

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 52

Août/septembre 2024

SOMMAIRE

BONJOUR.....	1
Jeanne Barret la première femme à avoir fait le tour du monde par A. Foulonneau.....	2
Le 10 août 1944 juin les Allemands bloquent la Loire en coulant 9 navires par A. Foulonneau.....	9
Un chef d'oeuvre de l'inutile : Fort Boyard.....	15
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	20
COURRIER DES LECTEURS.....	24

BONJOUR

Lors de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques, la figure de Jeanne Barret a été évoquée comme exploratrice. Mais qui était-cette femme dont un navire porte désormais le nom ? Son histoire est loin d'être banale.

Ensuite j'évoquerai le blocage de la Loire en août 1944 lors de la débacle allemande. Les travaux gigantesques qui furent nécessaires pour rendre possible la navigation dans la Loire ont marqué les populations locales et modifié irréversiblement le cours et les berges de la Loire à cet endroit.

Chaque année le jeu Fort Boyard revient sur nos écrans. Mais connaissez-vous l'histoire du fort ? A quoi devait-il servir ? A quoi a-t-il servi ? Comment est-il devenu le théâtre d'un jeu diffusé dans le monde entier ? Ce sont peut-être des questions que vous vous êtes posées et auxquelles je vais essayer de répondre. Enfin Guy Le Moing évoquera les anniversaires des années se terminant par 4. Que s'est-il passé il y a 10, 20, 30 ans ou plus ?

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



JEANNE BARRET

La première femme à avoir fait le tour du monde

Par Alain Foulonneau

Intitulé "Sororité", le sixième tableau de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques 2024 à Paris rendait hommage à dix Françaises qui ont marqué l'histoire. La première des très belles statues qui ont émergé de la Seine a été celle de Jeanne Barret. C'est la première femme à avoir fait le tour du monde. Mais les conditions dans lesquelles elle a fait ce périple maritime méritent qu'on s'y intéresse.



Statue de Jeanne Barret lors de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris de 2024 (capture d'écran internet)

Un accueil imprévu à Tahiti

Vahiné ! Vahiné !¹ Jean Baré² le valet du botaniste Philibert Commerson ne parvenait pas à se défaire des Tahitiens qui le harcelaient. Il venait tout juste de mettre pied à terre lourdement chargé des cahiers de son maître et voilà que des insulaires criaient qu'il était une femme et qu'ils voulaient lui faire les honneurs de l'île. D'autres faisaient des gestes sans équivoques sur leurs intentions. Il fallut que le chevalier de Bournand chargé de la garde vienne à son secours et le fasse rembarquer à bord de l'Etoile tant les Tahitiens devenaient insistants.

A bord de La Boudeuse, le navire amiral de l'expédition, Bougainville fut informé de l'incident. Il s'en étonna et écrivit dans son journal de bord : « *comment reconnaître une femme dans cet infatigable Baré, botaniste déjà fort exercé que nous avons vu suivre son maître dans toutes les herborisations, au milieu des neiges et sur les monts glacés du détroit de Magellan, et porter même dans ces marches pénibles provisions de bouche, armes et cahiers de plantes avec un courage et une force qui lui avaient mérité du naturaliste le surnom de bête de somme ?* »

Dès qu'il put se rendre à bord de l'Etoile Bougainville demanda à rencontrer Jean Baré. Voici rapportés par Bougainville dans le journal « voyage autour du monde » les termes de cet entretien : « *Quand je fus à bord de l'Etoile, Baré, les yeux baignés de larmes, m'avoua qu'elle était fille, elle me dit qu'à Rochefort elle avait trompé son maître en se présentant à lui sous des habits d'homme au moment même de son embarquement... qu'au reste elle savait en s'embarquant qu'il s'agissait de faire le tour du monde, et que ce voyage avait piqué sa curiosité* ». Reconnaisant que la dame Baré s'était toujours conduite à bord avec la plus scrupuleuse sagesse, Bougainville ne prit aucune sanction. D'ailleurs qu'aurait-il pu faire dans l'immédiat ?

Mais comment tout ceci avait-il pu arriver ? Alors qu'à cette époque , il était formellement interdit à une femme de faire partie de l'équipage d'un navire : « *Par ordre du Roi, la présence de toute femme sur un bateau de Sa Majesté est interdite, sauf pour une courte visite ; un mois de suspension sera requis contre l'officier qui contreviendrait à cet ordre et quinze jours de fer pour un membre de l'équipage qui, lui-même, n'y souscrirait point.* »

Comment cette femme avait-elle pu embarquer sans se faire remarquer sur l'Etoile ?

Comment avait-elle pu cacher son genre pendant tant de mois dans un espace aussi étroit qu'un bateau de 34 mètres de long ?

Pour le comprendre il aurait fallu que Bougainville ait eu connaissance du court passé de Jeanne Barret car c'était encore une jeune femme (Bougainville écrit ; *elle n'est ni laide, ni jolie et n'a pas plus de vingt six ou vingt sept ans*). C'est que nous allons faire avant de découvrir la suite de son voyage et la manière dont elle a laissé son nom à la postérité.

La rencontre de deux botanistes

Jeanne Barret était née le 27 juillet 1740 à La Comelle une localité bourguignonne aujourd'hui dans le département de Saône et Loire Elle était la fille de Jean Barret et de Jeanne Pochard,

1 Femme en langage polynésien et maori.

2 Orthographe employée par Antoine de Bougainville. Le nom de Jeanne Barret a eu une orthographe variable.

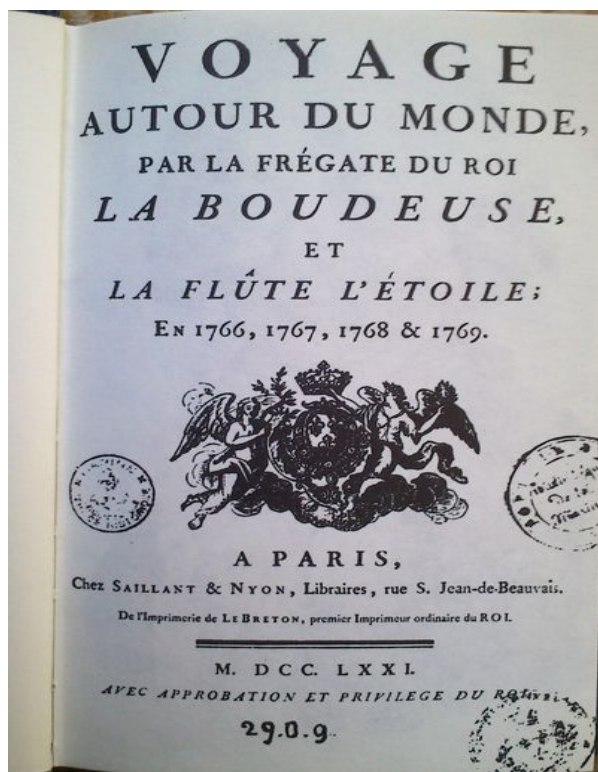
agriculteurs modestes ; son acte de baptême identifie son père comme manouvrier. C'était des gens simples et analphabètes, son père n'a pas signé l'acte de naissance. Par contre Jeanne savait écrire. On ignore qui lui a enseigné un rudiment d'éducation. Peut-être un hobereau local ou le curé de La Comelle encouragé par ses bonnes dispositions. Toute jeune elle travailla comme bonne et gouvernante à Toulon sur Arroux.

