

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 56

Mars avril 2025

BONJOUR.....	1
Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur, par A. Foulonneau.....	2
La "Reine des pirates d'Irlande" Grace O'Malley, par G. Le Moing.....	12
Julienne David femme corsaire, par A. Foulonneau et Thérèse André-Abdelaziz.....	16
Louise Antonini femme corsaire et soldat, par A. Foulonneau.....	27
Le naufrage du cargo Bruxelles à l'île de la Réunion, par A. Foulonneau.....	24
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	29
RUBRIQUE.....	33
COURRIER DES LECTEURS.....	35
SOMMAIRE DU PROCHAIN SILLAGES.....	36

BONJOUR

Le printemps arrive et avec lui la végétation reprend vie. Mais en parlant de renaissance savez vous comment est née la propulsion mécanique ? Je vous propose de revoir ensemble l'apparition de la navigation à vapeur. C'est une aventure qui, si j'ose dire, ne manque pas de sel, même si elle a débuté en eau douce.

Ensuite Guy Le Moing, Thérèse André-Abdelaziz et moi même vous feront découvrir la vie mouvementée de trois femmes de mer. Des existences qui elles aussi ne manquent pas de sel. Et ce bien que ces dames soient décédées à un âge avancé pour leur époque et de façon naturelle.

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



PETITE HISTOIRE ILLUSTRÉE DE LA NAVIGATION À VAPEUR

Tome 1 la machine de Watt

Par Alain Foulonneau



**Maquette du Sphinx premier bateau à vapeur de la Marine Française (1829 - 1845)
Musée national de la Marine de Toulon**

L'invention de la machine à vapeur a apporté un grand bouleversement à la navigation. Depuis les débuts de l'humanité seuls le vent et la force animale ou humaine pouvaient mouvoir les navires. La propulsion mécanique délivra les marins des aléas de la nature. Cependant elle n'est pas apparue subitement telle que nous la connaissons aujourd'hui. Elle a été le résultat de nombreux tâtonnements opérés par une multitude d'inventeurs. Peu de livres expliquent ces étapes, l'histoire de la vapeur est rarement décrite. Il est vrai que mentionner tous les détails techniques des essais et toutes les personnes à qui on les doit serait long et fastidieux. On peut toutefois résumer cette histoire en quelques étapes importantes. C'est que je vous propose dans les chapitres qui vont venir en étudiant latéralement les interactions entre ces activités techniques et le déroulement de la Grande Histoire. Car bien sûr la navigation à vapeur a changé la vie des hommes au civil comme au militaire. Alors pour plagier Stéphane Bern : « suivez moi... à toute vapeur »

Les précurseurs

JOUFFROY D'ABBANS

C'est Denis Papin qui le premier suggéra d'utiliser la vapeur comme force motrice. En 1679, il construisit la première chaudière (utilisée comme autocuiseur), fermée par la première soupape. Conscient du potentiel de la vapeur, il proposa l'idée du piston, qui donnerait accès à des puissances insoupçonnées jusqu'alors. Son prototype, en 1690, resta inefficace. Mais l'idée était née.

Plusieurs inventeurs essayèrent d'exploiter cette idée pour la navigation. En France c'est Claude François de Jouffroy d'Abbans qui s'y intéressa. En 1776, avec l'aide d'un chaudronnier il construisit sa première embarcation, le *Palmipède*. Sa machine à vapeur actionnait des rames en forme de palmes. Il parvint à naviguer avec succès sur le bassin d'un affluent du Doubs. Mais les rames ne donnaient pas satisfaction. Plus tard il récidiva avec un bateau beaucoup plus grand : le *Pyroscaphe*. Ce navire mesurait 46 m de long, il était équipé cette fois-ci de roues à aube. Le 15 juillet 1783, Jouffroy d'Abbans réalisa, au nord de Lyon, une spectaculaire démonstration publique devant 10 000 spectateurs en remontant la Saône sur plusieurs kilomètres. Pour lui donner un brevet l'Académie des Sciences exigea un essai sur la Seine devant ses commissaires. Mais Jouffroy d'Abbans n'avait pas les fonds nécessaires. Puis la Révolution éclata, Jouffroy D'Abbans en tant que marquis fut poussé à l'exil par la Terreur. Il ne revint qu'en 1795 mais refusa de travailler pour « l'Usurpateur » (Napoléon 1er). Il ne reprit ses travaux qu'à la Restauration. Il fit construire un nouveau bateau à vapeur le Charles-Philippe lancé en 1816 et essaya de faire fonctionner une ligne régulière entre Paris et Montereau. Mais la transmission par crémaillère à rochets auquel il était fidèle s'avéra continuellement défectueuse et les onéreux essais pour l'améliorer achevèrent de le ruiner. Il mourut en 1832 aux Invalides victime du choléra.

