

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 53

Octobre/novembre 2024

SOMMAIRE

BONJOUR.....	1
La bataille navale de la pointe Saint Mathieu par G. Le Moing.....	2
Le massacre du Boyd par A. Foulonneau	16
Popeye le marin par A. Foulonneau	21
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	23
RUBRIQUE.....	30
COURRIER DES LECTEURS.....	32

BONJOUR

L'Histoire maritime n'est pas un long fleuve tranquille. Elle est faite de batailles et de drames. Dans ce numéro de Sillages deux évènements brutaux se terminant par une explosion sont évoqués :

La bataille navale de la pointe Saint Mathieu à l'aube de la Renaissance, un épisode d'une guerre européenne quand le pape ne se contentait pas d'un pouvoir spirituel.

Le massacre du Boyd. En Nouvelle-Zélande la rencontre entre Européens et Maoris s'est faite parfois dans l'incompréhension mutuelle et la violence.

Ensuite pour ne pas rester sur une note sombre, je vous propose de partir à la rencontre de Popeye le marin. Ce héros de dessin animé a-t-il vraiment existé ? Et d'où vient son nom ?

Enfin Guy Le Moing évoquera les anniversaires des automnes des années se terminant en 4. Que s'est-il passé il y a 80, 100, 150 ou même 450 ans ?

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



10 août 1512

LA BATAILLE NAVALE DE LA POINTE SAINT-MATHIEU

Par Guy LE MOING

En 1503, un pape nommé Jules II avait accédé au trône de saint Pierre. C'était un vieil homme autoritaire, bien décidé à mener « le jeu du monde ». Il régla d'abord ses comptes avec Venise, qui empiétait sur son domaine temporel, puis il s'en prit à la France. Depuis plus de dix ans, en effet, les rois de France (Charles VIII puis Louis XII) tentaient d'envahir le royaume de Naples et le duché de Milan. Il décida donc de chasser les Français d'Italie et, pour y parvenir, liguait la plupart des nations européennes contre la France.

La « Sainte Ligue » du pape Jules II

La « Sainte Ligue » du pape Jules II avait pour objectif d'attaquer la France sur tous les fronts, afin d'affaiblir son armée et de l'obliger à quitter l'Italie. Pour atteindre ce but, le souverain Pontife devait organiser une très vaste coalition anti-française. Il y parvint à l'automne 1511 : les Suisses, les Vénitiens (désormais réconciliés avec le Saint Siège), le roi Ferdinand d'Aragon, le roi Henri VIII d'Angleterre et, un peu plus tard, l'empereur Maximilien s'allièrent contre Louis XII. Celui-ci n'avait plus qu'un seul allié en Europe, l'Écosse.

L'un des plus belliqueux des coalisés était Henri VIII d'Angleterre. Ce jeune roi, avide de gloire, rêvait d'imiter son aïeul Henri V (le vainqueur d'Azincourt), de reconquérir l'Aquitaine et, pourquoi pas, la Normandie. Il était, par ailleurs, le gendre du roi Ferdinand d'Aragon, qui était lui-même très hostile à la France.

Le plan suivant fut préparé pour le printemps 1512 : pendant que les Suisses, les Vénitiens et les armées pontificales attaqueraient la France sur le front italien, les troupes anglo-espagnoles envahiraient l'Aquitaine, et la marine anglaise ravagerait les côtes de Normandie et de Bretagne, et tenteraient un débarquement.

C'est ce dernier aspect de la campagne qui nous intéresse ici. Durant les premiers mois de l'année 1512, Henri VIII et Louis XII se préparèrent à la guerre. Le premier devait rassembler, dans la hâte, une flotte d'invasion puissante. Le second devait faire face à une menace de débarquement, sans savoir exactement où l'événement aurait lieu.

Les préparatifs navals anglais

À la mort de son père, en 1509, Henri VIII avait hérité d'une marine limitée à sept navires de combat. Il n'était pas question, avec une flotte aussi dérisoire, de prétendre à la maîtrise des mers. Avec une détermination égale à sa soif de gloire, le jeune roi avait entrepris, dès le début de son règne, un ambitieux programme de construction navale. Son adhésion à la « Sainte Ligue » le conforta dans ce projet, ce qui lui valut, plus tard, la réputation flatteuse de « père de la Royal Navy ».

En ce début d'année 1512, toutefois, deux grands vaisseaux seulement avaient vu le jour : la *Mary Rose* et le *Peter Pomegranate*. Plusieurs autres se trouvaient en chantier, dont le magnifique *Henri-Grâce-à-Dieu*, mais ils étaient loin d'être opérationnels. Henri VIII dut donc louer quelques bâtiments supplémentaires pour atteindre un effectif raisonnable de dix-huit navires.

Restait à désigner un chef pour commander cette flotte. Henri VIII choisit Sir Edward Howard et le nomma « amiral de la mer », le 7 avril 1512. Ce jeune officier de 35 ans était le fils d'un grand seigneur du royaume, Sir Thomas Howard, 2^{ème} duc de Norfolk, 1^{er} comte de Surrey. Il était entré dans la carrière militaire à l'âge de 15 ans, puis avait servi dans la Marine et combattu les pirates de la mer du Nord. Il était le plus apte, en 1512, à conduire une opération navale contre la France. Pour cela, il disposait des moyens suivants :

- 1) Dix-huit navires grésés, équipés et armés (dix-sept immédiatement, selon la liste ci-après ; le dix-huitième devant être le *Regent*, provisoirement indisponible).
- 2) Trois mille hommes, sans compter les sept cents hommes du *Regent*. Ces trois mille hommes se répartissaient de la manière suivante : mille sept cent cinquante soldats, mille deux cent cinquante marins et canonniers.

En même temps qu'il préparait cette flotte de combat contre les côtes de France, Henri VIII rassemblait un corps expéditionnaire de plus de six mille hommes pour aller se joindre aux forces aragonaises et tenter une opération en Aquitaine.

Les premières opérations anglaises dans la Manche

La flotte anglaise de Sir Edward Howard était prête à prendre la mer à la mi-avril. Une revue officielle eut lieu le 16 ; puis, le 20, le nouvel amiral alla prêter serment à Westminster, en présence du roi. Seules quelques unités n'étaient pas en état d'appareiller : le *Regent*, dont l'armement était encore inachevé en avril, et les deux barges de débarquement *Rose Henry* et *Catherine Pomegranate*, qui se trouvaient en cours d'achèvement. Toutes les autres prirent la mer à la fin du mois.

La première patrouille dura une quinzaine de jours. Howard et ses capitaines ratissèrent la Manche et capturèrent tout ce qu'ils rencontrèrent comme navires français ou alliés de la France. Leurs premières victimes furent les bateaux de pêche et les navires marchands français, dont la cargaison fut systématiquement saisie. Mais l'acharnement de Sir Edward Howard ne se limitait pas aux navires français ; il s'étendait à tous les alliés et à tous les pays en relation avec la France. L'escadre anglaise n'hésitait pas, par exemple, à arraisonner des navires espagnols et à s'emparer de leur cargaison, sous prétexte que celle-ci appartenait à des négociants génois ou florentins, amis de la France et adversaires du Saint-Siège. Les Flamands n'étaient pas mieux traités. L'escadre anglaise rentra à Portsmouth à la mi-mai, après deux semaines de croisière ; elle ramenait au port un riche butin.

La France se prépare à l'affrontement

Louis XII, désormais, ne pouvait plus ignorer les intentions belliqueuses d'Henri VIII. L'année 1512 s'annonçait difficile pour lui. Il avait remporté une belle victoire à Ravenne, le 11 avril, mais elle avait été sans lendemain. Menacé en Italie, menacé à la frontière espagnole, agressé maintenant dans la Manche, il devait faire face à des dangers divers et simultanés.

La menace navale anglaise était particulièrement redoutable, car elle annonçait un débarquement sur notre sol, et Louis XII ignorait où il allait se produire. En Picardie ? En Normandie ? En Bretagne ? En Poitou ? Plus bas encore ? Ses services de renseignements lui transmettaient des informations contradictoires, ce qui l'obligeait à protéger l'ensemble de son littoral Manche-Atlantique.

Il le fit énergiquement, organisa des postes de défense côtière, répartit ses navires dans les différents ports du littoral, fit venir des troupes et de l'artillerie à proximité des points les plus vulnérables du rivage. Le 2 juillet, enfin, Louis XII désigna René de Clermont, vice-amiral de France, pour prendre le commandement de la flotte assemblée dans les ports de Normandie, de Bretagne et d'Aquitaine.

Saccage des côtes de Bretagne

Sir Edward Howard reprit la mer le 3 juin avec quelques navires supplémentaires, dont le *Regent*, capitaine Thomas Knyvet. Il escorta jusqu'au niveau de Brest des navires conduisant en Espagne les troupes du corps expéditionnaire. Arrivé à la pointe de la Bretagne, il mouilla dans l'anse de Bertheaume. Holinshed raconte : « *Le dimanche de la Trinité [6 juin], il arriva dans la baie de Bertheaume avec vingt grands navires, et soudainement envoya ses hommes à terre. Ceux-ci atteignirent un fortin que les Bretons gardaient et qu'ils défendirent un certain temps ; ils en vinrent à bout, chassèrent les occupants et s'en rendirent maîtres. Alors l'amiral avança de 7 milles à l'intérieur du pays, brûlant et dévastant les villes et les villages, puis, en revenant, il tirailla contre divers hommes d'armes et en tua plusieurs ; et bien que les Bretons combattirent vaillamment, ils furent mis en échec, et l'amiral put rejoindre ses navires. Le lundi [7 juin], il débarqua le matin et ordonna de brûler la maison du seigneur de Portzmoguer ainsi que la ville du Conquet et divers autres lieux, et repoussa les Bretons dans le château de Brest. Et, malgré tous leurs rassemblements et démonstrations, les Bretons durent laisser pacifiquement les Anglais repartir avec leurs proies et leurs butins.* » (Raphaël HOLINSHED : *Chronicles of England, Scotland and Ireland*, 1577).

Toujours selon le chroniqueur anglais, Howard fut averti le 8 juin d'une riposte armée bretonne. Il s'apprêtait à accueillir l'ennemi de pied ferme, mais la simple vue des troupes anglaises (2 500 hommes) aurait suffi à décourager leurs attaquants et ceux-ci (au nombre de 10 000) se dispersèrent sans combattre.

