

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

---

N° 65

septembre- octobre 2026

---

|                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Bonjour.....                                                                               | 1  |
| Histoire des communications en mer, 4- les signaux radio électriques, par G. Le Moing..... | 2  |
| Le naufrage du Roussalka, par Alain Foulonneau.....                                        | 8  |
| La bataille de Spetses, par Alain Foulonneau.....                                          | 17 |
| Petite histoire du détroit d'Ormuz, par G. Le Moing.....                                   | 22 |
| ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....                 | 30 |
| COURRIER DES LECTEURS.....                                                                 | 35 |
| Rubrique .....                                                                             | 38 |

---

---

### BONJOUR

Voici la rentrée des classes, je vous propose donc de poursuivre l'étude de Guy Le Moing sur l'histoire des communications en mer. Elle est consacrée aux signaux radio électriques.

Quant à moi je vous raconterai le naufrage du monitor Roussalka suite à la mauvaise tenue à la mer ce type de navire. Puis j'évoquerai la bataille de Spetses qui a accéléré l'indépendance de la Grèce au XIXème siècle. On la célèbre encore de nos jours.

Ensuite Guy Le Moing fera l'histoire d'un endroit stratégique depuis des siècles et qui nous préoccupe en ce moment : le détroit d'Ormuz.

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)

### 4. LES COMMUNICATIONS PAR SIGNAUX RADIO-ELECTRIQUES

Par Guy LE MOING

La télégraphie électrique, née durant la décennie 1830, avait fait grandement évoluer les communications terrestres, mais elle n'avait pas révolutionné les communications maritimes. De l'électricité à la radioélectricité, il y avait un énorme fossé que les savants ont franchi à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au commencement du suivant. Ce fut, cette fois, un bouleversement : la *Télégraphie Sans Fil* (TSF) permettait désormais les communications avec les navires en mer, sans limitation de distance.

#### La révolution hertzienne

La télégraphie électrique souffrait d'un lourd handicap : la nécessité d'une liaison filaire entre l'émetteur et le récepteur. Pouvait-on imaginer, en 1850, qu'on pourrait se passer un jour de ces fils encombrants, de ces câbles sous-marins coûteux et difficiles à poser ? Cinquante ans plus tard, pourtant, c'était chose faite : la télégraphie SANS FIL était inventée ; on avait remplacé les fils électriques par des ondes.

#### Les grandes dates de l'histoire de la radio

|      |                                                                                                              |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1865 | Le Britannique MAXWELL démontre l'existence des ondes électromagnétiques.                                    |
| 1888 | L'Allemand HERTZ réussit à produire des ondes électromagnétiques (qu'on appellera <i>hertziennes</i> ).      |
| 1890 | Le Français BRANLY imagine le premier détecteur d'ondes, le <i>cohéreur</i> .                                |
| 1895 | Le Russe POPOV perfectionne le cohéreur de Branly et invente l'antenne électromagnétique.                    |
| 1896 | Plusieurs savants réussissent des liaisons courte portée par ondes électromagnétiques.                       |
| 1899 | L'Italien MARCONI réalise la première liaison transmanche par ondes électromagnétiques.                      |
| 1901 | L'Italien MARCONI réalise la première liaison transatlantique par ondes électromagnétiques.                  |
| 1906 | L'Américain LEE DE FOREST invente le tube triode, qui permettra la modulation des ondes électromagnétiques.  |
| 1907 | L'Américain FESSENDEN réussit à transporter la voix humaine par radio.                                       |
| 1920 | Entrée en service du premier poste de radiodiffusion (information et musique) à Pittsburgh, en Pennsylvanie. |

## Les marines au cœur de la recherche

L'emploi des ondes pour relier la terre à la mer était un défi pour les nations maritimes. Il n'est pas étonnant que des marins ou des scientifiques proches de la marine aient participé étroitement aux recherches sur les ondes électromagnétiques.

Le Russe Alexandre Popov, par exemple, était professeur de physique à l'École navale de Kronstadt. On lui attribue la première transmission en Morse en 1896, sur une distance de 250 mètres, grâce à une antenne et à un récepteur de son invention. Ses travaux connurent une application très encourageante en 1900. Le cuirassé russe *Amiral Général Apraxine* s'était échoué dans le golfe de Finlande et avait dû passer l'hiver 1899-1900 dans cette fâcheuse situation. Popov fit construire une station radio sur l'île de Hogland afin de rester en liaison avec l'équipage jusqu'à ce que l'intervention d'un brise-glace soit possible. Par ailleurs, après le dégagement du cuirassé, le brise-glace fut prévenu par radio que des pêcheurs étaient en perdition dans les parages ; il put intervenir à nouveau et les sauver.

En Grande-Bretagne, un officier de la Marine royale s'est particulièrement illustré dans les recherches sur les ondes électromagnétiques. Il s'appelait H.B. Jackson et enseignait les sciences à l'École des Torpilleurs de la *Royal Navy*. Il construisit un premier poste de radio en 1895 permettant de communiquer d'une extrémité à l'autre d'un navire. L'année suivante, il réalisa la même expérience d'un navire à un autre. Il rencontra alors Marconi et perfectionna son matériel. La marine des États-Unis eut aussi son pionnier en télégraphie sans fil. C'était un jeune lieutenant du nom de Bradley A. Fiske.

La Marine française affecta également l'un de ses officiers à la recherche sur les ondes électromagnétiques. Il s'appelait Camille Tissot et enseignait la physique-chimie à bord du vieux vaisseau *Borda*, siège de l'École navale de Brest. Il côtoya les plus grands spécialistes de l'époque, et travailla dans le laboratoire de Ducretet. Le 3 août 1898, en présence du ministre de la Marine, il réussit à établir la première liaison radio officielle française en mer, entre le *Borda* et un sémaphore de Brest, sur une distance de 1 800 mètres. Il obtint ainsi des crédits pour intensifier ses recherches, ce qui lui permit d'effectuer des liaisons de plus en plus lointaines, en particulier entre le phare du Stiff à Ouessant et le nouveau phare de l'île Vierge, éloigné de 23 milles nautiques. Pendant ce temps, les navires de la Marine nationale commencèrent à être équipés de radio. L'escadre de la Méditerranée effectua avec succès des essais de transmission en janvier 1901 ; celle de l'Atlantique, deux mois plus tard. Sur l'île d'Ouessant, où Tissot avait réalisé ses premières expériences, une station terrestre permanente s'ouvrit en 1904 pour communiquer avec les navires en mer<sup>1</sup>.

---

1 A la suite des travaux de Camille Tissot à Ouessant, le ministère du Commerce, de l'Industrie et des Postes & Télégraphes décida, en 1904, d'ouvrir une station radio permanente sur cette île. Cette station, dont l'indicatif était FFU (France Fixe Ushant), émit pendant quarante ans, à destination des navires croisant dans cette zone très fréquentée. Elle fut détruite en 1944 en raison de la guerre, et remplacée par la station de Radio-Le Conquet, qui fonctionna jusqu'à la fin du siècle.

### Qui était Camille Tissot ?

Camille Papin Tissot naquit le 15 octobre 1868 à Brest, dans une famille de marins. Il s'engagea à 16 ans dans la Marine nationale et intégra bientôt l'École navale, implantée sur le vaisseau *Borda*. Les premières années de sa carrière d'officier<sup>2</sup> se passèrent surtout sur des bâtiments d'escadre, ce qui lui permit de poursuivre ses études et d'obtenir une licence de mathématiques et une autre de physique.

En 1891, sa hiérarchie lui proposa le poste de professeur adjoint de physique à l'École navale. Il l'accepta et devint professeur titulaire quelques années plus tard. La compétence de ce jeune officier incita ses supérieurs, en 1894, à lui confier une mission d'étude dans le domaine des ondes électromagnétiques. Il s'y consacra avec passion, et soutint sa thèse de doctorat devant la faculté des sciences de Paris en 1905. Promu capitaine de frégate en 1912, il fut affecté à Paris, au Laboratoire Central de l'Artillerie Navale ; il devint également professeur à l'École Supérieure d'Électricité. Camille Tissot mourut de la tuberculose, le 2 octobre 1917.

### Les débuts de la radio sur la mer

La TSF sortit des laboratoires de recherches dès les premières années du xx<sup>e</sup> siècle, pour trouver des applications civiles et militaires multiples. L'âpreté commerciale de Marconi ne fut pas étrangère à cette évolution. Dans le domaine maritime, par exemple, il fonda, dès 1900, la *Marconi International Marine Communications Company* et ouvrit des stations côtières en Grande-Bretagne, en Irlande, en Italie, au Canada, en Belgique. En même temps, il équipait des navires de ses propres matériels et y plaçait ses propres opérateurs. Ces derniers avaient interdiction de communiquer avec des navires équipés de matériels concurrents. Il passait également des contrats avantageux avec la *Royal Navy* et avec la Marine italienne.

La France échappait à l'emprise de Marconi, mais elle souffrait d'une organisation administrative pénalisante : la TSF dépendait des *Postes & Télégraphes*, et cette institution étatique étouffait l'activité au lieu de la développer. Résultat : l'équipement radio de la Marine nationale prenait du retard. Un article paru dans la *Navigazette* du 28 novembre 1907 décrivait les avancées de nos voisins et déplorait notre retard :

*« Chez nous, rien n'existe de pareil : alors que les Anglais ont 45 postes côtiers, les Allemands une vingtaine, le Danemark 8, l'Italie une vingtaine, la Russie autant, les États-Unis une centaine, nous n'avons guère que des projets. [...] »*

*Nous sommes restés en arrière faute de crédits et à cause de cette centralisation excessive qui ramène tout aux ministères, et qui rend impossible toute expérience suivie, toute initiative individuelle. »*

L'équipement en TSF des paquebots commença dès 1899 par l'américain *Saint Paul* suivi, l'année suivante, par l'allemand *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Il se généralisa rapidement. Deux événements vinrent confirmer – s'il en était besoin – l'intérêt de la radio sur les navires de passagers. Le premier est l'abordage du paquebot anglais *Republic* par l'italien *Floride* en 1909. Les 1 700 occupants du *Republic* furent sauvés par le paquebot allemand *Baltic*, alerté par radio. Le second événement est le naufrage du *Titanic* en 1912. Le *Carpathia*, ayant reçu par radio les messages de détresse du paquebot en perdition, se dérouta vers lui et sauva 710 survivants.

---

<sup>2</sup> La carrière d'officier de Tissot eut le déroulement suivant : 1886, aspirant de 2<sup>nd</sup> classe ; 1887, aspirant de 1<sup>ère</sup> classe ; 1889, enseigne de vaisseau ; 1896, lieutenant de vaisseau ; 1912, capitaine de frégate.

## La radio et la guerre navale

La communication – nous l’avons vu – est au cœur de la tactique navale. La radio naissante permettait donc d’apporter une aide inespérée aux acteurs d’un combat sur mer. Il faut reconnaître, cependant, que tous n’y crurent pas immédiatement. Il y eut même des mouvements de grogne aux USA, car la radio bouleversait trop d’habitudes :

*« Il y avait des commandants et même des amiraux qui étaient si réactionnaires dans leurs conceptions et si jaloux de leurs prérogatives lorsqu’ils se trouvaient en haute mer, qu’ils refusaient l’idée de recevoir des ordres par radio. Ils s’y opposèrent avec énergie. »<sup>3</sup>*

Certains, moins bornés, acceptaient la radio pour les communications en temps de paix, mais formulaient des réserves pour le temps de guerre.

