

# SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 63

mai - juin 2026

Bonjour.....	1
Histoire des communications en mer, 2 - les signaux lumineux ou acoustiques, par G. Le Moing.....	2
La lutte contre l'ensablement et l'envasement du fleuve, par G. Le Moing.....	16
In mémoriam la tragédie du Lancastria, par Alain Foulonneau.....	25
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	35
Rubrique .....	47

## BONJOUR

Savez vous ce qu'est une marie salope ? Oui sans doute, mais pour ceux qui ne le sauraient pas Guy Le Moing se fera un plaisir de leur apprendre à travers son article sur le dragage et les manières de lutter contre l'ensablement et l'envasement des chenaux. Auparavant il vous propose de continuer l'histoire des communications en mer avec les signaux lumineux et acoustiques. Pour ma part j'évoquerai un drame qui me touche beaucoup : le naufrage du Lancastria. Il est survenu près de nos côtes, au large des plages de mon enfance. Et surtout c'est un des plus meurtriers naufrages de tous les temps. On ignore le nombre exact des victimes. On l'estime à plus de 5 000. C'est bientôt l'anniversaire de ce drame puisqu'il est survenu le 17 juin 1940. C'est ce qui me pousse à l'évoquer, mais aussi parce que j'ai un rapport particulier avec ce paquebot que vous découvrirez en lisant l'article.

Pour finir Guy Le Moing évoquera les autres anniversaires des printemps du passé avec sa rubrique habituelle.

Bonne lecture à tous, bien amicalement

Alain



## Histoire des communications en mer (Suite)

# 2. LES COMMUNICATIONS PAR SIGNAUX LUMINEUX OU ACOUSTIQUES

Par Guy LE MOING

La communication par pavillons n'est possible que de jour et par temps clair ; elle est totalement impraticable la nuit, et même le jour par mauvaise visibilité. Depuis longtemps, par nuit claire, les marins ont utilisé des signaux lumineux, avec plus ou moins de succès. Par brume épaisse<sup>1</sup>, aucune lumière ne passe, et la communication ne peut être que sonore.

### La communication lumineuse avant l'électricité

Avant l'invention de l'électricité, la seule manière de produire des signaux lumineux était le feu. Pour des raisons évidentes de sécurité, l'utilisation du feu à bord d'un navire en bois nécessitait certaines précautions, ce qui limitait les possibilités de communication.

#### Lampes, chandelles et lanternes utilisées à bord des navires avant l'électricité

Les lampes utilisées sur les navires, tant pour l'éclairage intérieur que pour la signalisation, ont longtemps été des lampes à huile. Elles avaient pour principe la combustion d'une huile aspirée par une mèche. Plusieurs types d'huiles ont été utilisés, selon les époques et les pays : huile de baleine, huiles végétales, etc. Les huiles de mauvaise qualité étaient mal absorbées par la mèche ; elles fumaient beaucoup et s'éteignaient souvent. Le *spermaceti* de baleine était le meilleur combustible : il brûlait longtemps, mais était très coûteux à l'achat. Les marins utilisaient aussi parfois, comme source d'éclairage, des chandelles de cire jaune. L'emploi du pétrole se généralisa au XIX<sup>e</sup> siècle.

Par sécurité, et pour abriter la flamme du vent, la lampe ou la chandelle était placée dans une lanterne que les marins appelaient falot ou fanal. « Les fanaux, explique Jal<sup>2</sup>, servent non seulement à éclairer les batteries, les soutes, la cale, les entreponts, les chambres, etc. ; ils sont encore des moyens de reconnaissance, et des éléments d'une télégraphie nocturne à l'aide de laquelle on communique des ordres, et l'on fait connaître ses besoins, ses périls, ses découvertes. »

---

1 Les météorologistes font une subtile distinction entre brume et brouillard. Ils parlent de brume lorsque la visibilité est comprise entre 1 et 5 km ; de brouillard, si elle est inférieure à 1 km. Les marins utilisent de préférence le mot brume, sans faire cette distinction.

2 Auguste JAL, *Glossaire nautique*, article « Fanal ».

Tous les codes par pavillons cités dans le chapitre précédent possédaient une rubrique « Signaux de nuit », y compris l'ordonnance de 1339 relative à la conduite d'une escadre :

*« Instructions pour la nuit – Nul ne doit porter de feu, sauf la nef du vice-amiral. Item, quand il voudra jeter l'ancre il fera deux feux et quand il voudra la relever il fera trois feux. Item, si quelqu'un aperçoit une nef suspecte, il doit fustiller [battre le fusil pour en tirer une gerbe d'étincelles] et chacun doit se diriger vers celui qui aura fustillé. »*

C'était généralement le point faible de la communication tactique. Si l'on pouvait multiplier les pavillons différents, on était très limité dans les couleurs des fanaux, et certaines se voyaient mal la nuit. Pour augmenter la gamme des signaux possibles, on jouait à la fois sur la couleur et le nombre des fanaux et sur le nombre de coups de canons qui accompagnaient l'envoi du message. À titre d'exemple, et pour bien montrer la complexité des solutions retenues, voici ce que recommandait le chevalier du Pavillon :

*Pour la nuit – « J'ai dit que les pavillons n° 1, 2 et 3 seraient signalés par 1, 2 ou 3 feux au-dessous des uns des autres dans la même ligne verticale dans cette partie du vaisseau qu'on jugerait à propos et que le commandant tirait un coup de canon pour le faire remarquer ; les trois pavillons 4, 5 et 6 seront représentés par trois coups de canons et 1, 2 ou 3 feux ; c'est-à-dire que l'on ajoutera le nombre de coups de canons à la quantité de feux extraordinaires que l'on apercevra et que leur somme exprimera le numéro du pavillon ; il en sera de même des pavillons numérotés 7, 8 et 9 ; on les fera connaître par six coups de canons qui s'ajouteront à 1, 2 ou 3 feux... »<sup>3</sup>*

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, avant la généralisation de l'électricité à bord des navires, la situation ne s'était pas améliorée : la communication par signaux lumineux utilisait toujours des fanaux au comportement capricieux. Un officier de marine de l'époque nous le raconte, non sans un certain humour :

*« Avant que l'électricité fût venue révolutionner les modes d'éclairage, les signaux de nuit se faisaient au moyen de fanaux à bougie avec lesquels les mécomptes étaient innombrables.*

*Ces pauvres lanternes se hissaient tout comme les pavillons en tête des mâts, attachées à la queue leu leu à la même drisse et s'éteignaient assez régulièrement au souffle du vent pénétrant par les ouvertures, si petites fussent-elles, qu'il fallait bien ménager dans leur structure pour permettre l'introduction de l'air.*

*Quand elles s'éteignaient toutes, on en était quitte pour recommencer la cérémonie et pour perdre un temps cependant précieux lorsqu'il s'agissait de choses urgentes. Mais quand il ne s'en éteignait qu'une ou deux, on risquait, malgré la hâte qu'on mettait à rentrer la cordée, de voir les navires auxquels s'adressaient les signaux comprendre tout le contraire de ce qu'on voulait leur dire, ce qui pouvait avoir des conséquences graves. »<sup>4</sup>*

## **Fusées et moyens pyrotechniques**

Les marins ont aussi utilisé des sources lumineuses pyrotechniques pour communiquer. Il s'agissait, par exemple, de feux de Bengale (aussi appelés « feux d'amorce ») consistant à faire brûler un mélange de poudre, de soufre et parfois de farine pour créer un « nuage enflammé »

---

3 Thomas DU CHEYRON DU PAVILLON, *Un maître de la tactique navale au XVIII<sup>e</sup> siècle, Le chevalier du Pavillon*. Paris, Guenegaud, 2010. Page 225.

4 A. SAUVAIRE-JOURDAN, *La Marine de guerre*. Paris, 1910.

visible de très loin. Sur ce principe, la marine française de Napoléon III a même adopté un code de communication appelé « feu Coston », qui utilisait des compositions pyrotechniques colorées.

<b>CODE DE TÉLÉGRAPHIE COSTON</b> (Adopté par la Marine impériale en 1868)		
● <b>Aperçu : RBR</b>	● <b>1 : B</b>	● <b>6 : RV</b>
● <b>Préparatoire : BRB</b>	● <b>2 : BR</b>	● <b>7 : V</b>
● <b>Exécution : VBV</b>	● <b>3 : BV</b>	● <b>8 : VB</b>
	● <b>4 : R</b>	● <b>9 : VR</b>
	● <b>5 : RB</b>	● <b>0 : BRV</b>
<b>(B = Blanc ; R = Rouge ; V = Vert)</b>		

À bord des vaisseaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, on embarquait aussi des fusées, c'est-à-dire des tubes en carton contenant des mélanges d'artifices que l'on tirait vers le ciel et dont la lumière colorée était visible de loin. On les utilisa plus tard comme signaux de détresse. La nuit de son naufrage, le *Titanic* en lança beaucoup, mais elles ne furent pas comprises des navires les plus proches. Le commandant du *Californian*, par exemple, les vit bien mais pensa qu'il s'agissait d'un feu d'artifice tiré du paquebot.

## La lumière électrique

Les applications de l'électricité se sont multipliées au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, mais la mise au point de la « lumière électrique » n'a pas été la plus facile. Pour transformer de l'énergie électrique en lumière, il faut en effet une « lampe », et les savants eurent du mal à maîtriser cet indispensable maillon de la chaîne. Deux observations leur ouvrirent pourtant la voie dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle :

- si l'on intercalait un fil de métal mince dans le circuit d'une batterie électrique, il s'échauffait rapidement et pouvait même arriver à l'incandescence ;
- si l'on écartait légèrement deux baguettes de charbon connectées aux bornes d'une batterie électrique, il se produisait un arc électrique lumineux dans l'espace les séparant.

Le principe de la lampe à incandescence et de la lampe à arc étaient trouvés. Le principe seulement, car il restait à maîtriser les problèmes pratiques dans chacune de ces deux technologies.

L'éclairage à incandescence présentait un grave défaut : les filaments utilisés brûlaient très rapidement dans l'air. On eut l'idée de les placer dans une ampoule de verre sous vide, ce qui ralentit la combustion. On chercha également des filaments plus durables, et cela prit beaucoup de temps. Thomas Edison dut tester plusieurs milliers d'échantillons différents avant de faire breveter son « ampoule électrique » en 1879. Celle-ci, d'ailleurs, resta encore fragile pendant quelques années, jusqu'à la découverte du filament de carbone.

Imaginé au début du XIX<sup>e</sup> siècle par le savant anglais Sir Humphrey Davy, l'éclairage à arc nécessita, lui aussi, une longue mise au point. L'usure des deux électrodes était rapide et, dans le cas d'une alimentation en courant continu, dissymétrique. Pour atténuer ces phénomènes, on eut recours au courant alternatif et on plaça les charbons dans un « vase en verre semi-clos », qui n'admettait qu'une quantité d'oxygène minimale. En pratique, ce fut la lampe à arc qui fut au point

la première au milieu du siècle. La lampe à arc était mal adaptée à l'éclairage des navires. Ce furent donc les phares qui profitèrent d'abord de la lumière électrique.

L'éclairage électrique des navires commença dès que la lampe à incandescence fut au point. En 1880, c'est-à-dire un an après avoir déposé son brevet, Edison réussit à faire installer cent lampes à bord du cuirassé USS *Columbia*, ce qui lui fit une publicité immédiate. L'éclairage électrique des navires se développa très rapidement. On dit que le *Titanic*, en 1912, possédait 10 000 ampoules à incandescence ! Grâce à cette nouvelle source d'énergie lumineuse, la signalisation fit des progrès rapides : les bateaux eurent désormais des « feux de position » pour être vus des autres la nuit. La communication bénéficia également de la lumière électrique.

L'utilisation de la lumière électrique pour la communication navale a commencé vers 1875. Dans le catalogue de l'Exposition universelle de Paris, en 1889, on trouve la description d'un système de « fanaux électriques pour feux de signaux » :

*« Le jeu complet, tel qu'il est employé à bord du Pelayo, cuirassé espagnol, comprend cinq fanaux à double optique, rouge et blanche, que l'on hisse les uns au-dessus des autres. Le nombre des combinaisons que l'on peut faire en les allumant répond au nombre de signaux tracés sur le cadran du manipulateur Ardois. On peut sans difficulté augmenter ou diminuer le nombre des fanaux et par suite les signaux eux-mêmes. »*

Ce système était connu sous le nom de « système Ardois », du nom d'un officier de marine espagnol qui l'avait inventé. Il bénéficia de nombreuses améliorations, en particulier au niveau de son clavier de commande.

Un dispositif inspiré du système Ardois équipa bientôt les navires de guerre français. Il avait été mis au point par un lieutenant de vaisseau nommé Allaire, d'où son nom de « colonne Allaire ». A. Sauvaire-Jourdan nous en donne la description :

*« Aujourd'hui, grâce à la lampe à incandescence, l'exécution d'un signal est plus facile et presque mieux assurée de nuit que de jour.*

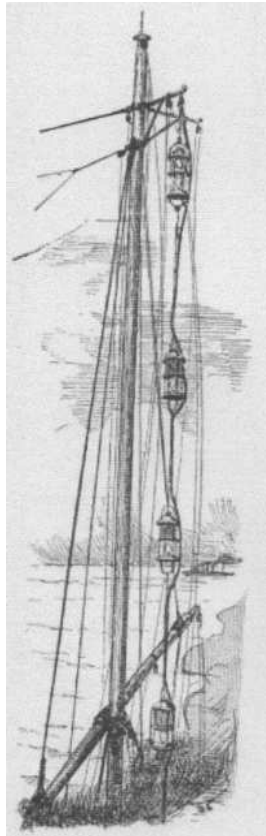
*Quatre fanaux électriques fixés à demeure sur une même drisse suffisent à tous les besoins et permettent de donner tous les ordres possibles. On obtient la série des nombres nécessaires en faisant produire aux fanaux électriques, au moyen de commutateurs spéciaux très ingénieux, des feux qui sont à volonté blancs ou rouges, fixes ou scintillants. Ces nombres correspondent, dans le Code des Signaux, aux signaux de jour.*

*On emploie assez souvent aussi une lampe électrique unique placée au sommet d'un mât et de laquelle on fait jaillir des éclats longs et brefs que les bâtiments interprètent selon l'alphabet Morse. Avec un peu d'habitude, les timoniers arrivent par ce procédé à une rapidité de communication tout à fait surprenante. »<sup>5</sup>*

Le système de « Morse lumineux », décrit ci-dessus, nous amène à parler du procédé « SCOTT », toujours utilisé aujourd'hui.

---

5 A. SAUVAIRE-JOURDAN, *op. cit.*



Colonne Allaire

### La communication lumineuse par le procédé SCOTT

Durant les années 1840, l'Américain Samuel Morse créa un système de télégraphie électrique qui connut un succès rapide. L'idée directrice de Morse était de coder les lettres et les chiffres par des combinaisons de traits et de points, faciles à représenter par des signaux électriques plus ou moins longs.

A ● -	J ● - - -	S ● ● ●
B - ● ● ●	K - ● -	T -
C - ● - ●	L ● - ● ●	U ● ● -
D - ● ●	M - -	V ● ● ● -
E ●	N - ●	W ● - -
F ● ● - ●	O - - -	X - ● ● -
G - - ●	P ● - - ●	Y - ● - -
H ● ● ● ●	Q - - ● -	Z - - ● ●
I ● ●	R ● - ●	

L'alphabet Morse

À la même époque, d'autres chercheurs travaillaient sur la télégraphie optique. En 1856, le Français Lescurre avait mis au point un appareil nommé « héliographe » qui permettait de communiquer en réfléchissant les rayons du soleil sur des miroirs alternativement occultés ou découverts. À cette même époque, également, on améliorait la lampe électrique.

