passa les dernières années de sa vie dans son domaine à Varagnes près de sa ville natale Annonay. Connu et adoré de tout le pays, c'était un beau vieillard, se levant à 4 heures du matin, d'une sobriété extraordinaire ; pendant plus de quarante ans, il ne mangeait pas de viande : du lait seulement, des fruits et des légumes, et pour boisson, toujours de l'eau. Philanthrope et charitable, Marc Seguin fut bienfaiteur de sa ville natale finançant diverses organisations sociales. Il s'éteignit à la veille de 89 ans.



Colère de marins en 1933

LA MUTINERIE DU *ZEVEN PROVINCIEÏEN*

Par Guy LE MOING

La crise économique mondiale du début des « années trente » est à l'origine de plusieurs mutineries maritimes, en raison des baisses de salaires qu'elle a engendrées. Ce fut le cas dans la *Royal Navy*, en 1931, et, deux ans plus tard, sur un navire de la marine royale néerlandaise, le *Zeven Provinciën*.

Construit au début du siècle à Amsterdam, le *Zeven Provinciën* est un « pré-dreadnought » de défense côtière, un de ces gros « fers à repasser » lourdement cuirassés, obsolètes avant d'avoir servi. La marine néerlandaise l'a envoyé à l'autre bout du monde, protéger les côtes de l'île de Sumatra. Armé en partie par un équipage indigène, le *Zeven Provinciën* croise pesamment dans ces mers lointaines, quand survient la crise économique de 1929 et des années suivantes. Les Pays-Bas, comme d'autres nations, doivent mettre en œuvre une politique de restrictions budgétaires et effectuer des coupes sombres dans le traitement de certains fonctionnaires. Les marins sont touchés, ce qui ne va pas sans protestations.



Le *Zeven Provinciën* à l'époque de la mutinerie

À bord du *Zeven Provinciën*, au mouillage au large de Sumatra dans les Indes néerlandaises, un message arrive à la fin du mois de janvier 1933, annonçant une réduction des salaires. Une nouvelle identique arrive aussi à la base de Soerabaja (Java) et provoque des troubles ; plusieurs marins indigènes sont arrêtés. La réaction ne se fait pas attendre à bord du cuirassé : ils iront à Java libérer leurs camarades.

Le 4 février, une mutinerie se déclare sur ce navire. Elle touche principalement l'équipage indigène, quoique certains marins européens soient concernés. Au moment où la révolte éclate, le

commandant se trouve à terre. Parmi les officiers présents à bord, quelques-uns sont faits prisonniers ; d'autres parviennent à rester libres et à saboter le mécanisme de la barre afin d'empêcher les mutins d'appareiller.

Quelques jours plus tard, la remise en état du gouvernail servira de monnaie d'échange pour la libération de plusieurs prisonniers. Elle permettra aux mutins de faire appareiller le navire et de faire route vers la base de Soerabaja.

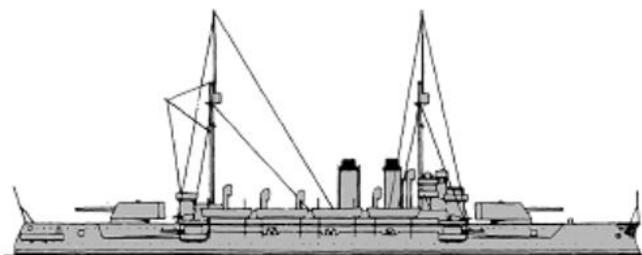
Le gouvernement colonial néerlandais n'entend pas céder à l'intimidation ; il est déterminé à intercepter le *Zeven Provinciën* avant qu'il ne franchisse le détroit de la Sonde, entre Sumatra et Java. Une petite escadre de navires de guerre est envoyée à cet effet.

C'est un avion qui, finalement, qui provoquera la reddition des mutins. Quelles instructions a reçu son pilote ? Tirer un « coup de semonce » sur l'avant du navire ? Le bombarder ? Certains évoqueront la maladresse de l'aviateur, d'autres la détermination meurtrière du gouvernement, toujours est-il qu'une bombe tombe sur la plage avant du cuirassé, tuant vingt-trois personnes et en blessant plusieurs autres¹. Un incendie se déclare, rapidement maîtrisé. Les mutins se rendent et sont transférés sur les autres bâtiments de l'escadre d'intervention. Ce bombardement meurtrier soulèvera de violentes protestations au Parlement et dans la presse.

Les principales caractéristiques du *Zeven Provinciën*

Caractéristiques – Longueur : 101 m ; Largeur : 17 m ; Tirant d'eau : 6,15 m ; Vitesse : 16 nœuds ; Déplacement : 6 530 tonnes ; Puissance : 8 500 ch ; Equipage : environ 450 hommes (équipage mixte : Indonésiens et Néerlandais) ; Armement : 2 canons de 280 mm ; 4 canons de 150 mm ; 10 canons de 75 mm ; 6 canons de 40 mm ; 12 mitrailleuses de 6,5 mm.

Carrière – 1909 (15 mars) : Lancement. 1910 : Admission au service. 1911 : Affecté aux Indes orientales. 1933 (5 fév.) : Mutinerie de l'équipage. 1936 : Renommé *Soerabaja* (ou *Surabaya*). 1942 (18 fév.) : Coulé au large des côtes de Java, puis renfloué par les Japonais. 1943 : Coulé par un bombardement allié.



Silhouette du *Zeven Provinciën*

L'enquête conduite après la mutinerie révèle de profondes motivations politiques et, en particulier, une responsabilité des nationalistes indonésiens. Plusieurs accusés déclarent, au cours de leur procès, avoir été influencé par l'exemple du *Potemkine*. Ceci conduit la marine néerlandaise à entreprendre une « chasse aux sorcières » rigoureuse, visant à éliminer de ses rangs tous les suspects de « socialisme ».

¹ Dix-neuf morts immédiats (dont trois Européens), onze blessés graves (dont quatre décédés plus tard) et sept blessés légers. Parmi les morts se trouvait Parada, le chef de la mutinerie.

Les procès des mutins ont abouti à des peines de prison contre cinq marins néerlandais et dix-neuf marins indonésiens, avec des peines allant d'un an à dix-huit ans de prison. Le commandant et les officiers du *Zeven Provinciën* ont été réprimandés pour ne pas avoir anticipé les troubles liés aux réductions de salaire et pour ne pas avoir pris de mesures préventives pour empêcher une telle mutinerie.

Quant au *Zeven Provinciën*, après réparations, il est rebaptisé *Soerabaia* (« Surabaya »), comme si les autorités voulaient effacer de la mémoire collective toute trace de la mutinerie. Il finit sa carrière en 1943, sous les bombes.



C'est arrivé en septembre et en octobre

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS

Par Guy LE MOING

C'est arrivé le 7 octobre 1571 :

**Les Chrétiens remportent sur les Ottomans
la victoire navale de Lépante**

Depuis la chute de Constantinople, la puissance de l'empire Ottoman n'avait cessé de croître sur terre comme sur mer. Les soldats de Soliman le Magnifique avaient terrorisé l'Europe centrale ; ses marins et ses pirates, la Méditerranée. Les débordements turcs continuaient sous Selim II ; ils prenaient une telle proportion que le pape Pie V appela les puissances chrétiennes à la guerre sainte. La France et l'Angleterre restèrent à l'écart. L'Espagne, Gênes et Naples acceptèrent de se coaliser sous la bannière pontificale. Venise se rallia un peu plus tard. La *Sainte Ligue*, proclamée le 25 mai 1571, n'avait plus aucune raison d'hésiter.