La première utilisation réelle de la radio lors d’un combat naval eut lieu à Tsushima en 1905. Les deux flottes disposaient de la TSF, mais les Japonais en maîtrisaient mieux l’usage. La ligne de patrouille nipponne détecta l’escadre de l’amiral Rodjestvensky dès 5 h du matin, le 27 mai. Derrière cette ligne se trouvait le vieux cuirassé *Fugo*, dont le rôle était de relayer les transmissions radio vers la flotte principale de l’amiral Togo. Durant toute la matinée qui précéda la bataille, ce dernier fut informé en permanence de la progression de l’escadre russe. Si la radio ne fut pas déterminante dans l’issue de la bataille, elle apporta une aide appréciable aux Japonais :

*« Durant la bataille proprement dite, les transmissions radio ne jouèrent aucun rôle, les ordres d’escadre étant transmis par signaux visuels. En revanche, le lendemain, elles permirent de nouveau la détection et l’interception des restes de la flotte russe, qui se rendit alors.*

*La TSF ne fut pas décisive à elle seule dans cette bataille, la situation de la flotte russe apparaissait de toute manière sans issue. Cependant la grande maîtrise opérationnelle de cette innovation technologique par les Japonais, et la fiabilité de leurs appareils de transmission, participèrent incontestablement à leur victoire. »<sup>4</sup>*

La Première Guerre mondiale permit une utilisation intensive de la radio à des fins militaires. Cette application révéla quelques problèmes concrets : vulnérabilité des antennes aux tirs ennemis, manque de discrétion des transmissions, etc. Il en résulta diverses avancées techniques, en particulier dans le domaine de la confidentialité (encryptage et décryptage).

## Progrès techniques – Évolution des métiers

L’invention de la triode par l’Américain Lee De Forest, en 1906, fut le point de départ d’une amélioration constante des équipements radio. Durant cette période de tâtonnements et de perfectionnements qui dura jusqu’à la fin de la Première Guerre mondiale, les ondes hertziennes furent essentiellement utilisées pour transmettre des signaux « par tout ou rien », c’est-à-dire que le code Morse était bien adapté à la composition des messages. L’enjeu suivant des chercheurs était de transmettre des sons, par exemple la voix humaine ou la musique. L’Américain Fessenden y parvint en 1907, mais la technologie n’était pas encore prête à généraliser cette expérience. Il

---

3 Gleason L. ARCHER, *History of radio to 1926* (“Histoire de la radio jusqu’en 1926”). The American Historical Society, 1938. P 73. Passage cité dans une étude du Bureau of Ships and Office of Naval History intitulée : *History of Communications-Electronics in the US Navy*. Washington, 1963. Disponible sur Internet.

4 Pierre-Yves LARRIEU, *Les origines maritimes de la TSF*. Etude publiée sur Internet par l’Institut Français de la Mer (IFM).

fallut atteindre la fin de la guerre pour voir fleurir les stations de radiodiffusion émettant en permanence des programmes vocaux ou musicaux.

Les premiers émetteurs radio en Morse fonctionnaient en « Haute Fréquence » ou HF (c'est-à-dire à moins de 30 MHz). La transmission de la voix nécessitait des fréquences plus élevées, ce qui posait un problème : plus on montait en fréquence, plus la transmission était limitée en portée. La « Très Haute Fréquence » (entre 30 et 300 MHz) convenait très bien aux liaisons terrestres, celles-ci pouvant être relayées par des réémetteurs ; elle posait beaucoup de problèmes pour la communication avec les navires en haute mer. Pendant une grande partie du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle, la « phonie » essaya donc de concurrencer le Morse, sans parvenir à le détrôner. Ce n'est que dans la seconde moitié du siècle, que les satellites de télécommunication apportèrent une solution à ce problème.

Pour cette raison, les dernières années du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle ont connu la fin de quelques pratiques et de quelques métiers. Diverses stations radio qui communiquaient traditionnellement avec les marins en mer ont dû fermer leurs portes : en France, Saint-Lys Radio cessa d'émettre le 16 janvier 1998 ; Le Conquet Radio en fit autant le 28 février 2000. À bord des navires de commerce, un métier disparut à la même époque : celui d'« officier radiotélégraphiste de la marine marchande ». La Marine nationale, également, cessa de former des radiotélégraphistes à la pratique du Morse, mais des « spécialistes Information-Communication », chargés de l'entretien du matériel électronique.

## **L'internationalisation de la réglementation des liaisons radio**

Contrairement aux procédés antérieurs de communication, la télégraphie sans fil ne connaissait pas de frontières. Ses messages traversaient un espace qui n'appartenait à personne, mais où il fallait néanmoins des règles. Celles-ci ne pouvaient être établies que par un consensus de nations utilisatrices.

La première conférence internationale consacrée à ce sujet eut lieu à Berlin en 1903. Il s'agissait d'une conférence « préliminaire » rassemblant une dizaine de pays, dont les États-Unis. Elle posa les bases de la réglementation (régulation du trafic, priorité des appels de détresse, tarification, etc.). Sa résolution la plus spectaculaire concerna l'interopérabilité des systèmes. Jusqu'alors, en effet, les stations Marconi ne communiquaient pas avec celles des autres fabricants. Cette pratique fut jugée inacceptable : ni les opérateurs humains, ni les caractéristiques des matériels ne devaient limiter volontairement les échanges. Tous les pays acceptèrent cette clause, sauf la Grande-Bretagne et l'Italie qui étaient liées par contrat avec Marconi.

Une deuxième conférence se tint en 1906, également à Berlin. Elle réunissait, cette fois, les représentants d'une trentaine de pays, qui réaffirmèrent et approfondirent les décisions de 1903 et prirent de nouvelles dispositions : fonctionnement des stations terrestres, attribution des longueurs d'onde, adoption du SOS comme signal de détresse, qualification des opérateurs, création d'un *Bureau* permanent, etc. La Grande-Bretagne et l'Italie maintinrent leur opposition à la règle d'interopérabilité.

Ce n'est qu'en 1912, à l'occasion de la conférence de Londres, que Marconi accepta de communiquer avec ses concurrents. Durant ce sommet, les attributions de fréquences furent entièrement remaniées. La guerre brisa le rythme des réunions internationales, et la suivante n'eut lieu qu'en 1927 à Washington. Elle réunissait les délégués de 80 pays. La radio avait fait de grands progrès depuis 1912, et la conférence de Washington inaugurait une ère nouvelle.

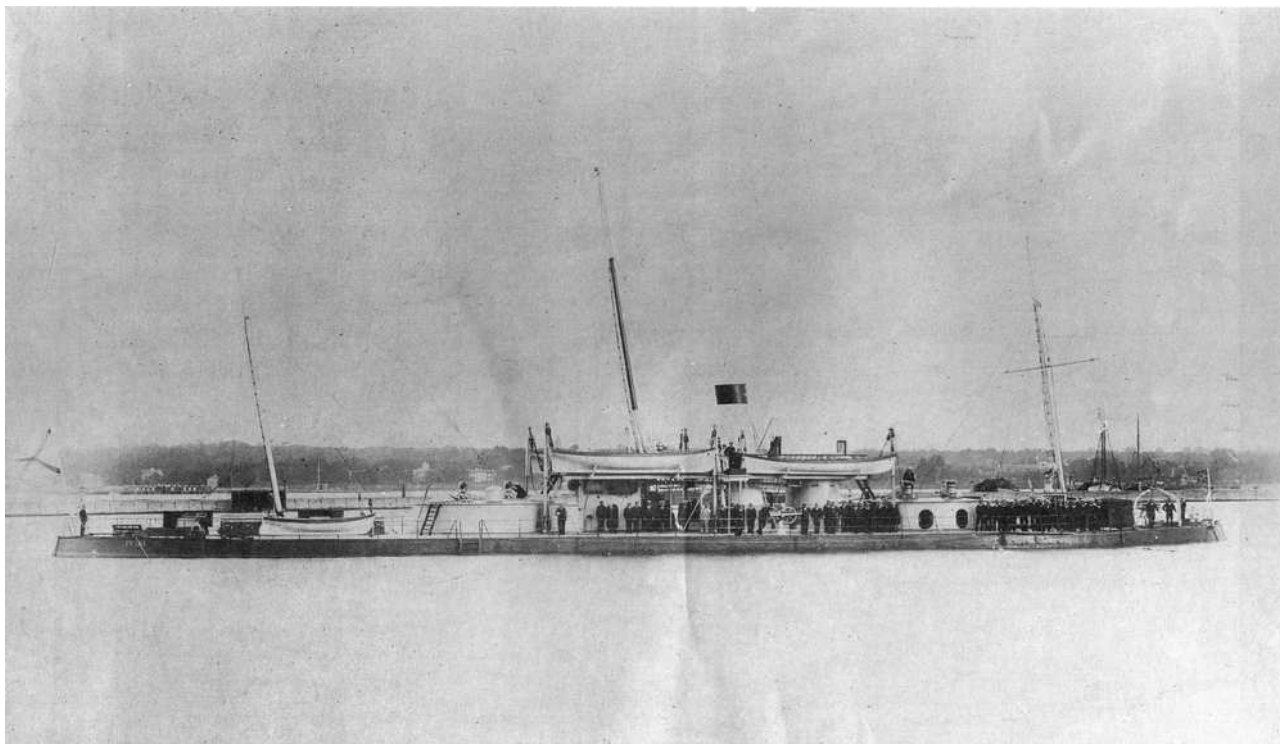
De nos jours, l'instance internationale qui gère les télécommunications est l'UIT (« Union Internationale des Télécommunications »). Sa lointaine origine remonte à 1865 (« Union Internationale du Télégraphe »). Elle a été rattachée aux Nations Unies en 1947 et rassemble aujourd'hui 193 pays et 700 organisations du secteur privé. Son siège est à Genève, en Suisse. GL



# **Le naufrage du Roussalka**

## **L'erreur de conception tragique des monitors**

**par Alain FOULONNEAU**



**Le monitor Roussalka (archives photographiques du Royaume Uni)**

**Le 7 septembre 1893 le monitor Roussalka disparaissait subitement dans le golfe de Finlande. Ce drame prouvait une fois pour toutes la dangerosité de ce type de navire. Mais ce n'est que 110 ans plus tard que les circonstances exactes du naufrage ont pu être déterminées grâce à la découverte de l'épave. En effet le naufrage n'avait laissé aucun survivant.**

### **Genèse du monitor Roussalka**

L'affrontement entre le Monitor et le Merrimack lors du combat de Hampton Roads le 9 mars 1862 pendant la guerre de Sécession américaine révolutionna la guerre maritime. Désormais la voile n'avait plus sa place dans les bâtiments militaires. La propulsion à vapeur et le blindage devenaient incontournables. Ce fut surtout le navire de l'US Navy ; le Monitor qui impressionna les observateurs étrangers. Son principe : un navire solidement blindé, bas sur l'eau pour offrir une faible cible aux tirs ennemis et un armement de forts canons. Toutes les marines du monde s'en inspirèrent à tel point qu'on donna le nom générique de monitor à ce type de bateaux. L'Amirauté russe n'y échappa pas. Elle ordonna la construction de deux grandes unités lourdement blindées

de la classe "Charodeik", conçues pour opérer en mer Baltique. Pour l'époque, il s'agissait de navires puissamment armés, dotés de deux tourelles ; leur armement principal consistait en canons de 15 pouces à chargement par la bouche, du type américain « Rodman », qui avaient fait leurs preuves au service des États-Unis. Ces navires furent construits à Saint-Pétersbourg et effectuèrent toute leur carrière au sein de la flotte de la Baltique. Les effectifs des équipages — environ 184 hommes en temps normal — semblent considérables pour des navires de cette taille, et les conditions de vie à bord devaient être extrêmement exigües ! La seconde unité de la classe fut baptisée Roussalka (Sirène) ; elle fut lancée en 1867 et entra en service en 1869. Ses caractéristiques étaient les suivantes : 62 mètres de longueur et 13 mètres de largeur. Elle pouvait atteindre presque 10 noeuds.

## **Le dernier voyage du Roussalka**

Au matin du 7 septembre 1893, le Roussalka appareilla de Reval (aujourd'hui Tallinn), en Estonie, pour faire route plein nord à travers le golfe de Finlande vers Helsingfors (aujourd'hui Helsinki), en Finlande. Il convient de noter qu'à l'époque, l'Estonie et la Finlande étaient toutes deux sous domination russe. La traversée en haute mer représentait environ 55 milles marins, et le Roussalka était escorté par une canonnière de type Rendell, le Tucha. Dans des conditions météorologiques clémentes, le trajet aurait dû être rapide et aisé, ne nécessitant que six à huit heures.