C'est là qu'elle rencontra le botaniste et médecin Philibert Commerson en 1764. On a parfois raconté que Jeanne avait l'habitude de récolter des herbes médicinales et c'est ainsi que le botaniste en recherche lui aussi de plantes l'aurait connue. Ce qui est plus certain c'est que Commerson ayant perdu son épouse morte en donnant naissance à son fils, il recruta Jeanne Barret pour s'occuper de l'enfant et gérer son ménage. Mais Jeanne rapidement vint à participer aux travaux consistant à ranger, consigner et répertorier les documents relatifs à la botanique. Jeanne Barret s'imposa peu à peu comme un bras droit ordonné et méthodique aux recherches de Philibert Commerson. Sa curiosité lui conféra un sens de l'initiative et de l'action qui lui servirent toute sa vie. Leurs liens se resserrèrent mais dans le secret.

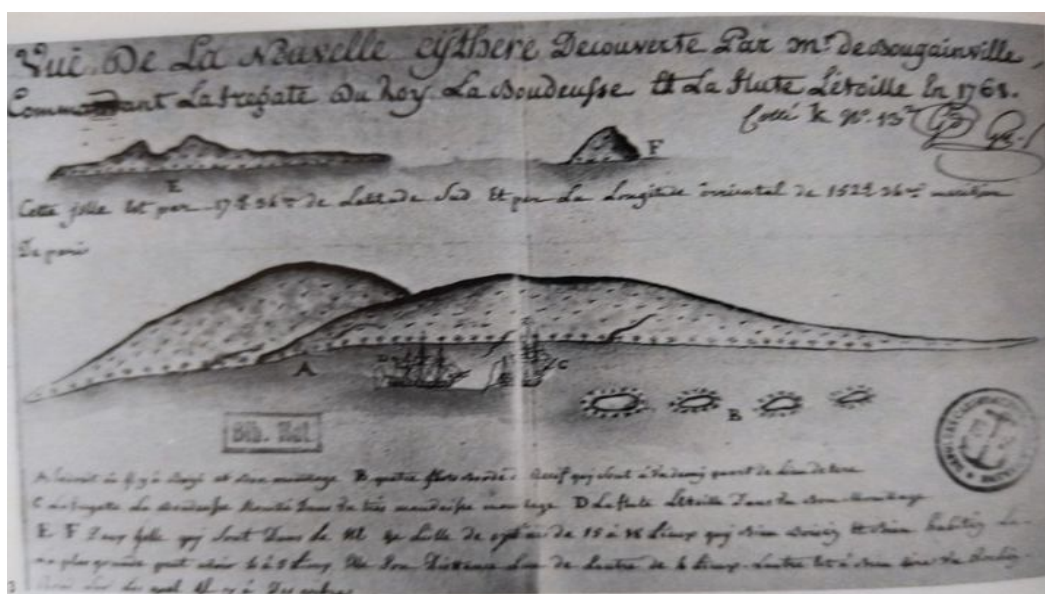
Le voyage autour du monde

Au début de 1765 Philibert Commerson et Jeanne Barret s'installèrent à Paris. Jeanne accoucha d'un fils en mai 1766 dont le père n'est pas nommé mais qui est probablement Commerson. On ignore ce qu'il devint par la suite. Cette même année Commerson posa sa candidature pour participer en tant que savant au premier tour du monde organisé par la Marine Royale. Sa candidature fut acceptée. Mais Commerson avait une santé fragile. Il souhaitait être accompagné par Jeanne Barret à la fois comme infirmière et comme assistante pour ses travaux scientifiques. Cependant la présence des femmes à bord était interdite... par contre les savants avaient droit à un serviteur. C'est de là qu'était probablement née l'idée de déguiser Jeanne en homme. Pour parfaire l'illusion Jeanne n'embarqua qu'à la dernière minute faisant mine de ne pas connaître son maître. Ce que raconta plus tard Jeanne Barret à Bougainville n'était qu'un mensonge destiné à protéger Commerson.

Le 1er février 1767, dans le port de Rochefort, Commerson et Barret embarquèrent à bord de l'Étoile, l'un des deux navires de l'expédition. L'Etoile était une flûte, un bateau de charge à fond plat de conception néerlandaise. L'Etoile était plus petit et moins rapide que la Boudeuse, laquelle était une frégate. En raison de la grande quantité de matériel emportée par Commerson, le capitaine de l'Etoile, François Chesnard de la Giraudais, abandonna sa propre cabine, à lui et à son « assistant », ce qui permit à Barret une intimité lui permettant de cacher son genre . En particulier, la cabine du capitaine lui donnait accès aux toilettes privées (la bouteille) afin qu'elle n'ait pas à utiliser celles des autres membres de l'équipage (les poulaines).



Page de garde du livre d'Antoine de Bougainville (photo AF)



Dessin naïf anonyme représentant La Boudeuse et L'Etoile au mouillage à Tahiti. En B l'auteur a représenté des îlots que les Polynésiens nomment « motus » (Bibliothèque Nationale)

Commerson souffrit gravement du mal de mer et d'un ulcère récurrent à la jambe dès le début du voyage, et Barret a probablement passé la majeure partie de son temps à s'occuper de lui tant qu'infirmière.

La jambe de Commerson le gênant continuellement, Barret semble avoir fait une bonne partie du travail réel à terre transportant des fournitures et des spécimens

En plus du travail manuel qu'elle a effectué dans la collecte des plantes, des pierres et des coquillages, Barret a également aidé Commerson à organiser et à cataloguer ses spécimens et ses notes comme d'ailleurs elle le faisait en France.

La longue escale à l'Isle de France

Après avoir traversé le Pacifique, l'expédition qui manquait d'approvisionnement fit une longue escale à l'Isle de France (aujourd'hui île Maurice), qui était alors un important comptoir français. Commerson constatant que son vieil ami le botaniste Pierre Poivre était gouverneur de l'île, demande à débarquer pour soigner sa santé fragile et herboriser l'île. Bien entendu Barret reste avec lui comme invitée également de Poivre. Il est possible que Bougainville ait accepté facilement cette demande car elle lui permettait de se débarrasser du problème d'une femme illégalement à bord d'un de ses navires.

À Port-Louis (capitale de l'île Maurice), Barret a continué son rôle d'assistante et de gouvernante de Commerson. Bien qu'il n'y ait aucune trace écrite, il est probable que Barret l'ait accompagné pour botaniser à Madagascar et à l'île Bourbon (aujourd'hui La Réunion) en 1770-1772.