Les préparatifs

Durant tout l'été, la flotte chrétienne se rassembla dans le grand port sicilien de Messine. C'était la plus puissante jamais réunie par la chrétienté. Pie V en avait confié le commandement suprême au prince don Juan d'Autriche, fils illégitime de Charles Quint. Ce beau jeune homme de 24 ans présentait toutes les qualités de courage, de savoir-faire et de droiture qui caractérisent les grands chefs de guerre. Le pape lui avait dit : « *Charles Quint ne vous a donné que la vie ; je vous donnerai, moi, l'honneur et la grandeur.* »

La République de Venise avait confié sa flotte au capitaine général Sebastiano Veniero, un vieux guerrier de 70 ans dont le courage et l'audace étaient légendaires. La Sérénissime avait armé pour l'occasion cent six galères, six galéasses, deux naves et vingt bateaux légers. La flotte pontificale comprenait douze galères, empruntées au grand-duc de Florence, ainsi que six bâtiments légers. Le Souverain Pontife en avait confié le commandement à Marc-Antoine Colonna. La flotte espagnole fut la dernière à rallier Messine ; elle s'était formée à Barcelone, avait fait escale à Gênes et, à la fin du mois d'août, avait mis le cap sur la Sicile. Elle comprenait au total cent soixante-quatre bâtiments.

Au début du mois de septembre, trois cent seize bâtiments étaient prêts à quitter Messine. Ils portaient 80 000 hommes : 50 000 marins et galériens, et 30 000 soldats d'infanterie. Don Juan organisa cette force en cinq escadres, au sein desquelles il eut soin de mélanger les nationalités afin de minimiser les risques de défection. La formation de combat ainsi obtenue comprenait : (1) Une avant-garde (sept galères commandées par don Juan de Cardona, général des galères de Sicile). (2) Un corps de bataille formé de trois escadres. (3) Une escadre de réserve (trente galères commandées par le marquis de Santa Cruz).

Face à cette formidable armada, les Turcs alignaient environ deux cents galères et une soixantaine de galiotes ou de fustes. Leur flotte était commandée par un chef courageux et plein d'expérience, Ali Pacha. De valeureux hommes de guerre le secondaient : Pertev Pacha, chef des janissaires et commandant des troupes embarquées ; Oulouch Ali, redoutable marin d'Alger, dont il était vice-roi ; Mehemet Sirocco, le pacha d'Alexandrie ; quelques corsaires cruels comme Kara

Djali ou Kara Khodja, etc. L'effectif total embarqué sur les navires ottomans s'élevait à 88 000 hommes.

La bataille

La rencontre des deux flottes eut lieu non loin du cap Scropha, dans la matinée du dimanche 7 octobre 1571. Les navires de la chrétienté avançaient en ligne de front vers l'intérieur du golfe, leur aile gauche rasant la terre. Les navires ottomans avançaient en sens inverse. Pendant toute la matinée, les deux lignes se rapprochèrent inexorablement l'une de l'autre. Le vent, qui était favorable aux Turcs, tomba brusquement en fin de matinée ; les chrétiens interprétèrent ce phénomène comme un encouragement du ciel.

Le premier contact se produisit vers midi. Les galéasses vénitiennes, qui se trouvaient à l'avant-garde, ouvrirent le feu les premières sur la ligne adverse. Grâce à leur énorme puissance de feu, elles désorganisèrent la ligne turque et détruisirent instantanément plusieurs galères.

Leur feu d'enfer dura une dizaine de minutes, après quoi les deux corps de bataille se trouvèrent face à face. L'aile gauche chrétienne triompha laborieusement de l'aile droite ottomane. Un corps à corps d'une violence indescriptible se poursuivit, en effet, pendant tout le début de l'après-midi. Agostino Barbarigo y perdit la vie, mais ses hommes, au lieu de se décourager, redoublèrent d'ardeur et parvinrent à tuer le chef ennemi, Mehemet Sirocco. Cet événement frappa les Turcs de stupeur et déclencha dans leurs rangs un large mouvement de panique. Certaines galères se rendirent, d'autres se mirent à la côte, quelques-unes tentèrent de s'enfuir. Contre toute attente, l'aile gauche chrétienne venait de remporter une victoire.



Tableau de la bataille de Lépante par Andréa Vicentino. Palais des Doges de Venise (photo AF)

Le combat fut plus indécis sur l'autre aile du corps de bataille, où Doria se laissa surprendre par une manœuvre habile de son adversaire. Mais il se re-saisit vite, et l'arrière-garde se jeta ensuite dans la mêlée. A cinq heures de l'après-midi, la bataille était finie.



Les vainqueurs de Lépante :
Juan d'Autriche, Marcantonio Colonna et Sebastiano Veniero
(Peinture à l'huile, v1575, Musée d'Art historique de Vienne)

Le bilan

La bataille avait causé d'énormes pertes dans les deux camps : 25 000 à 30 000 Turcs avaient trouvé la mort et des milliers étaient prisonniers ; les chrétiens comptaient près de huit mille morts et autant de blessés ; l'empire ottoman avait perdu deux cent vingt navires sur les deux cent soixante-dix engagés dans la bataille ; la chrétienté, seulement une quinzaine de galères¹. Au moins douze mille esclaves chrétiens avaient en outre été libérés. À Istanbul, Selim II ricanait stupidement : « À Chypre, nous avons coupé le bras droit des chrétiens. À Lépante, ils n'ont fait que nous raser la barbe. Leur bras ne reviendra jamais ; nos poils, eux, repousseront ! » C'était là une ultime fanfaronnade : l'Occident avait bel et bien gagné !

C'est arrivé le 26 septembre 1575 :

L'écrivain espagnol Cervantès capturé par les pirates barbaresques

Cervantès avait participé à la bataille de Lépante, où il avait perdu l'usage de sa main gauche. Après une longue convalescence à Messine, il avait repris la vie militaire et participé à plusieurs campagnes, depuis Naples où il était basé. Durant l'été 1575, il obtint une permission pour revenir dans son pays et, 26 septembre, sa galère fut attaquée par trois navires barbaresques, commandés par le célèbre corsaire Arnaute Mami, renégat albanais, particulièrement féroce contre les chrétiens, surtout espagnols. Cervantès fut capturé comme esclave et envoyé à Alger, où il allait rester cinq ans.

¹ Sur ces 15 galères, 12 avaient été détruites par Oulouch Ali, lors de son attaque finale. On en tint rigueur à Giovanni Andréa Doria.



Cervantes

(d'après le portrait attribué à Juan Jauregui - Académie Espagnole, Madrid)

Le 20 septembre 1575, Cervantès obtient un congé d'un an et s'embarque avec son frère sur la galère *El Sol*, qui cingle vers l'Espagne. Sur les côtes de France, en vue des Saintes-Maries-de-la-Mer, la galère est attaquée et prise par trois bâtiments turcs commandés par le renégat Arnaute Mami. Cervantès est fait prisonnier et conduit au bagne d'Alger. Voici le récit qu'il fit lui-même de sa capture dans *l'Espagnole anglaise* qui fait partie des *Nouvelles Exemplaires* : « *La galère El Sol arrivant dans ces parages qu'on appelle les Trois Maries sur la côte de France, tandis que notre première felouque allait à la découverte, deux galiotes turques sortirent malencontreusement d'une cale¹ et nous coupant l'une le large, l'autre la côte alors que nous cherchions à gagner celle-ci, nous capturèrent. On nous fit passer sur une des galiotes ; on nous y ôta jusqu'à notre dernière chemise... On me croira aisément si je dis que ma captivité me fit souffrir jusqu'au fond de l'âme, et surtout que je m'affligeai d'avoir perdu les certificats que je rapportais d'Italie.* »