Cette anecdote est sans doute exagérée, mais force est de constater que les gentilshommes bretons n'étaient guère disposés à risquer leur vie pour défendre Louis XII. Aux yeux de ces catholiques fervents, les Anglais apparaissaient comme les défenseurs de l'Église, et le roi de France comme son agresseur. Ils hésitaient à se battre pour un roi excommunié. Aussi, certains d'entre eux envoyèrent une délégation à l'amiral Howard pour lui expliquer qu'ils ne défendaient pas le roi de France de plein gré mais de force, et pour lui demander de mettre un terme à ses pillages. Les envoyés bretons furent fermement éconduits par l'amiral, qui leur déclara : « Je ne suis pas venu ici pour faire la paix, mais la guerre. Est-ce à des gentilshommes de parler de paix au lieu de défendre par les armes leurs foyers ? »

Howard dut quitter la Bretagne peu après pour aller patrouiller en Manche, où une concentration de navires lui était signalée. Après quoi, il rentra à Southampton avec de nombreuses prises, en particulier des navires français chargés de munitions, envoyés par Louis XII à son allié le duc de Gueldre, ainsi que vingt-six hourques flamandes allant chercher du sel en baie

de Bourgneuf, sans compter de multiples bateaux de pêche capturés le long des côtes de France. Howard, toutefois, ne s'attarda pas au port ; il reprit la mer peu après.

L'imminence de la menace

La descente de l'amiral Howard, début juin en Bretagne, confirmait la menace d'un débarquement plus massif, mais n'apportait aucune indication sur le lieu choisi par les Anglais. Par ailleurs, une rumeur annonçait l'arrivée d'un renfort de navires espagnols. Dans l'expectative, Louis XII renforça sa flotte. En juillet 1512, elle s'élevait à vingt-deux navires de guerre : quatorze en Normandie et huit en Bretagne, sous le commandement de René de Clermont.

Sir Edward Howard fit une nouvelle escale à Portsmouth à la fin juillet, attendant le regroupement des navires bretons et normands, annoncé par les espions anglais. Ce regroupement se fit à Brest durant les premiers jours du mois d'août. Howard prit alors la mer avec vingt-cinq navires de guerre, sans compter les vingt-six hourques flamandes capturées dans la Manche et destinées à faire nombre, ainsi que de nombreux ravitailleurs.

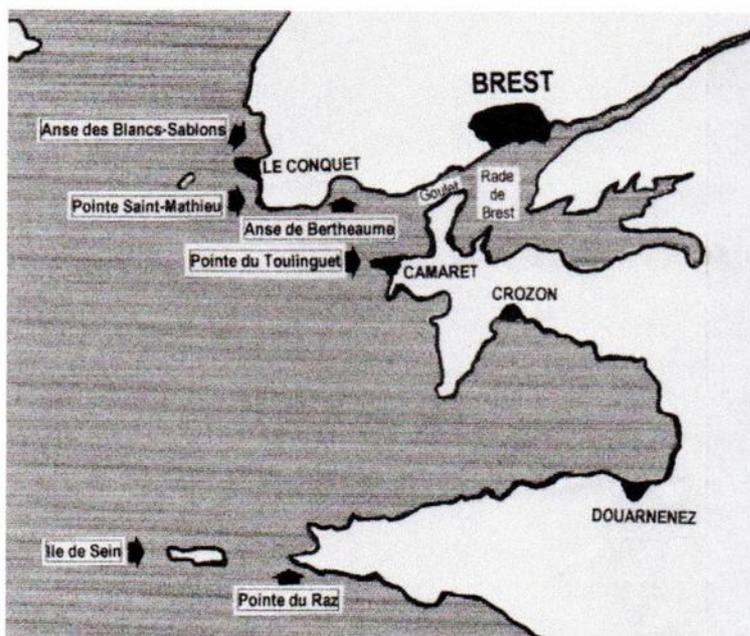
Les forces qui allaient bientôt s'affronter sont récapitulées dans le tableau ci-après. L'escadre anglaise, par rapport au premier noyau du mois d'avril, comprenait quelques gros bâtiments supplémentaires : le *Regent*, le *Sovereign* et la *Mary James*, ainsi que diverses unités plus petites. La flotte française comportait vingt-deux navires.

Le navire amiral français s'appelait la *Louise* ou la *Grande Louise* ; il avait été construit et armé à Honfleur en 1487, et devait son nom à Louis Malet de Graville, le nouvel amiral de France nommé cette année-là. C'était une nef d'environ 700 tonneaux, portant un équipage de 600 marins et soldats, et solidement armée de vingt-deux pièces de bronze dont une grande coulevrine nommée la Barbe.

Dans la liste des navires franco-bretons, on note la présence de la *Cordelière*, dont le nom va bientôt entrer dans l'histoire. Cette nef de 600 tonneaux, parfois nommée *Nef de Morlaix* ou *Marie la Cordelière* appartenait à la reine Anne, duchesse de Bretagne. C'était un beau navire, construit à Morlaix et lancé le 30 juin 1498. La reine Anne l'avait financé de ses propres deniers, pour la coquette somme de 22 512 livres, 9 sols et 2 deniers. Elle l'avait ensuite prêté à son époux, Louis XII, pour des opérations en Méditerranée de 1501 à 1504, dont, en particulier, la campagne de Mytilène. Après quoi, la *Cordelière* était revenue à Brest, et la reine, durant son pèlerinage (*Tro Breizh*) de 1505, lui avait choisi un nouveau capitaine.

Ce capitaine s'appelait Hervé de Portzmoguer (Primauguet, en français). Né vers 1470 au manoir de Plouarzel, il avait une solide expérience de marin et une réputation un peu sulfureuse. En fait, on sait peu de choses de sa vie avant l'ultime combat qui le fit entrer dans la légende. Son nom est cité pour la première fois en 1503, dans un mandement du roi Louis XII qui énumérait les navires et les capitaines devant escorter un convoi. Quelques années plus tard, il apparut à nouveau dans les doléances présentées au roi de France par l'ambassadeur d'Angleterre, au sujet de prises illégales faites par les corsaires bretons. Il fut même condamné, en 1506, pour avoir pillé un navire écossais, puis il dut restituer une prise illégale aux Anglais. Malgré cette réputation un peu douteuse, il reçut de la duchesse Anne, reine de France, le commandement de la nef la *Cordelière*, qu'elle affectionnait tout particulièrement.

LA BATAILLE DE LA POINTE ST-MATHIEU



Les parages de Brest

Les forces en présence

FLOTTE ANGLAISE	FLOTTE FRANCO-BRETONNE
<u>AMIRAL</u> : Sir Edward Howard	<u>AMIRAL</u> : René de Clermont
1 - MARY ROSE	1 - LOUISE
2 - REGENT	2 - FRANÇOISE D'ORLEANS
3 - SOVEREIGN	3 - NEF DE DIEPPE
4 - MARY JAMES	4 - NEF DE BORDEAUX
5 - PETER POMEGRANATE	5 - NEF DE ROUEN
6 - J.B. HOPTON	6 - PETITE LOUISE
7 - NICOLAS REEDE	7 - LA CORDELIERE
8 - MARY GEORGE	8 - NEF DE BREST
9 - MARY & JOHN	9 - NEF DE LA ROCHELLE
10 - NICOLAS OF HAMPTON	10 - NEF DE BORDEAUX ⁽¹⁾
11 - MARTINET	11 - MARIE DE CLERMONT
12 - ANNE OF GREENWICH	12 - ROSE
13 - CHRISTOPHER DAVID	13 - BETHUNE
14 - MARGRET OF TOPSHAM	14 - JEHAN DENIS
15 - BARBARA OF GREENWICH	15 - LA ROMAINE
16 - GEORGE OF FALMOUTH	16 - LA SYBILLE
17 - PETER OF FOWEY	17 - LA FOY
18 - SABEYN	18 - MORICET
19 - LION OF GREENWICH	19 - Non identifié
20 - DRAGON OF GREENWICH	20 - Non identifié
21 - MAGDELENA	21 - Non identifié
22 - JENETT OF PYRWYN	22 - Non identifié
23 - ROSE HENRY	
24 - KATERYN POMEGRANATE	
25 - MAWDELINE	

⁽¹⁾ On notera que deux navires différents portent le nom de « Nef de Bordeaux »

La bataille du 10 août 1512

La flotte anglaise appareilla de Portsmouth le 6 août et atteignit la côte nord de la Bretagne dans la soirée du 9. Elle fut immédiatement signalée par les vigies côtières, qui alertèrent Brest. L'amiral de Clermont et ses capitaines ne s'attendaient pas à cette intrusion ; ils furent, selon Alain Bouchart : « pris au dépourvu, ne se méfiant pas des Anglais ». À bord de la *Cordelière*, par exemple, de nombreux parents et amis du capitaine festoyaient joyeusement. Dès que l'alerte fut donnée, les navires reçurent l'ordre de lever l'ancre et de sortir de la rade afin de ne pas courir le risque d'y être pris au piège. En raison de la marée, cette manœuvre se fit dans la hâte. La précipitation était si grande que Portzmoguer n'eut pas le temps de débarquer ses invités ; il les emmena à son bord lorsqu'il quitta le port. La flotte franco-bretonne se regroupa à la sortie du

goulet, et mouilla entre la pointe du Toulinguet et l'anse de Bertheaume. Elle était prête à affronter l'ennemi.

Celui-ci apparut dans la matinée. Ses vingt-cinq navires de guerre, sa trentaine de hourques et les divers ravitailleurs qui les accompagnaient se confondaient à l'horizon et créaient l'illusion d'une immense armada. René de Clermont commença tout de suite à douter du succès, et son inquiétude s'accrut au fur et à mesure qu'il vit la flotte anglaise s'approcher. Face au déséquilibre apparent des forces, les navires franco-bretons commencèrent à se replier vers Brest. Il ne resta bientôt plus sur place, pour couvrir leur retraite et affronter le choc de l'ennemi, que l'amiral lui-même à bord de la *Louise*, ainsi que la *Cordelière* de Portzmoguer et la *Nef de Dieppe* de Rigault de Berquetot.