Cependant, les conditions météorologiques se dégradèrent, et les navires perdirent le contact sous l'effet de vents violents et de la pluie. Le Tucha arriva sans encombre à Helsingfors en milieu d'après-midi, mais le Roussalka ne suivit pas.

## **Des recherches infructueuses**

Des recherches furent immédiatement lancées ; deux jours plus tard, des débris furent rejetés sur la côte finlandaise, notamment une embarcation de sauvetage contenant le corps d'un marin. Le navire transportait 177 hommes, mais ce fut le seul corps retrouvé. Quinze navires participèrent aux recherches pour retrouver le Roussalka, mais en vain ; les opérations se poursuivirent pendant plus d'un mois avant d'être suspendues à la mi-octobre en raison des premières tempêtes hivernales. Les recherches reprirent au milieu de l'année suivante, incluant des observations depuis un ballon remorqué par l'un des navires mobilisés, mais toujours sans succès. L'inévitable enquête qui suivit conclut que soit le mécanisme de gouverne du Roussalka avait fait défaut — un système qui, semble-t-il, posait déjà problème en temps normal —, soit une entrée d'eau massive avait provoqué une panne moteur. Dans les deux cas, le navire risquait de ne plus pouvoir maintenir une position face aux vagues ; une fois exposé de flanc, il risquait fort d'être envahi par l'eau, submergeant ainsi sa faible réserve de flottabilité. Les similitudes avec la perte de l'Adder, monitor de la marine néerlandaise, survenue onze ans plus tôt, sont frappantes : un bâtiment à faible franc-bord, donc mal défendu contre les vagues, s'aventurant en haute mer dans des conditions météorologiques qui compromettaient manifestement sa survie. D'ailleurs le Monitor lui même, le premier du nom, avait fait naufrage quelques mois après la bataille Hampton Roads au cours d'une tempête le 29 décembre 1862.

La supériorité militaire de ces navires avait occulté leurs piètres qualités marines.

## Mémorial des marins du *Roussalka*

Oeuvre du sculpteur Amandus Adamson réalisée en 1902 à Revel, aujourd'hui Tallinn (photo AF)



Détail du mémorial des marins du *Roussalka* (photo AF)



## La découverte de l'épave en 2003

L'épave du Roussalka fut découverte 2003 par une expédition organisée par le Musée maritime d'Estonie. Grâce à un sonar elle fut localisée par 74 mètres de fond, à seize milles au sud de sa destination, l'actuelle Helsinki. Le navire repose dans une position quasi verticale. Il semble que le Roussalka ait plongé directement vers le fond vaseux, l'étrave en premier. La poupe s'élève à 33 mètres (soit près de la moitié de la longueur du navire) au-dessus de la vase. La coque paraît drapée dans des filets de pêche accrochés à sa structure, et la tourelle arrière semble s'être détachée. Elle se dresse désormais telle une pierre tombale au-dessus de la dernière demeure de quelque 170 hommes. Elle est désormais considérée comme sépulture militaire.

La position verticale incongrue semble indiquer qu'une voie d'eau importante et subite à l'avant ainsi qu'un virage soudain ont provoqué son chavirement et son enfoncement, ses hélices à pleine vitesse la propulsant dans le fond marin

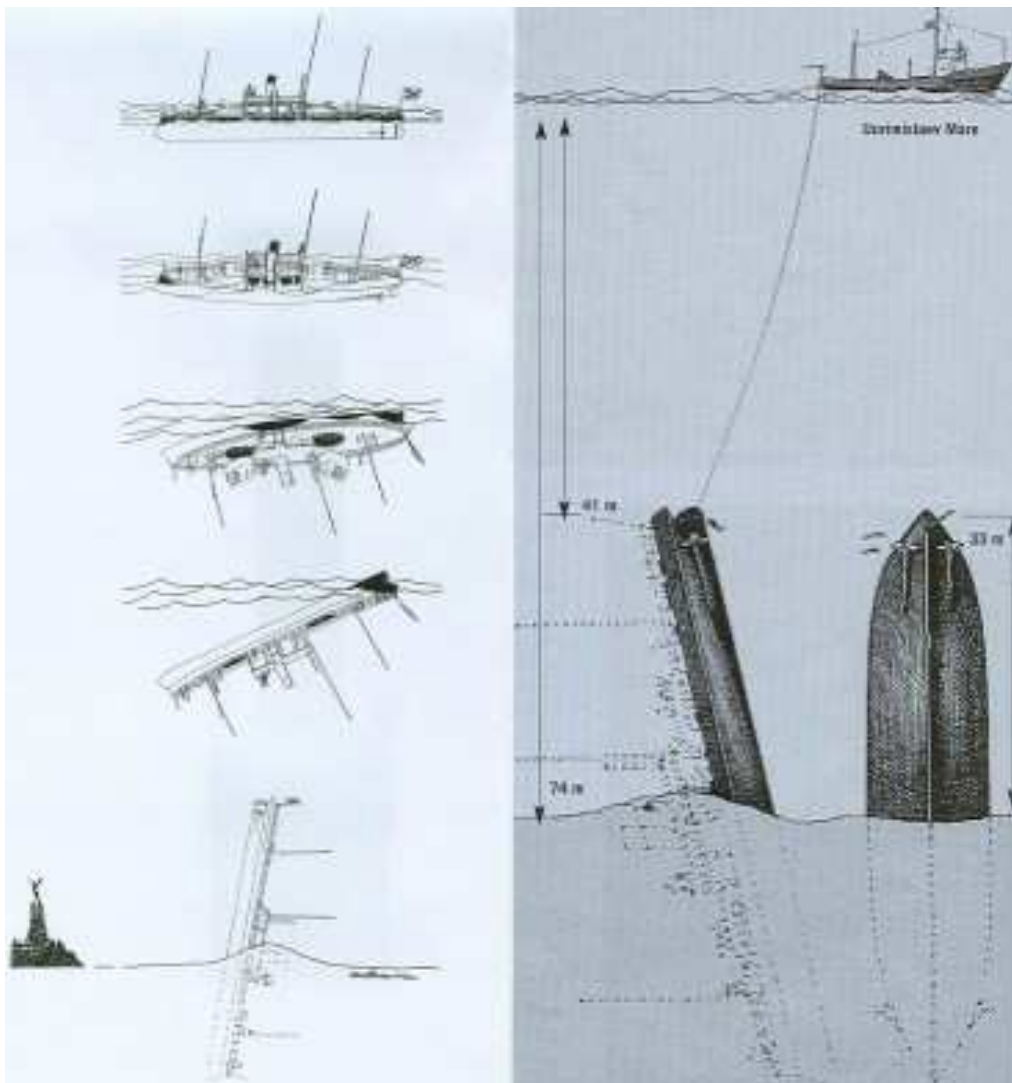
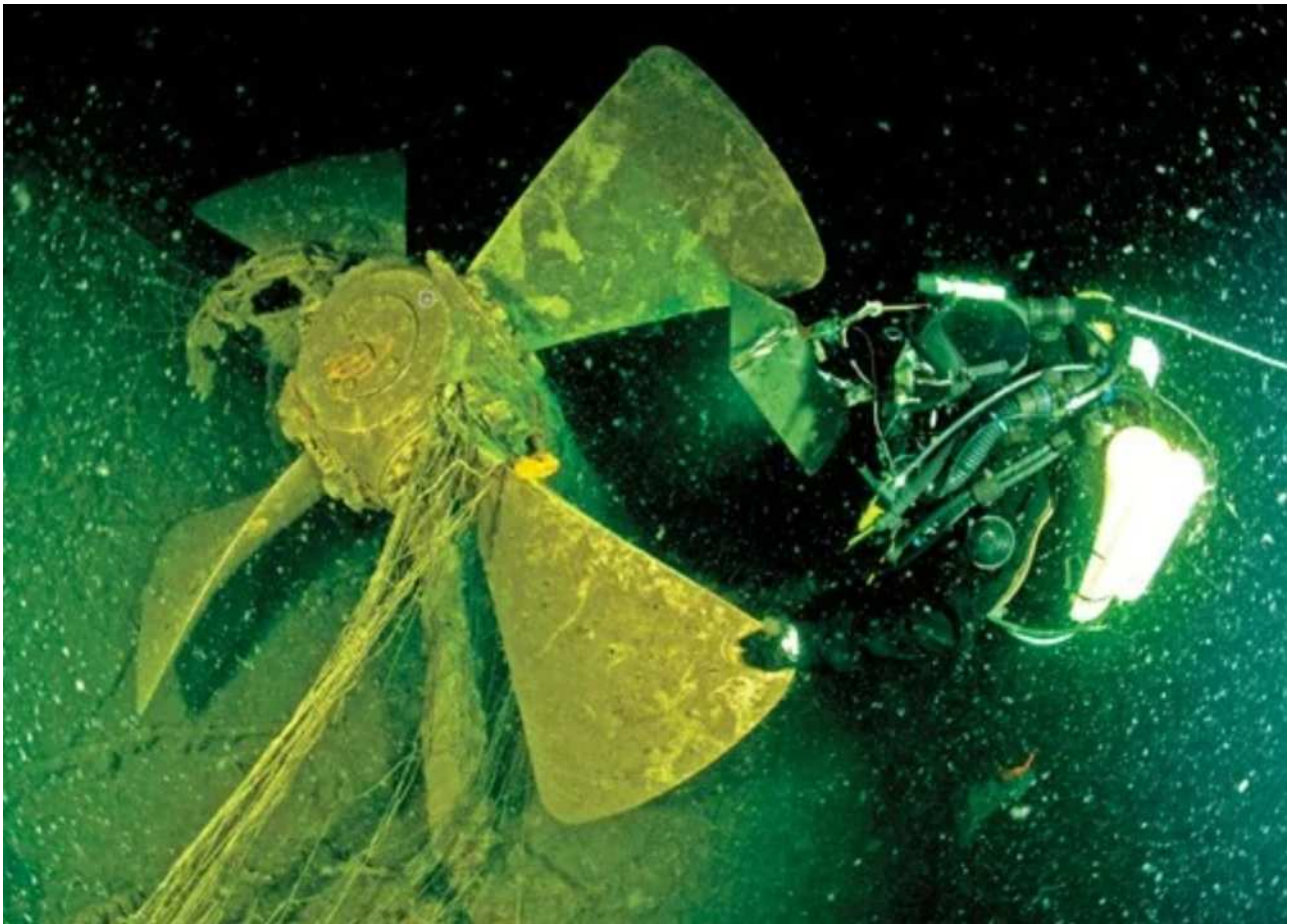


Schéma du naufrage et de l'épave (musée de Tallinn)

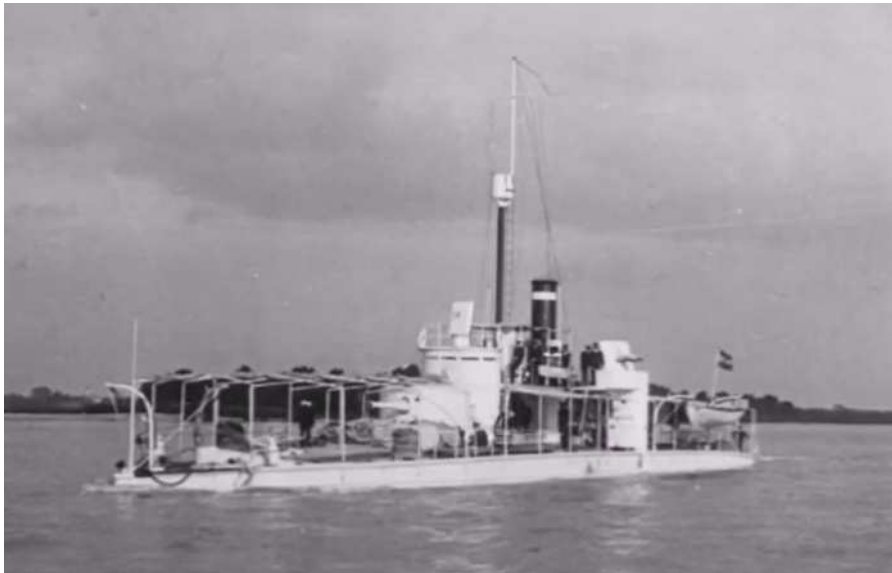


**Hélice du Roussalka sur l'épave verticale (photo SaintedDemon 69)**

## **Suite et fin de l'histoire des monitors**

Les naufrages évoqués plus hauts mirent fin à l'utilisation des monitors en mer. Il faut ajouter d'ailleurs à leurs piètres qualités nautiques un autre défaut grave ; les monitors étaient très lents. Le Roussalka atteignait difficilement 10 nœuds, une vitesse ridicule surtout face à l'apparition d'un nouveau type de navire : le torpilleur. La conception du torpilleur était radicalement différente de celle du moniteur : tout pour la vitesse et l'agilité grâce à un poids léger obtenu par l'absence de blindage et des machines puissantes. En 1890 les torpilleurs atteignaient des vitesses de 20 à 30 nœuds. Cela ne laissait pas beaucoup de chances aux lourds monitors peu manoeuvrants.