A la fin de septembre 1575, Cervantès est donc captif à Alger. Il a décrit les misères du bagne notamment dans le *Récit du Captif* : « *Jamais je ne perdais l'espoir de recouvrer la liberté et lorsque dans ce que j'organisais, combinais et mettais en œuvre, le succès ne répondait pas à mon attente, sans me décourager, j'imaginai et cherchais pour soutenir mon courage un autre espoir si débile et si faible fût-il. Je passais ma vie ainsi, enfermé dans une prison ou bâtiment que les Turcs appellent bagne ; ils enferment là les captifs chrétiens, ceux qui appartiennent au roi ou encore à quelques habitants et aussi les esclaves de la municipalité. « Les esclaves du roi qui doivent être rachetés ne vont pas travailler avec la chiourme, à moins que leur rançon ne tarde à venir. Chaque jour il pendait son homme, il empalait l'un, essorillait l'autre, et cela pour de si futiles motifs, et même tellement sans raison que les Turcs reconnaissaient qu'il le faisait par pur plaisir et parce que son humeur naturelle le portait à devenir le meurtrier de tout le genre humain. [...] »*

1 Une crique, de l'espagnol *cala* qui a ce sens (voir les nombreuses calas de la Costa Brava)

Cervantès était un « esclave de rachat », c'est-à-dire de ceux dont on escomptait une forte rançon. Ses camarades subissaient souvent la bastonnade ou d'autres sévices. Mais le démon littéraire ne l'abandonnait pas. C'est dans ces conditions qu'il commence *la Galatée*. En même temps, il adresse une supplique à Mateo Vazquez, le secrétaire de Philippe II. Il tente de s'évader vers Oran. Repris et en butte à des représailles, il est employé aux carrières et aux fortifications du port, sous les murs de Bab-el-Oued. Il cultive aussi les jardins de son maître Hassan.

Cervantès demeure en Alger, prépare de nouveau son évasion. Il se réunit avec ses amis dans une grotte que l'on montre encore, aujourd'hui mais ils sont trahis. Les fugitifs sont arrêtés. Cervantès prend sur lui la responsabilité de l'affaire. Toutefois les mauvais traitements lui sont épargnés ; le vice-roi le rachète à son maître pour 500 écus d'or. Sa famille s'emploie toujours à réunir les fonds nécessaires à son rachat. Cervantès écrit à Don Martin de Cordoba, gouverneur d'Oran, mais son émissaire clandestin est saisi et pendu. Cervantès condamné à la bastonnade, échappe au supplice. Une nouvelle tentative d'évasion a lieu en 1579, de complicité avec le renégat Giron et un marchand de Valence, Onofre Exarque. Cervantès, trahi cette fois par un dominicain renégat.¹ »

Cervantes n'est libéré qu'à la fin de l'année 1580 après paiement d'une rançon dont l'origine reste inconnue.

C'est arrivé le 27 septembre 1748 :

Le corps des galères de France est rattaché à la marine royale

Traditionnellement, en France, le « corps des galères » était indépendant de la marine royale. Il était basé à Marseille, et commandé par un « général des galères ». De nombreux marins du XVIII^e siècle considéraient que les galères ne servaient plus à grand-chose, hormis au prestige du roi, et que leur organisation autonome était inutilement coûteuse pour l'État. Ils recommandaient donc d'intégrer ce qui en restait dans le « corps des vaisseaux », c'est-à-dire dans la marine royale. Une ordonnance royale du 27 septembre 1748 prononça ce regroupement.

À quoi servent les galères ?

Les guerres navales de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e avaient montré l'inadaptation des galères au combat sur mer. De nombreux rapports d'experts soulignaient cette inutilité tactique, par exemple :

« Le feu roi en a eu jusques à 40 parce que les puissances étrangères en avaient de fortes escadres. Mais l'expérience a fait voir que les vaisseaux étaient beaucoup plus utiles. En effet, il ne peut plus être question d'armer des escadres de galères pour les opposer à celles des autres Etats où il n'en reste plus qu'un petit nombre. On ne peut avoir occasion de les utiliser que pour croiser sur les côtes contre les corsaires barbaresques, ou pour les faire servir avec des vaisseaux en cas de descente ou de bombardement. Si le roi a entretenu jusqu'alors quinze galères c'est par considération pour le général. »

¹ Jean BABELON : *Cervantes – Notice sur sa vie et son œuvre*. Paris. Bibliothèque nationale. 1947. (pp 6 à 5). . Ouvrage disponible sur GALLICA.



La galère *La Réale*
(Musée de la Marine, Paris)

Il ne s'agissait pas, pour ces experts, de supprimer la quinzaine de galères qui subsistaient en Méditerranée, mais de les intégrer dans la marine royale. Les galères avaient néanmoins une utilité pratique : elles servaient de lieu de « travaux forcés » pour les condamnés à de lourdes peines :

« Il résulte de tout ce qui est dit ci-dessus que le seul motif qui doit engager à conserver les galères est qu'on ne peut se dispenser d'avoir des chiourmes et qu'elles peuvent rendre des services pour les travaux des arsenaux, si on veut les y employer, et qu'il est de la grandeur du roi d'avoir des galères, puisque toutes- les puissances qui ont des ports dans la mer Méditerranée en ont, mais qu'il sera avantageux de réunir le corps des officiers des galères à celui des officiers de la marine, ce qui augmentera un corps si utile à l'Etat. D'ailleurs, la réunion de ces deux corps, tant pour les chefs que pour les autres officiers, fera cesser toutes les discussions qui durent depuis si longtemps lorsqu'ils servent ensemble, par rapport à leurs prérogatives et prétentions, et rétablira parmi eux la tranquillité si nécessaire. » [Etat sommaire des archives de la marine p.237].

Bien que les galères aient encore quelques rares défenseurs, la pression est grande pour leur intégration dans le corps des vaisseaux. Si Louis XV hésite encore à prononcer cette réforme, c'est par égard pour le général des galères en poste, le chevalier Jean-Philippe d'Orléans (fils du duc d'Orléans, l'ancien Régent). Quand ce général meurt, le 16 juin 1748, nen s'oppose plus au rattachement des deux corps. Le temps de régler quelques détails, et l'ordonnance royale paraît le 27 septembre.

L'ordonnance du 27 septembre

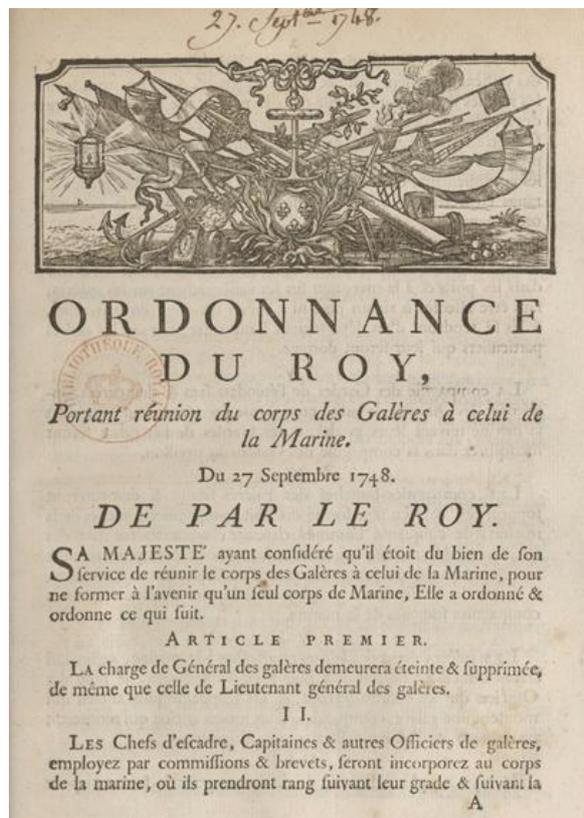
DE PAR LE ROY.

SA MAJESTE ayant conféré qu'il étoit du bien de Son service de réunir le corps des Galères à celui de la Marine, pour ne former à l'avenir qu'un seul corps de Marine, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER. La charge de Général des galères demeurera éteinte & supprimée, de même que celle de Lieutenant général des galères.