La flotte anglaise se trouvait encore loin, mais on voyait plusieurs de ses navires se détacher du groupe et foncer vers le goulet à force de voiles. Les deux plus rapides étaient la *Mary Rose* de l'amiral Howard et la *Mary James* du capitaine Ughtred. Dès qu'ils arrivèrent à portée de canons des navires franco-bretons, vers midi et demi, ces deux bâtiments ouvrirent le feu. La *Louise* fut touchée et perdit son grand mât ; Clermont n'insista pas : il quitta le champ de bataille et fit route sur Brest tant bien que mal. Il ne restait alors sur place que la *Cordelière* et la *Nef de Dieppe* d'un côté, et les deux *Mary* de l'autre. Pendant quelques dizaines de minutes, en attendant l'arrivée du reste de la flotte anglaise, la *Mary James* et la *Mary Rose* harcelèrent leurs deux ennemis afin de les occuper et de les affaiblir. La *Mary James*, en particulier, bien qu'elle fût beaucoup plus petite que le navire breton, tournait autour de lui en le canonnant avec une efficacité inquiétante.

Alors que se déroulaient ces préliminaires, le gros de la flotte anglaise s'était rapprochée. Ses deux navires les plus puissants, le *Sovereign* et le *Regent* entrèrent alors en action. Le premier se disposa à aborder la *Cordelière* ; le second la *Nef de Dieppe*.

Le *Sovereign* était commandé par Charles Brandon, un homme de guerre audacieux, secondé par une troupe d'élite. Profitant du vent, il laissa porter en direction de la *Cordelière*. Il fut accueilli par une bordée du navire breton, perdit un mât et râta sa manœuvre d'abordage : il passa sur l'arrière de la *Cordelière* et dut quitter le champ de bataille. Les Bretons saluèrent par des cris de joie la fausse manœuvre de leur agresseur.

Voyant cela, Thomas Knyvet, capitaine du *Regent*, abandonna l'idée d'aborder la *Nef de Dieppe*, et s'approcha de la *Cordelière*. Portzmoguer ne lui laissa pas le temps de prendre l'initiative du combat ; il manœuvra habilement, trouva l'avantage du vent et déversa sur le *Regent* et sur la *Mary James* un déluge de boulets. Knyvet perdit la vie ; son second fut blessé. Ughtred, à bord de la *Mary James*, eut le tiers de son équipage hors de combat. La *Cordelière* et le *Regent*, criblés de boulets, finirent par s'aborder et s'accrocher l'un à l'autre.

Le héraut de Bretagne, Pierre Choque, raconte que Portzmoguer, s'adressant à son équipage, demanda à tous de combattre jusqu'au sacrifice final. Le combat rapproché s'engagea alors avec une extrême sauvagerie. Les cadavres jonchaient les ponts des deux navires, mais, au fil du temps, la résistance bretonne faiblissait. Plusieurs centaines de soldats anglais, sous les ordres de Richard Gyldesford, bailli de Winchelsea, investirent la *Cordelière*. Portzmoguer et son second capitaine, Dolo ou Golo, grimpèrent dans les hunes et firent pleuvoir sur eux une grêle de projectiles. Malgré leur courage, il fut impossible à ces deux officiers de retourner la situation. La défaite était inévitable, surtout que la *Cordelière* se trouvait abandonnée par tous les autres navires, à l'exception de la *Nef de Dieppe* qui poursuivait un combat désespéré pour sauver son collègue breton.

Le feu dévorait désormais le gréement des deux navires enchaînés l'un à l'autre. Quelques hommes se jetèrent à la mer et nagèrent vers les navires les plus proches, sans se soucier de leur

nationalité. L'aventure s'acheva en fin d'après-midi par l'explosion simultanée de la *Cordelière* et du *Regent*, dont il ne resta plus bientôt que quelques débris fumants, flottant encore sur la mer.



**L'aventure s'acheva en fin d'après-midi
par l'explosion simultanée de la *Cordelière* et du *Regent*...**
(tableau de Pierre-Julien Gilbert 1838. Collection du Musée des Beaux Arts de Brest.
Wikimedia Commons)

L'origine de l'explosion finale reste incertaine. Fut-elle due à l'incendie qui ravageait le gréement de la *Cordelière* et qui aurait atteint la « sainte-barbe », c'est-à-dire la réserve de poudre ? Fut-elle consécutive à l'acte désespéré d'un marin de Portzmoguer, préférant la mort à la défaite ? Cette question n'aura sans doute jamais de réponse.

La fin de la bataille

L'explosion de la *Cordelière* et du *Regent* marqua la fin de la bataille, le 10 août au soir.

La *Nef de Dieppe*, désormais à peu près seule au milieu des Anglais, n'avait plus grand-chose à espérer, sinon de réussir à regagner Brest. Elle eut beaucoup de mal à se dégager des navires qui l'entouraient et qui la canonnaient dangereusement. Finalement, elle dut son salut à quatre bateaux croisicais qui intervinrent pour la défendre. L'un d'eux s'appelait sans doute la *Michelle* ; les autres n'ont pas laissé leur nom dans l'histoire.

N'ayant plus personne à combattre, les navires anglais vinrent mouiller dans l'anse de Bertheaume. Sir Edward Howard, toutefois, n'avait pas l'intention de rentrer au pays sans avoir vengé la mort de Knyvet ; il avait fait le vœu solennel de ne pas reparaître devant le roi, tant qu'il n'aurait pas assouvi sa vengeance. Le 13 août, il débarqua sur la côte bretonne, incendia vingt-sept bateaux et en captura cinq, puis il enleva huit cents habitants, qu'il emmena comme prisonniers. Après quoi, la flotte anglaise reprit la mer, patrouilla le long des côtes de Bretagne, de Normandie

et de Picardie, captura encore de nombreux bateaux français et incendia ceux qu'elle ne pouvait emmener. Puis elle regagna l'Angleterre fin août, en partie à Dartmouth, en partie à Southampton.

Rassurée, la flotte normande put alors quitter Brest, début septembre, et faire route vers Dieppe et Honfleur.



L'incendie de la *Cordelière*

D'après le manuscrit de Pierre Choque, héraut de Bretagne (v.1450-1530)

Le bilan de la bataille

Combien de personnes trouvèrent la mort, le 10 août 1512, dans le combat, l'explosion et le naufrage de la *Cordelière* ? Plus de mille deux cents, croit-on. Il faut se souvenir, en effet, qu'en plus des neuf cent cinquante marins et soldats qui constituaient l'effectif normal du navire, de nombreux invités étaient restés à bord au moment de l'appareillage précipité, dans la nuit du 9 au 10 août. Le nombre de ces gentilshommes, passagers involontaires, est estimé à trois cents. Sur ce total, vingt hommes, seulement, parvinrent à s'échapper à la nage avant d'être recueillis et faits prisonniers par les Anglais.

À bord du *Regent*, le bilan semble un peu moins lourd. Sur les sept cents hommes d'équipage, on dénombra soixante survivants selon certaines sources, cent vingt selon d'autres. Le capitaine Knyvet faisait partie des victimes ; il avait été tué avant le naufrage par un boulet. Ce jeune officier de moins de trente ans s'était fait remarquer à la cour, durant les dernières années du règne d'Henri VII, en participant brillamment à des tournois ; il avait été admis dans la garde personnelle du roi. Henri VIII, qui l'appréciait, l'avait fait « chevalier du Bain » et porte-étendard du roi, lors de

son couronnement, en 1509, puis lui avait confié, en 1512, le commandement du *Regent*. Il était le beau-frère de l'amiral Howard.

Les épaves des deux navires n'ont jamais été retrouvées. Le lieu précis du naufrage reste incertain. La zone concernée est parcourue de courants puissants qui, depuis cinq cents ans, bouleversent les fonds. La tâche des archéologues est donc extrêmement difficile, ce qui ne décourage pourtant pas les plus audacieux d'entre eux.

Épilogue

Pour Henri VIII, les exploits de ses marins furent les seuls succès militaires de l'année 1512. En Espagne, son corps expéditionnaire se laissa manipuler par Ferdinand et rentra bredouille au pays, au début de l'automne. Il transféra à Sir Edward Howard la charge d'amiral d'Angleterre, détenue par le comte d'Oxford. Il lui accorda, en outre, une gratification pour « bons services à la mer ».

Louis XII, de son côté, n'était pas mécontent : René de Clermont lui avait transmis, courant août, un rapport mensonger sur la bataille de la pointe Saint-Mathieu.

Il ne découvrit la vérité que quelques mois plus tard, lorsque Rigault de Berquetot, le vaillant capitaine de la *Nef de Dieppe*, décida de dénoncer la couardise de René de Clermont. Le 29 décembre 1512, ce courageux officier s'inscrivit « ès registres du Roy » pour accuser le vice-amiral. Après avoir rappelé l'abordage de la *Cordelière* et du *Regent*, il expliqua comment il voulut venir en aide à Portzmoguer et comment la lâcheté de l'amiral fit échouer cette tentative. Il demanda donc au roi d'ouvrir une enquête et proposa même, pour faire éclater la vérité, de se livrer à un « duel judiciaire » avec René de Clermont : *« Et comme je voulais lui donner aide et secours [à Portzmoguer], cinq navires anglais assaillirent la Nef de Dieppe où je me trouvais, et je combattis contre eux pendant sept heures environ, ce qui entraîna trente-deux morts et de nombreux blessés à mon bord. Et je fus secouru par les Guérandais [Croisicais] qui vinrent pendant une heure environ de nuit, de sorte que ma nef fut sauvée, et que les Anglais qui la combattaient s'enfuirent. C'est pourquoi on peut présumer que si de Clermont se fut tenu avec nous, nous aurions remporté la victoire sur les ennemis, étant donné que les Anglais ne purent prendre la Nef de Dieppe. Mais de Clermont n'apporta pas son secours aux dites nef, et s'enfuit, comme il fut notoire pour tous. De cela, j'offre d'apporter les preuves, tant de ceux qui étaient dans l'armée que sur la côte, et, si besoin est, par les adversaires et ennemis qui s'y trouvaient. Je supplie donc le roi, à cette fin, de désigner des commissaires... toutefois, à défaut de preuve, j'entends soutenir mon dire par combat, au bon plaisir dudit seigneur. Et pour ce, j'ai signé les présentes, le 29^{ème} jour de décembre, l'an 1512. »* (Arch. Nat. V⁵ 1044. Cité par SPONT, doc n°43, pages 65 et suivantes).

Cette démarche était très hardie de la part d'un simple capitaine. La première réaction des autorités fut de le destituer de son commandement pour indiscipline. Cependant, tous les capitaines ayant confirmé la déposition de Rigault de Berquetot, René de Clermont fut momentanément disgracié. Pas très longtemps, toutefois, car il exerçait toujours les fonctions de vice-amiral à l'avènement de François I^{er}.