Commerson mourut prématurément le 13 mars 1773 à l'âge de 45 ans. Son protecteur Pierre Poivre ayant été rappelé à Paris, Jeanne Barret se trouva sans ressources financières. Elle ouvrit alors un cabaret à Port Louis et fit ainsi la connaissance de Jean Dubernat, un officier de marine français qu'elle épousa le 17 mai 1774. Un an plus tard le couple rentra en France permettant à Jeanne Barret de terminer son tour du monde.

Le retour en France et la reconnaissance du roi Louis XVI

Jeanne reçut sa part de l'héritage de Philibert Commerson qui l'avait couchée sur son testament. Puis Louis XVI lui accorda une entrevue au cours de laquelle il reconnut ses mérites, la félicita pour sa bonne conduite et ses travaux comme aide botaniste et lui attribua une pension.

Jeanne Barret s'installa ensuite avec son mari dans le village natal de celui-ci à Saint-Aulaye-de-Breuilh dans le Périgord. Jeanne Barret décéda en 1807 dans cette commune. Elle y fut inhumée et sa tombe y est toujours visible.



Tombe de Jeanne Barret (photo Polymagou - CC-BY-SA wiki common)

Hommages

Au cours du voyage, Commerson lui dédie un arbuste de la famille des Meliaceae, *Baretia bonnafidia*. Néanmoins, l'espèce changera par la suite de nom pour devenir *Turraea floribunda*, synonyme de *Turraea heterophylla*

En 2012, une nouvelle espèce de Solanaceae découverte en Amérique du Sud est nommée *Solanum baretiae* en son honneur.

Le 26 avril 2018, en l'honneur de Jeanne Barret, le nom de monts Baret est donné officiellement à une chaîne de montagnes de la planète Pluton

En mars 2022, le nouveau patrouilleur des Affaires maritimes basé au Havre a été baptisé Jeanne Barret

Toujours en 2022 un timbre de la Poste française lui est dédié parmi une série sur les Grands voyageurs

Plusieurs villes de France ont donné un nom de rue à Jeanne Barret (Avrillé, Bègles, Bouaye, Dijon, Langueux, Montreuil-Juigné, Pignan, Saint-Nazaire ou encore Saint-Sébastien-de-Morsent).

En février 2024, la ville de Paris appose une plaque commémorative en hommage à Jeanne Barret au 13 rue des Boulangers



Le patrouilleur Jeanne Barret amarré au Havre (photo Yves Damay wiki commons)

Bibliographie

1. Hubert Verneret, *Le Travesti de l'Étoile*, Précyc-sous-Thil, Éditions de l'Armancon, 2011
2. Michèle Kahn, *La Clandestine du voyage de Bougainville*, Éditions Le Passage, 2014
3. Sophie Miquel, « Les testaments de Jeanne Barret, première femme à faire le tour de la terre, et de son époux périgordin Jean Dubernat », dans *Bulletin de la Société historique et archéologique du Périgord*, 2017
4. Nicolle Maguet, Sophie Miquel, « De l'Océan Indien aux rives de la Dordogne : le retour de Jeanne Barret après son tour du monde ; Jeanne Barret, Jean Dubernat, propriétés et familles en Dordogne et en Gironde », dans *Cahier des Amis de Sainte-Foy*, 2019, no 114
5. Sophie Miquel, Nicolle Maguet, « Du nouveau sur Jeanne Barret aux Archives nationale de l'île Maurice », dans *Bulletin de la Société historique et archéologique du Périgord*, 2020
6. Guillaume Calafat, « 1768 Jeanne Barret découverte à Tahiti », dans Romain Bertrand (dir.), *L'exploration du monde : Une autre histoire des Grandes Découvertes*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points »



LE 10 AOUT 1944 LES ALLEMANDS BLOQUENT LA LOIRE EN COULANT 9 NAVIRES

par Alain Foulonneau

Il y a 80 ans les Allemands obstruaient la Loire en aval de Nantes. Il fallut 8 années de travaux titanesques et une déviation de la Loire pour que le port de Nantes retrouve son accès d'origine. Cet anniversaire est l'occasion de rappeler ces événements dont les vestiges se voient encore aujourd'hui.



Aspect de la Loire en août 1944. Au premier plan le tanker Antarktis à gauche couchée sur le flanc la drague Pas de Calais II

Le contexte : la débacle allemande.

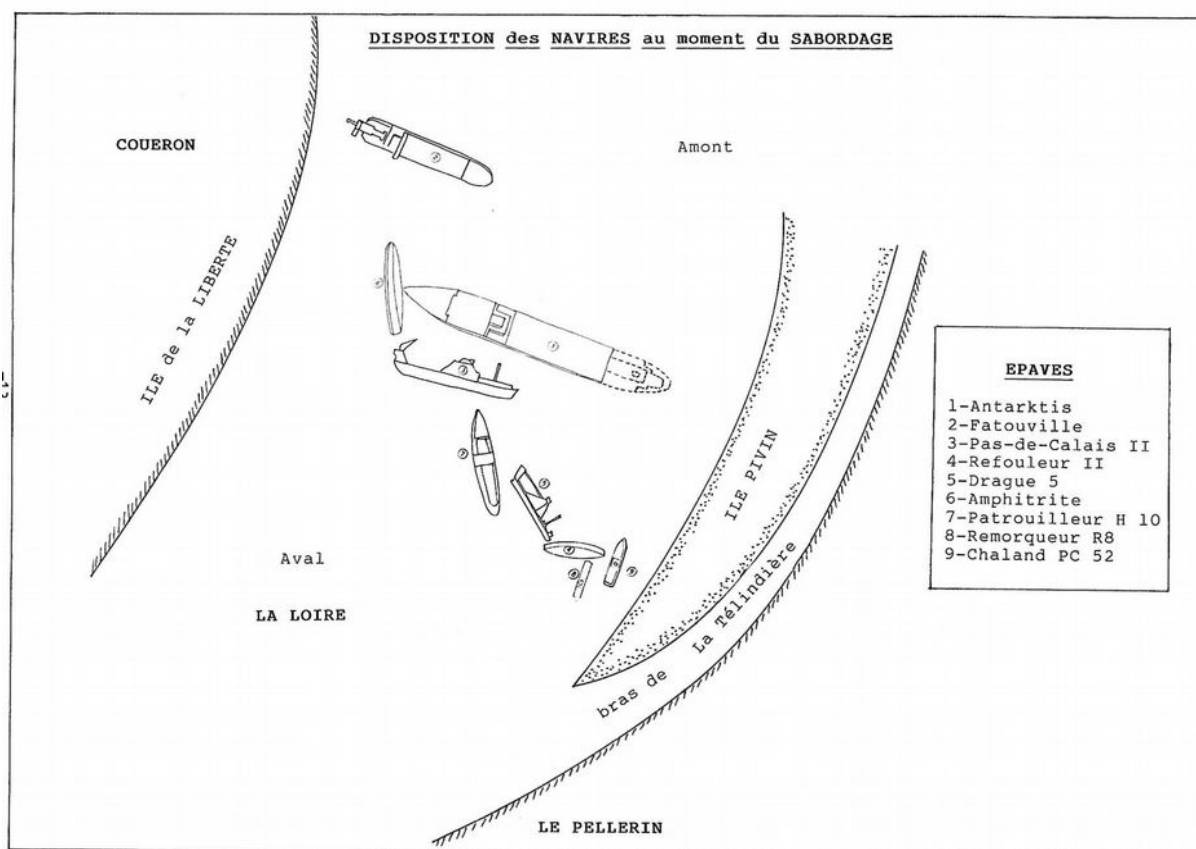
Le débarquement du 6 juin 1944 a sonné l'heure de la défaite des armées du IIIème Reich. Les armées alliées n'ont pas voulu attaquer les ports atlantiques, ce qui aurait été trop coûteux en vies humaines. Les alliés ont laissé des poches isolées qui, ils espèrent, finiront par se rendre faute d'approvisionnement. Mais Hitler a donné l'ordre à ses soldats de se battre jusqu'au dernier. En se repliant sur Saint Nazaire l'occupant allemand a voulu rendre impossible l'utilisation du port de Nantes. Les quais, les ponts ont été détruits et tous les navires présents dans le port ont été coulés. Mais surtout les Allemands ont bouché la Loire à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Nantes en établissant dans le lit du fleuve un barrage constitué de neuf épaves de tailles diverses.