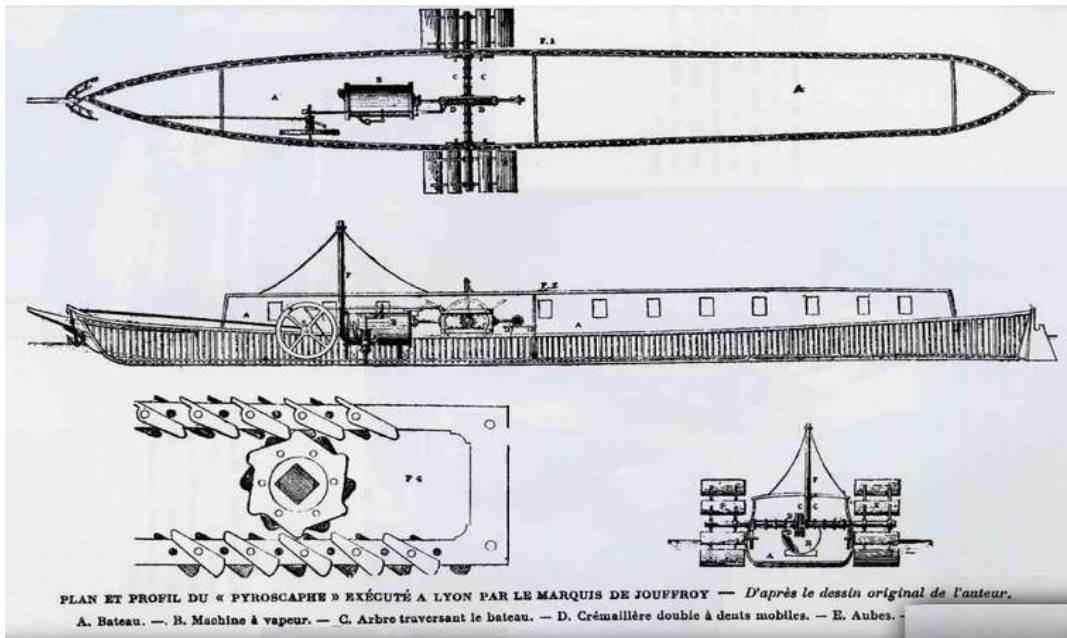


Schéma du Pyroscaphe. On remarquera la transmission à crémaillère « à dents mobiles » (à cliquets) pour transformer le mouvement rectiligne du piston en mouvement circulaire pour les roues à aubes. Ce système n'a pas donné satisfaction. Il était compliqué et fragile. (musée de la Marine)



Maquette d'un bateau à vapeur construite par Jouffroy d'Abbans à l'intention de l'Académie des Sciences. Le cylindre est encastré dans la chaudière rectangulaire. En revanche contrairement au *Palmipède* le cylindre est à double effet. On devine la crémaillère « à dents mobiles » entre les roues à aubes. Ce mécanisme est similaire à celui du *Pyroscaphe* (musée de la Marine)

Et pendant ce temps là, de l'autre côté de la Manche, les Anglais pompaient¹.

JAMES WATT

C'est l'Angleterre qui a commencé la révolution industrielle avant tous les autres pays. Pourquoi ? Parce qu'elle manquait de bois. L'Angleterre n'avait pas les grandes forêts des pays continentaux. Pas de forêt, pas de bois pour le chauffage, la cuisine, l'artisanat, les forges. Alors les Anglais ont débuté l'exploitation du charbon de terre. Mais les galeries de mine étaient inondées par les eaux d'infiltration. Un pasteur nommé Thomas Newcomen inventa alors en 1712 une « pompe à feu » en s'inspirant des principes de Denis Papin.

¹ Clin d'oeil humoristique à la série TV les Shadoks pour ceux qui l'ont connue entre 1968 et 1974. « Et pendant ce temps là les Shadoks pompaient. »

La vapeur poussait le piston puis on injectait de l'eau pour que la vapeur se condense créant ainsi un vide pour que la pression atmosphérique ramène le piston. Ce type de machine était appelée « moteur atmosphérique ». A noter que le Palmipède de Jouffroy d'Abbans avait une machine fonctionnant suivant ce principe. Une caractéristique de cette machine était un grand balancier avec d'un côté le cylindre moteur et de l'autre la pompe.

Quelques années plus tard entre 1763 et 1788 James Watt et son associé Matthew Boulton améliorèrent progressivement cette machine. Ils introduisirent le condenseur séparé, la double action (la vapeur agissant des deux côtés du piston), le volant d'inertie, le régulateur à boules, et aussi le parallélogramme permettant au piston dont la course est droite de suivre celle en arc de cercle du balancier. Car le balancier reste le symbole, la caractéristique, de la machine de Watt.

La machine de Watt devint alors le moteur universel pour toutes les utilisations. Notamment pour propulser les navires.