Un jeune officier de marine britannique, Philip Howard Colomb, s'inspira de toutes ces découvertes pour mettre au point un système de télégraphie optique, basé sur l'envoi d'éclats lumineux plus ou moins longs, émis par une lampe à occultations et interprétables selon le code Morse. Ce système fut adopté par la *Royal Navy* en 1867.

Pour produire ces éclats lumineux plus ou moins longs, il existait deux méthodes différentes : soit allumer et éteindre la lampe au moyen d'un interrupteur (du type « manipulateur Morse »), soit la laisser allumée en permanence et en occulter à volonté le rayon lumineux au moyen d'un système de volets. La seconde méthode, bien que plus complexe mécaniquement, avait l'avantage d'user moins vite les ampoules et de s'affranchir de l'inertie thermique dans celles-ci.

Le succès et la pérennité du procédé « SCOTT »<sup>6</sup> tiennent en grande partie à la mise au point d'une lampe spéciale, la lampe Aldis (du nom de son inventeur Arthur Cyril Webb Aldis). Il s'agit d'un projecteur dont on peut obturer à volonté le faisceau lumineux, au moyen de manettes actionnant des volets.



**Timoniers s'entraînant à l'utilisation de la lampe Aldis. (photos US Navy domaine public)**

---

6 SCOTT (l'acronyme Français): Système de Communication Optique Tout Temps,



**Hergé met en scène la lampe Aldis dans l'album "Coke en stock"  
Le père de Tintin s'appuyait toujours sur une riche documentation.  
Il est probable qu'il se soit inspiré d'une photo de l'US Navy**

La lampe Aldis a gardé deux usages principaux :

- Dans l'aviation. Elle peut être utilisée par la tour de contrôle pour communiquer avec un avion en cas de panne radio.
- Dans la marine pour communiquer en cas de silence radio ou de panne de radio, ou encore en cas de détresse.

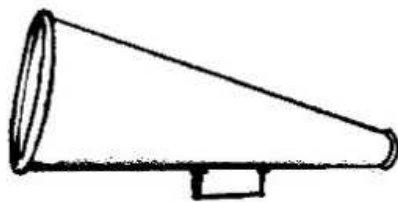
## De quand datent les feux de navigation des navires ?

Pour signaler leur présence, les navires d'autrefois utilisaient de grandes lanternes placées à l'arrière. Dans le cas d'une navigation en groupe de bâtiments militaires, l'usage était que l'amiral (ou le général des galères) porte trois grands fanaux, pour le distinguer des autres qui n'en avaient qu'un. Pour les navires marchands, la signalisation nocturne était laissée à l'initiative du capitaine. La réglementation dans ce domaine ne date que du XIX<sup>e</sup> siècle.

Elle est apparue aux USA en 1838, année où une loi obligea les navires à vapeur se déplaçant la nuit à porter au moins un feu de position ; sa couleur et son emplacement n'étaient pas précisés. Au Royaume-Uni, il fallut attendre 1848 pour voir apparaître une réglementation. Celle-ci s'appuyait sur une recommandation faite quelques années plus tôt par un marin gallois du nom de William Davies Evan : trois feux de couleurs différentes, vert à tribord, rouge à bâbord et blanc dans l'axe du bateau. La France et plusieurs autres nations adoptèrent aussitôt la réglementation anglaise. L'internationalisation se fit ensuite. L'OMI (Organisation Maritime Internationale, rattachée à l'ONU) est aujourd'hui chargée de cette réglementation.

## La communication par signaux acoustiques

La manière la plus naturelle de communiquer est sonore : c'est la voix humaine ! Elle ne porte malheureusement pas très loin. Si on veut l'utiliser à la limite de sa portée naturelle, il faut l'amplifier. Les marins ont trouvé depuis longtemps un moyen d'y parvenir : le porte-voix traditionnel en forme de cornet, aujourd'hui remplacé par des « mégaphones » électroniques. Pour des communications plus lointaines, la nuit ou par mauvaise visibilité, on utilise des signaux acoustiques plus puissants. Si un signal visuel peut échapper à un veilleur distrait, un signal sonore intense passe difficilement inaperçu.



**Porte-voix**



**Mégaphone**

### De quand date le porte-voix ?

R. RADAU, dans un ouvrage intitulé *Acoustique* (Paris, Hachette, 1867), donne du porte-voix la définition et l'historique suivants : « C'est le plus ordinairement un tube conique [fig. ci-dessous], muni d'une embouchure qui s'applique sur la bouche, sans gêner le mouvement des lèvres, et terminé par un pavillon évasé.



On s'en sert beaucoup en mer pour se faire entendre à une grande distance malgré le vent et les flots [...]  
Le porte-voix a été inventé vers 1670 par le chevalier [anglais] Samuel Morland, qui fit exécuter plusieurs modèles d'abord en verre, puis en cuivre, et qui rendit le roi Charles II et le prince Robert témoins des effets surprenants qu'il obtenait avec sa trompette d'un nouveau genre. Dans une expérience qui fut faite à Deal, avec un cône de 1 m 68 de longueur, dont les deux ouvertures avaient respectivement 5 et 53 centimètres de diamètre, on put se faire entendre à une distance de 5 kilomètres. »

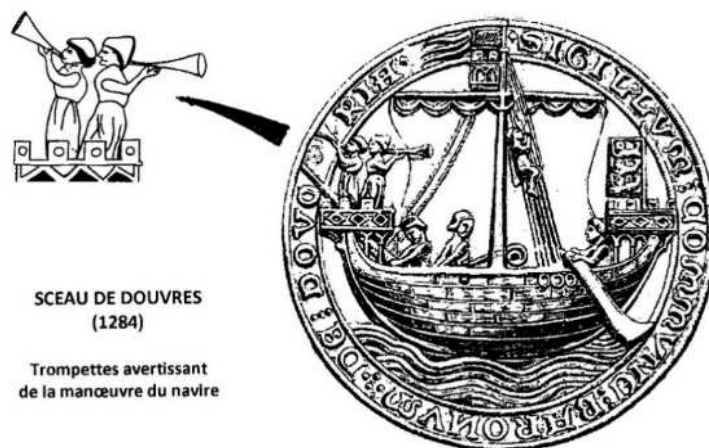
### Trompettes et clairons

L'usage d'embarquer des trompettes sur les navires était courant au Moyen Âge. Ces musiciens avaient un double rôle à bord : distraire le capitaine et l'équipage et, ajoute Jal<sup>7</sup>, « avertir de certaines manœuvres à faire, de nuit et de brume ». Une illustration classique de cette deuxième fonction apparaît sur le sceau du port de Douvres, où l'on voit, à l'avant d'un bateau, deux trompettes avertissant le voisinage pendant que les matelots font la manœuvre.

---

7

Auguste JAL, *Glossaire nautique*, article « Trompette ».

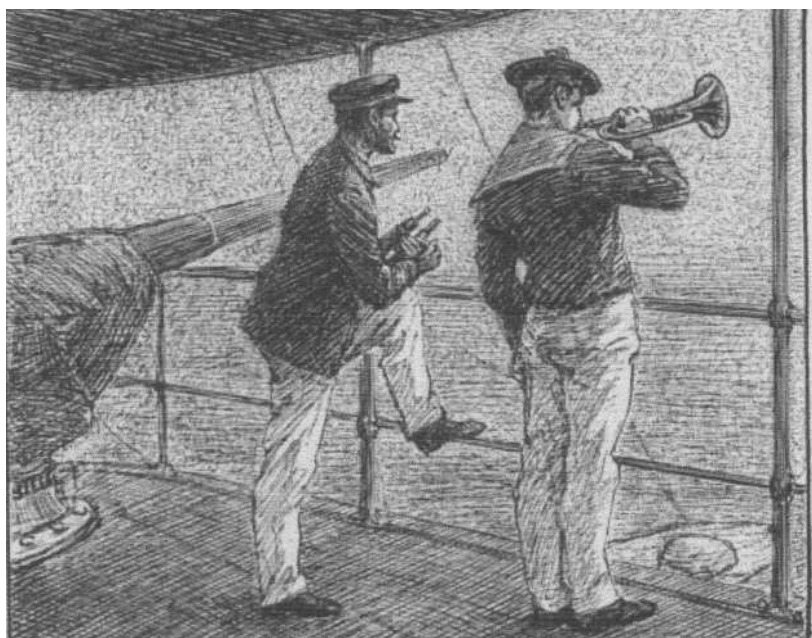


SCEAU DE DOUVRES  
(1284)

Trompettes avertissant  
de la manœuvre du navire

Trompettes sur le sceau de Douvres (1284)

Au début du xx<sup>e</sup> siècle encore, sur les navires de la Marine nationale française, on faisait des signaux de brume au clairon.



Signaux de brume au clairon

## Le son du canon

Le canon n'est pas l'instrument idéal pour transmettre des messages : il ne permet pas un codage de l'information, si ce n'est par le nombre de coups tirés. La moindre erreur dans le comptage des coups est donc susceptible de provoquer une mauvaise interprétation des consignes transmises. Or il est facile de se tromper dans une ambiance bruyante, où des « répéteurs » retransmettent les signaux sonores, et où d'éventuels phénomènes d'écho peuvent perturber l'audition. Par ailleurs, dans le contexte d'un combat naval, il est souvent difficile de distinguer un message d'un tir réel. Le principal avantage du canon, dans le domaine de la communication, est surtout d'attirer l'attention sur une autre forme de signal. Malgré l'intérêt limité de ce mode de

transmission, c'est le seul utilisable par visibilité réduite ou nulle. Le Père Fournier<sup>8</sup> en donne de nombreux exemples d'utilisation :

*« Que si l'amiral veut mouiller de nuit, il tirera deux coups de canon, et si avec brume il veut de jour virer sur l'autre bord, il tirera un coup de canon sans balle [...] »*

*Si l'amiral veut la nuit changer de route, il mettra un feu en la grande hune et le feu accoutumé arrière, et tirera un coup de canon, les autres voyant cela, mettront chacun un feu arrière, et suivront l'amiral comme cela [...] »*

Dans le cas des systèmes de communication sophistiqués, comme celui de Cheyron du Pavillon, le passage de la signalisation visuelle à la signalisation sonore n'est pas simple, surtout si on veut garder la même logique :

*Pour la brume – « Lorsque le général voudra faire exécuter un mouvement, il l'annoncera par six coups de canons ; le premier répétiteur répondra par un seul coup ; le second en tirera deux ; alors le commandant signalera le plan qui contient le mouvement à exécuter ; ce signal sera répété par les deux chefs de divisions l'un après l'autre avec des intervalles égaux limités ; après quoi, le commandant signalera la tranche verticale et ce second signal étant répété, il fera connaître de la même façon la tranche horizontale ce qui donnera le petit cube en forme de boîte dans lequel sera contenu le billet qui donne le mouvement. »<sup>9</sup>*

La lecture de ces instructions laisse imaginer leur complexité d'interprétation et d'exécution, et le risque élevé d'erreurs pouvant en résulter ! Du Pavillon assimilait chacune de ses « sections » à une grille où chaque instruction était définie par un numéro de colonne et un numéro de ligne. Pour transmettre un ordre, il fallait donc communiquer : (1) le numéro de grille, (2) le numéro de colonne, (3) le numéro de ligne. On arrivait ainsi à une intersection ligne-colonne de la grille, ce qu'il appelait : « le petit cube [...] qui donne le mouvement [à exécuter] ».

Pour du Pavillon, envoyer un ordre au canon comportait donc quatre opérations successives :

- 1 – Annoncer par six coups de canon que l'on va transmettre un ordre.
- 2 – Définir le « numéro de grille » par un nombre approprié de coups de canon (c'était le rôle des flammes dans les signaux de jour).
- 3 – Définir le « numéro de colonne » dans la grille par un nombre approprié de coups de canon.
- 4 – Définir le « numéro de ligne » dans la grille par un nombre approprié de coups de canon

Chacune de ces quatre séries de coups de canon était séparée de la suivante par un intervalle silencieux d'une minute environ.

## **Les canons d'alarme de la marine civile par Alain Foulonneau**

Comme l'écrivait quelques lignes plus haut Guy Le Moing, le mérite du canon c'est surtout d'attirer l'attention. Il se fait entendre de loin. Aussi la plupart des voiliers de commerce, de pêche et même de plaisance étaient équipés de canons d'alarme. Ces canons servaient pour appeler au secours en cas de détresse. Ils servaient aussi pour se signaler dans la brume. Certains morutiers Terres Neuvas en possédaient pour guider le retour de leurs doris perdus dans la brume. Mais ces canons servaient aussi à des cérémonies protocolaires. Les clippers de la Black Ball Line lorsqu'ils

---

8 Georges FOURNIER (R.P.), *Op. cit.*

9 Thomas DU CHEYRON DU PAVILLON, *Un maître de la tactique navale au XVIII<sup>e</sup> siècle, Le chevalier du Pavillon.* Paris, Guenegaud, 2010. Page 225.

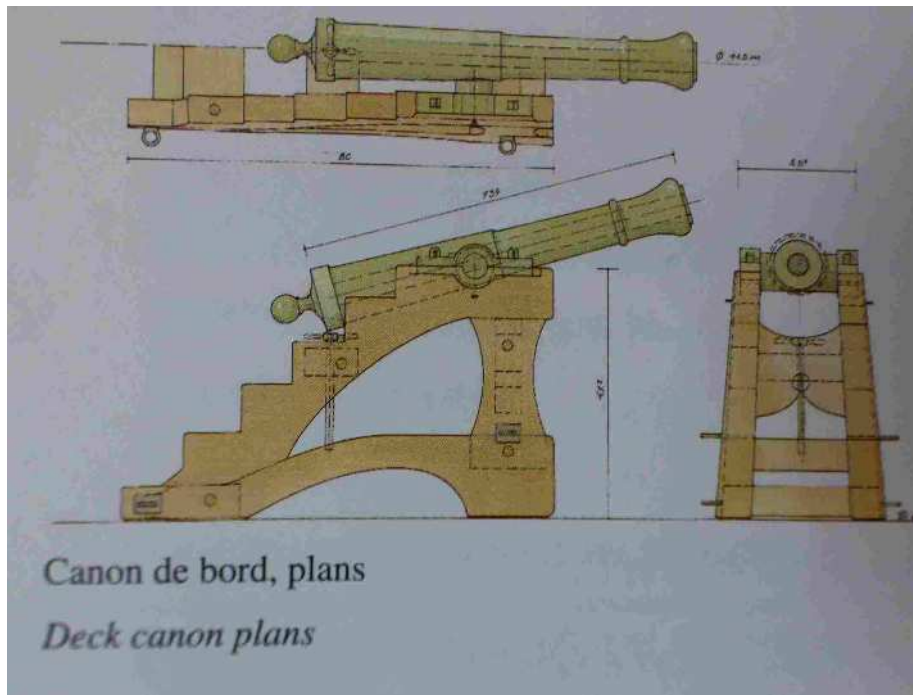
quittaient Liverpool pour l'Australie avec plusieurs centaines d'émigrants à bord saluaient leur départ d'une petite salve de coups de canons. Aussi lors la découverte de l'épave du Queen of the South qui appartenait à cette compagnie, je n'ai pas été étonné de trouver près de l'étrave deux canons. AF