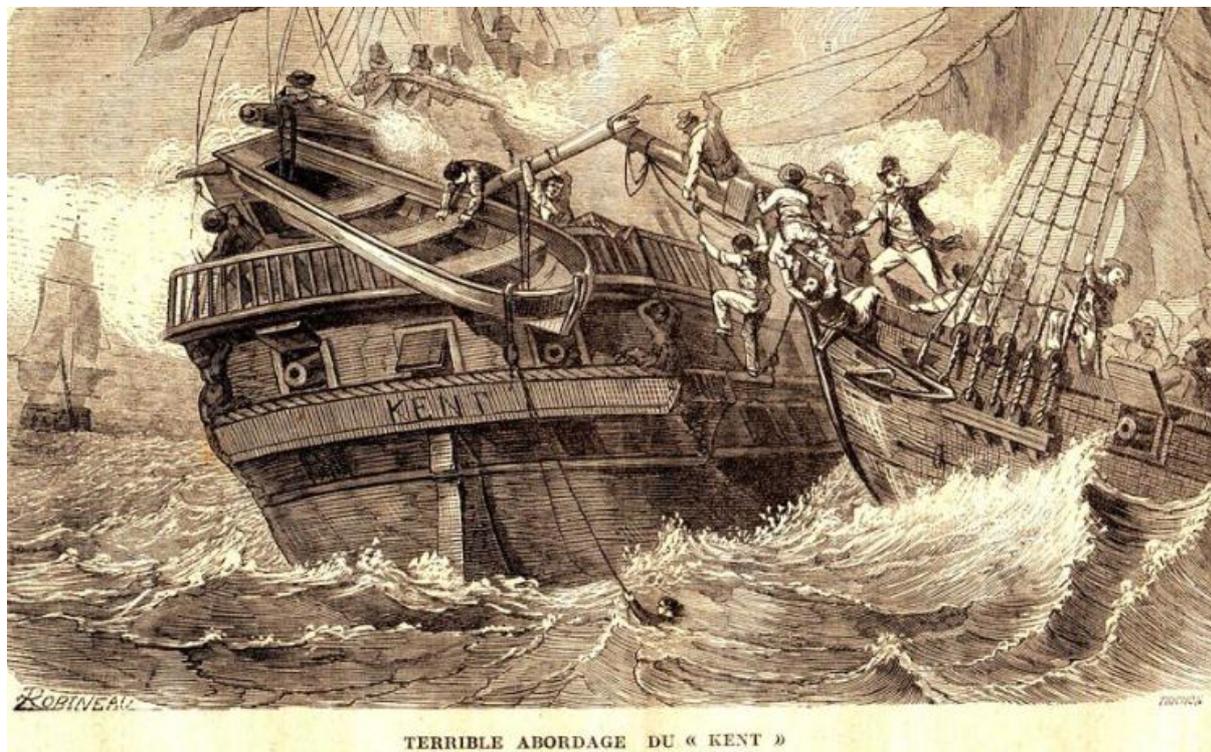
II. Les Chefs d'escadre, Capitaines & autres Officiers de galères, employez par commissions & brevets, seront incorporez au corps de la marine, où ils prendront rang suivant leur grade & suivant date de leurs commissions ou brevets, immédiatement après ceux des vaisseaux de même date & de même grade, & ils serviront sous les mêmes dénominations que dans la marine, de Chefs d'escadre des armées navales, Capitaines, Lieutenans & Enseignes de vaisseau, sans être tenus de présenter d'autres commissions ou brevets, ni de prendre l'attache de l'Amiral à ceux dont ils font pourvus, Sa Majesté les en dispensant, & voulant qu'ils soient reconnus desdits grades & rangs en vertu desdites commissions & brevets & de la présente ordonnance.

III. Lesdits Officiers seront employez indifféremment à l'avenir dans les ports & à la mer, tant sur les vaisseaux que sur les galères, sans être affectez à aucun port ni à aucun bâtiment en particulier, & ils se rendront d'un département à un autre, suivant les ordres particuliers qui leurs seront donnez.



C'est arrivé le 7 octobre 1800 : La prise du *Kent* par Surcouf

En 1800, le corsaire français Robert Surcouf avait entrepris, à bord de la *Confiance*, une fructueuse campagne dans l'Océan Indien. L'exploit le plus remarquable de cette croisière fut certainement la prise d'un navire anglais beaucoup plus gros que le sien, le *Kent*.



La *Confiance* atteignit le fond du golfe du Bengale au début du mois d'octobre ; elle se trouvait alors non loin de Calcutta et du delta du Gange. Le 7 octobre, à 6 heures du matin, la vigie signala un trois-mâts sur l'avant. La *Confiance* était bonne marcheuse ; elle se rapprocha rapidement de l'inconnu, ce qui permit à Surcouf de mieux l'observer. Il s'agissait incontestablement d'un gros vaisseau anglais de la compagnie des Indes, ce qu'on appelait alors un *indiaman*. Il était grand, haut sur l'eau et percé de treize sabords de chaque côté. Cette dernière indication ne signifiait pas grand-chose en soi ; la petite *Confiance* avait elle-même douze sabords. Ce qu'il importait de connaître, était le nombre réel de canons et leurs calibres ; les *indiamen*, en effet, portaient parfois des canons factices pour intimider les corsaires et les pirates, mais ils pouvaient aussi bien avoir des pièces réelles de gros calibre.

La *Confiance*, manœuvrée par Drieu, s'approcha de l'*indiaman* sans dévoiler sa nationalité. L'inconnu, lui, avait hissé les couleurs anglaises en les ponctuant d'un coup de canon. Surcouf avait ordonné le « branle-bas de combat », mais ne se hâtait pas de prendre une décision. Drieu veillait à conserver l'avantage du vent, ce qui laissait à Surcouf une plus grande liberté de manœuvre pour attaquer ou pour s'enfuir, selon son choix. L'*indiaman* tira un coup de semonce, puis une bordée ; c'était du gros calibre ! Surcouf prit alors sa décision : la *Confiance* ne possédant que des pièces de petit calibre, elle n'avait aucune possibilité de gagner dans un duel d'artillerie avec le vaisseau. Par contre, elle gardait toutes ses chances à l'abordage. Robert Surcouf réunit ses marins et leur

expliqua la situation : ils allaient devoir monter à l'abordage sur un navire beaucoup plus gros que le leur, et affronter des défenseurs sans doute plus nombreux qu'eux. Il les exhorta et leur promit la « part du diable », c'est-à-dire un droit de pillage limité sur les biens personnels de l'équipage vaincu. Sa courte harangue fut accueillie par des *Hourra !*, et la *Confiance* envoya ses couleurs.

L'*Indiaman* s'appelait le *Kent* ; il était commandé par le capitaine Rivington. C'était un navire jaugeant 1 200 tonneaux et portant 38 canons (26 canons de 18 en batterie et 12 canons de 9 sur les gaillards). Parti d'Angleterre à destination de Calcutta, le *Kent* avait relâché, début juillet, dans la rade brésilienne de San Salvador. Ce qu'ignorait Surcouf, c'est que durant cette escale, il avait embarqué les survivants d'un navire incendié, soit environ trois cents personnes en plus de son propre équipage. Parmi les passagers se trouvaient des soldats, dont le général Saint-Johns.

Le matin du 7 octobre, le capitaine Rivington ne s'attendait pas à trouver un corsaire français à quelques milles de Calcutta, pratiquement dans les eaux anglaises. Il avait mis en panne paisiblement et attendait la venue d'un pilote pour rentrer le navire au port. De loin, il prit d'ailleurs la *Confiance* pour la goélette du pilote et ne pensa pas à une attaque. Garneray affirme que lorsque Rivington comprit qu'il s'agissait d'un petit corsaire français, il rassembla ses passagères sur le pont afin de leur montrer comment on coule un navire trop hardi.