En France il n'existe que deux machines de Watt en état de fonctionner. Celle des anciennes aciéries de Fumel dans le Lot et Garonne. Elle date de 1850. Elle servait à souffler de l'air dans les hauts fourneaux. Elle a été classée monument historique en 2009.

Il existe aussi à la Réunion dans l'usine sucrière-musée Stella Matutina une petite machine de Watt qui servait à écraser les cannes à sucre pour en extraire le jus (le vesou).



Machine de Watt à l'usine-musée Stella Matutina. On distingue le grand volant d'inertie et le piston moteur en arrière plan mais surtout le balancier. (photo AF)

Ce balancier allait poser problème pour son utilisation dans les bateaux. Mais n'allons pas trop vite. Il faut d'abord que quelqu'un eut l'idée de mettre une telle machine dans un bateau. C'est maintenant qu'il faut parler de Robert Fulton.

ROBERT FULTON

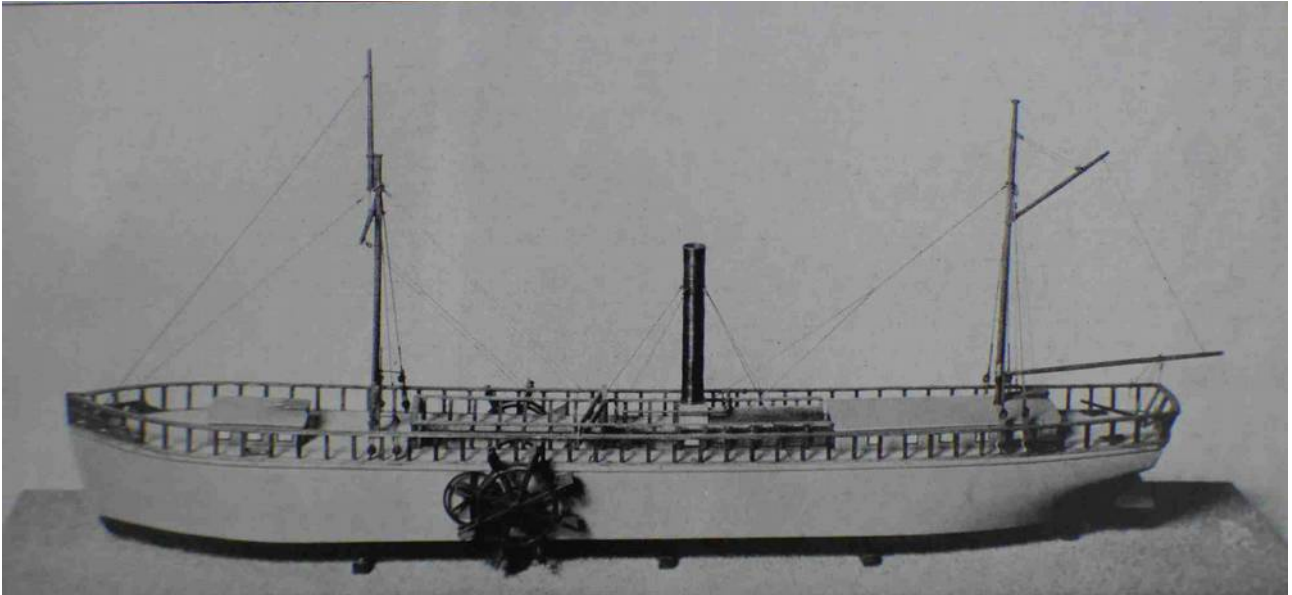
Considéré comme le créateur du bateau à vapeur, Robert Fulton fut en fait celui qui, par son talent d'ingénieur, parvint à rendre réellement opérationnel un procédé déjà connu et déjà expérimenté par des prédécesseurs.