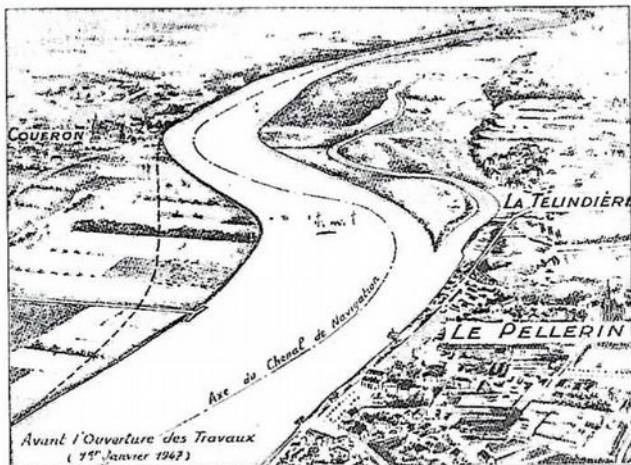
Ultime réflexe d'une armée en déroute qui n'aura pourtant aucune incidence sur l'issue de la guerre.

La situation au lendemain du 10 août 1944.

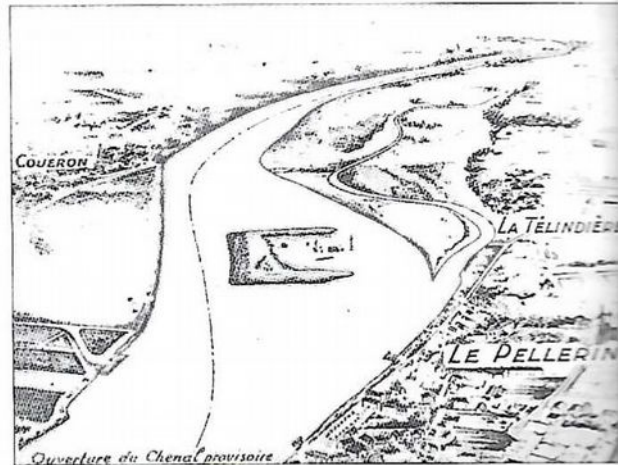
Le 11 août 1944 au matin les habitants de la commune du Pellerin près de Nantes découvraient un triste spectacle d'épaves coulées systématiquement pour interdire toute navigation. Voici quels étaient ces navires sacrifiés :

7. L'Antarktis. C'était la plus grosse épave coulée en travers du fleuve. Il s'agissait d'un ancien tanker norvégien de 15 000 tonnes et de 150m de long. Il servait au transport de l'huile de baleine depuis les stations baleinières de la Géorgie du sud et de l'île de la Déception en Antarctique. Les Allemands l'avaient transformé en pétrolier en 1939 à Kiel.
8. La Fatouville. C'était une drague construite par les Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes pour le port de Rouen. Elle en était au stade des essais.
9. La Pas de Calais II. Une drague à godet parvenue en Basse Loire lors de la débâcle de 1940 avec équipage et famille.
10. Le Refouleur II. Il s'agissait d'un bâtiment technique pour envoyer à terre les sédiments de dragage. Il appartenait au service maritime de la Loire Inférieure.
11. La Drague 5. Drague à godets du service maritime de la Loire Inférieure.
12. L'Amphitrite. C'était une drague d'origine allemande construite en 1905.
13. Le Patrouilleur H10. C'était un bateau tout neuf sorti des chantiers de Penhoët pour le compte de la marine allemande. Il mesurait 61 m.
14. Le Remorqueur 8. Construit à Nantes en 1917.
15. Le Chaland PC 52. Un chaland destiné au transport de la vase et du sable issus des dragages.

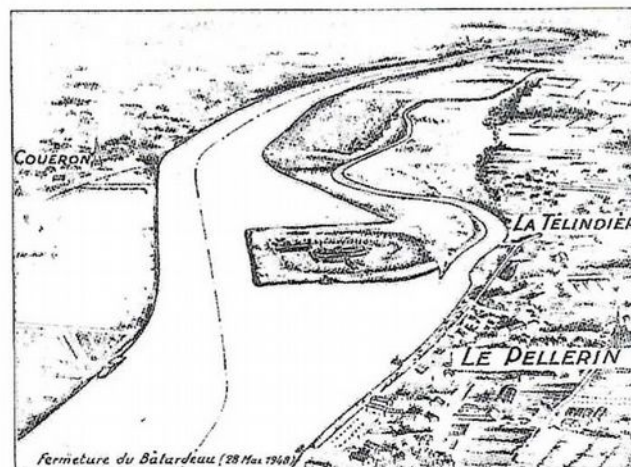




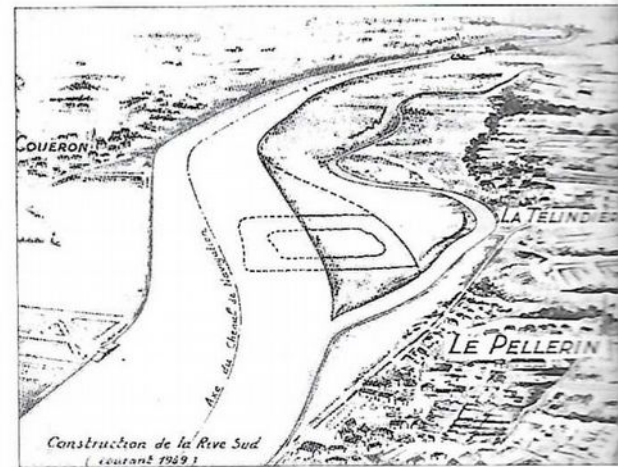
1. Avant ouverture des travaux (1^{er} janvier 1947)