*

La combativité de Portzmoguer et la fin tragique de la *Cordelière* ont donné naissance, en Bretagne et dans la France entière, à un véritable mythe. Une épopée latine de cinq cents vers vit le jour peu après la bataille. Le héraut de Bretagne, Pierre Choque, l'adapta en français. Ces œuvres furent imitées, enjolivées, transformées par les générations successives et, au fil du temps,

les interprétations s'écartèrent de plus en plus de la vérité historique au bénéfice du merveilleux. À tel point que certains historiens du XIX^e siècle donnèrent de la bataille une version plus proche de la légende que de la vérité historique. C'est le cas de Léon GUÉRIN, par exemple, dans son *Histoire maritime de France*. Il n'hésite pas à affirmer que la flotte franco-bretonne « coula à fond près de la moitié des vaisseaux ennemis » et que la *Cordelière*, avant d'exploser, « avait coulé, à elle seule, autant de vaisseaux ennemis que le reste de la flotte ensemble ». Il signale, pour finir, que la flotte anglaise « prit la fuite et fut chassée jusque sur les côtes d'Angleterre » !

Pour en savoir plus :

GUÉROUT, Max : *Le dernier combat de la Cordelière*. Le Serpent de Mer, 2002.

JAL, M.A. : *Marie-la-Cordelière*. In « Les Annales maritimes et coloniales », déc. 1844. Paris, Imprimerie royale.

LAIRD CLOWES : *The Royal Navy, a history*. 6 vol. Londres, 1898.

LA RONCIÈRE, Charles de - : *Histoire de la Marine française - Tome III : Les guerres d'Italie*. Paris, Plon, 1906.

LE MOING, Guy : *La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514*. Paris, Economica, 2011.

SPONT, Alfred : *Letters and papers relating to the war with France, 1512-1513*. Navy Record Society, 1897.

Remarque importante :

Plusieurs historiens français du XIX^e siècle - et non des moindres ! - ont daté cette bataille du 10 août 1513. Quelques auteurs du XX^e siècle ont entériné sans vérification cette erreur. Car il s'agit bien d'une erreur ! La bataille de la pointe Saint-Mathieu a eu lieu, en réalité, un an plus tôt, le 10 août 1512. La méprise est ancienne ; elle semble attribuable au chroniqueur Alain Bouchart qui raconta l'événement dans sa *Grande Cronique de Bretagne*, en précisant : « Et ce fut fait le jour Saint Laurens, au mois d'Aoust mil cinq cens & xiii ». Les documents d'archives actuellement disponibles ne permettent plus le doute : la bataille de la pointe Saint-Mathieu a bien eu lieu en 1512.

Sur les lieux de la bataille de la pointe Saint Mathieu par Alain Foulonneau

Cette bataille est un véritable mythe comme l'a expliqué Guy Le Moing. Il n'est donc pas étonnant que de nombreuses personnes aient cherché à en retrouver les traces et les vestiges. Je vous propose de faire un petit point sur les recherches et ce que peut voir aujourd'hui. Commençons d'abord par le théâtre de cette bataille. Plus de cinq cent plus tard le site n'a pas beaucoup changé. Mettons nous dans le sillage des marins anglais et français qui faisaient voile vers la rade de Brest.

La pointe Saint Mathieu est la première terre que l'on voit quand on vient du large. Elle est couronnée par une abbaye fondée au VI^eme siècle. Les ruines que l'on peut voir sont celles de bâtiments construits au XII^eme siècle. Ils ont donc été témoins de la bataille qui porte le nom de la pointe. Ils ont été vus par les navires anglais. La bataille a eu lieu dans ces parages, elle lui doit son nom.



La pointe Saint Mathieu et les ruines de son abbaye (photo Pline)

En faisant route le long de la côte, c'est ensuite l'anse de Bertheaume qui se découvre. L'entrée en est protégée par un fort juché sur un îlot. Il ne s'agit pas du fortin dont les troupes de Howard s'emparèrent. Il n'existe plus. Il aurait été détruit vers 1558. Il a été remplacé en 1689 sur l'ordre de Vauban par une batterie. Une enceinte est venue ensuite protéger cette batterie au cours du XVIIIème siècle. Ce fort est à l'emplacement du fortin médiéval. Et le panorama qui s'offre aux yeux des navigateurs d'aujourd'hui est sensiblement le même que celui que les marins de 1512 pouvaient voir.



**Le fort de Bertheaume et le mouillage de l'anse du même nom vus de la mer
(photo AF)**

La Cordelière

L'idée de rechercher l'épave de *la Cordelière*, et indirectement celle du *Regent*, est née en 1994 lors d'une rencontre entre deux archéologues sous marins et le vice-président du conseil général du Finistère.

Cinq campagnes, menées par le Groupe de recherche d'archéologie navale (GRAN) sous la responsabilité de Max Guérout¹, ont été effectuées entre 1996 et 2001. La recherche était effectuée au moyen d'un magnétomètre. Les épaves comportant des masses métalliques importantes (ancres, canons) perturbent le champ magnétique ce qui permet de les repérer. Les cinq campagnes ont été infructueuses, mais ont démontrées la validité de la méthode puisque trois épaves jusqu'ici inconnues ont été découvertes.

Les recherches ont été reprises en 2018 par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), service dépendant du Ministère de la Culture. Auparavant de nouvelles recherches documentaires avaient été effectuées dans des archives françaises et anglaises. Elles avaient permis de redéfinir le périmètre de prospection. Sous la direction de Michel L'Hour et Olivia Hulot les opérations en mer ont été menées depuis le navire scientifique André Malraux du DRASSM. Un robot sondeur de sédiment a été également utilisé. Deux campagnes ont été menées malheureusement sans que les épaves recherchées aient été découvertes. A noter cependant qu'une épave a été trouvée au sud est de l'anse de Bertheaume et qu'elle pourrait être celle d'un navire de ravitaillement du *Regent*.

La pandémie de Covid 19 a interrompu les campagnes. Elles n'ont pas été reprises ensuite. L'André Malraux a mené durant l'été 2024 des fouilles sur "l'épave aux boulets de pierre" qui gît au large de Trélevern (Côtes d'Armor). Une épave du XVème siècle qui n'a pas encore livré tous ses secrets.



**Le navire scientifique André Malraux.
Il porte le nom du ministre qui a créé le DRASSM (photo Wiki commons)**

¹ Max Guérout est officier de marine et archéologue sous-marin. Il s'est fait connaître, en particulier, par ses travaux sur les esclaves oubliés de Tromelin. Il est membre du laboratoire Histoire et archéologie maritimes (FED 4124 – Sorbonne Université – Musée de la Marine).

La Mary Rose

Lancée en 1511, cette caraque était alors toute neuve lorsqu'elle combattit la Cordelière. Ce fut son baptême du feu. Par la suite elle participa à plusieurs guerres. En 1536 elle fut refondue et partiellement reconstruite

Sa dernière bataille fut celle des 18 et 19 juillet 1545 dans le Solent, ce bras de mer qui sépare l'Angleterre de l'île de Wight. C'était au cours de la neuvième guerre d'Italie, entre la flotte anglaise, qui défendait l'accès à Portsmouth, et la flotte française, qui envisageait une invasion de l'Angleterre.

Les Anglais étaient encalminés dans le port et incapables de manœuvrer. Le 19 juillet 1545, les 23 galères françaises avancèrent sur la flotte anglaise immobilisée et menacèrent de détruire une force de 13 petites galères. Mais le vent revint et les navires à voiles se jetèrent dans la bataille pour apporter leur puissance de feu très supérieure à celle des galères.

Dès le début de la bataille, après un virement de bord, la Mary Rose commença à pencher dangereusement à tribord et l'eau entra à travers les sabords ouverts. L'équipage fut incapable de redresser le navire et se rua sur le pont supérieur alors que le navire coulait rapidement. Comme elle s'inclinait, les équipements, les munitions et les provisions basculèrent et aggravèrent le chaos. L'imposant four en brique situé à bâbord dans la cambuse s'effondra ; les canons se détachèrent et vinrent marteler le bord opposé, écrasant les hommes sur leur passage. La Mary Rose disparut engloutissant avec elle la quasi totalité de son équipage.

A-t-elle été coulée par les galères françaises l'ayant touché à la flottaison comme l'affirma un mémorialiste français ? Ou est-ce par une mauvaise manœuvre de l'équipage que cela se produisit ? Ou encore cela était-il dû à un poids trop important dans les hauts rendant la Mary Rose instable comme ce fut le cas plus tard pour le Vasa ? Il est difficile d'en décider d'après les témoignages et l'analyse de l'épave

À l'été 1836, un groupe de cinq pêcheurs accrocha ses filets sur des morceaux de bois dépassant de la vase. Ils contactèrent un plongeur pour retirer l'obstacle. C'était le début de la plongée avec un scaphandre "pieds lourds". Quelques vestiges furent remontés dont des canons. Dès lors l'emplacement de l'épave était connu. Mais il faudra attendre les années 1960 pour que des fouilles archéologiques soient effectuées. Constatant que la Mary Rose était conservée à 40 % il fut décidé de renflouer l'épave comme les Suédois l'avaient fait pour le Vasa. Cependant les problèmes techniques étaient énormes. Et c'est seulement en 1982 que le Mary Rose émergea de la mer en présence du prince Charles. Ensuite l'épave fut mise dans un musée conçu à cet effet à Portsmouth. C'est là que l'on peut voir ce témoin de la bataille de Saint Mathieu. Cet épave a livré de nombreux artefacts permettant de mieux comprendre la vie maritime au début du XVIème siècle.

Pour en savoir plus

Navires de mémoire, les navires qui ont marqué l'histoire par Guy Le Moing
éditions Ancre de Marine page 182 et 183.



**L'épave de la Mary Rose à sec dans son musée de Portsmouth
Photo Mary Rose Trust**

C'est la moitié tribord de la Mary Rose qui été épargnée par des siècles d'immersions. L'épave était couchée son flanc tribord, ce qui correspond aux récits d'époque : la Mary Rose avait chaviré sur tribord. Sans que cela soit une preuve absolue cette constatation prouverait plutôt la mauvaise manoeuvre ou l'instabilité de la caraque que l'action des boulets français.