Né aux Etats Unis en 1765 Robert Fulton s'établit en Angleterre en 1786 comme peintre. Mais il se tourne rapidement vers le dessin industriel et se passionne pour les premiers balbutiements des bateaux à vapeur. Il rencontre Watt et Boulton. En 1797 il part en France après avoir eu connaissance de l'expérimentation de Jouffroy d'Abbans. Il essaie de vendre sans succès à Napoléon un sous marin le *Nautilus* malgré des essais concluants. En même temps il continue ses études sur la propulsion à vapeur. Début 1803 il teste un prototype qui se brise et coule sous le poids de la machine. Pas découragé il renfloue la machine de son bateau et l'installe sur un autre bateau dont la charpente a été renforcée et le poids de la machine mieux réparti sur toute la longueur du navire. En août de la même année il fait fonctionner le premier bateau à vapeur, sur la Seine. Ce bateau n'a pas de nom et un seul passager, personne d'autre n'ayant eu le courage d'accompagner Fulton. Le gouvernement français n'accorde aucun intérêt à la démonstration de Fulton. Le ministre de la Marine Française Denis Decrès est hostile aux innovations. Mais Fulton n'en est pas affecté. Car en réalité il pense déjà à son pays natal. Fulton a rencontré en 1801 Robert Livingston, l'ambassadeur américain à Paris. Depuis le diplomate, qui est persuadé de l'intérêt de la navigation à vapeur, soutient Fulton dans ses études sur la propulsion à vapeur. Fulton écrit aux membres du Congrès de l'État de New York pour faire connaître les résultats qui viennent d'être obtenus à Paris. Le Congrès dresse alors un acte public, aux termes duquel le privilège exclusif de naviguer sur toutes les eaux de cet État, au moyen de la vapeur, déjà concédé à Livingston, par un traité de 1797, était prolongé, en faveur de Livingston et Fulton, pour un espace de vingt ans, à partir de l'année 1803. On imposait seulement aux associés la condition de produire, dans l'espace de deux ans, un bateau à vapeur faisant quatre milles à l'heure (environ 6,5 km/h), contre le courant ordinaire de l'Hudson. A la réception de cet acte Fulton commande aux ateliers de Watt et Boulton une machine à vapeur dont il donne les plans et les dimensions. Cette machine repose sur le modèle conçu par Watt et Boulton mais intègre des améliorations inventées par Fulton. En particulier celle d'un balancier latéral pour abaisser le centre de gravité de la machine et éviter une instabilité du bateau. Et aussi pour mieux actionner les roues à aubes.

Fulton se rend ensuite en Angleterre pour superviser la construction de sa machine. Puis il s'embarqua avec elle pour les Etats Unis en octobre 1806.

Dès son arrivée à New York, Fulton s'occupe, de concert avec son associé Livingston qui est lui aussi de retour aux Etats Unis, de faire construire le bateau qui doit recevoir la machine à vapeur et leur assurer le privilège promis par le Congrès. Ce bateau, est appelé le *Clermont* du nom d'une maison de campagne que Livingston possède sur les rives de l'Hudson.

Le *Clermont* est lancé le 10 août 1807 et le 17 août le *Clermont* part de New York pour Albany distant de 240 km. Le trajet aller est effectué en 32 heures et celui du retour en 30 heures. Le *Clermont* a navigué la plupart du temps contre le vent et le courant. La vitesse moyenne de 10 km/h est supérieure à celle exigée par le Congrès. C'est un succès. Fulton inaugure une ligne régulière qui va fonctionner sans défaillance pendant plus de sept ans. La navigation mécanique vient de débiter, elle ne s'arrêtera plus.



Maquette du *Clermont* – Muséum Sciences and Industry, New York

L'appareil mécanique du *Clermont* comportait déjà la plupart des dispositions qui ont été employées plus tard pour les machines de navigation fluviale. On peut même dire qu'il a fixé le modèle de machine à balancier latéral qui sera employé pendant plusieurs décennies.

La machine à balancier

C'est la machine mise au point par Watt et Fulton. Elle est l'héritière directe des pompes à feu pour l'exploitation minière. Toutefois dans les machines marines le balancier est situé en bas afin d'une part d'abaisser le centre de gravité et d'autre part d'avoir un axe moteur en hauteur de manière à entraîner des roues à aubes.

Ce type de machine équipa tous les premiers vapeurs, notamment ceux de la marine française comme le *Sphinx* (1829 - 1845) qui servit de transport pendant la conquête de l'Algérie en 1830 puis ramena en 1833 l'obélisque de Louxor. Il est à noter que la machine du *Sphinx* avait été construite en Angleterre par une entreprise de Liverpool, W. Fawcett. Les Anglais étaient alors en avance techniquement en matière de chaudières et de machines à vapeur. Mais la machine du *Sphinx* fut ensuite copiée par les ingénieurs français.



Le Sphinx remorquant le Louxor allège contenant l'obélisque (Musée de la marine)

Cette machine aura longtemps la faveur des officiers pour sa fiabilité (basse pression) et sa douceur de fonctionnement. Mais elle est encombrante et lourde, voir la photo de celle du *Leven* qui figure dans une page suivante. Elle est en outre gourmande en charbon. En effet elle comporte de nombreux points de frottement qui diminuent son rendement énergétique.