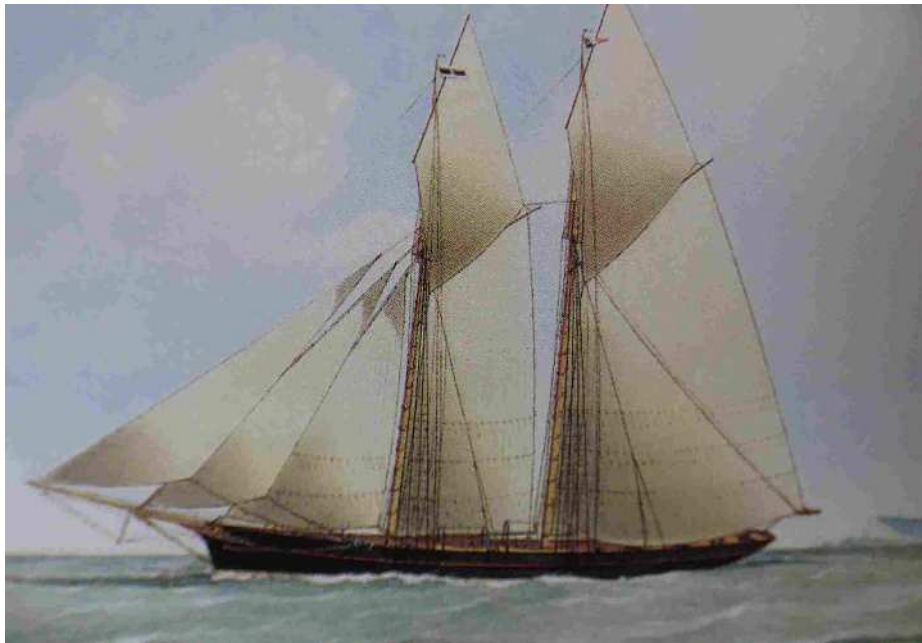
**Sur la dunette du 5 mâts Preussen on peut voir un petit canon d'alarme  
(photo Altonaer museum Hambourg)**



**Canon d'alarme sur l'épave du clipper Queen of the South  
Photo Olivier Brichet**



Plan d'un canon d'alarme de la goélette Velox. Musée de La Rochelle



Le yacht goélette Velox construite par le chantier Augustin Normand en 1875

Tableau de Grandin 1886



## Navigation en Basse-Loire

# LA LUTTE CONTRE L'ENSABLEMENT ET L'ENVASEMENT DU FLEUVE

Par Guy LE MOING

Mon fils m'a envoyé une belle photo de la drague *Anita Conti* qui opère actuellement devant Nantes et Trentemoult. Je l'en remercie et je profite de l'occasion pour dire quelques mots de cette activité.



**La drague *Anita Conti*** (Cliché Arnaud Le Moing)

La drague aspiratrice *Anita Conti*, mise en service en 2013, opère principalement dans l'estuaire de la Gironde, mais aussi dans d'autres fleuves, comme sur ce cliché pris en Basse-Loire. Elle mesure 89 mètres de longueur sur 18 mètres de large. Son tirant d'eau est de 5 mètres. Elle est armée par le Grand Port Maritime de Bordeaux ; son équipage est de 18 hommes. Elle drague « en marche », à 11 nœuds, jusqu'à une profondeur de 22 mètres.

Le lit de la Loire, dans sa partie aval, s'envase et s'ensable régulièrement. La vase est plutôt d'origine maritime, et se déverse dans le fleuve sous l'effet des marées. Le sable provient en partie de l'amont (érosion des sols) et en partie de la mer. Ainsi, pendant longtemps, Seuls les navires de faible tirant d'eau pouvaient remonter jusqu'à Nantes ; les autres étaient déchargés à Paimboeuf, et leur cargaison finissait le voyage en gabare. La bourgeoisie commerçante nantaise souffrait de cette situation, mais ce n'est qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle que des solutions techniques sérieuses furent trouvées.

## Les digues de l'ingénieur Magin

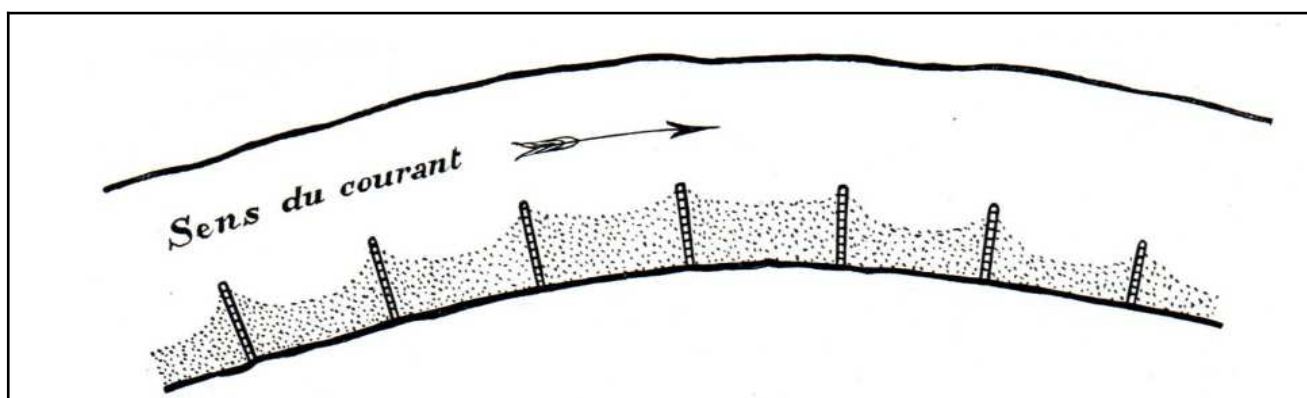
Il y a longtemps que la Loire s'ensable et que les négociants de la ville s'en plaignent. En 1625, par exemple, on trouve une réclamation des bourgeois nantais, dont le préambule comporte les détails suivants :

« Que il n'a été trouvé autre plus expédient  
« moyen pour nettoyer la rivière de Loire, à l'endroit  
« du port de la Fosse et au-dessous, que de continuer  
« les quais d'icelui, à ce que l'eau resserrée et battant  
« contre lesdits quais, emporte, par sa rapidité, les  
« bancs de sable qui s'y trouvent et empêchent l'abord  
« des vaisseaux, qui, à cette occasion, sont contraints  
« de demeurer à quatre ou cinq lieues de la ville,  
« où ils ne peuvent être chargés, ni déchargés, que  
« par gabarres et bateaux plats, dont la dépense est  
« si grande que le profit de la marchandise n'y peut  
« suffire. »

Cette protestation n'eut pas de suite. Quarante-vingt-dix ans plus tard, en 1715, à la suite d'une crue catastrophique qui emporta une partie du pont de Pirmil, de nouvelles protestations eurent lieu. Cette fois, des ingénieurs se mirent au travail et proposèrent des mesures appropriées... mais coûteuses. La ville n'ayant pas les moyens de financer ces travaux, elle s'adressa aux Etats de Bretagne. Ces derniers ne se pressèrent pas : ce n'est qu'en 1740 qu'ils allouèrent un budget au nettoyage du chenal de Loire, charge à la ville de Nantes d'apporter le complément financier nécessaire. Cette fois encore, et pendant une dizaine d'années, il ne se passa rien.

Ce n'est qu'en 1753 que les choses commencèrent à bouger. Cette année-là, le duc d'Aiguillon reçut le gouvernement de la Bretagne. C'était un homme actif ; il fit appel à un ingénieur de la Marine, le sieur Magin, et obtint les crédits nécessaires.

Magin se mit à l'œuvre. Il ne procéda pas par dragage, mais il fit construire plus de cinq-cents digues perpendiculaires aux rives, dont le rôle était de rétrécir le lit du fleuve, et donc d'augmenter le volume, la vitesse et la puissance du courant d'eau qui y circulait. Il en résultait un effet de « tuyau d'arrosage » qui chassait le sable encombrant le fond du chenal. On gagna ainsi cinq pieds de profondeur, parfois plus.



Principe des digues de Magin (Illustration extraite des *Cahiers des Salorges* N°14)

Les digues ont pour effet de diminuer la largeur du lit du fleuve et, par conséquent, d'augmenter la puissance du courant qui y circule. Résultat : le sable est chassé en partie entre les digues, en partie vers l'aval.

Les digues de Magin ne plaisaient pas à tout le monde : certains riverains se disaient lésés par ce dispositif. Il en résulta une véritable cabale contre l'ingénieur. Un expert fut même désigné en 1770, pour donner son avis sur les travaux effectués et à effectuer. Il s'appelait Perronet, était ingénieur du roi, et confirma le bienfondé de la méthode Magin.

Cette expertise ne calma pas les adversaires de Magin. Leurs attaques devinrent même plus sournoises et plus méchantes, ce qui finit par décourager l'ingénieur. Dans les dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Basse-Loire fut, à nouveau, laissée à l'abandon, au détriment de la navigation commerciale.

### **Michel-Alexandre Magin** **Ingénieur de l'estuaire de la Loire**

Michel-Alexandre Magin est né à Fécamp vers 1713, dans une famille connue dans cette ville. Il est le neveu de Nicolas Magin, chargé des levés et des cartes des ports normands. Elève de l'ingénieur hydraulicien Jean-Rodolphe Perronet, Michel-Alexandre commença sa carrière comme sous-ingénieur et effectua des travaux de cartographie dans l'estuaire de la Gironde, afin d'y améliorer la navigation. Il devint, en 1752, membre ordinaire de l'Académie de Marine. En 1755, Magin fut affecté à Nantes, sous les ordres du duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne. Il fut alors chargé de travaux hydrographiques et cartographiques dans l'embouchure de la Loire. On lui doit, en particulier, l'achèvement du phare d'Aiguillon et de la première tour du Commerce au large de l'estuaire. Il fut l'auteur, également, d'un système de digues ou « épis » destiné à éviter l'accumulation de sable dans le chenal. Ce dispositif, qui lésait certains riverains, lui valut beaucoup d'ennemis. En 1769, l'ingénieur finit par se décourager, par quitter l'Académie de Marine, et par se faire oublier pendant sept ans. On le retrouve, en 1776, travaillant sur une cartographie destinée à une nouvelle édition du *Neptune françois*. Il revint dans la région nantaise l'année suivante, et participa à l'installation de la fonderie d'Indret. Il mourût sans doute en 1786.

### **La naissance de Saint-Nazaire**

En cette fin de XVIII<sup>e</sup> siècle, les autorités locales et nationales avaient d'autres priorités que la navigation en Basse-Loire. Il fallut attendre Napoléon pour que la question revienne à l'ordre du jour.

La situation était devenue préoccupante, car certaines parties du chenal entre Nantes et la mer n'atteignaient pas trois mètres de profondeur. L'empereur prit les choses en mains. En août 1808, il fit un voyage sur la Basse-Loire afin de se faire une idée personnelle du problème. Il chargea deux ingénieurs, Messieurs Sanzin et Prony, d'étudier la question et de faire des propositions. La conclusion de ces hommes de science fut claire : remettre le lit du fleuve en état n'était pas envisageable avec les moyens de l'époque ; il était plus judicieux de créer un avant-port au niveau de la mer, ce qui éviterait aux navires d'avoir à remonter jusqu'à Nantes. Le site de Saint-Nazaire, une petite bourgade de pêcheurs, semblait bien adapté à cet usage.

Le projet était sérieux, mais les aléas de la vie politique retardèrent sa mise en œuvre. Ce n'est que trente ans plus tard, en avril 1838, qu'une décision ministérielle permit son application. Entre temps, deux phénomènes s'étaient produits et allaient dans ce sens : l'augmentation du tirant d'eau des navires qui rendait la Loire de plus en plus impraticable, et le développement des transports terrestres qui facilitait les liaisons Nantes-Saint-Nazaire.

L'aménagement du port de Saint-Nazaire alla dès lors très vite. En 1856, le premier navire entra dans le nouveau port. Quatre ans plus tard, un décret impérial déclarait d'utilité publique la construction d'un grand bassin à flot, le bassin de Penhoët. Puis les chantiers de construction navale se développèrent. L'essor de Saint-Nazaire commençait !

## Deux projets différents pour la Basse-Loire

Le développement de Saint-Nazaire entraînait-il l'abandon des travaux sur le cours de la Loire ? Pas du tout ! Le système de digues de Magin fut même repris et amélioré au début du XIX<sup>e</sup> siècle... sans grands résultats, à vrai dire. En 1867, la Chambre de Commerce de Nantes passa un accord avec l'administration des Ponts & Chaussées pour l'étude de deux projets très différents. Le premier, confié à Carlier, consistait à creuser un canal parallèle à la Loire au niveau de sa partie la plus encombrée. Le second, confié à l'ingénieur Lechallas, concernait l'aménagement du fleuve lui-même.

**Le projet de Carlier** consistait donc en un canal parallèle au fleuve sur sa rive sud. Il sera long d'une quinzaine de kilomètres et permettra aux navires d'éviter la zone de l'estuaire où la navigation est la plus difficile. Cette voie d'eau partira de La Martinière, sur la commune du Pellerin, et rejoindra le fleuve un peu en amont de Paimboeuf.

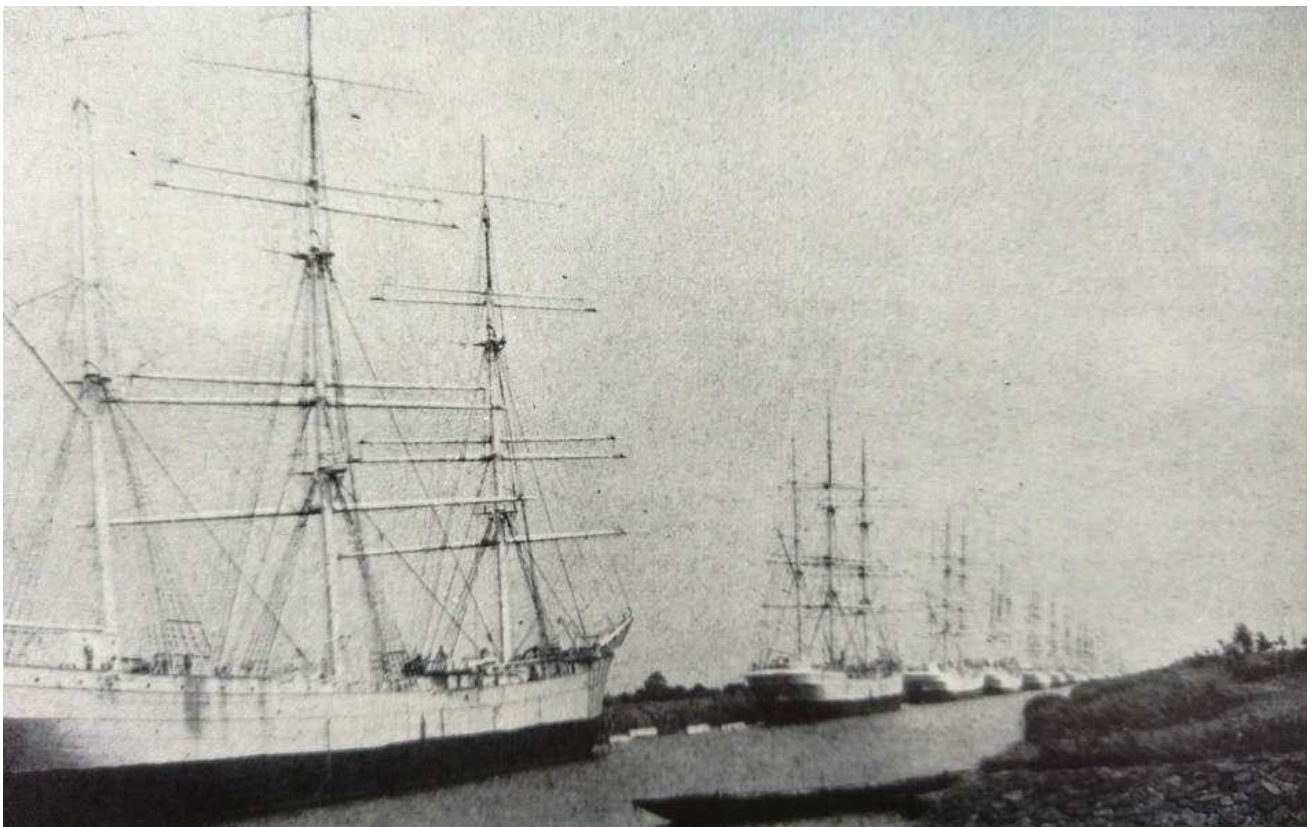
**Le projet de Lechallas** est rendu public en juillet 1869 dans un rapport monumental. « Son projet est particulièrement audacieux [...] Jusqu'à ce jour, il n'était question que rétrécir les cours d'eau pour en augmenter la profondeur. Mais à force de rétrécir, on risquait vers l'aval de terminer le fleuve en *tuyau de pipe* sur la mer et de le priver de l'action bienfaitrice de la marée, parfaitement comprise par Lechallas et dont on ne tenait pas compte avant lui. Lechallas propose donc de rescinder toutes les îles qui encombrant le lit de la Loire pour ramener celle-ci à un bras unique coulant entre deux digues s'écartant progressivement vers l'aval afin de faciliter l'introduction du flot. Il propose, en outre, de compléter l'action du courant par le creusement d'un chenal de faible largeur de façon à faire baisser le niveau d'étiage à Nantes. Il propose aussi de prolonger l'aménagement du fleuve en amont de Nantes, afin d'y emmagasiner le plus d'eau possible à la marée et produire au jusant des chasses énergiques dans le port de Nantes. Il projette enfin la création d'un bassin à flot dans l'un des bras du fleuve à Nantes. » (A. Leboutteiller).