2. Ouverture du chenal provisoire (5 janvier 1948)



3. Fermeture du batardeau (28 mai 1948)



4. Construction de la rive sud (courant 1949)

Première mesure : ouverture d'un passage provisoire côté sud

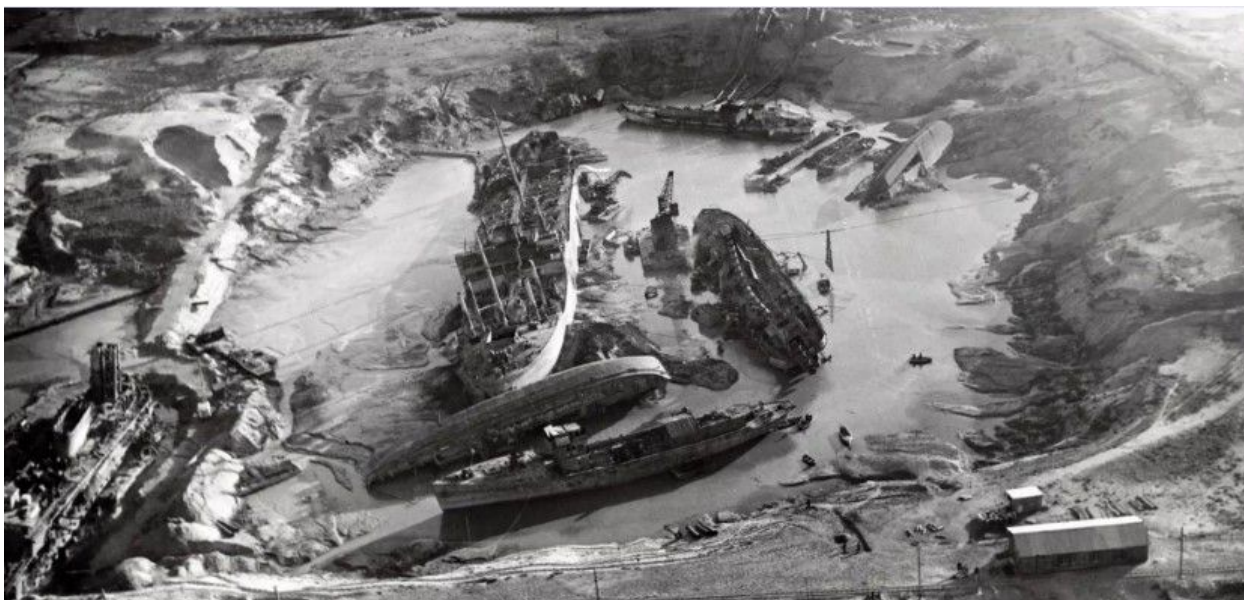
Afin de permettre un passage pour la navigation indispensable pour la vie du port de Nantes et des ses industries, il fut décidé d'ouvrir en urgence un chenal près de la rive sud. Dès la fin de 1944 le renflouement des petites unités, le remorqueur R8 et le chaland PC 52 était réalisés. Au printemps 1945 le Refouleur II était arrasé par découpages successifs. On procéda ensuite à la suppression de l'arrière de l'Antarktis à coups d'explosifs. Une passe de 80 m de large et profonde de 3m50 au plus fortes marées basses entra en service le 24 août 1945.

Seconde étape : creusement d'un chenal dans la rive nord et construction d'un batardeau pour isoler les épaves.

Il était vite apparu aux ingénieurs que les techniques habituelles de renflouement des épaves ne pouvaient pas être adoptées isolément. Il fallait traiter de manière globale le problème des épaves. Le projet élaboré par les ingénieurs dirigés par René Gibert était audacieux. Il s'agissait de détourner la Loire et de lui offrir un lit plus au nord taillé dans les prairies. Conjointement la construction d'un batardeau était menée. C'était un barrage provisoire autour des navires, permettant de les mettre presque à sec et de les redresser pour les remettre à flot (à l'exception de

l'Antarktis coupé en deux lors du sabordage).

L'essentiel de ces travaux fut réalisé avec la drague refouleuse La Pologne. Ce bâtiment construit aux Pays Bas en 1925 avait échappé miraculeusement à la guerre (la drague était au Pouldu, Finistère sud, lors de la capitulation de l'Allemagne le 8 mai 1945). D'autres dragues plus petites (la N°3 et la N°6) complétèrent l'action de La Pologne. Le 28 mai 1948 le batardeau était fermé.



Le batardeau avec les épaves, la plus grande au milieu est celle de l'Antarktis



Autre vue aérienne du batardeau. On distingue la station de pompage et ses tuyaux dans le bas de l'image

Troisième étape : le relevage des épaves.

Une puissante station de pompage fût installée pour assécher le batardeau. Elle était constituée de "trois diesel pompes" embarqués sur le Lct 258 un ex chaland de débarquement US. La station fonctionna pendant 8 mois jours et nuits sans aucun arrêt. Le niveau de l'eau dans le bassin fut stabilisé à la cote – 6 m sous le zéro des cartes marines pour éviter les risques de rupture des épaves alourdies de vase et de sable depuis leur sabordage. Toutefois les épaves émergeaient suffisamment pour qu'on puisse procéder au renflouement par diverses méthodes. Ces opérations furent le travail des scaphandriers. Il fallait découper, souder, pour colmater les brèches. Parfois il fallait dynamiter. Il fallait aussi pomper la vase et le sable qui s'étaient infiltrés dans les épaves.

Certaines épaves étaient couchées sur le flanc, c'était le cas notamment des dragues Amphitrite et Pas de Calais II. Il était nécessaire de les redresser. Et pour ce faire il fallait passer des élingues sous les coques. Les scaphandriers creusaient donc des tunnels dans la vase quasiment sans visibilité. Cinquante scaphandriers se sont relayés sur les travaux.

Pour le redressement de la drague Pas de Calais II, une entreprise de travaux publics installa six treuils à vapeur sur la digue aval du batardeau ainsi qu'une centrale vapeur chargée de leur fournir l'énergie nécessaire.

En juin 1949 tous les bateaux, à l'exception de l'Antarktis, étaient renfloués et sortaient du batardeau.

Car il n'avait pas été possible de renflouer la plus grande des épaves : l'Antarktis. La coque du tanker était brisée en deux. On avait déjà arasé l'arrière. On décida de découper l'avant qui après la suppression du batardeau se trouvait dans le nouveau lit de la Loire. Ce fut le travail d'un seul homme : le scaphandrier Pierre Le Gac qui dessabla l'intérieur de l'étrave puis la découpa au chalumeau au cours de l'année 1951.

Puis les ingénieurs se résignèrent à laisser sur place ce qui restait de la carcasse de l'Antarktis. Mais auparavant ils avaient décidé de récupérer le moteur qui présentait une grande valeur. En août 1948 on avait procédé à l'enlèvement du pont principal pour accéder à la chambre des machines. En décembre le moteur était dévasé et on commençait à le démonter. On récupéra aussi des pompes, des compresseurs ainsi que deux chaudières. En effet l'Antarktis était équipé de deux chaudières qui ne servaient pas à sa propulsion mais à maintenir l'huile de baleine liquide. En février 1949 l'opération était terminée et un tonnage important de ferraille et d'autres métaux était dirigé vers les fonderies. Cette matière première était précieuse pour l'économie de l'après guerre.