Toutefois les monitors ne disparurent pas complètement des champs de bataille. Il y avait un domaine où ils étaient encore utiles : le domaine fluvial. Ils pouvaient apporter un soutien efficace aux troupes sur les berges.



**Un monitor sur un fleuve de l'empire austro hongrois pendant la première guerre mondiale**  
(Austro Hungarian River Monitors of World War I ( 1914 - 1918) youtube jmantime)

Il existe aujourd'hui deux survivants de ce type de navire.

### **Le Leitha**

Ce monitor porte le nom de Leitha, une rivière hongroise. Il a été construit en 1872. Il a été modifié à plusieurs fois au cours de sa carrière. Il a participé à différentes batailles fluviales y compris pendant la première guerre mondiale avant d'être désarmé en 1921 et d'être converti en refouleur pour le dragage. Il a été restauré en 2009 dans sa version initiale et appartient désormais à un musée. Il est amarré sur le Danube devant le parlement de Budapest. (Photo AF)



## Le Sölve

Ce navire faisait partie d'une série conçue par le lieutenant John Christian d'Ailly, d'après une proposition de John Ericsson (l'ingénieur suédois américain père du premier monitor celui de la bataille de Hampton Roads) , pour la défense du lac Mälaren et de l'archipel de Stockholm. Il fut construit en 1875 par le chantier Motala Verkstad à Norrköping. Comme tous les monitors il était lent, sa vitesse maximum atteignait 8 noeuds. Après une carrière militaire sans histoire il fut vendu en 1919 pour être transformé en barge pétrolière.

Il est actuellement amarré au musée maritime de Göteborg, en Suède. Restauré en 1992 il n'a cependant pas été remis dans son état initial comme le Leitha. (Photo Bencoland Wikicommons)



## Les “Monitors” marins des deux guerres mondiales

Pendant les deux guerres mondiales certains bateaux de mer ont porté le nom de monitor. De fait ils conservaient deux caractéristiques des premiers monitors : un faible tirant d'eau ainsi qu'un armement réduit à quelques forts canons. Mais en revanche ces bateaux n'étaient pas bas sur l'eau leur tenue à la mer était bonne. Au contraire ils étaient très stables pour encaisser le fort recul des puissants canons. Ces navires souvent construits à la hâte avec du matériel de récupération (comme le premier monitor) n'étaient pas conçus pour prendre part à des batailles navales

notamment parce qu'ils étaient lents. Ils ont servi à des missions bien spécifiques comme l'attaque du croiseur allemand Königsberg qui s'était réfugié dans le delta d'un fleuve hors de portée des gros navires britanniques. Ou en support lors du débarquement en Normandie.



**Le “monitor” HMS Marshal Ney en 1915. (Wikicommons)**



# **La bataille de Spetses dans le Péloponèse en septembre 1822**

par Alain FOULONNEAU



**Bataille navale de Spetses tableau de Ioannis Koutsis 1887 musée de Spetses (Wikicommons)**

**La bataille de Spetses ou de Nauplie du 8 au 13 septembre 1822 est une des batailles qui déterminèrent l'issue de la guerre d'indépendance de la Grèce. Elle est célébrée tous les ans dans l'île de Spetses.**

## **Le contexte de la Grèce au début du XIXème siècle**

Depuis la prise de Constantinople et la chute de l'Empire romain d'Orient en 1453 la Grèce était sous la domination de l'empire Ottoman. Mais tout opposait les conquérants aux habitants. Ne serait-ce que la religion, les Turcs étaient musulmans, les Grecs chrétiens orthodoxes. A partir du XVIIIème siècle l'empire ottoman s'affaiblissait. Les insurgés grecs en profitèrent et des révoltes commencèrent en 1821. Compte tenu de la géographie maritime de la Grèce et spécialement celle du Péloponèse difficile d'accès par le terre, les opérations navales jouèrent un rôle important.

## **Le siège de Nauplie**

Les Ottomans avaient conquis plusieurs forteresses à Nauplie, notamment celle de Palamède. Les Grecs décidèrent d'en faire le siège avec des navires de commerce armés en guerre. Le blocus maritime fut

notamment le fait de l'armatrice Laskarina Bouboulina. Née en prison à Constantinople où son père mourut, elle employa sa fortune à entretenir les navires, équipages et troupes mis en commun pour constituer les flottes envoyées combattre les Ottomans. Elle est considérée comme une héroïne par les grecs



**Laskarína Bouboulína,**  
**lithographie d'Adam de Friedel (1827). (Wikicommons)**  
**Un peu avant le blocus elle avait fait construire un brick armé de 18 canons**  
**qui s'appelait l'Agamemnon**  
**Sur l'île de Spetses, la demeure de Bouboulina, vieille de 300 ans, a été transformée en musée.**

## La bataille de Spetses

Une flotte ottomane de quatre-vingt-quatorze navires sous le commandement de Kara Mehemet partit pour casser le blocus et ravitailler Nauplie.

Du côté grec les forces navales commandées par Andreas Vokos Miaoulis n'alignaient qu'une soixantaine de navires bien moins forts mais comportant seize brûlots.



Carte du Golfe Argolique (Wikipédia)

Les deux flottes allaient se rencontrer entre Spetses et Hydra. Par précaution la population civile de Spetses avait évacuée à Hydra, île plus grande, plus élevée donc où il est plus difficile de débarquer et en outre défendue par une troupe de soldats. Peut-être les Grecs craignaient-ils un massacre comme celui de Chios perpétré quelques mois plus tôt ?

La flotte grecque se scinda en deux divisions, l'une occupant le détroit entre l'île de Spetses et la côte, l'autre établie devant la côte sud d'Hydra, essayant d'amener la flotte ottomane à s'engager dans le détroit entre Katri et l'îlot de Dokos où elle aurait eu du mal à manoeuvrer la rendant plus vulnérable aux brûlots. Une canonnade à distance de 6 heures ne produisit pas de résultats, et la faiblesse du vent empêcha d'utiliser efficacement les brûlots.

Cependant selon l'historien local spetsiote Orlándos, le retrait de la flotte ottomane aurait été dû à l'action du brûlotier Kosmás Barbátsis, qui en dirigeant résolument son navire en direction de celui de l'amiral ottoman, aurait provoqué sa fuite, entraînant avec lui le reste de la flotte. Il faut dire que les Grecs étaient experts dans l'art d'utiliser les brûlots. Déjà à Chios les Grecs avaient

réussi à faire exploser le navire amiral ottoman à l'aide du brûlot provoquant d'ailleurs la mort de l'amiral Kara Ali. Les Turcs étaient terrorisés par les brûlots.

Deux jours plus tard la flotte ottomane s'engagea dans le golfe argolique vers Nauplie, poursuivie par la flotte grecque. Arrivé en vue de Nauplie le lendemain, Kara Mehemet, craignant les brûlots, n'osa pas cependant s'approcher davantage et n'envoya vers la ville qu'un navire de commerce autrichien chargé de vivres, qui fut facilement capturé. Sans faire d'autre tentative, l'amiral ottoman ne chercha ensuite qu'à quitter sans dommages le golfe argolique, et y réussit après une nouvelle canonnade à distance avec les Grecs, puis disparut le 27 en direction de la Crète.

Peu de temps après la bataille, le siège de Nauplie prit fin lorsque la garnison ottomane de Nauplie capitula et rendit les forteresses de Nauplie en décembre.

À la libération de Nauplie Laskarina Bouboulina s'installa dans la ville, alors commandée par son gendre Panos Kolokotronis.

## **Epilogue**

Cette bataille a marqué le déclin de l'empire ottoman en Grèce et préparé l'indépendance de cette dernière. Mais en réalité pendant toute la guerre d'indépendance grecque en raison de la dissymétrie des flottes en présence, il y eut peu de réelles batailles navales, l'accent étant mis chez les Grecs sur l'utilisation de brûlots ; aucune des deux flottes ne réussit à prendre un avantage décisif. La flotte égypto-ottomane fut finalement détruite par une escadre anglo-franco-russe au cours de la bataille de Navarin en 1827.

## **Commémoration annuelle**

Chaque année, le week-end le plus proche du 8 septembre, a lieu l'Armata à Spetses. Cette célébration importante rappelle la victoire remportée par les Grecs dans la lutte pour l'indépendance contre l'Empire ottoman.

La représentation de cet événement historique attire chaque année des dizaines de milliers de visiteurs sur l'île de Spetses.

Quelques semaines avant le début du festival, des constructeurs de bateaux locaux fabriquent un bateau en bois qui est utilisé pour symboliser le vaisseau-amiral turc de 1822. Ce bateau est ensuite amené dans le port de Spetses.

La semaine du festival commence le lundi et propose généralement un programme complet avec danses grecques, concerts et spectacles.

La grande finale a lieu le samedi soir le plus proche du 8 septembre. La soirée commence aux alentours de 21 heures avec de la danse et de la musique. Pendant ce temps, dans le port, des bateaux éclairés par des torches enflammées cheminent très lentement vers le bateau en bois symbolisant le bateau turc. Vers 22 heures, lorsque tous les bateaux sont en position, commence alors le récit de la bataille navale (en grec, avec un résumé en anglais au préalable). Le public écoute religieusement puis l'histoire atteint son apogée, la musique monte crescendo et un petit bateau de pêche s'approche du bateau «turc» pour y mettre le feu\*. En quelques secondes, le

bateau de bois s'enflamme et des feux d'artifice partent de l'intérieur du bateau, simulant une explosion. Tout autour, les gens hurlent de joie.

La soirée continue avec un magnifique feu d'artifice sur l'eau et de la musique. Le tout dans une ambiance festive et conviviale.

*\* il s'agit d'un épisode fictif basé sur des récits embellis et exagérés des combats, qui n'est pas mentionné par les sources historiques. La flotte turque s'est enfuit craignant les brûlots, mais aucun navire ottoman n'a été incendié.*

**Affiche de l'Armata qui a eu lieu cette année du vendredi 28 Août 2026 au dimanche 13 Septembre 2026**



**Remerciements à François Paris pour les informations et la documentation fournies**



## Un site maritime stratégique

# PETITE HISTOIRE DU DETROIT D'ORMUZ

Par Guy LE MOING

L'actualité internationale récente a montré l'importance stratégique d'un passage maritime étroit donnant l'accès au golfe Persique, le détroit d'Ormuz. Ce détroit est bordé au nord par l'Iran, au sud par les Emirats Arabes Unis ; par lui passent les navires allant distribuer au monde le pétrole du Moyen-Orient. Il n'existe pas d'autres voies maritimes possibles, et la fermeture du détroit d'Ormuz entraîne inmanquablement un problème mondial. L'histoire de ce site n'a pas commencé avec le pétrole ; elle est beaucoup plus ancienne, et nous allons tenter de la retracer ici.