Décembre 1809

LE MASSACRE DU BOYD

par Alain Foulonneau

La Nouvelle-Zélande a été très tardivement colonisée par les Européens. James Cook est le premier explorateur à avoir réellement exploré l'île à partir de 1769. Les contacts avec la population Maori installée là depuis le XIIIème siècle ont été souvent violents. Le massacre du Boyd est celui où le plus grand nombre de Britanniques ont été tués par des Māoris au cours du même événement en Nouvelle-Zélande. L'incident est également l'un des exemples les plus sanglants de cannibalisme jamais enregistrés

Le Boyd était un brigantin¹ construit en 1783 sur les bords de la Tamise. Il eut une carrière très mouvementée. Entre autres péripéties il fut capturé deux fois par les Français qui l'emmenèrent à Nantes. Il fut donc français pendant un court temps. Il fut repris cependant à chaque fois par la Royal Navy. En 1809 transformé en « convict ship » c'est à dire en bateau bagne il fut chargé de transporter 139 condamnés en Australie. Après avoir débarqué les condamnés à Port Jackson près de Sydney, le Boyd fit voile vers le nord de la Nouvelle Zélande afin de prendre une cargaison de grumes de kauris, un arbre endémique des îles australes utilisé en construction navale en raison de sa solidité, sa légèreté et sa résistance à la pourriture. Ensuite le Boyd devait revenir en Angleterre. Au départ de Port Jackson à son bord il y avait des condamnés qui avaient purgé leur peine et quelques passagers. Au total avec l'équipage cela faisait environ 70 personnes. Mais parmi toutes ces personnes il y avait aussi Te Ara le fils d'un chef maori. Te Ara avait passé plus d'un an à bord de différents navires, dont une expédition de chasse aux phoques dans les îles de l'océan Austral. Te Ara était censé travailler comme marin, mais il ignora les ordres. Il était peut-être malade ou, en tant que fils d'un chef, il pensait peut-être que ce travail était indigne de lui. Il aurait été aussi accusé injustement du vol de quelques cuillères que le cuisinier avaient accidentellement perdues par dessus bord. Le cuisinier espérant ainsi échapper à la punition du capitaine. Quelles que soient ses raisons, il fut attaché à un cabestan, fouetté et privé de nourriture.

Te Ara murit alors sa vengeance, le « utu² ». Il regagna la confiance du capitaine et le guida vers la baie de Whangaroa, lui assurant que c'était le meilleur endroit pour trouver le bois qu'il désirait. En réalité Te Ara dirigeait le Boyd vers le village de sa tribu. Dès qu'il débarqua il fit part à ses proches des mauvais traitements subis. Les Maoris ignoraient que le fouet était une punition normale dans la marine britannique même pour un délit mineur, tandis que les Anglais n'avaient pas conscience qu'un fils de chef avait droit à des égards et ne devait pas être puni, surtout injustement. Les Maoris prirent ces faits comme un affront. Il faut ajouter qu'un an plus tôt, l'équipage d'un navire « Le Commerce » avait provoqué une épidémie qui avait tué un certain nombre de Maoris. Ces derniers croyaient qu'une malédiction avait été lancée sur eux et considéraient les nouveaux visiteurs européens, ceux du Boyd, avec appréhension et suspicion.

Trois jours après l'arrivée du Boyd, les Maoris proposèrent aux Anglais de leur montrer un lieu où il y avait des arbres kauri. Le capitaine et quatre hommes d'équipage embarquèrent dans un canot et suivirent les wakas (pirogues maoris). Dès que le Boyd fut hors de vue, les Maoris tuèrent les Anglais. Ils

1 Voilier à deux mâts proche du brick goélette dont il se distingue par une voile carrée sur le mât d'artimon.

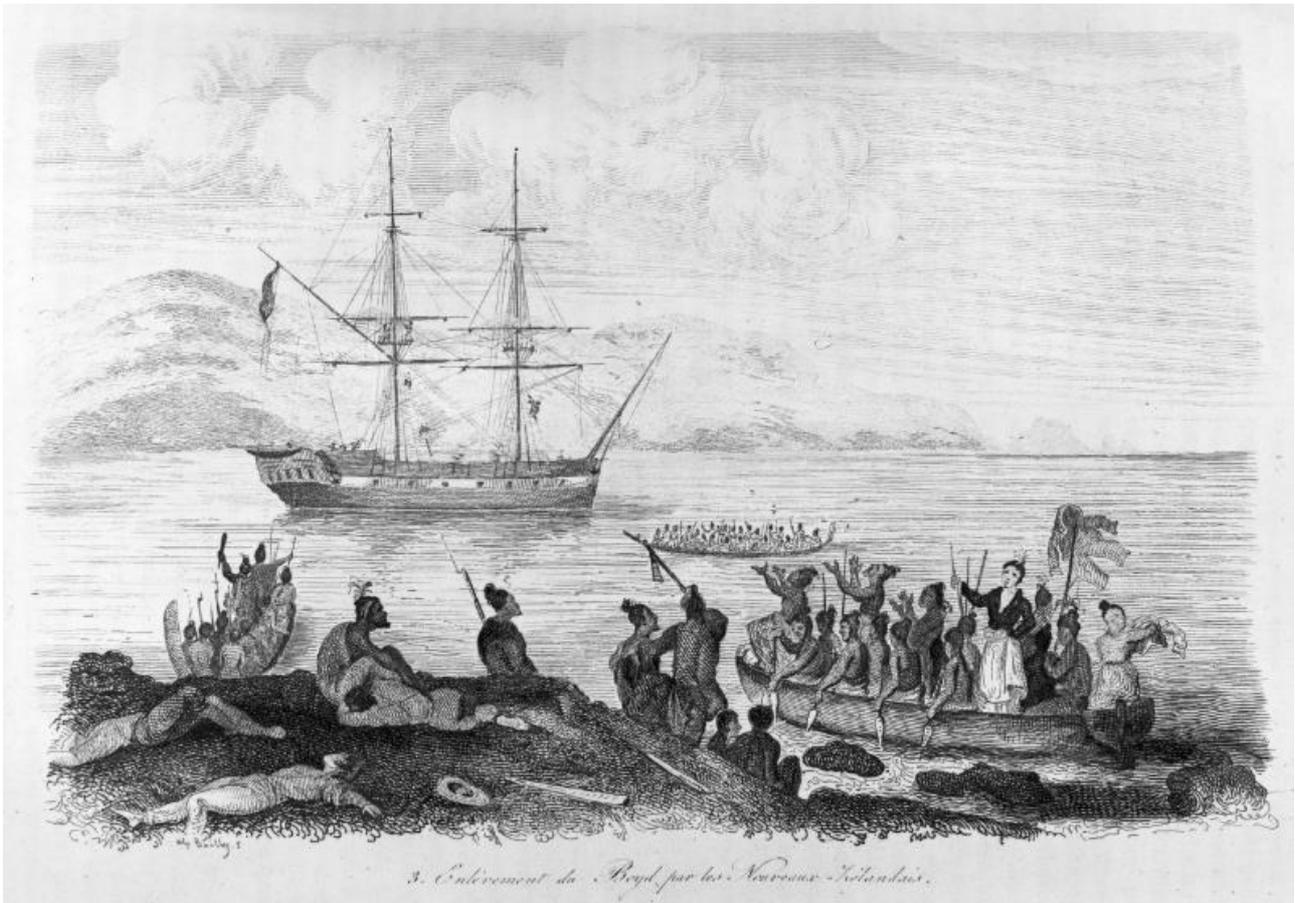
2 Le « utu » est un principe de réciprocité dans la civilisation maori. Toute bonne action doit avoir sa récompense. Toute mauvaise action doit avoir sa punition.



**Waka du début du XIXème siècle conservé au musée d'Otago à Dunedin, Nouvelle-Zélande
(photo AF)**

dépouillèrent les cadavres de leurs vêtements. Une partie des Maoris les revêtit tandis que les autres emmenèrent les corps dans leur village pour les manger. A la nuit tombée les Maoris déguisés avec les vêtements des victimes montèrent à bord du Boyd. Ils donnèrent le signal à d'autres wakas (pirogues maoris) et l'attaque fut donnée. Seules quelques personnes qui s'étaient cachées, certaines réfugiées dans le gréement, en réchappèrent pour assister avec horreur au démembrement de leurs congénères.

Par hasard pour faire du commerce, le lendemain matin, un grand waka entra dans le port avec à son bord Te Pahi, un autre chef maori important. Te Pahi soutenait le commerce avec les Européens, il avait visité Sydney en 1805. Choqué par ce qu'il découvrit, Te Pahi tenta de secourir les Européens effrayés qui s'accrochaient encore au gréement du navire. Cependant, les proches de Te Ara estimèrent que l'affaire ne regardait pas Te Pahi et tuèrent la plupart des survivants. Dans un cas classique d'erreur d'identité, les Européens imputèrent plus tard la responsabilité de la tragédie à Te Pahi.



**Enlèvement du Boyd par les Nouveaux Zélandais. Gravure de Louis Auguste Sainson (1839)
(Wiki commons)**

Le Boyd fut ensuite remorqué en direction du village de Te Ara et s'échoua sur les vasières près de Motu Wai (l'île Rouge). Le navire fut pillé de sa cargaison, les mousquets et la poudre à canon étant un butin particulièrement prisé. A cette époque les fusils utilisaient un silex pour leur mise à feu. Mais les Maoris ignoraient tout du maniement de ces fusils. En manipulant une de ces armes, pour essayer d'en comprendre le fonctionnement un chef maori nommé Piopio déclencha une étincelle qui mit le feu à la poudre. Car au cours du pillage les Maoris avaient éventré les tonneaux de poudre à canon. Il s'ensuivit une explosion énorme qui tua un certain nombre de Maoris, dont le père de Te Ara. Le feu se propagea bientôt à la cargaison du Boyd notamment aux fûts d'huile de baleine inflammable, et le Boyd brûla jusqu'à la ligne de flottaison. Le nouveau chef Maori déclara la coque tapu¹.

¹ Sacré, interdit. Ce mot présent également dans plusieurs langues polynésiennes a donné en Français le mot tabou.



L'explosion du Boyd. Tableau de Louis John Steele (1889) (Wiki commons)

Les survivants britanniques

Les seuls à avoir échappé à la tuerie étaient une jeune femme et son bébé, une enfant de deux ans et le mousse. Ce dernier avait été épargné sur la demande de Te Ara car il s'était occupé de ce dernier après sa flagellation et lui avait fait passer de la nourriture en cachette. Le second qui s'était caché dans la cale avait été un premier temps épargné. Mais constatant qu'il n'était d'aucune utilité, les Maoris l'avait tué puis dévoré.