Dernière étape : restructuration de la rive sud de la Loire au Pellerin.

Il restait à terminer le nouveau chenal de la Loire dont le tracé était meilleur que l'ancien grâce à une réduction importante de la courbure du fleuve. Il fallait réaménager les rives, faire de nouvelles digues en bordure. Il restait surtout à réaménager le quai du Pellerin après la dérivation de la Loire vers le nord. Il était nécessaire aussi de construire une nouvelle cale pour l'accostage du bac du Pellerin. Ce furent l'objet des travaux de 1951 et 1952.

Le vaste espace sablonneux créé par les dépôts de dragages à l'est du Pellerin fut surnommé par ses habitants Bikini par comparaison avec l'atoll des îles Marshall où les Américains avaient procédé à un essai de bombe atomique en 1946. Il a gardé ce nom à ce jour.

Le coût total des travaux s'était élevé à 503 050 000 francs

Après l'enlèvement des épaves, le batardeau avait été en partie arasé et en partie comblé. Le château milieu de l'Antarktis avait disparu sous le sable. Toutefois jusque dans les années 1960 on apercevait une toute petite partie du haut avec les trous ronds des hublots.

Par contre le mât avant avec son nid de pie et les deux aérateurs ce cale qui l'encadrent sont toujours là en bordure de Loire pour témoigner du barrage des Allemands et des travaux titanesques pour le supprimer. Comme il interrogeait beaucoup de personnes, la municipalité du Pellerin a mis un panneau explicatif au lieu dit Bikini.



Le mât de l'Antarktis avec son nid de pie, flanqué de deux aérateurs. Sur l'autre rive la tour n'est pas un phare mais une "tour à plomb" qui servait autrefois à produire, de manière industrielle la grenaille de plomb destinée aux cartouches de chasse. C'est la dernière existante en France (classée monument historique) Photo AF

Sources

Les travaux de la Télindière 1944 1952 Autrefois le Pellerin



UN CHEF D'OEUVRE DE L'INUTILE : FORT BOYARD par Alain Foulonneau

Voulu par Louis XIV, commencé par Napoléon 1er, terminé par Napoléon III, fort Boyard n'a jamais rempli son rôle initial. Pourtant sa construction a été poursuivie jusqu'à son achèvement alors que son inutilité était reconnue.

En 1661 Louis XIV demande à Colbert de créer sur l'Atlantique le plus grand et le plus bel arsenal de son royaume. Ce sera Rochefort. Le site est idéal car hors de la portée des canons ennemis. Mais ce site possède son talon d'Achille ; le manque de profondeur de la Charente. Les vaisseaux sous peine de s'échouer dans la rivière doivent être armés en rade dans l'embouchure. Les forts des îles d'Aix et d'Oléron ne les protègent pas entièrement vu la portée des canons de l'époque (environ 1500 m). Il y a un trou, un vaste couloir sans protection où les navires ennemis peuvent évoluer en toute tranquillité. Dès la fin de la construction de l'arsenal (1666), la nécessité d'une protection est évoquée. Il faut un "verrou" au milieu de cet espace libre de la rade. L'emplacement existe depuis longtemps sous la forme d'un banc de sable mentionné dès 1585 sur une carte hollandaise qui sera repris sur des cartes françaises ultérieures sous le nom de banjaert hollandais (banc des Hollandais). Par déformation phonétique, ce nom deviendra boyard¹.



Des travaux de sondages et de repérages sont confiés à Vauban. Mais les conclusions de ce dernier sont pessimistes à la fois pour des raisons techniques mais aussi financières. Vauban

¹ Certains historiens avancent que ce serait un emprunt à double sens. Les hollandais auraient d'abord pris le nom commun boyart qui désigne une partie de charpente dans une écluse de salines. Puis les français se l'auraient réapproprié... à la sauce hollandaise avant de le reformuler.

déclare au roi : *“ Sire, il serait plus facile de saisir la Lune avec les dents que de tenter en cet endroit pareille besogne ”.*

L'absence de défenses va apparaître cruellement en 1747 quand les Anglais débarquent à l'île d'Aix et la pillent. Si les Anglais n'avaient pas poussé jusqu'à Rochefort il n'en demeure pas moins que la protection de l'arsenal n'était pas assurée.

On envoya à Aix un officier du Génie Choderlos de Laclos. Mais faute d'argent il ne put rien faire de durable et s'illustra surtout en écrivant *“Les liaisons dangereuses”*.

Avec le premier empire le problème réapparaît. Napoléon Bonaparte reprend le projet de construction d'un fort en 1801. Les travaux commencent dès 1803, avec la construction d'un camp de base sur l'île d'Oléron, ateliers, zones de stockage des matériaux, au port de La Perrotine qui deviendra Boyardville. Puis on constitue l'enrochement qui fera le socle du fort. Des blocs de pierre sont extraits des carrières de l'île d'Aix et acheminés par des gabares à voile. Parfois trop chargées elles coulent sous l'effet des vagues. Le travail n'est possible que certaines heures du jour en fonction des marées et uniquement à la belle saison. Sans compter les incursions anglaises qui obligent à quitter les lieux rapidement et les tempêtes qui détruisent le travail accompli. Autant dire que les travaux n'avancent pas vite malgré les 500 ouvriers et les 300 prisonniers autrichiens sur le chantier. Quand Napoléon quitte l'île d'Aix pour l'exil à Sainte Hélène, il constate que les travaux sont loin d'être achevés.

En 1841 on reprend les travaux. Une nouvelle méthode est employée pour construire l'assise. On utilise désormais des sacs de toile remplis de ciment hydraulique pour former des cases de 8m³ comblés à leur tour par de la chaux hydraulique et du ciment à prise rapide. Le travail avance plus rapidement. En 1849 la construction à proprement parler commence. Pourtant on aurait dû y renoncer, les progrès de l'artillerie avec les canons rayés dont la portée était bien plus grande que celle de leur prédécesseurs rendaient le fort inutile. Et puis les relations de la France avec la Grande-Bretagne s'étaient apaisées, l'entente cordiale approchait. Mais si les grands projets sont toujours très longs à mettre en oeuvre ils sont ensuite très difficiles à arrêter. Fort Boyard est terminé en 1857. En 1859 quelques canons sont installés sur la terrasse et au rez de chaussée, mais les étages n'en seront jamais pourvus. Napoléon III qui a succédé à Louis Philippe se montre très fier de la réalisation même si à l'évidence le fort est parfaitement inutile. D'ailleurs aussi l'arsenal de Rochefort va décliner lentement avec les navires à vapeur de plus en plus grands qui ne peuvent pas naviguer sur la Charente pas assez profonde.