Pendant de longues minutes, les deux navires manœuvrèrent savamment pour trouver la meilleure position d'attaque. Le *Kent* cherchait l'angle le plus favorable à la mise en œuvre de ses canons, alors que la *Confiance* refusait ce mode de combat. La *Confiance* cherchait la meilleure approche pour l'abordage, ce que le *Kent* s'efforçait d'éviter. L'attaque se produisit brusquement, vers 8 h 30. La *Confiance* arriva vent arrière, sous ses trois huniers, passa sous l'arrière du *Kent* et vint se coller contre son flanc tribord. Sa coque était si basse sur l'eau, par rapport à celle de l'*Indiaman*, qu'elle se trouvait sous les canons de ce dernier et donc pratiquement à l'abri de leur tir. L'équipage du corsaire lança des grappins pour accrocher les deux navires l'un à l'autre ; une ancre du *Kent* s'encastra accidentellement dans un sabord de la *Confiance*, ce qui consolida la liaison entre les bâtiments. Alors quelques matelots grimpés dans les hunes du corsaire lancèrent des grenades à main sur le pont de l'*Indiaman* pour décimer les défenseurs, et les marins français investirent le vaisseau anglais en passant par les basses vergues de leur navire, qui se trouvaient à bonne hauteur.

Les assaillants français se battirent comme des lions et, malgré le renouvellement inépuisable des défenseurs anglais, s'emparèrent du gaillard d'avant, tuèrent le capitaine Rivington, se rendirent maîtres de la dunette et coupèrent la drisse du pavillon anglais. Drieu résume dans le journal : « À 9 heures du matin, tout était fini. Le *Kent* en notre pouvoir et le corsaire séparé et au large, emportant avec lui l'ancre de bossoir à la traîne. »

Surcouf, par principe, avait une attitude très loyale vis-à-vis de ceux qu'il avait vaincus. Il fut obligé, cette fois, de respecter la promesse faite à ses marins : l'autorisation de piller et de s'octroyer la « part du diable ». Il s'efforça de réduire la durée du pillage et il obtint de ses hommes qu'ils respectent les passagères.

L'après-midi du 7 octobre fut consacrée à régler le sort des prisonniers. Drieu avait pris le commandement du *Kent* où se trouvaient plus de quatre cents survivants anglais, dont une cinquantaine de blessés ; il n'avait aucune envie de les garder à son bord. Surcouf et lui trouvèrent une solution ; ils observèrent qu'un trois-mâts arabe, qu'ils avaient visité et relâché la veille, se trouvait toujours dans les parages, où il attendait un pilote. La *Confiance* le rattrapa et l'obligea à venir prendre les passagers du *Kent*. Par courtoisie, ceux-ci furent autorisés à emporter tous les biens personnels qu'ils souhaitaient. Treize blessés graves, jugés intransportables, restèrent à bord du *Kent*, ainsi qu'un officier, le chirurgien et l'aide chirurgien anglais. La plupart des blessés

moururent au cours des jours suivants. Tous les autres passagers et marins furent conduits à Calcutta par le navire arabe ; ils y arrivèrent sains et saufs quelques jours plus tard.

La prise du *Kent* clôturait glorieusement la croisière de la *Confiance*. Surcouf décida de rentrer. Il répartit ses marins et ses vivres entre les deux navires, et ceux-ci prirent, de conserve, le chemin de l'île de France. Ils y arrivèrent le 15 novembre.

C'est arrivé le 3 octobre 1906 : Mise en service du HMS *Dreadnought*

Il est rare qu'un nom de navire devienne un nom commun ; c'est pourtant ce qui s'est produit avec le *Dreadnought*. Ce cuirassé britannique du début du xx^e siècle a fini par désigner toute une lignée de bâtiments construits sur le même principe. Son nom vient de l'expression anglaise *which dread nought* (« qui ne craint rien »).

À la fin du xix^e siècle, le Kaiser Guillaume II entreprit un effort considérable pour doter l'Allemagne d'une marine de guerre puissante. Il aimait à répéter : « Nous devons avoir le trident au poing » (sous-entendu, le trident de Neptune). Il s'entoura donc de marins aussi passionnés que lui ; le plus célèbre d'entre eux fut l'amiral Alfred von Tirpitz, père incontestable de la marine allemande.

De l'autre côté de la mer du Nord, de nombreux Anglais observaient sans inquiétude la naissance de cette jeune marine ; ils étaient persuadés de l'invincibilité de la *Royal Navy*, dont la flotte immense était présente sur toutes les mers du monde. Certains Anglais, toutefois, ne partageaient pas cet optimisme. Le roi Édouard VII, lui-même, invité en 1904 à venir admirer à Kiel la flotte du Kaiser, avait été impressionné. Quelques-uns de ses sujets étaient encore plus catégoriques : la *Royal Navy* était dépassée ! Elle comprenait, certes, de très nombreux navires, mais il s'agissait d'un assemblage hétérogène de navires souvent anciens, qui n'avaient ni cohérence opérationnelle, ni moyens modernes de propulsion et d'armement.

Parmi les défenseurs de cette thèse figurait un marin de haut rang, l'amiral John Arbuthnot Fischer. Le roi le nomma, en 1904, Premier lord de la Mer, ce qui équivaut sensiblement en France à chef d'état-major de la marine. Fischer proposa un programme en quatre points : (1) Réorganisation de la Réserve. (2) Redéploiement plus judicieux des forces navales éparpillées dans le monde. (3) Envoi à la ferraille de la plupart des navires existants. (4) Construction d'une flotte moderne et cohérente articulée autour du cuirassé. Ce programme provocateur déclencha un tollé. La tâche de Fischer était beaucoup ardue que celle de Tirpitz. Tirpitz partait de rien ; Fischer devait vaincre la résistance d'une organisation existante, profondément conservatrice. Un événement extérieur vint l'aider en 1905 : la victoire japonaise de Tsushima sur la flotte russe. La marine japonaise était une marine moderne, proche de celle qu'il souhaitait pour la Grande-Bretagne ; la marine russe était une marine hétéroclite et techniquement dépassée. Tsushima fit la démonstration des idées de Fischer.

Pour réaliser le quatrième point de son plan, l'amiral Fischer avait mis en place une commission rassemblant les plus éminents spécialistes de la marine, de la construction navale, de l'armement et de la science. La doctrine de l'amiral tenait en quelques mots : « La nouvelle marine doit être limitée à quatre types de navires (cuirassés, croiseurs, destroyers, sous-marins) ; c'est tout ce qu'exige la guerre moderne ».

Les cuirassés traditionnels étaient de lourds navires, fortement blindés, dont la vitesse ne dépassait pas 19 nœuds. Ils possédaient une artillerie hétéroclite permettant le combat à distance sur des navires comparables et le combat rapproché sur des unités plus petites, les torpilleurs, par exemple. Face à cette situation, les objectifs de Fisher étaient : augmentation de la vitesse, rationalisation et standardisation de l'artillerie.

En ce début de siècle, une découverte technique majeure permettait d'accroître la vitesse des navires, la turbine à vapeur. Elle remplaçait avantageusement les anciennes machines à triple expansion et permettait à Fisher d'assigner un objectif de 21 nœuds aux futurs cuirassés. Cette vitesse leur permettait d'échapper plus facilement aux torpilleurs et donc d'alléger leur artillerie secondaire destinée à combattre ces derniers.

Concernant l'artillerie, il n'était plus question d'embarquer une artillerie hétéroclite, qui posait un lourd problème d'approvisionnement et de stockage des munitions. Fisher préconisait une artillerie principale puissante, adaptée au combat à distance et une artillerie secondaire réduite, pour le combat rapproché avec les petites unités ennemies. Dans un cas comme dans l'autre, la standardisation était le maître mot.

Dès le mois de mai 1905, la commission présenta un projet de cuirassé : 161 mètres, 18 000 tonnes, 21 nœuds, dix canons de 305 mm. Le 2 octobre de la même année, la quille du prototype était posée à l'arsenal de Portsmouth. Le 10 février 1906, le navire était lancé en présence du roi. Le 3 octobre, c'est-à-dire un an et un jour après sa mise en chantier, le *Dreadnought* était armé pour essais. Dès les premières sorties à la mer, ses performances se révélèrent sensationnelles : toutes les exigences du cahier des charges étaient respectées !