Le détroit d'Ormuz fait communiquer le golfe d'Oman (Arabian Sea) avec le golfe Persique. Il est long d'environ 200 km et sa largeur minimale de 40 km.

### Le détroit d'Ormuz

#### Le détroit d'Ormuz à l'époque préislamique

Plusieurs sites préhistoriques ont été découverts et explorés dans les parages du détroit d'Ormuz. Ils attestent d'une présence humaine très ancienne. La découverte de vestiges archéologiques d'origine lointaine (en particulier indienne) montre que la région d'Ormuz fut le siège d'une activité maritime durant tout le premier millénaire avant notre ère, sans doute même avant. Des incertitudes demeurent néanmoins sur cette période ; sautons donc quelques siècles et venons-en aux témoignages proches de l'ère chrétienne.

**Le détroit d'Ormuz dans le Voyage de Néarque (IV<sup>ème</sup> siècle av. J.-C.).** Alexandre le Grand (356 av. J.-C. – 323 av. J.-C.), roi de Macédoine, fut un grand conquérant qui réussit, entre autres, à s'emparer de l'immense Empire de Perse. A la fin de sa courte vie, Alexandre confia sa flotte à l'un de ses fidèles amis, Néarque, qui devint ainsi son *navarque*. Néarque reçut pour mission de commander une grande expédition entre l'Indus et l'Euphrate, et d'explorer la mer d'Arabie et le golfe Persique. Le récit de ce voyage nous est parvenu grâce à Arien et Strabon. Le texte

d'Arien comporte un court passage consacré au détroit d'Ormuz : « Ils jetèrent l'ancre sur le fleuve Anamis, à un endroit appelé *Harmozia* . On y trouvait en abondance toutes sortes de produits, sauf des olives » Où se situait Harmozia ? D.T. Potts<sup>5</sup> explique : « Dans une version légèrement différente, Plin mentionne Harmozia sous le nom d'Armysia ou d'Armuzia (*Histoire naturelle*, 6.107). Le toponyme Harmozon , désignant un promontoire près de l'embouchure du golfe Persique, vraisemblablement à proximité immédiate d'Harmozia, est également attesté (Ératosthène, cité par Strabon, dans sa *Géographie*). L'établissement d'Harmozia devait donc exister à la fin de la période achéménide<sup>6</sup>. »

**Le détroit d'Ormuz dans le *Périple de la Mer Erythrée* (i<sup>er</sup> siècle apr. J.-C.).** Le *Périple de la mer Erythrée* est un récit d'explorations maritimes, daté généralement du premier siècle de notre ère. Contrairement à ce que laisse croire son titre, il ne se limite pas à la mer Erythrée (ancien nom de la mer Rouge) mais couvre une zone géographique beaucoup plus vaste de l'océan Indien et de ses côtes. Il consacre, en particulier, un paragraphe au détroit d'Ormuz, sans toutefois le nommer :

« A l'extrémité nord des îles Calaei se dresse la chaîne de montagnes de Calon, suivie non loin, de l'embouchure du golfe Persique, réputée pour la pêche à la moule perlière. A gauche du détroit se dressent les imposantes montagnes d'Asabon et, à droite, la montagne ronde et élevée de Sémiramis. La largeur du détroit est d'environ 600 stade, au-delà desquels s'étend, loin à l'intérieur des terres, le vaste golfe Persique. A l'extrémité nord de ce golfe se trouve Apologus, une ville de marché officiellement nommée, située près de Charaex Spasini et de l'Euphrate. » (*Périple de la mer Erythrée*, chapitre 35).

## Les débuts de l'époque islamique

**Le royaume d'Ormuz.** « Ormuz tomba aux mains des Arabes en 650-651. Au X<sup>e</sup> siècle, la ville d'Ormuz était le principal port [du détroit]. Elle était réputée pour la culture de diverses variétés de millet, d'indigo, de cumin et de canne à sucre, et aurait approvisionné toute la Perse en dattes. L'irrigation se faisait par des canaux souterrains. Ormuz était située au fond d'une baie. Elle possédait de vastes entrepôts, dont beaucoup se trouvaient dans des villages environnants. Ormuz est mentionnée par Šarīf (vers 1150) sous le nom d'Ormuz al-Sāḥeliya, « Ormuz du rivage » (pour la distinguer des villes intérieures du même nom qui existaient alors) ; il la décrit comme une grande ville bien construite, le principal centre commercial de Kermān<sup>7</sup>. » (W. Floor<sup>8</sup>)

Au XI<sup>e</sup> siècle se forma le « royaume d'Ormuz », vassal du sultanat de Kerman, mis largement autonome. Il contrôlait les deux rives du détroit, et était considéré comme un comptoir international. Pendant des siècles, les souverains arabes d'Ormuz eurent à défendre leur royaume contre l'agressivité des émirs de la région, envieux de leur prospérité commerciale.

**Maco Polo à Ormuz.** Marco Polo visita la ville d'Ormuz à deux reprises, en 1272 et en 1293. Il nota la prospérité de la ville, mais aussi la rigueur du climat.

---

5 Voir SOURCES, in fine

6 L'Empire Achéménide était un vaste empire s'étendant sur le Moyen-Orient durant le premier millénaire avant J.-C.. Première forme de l'Empire perse, il exista entre 550 av. J.-C. et 330 av. J.-C. environ).

7 La province de Kerman se trouve au nord-est du détroit, actuellement en Iran.

8 Voir SOURCES, in fine

### Marco Polo à Ormuz

« Au terme de deux jours de chevauchée, on découvre l'océan et, sur la rive, il y a une cité appelée Courmos (Ormuz), qui a un port. Les marchands y viennent, je vous l'assure, avec leurs navires chargés d'épices, de pierres et de perles, d'étoffes en soie et en or, de défenses d'éléphant et d'autres marchandises. Ils les vendent aux marchands qui les transportent ensuite dans le monde entier, en les vendant à d'autres marchands. C'est une ville très commerçante. [. . .]

Leurs navires sont de piètre qualité et beaucoup font naufrage parce qu'ils ne sont pas cloués avec du fer, mais cousus du fil qu'ils fabriquent à partir de l'écorce des cocotiers, car ils battent l'écorce qui devient comme du crin de cheval dont ils font du fil et cousent leurs navires. Ce fil résiste bien et ne se détériore pas à cause de l'eau de mer, mais il ne tient pas contre une tempête. Les navires portent un mât, une voile et un gouvernail et vont à découvert sauf quand ils sont chargés ; on recouvre alors la marchandise avec des cuirs et, sur les cuirs, on place les chevaux que l'on transporte pour la vente. Ils n'ont pas de fer pour faire des clous, c'est pourquoi ils fabriquent des chevilles de bois dont ils clouent leurs navires. Ils les cousent ensuite avec le fil dont je vous ai parlé ci-dessus. Aussi y a-t-il un grand danger à naviguer sur ces navires, car beaucoup font naufrage. Il fait en effet fréquemment de très grandes tempêtes dans l'océan Indien. » (*Le devisement du monde*)

Ce passage est précieux non seulement pour la description d'Ormuz comme place d'échanges, mais aussi parce qu'il rappelle les contraintes techniques de la navigation indo-océanique médiévale.



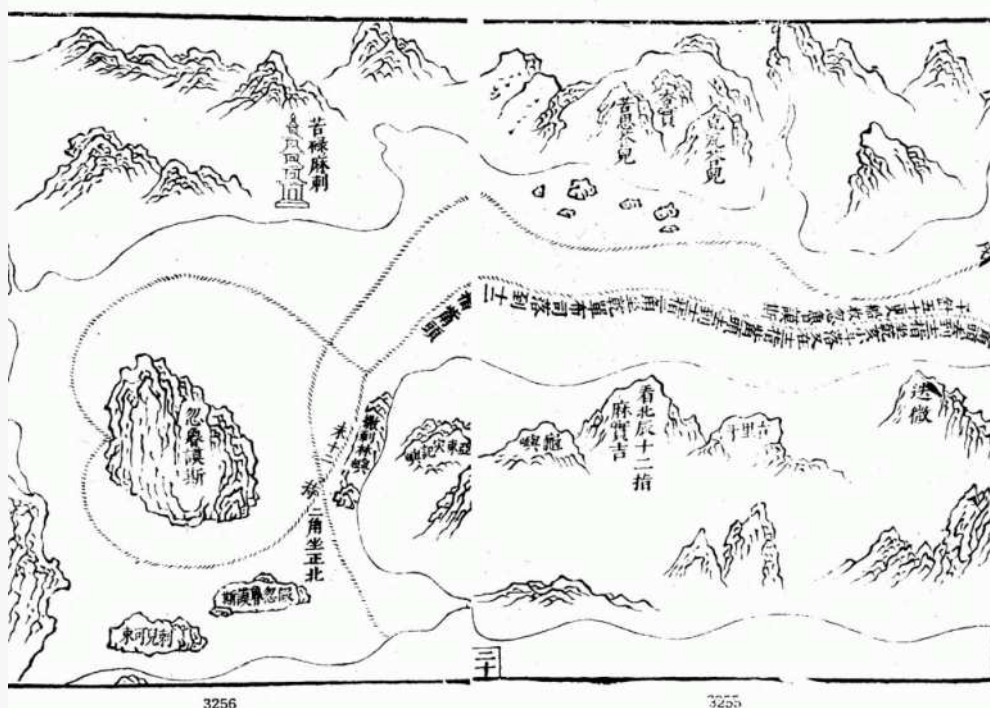
Des marchands (provenant d'Inde) ont fait accoster leur nef sur le rivage bordant la cité d'Ormuz ; deux habitants se tenant près de la porte fortifiée s'adressent à un chamelier, tandis que l'on décharge le bateau où s'entassent un chameau, un éléphant, un cheval et diverses marchandises. Les couleurs chaudes et douces sous le ciel d'azur traduisent magnifiquement l'ambiance du récit. (Miniature extraite d'un manuscrit luxueux du XV<sup>e</sup> siècle, ayant appartenu au duc de Bourgogne, puis au roi de France).

**L'île d'Ormuz.** Au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le port continental d'Ormuz fut délaissé au profit d'une petite île située dans le détroit, et que l'on nomma « la Nouvelle Ormuz » pour la distinguer de la ville précédente. Malgré son caractère inhospitalier (absence d'eau douce, par exemple), cette île devint rapidement le siège d'un commerce maritime intense.

**L'amiral chinois Zeng He dans le détroit d'Ormuz.** Au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'empereur de Chine Yongle confia à son amiral Zheng He une série d'expéditions de prestige vers l'Asie du sud-est, l'Inde, le golfe Persique et la côte orientale de l'Afrique. Ces expéditions, au nombre de sept, se sont déroulées entre

1405 et 1433<sup>9</sup>. C'est au cours du quatrième voyage (1413-1415) que la flotte chinoise fit escale à Ormuz.

Plusieurs marins chinois ont noté leurs impressions sur la ville et ses habitants. C'est le cas, par exemple, de Ma Huan, qui naviguait comme interprète. Il faisait partie des trois derniers voyages de Zheng He, donc de celui de 1413 à Ormuz. Il a publié, plus tard, ses souvenirs de mer. Au sujet d'Ormuz, il écrit : « Les membres et les visages des habitants sont fins et beaux [...] et ils sont robustes et d'une belle apparence ; leurs vêtements et leurs chapeaux sont élégants, distingués et raffinés. » Un autre marin de Zheng He, un nommé Fei Xin, a aussi relaté ses observations. Elles concernent surtout le niveau de vie élevé des populations locales et leurs habitudes vestimentaires.