Plus personne ne sait quoi faire du fort. Alors il sert de prison pour des soldats prussiens de la guerre franco-allemande de 1870, puis pour les prisonniers politiques de la Commune, parmi lesquels Henri Rochefort célèbre pour cette petite phrase dans le premier numéro de la Lanterne : *“La France est peuplée de 36 millions de sujets sans compter les sujets de mécontentement”*

Pendant 40 ans le fort est occupé par la marine dans le cadre de la défense passive. Puis l'Etat le déclassé. Les canons sont vendus à deux ferrailleurs qui les casseront en morceaux avec des explosifs mais ne réussiront pas à les emporter hors du fort. Le fort à l'abandon est la proie des pillards. Les portes, les fenêtres, les épais volets de bois massifs, les lambris, les serrures, les verrous et même les chemins de roulements des canons disparaissent. Pendant la seconde guerre mondiale les Allemands délaisseront Fort Boyard jugé pourtant stratégique au siècle précédent.

Finalement, le ministère des Armées décide de son aliénation et il est remis aux Domaines le 4 octobre 1961.

Le 28 mai 1962, le fort est mis en vente aux enchères au prix de 7 500 francs. L'enchère est remportée pour 28 000 francs par André Aerts, chirurgien dentiste et restaurateur^{23,24} à Avoriaz. Mais le nouveau propriétaire n'y séjournera que quelques rares fois après l'achat, se contentant plus tard d'en faire le tour en bateau.

Fort Boyard est alors le refuge des oiseaux de mer qui y nichent. Il n'y a plus rien à voler et seuls quelques plaisanciers curieux – dont j'ai fait partie – se risquent à le visiter quand la mer le permet.



L'intérieur de Fort Boyard en 1974. Capture d'écran d'un film super 8



Fort Boyard vu de la mer en 1974. Capture d'écran d'un film super 8

Mais sa silhouette altière et étrange impressionne de nombreuses personnes qui l'aperçoivent de loin. Notamment le réalisateur Robert Enrico qui en 1966 décide de faire de Fort Boyard le

décor des scènes finales de son film “Les aventuriers” qui réunit Alain Delon et Lino Ventura.



Extrait du film Les aventuriers. Capture d'écran internet

Plus tard en 1980 Fort Boyard revient sous les feux de l'actualité avec Philippe de Dieuleveult pour un épisode de La chasse au trésor.

Par un curieux effet boomerang, c'est cinéma qui va permettre de sauver ce monument unique au monde. Jacques Antoine producteur de jeux télévisés se souvenait avoir vu Fort Boyard dans le film “Les aventuriers”. Il ne savait pas où était ce curieux fort, mais l'ayant retrouvé il a tout de suite compris que “c'était l'endroit pur et beau que je cherchais pour mon nouveau jeu”.

Dès lors tout va aller très vite Eric Aerts accepte de vendre son fort pour 1,5 million de francs en 1988. La société de production de jeux télévisés de Jacques Antoine, qui l'a acquis, le revend alors aussitôt au conseil général de la Charente-Maritime pour un franc symbolique. En échange, le département s'engage à effectuer les travaux de réhabilitation et assurer l'exclusivité de l'exploitation du lieu à JAC (Jacques Antoine et Cie, troisième producteur de jeux télévisés de l'époque). Dès lors, le monument devient le lieu de tournage d'une émission télévisée portant son nom.

Le reste de l'histoire est connu de tous les téléspectateurs.



Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES ANS

Par Guy LE MOING

Cela s'est passé il y a 10 ans,

le 15 septembre 2014 :

Naufrage d'un bateau de migrants en Méditerranée (peut-être 500 morts)

Cinq-cents migrants – Syriens, Palestiniens, Egyptiens et Soudanais – s'entassaient sur ce bateau de passeurs qui quitte Damiette (Égypte) le 6 septembre. Parmi eux se trouvent des familles avec enfants, ainsi que des mineurs isolés. Tous partent à la recherche d'une vie meilleure, mais c'est la mort qu'ils vont trouver. Que se passe-t-il durant la traversée ? Selon deux survivants, les passeurs auraient contraint les passagers à changer d'embarcation en mer, puis auraient fini par couler volontairement le bateau où les malheureux se trouvaient. Il n'y a que quelques survivants, c'est-à-dire environ cinq-cents morts, ce qui en fait l'un des naufrages les plus meurtriers de la migration transméditerranéenne. GL

Cela s'est passé il y a 40 ans,

le 28 septembre 1994 :

Naufrage du ferry estonien *Estonia* (env. 850 morts)

Construit en Allemagne en 1980, le *Viking Sally* est un gros ferry de haute mer destiné à la desserte des ports de la Baltique. Il change plusieurs fois de propriétaire et porte tour à tour les noms de *Silja Star* et de *Wasa King*. En 1992, il est acquis par la compagnie estonienne Estonian Steamship Lines (Estline) qui l'affecte aux liaisons Tallin-Stockholm, sous le nom de *Estonia*.

Son dernier voyage commence le soir du 27 septembre 1994. L'*Estonia* appareille de Tallin vers 19 h, par mer forte. Une heure et demie plus tard, il affronte une véritable tempête, qui contraint l'orchestre à cesser de jouer et les passagers à gagner leurs cabines. L'*Estonia* est fortement secoué, mais c'est un grand navire qui ne craint pas la fureur des éléments ; il continue sa route dans la mer déchaînée.

Vers minuit, une entrée d'eau est détectée au niveau de la porte de chargement avant. Les pompes sont mises en action, mais elles ne parviennent pas à étaler : l'eau envahit inexorablement le navire. A 1 h 24, l'*Estonia* envoie un message de détresse. La gîte est importante, la machine perd de la puissance. Le ferry chavire et coule à 2 h du matin, le 28 septembre.

La catastrophe s'étant produite non loin des côtes de Turku, les secours sont vite sur place. Ils ne recueillent que 140 survivants. Pour la plupart, ce sont des hommes, ce qui laisse supposer la sauvagerie avec laquelle s'est effectué l'abandon du navire : femmes bousculées, enfants piétinés,

coups échangés pour quitter le navire avant qu'il chavire. Environ 850 personnes manquent à l'appel.

Quant à la cause de la catastrophe, elle ne fait aucun doute : il s'agit d'une importante entrée d'eau par la porte de chargement avant. Durant l'après-midi précédant l'appareillage, un inspecteur avait déjà signalé un problème d'étanchéité sur cette porte. L'examen de l'épave a confirmé cette conclusion. GL¹

En cliquant sur les mots suivants en italique il est possible de voir une reconstitution du naufrage de l'Estonia : *Estonia sinking simulation*

Cela s'est passé il y a 50 ans, en septembre 1974 : Occupation en mer du paquebot *France* par son équipage

La Constitution de la Cinquième République reconnaît le droit de grève « dans le cadre des lois qui le réglementent ». Le détournement de navire sort évidemment du cadre de ces lois. La mésaventure infligée au paquebot *France* par des marins grévistes, en septembre 1974, est donc légalement contestable. Voici les faits.