Les principales caractéristiques du *Dreadnought*

Chantier : Arsenal de Portsmouth – Mise en chantier : 1905 – Lancement : 1906 – Mise en service : 1906 – Radié : 1919 – Démoli : 1923.

Longueur : 161 m – Largeur : 25 m – Tirant d'eau : 9 m – Déplacement : 18 000 tonnes – Puissance des machines : 23 000 ch – Vitesse : 21 nœuds – Equipage : 700 à 800 h (selon situations) – Armement : 5 tourelles doubles de 305 mm ; 17 canons de 76 mm ; 5 tubes lance-torp.de 450 mm.





Le *Dreadnought* au mouillage

Sa carrière fut relativement brève. De 1907 à 1912, il servit de navire amiral à la *Home Fleet*. Quand la Première Guerre mondiale éclata, il devint le navire amiral de la Quatrième Escadre de Bataille de la mer du Nord, basée à Scapa Flow. Paradoxalement pour un navire aussi menaçant, ses faits d'armes durant la guerre furent très modestes ; ils se limitèrent à l'éperonnement et au naufrage du sous-marin allemand *U-29*, en mars 1915. Le *Dreadnought* ne participa pas à la bataille du Jutland. Il fut mis en réserve au lendemain de la guerre, puis vendu pour démolition en 1921. Un industriel écossais le démantela deux ans plus tard.

C'est arrivé le 16 septembre 1936 :

Naufrage du *Pourquoi Pas ?* et mort du commandant Charcot

Quatre navires appartenant à l'explorateur Jean-Baptiste Charcot ont porté le nom de *Pourquoi Pas ?*, nom qui traduisait sa volonté constante de relever les défis. De ces quatre bâtiments, le *Pourquoi Pas ? IV* est le plus connu. C'est à son bord que le célèbre navigateur a trouvé la mort, en 1936, dans les eaux glacées d'Islande.

Né en 1867 à Neuilly-sur-Seine, Jean-Baptiste Charcot rêve, durant toute sa jeunesse, de devenir marin. Son père, Jean Martin Charcot, est l'un des plus célèbres médecins de Paris ; il est le père de la neurologie moderne, et son nom reste attaché à des maladies qu'il a étudiées (la « maladie de Charcot », par exemple, est une forme de sclérose). La voie du jeune Jean-Baptiste est donc toute tracée : il sera médecin, comme son père.

Jean-Baptiste devient donc médecin en 1895. Dès son internat à la Salpêtrière, en 1892, il a pu s'acheter un sloop de 8,50 mètres appelé *Courlis* et assouvir sa passion pour la mer. Il le remplace, l'année suivante, par un cotre de 20 mètres. À bord de ce premier *Pourquoi Pas ?* Charcot perfectionne ses qualités de marin, et navigue de plus en plus loin vers le nord, jusqu'aux

Shetlands et aux Feroe. Jean-Baptiste est, en outre, un grand sportif ; il pratique la boxe, le rugby, l'escrime, souvent à haut niveau.

Il revend le premier *Pourquoi Pas ?* en 1896, et acquiert une goélette en bois de 26 mètres, le *Pourquoi Pas ? II*, puis, l'année suivante, une goélette en fer de 31 mètres équipée d'une machine à vapeur, le *Pourquoi Pas ? III*. Avec ce bateau, il remonte le Nil, en 1899, jusqu'à Assouan. En 1903, Charcot fait construire à Saint-Malo un trois-mâts goélette de 32 mètres, le *Français*, avec lequel il effectue une première expédition en Antarctique entre 1903 et 1905. Il triomphe de la nuit polaire, de l'hivernage, des icebergs, et parvient à rallier Buenos Aires avec son navire gravement endommagé. Il doit le laisser aux Argentins, et il regagne la France en 1905.

La construction du *Pourquoi Pas ? IV* date de 1907. C'est un trois-mâts barque en bois, de 40 mètres de longueur, muni d'une machine à vapeur auxiliaire. Avec ce nouveau bâtiment, Charcot effectue une nouvelle expédition antarctique de 1908 à 1910, au cours de laquelle il reconnaît l'île Adélaïde, découvre deux terres qu'il nomme Loubet et Fallières, atteint les 60° sud et aperçoit une île qu'il baptise du nom de son père. Son retour est triomphal.

Vient alors la guerre. Jean-Baptiste Charcot est d'abord mobilisé comme médecin militaire, puis il obtient le commandement de chasseurs de sous-marins. Cette expérience lui vaut les croix de guerre britannique et française, ainsi qu'un avancement dans la réserve de la marine de France (il devient capitaine de frégate en 1923).

La paix revenue, il reprend ses explorations sur le *Pourquoi Pas ? IV* et, cette fois, choisit l'Atlantique Nord et l'océan Arctique. Il est atteint par la limite d'âge en 1925, et doit céder le commandement de son navire, mais reste à bord en qualité de chef de mission.

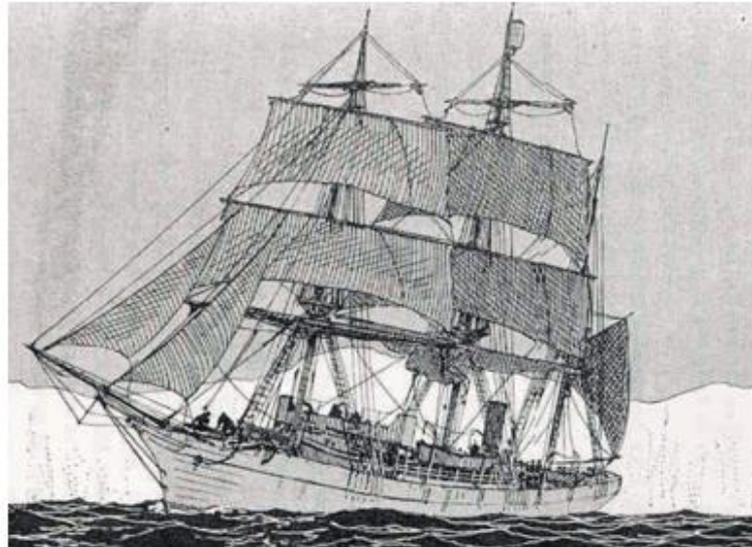
En 1936, Charcot a soixante-neuf ans. Voici déjà une dizaine d'années qu'il est atteint par la limite d'âge et qu'il ne commande plus le *Pourquoi-Pas ?*. Le commandant Le Conniat dirige le navire ; Charcot demeure chef de mission. L'explorateur se sent vieux et, quand il appareille une nouvelle fois en 1936, il déclare : « Mon bateau se fait vieux et moi aussi, nous sommes fatigués, c'est notre dernier voyage. » Après une campagne de sondages océanographiques, le *Pourquoi-Pas ?* fait une escale technique à Reykjavik pour réparation d'une avarie de machine.

Le trois-mâts quitte Reykjavik le 15 septembre à 13 h pour rentrer en France. La météo est clémente et le navire s'apprête à doubler le cap Skagi pour longer la côte méridionale de l'île. Le beau temps, malheureusement, ne dure pas. A peine le *Pourquoi-Pas ?* a-t-il quitté le port que le baromètre se met à baisser de façon inquiétante ; le vent fraîchit ; les lames se creusent. Lorsque le cap Skagi est franchi, la mer devient franchement impraticable. Le Conniat et Charcot décident de virer de bord et de revenir à Reykjavik ; il leur semble inutile de prendre des risques, alors qu'ils sont encore tout près du port et que leur retour en France ne présente aucun caractère d'urgence.