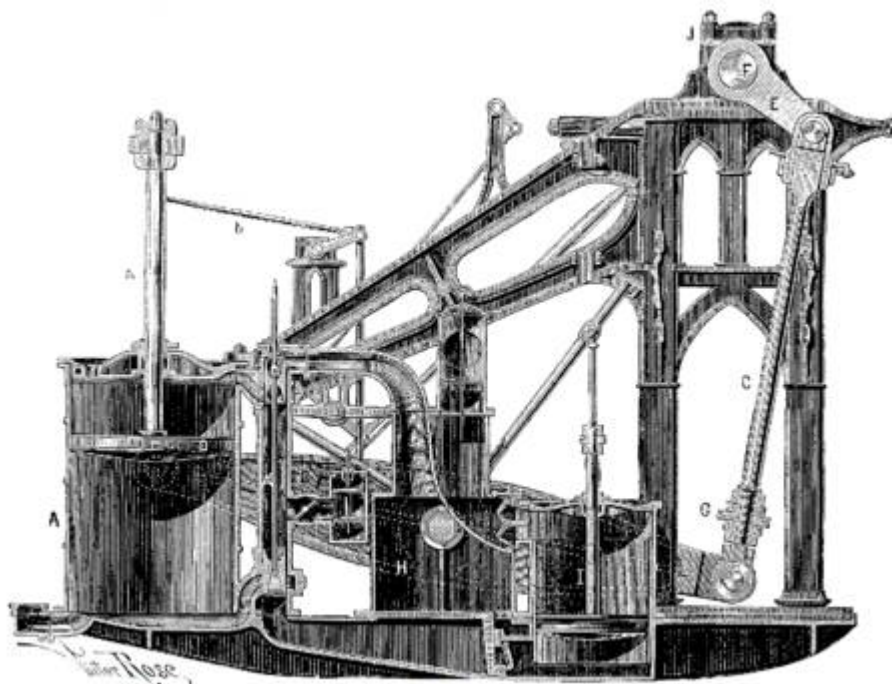


Fig. 110. — Machine marine à balancier (coupe longitudinale).

Illustration issue des Merveilles de la Science par Louis Figuier 1891

Pour voir une maquette de machine à balancier en fonctionnement, visionner cette vidéo du musée de Genève. En effet autour de 1820 les vapeurs du lac Léman, comme partout ailleurs, étaient équipés de la machine de Watt à balancier latéral.

[La machine à vapeur de bateau \(1824\)](#) (durée 2 minutes)

Une autre belle maquette est celle de la machine du *Sphinx* conservée au musée de la Marine à Paris.





Machine à balancier latéral du navire *Leven* construite par Napier en 1823 à Dumbarton en Ecosse. Cette machine a été installée en 1844 sur un autre bateau le *Queen of Beauty*. Elle a fonctionné jusqu'en 1877. Elle est aujourd'hui dans la cour d'un musée à Dumbarton (photo Chris Allen Wiki Commons)

Mais il y a encore mieux pour se familiariser avec la machine de Watt à balancier latéral.

La saga des Eric Nordevall

Par une belle journée d'été de 1980, trois plongeurs suédois s'enfoncent dans l'eau du lac Vättern. Par 45 m de fond Åke Bergnehr est le premier plongeur à apercevoir l'épave que lui et ses amis recherchent. Dans son masque ses yeux s'écarquillent. C'est incroyable ; ce bateau coulé en 1856 est dans un état de conservation exceptionnel. Ce sont les eaux froides du lac qui ont permis cela. Åke Bergnehr s'approche, il longe le pont et distingue la cloche. Grâce à son téléphone de plongée il est en contact avec l'équipe de soutien technique sur le bateau de plongée. Il laisse exploser sa joie et s'exclame : « *Oui, maintenant je lis la cloche du navire, Erik Nordevall.* »



Une photo de l'épave du Eric Nordevall (photo Erik Radstrom)

Dans un premier temps il avait été envisagé de renflouer cette épave historique. Mais le sauvetage et la préservation s'avèrent trop difficiles. Il faut alors décidé de construire une réplique fidèle grâce notamment aux nombreuses photos prises sur l'épave.

Le premier *Eric Nordevall* avait été construit en 1836. La construction du second *Eric Nordevall* a été effectuée en 2009.