Le sauvetage du capitaine Berry

Lorsque la nouvelle du massacre fut parvenue trois semaines plus tard aux établissements britanniques, le capitaine Alexander Berry entreprit une mission de sauvetage à bord du « City of Edinburgh ».

L'équipage du « City of Edinburgh » trouva des tas d'ossements humains sur le rivage, avec de nombreuses traces évidentes de cannibalisme

Alexander Berry négocia habilement la libération des quatre survivants. Ayant capturé deux chefs Maoris responsables du massacre, il accepta de les relâcher contre la promesse qu'ils soient dégradés et réduits en esclavage. Berry ne se faisait pas d'illusion sur la tenue de ces promesses. Mais ce geste évita de nouvelles effusions de sang qui auraient sûrement eu lieu si les chefs avaient été exécutés. Malheureusement tous les Européens n'avaient pas son sens des réalités.

La vengeance des baleiniers

En mars 1810, des marins de cinq navires baleiniers lancèrent une attaque par vengeance. Leur cible était le village de Te Pahi le chef qui avait tenté de secourir les survivants de « Boyd » et les avait ensuite vus tués. Te Pahi avait par la suite accepté l'un des canots du Boyd et un butin. Son nom a été confondu avec celui de Te Pahi, l'un des initiateurs du massacre. Cela suffisait aux marins européens pour le désigner comme coupable.

Le village de Te Pahi fût détruit et plusieurs dizaines de Maoris tués.

Cette action déclencha une guerre civile entre Maoris dans la région, car Te Pahi, s'était rendu compte que les marins européens l'avaient attaqué à cause du massacre perpétré par les Maoris de Whangaroa. Il a rassemblé ses guerriers restants et a attaqué Whangaroa où il a été tué par un coup de lance.

Recommandations aux voyageurs

Ce massacre retarda les premières visites missionnaires dans le pays, et fit chuter le nombre de visites de navires à « presque rien » au cours des années suivantes.

Un pamphlet circulant en Europe avertissait les marins au large des « îles cannibales » : « Ne touchez pas à ce rivage maudit, de peur d'être poursuivis par ces cannibales ».

Musée de Whangaroa

Le tapu n'étant plus en vigueur 160 ans plus tard des archéologues sous marins, Wade Doak et Kelly Tarlton, ont exploré et fouillé l'épave en 1968. Les objets du Boyd récupérés sont désormais exposés au musée de Whangaroa. Il s'agit essentiellement de plaque de doublure de la coque en cuivre, de bordés, de bondes de baril et de boulets de canon et de charbon australien.

Bibliographie - sources

« THE BOYD », Sydney Gazette and New South Wales Advertiser (NSW : 1803 - 1842), 8 mai 1832,

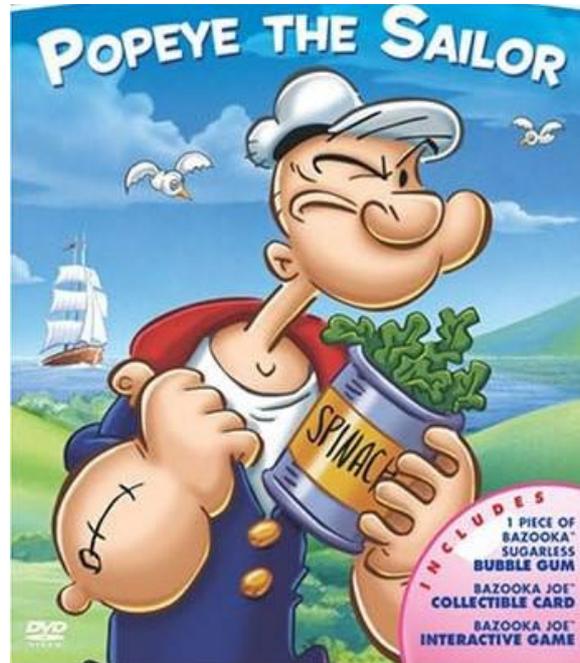
The Boyd incident - a frontier of chaos? New Zealand History Online, Ministry for Culture and Heritage. Updated 2008-01-24. Accessed 2008-05-05.

Wikipédia anglais : Boyd massacre



POPEYE LE MARIN A-T-IL VRAIMENT EXISTÉ ?

Par Alain FOULONNEAU



Couverture d'une pochette de DVD

Nous connaissons tous ce marin irascible mais généreux avec sa pipe et sa casquette. On se souvient aussi qu'il puisait sa force herculéenne dans la consommation d'épinards en conserve.

Mais a-t-il vraiment existé ?

Cela paraît peu plausible tant le héros du dessin animé est extravagant que ce soit par son physique ou par son caractère.

Pourtant son créateur Elzie Crisler Dsegar s'est inspiré d'une personne réelle : Frank Fiegel

Frank Fiegel est né en Pologne en 1868. Alors qu'il est encore enfant ses parents immigrèrent aux Etats Unis pour s'établir dans la petite ville de Chester sur les rives du Mississippi au sud de l'Illinois. Très jeune il travaille dans des activités très physiques ; chargement, déchargement de bateaux, travaux dans les fermes. Puis jeune homme il devient marin. Après une carrière de 20 ans en tant que marin dans la marine marchande, Frank Fiegel prend sa retraite. Doté d'une force exceptionnelle il est recruté par une taverne de Chester comme « videur » pour maintenir l'ordre dans le bar souvent agité. Il gagne vite dans cette tâche une réputation de bagarreur invincible. On l'appelle Rocky. Mais s'il sort vainqueur des combats, il en supporte aussi les séquelles. Au cours d'un conflit un de ses yeux est touché et restera déformé le reste de son existence. De là naît son deuxième surnom : Popeye (pop eye) qui pourrait se traduire par « œil abimé ». Frank Fiegel devient une légende locale autant craint qu'admiré. Mais quand il n'a pas de conflit à régler Frank Fiegel divertit les clients de la taverne avec ses aventures de marin qu'il prétend avoir vécu sur les sept mers du monde.

Parmi ses auditeurs se trouve un jeune homme qui a grandi à Chester du nom de Elzie Crisler Segar. Plus tard en 1929 Elzie Crisler Segar cherchant à créer un personnage de bande dessinée se souviendra de Frank Fiegel pour créer Popeye. Selon un biographe de Elzie Crisler Segar ce dernier aurait demandé préalablement l'autorisation de Frank Fiegel. Ensuite il serait resté en contact avec Rocky et l'aurait toujours aidé financièrement, lui donnant un petit pourcentage de ce qu'il gagnait grâce à ses illustrations « Popeye ».

Frank Fiegel décède en 1947 dans la ville de Chester alors qu'il est devenu une légende locale. Sa tombe est visible dans le cimetière de l'église Sainte Marie.



Pierre tombale de Frank Fiegel (photo find a grave)

Sources

Wikipédia (personnage)



Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES ANS

Par Guy LE MOING

Cela s'est passé il y a 80 ans,

Du 23 au 26 octobre 1944 :

La bataille navale de Leyte, un combat de titans

La bataille du golfe de Leyte, qui oppose Américains et Japonais à la fin du mois d'octobre 1944, est un combat de titans. « *Cette bataille navale en forme de piège, qui se déroule pendant quatre jours en une suite ininterrompue de combats impitoyables plus ou moins bien coordonnés, à travers l'archipel des Philippines, vaste comme les deux tiers de l'Europe, est sans conteste la plus grande de tous les temps, mettant en œuvre tous les types de bâtiments : cuirassés, porte-avions, croiseurs, destroyers, sous-marins et vedettes rapides. Déployés sur les immensités du Pacifique, marins et aviateurs auront à utiliser toutes les ressources de la technologie moderne en matière de détection, de transmissions et de logistique.* » (J.-J. ANTIER : *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*)

Dès la mi-octobre, la garnison japonaise de Leyte observe des mouvements inquiétants de navires américains à proximité de la côte, présageant un débarquement. La flotte japonaise se met aussitôt en route, avec l'intention de prendre les Américains en tenaille et de les écraser. Le vice-amiral Kurita attaquera par le nord ; les vice-amiraux Nishimura et Shima, par le sud. Il faut faire vite car, le 20 octobre, la garnison de Leyte est écrasée par le feu de la 7^{ème} Flotte et doit se réfugier dans la jungle.

Dans la nuit du 22 au 23 octobre, l'escadre de Kurita approche de Leyte à bonne vitesse, tous feux couverts. Elle est surprise par deux sous-marins américains qui envoient par le fond les croiseurs *Atago*, *Takao* et *Maya* ainsi que deux destroyers. L'affaire démarre mal pour Kurita, qui perd encore le cuirassé *Musashi*.



**Dans la nuit du 22 au 23 octobre, l'escadre de Kurita approche de Leyte à bonne vitesse
(source : Wikipedia)**

Qu'en est-il de Nishimura et de Shima ? Nishimura a décidé de ne pas attendre son collègue et d'attaquer seul. Son escadre est prise en enfilade par les navires de l'amiral américain Kinkaid qui lui inflige de sévères dégâts durant la nuit du 24 au 25. Le Japon perd les cuirassés *Fuso* et *Yamashiro* ; plusieurs autres navires sont mis hors de combat. Shima, qui arrive un peu plus tard, est également accueilli par les navires U.S.. Il perd le croiseur *Abukuma* et le *Nachi*, et doit se replier.

Kurita, quant à lui, après avoir eu la tentation de faire retraite, revient à l'attaque à l'aube du 25 octobre et malmène les navires américains. Il parvient à couler le porte-avions *Gambier Bay* et trois destroyers, avant d'être réduit au silence. Cet épisode est suivi par une attaque de l'aviation nipponne, qui éprouve durement la flotte américaine. Le porte-avions *Saint-Lo* est frappé par un avion kamikaze, et coule avec tout son équipage.

Toujours le 25, les Américains attaquent les navires de l'amiral Ozawa, et coulent les porte-avions *Zuikaku*, *Zuiho* et *Chiyoda*, le croiseur *Tama* et quelques bâtiments légers.

Le soir du 25 octobre, la plus grande bataille de l'histoire navale s'achève. Elle a opposé plus de 200 navires U.S. à une soixantaine de bâtiments japonais, et s'est soldée par une imposante victoire américaine, qui a permis le contrôle des Philippines par les Alliés. Durant les jours qui ont suivi la bataille, 48 transports militaires et civils japonais furent en outre coulés. GL¹

Cela s'est passé il y a 100 ans,

le 22 octobre 1924 :

Mort de l'ingénieur français du Génie maritime Émile Bertin

Ce brillant ingénieur (1840-1924) fut l'organisateur des arsenaux japonais. De retour en France, en 1890, il devint directeur de l'école du Génie maritime et directeur des Constructions navales françaises. Il était membre de l'Académie des Sciences et de l'Académie de Marine.