**Le détroit d'Ormuz et ses îles,  
sur la carte nautique de l'amiral Zheng He**

L'archéologie a permis de confirmer et de préciser les escales de la flotte de Zheng He. On a retrouvé en effet, dans l'île d'Ormuz, des porcelaines chinoises typiques de l'époque

<sup>9</sup> Pour plus d'informations, on pourra se reporter à l'article de Guy Le Moing, paru dans SILLAGES n°42 de juin 2022 : *Les sept voyages de Zheng He*.

(« céladons »). Par ailleurs, en Chine cette fois, les chercheurs ont trouvé des pierres précieuses et des bijoux en provenance du Golfe et datant du début du XV<sup>e</sup> siècle. L'un des plus spectaculaires de ces vestiges est un lingot d'or, découvert dans la tombe d'un souverain chinois de l'époque, et portant l'inscription : "*... jour d'avril de la 17e année du règne de Yongle, acheté dans les océans de l'Ouest*" (Les « océans de l'Ouest » étant un terme chinois pour désigner le golfe Persique).

### **Les Portugais prennent possession d'Ormuz (début du XVI<sup>e</sup> siècle).**

Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, le roi Manuel de Portugal entreprit de combattre le commerce maritime musulman dans l'océan Indien. Pour y parvenir, il décida de s'emparer d'abord de certains sites stratégiques de ce commerce : Aden, Malacca, Ormuz, par exemple.

**Première prise d'Ormuz par les Portugais (1507).** En août et septembre 1507, la flotte portugaise d'Afonso de Albuquerque fit la conquête d'Oman. Ceci étant fait, elle se présenta devant Ormuz le 26 septembre au soir. Albuquerque chargea l'un de ses capitaines d'aller faire part des intentions du roi Manuel au souverain d'Ormuz : vassaliser son royaume et le mettre sous la protection du Portugal. Ormuz n'était alors pas gouverné par son souverain (trop jeune pour régner), mais par un puissant vizir nommé Cogear. Ce dernier, bien qu'intimidé par la flotte portugaise, décida de résister.

Durant la nuit, une cinquantaine de navires marchands locaux et une foule de bâtiments côtiers entourèrent la flotte portugaise. Ceci n'inquiéta guère Albuquerque, au contraire : le travail de son artillerie s'en trouvait facilité. Le combat s'engagea le lendemain matin, et la flotte portugaise eut le dessus. Cet affrontement naval fut suivi d'un débarquement, et Cogear capitula.

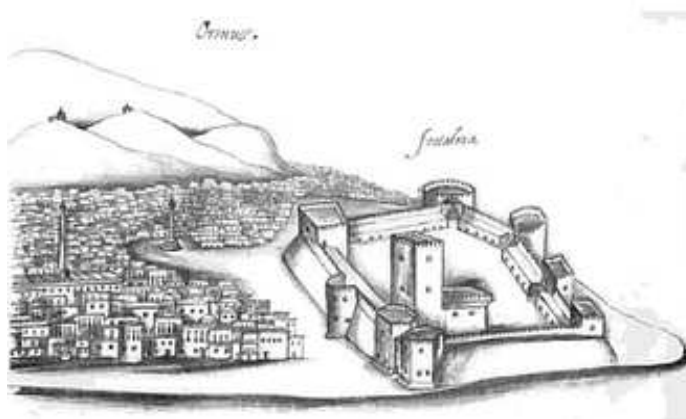
L'une des premières décisions d'Albuquerque fut d'ordonner à ses soldats de construire un fort sur la côte nord de l'île d'Ormuz. Ce travail, accompli sous un soleil accablant, provoqua des mouvements de mauvaise humeur parmi les soldats portugais. Il y eut même des désertions et le départ de trois navires. Albuquerque, dont les effectifs étaient déjà faibles, décida de rentrer aux Indes ; il quitta Ormuz au début du mois de février 1508, laissant le fort inachevé.

**Deuxième prise d'Ormuz par les Portugais (1515).** Devenu gouverneur des Indes portugaises en 1509, Albuquerque s'occupa d'abord de conquérir Goa (1510), Malacca (1511) puis de faire une incursion en mer Rouge (1513). Après quoi, il revint vers Ormuz : « Albuquerque réunit à Goa une flotte de 27 vaisseaux, 1 500 Portugais et 700 Malabarais et en mars 1515 les Portugais mirent à nouveau l'ancre devant Ormuz, au son des trompettes et d'une puissante salve d'artillerie. [...] Ormuz a été trouvé fortifié et préparé pour une lutte interminable ; néanmoins, le roi ne s'opposa pas à Albuquerque, espérant qu'il pourrait être un allié [...] car les Portugais s'étaient montrés uniquement intéressés par le commerce, le tribut et non le contrôle effectif du royaume. Ainsi, le 1<sup>er</sup> avril, le roi Turan Shah a permis à Albuquerque de débarquer ses forces et de reprendre officiellement possession d'Ormuz sans effusion de sang. » (W. Floor).

**L'administration portugaise.** Sous l'administration d'Albuquerque et de ses successeurs, les rois d'Ormuz étaient autorisés à gouverner leur royaume en tant que vassaux de la couronne portugaise. Seule, la défense leur échappait et dépendait directement de la nation suzeraine. Ormuz, affaiblie par les rivalités et les luttes avec ses voisins, retrouva vite sa prospérité commerciale. Tout le commerce maritime entre l'Inde et le Moyen-Orient passait par Ormuz, ce qui procurait au Portugal un revenu annuel considérable.

**La lutte contre les Ottomans (milieu du XVI<sup>e</sup> siècle).** En 1552, les navires ottomans, sous le commandement de Piri Reis, ont attaqué la ville, mais ils n'ont pas réussi à la capturer. Une concurrence commerciale acharnée régnait alors entre les Portugais et les Ottomans. Les flottes portugaises et turques s'affrontèrent devant Ormuz en 1553 lors de la bataille du détroit d'Ormuz et en 1554 lors de la bataille du golfe d'Oman. Les Turcs furent largement défaits lors de ce dernier affrontement. En 1559, les Ottomans firent une dernière tentative, mais échouèrent.

Ormuz resta sous la domination portugaise jusqu'en 1622, date à laquelle elle fut l'objet d'une attaque combinée anglo-persane.



Le fort portugais sur l'île d'Ormuz

## Ormuz repris par les Perses

**La capture anglo-persane d'Ormuz (1622).** La dynastie des Safavides régnait sur la Perse (l'Iran actuel) depuis 1501. Un siècle plus tard, elle cherchait à étendre son territoire au sud, et à profiter de l'essor commercial de cette région. En 1602, l'armée safavide occupa Bahreïn. S'emparer d'Ormuz était plus difficile en raison de la présence portugaise. La Perse, qui était déjà en guerre contre les Ottomans, avait besoin d'un allié pour affronter les Portugais.

Les Safavides conclurent donc une alliance avec la Compagnie britannique des Indes orientales contre Lisbonne. Ou, plus exactement, ils menacèrent la Compagnie britannique de l'expulser d'Iran et de la priver de sa part du lucratif commerce de la soie, mené par ce pays si elle ne prêtait pas ses navires à l'effort visant à déloger les Portugais. Six navires de guerre de la Compagnie des Indes orientales accompagnèrent les navires de transport de troupes safavides, qui amenèrent quelque 3 000 soldats.

Les Safavides s'emparèrent d'abord de l'île de Qeshm. Celle-ci approvisionnait Ormuz en eau, ce qui constituait un sérieux défi pour les Portugais. Mais le capitaine de la garnison et le roi d'Ormuz, avaient prévu qu'ils seraient la prochaine cible des assaillants, et avaient constitué des réserves pour survivre à un siège.

Celui-ci dura dix semaines. Les Anglais bombardèrent le fort et coulèrent la flotte portugaise présente. Après une certaine résistance, les Portugais rendirent Ormuz le 4 mai 1622.

**Une nouvelle histoire commence pour Ormuz.** Le Shah Abbas I<sup>er</sup>, dit Le Grand, qui régnait alors sur la Perse, reprit avec détermination le contrôle du détroit. Il fit détruire le fort portugais qui s'élevait sur l'île d'Ormuz ; les ruines de ses murailles furent utilisées pour construire des maisons

d'habitation et comme lest pour les navires de haute mer. Une nouvelle histoire commençait pour Ormuz, que nous raconte William Floor :

« Le Shah Abbas Ier et ses successeurs ne souhaitaient pas qu'Ormuz serve de base commerciale et n'ont donc rien fait pour développer l'île. Pour autant, Ormuz n'était pas totalement désolée et abandonnée. Certains officiers des troupes perses qui avaient conquis l'île furent chargés de son administration. Leur principale mission était de veiller à ce que personne n'utilise l'île contre la Perse et ses intérêts commerciaux. Ormuz continua d'importer tout ce dont elle avait besoin. Son rôle économique demeura limité à la production de sel gemme et d'oxyde de fer, en plus de la pêche. Sa position stratégique suscita un certain intérêt chez les Néerlandais entre 1627 et 1629, lorsque ces derniers, souhaitant s'affranchir de l'oppression afghane, envisagèrent d'y transférer leur comptoir. L'imam de Mascate assiégea l'île en 1717, mais ne parvint pas à s'en emparer. [...] De 1798 à 1854, Ormuz fit partie de l'administration de Mascate en vertu d'un accord de location avec la Perse. L'île devint alors un centre économique mineur, où l'exploitation des gisements de sel gemme et d'oxyde de fer se poursuivait. [...] Au XX<sup>e</sup> siècle, la principale activité de la population d'Ormuz (3 000 habitants en 1977) était la pêche, tandis que, depuis les années 1990, la contrebande est également devenue une source de revenus importante. » (D'après William Floor : *Hormuz : Islamic period*). C'est au cours du XX<sup>e</sup> siècle, toutefois, qu'un bouleversement va se produire : le pétrole. Ce qui change au cours de ce siècle n'est pas la valeur stratégique d'Ormuz, mais son échelle. Jadis enjeu de routes commerciales régionales et impériales, le détroit devient avec le pétrole un verrou de l'économie mondiale.

## **L'âge du pétrole (XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles)**

Au XX<sup>e</sup> siècle, la découverte massive de pétrole dans le sous-sol des pays du golfe Persique bouleversa complètement la destinée du détroit d'Ormuz. Celui-ci devenait un passage incontournable pour les navires pétroliers et méthaniers alimentant le monde, donc un site stratégique d'importance planétaire.

On estime actuellement que 20 à 21 millions de barils de pétrole transitent chaque jour par le détroit, soit près de 25 % de la consommation mondiale. Ce pétrole provient principalement de cinq pays : l'Arabie saoudite, l'Irak, les Émirats arabes unis, l'Iran et le Koweït. Près de 80 % du pétrole transporté est destiné aux pays asiatiques (Chine, Inde, Japon).

Une part très importante du gaz naturel liquéfié (GNL) exporté par le Qatar et les Emirats arabes unis transite également par Ormuz. Comme pour le pétrole, ces livraisons sont très majoritairement destinées aux marchés asiatiques.

Pour faire face au trafic maritime intense dans le détroit, et éviter les risques de collision, les navires empruntant le détroit suivent un dispositif de séparation du trafic : les navires entrants utilisent une voie, les navires sortants une autre, chaque voie ayant une largeur de deux milles nautiques (3,7 km), les deux voies étant séparées par une bande médiane de largeur équivalente.

L'Iran, situé sur la rive nord du détroit, ne manque pas d'utiliser à son profit cette situation privilégiée. Depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, le détroit d'Ormuz est à l'origine de nombreux conflits.

\*

Depuis l'Antiquité, Ormuz n'a jamais cessé d'être un passage disputé ; seule a changé l'échelle des intérêts qu'il concentre. Détroit du commerce hier, détroit de l'énergie aujourd'hui, il demeure l'un des points de compression majeurs de l'histoire maritime mondiale.