Dans son domaine, Lechallas était un véritable précurseur, mais son projet était trop avant-gardiste pour les spécialistes de son époque... et trop coûteux pour les financiers. Les autorités locales choisirent donc le canal latéral. On se limita, dans l'immédiat, à quelques travaux de dragage et, pendant ce temps, l'ingénieur Adolphe Radiguel affina les plans du futur canal. Les travaux furent entrepris en 1882 ; ils durèrent dix ans. L'entrée en service du canal de la Martinière se fit, en effet, en 1892.



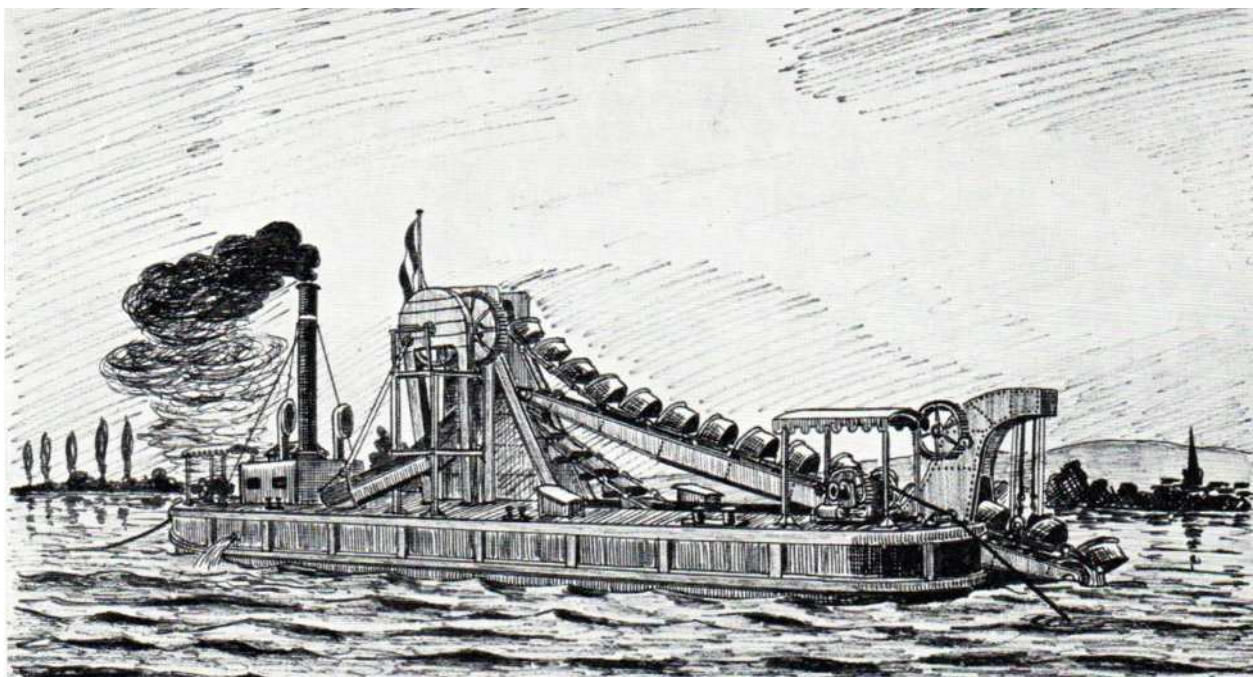
**Le canal de La Martinière (Illustration extraite des *Cahiers des Salorges* N°16)**

Cette nouvelle voie connut d'abord un grand trafic maritime, et entraîna un regain d'activité du port de Nantes. Ce succès, toutefois ne dura guère : quinze ou vingt ans, tout au plus. Le tirant d'eau des navires modernes ne cessait alors d'augmenter et la profondeur du canal devenait insuffisante. Par ailleurs, les moyens de dragage se perfectionnaient, ce qui incitait plutôt à aménager le lit du fleuve lui-même. En 1913, le canal de La Martinière n'était plus utilisé pour desservir Nantes. Durant l'entre-deux-guerres, il n'était plus qu'un cimetière de vieux navires, surtout des grands voiliers qui se trouvaient alors dépassés technologiquement.



**Le cimetière des grands voiliers dans le canal de la Martinière entre 1921 et 1925  
(photo Le Pellerin autrefois)**

Le déclin du canal de La Martinière et les évolutions techniques du début du XX<sup>e</sup> siècle incitèrent les autorités nantaises à repenser au projet Lechalas. Ce projet, qui avait semblé trop futuriste cinquante ans plus tôt, paraissait désormais beaucoup plus réaliste. Des travaux comparables avaient été réalisés avec succès dans le port de Brême. Les moyens de dragage s'étaient améliorés depuis l'époque de Lechalas grâce, en particulier, à la généralisation de la machine à vapeur. De nouvelles études furent donc confiées à l'ingénieur Lefort, qui rouvrit le dossier de son illustre prédécesseur, et le modifia un peu. Une plus grande part était donnée au dragage, désormais plus facile, plus performant et moins onéreux. Les travaux commencèrent en 1903 et, dès 1910, le lit de la Loire permettait un trafic accru entre Nantes et la mer.



**Drague à godets du début du XX<sup>e</sup> siècle (Illustration extraite des *Cahiers des Salorges* N°16)**

La « drague à godets » comporte une chaîne de godets actionnée par une puissante machine à vapeur. Ces godets râclent le fond et en remontent le sable et la vase qui l'encombrent, puis les déversent dans un chaland chargé de leur évacuation. Ce dispositif était surnommé, autrefois, marie-salope

Durant l'entre-deux-guerres, de grands travaux ont eu lieu sur le fleuve. A Nantes, comblement de certains bras de la Loire et modification du cours de l'Erdre, son affluent. En aval, modification par dragage du tracé du chenal, afin de faciliter l'accès au site industriel de Donges, récemment créé. La Seconde Guerre mondiale fut catastrophique pour la navigation en Basse-Loire. Au retour de la paix, des épaves de navires coulés encombraient les chenaux. De nombreux ponts de Nantes avaient été volontairement détruits, et leurs gravats s'entassaient au fond. Un travail considérable dut être entrepris pour dégager le chenal et permettre l'accès à Nantes de navires plus grands (les *liberty-ships*, par exemple). Quelques années après la fin de la guerre, le transport maritime avait repris à Nantes.

## Qui était Mérédic-Clément Lechalas ?

Mérédic-Clément Lechalas naquit à Angers en 1820. Après des études générales à Nantes, il intégra l'École Polytechnique en 1838, puis l'École d'Application des Ponts & Chaussées. Il fit ensuite quelques missions de courtes durées puis fut affecté à Nantes en 1843. Il y fut bientôt détaché comme ingénieur en chef de la ville et y resta 28 ans ! Au cours de ce long séjour nantais, il travailla, entre autres, à la construction du marché couvert de la *Petite-Hollande*, à l'édification de la synagogue de Nantes, au réaménagement de la place Saint-Pierre. Il se consacra également aux problèmes de la navigation dans l'estuaire, et rédigea un projet très audacieux d'entretien du chenal. Ce projet, toutefois, ne fut pas adopté ; on lui préféra le percement d'un canal latéral à la Loire. En 1871, Lechalas fut affecté à Rouen comme ingénieur des Ponts & Chaussées de la Basse-Seine. Il y mourût en 1904.

Les Ponts & Chaussées ont honoré la mémoire de Mérédic-Clément Lechalas en donnant son nom à l'une de leurs vedettes. Le *Lechalas* a été construit en 1912 et utilisé pendant cinquante-cinq ans pour la supervision des chantiers sur la Loire, l'Erdre et la Sèvre nantaise. Sauvé de la destruction, il est aujourd'hui classé au titre des monuments historiques ; son port d'attache est Nantes.

Le *Lechalas* est une vedette fluviale des Ponts et Chaussées, mesurant 16,60 mètres de long sur environ 4 mètres de large. Il était équipé à l'origine d'une machine à vapeur, mais celle-ci a été remplacée en 1950 par un moteur Diesel. Durant sa longue carrière, le *Lechalas* a transporté trois présidents de la République sur l'estuaire de la Loire : Vincent Auriol, René Coty et Charles de Gaulle, ainsi que de nombreuses personnalités.

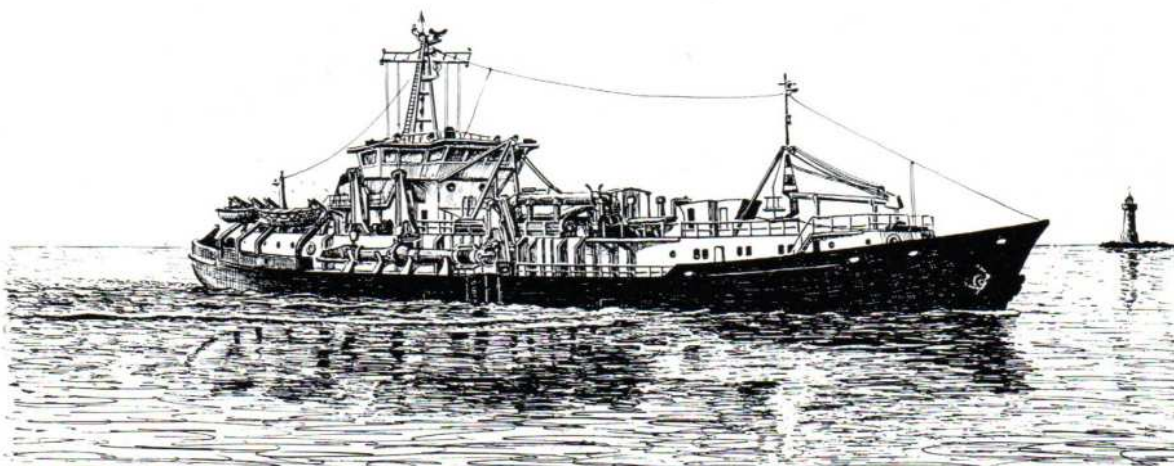
Le *Lechalas* a fait l'objet d'une présentation dans le cadre de la petite histoire illustrée de la navigation à vapeur par Alain Foulonneau dans *Sillages* n° 61 pages 8 à 10.



**Le *Lechalas* à Nantes lors des journées du patrimoine de 2019 (photo F de Dijon wikicommons)**

## Fin de siècle

Cette amélioration de la navigation dans l'estuaire, obtenue au lendemain de la guerre, nécessitait, bien sûr, des travaux d'entretien constants. Or, le port de Nantes ne disposait alors que de deux petites dragues anciennes et insuffisantes. En 1962, il fut décidé de doter le port d'une drague aspiratrice moderne et performante. Cette année-là, les Ateliers et Chantiers de Bretagne livrèrent donc aux Ponts & Chaussées maritimes un bâtiment moderne nommé *René Siegfried*. Cette livraison tombait à l'époque où les autorités portuaires de l'estuaire se regroupaient pour former le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, incluant Nantes, Saint-Nazaire, Donges et leurs annexes (1965). Le nouveau port devait, entre autres, assurer l'entretien et l'amélioration des chenaux, afin de permettre l'accès à des navires de toutes tailles et de tous types de cargaison. GL



**La drague aspiratrice René Siegfried** (Illustration extraite des *Cahiers des Salorges* N°16)

Mise en service en 1962, la drague aspiratrice *René Siegfried* est longue de 95 mètres sur 15 de large. Elle a un puits d'une capacité de 1250m<sup>3</sup> et peut agir jusqu'à des profondeurs de 16 mètres. En 1996, après avoir travaillé dans plusieurs ports de France, elle a été vendue et transférée en Côte-d'Ivoire puis en Arabie Saoudite.

---

## SOURCES

- Ev. Colombel : *La Loire au XVIIIe siècle – Les travaux publics sous l'Ancien Régime* (In « Les Cahiers des Salorges » N°14 [non daté])
- A. Lebouteiller : *La Loire aux XIXe et XXe siècles* (In « Les Cahiers des Salorges » N°164 [non daté])
- *Michel-Alexandre Magin, ingénieur de l'estuaire de la Loire* Texte anonyme, sur le site « Chronique de Saint-Nazaire »)
- Articles Wikipedia : « Mérédic-Clément Lechalas », « Lechalas (bateau) », « Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire ».



**IN MEMORIAM**

**LA TRAGÉDIE DU LANCASTRIA**  
**17 JUIN 1940**

**par Alain Foulonneau**

Il y a 86 ans le paquebot Lancastria disparaissait coulé par des avions allemands au large de Saint Nazaire. A son bord des milliers de personnes fuyant l'avancée allemande avaient pris place. Peut-être 9 000. Le nombre des victimes n'est pas connu. Plus de 5 000 estime-t-on, ce qui en fait un des naufrages les plus tragiques de l'histoire de la Marine. Guy Le Moing a raconté ce naufrage dans Sillages n° 23 de juin 2020. Mais à l'approche de cet anniversaire douloureux j'ai voulu compléter son récit. Car ce paquebot m'a marqué profondément. Je suis allé trois fois sur son épave. De toutes les explorations d'épave que j'ai pu faire c'est celle qui m'a le plus impressionné, d'abord par sa masse imposante, mais surtout par la tragédie qu'elle évoque. Je n'ai jamais pu me défaire de ce souvenir.