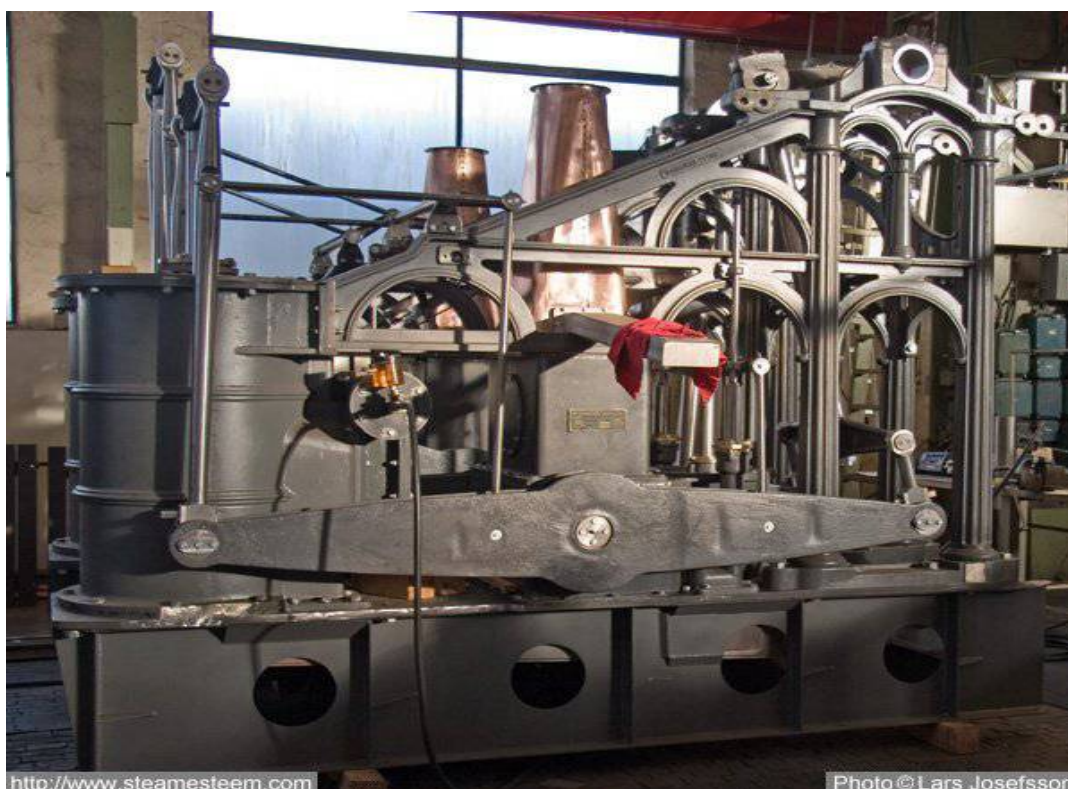
La machine à balancier a été fabriquée par la même entreprise qui avait construit la première, les ateliers Motala fondés en 1822. La chaudière rectangulaire de type « tombeau » conçue par Daniel Fraser a été construite par le chantier naval de Kockum à Karlskrona. Elle chauffe au bois. Elle n'a pas de tubes de fumée mais de larges conduits (carneaux) permettant à la fumée de traverser le bouilleur contenant l'eau.

Comme celles du *Sphinx* et du *Leven* la machine du *Eric Nordevall 2* est en fait double, elle comprend deux cylindres à balancier de 17 cv, chacun entraînant une roue. A 20 tours par minute les roues donnent une vitesse de croisière de 4, 5 nœuds environ.

L'*Eric Nordevall II* a pour port d'attache Forsvik dépendant de la municipalité de Karlsborg. Il navigue l'été pour les touristes sur le canal de Göta qui relie Stockholm à Göteborg.



Le Eric Nordevall 2 navigant sur la canal de Götha



La machine à balancier du Eric Nordevall 2 dans son atelier de construction prête à être installée à bord du bateau.

Vidéos

Avez-vous envie de voir le Eric Nordevall 2 naviguer ?

Cliquer sur ce lien : [Eric Nordevall 2 naviguant vu depuis les berges](#) (durée 2 minutes)

Avez -vous envie de naviguer à bord du *Eric Nordevall 2* en compagnie d'une jolie mécanicienne suédoise, blonde bien sûr ? Jeter des bûches dans la chaudière avec elle ? Vérifier les niveaux d'eau et graisser les balanciers en sa compagnie ? Et donner de coups de sifflet à vapeur ?

Cliquez sur ce lien : [A bord du Eric Nordevall 2](#) (durée 6 minutes)

Plus haut les défauts de la machine à balancier ont été évoqués. Ce sont essentiellement le poids et l'encombrement. Plusieurs ingénieurs mécaniciens ont cherché à créer des moteurs plus petits et moins lourds. L'un de ces moteurs connut un grand succès jusqu'à la fin du XIXème siècle : le moteur à cylindres oscillants. Il fera l'objet du second tome de notre histoire illustrée de la navigation à vapeur dans le n° 57 de Sillages.

Bibliographie

L'Archéologie de la vapeur - Supplément aux cahiers d'archéologie subaquatique mars 2020



Femmes de mer

LA « REINE DES PIRATES D'IRLANDE », GRACE O'MALLEY

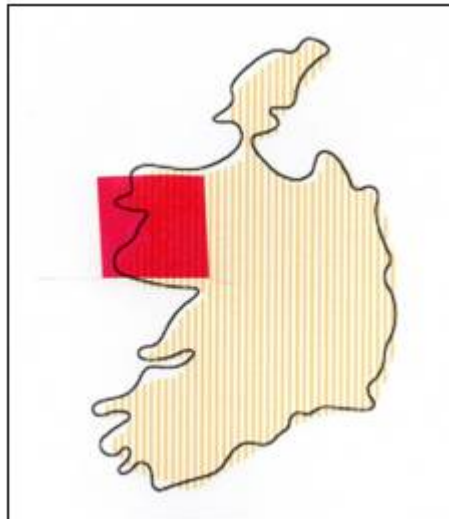
Par Guy LE MOING

Selon une tradition bien établie outre-Manche, la reine Elisabeth I^{ère} d'Angleterre aurait, un jour de 1593, accordé une audience à une autre « reine », celle que l'on surnommait « la reine des pirates d'Irlande », Grace O'Malley. La légende – bien sûr – s'est emparée de l'événement, et en a quelque peu embrumé les détails. Qui était vraiment Grace O'Malley ?