---

## SOURCES

- Daniel Thomas Potts : *Hormuz : preislamic period*. Encyclopaedia Iranica, 2004.
  - Bernadette Arnaud : *Quand les flottes de l'amiral chinois Zheng He traversaient le détroit d'Ormuz*. Internet, 2015.
  - William Floor : *Hormuz : islamic period*. Encyclopaedia Iranica, 2004.
  - Juan Cole : *1622 : Lorsque l'Iran a chassé un empire européen d'Ormuz*. Internet
- 



**Détroit d'Ormuz – Le dispositif de séparation du trafic – Les pétroliers dans le détroit**



**Le trafic maritime dans le détroit d'Ormuz**



**C'est arrivé en septembre et en octobre**

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

**Par Guy LE MOING**

### **C'est arrivé le 20 septembre 1519**

#### **L'expédition Magellan prend la mer**

En arrivant dans la mer des Antilles, en 1492, Christophe Colomb pensait avoir atteint l'Asie. En fait, le continent américain lui en barrait la route. On chercha donc très vite à franchir cet obstacle.

Après Solis et Pinzon, en 1506, Juan Ponce de Leon (1512) et Francisco Hernandez Cordova (1513) explorent le golfe du Mexique ; Juan de Grijalva (1518) longe la côte. Aucun ne découvre de passage vers l'ouest. Reste la côte nord du golfe du Mexique. Alvarez de Pineda l'explore méthodiquement en 1519. Il faut alors se rendre à l'évidence : ni le golfe du Mexique ni la mer des Antilles ne communiquent par voie maritime avec les mers d'Asie.

Ces mers pourtant existent, la plupart des géographes de l'époque en sont persuadés. Un planteur espagnol du nom de Vasco Nuñez de Balboa, les a même aperçues en 1513, après avoir traversé l'isthme de Panama. Il est sans doute le premier Européen à avoir vu ces mers. Mais le premier Européen à trouver un passage pour y accéder est Fernand de Magellan.

Qui est cet homme ? Fernand de Magellan est un navigateur portugais, né vers 1480. Il appartient, croit-on, à une famille de petite noblesse du nord du Portugal, mais on ne sait pas grand-chose de sa jeunesse. Les premières sources fiables concernant sa biographie le mentionnent dans la flotte de Francisco de Almeida, vice-roi des Indes portugaises. Il a alors environ 25 ans, et part pour les Indes. Son baptême du feu a lieu le 6 mars 1506, lorsque son navire participe à la bataille de Cannanore contre la flotte du zamorin<sup>10</sup> de Calicut. Blessé lors de ce combat, Magellan est rapatrié quelques mois plus tard. Mais sa passion de la mer et des voyages lointains ne l'a pas quitté : il s'embarque bientôt sur un des quatre navires de l'expédition Diego Lopez de Sequeira, en partance pour les Indes. Les Portugais atteignent Malacca en septembre 1509, mais sont mal accueillis. Ils reviennent deux ans plus tard sous les ordres de Afonso de Albuquerque, et Magellan participe à cette opération, qui est victorieuse. Il revient ensuite à Lisbonne (1512), mais il est déçu par le pays qu'il retrouve et n'a qu'une hâte : repartir. Nouvelle mission militaire au Maroc en 1513 ; Magellan est blessé au cours de cette campagne, et restera boiteux. Il rentre à Lisbonne en 1515, obtient une audience auprès du roi Manuel, mais il agace tellement son souverain que celui-ci repousse toutes ses demandes. La décision de Magellan semble alors prise : si son pays le rejette, il ira voir ailleurs. Magellan reste encore deux années à Lisbonne, au cours desquelles il se documente et se lie d'amitié avec le cosmographe et astronome portugais Rui Faleiro, dont le savoir est complémentaire du sien.

En 1517, Magellan met sa décision à exécution : il passe en Espagne. Dans ce pays qu'il découvre, son premier soin est de se tisser des relations afin de se faire connaître du nouveau roi Charles I<sup>er</sup> (le futur Charles Quint). Il se marie en décembre 1517 avec une jeune Espagnole du nom de Beatriz Barbosa. Ce mariage lui permet de recevoir une dot importante, mais aussi de mieux

---

<sup>10</sup> Zamorin : titre du souverain local.

s'insérer dans la société espagnole. Il est bientôt en contact avec des dirigeants de l'administration coloniale de ce pays, et peut leur exposer son projet de recherche d'un passage à travers le continent américain. L'un d'eux est intéressé ; il s'appelle Juan de Aranda, directeur de l'administration coloniale, et promet de le présenter à la cour.

L'audience tant espérée a lieu au début de l'année 1518. Un conseil est rassemblé ; il se compose de quatre membres : le cardinal Adrien d'Utrecht, le précepteur Guillaume de Croÿ, le chancelier d'Etat Jean Sauvage et le cardinal Rodriguez de Fonseca. Magellan et Faleiro convainquent sans peine leur auditoire. Le 22 mars, le contrat définitif est signé par le roi. Il prévoit, entre autres, pour Magellan et Faleiro :

- Le monopole, pendant dix ans, de la route découverte par les deux hommes ;
- Leur nomination comme gouverneurs des terres qu'ils pourraient découvrir, et 5% des gains qui en résulteraient ;
- La concession d'une île à chacun d'eux ;
- Un vingtième des gains du voyage ;
- Un droit sur les prochains voyages, etc.

L'idée de Magellan et de Faleiro n'est pas de faire le tour du monde, mais de trouver un passage à travers le continent sud-américain, afin d'atteindre les mers situées à l'ouest de ce continent et les riches îles qui s'y trouvent.



**Fernand Magellan**



**Reproduction de la caraque *Victoria* au musée Nao Victoria  
à Punta Arenas (Chili)**

Cinq navires sont affectés à l'expédition : la *Trinidad*, nef amirale commandée par Magellan ; le *San Antonio* commandé par Juan de Cartagena ; la *Concepción* commandée par Gaspar de Quesada, le *Santiago* commandé par Juan Serrano et la *Victoria* commandée par Luis de Mendoza. Les équipages totalisent 237 hommes. Les préparatifs du voyage abondent de difficultés inattendues, et sont donc très longs. Les cinq navires quittent Séville le 10 août 1519 et, après une escale de ravitaillement à Sanlucar, prennent la mer le 20 septembre 1519. GL

## **C'est arrivé le 21 octobre 1520**

### **Découverte de Saint-Pierre et Miquelon**

L'île de la Morue (Terre-Neuve) est connue des pêcheurs normands, bretons ou basques dès le <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, même si la première exploration documentée ne date que de John Cabot, en 1497. Le navigateur portugais João Alvares Fagundes est intrigué par les ressources de cette région ; il part l'explorer en 1520. Après avoir touché Terre-Neuve, il fait route vers les îles du cap Breton et atteint l'archipel de Saint Pierre et Miquelon le 21 octobre 1520, jour de la Sainte Ursule. En l'honneur de cette sainte et de la légende qui lui est attachée, il nomme l'archipel « îles des 11 000 vierges »<sup>11</sup>. GL

## **C'est arrivé en octobre 1626**

### **En France, Richelieu devient surintendant de la navigation**

Pour pouvoir mettre en œuvre sereinement son ambitieuse politique navale, Richelieu avait besoin d'avoir les mains libres. Il devait donc, en premier lieu, écarter les quelques dignitaires qui détenaient la responsabilité de la flotte, et qui ne possédaient pas toujours les compétences nécessaires. L'opération prit une grande partie de l'année 1626 : « Henri de Montmorency remit entre les mains du roi, vers le commencement de l'année 1626, sa double démission d'amiral de France et d'amiral de Guyenne, en échange de douze cent mille livres ; le duc Charles de Guise reçut neuf cent mille livres pour sa charge d'amiral de Provence ou du Levant ; quant à l'amirauté de Bretagne, regardée comme une dépendance naturelle du gouvernement de cette province, elle devint la propriété du premier ministre quand il se fit donner, à la place du duc de Vendôme, le gouvernement de la Bretagne<sup>12</sup>. »



**Le cardinal de Richelieu**

---

11 La légende de sainte Ursule et des onze mille vierges raconte qu'une princesse chrétienne de Bretagne voyagea vers Rome avec des milliers de compagnes avant d'être massacrée par les Huns à Cologne.

12 G. LACOUR-GAYET : *Les idées maritimes de Richelieu*. (In « Revue des Etudes Historiques », 1910).

**1626**  
**Richelieu, surintendant**  
**de la navigation et commerce de France**

Après avoir racheté toutes les charges d'amiraux de France et des provinces de France, Richelieu reçoit le titre de *Grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France*. L'édit royal, publié à Saint-Germain en octobre 1626, lui accorde des pouvoirs très étendus dans ce domaine :

*« Nous voulons et entendons que notre cousin cardinal de Richelieu pourvoie et donne ordre à tout ce qui sera requis et utile pour la navigation et conservation de nos droits, avancement et établissement du commerce, sûreté de nos sujets à la mer, ports, havres, rades et grèves d'icelle et îles adjacentes, observation et entretien de nos ordonnances de la marine, et qu'il donne tous pouvoirs et congés nécessaires pour les voyages de long cours et tous autres qui seront entrepris par nosdits sujets, tant pour ledit commerce que pour la sûreté d'icelui... Voulant... que lesdits vaisseaux et gardes côtes prennent de notredit cousin ... tous ordres pour nettoyer nos mers de pirates et corsaires, faire conserver en sûreté nos marchands, et généralement pour toutes choses dépendantes dudit commerce, navigation et entreprise de mer. »*

## **C'est arrivé en octobre 1527**

### **La capture et la mort du corsaire Jean Fleury**

Le corsaire honfleurais Jean Fleury (ou Florin) est l'un des capitaines de l'armateur dieppois Jean Ango. Il s'est illustré à plusieurs reprises, durant la guerre de François I<sup>er</sup> contre Charles Quint, en capturant des navires espagnols chargés de riches cargaisons provenant du Nouveau Monde. Il a également fait un tort considérable aux Portugais. Ces derniers et les Espagnols ont mis sa tête à prix. Sa brillante carrière s'achève en 1527 : Jean Fleury est attaqué au cap Finistère par plusieurs bâtiments biscayens. Écrasé sous le nombre, il est fait prisonnier avec ceux de ses compagnons qui ont survécu au combat. Le 11 octobre 1527, ils sont regroupés et jugés : Jean Fleury et ses principaux lieutenants seront pendus ; ses matelots sont condamnés aux galères à perpétuité. GL



Attaque d'un galion espagnol par un corsaire ennemi

## C'est arrivé le 21 octobre 1711

### Prise de Rio de Janeiro par Duguay-Trouin

Depuis une dizaine d'années, la France guerroye contre une partie de l'Europe, dans l'espoir de placer son candidat sur le trône vacant d'Espagne. Parmi ses ennemis figure – comme toujours – l'Angleterre, ainsi que son allié, le Portugal. Concernant ce dernier, la France nourrissait un projet bien particulier : s'approprier les richesses brésiliennes, soit en allant les chercher sur place, soit en interceptant la « flotte de l'or », qui les apportait chaque année à Lisbonne.

Une première expédition a eu lieu dans ce but à Rio en 1710. Le capitaine du Clerc a tenté de s'emparer de Rio de Janeiro, mais il a échoué ; plusieurs centaines de ses soldats restent prisonniers des Portugais.