Au début de l'été 1974, le gouvernement décide de ne plus subventionner l'exploitation du paquebot *France*. Quelques jours plus tard, la Compagnie Générale Transatlantique annonce son intention de retirer ce navire du service, fin septembre. Cette double volonté est grave pour le personnel du paquebot ; elle frappe également l'opinion publique, très attachée au dernier grand paquebot de la « French Line ». La décision, toutefois, est irrévocable ; l'exploitation du *France* génère des pertes qui augmentent au fil des années, et atteignent 40, 50, 70 millions de francs.

Le 4 septembre, les syndicats réaffirment leur « opposition absolue » au désarmement, malgré la fermeté du gouvernement qui qualifie sa décision d' « irréversible ». Le 12 septembre, sur les ondes d'Europe n°1, le Premier ministre Jacques Chirac explique que l'on pourrait construire deux hôpitaux chaque année avec le montant de la subvention accordée au *France*. Il dénonce comme un non-sens social, l'obligation faite aux contribuables français de financer les voyages de luxe de quelques privilégiés, étrangers pour la plupart. Il promet, en revanche, aux personnels concernés, le soutien de l'Etat.

La fermeté du gouvernement et de l'armateur déclenche une grève immédiate de l'équipage. Le 11 septembre au soir, le paquebot qui arrive de New York et qui vient de faire une escale à Southampton, entre dans le chenal du Havre. C'est l'endroit que choisissent les marins pour immobiliser le navire, espérant ainsi bloquer le trafic portuaire. Le commandant Pettré est contraint de jeter l'ancre, à la suite « d'une décision de l'équipage ». Il n'a plus aucune autorité sur les grévistes ; tout juste a-t-il pu négocier avec eux le choix du point de mouillage, en fonction des impératifs de sécurité.

Plus de 1 250 passagers se trouvent à bord du *France*, et il importe de les libérer le plus vite possible. Dans la matinée du 12 septembre, le car-ferry *Viking III* vient s'amarrer à couple du

1 Cet article est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'océan fut leur tombe*. Marines Editions, Rennes, 2005.

paquebot et procède au transbordement. Les membres de l'équipage remettent à chaque passager un carton où figure, en français et en anglais, le message suivant :

« Nous regrettons que votre voyage se termine d'une façon aussi inattendue. Veuillez nous en excuser et comprenez que c'est la seule chance pour nous de voir ce navire maintenu en service. Nous espérons réussir et avoir la chance de vous accueillir de nouveau à bord du *France*. »

Le 14 septembre, la Compagnie Générale Transatlantique dépose une plainte pour l'occupation illégale du navire, considérant que le commandant n'a plus d'autorité à bord. Cette démarche est indispensable pour la compagnie, afin de se prémunir contre d'éventuelles plaintes de passagers lésés ou de navires immobilisés par l'occupation du chenal. Sur ce dernier point, il apparaît vite que le blocage du chenal n'a pas de conséquence grave sur le trafic portuaire. Dès le 12 septembre, le Port autonome effectue le balisage d'un autre chenal, ce qui permet de ne pas interrompre l'entrée et la sortie des navires, même de fort tonnage. La seule gêne qu'apporte le paquebot *France* au trafic du port concerne la réception à pleine charge des pétroliers de plus de 150 000 tonnes, ce qui n'est pas un événement quotidien.



Le paquebot *France*, à quai
(Cliché Wikipedia)

La grève se généralise les 16 et 17 septembre, par solidarité avec les marins du *France*, puis, le 24 septembre, un fait nouveau se produit au Havre : une tempête. Celle-ci est suffisamment violente pour menacer la sécurité du *France*, mouillé sur une seule ancre à proximité du rivage. Le navire, après avitaillement en mazout, quitte son mouillage dangereux et, sur les conseils du commandant Pettré, va s'ancrer à proximité de Saint-Vaast-la-Hougue, en un lieu abrité des vents d'ouest par la presqu'île du Cotentin.

La Compagnie Générale Transatlantique adresse alors au commandant Pettré des instructions très précises : ne pas quitter ce nouveau mouillage sauf pour aller si possible à Brest. Si l'équipage refuse d'aller à Brest et si le vent tourne au N.-N.-E., trouver un autre mouillage sur la côte ouest du Cotentin. En aucun cas n'accepter des grévistes une destination non conforme à ces instructions. Toute autre navigation imposée sous la menace appellera une réaction violente de la compagnie à l'encontre des grévistes.

L'intention initiale des marins en grève était de revenir, après la tempête, mouiller dans le chenal du Havre. Ce projet – incompatible avec les instructions de la compagnie – est soumis aux votes, le 26 septembre. Il est rejeté par la majorité des grévistes qui lui préfèrent un retour au Havre à quai. La proposition est adressée à la compagnie, qui en réfère aux pouvoirs publics. Le secrétaire d'Etat

à la marine marchande entreprend une laborieuse négociation avec les syndicats pour trouver des conditions de sortie de crise acceptables par tous. Le *France* rentre finalement au Havre le 9 octobre, après 28 jours d'occupation en mer. Il n'en repartira que cinq ans plus tard, sous le nom de *Norway*. GL¹

**Cela s'est passé il y a 350 ans,
le 27 août 1674 :
Le massacre de Fort Dauphin.**

Le site de Fort Dauphin, dans le sud de Madagascar, est occupé par des agents de la Compagnie française des Indes orientales. Durant la soirée du 27 août, alors que les Français sont réunis pour une fête, ils sont attaqués par les indigènes, qui en massacrent soixante-quinze et en blessent beaucoup plus. Les survivants parviennent à émigrer vers l'île Bourbon. Le massacre de Fort Dauphin met un terme aux projets de colonisation de Madagascar, au profit de l'île Bourbon, qui devient l'étape de la Compagnie sur la route de l'Asie.

**Cela s'est passé il y a 450 ans,
le 3 septembre 1574 :
Les Turcs reprennent Tunis aux Espagnols.**

Durant une grande partie du xvi^e siècle, Tunis a été la cible des forces musulmanes et chrétiennes qui l'ont prise et reprise tour à tour. En 1573, elle est tombée aux mains de Don Juan d'Autriche, le vainqueur de Lépante. En 1574, les Turcs comptent bien la lui reprendre. À cet effet, ils rassemblent une force terrestre et navale considérable, placée sous les ordres du vizir Sinan Pacha et du capitaine-pacha Uludj Ali, et appuyées par des troupes et des navires venus d'Alger. Les troupes ottomanes débarquent à Tunis le 15 juillet et s'emparent de la forteresse de La Goulette. Les combats se multiplient durant les semaines suivantes. Les armées ottomanes entrent triomphalement dans Tunis le 3 septembre. GL

1

Cet article est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Grognes et colères de marins*. Marines Editions, Rennes, 2006.



Attaque de la flotte ottomane sur Tunis et La Goulette en 1574
Représentée par Georg Braun et Frans Hogenberg



COURRIER DES LECTEURS

Cette rubrique est pour vous. N'hésitez pas à nous envoyer des articles, ou des commentaires sur les articles déjà parus, ou des infos de toutes natures susceptibles d'intéresser l'ensemble des autres lecteurs,

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

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

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

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

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

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

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

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

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

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

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