Malgré la prudence de son état-major, le *Pourquoi-Pas ?* se trouve rapidement aux prises avec une tempête d'une violence exceptionnelle, un véritable ouragan. Le Conniat abandonne son projet de rentrer à Reykjavik et décide de prendre la cape. La nuit est tombée. Vers 2 h du matin, le *Pourquoi-Pas ?* évite de justesse un chalutier luttant lui aussi contre la tempête. A 4 h du matin, l'ouragan atteint la force 12 sur l'échelle de Beaufort. Une rafale arrache l'antenne de T.S.F.. Au petit jour, le navire talonne à deux reprises sur les brisants, et la machine tombe en panne. Désormais, le *Pourquoi Pas ?* est le jouet des flots. L'équipage s'apprête à évacuer dans le calme : « *Pas un cri, pas un mot, raconte l'unique survivant. On entendait que la voix du commandant hurlant ses ordres dans le porte-voix. Et nous obéissions comme au port...* »



**Le commandant
Jean-Baptiste Charcot**



Le Pourquoi Pas ?

(Gravure de Léon Haffner – Extrait de [Wikipedia](#))

Le Conniat ordonne alors de mouiller les deux ancres, mais le *Pourquoi Pas ?* talonne à nouveau et s'échoue. Il se trouve alors à 2,5 milles de la côte, au nord de Reykjavik. A peine échoué, le navire donne de la bande et s'enfonce par l'arrière. Le commandant Le Conniat donne l'ordre d'évacuer. Les canots sont immédiatement pulvérisés et les hommes tentent de gagner la côte à la nage. Un seul y parviendra : le maître timonier Eugène Le Gonidec.

Cet unique survivant nage pendant trois heures. Il est recueilli par des riverains, vers 9 h du matin, accroché à un espar et complètement épuisé. C'est par lui que l'on connaît les derniers instants du *Pourquoi Pas ?*. C'est par lui que l'on connaît ce que furent sans doute les derniers mots du commandant Charcot : « *Oh ! Les pauvres enfants !* ».



Maquette du Pourquoi pas ? Maison de la Mer Nantes (Photo AF)



Plaque commémorative des passages de J. B. Charcot à Ittoqqortoormiit (photo AF)

Entre 1932 et 1933 cette localité fondée par le Danois Ejnar Milkelsen et quelques Inuits servit de camp de base au commandant Charcot, chargé alors d'organiser et superviser l'installation de la première station polaire française du Scoresby Sund sur la côte est du Groenland.



**Tableau de Marin Marie représentant le Pourquoi Pas ? sur les côtes d'Islande.
(Musée de la Marine)**

Marin Marie, Paul Emmanuel Durand Couppel de Saint-Front de son vrai nom, était un navigateur, peintre et écrivain. Il effectua son service militaire à bord du Pourquoi Pas ? et participa à deux expéditions au Groenland avec Charcot en 1925. De ses carnets de croquis pris sur le vif il réalisa des toiles comme celle-ci pleines d'une puissante vie maritime.

INFORMATIONS ILLUSTRÉES COMPLÉMENTAIRES SUR LE NAUFRAGE DU POURQUOI PAS ?

Par Alain Foulonneau

En complément de ce récit de Guy Le Moing j'apporte quelques précisions sur le naufrage du Pourquoi Pas ? Elles proviennent d'une conférence donnée sur ce drame à bord du navire *Océan Diamond* en croisière près des lieux de la catastrophe. Elles permettent d'en mieux comprendre les circonstances.



Carte générale de l'Islande. En encadré la région de Reykjavik théâtre du drame

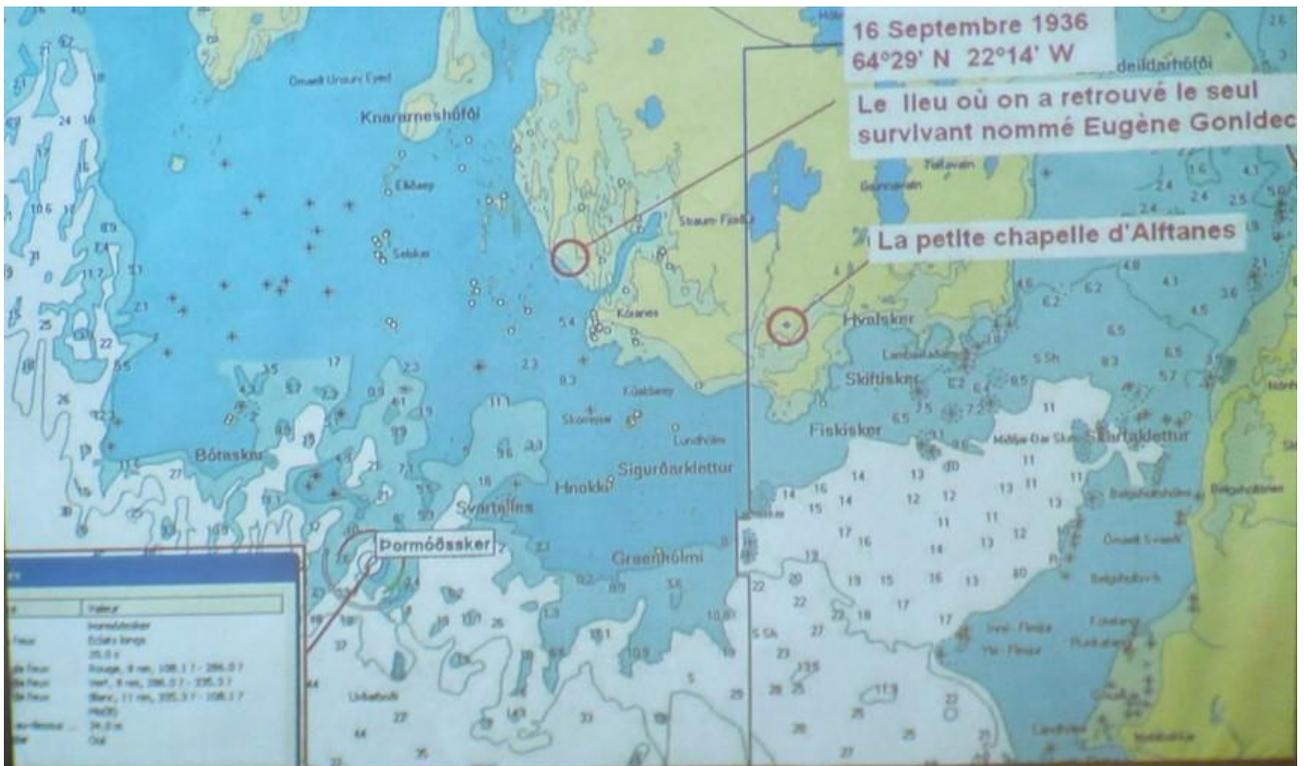


Carte de la péninsule de Skagi.

Le Pourquoi Pas ? a appelé de Reykjavik alors qu'il n'y a pas de vent et que la mer est calme. Il double la péninsule de Skagi et prend un cap SSE vers l'Europe continentale. Mais le vent se lève au sud est, c'est plein face au cap du Pourquoi Pas ? puis tourne à l'ouragan. Il n'y a plus moyen de faire route. Le commandant Le Conniat et Charcot décident de ne pas passer le cap de Reckjanes et de s'abriter dans un mouillage au sud est de Skagi (sans doute la petite anse de Hafnir). Mais au final les deux capitaines choisissent de retourner à Reykjavik.



Cette vue représente la route suivie par le Pourquoi Pas ? pour tenter de rallier Reykjavik (caché par le spectateur de la conférence). On constate une grande différence entre la route souhaitée et la route vraie. Cela peut s'expliquer par plusieurs causes. La première c'est le manque total de visibilité, la nuit noire et le temps bouché empêchent les capitaines de connaître la position précise du bateau (pas de gonio, de decca et encore moins de GPS à cette époque) et donc de calculer le bon cap à faire. La seconde c'est que la mer déchainée rend le Pourquoi Pas ? difficilement gouvernable. Le maître timonier Eugène Gonidec témoignera plus tard d'embarquées de 30°. Enfin le gréement du trois mâts forme un fardage (prise au vent) important et le vent de force 12 fait dériver le bateau vers le nord hors de son cap tandis que la machine n'a pas la puissance suffisante pour s'y opposer. La dernière partie du trajet est celle où le Pourquoi Pas ? a mis à la cape accentuant ainsi sa dérive (Diaporama de la conférence à bord du *Océan Diamond*.)