**Le Lancastria en train de couler. Les points noirs sur la mer et sur la coque sont des naufragés.  
Photo prise depuis le pont d'un destroyer anglais (Archives Ville de Saint Nazaire)**

Juin 1940. La défaite des armées alliées est complète. C'est la débâcle totale. Civils et militaires refluent vers l'ouest en longues colonnes que les avions allemands mitraillent. L'amirauté britannique tente de récupérer les troupes anglaises. Une partie du corps expéditionnaire qui n'a pas pu gagner à temps Dunkerque ou les ports de la Manche a reçu l'ordre de se diriger vers les ports de l'Atlantique en vue de son évacuation. A Liverpool, Harry Grattidge, second du paquebot Lancastria, est à l'écart des événements dramatiques. Il est resté consigné à bord pour surveiller les préliminaires au carénage de son bateau. Mais en début d'après midi du 14 juin 1940, l'inspecteur général de sa compagnie - la célèbre Cunard Line – lui donne l'ordre de faire cesser les travaux et de rappeler l'équipage en permission. Le paquebot doit appareiller à minuit pour une mission urgente mais non spécifiée. « Gros ennuis » est la seule précision donnée par l'inspecteur général.



**Le Lancastria à l'époque où il assurait les traversées de l'Atlantique pour la Cunard Line**

**Photo Société Nautique Saint Nazaire d'après archives Cunard Line**

Dans la nuit le Lancastria appareille pour Plymouth. Son destin est scellé. A Plymouth, il retrouve un autre navire de la même compagnie, le Franconia. De conserve, les deux navires mettent le cap sur Brest. Lorsqu'ils atteignent le port breton, les réservoirs d'essence flambent et d'épaisses colonnes de fumées masquent le rivage. Les deux paquebots sont arrivés trop tard. Guidés par le remorqueur Agathe, ils tentent de mouiller sous Belle Ile. Un avion surgit en hurlant de la brume. Il lâche une bombe qui tombe entre les deux navires. L'explosion endommage cependant le Franconia qui est obligé de mouiller sous Quiberon pour réparations avant de rentrer à Liverpool. Le Lancastria continue seul vers Saint Nazaire.

A l'aube du 17 juin, le Lancastria s'apprête à mouiller au large de la pointe Saint Gildas. Le jour qui vient de se lever dévoile un spectacle impressionnant. Partout où le regard se porte, des navires de toutes tailles et de toutes sortes sont au mouillage. Le capitaine Sharp de la passerelle du Lancastria dénombre près de cent navires. Au milieu de cette armada des destroyers anglais assurent une navette ininterrompue pour embarquer les troupes sur les navires en attente. Ils sont aidés par une multitude de bateaux de servitude ; remorqueurs, pilotes, baliseurs... Tôt le matin, l'embarquement commence. Des centaines, des milliers de soldats. Mais aussi des femmes, des auxiliaires de l'armée anglaise, infirmières ou des religieuses. Il y a aussi des réfugiées qui fuient les Allemands et qui sont accompagnées de leurs enfants. Bientôt le Lancastria est comble. Il est difficile de se déplacer à bord. On se heurte à des sacs, à des casques, à des soldats installés partout. Le commandant Sharp avait prévu d'embarquer un nombre déterminé de personnes, mais sous la pression des événements la limite qu'il s'était fixé est rapidement dépassée.

Pendant ce temps, les transports continuent d'affluer vers Saint Nazaire. Le cargo Teiresias de la Blue Funnel Line a reçu l'ordre d'appareiller d'Avonmouth. Il approche de Saint Nazaire. Son commandant J.R. Davies a reconnu les atterrages de l'embouchure de la Loire. Devant lui il distingue la fumée des deux cheminées du paquebot Oronsay.

Un peu avant 15 heures, le commandant Sharp décide de ne plus prendre de passagers. Harry Grattidge, le second, ferme les sabords au moment où un contre torpilleur se prépare à accoster et refuse de lui prendre les amarres. Une bordée d'injures part de la passerelle du destroyer qui se dirige alors vers l'Oronsay qui vient de jeter l'ancre.

Peu après 15 heures, des avions apparaissent dans le ciel. Ils lancent une première attaque, mais les bombes tombent dans l'eau sans faire de dégâts. Par signaux un contre torpilleur donne l'ordre au Lancastria d'appareiller. Le commandant Sharp réplique en demandant au destroyer de l'accompagner. Le capitaine Sharp craint les sous-marins allemands. Comme le contre torpilleur ne répond pas, Sharp fait venir son second. Ensemble les deux hommes décident d'attendre que l'Oronsay ait fini son embarquement pour faire route avec lui. Les deux marins viennent de commettre une erreur d'appréciation fatale. Tout au souvenir des ravages causés par les sous-marins allemands au cours de la précédente guerre, ils négligent le danger que représente les avions. Il est vrai que l'aviation a fait d'énormes progrès en 20 ans et que peu de personnes réalisent qu'elle sera la clé de la guerre qui vient de commencer.

Tandis que l'état major du Lancastria attend une hypothétique escorte, le Teiresias progresse. A son poste de veille dans la timonerie, le capitaine J.R. Davies voit soudain une nuée d'avions argentés se diriger vers les bateaux au mouillage et fondre sur eux comme des rapaces. Le bombardement en piqué est leur mode d'attaque. Il s'agit des junkers 88 de l'escadron allemand Kampfgeschweder 1/30 spécialisé dans la guerre contre les navires. Depuis le Teiresias l'attaque ne semble pas avoir eu d'effet. Pourtant l'Oronsay a été touché et sa timonerie est détruite.

Dix minutes plus tard, une seconde vague d'avions prend pour cible le plus gros des bateaux en rade : le Lancastria. Quatre avions se placent dans le soleil pour ne pas être repérés et attaque le paquebot en ligne de file. A 15 h 48 une première bombe tombe dans la cale n° 2, une seconde traverse la salle à manger, puis finit par exploser les soutes à mazout. La troisième traverse le pont à proximité de la cheminée et pulvérise la chambre des machines. La dernière atteint la cale n° 4. Le bruit des détonations s'est entendu du Teiresias qui vient de mouiller. Une épaisse fumée noire masque brusquement en partie la silhouette du Lancastria, le capitaine Davies comprend aussitôt qu'une tragédie vient de survenir quelques milles devant lui. Sur le pont du Lancastria,

c'est l'horreur. Harry Grattidge, le second, rapportera plus tard : *« puis la fumée flotta, s'écarta, nous vîmes alors le spectacle le plus terrifiant que le Lancastria pût nous offrir : un magma de sang, de mazout et de bois éclaté, répandu sur le pont, tandis qu'une eau blanche et bouillante déferlait en hurlant depuis la cale n° 4, au fond du navire »*.

Deux minutes plus tard, les marins du Teiresias voient avec stupeur le paquebot s'incliner sur tribord puis s'enfoncer. Mais ils n'ont pas le temps de porter au secours du Lancastria : les avions se dirigent sur eux. Il est 15 heures 54 quand une bombe ouvre une brèche à travers le pont principal du Teiresias de tribord à bâbord sous la ligne de flottaison. La salle des machines et la chaufferie sont immédiatement inondées. Le capitaine Davies ordonne à l'équipage de se tenir prêt dans les canots de sauvetage. Le Teiresias prend une gîte de 25° sur tribord. La majorité de l'équipage abandonne le navire et sera récupéré par le HMS Oracle.

Pendant ce temps, le drame du Lancastria se joue. Le paquebot s'enfonce par l'avant. Seuls huit canots de sauvetage ont pu être mis correctement à l'eau. Les autres sont restés bloqués par la gîte ou se sont renversés avant d'atteindre la mer. Les passagers sautent à l'eau. Certains se tuent en heurtant la coque ou les épaves flottantes. D'autres sont blessés ou tués par les objets en bois que les marins du Lancastria jettent par-dessus bord comme on leur a appris. A 16 heures 02 le Lancastria se couche sur bâbord, la cheminée est submergée et les hélices sont hors de l'eau. A 16 heures 12 le paquebot disparaît. Des milliers de personnes se débattent dans la mer couverte de mazout. Beaucoup sont blessées ou brûlées. La plupart suffoquent dans le mazout. Harry Grattidge n'est plus qu'un naufragé parmi les autres. Il racontera son sauvetage de la manière suivante : *« le mazout s'insinuait le long de mon corps comme un sirop noir et glacé. A mes côtés, pendant que je nageais vers une eau propre, je vis un homme épuisé, les yeux exorbités. Je crachai du mazout et le saisis aux cheveux, puis je nageai en louvoyant. Arrivé dans des eaux claires, je me tortillai pour mieux l'aider. Alors mon estomac me tomba dans les talons : ce n'était qu'une tête »*.

S'acharnant sur leur proie, les avions de la Luftwaffe mitraillent le paquebot en train de couler ainsi que les naufragés. Dans l'espoir d'enflammer la nappe de carburant, les pilotes larguent des bombes incendiaires, sans résultat. Les junkers sont aussi revenus pour achever le Teiresias. A 16 15 une bombe frappe à nouveau le cargo. Les derniers membres de l'équipage évacuent le navire. Un peu plus tard le Homlside les prendra à son bord et les emmènera à Falmouth.

A l'endroit où le Lancastria vient de disparaître, les bateaux aux alentours, affluent par dizaines pour procéder au sauvetage de la multitude de têtes qui essaient de se maintenir au-dessus de l'eau et du mazout. Parmi ces navires des destroyers dont le Highlanders, le navire pilote La Lambarde, une vedette de sauvetage en mer, des remorqueurs, des chalutiers, des navires de servitude portuaire et même des bateaux de plaisance. Les naufragés sont couverts de brûlures et de fioul au milieu des cadavres flottants. Les rescapés sont débarqués à Saint-Nazaire puis acheminés vers l'hôpital ou des écoles afin d'être soignés et nettoyés de leurs gangues de pétrole. De nombreux habitants de Saint-Nazaire vont apporter leur aide au secours, médecins et infirmiers qui sont débordés. Une barque de pêche recueille Harry Grattidge et le dépose sur l'Oronsay. On compte un grand nombre d'actes d'héroïsme pour arracher des victimes à la mort. Officiellement il y a 2477 rescapés militaires. Mais plus de 5 000 personnes ont trouvé la mort dans la catastrophe, notamment on ignore totalement le nombre de civils disparus.

En fin d'après midi les navires anglais prennent le chemin de la Grande Bretagne avec leur chargement de rapatriés et de rescapés. A 19 h 23 le Sir John Holt en route pour Falmouth passe près du Teiresias. Son capitaine Harry Fuller note : *« il était abandonné gîtant sérieusement sur tribord »*. Peu de temps après le cargo coule en chavirant dans un lent mouvement.

Dans les jours et les semaines qui suivent la catastrophe, la mer rejette sur les côtes de Piriac à La Charente Maritime, des milliers de cadavres. Les gens du littoral ouvrent des cimetières provisoires pour recueillir les dépouilles. Ensuite des cimetières dédiés seront construits. Ils existent toujours et sont entretenus pieusement. Il y en a 53.

Certaines tombes sont celles de personnes qui n'ont pas pu être identifiées. Elles portent la mention : KNOWN UNTO GOD (connu de dieu).



**Un des cimetières où reposent les victimes du naufrage du Lancastria, celui de Pornic  
photo Yves Beaujuge**

## **Caractéristiques des navires**

### **Lancastria**

Longueur 169 mètres, largeur 21 mètres

Construit en 1921 par les chantiers William Beardmore de Dalmuir pour la compagnie Anchor sous le nom de Tyrhenia. C'est un bateau moderne pour l'époque. Sa chauffe est au mazout au lieu du charbon et des turbines Parson remplacent la traditionnelle machine alternative. Il commence sa carrière en assurant la ligne Hambourg Southampton New York. Acheté en 1924 par la célèbre Cunard Steam Ship Company, il est rebaptisé Lancastria et affecté au service hebdomadaire Londres – New York. En 1932 il est transformé en bateau de croisière. Il abandonne la livrée noire, rouge et blanche des « liners » de la Cunard pour une peinture jaune pâle plus conforme aux croisières dans les eaux chaudes. C'est sous cet aspect qu'il disparaîtra à Saint Nazaire. Dans les premiers mois de la guerre, il participe à divers convois à travers

l'Atlantique nord. Il est aussi réquisitionné pour rapatrier des soldats après la campagne de Norvège. A cette occasion, il est attaqué par des bombardiers allemands, mais sans dommage. Cette expérience a peut-être influé la décision du commandant Sharp devant Saint Nazaire.

### **Teiresias**

Longueur 138, 68 mètres, largeur 17, 19 mètres.

Construit en 1914 par Hawthorn Leslie & Co à Newcastle pour Océan Steam Ship Co.

Il est endommagé pendant la première guerre mondiale. Le 30 juin 1915 une mine lui cause des avaries dans le small bitter lake du canal de Suez.

## **L'amnésie de Winston Churchill**

Dans ses mémoires « La deuxième guerre mondiale », Winston Churchill raconte comment il oublia de rendre public le naufrage du Lancastria.

*« Un épisode effroyable se déroula le 17 à Saint Nazaire. Le Lancastria, paquebot de 20 000 tonnes, fut bombardé et incendié avec 5 000 hommes à bord juste au moment d'appareiller. Une couche de mazout en flammes se répandit sur l'eau tout autour du navire et plus de 3 000 hommes trouvèrent la mort. Les autres furent sauvés grâce à l'intervention héroïque des petites embarcations qui opérèrent sous le feu continu de l'aviation ennemie. Lorsque ces nouvelles me parvinrent au cours de l'après-midi, dans la paisible salle du Conseil, j'en interdis la publication, ajoutant que « les journaux avaient bien assez de désastres en pâture, du moins pour ce jour là ». J'avais l'intention de laisser passer la nouvelle quelques jours plus tard, mais des événements, si lourds de menace, s'amoncelaient si rapidement au-dessus de nos têtes que j'en oubliai de lever l'interdiction, et quelques années s'écoulèrent avant que la nouvelle de cette effroyable catastrophe devint publique. »*

## **Souvenirs d'une plongée sur l'épave du Lancastria**

Lundi 2 septembre 1991. Une palanquée de plongeurs du Club Subaquatique de la Côte de Jade dont je fais partie s'apprête à s'immerger sur l'épave du Lancastria. Nous avons mis toutes les chances de notre côté. La mer est calme, nous sommes à l'étable de marée haute le courant s'arrête avant de reprendre dans l'autre sens. C'est la fin de l'été la Loire ne charrie plus beaucoup d'alluvions causes de turbidité de l'eau. Le sondeur indique 25 mètres de fond, mais le haut de l'épave n'est qu'à 12 mètres de fond. Nous descendons le long de notre mouillage largué devant l'étrave du paquebot. Et soudain le gaillard d'avant apparaît intact comme si le bateau naviguait encore faisant cap sur nous. Le paquebot est couvert d'anémones plumeuses ou œillets de mer dont la blancheur lui donne un aspect fantomatique. La visibilité est exceptionnellement bonne, enfin correcte. Je distingue nettement le guindeau avec ses chaînes d'ancre ainsi que le brise lame.



**L'étrave du Lancastria (photo Nicolas Job)**

Un peu plus loin un panneau de cale est grand ouvert sur le noir des entrailles du bateau. Nous n'osons pas descendre de dedans. Toute cette partie avant du bateau est légèrement gîtée sur tribord. Nous progressons vers le reste de l'épave. La timonerie et les hauts du paquebot ont disparu. Le reste de la coque est penché sur bâbord, ce qui correspond aux photos du naufrage que nous connaissons. La coque s'est vrillée probablement sous l'effet des bombes. Nous longeons le flanc tribord qui présente de longues rangées de hublots. Je me remémore avec horreur la déclaration d'un survivant qui réfugié sur ce flanc avaient vu collés aux hublots les visages suppliants des naufragés bloqués à l'intérieur de la coque.