Une jeune fille remuante dans une Irlande troublée

Grace est née vers 1530, sur la côte ouest de l'Irlande. Son père, Owen Dubhdara O'Malley, est un puissant chef de clan, qui a fait fortune dans le commerce maritime lointain. Ses bateaux parcourent les mers jusqu'en Espagne, et l'homme a pour devise : « puissant par terre et par mer ». Il a construit des châteaux tout au long de son littoral pour en protéger l'accès. Pratique-t-il lui-même la piraterie ? Rien ne le prouve mais dans ce domaine, à l'époque, les méthodes d'un puissant seigneur côtier ne sont pas toujours très douces, et les limites du bon droit sont parfois assez floues. Le seigneur, par exemple, peut s'enrichir en prélevant une taxe sur les bateaux qui viennent pêcher dans ses eaux, voire en arraisonnant des navires marchands français ou anglais.

Grace O'Malley est originaire du comté de Mayo, dans la province de Connacht, sur la côte ouest de l'Irlande.



Toute jeune, Grace rêve aux bateaux de son père, et exprime le souhait d'y embarquer. Ses parents ont bien du mal à l'en dissuader. Un jour, à bout d'arguments, ils lui disent que ses longs cheveux risqueraient de s'emmêler dans les cordages. Grace ne répond rien mais, le soir venu, elle se coupe les cheveux le plus ras possible. Certains la surnommeront désormais « Grace la Chauve ». Qu'importe cette disgrâce, papa Owen finit par céder et la turbulente gamine peut enfin

prendre la mer. Elle s'initie très vite à l'art de naviguer, sans négliger pour autant sa culture générale : Grace apprend le latin et quelques langues étrangères.

Dès sa petite enfance, et pendant toute sa vie, Grace connaît un contexte politique troublé. En 1536, en effet, le roi Henry VIII d'Angleterre a décidé de faire passer l'Irlande sous la couronne anglaise. Il en résulte une révolte immédiate, qui est réprimée dans le sang. La conquête anglaise de l'Irlande se poursuivra sous les règnes d'Elisabeth 1^{ère} et de Jacques 1^{er}, et durera, au total, près d'un siècle, un siècle ponctué de révoltes et d'affrontements brutaux.

La reine des pirates

A l'âge de 16 ans, Grace épouse un riche seigneur ami de ses parents, Donal-an-Chogaidh héritier du clan Ó'Flaithbheartaigh. L'union des deux familles consolide leur puissance ; elles exercent désormais leur pouvoir sur la quasi-totalité du nord-ouest de l'Irlande. De cette union, Grace aura trois enfants : deux fils (Owen et Murrough) et une fille (Maeva). Son époux est victime d'un attentat en 1565, et ses assassins tentent de s'emparer de son château. Grace défend sa demeure et ses enfants avec un acharnement de mère-poule protégeant sa couvée, et met les agresseurs en fuite. Le château en gardera le surnom de « château de la Poule », et sa chatelaine, une réputation méritée de combattante.

La violence règne dans l'Irlande d'alors, soumise à l'appétit de conquête des Tudor, et à la rivalité des clans vis-à-vis de la politique anglaise. Grace, devenue veuve, est retournée vivre dans le domaine paternel. Elle est assoiffée de vengeance, et a pris le commandement d'une petite troupe de soldats. Par ailleurs, elle est toujours animée par la passion de la mer, et possède encore quelques galères et quelques navires de surface. Est-ce le moment qu'elle choisit pour se consacrer à la piraterie ? Peut-être, mais rien n'apparaît dans les textes qui subsistent. La tradition prime sur l'histoire.

Grace se remarie rapidement avec un autre seigneur, du nom de Richard Bourke. Elle en a un autre fils, Tibbot, surnommé « Tibbot (ou Toby) du navire », car il est né sur un bateau de sa mère, dans de curieuses circonstances. Le lendemain de sa naissance, en effet, le navire est attaqué par des pirates barbaresques, et le combat s'engage très mal pour les Irlandais. Apprenant cela, Grace enveloppe son bébé dans une couverture et bondit sur le pont, armée d'un mousquet. Son intervention stimule son équipage, et les assaillants prennent la fuite.

Le second mariage de Grace est de courte durée : le couple se sépare au bout d'un an. Grace s'engage à fond dans le commerce maritime, la piraterie et la politique... ces trois activités n'étant d'ailleurs pas incompatibles ! Alors que l'Angleterre s'efforce de transformer en sa faveur les structures sociales irlandaises, Grace s'oppose à cette manipulation. Elle combat ceux de ses compatriotes qui s'y prêtent. Elle se fait ainsi beaucoup d'admirateurs... mais aussi beaucoup d'ennemis. Elle fait quelques séjours en prison, sans qu'on en connaisse la cause avec certitude. A la tête de sa flotte familiale et de sa petite troupe de soldats, Grace est devenue « la reine des pirates d'Irlande ».