Carte détaillée des lieux du naufrage avec le lieu où a été retrouvé le seul survivant (Vue du diaporama de la conférence à bord du *Océan Diamond*.)



EN PLONGEE SUR L'EPAVE DU POURQUOI PAS ?

Par Alain FOULONNEAU

L'exploration d'une épave ressemble à l'examen d'une scène de crime. A travers les vestiges on peut d'abord identifier le navire s'il est inconnu. Mais surtout on peut y lire les circonstances du drame, et les revivre. Cela demeure toujours extrêmement émouvant.

Aujourd'hui le site de l'épave du Pourquoi Pas est protégé et les plongées (sauf accord des services archéologiques islandais) ne sont pas autorisées. Jacques Le Lay est un professionnel des images sous marines et fait partie à ce titre des personnes qui ont eu droit à l'accès de ce fameux navire du commandant Charcot. C'est avec une équipe de Normands – Les Corsaires d'Ango - que Jacques Le Lay a plongé deux fois au large de Reykjavick. Il s'agissait d'effectuer des fouilles archéologiques qui devaient permettre de faire un état des lieux du navire, 77 ans après sa disparition. Voici les images qu'il a rapportées.



Dessin de l'épave par Jacques Le Lay.

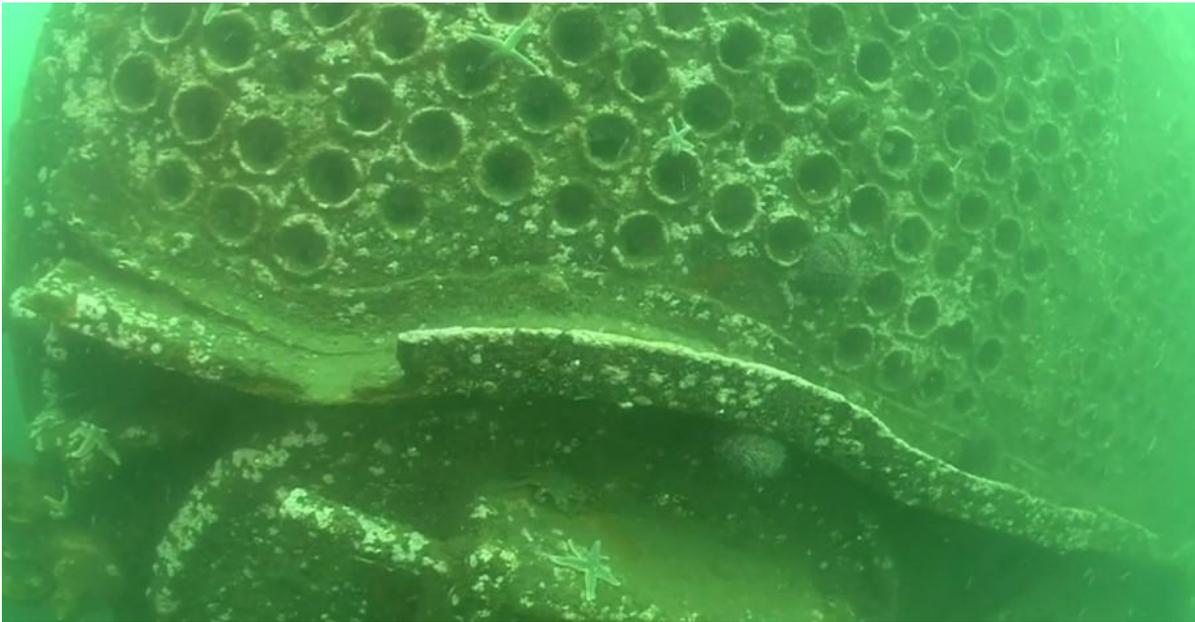
La coque en bois a disparu détruite par le temps et la mer. Il reste les parties métalliques. On remarque tout de suite au fond les deux ancres en position de croche et les chaînes allongées. Cela rappelle que le commandant Le Conniat avait fait mouiller et que les chaînes avaient défilé comme le survivant Gonidec l'a consigné dans son témoignage. Les deux ancres n'ont pas été larguées en même temps. D'abord babord puis tribord et c'est ce qu'on peut voir sur le fond. On remarque

aussi la chaudière, la machine et l'arbre d'hélice. Près de la machine on distingue des sortes de crochets. Ce sont les bossoirs d'embarcation. On peut voir sur la maquette dont la photo est plus haut que les embarcations se situaient à hauteur de la cheminée, donc de la machine. Mais aucune trace de ces embarcations. Il faut se rappeler qu'elles avaient été mise à l'eau et détruites aussitôt. On peut aussi remarquer que les chaînes d'ancre forment un angle droit avec l'axe du bateau représenté avec par la chaudière, la machine et l'arbre d'hélice. Le Pourquoi Pas ? s'est enfoncé par l'arrière et peut-être a-t-il pivoté sur sa poupe quand cette dernière a touché le fond et ce d'autant plus que les ancres ne semblent pas avoir beaucoup croché ? Cela témoigne en tout cas d'un naufrage brutal et tourmenté.



Une des ancres du Pourquoi Pas ?

La patte ne semble pas s'être enfoncée beaucoup pour pouvoir arrêter le bateau



Détail de la chaudière du Pourquoi Pas ?

Il s'agit d'une chaudière tubulaire de type écossaise très répandue au début du XXème siècle comme décrit dans l'article sur Marc Seguin au début de ce numéro. On distingue le haut d'un foyer en bas. Les tubes de fumée débouchaient dans une boîte à fumée, sorte d'entonnoir qui les dirigeait vers la cheminée. Cet équipement de tôle légère disparaît rapidement sur les épaves



Machine du Pourquoi Pas ?

Il s'agit d'une machine à double expansion (compound) . La vapeur passe d'abord dans le plus petit cylindre (cylindre haute pression) puis dans le plus gros (cylindre basse pression).



L'hélice du Pourquoi Pas ?

C'est une hélice bipale. Mieux adaptée aux voiliers à moteur auxiliaire car freinant moins lors de la navigation à voile. Elle est par contre moins efficace qu'une hélice tripale ou quadripale. Sur la maquette qui figure plus haut on peut voir cette hélice particulière.

Ceux qui souhaiteraient voir la totalité de la vidéo de Jacques Le Lay peuvent cliquer sur les mots suivants :

[*Decouvrez l'épave du Pourquoi Pas ? Avec Jacques Le Lay*](#)

Durée 2mn 59



COURRIER DES LECTEURS

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :

<https://www.academie-arts-sciences-mer.fr/FR/sillages/>

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

<https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/sillages-par-guy-le-moing/>

- Le site de la Maison de la Mer de Nantes :

<https://maisondelamer.fr/sillages/>

- Le site de la Maison des écrivains de la Mer de Saint Gilles Croix de Vie :

<https://maisonecrivainsdelamer.fr/blog-de-guy-le-moing/>

- Le site HYDROS (association des officiers de la marine marchande et des diplômés de l'école nationale supérieure maritime)

<https://hydros-alumni.org/fr/article/le-courrier-d-histoire-maritime-d-alain-foulonneau/27/06/2024/1687>

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

**AU SOMMAIRE DU N° 60
à paraître fin novembre 2025**

- Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur – tome 3 la machine à pilon
- Marin Marie navigateur, peintre et écrivain
- Le naufrage du Warren Hasting à l'île de la Réunion
- Et bien sûr d'autres articles de Guy Le Moing, notamment l'histoire maritime au fil des jours