Emile Bertin

Emile Bertin est né à Nancy en 1840. Après de brillantes études qui le menèrent à Polytechnique, il choisit le corps du Génie maritime. Il débuta sa carrière en 1863 à l'arsenal de Cherbourg où il se

¹ Ce texte est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'Océan fut leur tome*. Marine Editions, Rennes, 2005

distingua dans des domaines variés de la construction navale : ventilation des navires, stabilité, cloisonnement, etc. À Cherbourg, à Saint-Nazaire, à Brest, il se distingua par ses qualités exceptionnelles d'ingénieur et de savant. Il publia de nombreux ouvrages scientifiques durant cette période, ce qui lui valut une réputation internationale. C'est ainsi que le gouvernement japonais demanda officiellement au gouvernement français son détachement au Japon, pour créer une marine nippone capable de faire face à la marine chinoise. Emile Bertin passa donc quatre ans au Japon (1886-1890) à la plus grande satisfaction des autorités de ce pays. À son retour en France, il fut nommé directeur général des constructions navales, avec le grade d'ingénieur général du Génie maritime. Sa fin de carrière fut aussi brillante que son début. Il est mort le 22 octobre 1924, à l'âge de 84 ans. GL

Cela s'est passé il y a 80 ans,

Le 12 novembre 1944

Bombardement et naufrage du cuirassé allemand *Tirpitz*

Le naufrage du *Bismarck* (27 mai 1941) a montré à Hitler qu'un cuirassé n'est jamais totalement invulnérable, aussi gigantesque soit-il. Ce constat le pousse à mettre à l'abri son deuxième super-cuirassé -le *Tirpitz*- qui passe presque toute la guerre dans un fjord de Norvège. Les Anglais essaieront plusieurs fois d'aller le détruire dans son refuge ; ils n'y parviendront que le 12 novembre 1944. Ce jour-là, un bombardement massif de la R.A.F. vient à bout du grand navire, qui coule avec sept cents de ses hommes.

Le *Tirpitz* est mis en service à la fin de l'année 1941. Dès la mi-janvier suivante, il appareille pour Trondheim (Norvège). Il effectue quelques missions sans gloire dans les mers polaires et finit par se barricader dans l'Altenfjord, au nord de la Norvège. Il y restera jusqu'à son naufrage en novembre 1944. Bien que stationné dans son fjord, le *Tirpitz* reste une menace pour les convois alliés qui approvisionnent l'U.R.S.S. par la mer de Barentz ; il oblige ainsi les Anglais à immobiliser en Ecosse une importante force navale qui serait bien utile ailleurs.



Le *Tirpitz* dans un fjord norvégien durant la guerre

Mettre le *Tirpitz* hors de combat est donc un objectif prioritaire pour Winston Churchill, qui ne lésine pas sur les moyens. Dès la fin janvier 1942, des attaques aériennes sont entreprises, sans résultat. A la fin du mois de mars, la plus grande forme-écluse de Saint-Nazaire est détruite par les Alliés, afin de priver le *Tirpitz* du seul chantier susceptible de l'accueillir dans l'Atlantique pour des

réparations importantes. Les attaques aériennes reprennent en avril, toujours sans résultat. Un peu plus tard, le *Tirpitz* échappe à une attaque d'hommes-grenouilles pilotant des torpilles. En 1943, les Anglais envoient six sous-marins de poche dans le fjord où stationne le cuirassé ; celui-ci est endommagé mais n'est pas coulé. A peine réparé, il subit une violente attaque de l'aviation britannique (3 avril 1944), qui provoque de nombreuses pertes de vies humaines et de gros dégâts matériels. Les bombardements se poursuivent tout l'été ; le *Tirpitz* résiste malgré des avaries graves (en particulier le 15 septembre).

Le coup final lui est asséné le matin du dimanche 12 novembre 1944. Trente-deux bombardiers « Lancaster » de la R.A.F., sous les ordres du *group-captain* Tait, piquent sur le cuirassé immobile et larguent leurs bombes. Plusieurs d'entre elles font mouche et blessent le navire dans ses œuvres vives. Le *Tirpitz*, que l'eau commence aussitôt à envahir, prend rapidement de la gîte. Les bombes continuent à tomber. Une tourelle de 380 est arrachée et soulevée. Une soute à munitions explose. Les hommes qui le peuvent se jettent à l'eau et tentent de s'éloigner du navire, qui finit par chavirer et couler.

Le *Tirpitz* a sombré dans une eau peu profonde ; une partie de sa carène émerge encore. Quelques embarcations s'approchent de l'épave, et les premiers sauveteurs entendent des survivants frapper contre la coque à l'intérieur de laquelle ils sont prisonniers. Le personnel des chantiers voisins amène des chalumeaux et perce la carcasse métallique ; on sauve ainsi quarante-sept miraculés.

Combien sont morts ? Léonce Peillard estime à sept cents le nombre des victimes : « *Sur les 1 600 hommes du Tirpitz, ce 12 novembre 1944, une centaine étaient à terre au moment du bombardement pour des corvées, missions ou en permission ; 800 furent sauvés. Il y eut donc environ 700 victimes.* »¹GL

Cela s'est passé il y a 150 ans, Le 18 novembre 1874

Incendie et naufrage du trois-mâts britannique *Cospatrick*

Le *Cospatrick* est un trois-mâts carré britannique qui, au début des années 1870, assure le transport des émigrants anglais vers la Nouvelle-Zélande. Son incendie, en 1874 près du cap de Bonne-Espérance, fait 469 victimes ; c'est l'une des pires catastrophes maritimes vécues par la Nouvelle-Zélande. Constant Amero nous en fait le récit.

« Mais peu de sinistres maritimes ont causé une impression de terreur, ont ému aussi profondément que l'incendie du *Cospatrick*, vaisseau chargé d'émigrants se rendant à la Nouvelle-Zélande. Ces émigrants étaient au nombre de quatre cent vingt-neuf, parmi lesquels deux cent cinquante-quatre femmes et enfants. Cet important navire de 1200 tonneaux était parti de Gravesend le 11 septembre 1874 ; le 17 novembre, il se trouvait dans le sud-ouest, du cap de Bonne-Espérance, lorsque tout à coup, vers minuit, par un temps calme, retentit le terrible cri : Au feu ! En un instant le pont fut envahi par les flammes qui s'échappaient des panneaux avec une violence extrême. C'est en vain que le capitaine ordonna de faire jouer les pompes : le navire étant abandonné à lui-même, les flammes poussées par le vent couvrirent bientôt le pont dans toute sa

1 Léonce PEILLARD, de l'Académie de Marine, est l'auteur de *Coulez le « Tirpitz »* (Laffont).

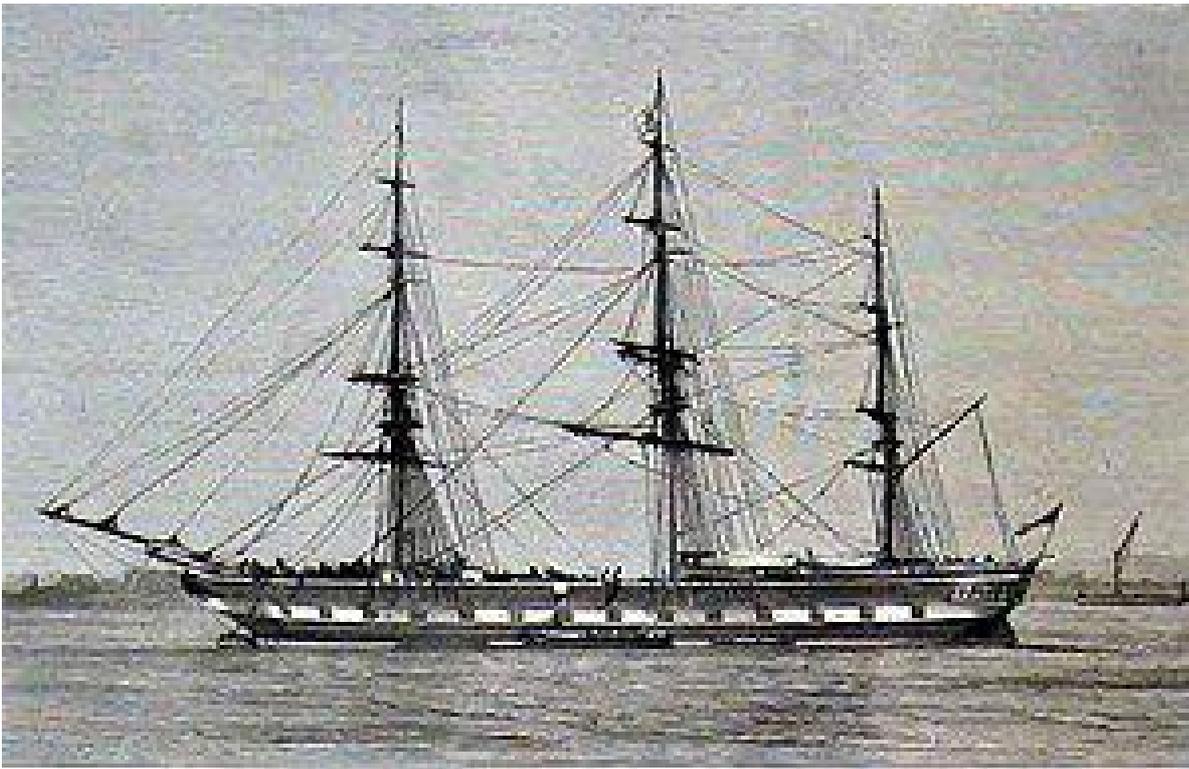
longueur. Après avoir léché les voiles, elles en firent leur proie ; de hautes gerbes rouges illuminaient les flots et s'élançaient jusque dans les nuages. Effrayé par les cris des femmes, les hurlements des malheureux qui entrevoyaient une mort prochaine et atroce, le capitaine Elmslie avait perdu la tête. D'ailleurs personne n'eût été en état de le seconder, de lui obéir. On met une chaloupe à la mer ; les émigrants s'y précipitent en si grand nombre que la chaloupe est aussitôt submergée. Toutefois, un bateau de sauvetage put s'éloigner en emportant une quarantaine de personnes. Pendant ce temps, les mâts tombaient successivement, concourant à l'œuvre de mort en écrasant dans leur chute plusieurs des malheureux qui se pressaient sur le pont du navire en flammes. Une autre embarcation put prendre la mer et recueillir à son bord plusieurs naufragés qui se débattaient sur l'eau contre la mort ; mais cette embarcation et le bateau de sauvetage n'avaient ni vivres ni eau, point d'avirons, pas de voiles. Pendant toute la journée, les deux bateaux, contenant ensemble quatre-vingt-une personnes, errèrent au tour du navire embrasé devenu un ponton carbonisé, semblable à un immense cercueil flottant. Enfin les lugubres restes du *Cospatrick* coulèrent bas, entraînant encore quelques malheureuses créatures qui avaient pu vivre jusqu'à la fin. En cet instant suprême, on vit le capitaine jeter sa femme à la mer, seule et dérisoire chance de salut qu'il pût encore lui offrir; lui-même sauta dans les flots et disparut sans qu'on pût lui porter secours.