Duguay-Trouin suggère à Pontchartrain d'organiser une opération punitive sur Rio, de libérer les prisonniers et de ramener, par la même occasion, un copieux butin. Le roi trouve l'idée intéressante et confie au corsaire des navires et des troupes. Duguay-Trouin, de son côté, trouve des associés pour financer l'armement de sa flotte. Pour ne pas éveiller les soupçons de l'ennemi, la préparation des navires est répartie entre différents ports. Le regroupement se fait à La Rochelle, début juin 1711, et l'appareillage a lieu le 9 juin. Quinze vaisseaux prennent la mer ; ils emmènent vers le Brésil plus de 2 000 hommes de troupe. Le 12 septembre à l'aube, Duguay-Trouin et son escadre pénètrent dans la baie de Rio sous le feu des batteries côtières. L'île des Chèvres est enlevée le 13, puis, le 19, Duguay-Trouin somme le gouverneur de se rendre. Sur la réponse négative de ce dernier, l'ordre d'attaquer la ville est donné durant la nuit du 20 au 21. Rio ne résiste pas longtemps. La rançon s'élève à 610 000 cruzados, 500 caisses de sucre et des marchandises diverses. Les survivants de l'expédition du Clerc sont libérés. L'escadre lève l'ancre au début du mois de novembre. GL



Duguay-Trouin vu par Obra de Chasselai (Musée de Rio)



---

## COURRIER DES LECTEURS

---

### Au sujet du système Ardois

Monsieur Stéphane Ardois nous écrit :

J'ai lu avec intérêt l'article de Guy Le Moing sur les signaux lumineux paru dans Sillages 63. J'ai appris que les Etats Unis avaient adopté à la fin du XIXème siècle un système de communication par fanaux électriques inventé par officier de marine espagnol nommé Ardois. Cela m'a surpris car c'est mon patronyme. Ce nom sonne très peu espagnol mais très français, et en particulier c'est un nom répandu au Pays de Retz en Loire Atlantique. Sachant que la Marine Française avait testé ce système avant les Américains, n'y aurait pas eu une erreur d'attribution par les historiens ? Selon certaines sources l'invention serait d'ailleurs française.

#### Réponse de Sillages

La Marine Américaine avait repéré le système Ardois lors d'un voyage d'escadre en Europe en 1889 car la Marine Française l'avait déjà adopté et même perfectionné grâce aux travaux du lieutenant de vaisseau nommé Allaire. C'est ce qui a peut-être entraîné une erreur dans les sources que vous avez consultées. En effet l'inventeur de ce système est bien un espagnol : le capitaine de frégate Federico Ardois,(1846-1891). Toutefois selon les recherches que nous avons faites il semble que sa souche familiale était française. En effet selon un document généalogique que nous avons pu consulter cette dernière solidement installée en Andalousie descendait de lignages d'officiers d'origine européenne souvent francophone intégrés à la couronne espagnole.

Avec un recensement de près de 2 000 personnes portant ce nom, Généanet confirme votre information : le nom Ardois est essentiellement présent dans le Pays de Retz – territoire se situant juste au sud de l'estuaire de la Loire et qui faisait partie de l'ancien Duché de Bretagne.

Par conséquent on peut avancer l'hypothèse selon laquelle les aïeux de Federico Ardois seraient venus de France et plus précisément du Pays de Retz.

#### Précisions sur le système Ardois

Le système reposait sur des caractéristiques techniques bien précises :

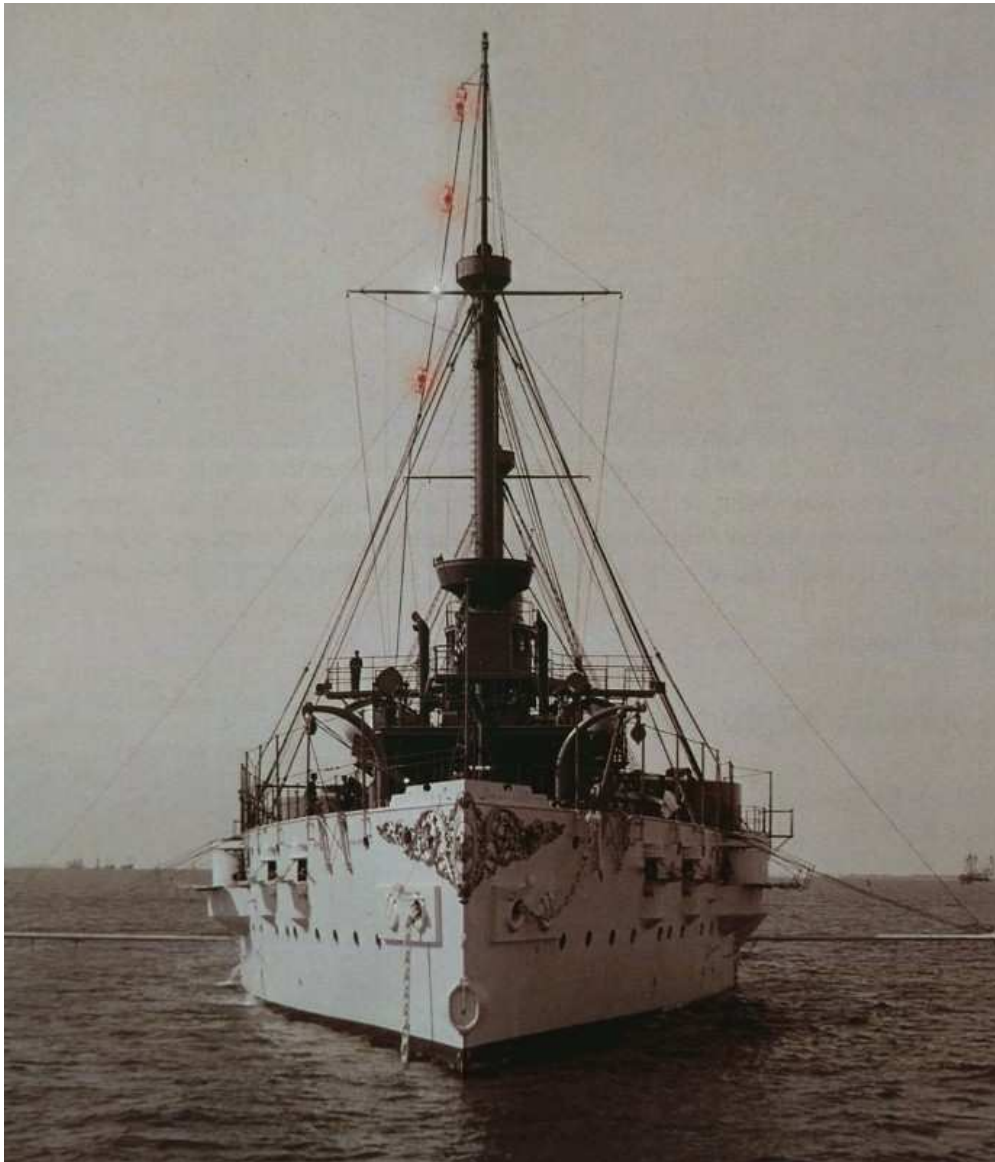
- **Les Lampes** : L'installation comprenait une série de quatre à cinq ensembles de lampes doubles (généralement composées de feux incandescents logés dans des boîtiers étanches équipés de lentilles de Fresnel).
- **L'affichage bicolore** : Chaque ensemble disposait d'une **lampe rouge** et d'une **lampe blanche**. Pour chaque signal, la lampe affichait soit le rouge, soit le blanc, mais jamais les deux en même temps.
- **La disposition** : Les lampes étaient suspendues verticalement le long d'un mât (et lues de haut en bas ou de bas en haut selon la version du code).

## Un Code Morse Visuel

Le code utilisé par le système Ardois était une **adaptation visuelle du code Morse**.

- Une couleur (par exemple, le blanc) représentait un **point**.
- L'autre couleur (le rouge) représentait un **trait**.

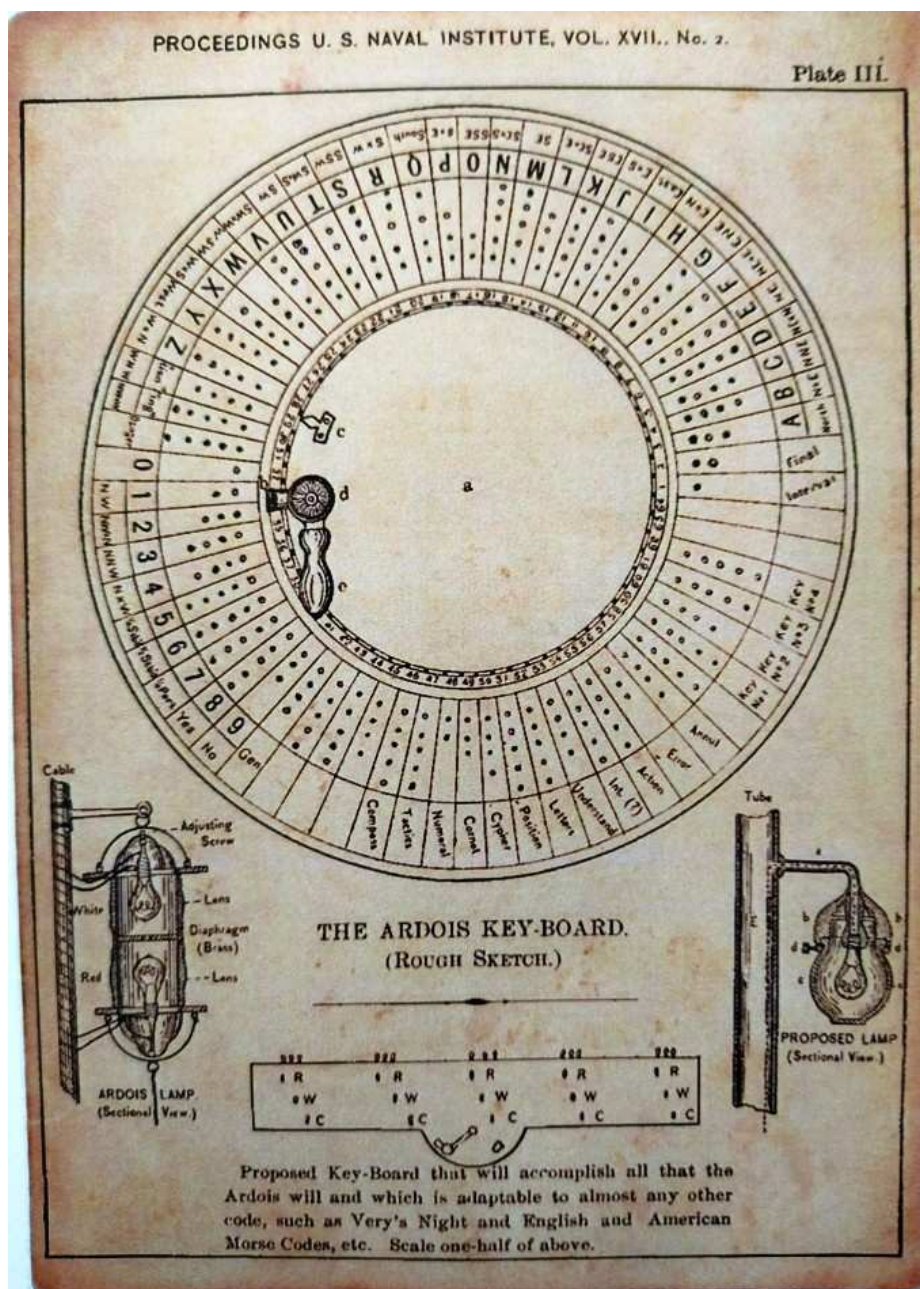
En allumant simultanément la bonne combinaison de feux rouges et blancs sur la hauteur du mât, le navire pouvait afficher instantanément une lettre complète ou un signal conventionnel, évitant ainsi d'avoir à faire clignoter laborieusement une seule lampe. Pour transmettre des chiffres ou des ordres spécifiques, l'opérateur pouvait faire pulser ou clignoter la lampe supérieure afin de lui donner une signification secondaire.



Le croiseur USS Texas en 1895 équipé du système Ardois On distingue quatre fanaux sur une drisse le long du mât de misaine. De haut en bas, deux rouges, un blanc, un rouge. (photo US Navy)

## Évolution et Contrôle (Le Clavier Telephotos)

Au départ, la sélection des signaux s'effectuait via un panneau circulaire divisé en 64 segments relié à un commutateur rotatif.



En 1897, le système a été grandement amélioré par l'introduction d'un clavier perfectionné appelé « **Telephotos** ». Ce clavier permettait aux opérateurs de taper les messages beaucoup plus rapidement, à la manière d'une machine à écrire, ce qui activait instantanément les relais électriques des lampes dans le mât.

---

## **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)