**Un hublot du Lancastria (photo Nicolas Job)**

Puis nous parvenons au centre du paquebot. Ce n'est plus qu'un tas de ferraille déchiquetée et tordue. C'est l'endroit où la troisième bombe est tombée pulvérisant la chambre machines. L'endroit m'apparaît inquiétant car les repères sont inexistantes et les dangers nombreux. J'arrive cependant reconnaître dans ces monceaux de débris les ailettes des turbines. Plus loin à la poupe il y a une des hélices, celle que l'on voit sur les photos du Lancastria en train de sombrer couché sur bâbord. Nous l'avons découverte lors d'une précédente plongée, nos instruments indiquaient alors 33 mètres de profondeur. Mais nous n'irons pas jusqu'à elle cette fois-ci.

En effet il est temps de rejoindre la surface, nos réserves d'air baissent et le courant de jusant (marée descendante) commence à se faire sentir. Nous refaisons à l'envers le chemin précédent. En passant devant les débris de la chambre des machines, je me sens drossé par un courant dans ce tas de ferrailles acérées. J'aperçois une poignée que j'agrippe aussitôt pour stopper ma dérive. Hélas elle n'est fixée à rien, elle me reste dans les mains. Je ne dois mon salut qu'à mon binôme et à son coup de palme vigoureux. Je n'ai pas lâché la poignée, je remonte avec elle. De retour dans le bateau de plongée, je constate qu'il s'agit d'un morceau de dormant d'un hublot.

Plus tard après avoir nettoyé de ses concrétions cette relique je l'ai remise au musée du Sémaphore de la Pointe Saint Gildas.



**Le morceau de hublot du Lancastria désormais conservé  
au musée du sémaphore de la Pointe Saint Gildas (photo AF)**

## Une épave sanctuarisée

Les Anglais considèrent l'épave du Lancastria comme une « war grave » (une tombe de guerre) et ont longtemps demandé que les plongées y soient interdites. Mais cette notion n'existe pas en droit français. La France a cependant fini par donner satisfaction aux Anglais par l'arrêté n°2006/14 de la Préfecture Maritime de l'Atlantique en date du 2 juin 2006 qui interdit la plongée sur le Lancastria. La raison avancée est la dangerosité de l'épave. Mais tout le monde la considère dorénavant comme une tombe de guerre.

Désormais seules quelques interventions à vocation scientifique, historique ou informatives, peuvent y être menées sur autorisation, comme ce fut le cas pour la vidéo ci-dessous tournée par Jacques Le Lay de l'ADRAMAR pour un reportage télévisé :

<https://www.youtube.com/watch?v=kvD1F7RP2dk>

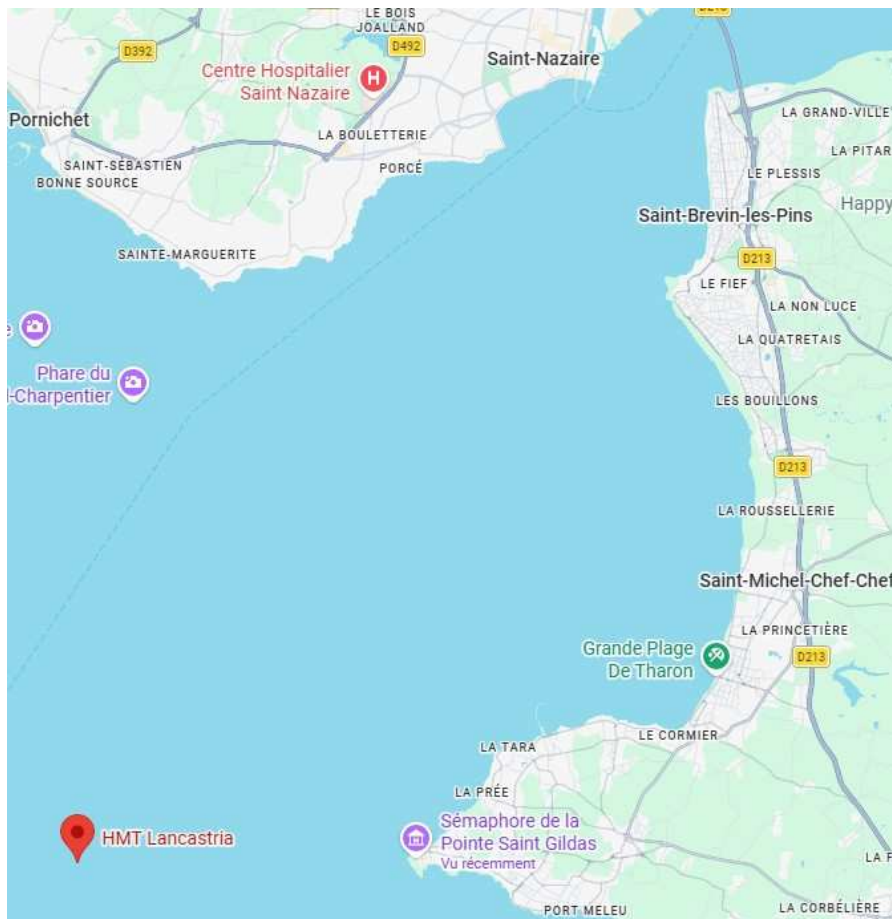
Ou encore pour Nicolas Job professionnel des prises de vues sous-marines qui a pris les photos que vous avez pu voir plus haut.

## Réapparition d'une autre relique beaucoup plus symbolique

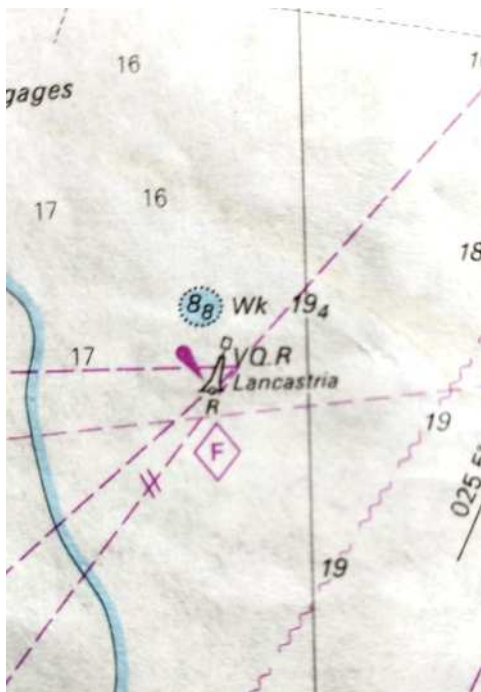
Un fait étonnant s'est produit en juin 2005, lorsqu'une centaine de personnes, d'une association britannique rassemblant des familles des victimes, se sont réunies pour commémorer l'anniversaire de la perte de leurs proches et se recueillir sur leurs tombes au cimetière militaire de Pornichet, elles ont eu la surprise de découvrir, au pied des tombes, la cloche du Lancastria, qui avait été déposée là par un anonyme qui a laissé un mot expliquant l'avoir remontée de l'épave il y a trente ans... Depuis elle est conservée dans l'église St Katharine Cree à Londres. Elle porte le premier nom du paquebot.



La cloche du Lancastria (photo Andy Scott Wiki Commons)



**Emplacement de l'épave du Lancastria (Google Maps)**



**L'épave du Lancastria est signalée par une bouée  
(extrait de la carte SHOM 6825P et photo Résistance 44)**

## Commémorations

Plusieurs mémoriaux du naufrage existent sur la côte atlantique. Des cérémonies y sont organisées lors de l'anniversaire du naufrage.

Le 17 juin de chaque année, à l'initiative de l'association écossaise, *The HMT Lancastria Association*, une délégation de survivants et de membres des familles de victimes vient s'y recueillir à bord de navires en déposant sur l'eau des gerbes de fleurs.

Au Royaume Uni existent également des mémoriaux et des cérémonies s'y déroulent à chaque mois de juin

Récemment le chef de la chorale de la LLOYD'S, Jacques Cohen, a composé une œuvre musicale à la mémoire des victimes du Lancastria. Il l'a interprétée le jeudi 27 mars 2025 à Londres avec la chorale.

## Documentation

- Harry Grattidge : un commandant du ruban bleu.
- Emile Boutin : les grands naufrage de l'estuaire
- Gabriel Pages : Lancastria, série de 3 articles parue dans Le Marin au cours du mois de mars 1987
- Bernard Sciboz : Epaves des côtes de France
- The red duster site internet.
- Uboatwar.net
- Mémoires et Savoir Nazairiens : Le Destin tragique du Lancastria
- lancastria-naufrage.com : site internet animé par un ancien pilote de Loire Yves Beaujuge. C'est une source d'informations particulièrement riche pour ceux qui souhaitent approfondir leur connaissance de ce drame. En particulier on peut y lire les nombreux témoignages des rescapés, des sauveteurs et des témoins.
- <https://lancastria-naufrage.com/index.php/fr/>



**C'est arrivé en mai et en juin**

## **L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS**

**Par Guy LE MOING**

**C'est arrivé le 23 mai 1701 :  
Exécution du « capitaine Kidd »  
Méritait-il d'être pendu ?**

**Pendant plusieurs années, à l'embouchure de la Tamise, le cadavre cerclé de fer d'un condamné à mort resta pendu à son gibet afin d'impressionner les marins qui prenaient le large. Il s'agissait du corps de William Kidd, un capitaine corsaire exécuté pour actes de piraterie en 1701. Le châtiment était exemplaire ; certains l'ont trouvé excessif.**

Ceux qui lui cherchent des excuses affirment que Kidd était plus bête que méchant, qu'il avait accumulé la malchance au cours de sa dernière campagne et surtout que ses actes de piraterie avaient été commis sous la pression de son équipage mutiné. L'intéressé lui-même utilisa ce dernier argument pour sa défense, mais ses juges ne le crurent pas. Que s'était-il passé ?

William Kidd est né en Écosse vers 1645, et ses débuts maritimes sont obscurs ; peut-être même ne sont-ils pas tout à fait avouables. A la fin du siècle, en tout cas, Kidd est devenu un capitaine corsaire respectable, installé à New York et membre de la bourgeoisie aisée de cette ville. Le roi d'Angleterre, à cette époque, souhaite débarrasser l'océan Indien et la mer Rouge des pirates qui y pullulent. La *Royal Navy* étant occupée à faire la guerre aux Français, le roi a besoin de corsaires pour assurer cette mission de nettoyage.

Flairant la bonne affaire, Kidd se rend à Londres. Il y rencontre plusieurs personnages importants du royaume qui ont décidé d'investir les capitaux dans cette aventure, et qui cherchent un capitaine de confiance. L'affaire est vite conclue : William Kidd prend la mer à la fin de l'année 1695, à bord de l'*Adventure Galley* ; il est muni de deux lettres de marques du roi : l'une lui permettant de s'emparer de tout navire français, l'autre de capturer les pirates.

C'est alors que le mauvais sort entreprend de s'acharner sur le corsaire. En 1696, il ne croise ni Français, ni pirates. En août de l'année suivante, il rencontre un boutre arabe et s'en empare ; malheureusement la prise est mince et le capitaine du bateau est anglais ; à bien y regarder, c'est Kidd le pirate dans cette affaire, ... surtout qu'il enferme au fond de ses cales le capitaine du boutre capturé et son second ! La campagne se poursuit sous le signe de la malchance. Les seuls navires que l'*Adventure* rencontre arborent des pavillons amis et sont parfaitement en règle. Kidd ne peut faire autrement que de les laisser passer, ce qui déclenche à chaque fois la colère de ses hommes. Au fur et à mesure des occasions manquées, la pression monte dans l'équipage. Une mutinerie est évitée de justesse et Kidd, dans un geste de colère, tue son maître canonnier William Moore.

Quelques prises ont lieu toutefois dans les mois qui suivent, mais elles sont toutes aussi contestables les unes que les autres, et relèvent de la piraterie plus que de la course.

Finalement, la campagne s'achève à Madagascar en août 1698, dans une révolte générale de l'équipage. Les mutins désarment l'*Adventure*, brûlent le journal de navigation et s'emparent du butin des prises. Kidd, barricadé dans sa cabine, finit par se rendre. On lui laisse la vie sauve, et le capitaine malchanceux peut rentrer en Angleterre.

Arrivé à Londres, William Kidd est jeté en prison et y reste deux ans. Son procès débute en mai 1701. Le capitaine, accusé de piraterie et de meurtre, se défend maladroitement et clame son innocence en dépit des témoignages qui l'accablent. Personne ne le croit lorsqu'il répète : « Je suis innocent et ceux qui ont témoigné contre moi sont des parjures. » Personne ne le croit non plus lorsqu'il expose au président du tribunal sa version du meurtre de Moore :

*« My Lord, je vais vous dire ce qui s'est passé. Je m'approchais du vaisseau hollandais, qui se trouvait à une lieue environ, quand plusieurs de mes hommes commencèrent à se mutiner en exigeant de moi que je capture ce navire. Mon canonnier a dit alors à ces mutins qu'il était capable de contraindre le capitaine à capturer le vaisseau sans risque. Je lui ai alors demandé : "Comment est-ce que tu vas faire ça ?" Il m'a répondu : "Nous emmènerons le capitaine avec nous pour l'attaque." J'ai encore demandé : "Et ensuite ?" Il m'a répondu : "Nous grimperons à bord du navire, nous le pillerons, et nous leur ferons écrire que nous ne l'avons pas capturé." J'ai alors répliqué : "Est-ce que nous avons le droit de prendre ce bateau, sous prétexte que nous sommes pauvres ?" C'est à ce moment que les mutins sont devenus menaçants. Alors j'ai pris un baquet qui se trouvait à mes pieds et je lui ai lancé à la tête en disant : "Tu es une canaille pour faire une telle proposition !" Et cela, My Lord, je peux le prouver. »*



**Le corps de William Kidd, cerclé de fer,  
est resté longtemps visible dans l'estuaire de la Tamise,  
afin de dissuader les marins de suivre son exemple**

William Kidd est déclaré coupable des deux chefs d'accusation portés contre lui. Il est condamné à la peine de mort par pendaison. Son exécution est lamentable : quelqu'un étant parvenu à lui faire passer de l'alcool, le condamné arrive complètement ivre sur le lieu de son supplice ; la corde

casse et Kidd, toujours vivant, tombe dans la boue ; il faut recommencer la pendaison pour qu'enfin il meure.

On ne saura sans doute jamais l'exacte vérité sur la culpabilité du capitaine Kidd. Était-il personnellement responsable des actes de piraterie qu'on lui a reprochés ? A-t-il cédé à la pression de son équipage en révolte ? Ne lui cherchons pas trop d'excuses. Kidd n'était pas un ange ; s'il a subi une pression de la part de ses hommes, il n'a pas fait de grands efforts pour s'y opposer. Par exemple, lorsqu'il capture illégalement le *Quedagh Merchant*, à la fin de l'année 1697, il semble pris de remords et envisage de lui rendre la liberté. Que fait-il alors ? Il fait voter son équipage pour connaître l'avis de ce « ramassis de vauriens ». Il le raconte sans sourciller au cours de son procès :

« *Je les aurais laissés partir, ces navires, mais vous avez tous voté contre moi. Est-ce que je ne vous ai pas demandé où vous désiriez conduire le Quedagh Merchant ? Et c'est vous-mêmes qui m'avez demandé de le capturer et de l'emmener à Madagascar !* »

N'est-ce pas là une curieuse procédure de la part d'un capitaine corsaire agissant au nom du roi ?<sup>10</sup> GL

## **C'est arrivé le 15 juin 1744 : Le commodore Anson a bouclé son tour du monde**

**Le capitaine George Anson prit le commandement du vaisseau *Centurion* en décembre 1737 et effectua une première croisière sur la côte d'Afrique et à la Jamaïque, croisière qui fut suivie d'une refonte du navire à l'arsenal de Portsmouth. C'est après ce passage au chantier que commença la phase la plus brillante de la carrière du *Centurion* : le tour de la terre et la capture fabuleuse d'un galion espagnol.**

En 1739, la Grande-Bretagne déclara la guerre à l'Espagne. Ce conflit résultait d'une accumulation d'escarmouches entre garde-côtes espagnols et navires de commerce anglais, ces derniers étant accusés de se livrer à la contrebande avec les colonies d'Amérique latine. À Londres, on déterra une vieille affaire où un capitaine anglais du nom de Jenkins avait eu l'oreille tranchée par un capitaine espagnol. Ainsi commença, à la fin de l'année 1739, la guerre dite « de l'oreille de Jenkins ».