Le *Cospatrick* avait sombré ; les cris, les gémissements cessèrent, la grande mer poursuivit sa marche en longues vagues alignées... et tout fut-dit. Alors les embarcations durent songer à se diriger vers la terre, sans trop espérer d'avoir la bonne fortune de rencontrer un navire. Au nord-est se trouvait le cap de Bonne-Espérance ; mais il s'agissait de l'atteindre, sans vivres, sans eau, — et même sans moyens de navigation. Les deux embarcations voguèrent d'abord de conserve ; Un coup de vent les sépara. On n'eut jamais de nouvelles du canot. Quant au bateau de sauvetage, défalcation faite des victimes que firent la faim, la soif, le délire, l'eau de mer bue à la dernière extrémité, la folie, un navire, le *British-Sceptre*, qui se rendait de Calcutta à Dundee, en recueillit cinq, dont trois seulement survécurent au déplorable accident de mer qui causa la perte du *Cospatrick*.¹ »



Photo du Cospatrick prise en 1873 à Port Chalmers (Nouvelle-Zélande) Wiki commons

¹ Récit de Constant AMERO : *Les Aventuriers de la mer*. Paris, Société française d'Imprimerie et de Librairie, 1899. (pp 121-122). Disponible sur le site GALLICA.



**Le *Cospatrick* avant son dernier départ de Gravesend
(Source : Wikipedia)**

Cela s'est passé il y a 450 ans,

Le 22 novembre 1574

Découverte des îles Juan Fernandez, au large des côtes chiliennes

Le navigateur et explorateur espagnol Juan Fernandez, lors d'une traversée entre le Pérou et le sud du Chili, aurait aperçu cet archipel, qui porte aujourd'hui son nom. Ces îles inhabitées n'allaient pas tarder à intéresser les pirates, qui y cachaient leurs butins. C'est sur l'une de ces îles que se situe le célèbre épisode de Robinson Crusoe.

La biographie de Juan Fernandez est sujette à quelques incertitudes. Le nom et le prénom de ce marin sont, en effet, relativement courants, ce qui a conduit certains historiens à des confusions entre personnages homonymes. Notre Juan Fernandez, selon ses propres dires, serait né à Carthagène vers 1530. Attiré par l'aventure du Nouveau Monde, il aurait émigré vers le Chili à l'âge de 20 ans et serait devenu marin dans les ports du Pacifique : Valparaiso, Concepcion, Callao, etc. Il est maître d'équipage en 1560. Deux ans plus tard, il participe à une expédition aux îles Chiloe. Ce long apprentissage dure des années, puis Juan devient pilote. En 1570, il est capitaine et pilote du navire *San Juan Vizcaino*, qui se trouve à Valparaiso le 7 novembre prêt à partir pour Concepción, où il arrive plus de deux mois plus tard.

Deux mois pour parcourir 600 km ! La lenteur des voyages nord-sud le long de la côte chilienne était légendaire du temps de la voile. De nombreux voyageurs préféraient la voie terrestre, malgré ses dangers spécifiques. Les autorités chiliennes envisagèrent même d'armer des galères pour les voyages côtiers, mais ce projet n'aboutit pas. Cette difficulté de navigation est due à un fort courant qui remonte de l'Antarctique en longeant la côte américaine, le courant de Humboldt. En

1574, Juan Fernandez trouva le moyen d'éviter ce courant et de raccourcir notablement les voyages nord-sud : ne pas longer la côte mais passer beaucoup plus loin au large ; cela rallongeait le trajet mais diminuait sa durée.

Le 27 octobre 1574, donc, Juan Fernandez quitte Callao, au Pérou, en direction de Concepcion. Au lieu de suivre la côte, il prend une route qui va le faire entrer dans l'histoire : il met le cap à l'ouest, vers la haute mer, avant de prendre la direction du sud. Il trouve alors des vents favorables, et atteint Concepcion en un mois. Chemin faisant, le 22 novembre, il aperçoit des îles, mais ne s'y attarde pas.

Quand le marin arrive à Concepcion, personne ne croit qu'il ait pu boucler le trajet en un mois. Heureusement pour lui, il transporte du courrier dont les dates confirment son exploit. On lui donne alors le surnom de « sorcier du Pacifique ». Cela suffit à alerter le tribunal de l'Inquisition, devant lequel il est convoqué. Il doit expliquer à ses juges qu'il n'a rien fait d'autre que son travail de marin : rechercher des vents favorables. Carte à la main, il finit par les convaincre. Désormais, les îles qu'il a découvertes porteront son nom : archipel Juan Fernandez. GL¹



¹ Source principale : Luis Delgado Banon, directeur du musée naval de Carthagène : *Un descubridor cartagenero, Juan Fernandez, el Brujo y sus islas* (« Un découvreur cartagénois, Juan Fernandez, le sorcier et ses îles ») in « Cartagena Historica » N°4 juin-septembre 2003.

RUBRIQUES

LE REMORQUEUR R 7 DE NANTES VA ETRE SAUVE

Dans le courrier des lecteurs de Sillages 47 de fevrier mars 2023, je m'étais ému du ferrailage possible du vieux remorqueur R7.

J'avais écrit : *“Il ne faudrait pas que ce témoin de la construction navale et de l'activité portuaire nantaises soit ferrillé. Au contraire il faudrait qu'il soit mis en valeur. Il pourrait par exemple être installé sur l'esplanade des machines à l'emplacement des anciens chantiers navals. Espérons que nos vœux seront exaucés.”*

J'ai donc été heureux de lire dans l'édition du 10 octobre 2024 du journal Ouest France l'annonce suivante :

“La Métropole de Nantes vient d'annoncer qu'elle va reprendre la propriété du Remorqueur, figure des fêtes nantaises puis lieu de concerts du site de Transfert, à Rezé. La Métropole veut lui trouver une place sur l'île de Nantes, en faire un lieu culturel et artistique, et solliciter son inscription à l'inventaire des Monuments historiques.”



Le remorqueur R7 amarré dans le bassin Saint Félix à Nantes (archives Ouest France)



Le remorqueur R7 sur le site Le Transfert à Rezé (archives Ouest France)

LES VIKINGS SONT-ILS DE RETOUR EN VENDEE ?

Les visiteurs du village du Vendée Globe aux Sables d'Olonne ont pu apercevoir dans le port d'Olonne derrière les IMOCA¹ un curieux navire tout pimpant de ses peintures neuves : un drakkar.

Que faisait ce navire antique près des voiliers les plus modernes et les plus techniques ?

Il s'appelle Olaf d'Olonne. C'est une référence au roi norvégien Olaf (Olaf II Haraldsson) né vers 995 et mort le 29 juillet 1030. Il était un descendant d'Harald Ier de Norvège. Le roi Olaf a été le premier roi de Norvège à se faire baptiser par l'Église catholique. Son baptême s'est déroulé il y a tout juste 1 000 ans, en octobre 1024, à la Cathédrale de Rouen.

Faire découvrir l'activité des Vikings en Vendée, telle est la genèse du projet porté par Philippe Renaudet. Ce cadre d'EDF, féru d'histoire, a réussi à monter un chantier participatif au coeur du marais de l'île d'Olonne (Vendée) pour reconstruire un drakkar du IXe siècle.

Les Vikings ont été très actifs sur la façade atlantique. Ils ont occupé Nantes pendant 70 ans. Ils se sont servi de Noirmoutier comme base. Des vestiges en témoignent comme les restes d'un moulin, des ancres et des épées vikings. De cette base historique est née l'idée de bâtir un projet d'expédition maritime autour d'un drakkar pour porter l'histoire, la culture et le savoir-faire maritime des Vendéens. Puis une longue navigation sera organisée à destination des Etats-Unis, via l'Islande et le Groenland et un retour par Saint Pierre et Miquelon. Enfin le drakkar retournera dans ses eaux d'origine, en Norvège.

Le drakkar Olaf d'Olonne mesure 23,50 mètres. Il peut embarquer 32 rameurs. Il est doté d'un mât de 14 mètres pour 120 m² de voile. C'est la réplique du drakkar retrouvé à Gokstad (Norvège) lors de fouilles en 1883 et conservé aujourd'hui dans le musée de Bygdøy près d'Oslo.



Le drakkar Olaf d'Olonne parmi les concurrents du Vendée Globe (photo AF)

¹ International Monohull Open Class Association : voiliers destinés aux courses océaniques (18 m de long)

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,

A propos du barrage des Allemands sur la Loire en août 1944

Un de nos lecteurs bordelais nous a écrit : *J'ai lu avec intérêt votre article intitulé "le 10 août 1944 les allemands bloquent la Loire en coulant 9 navires". Hélas ce ne fut pas une exception. Les Allemands en firent autant dans tous les ports qu'ils abandonnaient. Et notamment dans la région de Bordeaux où plus de 200 bateaux furent coulés dans la Garonne et l'estuaire de la Gironde. Le but était de couper le ravitaillement des armées alliées. Cet été à l'occasion d'un moindre débit de la Garonne conjugué avec une grande marée, certaines de ces épaves sont réapparues. J'ai également lu dans un magazine que les Allemands avaient opéré de même en Europe centrale. A l'occasion d'une sécheresse en juillet et août ayant entraîné une baisse du niveau du Danube, des épaves de navires coulés par l'armée nazie ont été découvertes près de Budapest. Ci joint une photo publiée par Sud Ouest d'une épave à Bordeaux.*

Bernard Masonnier Bordeaux



Archives Fabien Cottereau Sud Ouest

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