Dès le début de ce conflit, le capitaine George Anson fut nommé commodore et reçut le commandement d'une escadre de six navires de guerre. Sa mission était de franchir le cap Horn, de remonter le long de la côte ouest de l'Amérique du Sud en harcelant les colonies espagnoles qui s'y trouvaient, puis de traverser le Pacifique jusqu'à Macao afin de surveiller la route des riches galions qui circulaient entre Acapulco et Manille. L'escadre du commodore Anson appareilla de Spithead le 18 septembre 1740. Elle comprenait, outre le vaisseau-amiral *Centurion*, deux vaisseaux de 50 canons (le *Gloucester* et le *Severn*), une frégate de 40 canons (le *Pearl*), une corvette (le *Wager*) et un cotre (le *Tryal*). À ces navires de guerre, il fallait ajouter, au début du

---

10 Ce texte est extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Grognes et colères de marins*. Marines Editions, Rennes, 2006.

voyage, deux navires de charge destinés au transport des provisions (*l'Anna* et *l'Industry*). L'ensemble des équipages avoisinait les 1 900 hommes.

L'escadre atteignit Madère le 25 octobre et commença à accumuler les problèmes : altération des réserves de nourriture, surpeuplement des navires, épidémie de typhus, etc. Elle effectua néanmoins la traversée de l'Atlantique et atteignit l'île brésilienne de Santa Catarina le 21 décembre. Anson débarqua les malades, désinfecta ses navires et fit réparer le *Tryal* qui avait des avaries de mâture.

L'étape suivante devait conduire les bâtiments anglais jusqu'à Puerto San Julián, à l'entrée du détroit de Magellan. En cours de route, le mât mal réparé du *Tryal* cassa dans une tempête, obligeant le *Centurion* à le prendre en remorque. Durant cette même tempête, le *Pearl* se trouva séparé de l'escadre et fut attaqué par des navires espagnols ; il parvint à leur échapper à la faveur de la nuit. Après une courte escale à San Julián pour réparer le mât du *Tryal*, l'escadre atteignit le voisinage du cap Horn à la mi-mars. La tempête, qui faisait rage, dispersa les navires, et le *Centurion* atteignit seul l'île de Juan Fernandez, qui avait été désignée comme point de rendez-vous. Il y fut rejoint par le *Gloucester*, le *Tryal* et *l'Anna*. Les quatre navires firent une longue escale à Juan Fernandez pour reposer leurs équipages décimés par la maladie, et pour attendre l'arrivée éventuelle du *Severn*, du *Pearl* et du *Wager*. Ceux-ci n'arrivèrent jamais. Le *Severn* et le *Pearl* avaient réussi à franchir le cap Horn, mais ils s'étaient perdus dans le brouillard en entrant dans le Pacifique. Ils avaient alors décidé de repasser dans l'Atlantique et de gagner Rio de Janeiro. Le *Wager*, quant à lui, s'était mis à la côte après avoir réussi de justesse à passer le Horn.

En septembre 1741, sur l'île Juan Fernandez, la plupart des marins d'Anson avaient recouvré la santé et se trouvaient prêts à reprendre la mer. Pour se refaire la main, ils capturèrent un navire de commerce espagnol qui passait par là, puis quittèrent leur île. L'objectif suivant du commodore était d'attaquer le port de Paita, sur la côte du Pérou. L'opération réussit pleinement ; les navires sur rade furent incendiés, coulés ou capturés ; les marins ravagèrent la ville ; des compléments d'équipage furent embarqués de force. L'escadre britannique quitta Paita avec 50 000 £ de butin, en monnaie, lingots ou vaisselle précieuse.

Anson et ses navires atteignirent la latitude d'Acapulco à la fin janvier 1742 et mirent le siège devant la rade dans l'espoir de capturer les navires espagnols qui tenteraient une sortie, en particulier le mythique « galion d'Acapulco » dont les cales regorgeaient de trésors. Les Espagnols, toutefois, avaient détecté la menace ; aucun navire ne sortit, et Anson dut lever le siège. Il saborda le *Gloucester* qui était à bout de souffle et mit le cap sur la colonie portugaise de Macao, afin de caréner ses navires et de compléter ses équipages avant de nouvelles aventures. Il y arriva le 11 novembre 1742, et en repartit le 19 avril 1743.

Deux mois plus tard, le 20 juin près du cap Espiritu Santo, le *Centurion* rencontra le galion d'Acapulco, le *Nuestra Señora de Covadonga*. Le *Centurion* manoeuvra pour lui couper

la route et lui décocher un tir d'enfilade auquel l'autre ne pouvait répondre. Peu après, des tireurs d'élite anglais décimèrent l'équipage espagnol depuis la mâture, tandis que les canons du vaisseau tiraient à mitraille. Après une heure et demie de combat, le *Covadonga* amena ses couleurs. Il y avait à son bord une véritable fortune. Le *Centurion* fit une nouvelle fois route vers Macao, avec le *Covadonga* en remorque. Ils arrivèrent le 11 juillet.



**Le commodore George Anson**

L'aventure touchait désormais à sa fin. Après un crochet par Canton, le *Centurion* quitta définitivement Macao le 15 décembre. Il fit une brève escale en janvier dans le détroit de la Sonde, une autre au Cap en mars, avant d'atteindre Spithead le 15 juin 1744, près de quatre ans après son départ. Anson fut accueilli en héros, reçu par le roi, promu au grade de contre-amiral. Il rédigea son journal, qui fut un immense succès de librairie. Seule ombre au tableau : sur les mille neuf cents personnes qui avaient quitté Spithead en 1740, cinq cents avaient survécu ; cent quatre-vingt-huit à bord du *Centurion*, environ trois cents sur le *Severn*, le *Pearl* et le *Wager*.

La carrière du *Centurion* était loin d'être terminée. Après les lourdes réparations que son état nécessitait, il reprit du service en 1746 sous le commandement du capitaine Peter Denis et participa à la bataille du cap Finisterre, le 3 mai 1747. Il fut ensuite commandé par le capitaine Augustus Keppel et, quand celui-ci devint commodore, il devint son navire amiral. Durant la guerre de Sept Ans, il combattit la flotte française sur les côtes du Canada et dans la mer des Caraïbes. Après le retour de la paix, il passa encore quelques années en Méditerranée avant d'être définitivement désarmé en 1769. GL

## **C'est arrivé le 31 mai et le 1<sup>er</sup> juin 1916**

### **La bataille navale du Jutland**

**Le *Jutland* est le nom allemand de la péninsule danoise rattachée au continent. Ce mot est utilisé pour désigner une grande bataille navale qui opposa, au printemps 1916, la « Grande Flotte » (*Great Fleet*) anglaise de l'amiral Jellicoe, à la « Flotte de Haute Mer » (*Hochseeflotte*) allemande de l'amiral von Scheer. Cette bataille est également connue sous le nom de « bataille du Skagerrak », le *Skagerrak* étant le bras de mer qui sépare le Danemark de la Norvège, et dans les eaux duquel eut lieu le combat.**

Depuis la perte de son escadre du Pacifique lors du combat des Falkland, la marine allemande ne s'était guère aventurée hors de ses ports. Fin mai 1916, toutefois, la *Flotte de haute mer*, commandée par l'amiral von Scheer tente une sortie ; elle appareille de Wilhelmshaven en

direction du nord. Les Anglais, informés de ce départ, envoient immédiatement leur *Great Fleet* au-devant de l'ennemi. Le choc est titanesque : cent cinquante navires anglais affrontent cent navires allemands.

La rencontre des deux armées navales a lieu, assez fortuitement, le 31 vers 14 h au large du Jutland. Un malheureux cargo danois passant par là est arraisonné par deux destroyers de Hipper. Le croiseur anglais *Galatea*, de l'escadre de Beatty, aperçoit la scène et disperse les destroyers. Dans chaque camp, l'alerte est donnée par radio. Les deux flottes se cherchent et, vers 15 h 30, Hipper et Beatty s'identifient ; le feu s'ouvre à 15 h 45 et la première phase du combat est nettement à l'avantage des Allemands.

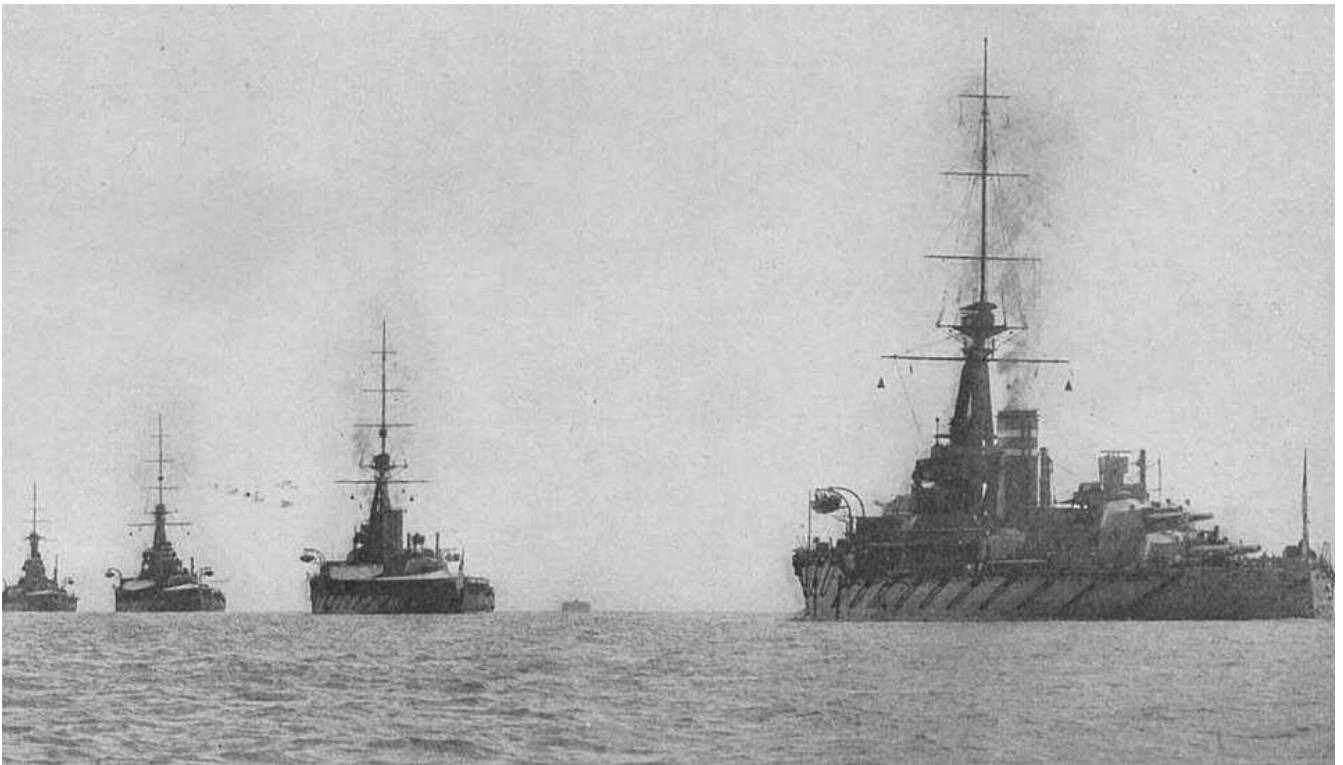
La première victime est l'*Indefatigable*, atteint par l'artillerie du *Von der Tann*. Un obus fait exploser sa soute à munitions, à 16 h, et le navire disparaît derrière un rideau de flammes et de fumée. Moins d'une demi-heure plus tard, c'est au tour du *Queen Mary*, touché par des obus du *Derfflinger* et du *Seydlitz*. Une salve plongeante sur le pont avant provoque deux explosions successives à l'intérieur du navire. Une colonne de fumée de 200 mètres s'élève dans le ciel. Le *Queen Mary* disparaît en quelques minutes. La perte totale en vies humaines dépasse 1 200 hommes.

Beatty ordonne alors à ses destroyers d'attaquer à la torpille. Au cours de la mêlée confuse que cet assaut provoque, les torpilleurs allemands V-27 et V-29 coulent, tandis que les destroyers anglais *Nomad* et *Nestor* sont mis hors de combat et bientôt achevés par les cuirassés allemands. Le destroyer *Fortune* subit un sort analogue ; il sombre durant la nuit avec 67 hommes.

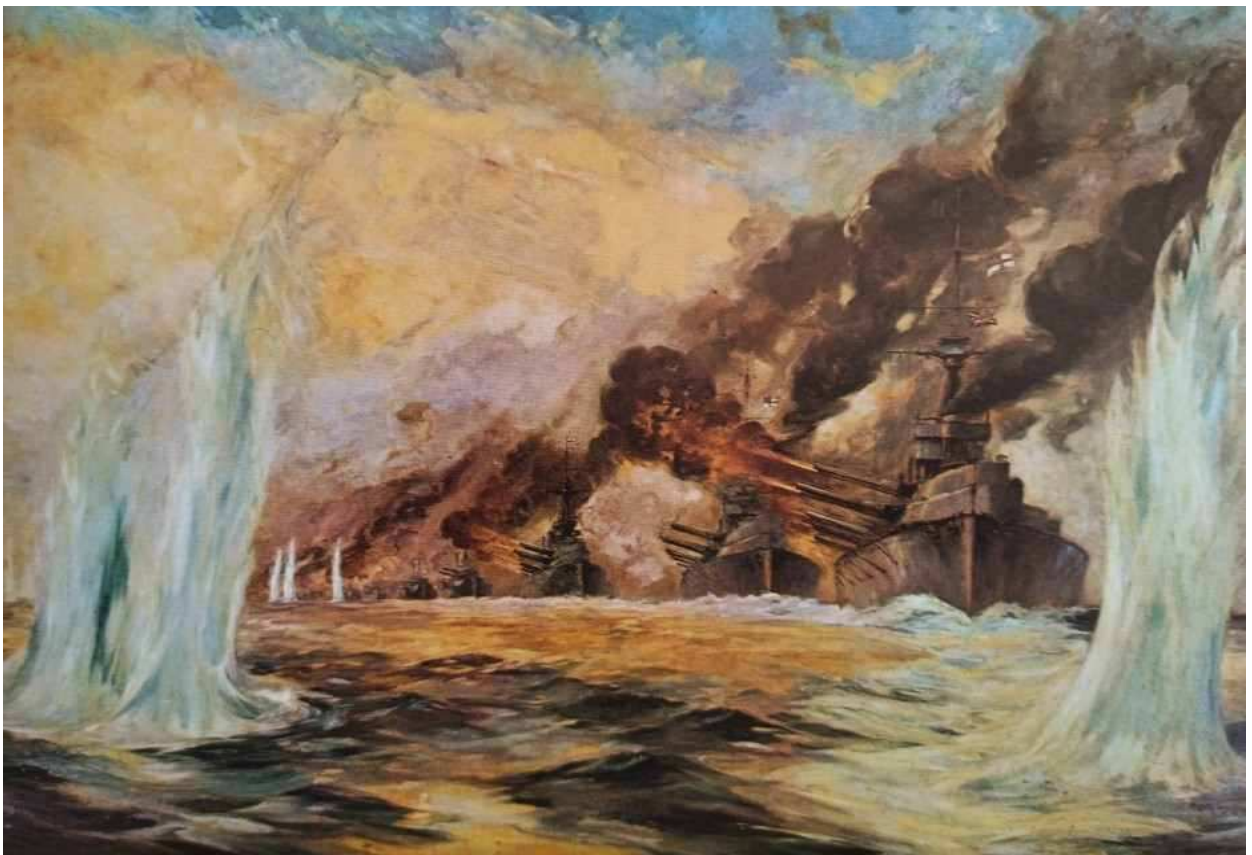
Vers 17 h 30, le destroyer *Shark* à la tête de la 4<sup>e</sup> flottille, conduit une attaque contre des croiseurs légers allemands. Il tombe sous un feu concentré de l'ennemi et se trouve rapidement hors de combat. Ce n'est bientôt plus qu'une épave, qui se défend encore au moyen de ses deux derniers canons. Plus de 80 hommes disparaissent avec le *Shark*. La conduite héroïque du commandant Loftus Jones lui vaudra, plus tard, la Victoria Cross à titre posthume.

C'est en fin d'après-midi que la flotte de ligne allemande de l'amiral Scheer arrive sur place. Beatty entreprend aussitôt de l'entraîner vers les dreadnoughts de Jellicoe, mais il perd le contact avec l'ennemi et gaspille beaucoup de temps. Quand les Allemands comprennent enfin qu'on leur prépare un piège, ils font demi-tour. Un rapide affrontement a lieu et, durant cette deuxième phase de l'action, entre 18 h et 19 h, le croiseur cuirassé allemand *Lutzow* est torpillé et canonné. Il est ravagé par un incendie et devient ingouvernable. Son commandant ordonne l'évacuation du personnel, qui est recueilli par des compatriotes. Au cours de cette phase du combat, également, le croiseur de bataille britannique *Invincible* tombe sous le feu des cuirassés de Scheer et reçoit un grand nombre d'obus. Il finit par couler avec un millier de marins. Parmi les victimes figurent le contre-amiral Hood et son capitaine de pavillon A.L. Cay. Les survivants sont recueillis par le destroyer *Badger*.

Cette phase de la bataille est également fatale au croiseur cuirassé anglais *Defence*. Frappé par deux salves successives, il explose et coule avec tout son équipage. Moins brutale est la fin du *Warrior*, gravement touché, lui aussi, en fin d'après-midi. Il est d'abord pris en remorque par le porte-hydravions *Engadine* qui essaie de le ramener à Cromarty. Mais, trop endommagé pour atteindre ce port, il sombre au petit matin.



**Cuirassés lors de la bataille du Jutland**



**Cuirassés en pleine action lors de la bataille du Jutland, tableau de Robert H Smith  
(Impérial War Museum, domaine public)**



**Le combat du Warrior. Dessin de Charles Dixon (Illustration 1936, domaine public)**

Vers 22 h 30, le croiseur léger allemand *Frauenlob* est engagé dans une action qui l'oppose à plusieurs croiseurs britanniques. Il est canonné, presque à bout portant, par ces navires qui l'assailent les uns après les autres. Une torpille du *Southampton* atteint ses machines et l'achève. Le *Frauenlob* sombre dans la nuit. Personne n'est sauvé sur un effectif de 320 hommes.

Un peu plus tard, le croiseur léger allemand *Rostock* est attaqué par des destroyers de la 4<sup>e</sup> flottille. Il est gravement touché par une torpille anglaise et doit être pris en remorque par le destroyer *S-54*. Au petit matin, il est abandonné et coulé.

Le destroyer *Tipperary* appartient à cette 4<sup>e</sup> flottille britannique. Un peu avant minuit, il pénètre dans la ligne ennemie, mais est mis hors de combat par l'artillerie allemande. Sa passerelle est détruite, son commandant est tué ; le *Tipperary* coule bientôt en entraînant la mort de 185 hommes. Au cours du même engagement, le cuirassé allemand *Posen* éperonne un de ses compatriotes, le croiseur léger *Elbing*.

Autre naufrage : celui du croiseur cuirassé britannique *Black Prince*. Ce navire ayant perdu le contact avec ses compatriotes, durant les combats de la soirée, essaie de les retrouver dans la nuit. Ce n'est pas l'escadre anglaise qu'il rencontre vers minuit, mais la *Flotte de haute mer* allemande. Sa situation est désespérée. Le *Black Prince* concentre sur lui le feu des gros calibres ennemis. Il explose et disparaît avec tout son équipage. Il n'y a pas de survivants.

Le destroyer britannique *Ardent*, qui se trouve isolé de ses compatriotes, aperçoit les lueurs de l'explosion du *Black Prince*. Il se dirige dans cette direction, pensant retrouver les autres navires britanniques. Il tombe, lui aussi, dans le piège et se trouve bientôt au centre des projecteurs ennemis. Il est massacré, comme le *Black Prince*, et coule avec tout son équipage (78 victimes, au total).

Vers 3 h du matin, coule le croiseur léger allemand *Wiesbaden*. Il a été endommagé au début de la bataille et pilonné toute la soirée et une partie de la nuit par l'artillerie anglaise. Il est dévoré par plusieurs incendies ; il finit par sombrer, à l'écart des autres navires, avec ses 570 hommes d'équipage. On ne recueillera qu'un survivant.

Un abordage dans la nuit entraîne la perte du *Sparrowhawk*. Ce destroyer britannique est éperonné par son compatriote *Broke*, qui a subi des avaries au combat et n'est plus maître de sa manœuvre. Le *Sparrowhawk* se maintient à flot jusqu'au matin ; ceci permet au destroyer *Marksman* de recueillir son équipage, sauf six hommes. Le destroyer britannique *Turbulent* est également éperonné durant la nuit, mais cette fois par un cuirassé allemand. 90 hommes périssent et treize sont faits prisonniers.

Un autre naufrage dramatique, dans la nuit du 31 mai au 1<sup>er</sup> juin, est celui du cuirassé allemand *Pommern*. Il est attaqué à la torpille par des destroyers anglais et coule avec tout son équipage, 840 hommes. C'est le seul cuirassé perdu lors de la bataille du Jutland.

Le bilan est terrible : la bataille du Jutland entraîne, au total, la perte de 25 navires et la mort de plus de 8 500 hommes, avec la répartition ci-dessous :

- Pertes britanniques : Plus de 6 000 tués, 14 navires coulés (*Queen Mary, Indefatigable, Invincible, Defence, Warrior, Black Prince, Tipperary, Ardent, Fortune, Sparrowhawk, Shark, Turbulent, Nestor, Nomad*).

- Pertes allemandes : Plus de 2 500 tués, 11 navires coulés (*Pommern, Lutzow, Frauenlob, Rostock, Elbing, Wiesbaden, S-35, V-29, V-27, V-4, V-48*).

L'examen rapide de ces chiffres pourrait faire croire à une victoire allemande. En réalité, l'issue réelle de la bataille est assez indécise. Victoire allemande sur le plan tactique (tirs plus précis, navires plus robustes), la bataille du Jutland consacre la supériorité anglaise sur le plan stratégique et permet à la marine allemande de réaliser combien puissante est la *Great Fleet* britannique. Cette bataille meurtrière lui ôte l'envie de renouveler l'expérience d'un grand affrontement naval. Pendant tout le reste de la guerre, la *Flotte de haute mer* allemande ne sortira plus beaucoup de ses ports. Priorité sera donnée à la guerre sous-marine. GL

## **C'est arrivé le 13 juin 1998 : Mort du marin français Éric Tabarly**

**Éric Tabarly était un grand champion français de la compétition nautique. Il est mort accidentellement en mer d'Irlande, le 13 juin 1998, frappé par un espar de son bateau et précipité dans les flots. Il laisse un grand nom dans le sport nautique français, par ses talents personnels, par les progrès dont il a fait bénéficier les bateaux de compétition et par la lignée de skippers qu'il a inspirés et formés.**

Éric Tabarly est né à Nantes en 1931. Quelques années plus tard, alors qu'il est encore un jeune enfant, son père fait l'acquisition d'un vieux voilier, construit en Grande-Bretagne en 1898, le *Pen Duick* (mot signifiant en breton « mésange à tête noire »). C'est donc très jeune qu'Éric s'initie à la voile aux côtés de son père.

À 21 ans, Éric s'engage dans l'Aéronautique navale, où il devient pilote d'avions. Il exerce cette activité à la base aéronavale de Saint-Mandrier, puis en Indochine où la guerre bat son plein. Il totalise ainsi un millier d'heures de vol. Éric Tabarly n'est encore qu'officier marinier ; il décide de devenir officier, et se présente au concours d'entrée à l'École des Élèves Officiers de Marine, qui est une passerelle interne permettant à des officiers marinières de devenir officiers. Il y est admis en 1958, y reprend ses études et participe à la fameuse « croisière d'application » autour du monde, à bord de la *Jeanne d'Arc*. Après quoi, en 1962, il est nommé officier en second sur le dragueur de mines *Castor* à Cherbourg. L'année suivante, il prend le commandement d'un engin de débarquement à Lorient.

Mais, parallèlement à sa carrière purement militaire, se développe en lui la passion du sport nautique et de l'architecture navale adaptée à cette activité. Son père lui a donné le vieux *Pen Duick*, qui est complètement délabré. Éric tente de le remettre en état et, faute d'y parvenir, utilise la coque du vieux bateau comme moule pour en reconstruire un nouveau en stratifié polyester. Il se lance alors dans la compétition et achète bientôt un ketch qu'il nomme *Pen Duick 2*.

Avec ce bateau, il connaît la gloire en 1964, en remportant la Transat anglaise. Une nouvelle voie s'ouvre alors devant lui : la grande compétition. Il ne quitte pas pour autant la marine nationale : celle-ci le détache à cette activité. Éric Tabarly déroule alors un long palmarès de victoires (voir tableau ci-dessous).

Éric Tabarly quitte la marine nationale en 1985, avec le grade de capitaine de vaisseau. Il est admis à l'Académie de marine quelques années plus tard. Il n'abandonne pas la course au large : il va la pratiquer pendant plus de dix ans encore, et remporter de nouvelles victoires. Par ailleurs, il profite de sa retraite pour rénover le bateau de son enfance, le vieux *Pen Duick*.

PALMARÈS ÉRIC TABARLY		
Année	Course	Bateau
1964	Transat anglaise	Pen Duick 2
1967	Fastnet	Pen Duick 3
1967	Morgan Cup	Pen Duick 3
1967	Channel Race	Pen Duick 3
1967	Sydney-Hobart	Pen Duick 3
1967	Plymouth-La Rochelle	Pen Duick 3
1969	Transpacifique	Pen Duick 5
1971	Falmouth-Gibraltar	Pen Duick 3
1972	Los Angeles-Tahiti	Pen Duick 3
1973	Whitbread	Pen Duick 6 (étape)
1974	Bermude-Angleterre.	Pen Duick 6
1975	Triangle Atlantique	Pen Duick 6
1976	Transat anglaise	Pen Duick 6
1979	Transat en double	Paul Ricard (2 <sup>ème</sup> )
1984	Transat anglaise	Paul Ricard (4 <sup>ème</sup> )
1987	Transat en équipage	Côte d'Or (2 <sup>ème</sup> )
1987	Course de l'Europe	Côte d'Or 2 (5 <sup>ème</sup> )
1997	Transat J. Vabre	Aquitaine Innovation
1997	Fastnet (monocoques)	Aquitaine Innovation

C'est à bord de ce bateau qu'il trouve la mort en juin 1998. Avec un équipage peu expérimenté, il mène le *Pen Duick* vers l'Écosse, où doit avoir lieu un rassemblement de voiliers dessinés par

l'architecte William Fife le père de Pen Duick. Dans la nuit du 12 au 13, alors que le bateau se trouve en mer d'Irlande, Éric décide de réduire la voilure en raison du vent qui fraîchit. En fin de l'affalage de la corne (vergue qui porte la grand-voile), un coup de roulis provoque un balancement de tribord sur babord. Eric, qui se trouve à ce moment-là en train de saisir la voile debout sur le capot de descente, est heurté sous la corne à hauteur de poitrine et projeté à la mer sur babord<sup>11</sup>. On ne peut rien pour lui. Un chalutier breton retrouvera son cadavre quelques semaines plus tard. Il laisse une épouse, Jacqueline, et une fille, Marie.

Éric Tabarly n'était pas seulement un grand marin, c'était également un spécialiste des navires de compétition, qui cherchait sans cesse à en améliorer les performances. Les perfectionnements qu'il apporta à ses propres navires ont été utilisés sur ceux qui ont suivi.

Tabarly a aimé particulièrement son vieux *Pen Duick* et l'a entretenu jusqu'à la fin de sa vie. Quand son père l'a acheté, le bateau avait déjà quarante ans. C'était un cotre à flèche. En 1958, alors que le bateau atteignait les soixante ans d'âge, Tabarly en fait refaire la coque et l'utilise pour ses premières expériences de course au large. Mais le bateau, si beau soit-il n'est pas à la hauteur de ses ambitions, il lui faut autre chose.

Le *Pen Duick 2*, en 1964, lui permet de gagner la Transat anglaise et de se faire un nom. C'est un monocoque gréé en ketch, long de 13,5 mètres, dont la coque est en contreplaqué marine, donc très légère.

Trois ans plus tard, en 1967, le *Pen Duick 3* va remporter cinq grands succès dans l'année. C'est un monocoque de 17,5 mètres de long, gréé en goélette, et muni d'une coque légère en aluminium.



**Eric Tabarly**

---

<sup>11</sup> Cet accident tragique mais banal aurait pu être évité par le port d'un harnais de sécurité. A cette époque l'usage de cet équipement n'était pas généralisé. Aujourd'hui en navigation hauturière au-delà de 6 milles d'un abri il est obligatoire d'avoir 1 harnais et 1 longe par personne à bord d'un voilier (commentaire AF).

Mais Tabarly se passionne pour les multicoques et confie à André Allègre la conception du trimaran *Pen Duick 4*, dont le dessin est une merveille d'ingéniosité. Il revend ce bateau à Alain Colas qui le renomme *Manureva* et gagne avec lui la Transat 1972. Retour aux monocoques, en 1969 avec un sloop rapide, le *Pen Duick 5*, dont les innovations techniques vont inspirer une génération future de voiliers de compétition, en particulier les « 60 pieds » du Vendée Globe. Le *Pen Duick 6*, enfin, est un grand ketch de 22 mètres, déplaçant 32 tonnes, doté, lui aussi, d'innovations ingénieuses. Il est conçu pour être manœuvré par un équipage d'une quinzaine d'hommes, ce qui n'empêche pas Tabarly de le piloter seul à travers l'Atlantique et, malgré les avaries et le mauvais temps, de gagner la Transat 1976. Il ne faut pas oublier, non plus, les travaux d'Éric Tabarly sur les foils et l'hydroptère, c'est-à-dire la recherche d'un bateau capable de voler littéralement au-dessus des flots.

Mais, quel que soit le niveau sportif et technique de Tabarly, l'un de ses plus grands titres de gloire restera l'influence qu'il a exercée sur les skippers de sa génération... et des générations futures. GL



---

## **RUBRIQUE** 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](mailto:foulonneau.alain-pierre@orange.fr)