Grace, dans l'opposition politique

Revenons un instant sur la situation politique de l'Irlande. La reine Elisabeth 1^{ère} poursuit la politique de ses prédécesseurs, l'intégration de l'Irlande à la couronne d'Angleterre. En 1585, elle nomme Sir Richard Bingham « Président de la province de Connacht ». C'est un soldat très dur. Il

exerce cette fonction avec un tel zèle que des émeutes sanglantes éclatent, surtout dans le Mayo ; elles sont cruellement réprimées.

Parmi les insurgés les plus motivés, figure Grace O'Malley. La nouvelle administration que Bingham met en place la prive d'une partie de ses biens et de ses revenus. Elle entre dans une opposition violente contre le gouverneur, et celui-ci la fait bientôt arrêter. Grace passe deux années dans les geôles de Dublin avant d'être libérée. Mais le pire reste à venir ; l'arrestation de deux de ses fils, et de son demi-frère (fils d'un premier mariage de son père). Cette fois, Grace ne cherche pas à négocier avec son ennemi, ni à demander l'aide de ses amis ; elle va s'adresser directement à la reine Elisabeth.

La reine d'Angleterre reçoit la reine des pirates

En juin 1593, Grace envoie une pétition à la reine. Elle la prie de lui accorder une audience, et elle lui fait quelques promesses de bonne conduite pour l'avenir, surtout qu'à 63 ans ; elle arrive au terme de sa vie. La reine tient compte de cet âge et accepte l'entrevue. Peut-être est-elle intriguée par une femme à la réputation si sulfureuse. Cette souveraine, qui apprécie tant ses « chiens de mer » (Drake, Hawkins et quelques autres) est sans doute curieuse de rencontrer une telle « chienne de mer ». Commence alors une phase de formalités, habituelles en telles circonstances. Grace reçoit les *Articles of Interrogatory* ; il s'agit d'une liste de dix-huit questions, destinées à préparer l'audience. Ce document, et les réponses de Grace, ont été conservés. En réponse à une question, elle décrit, par exemple, le calvaire de son arrestation en 1586 par Bingham.

La rencontre aurait eu lieu en septembre 1593 au château de Greenwich. On n'en garde aucun compte rendu mais beaucoup d'anecdotes, sans doute légendaires. Grace aurait remonté la Tamise sur son propre bateau. Elle aurait refusé de s'incliner devant Elisabeth car elle ne la considérait pas comme sa reine. Lors de la fouille, avant l'audience, les gardes découvrirent que Grace était porteuse d'un poignard ; elle expliqua que c'était pour sa propre sécurité, ce qui fut accepté par la souveraine. En quelle langue eut lieu leur conversation ? En latin, dit la tradition, car la souveraine ne parlait pas l'irlandais, et Grace ne savait pas (ou ne voulait pas) parler anglais.

**Rencontre entre Grace
et la reine Elisabeth au
château de Greenwich,
en septembre 1593.**

**(Illustration tirée de
l'Anthologia hibernica,
vol. 11, 1793).**



Quelles qu'en soient les particularités, l'entretien, semble-t-il, se termina par un accord entre les deux femmes. Bingham devait libérer les captifs et laisser Grace tranquille. En retour, celle-ci

s'engageait à mettre 200 hommes et sa flotte au service d'Élisabeth I^{ère} pour maintenir la paix en Irlande. Élisabeth envoya un résumé de l'accord à Bingham : « *Nous vous demandons de traiter avec ses fils en notre nom afin qu'ils lui versent une pension pour le reste de ses vieux jours... Et nous écrivons ceci en sa faveur car elle se montre dévouée, bien qu'elle ait autrefois vécu de façon anormale. Elle a d'ailleurs avoué et a fait des promesses assurées par serment qu'elle se battra dans notre querelle contre le monde entier.* »

L'accord fut-il respecté ? Il semble bien que Bingham, persuadé que Grace ne respecterait pas ses engagements, ne se soit pas hâté de libérer les prisonniers. Malgré cette mauvaise volonté du gouverneur, Grace ne prit plus les armes contre les partisans de l'Angleterre. Par deux fois, elle contacta à nouveau Elisabeth 1^{ère} pour lui signaler ses problèmes matériels. Elle ne reçut pas de réponse. On ne sait pratiquement rien des dernières années de Grace, si ce n'est qu'elle mourut en 1603, dix ans après sa visite à Londres.



Statue de Grace O'Malley
à Westport, comté de Mayo

Voilà ce qu'on peut retenir de la vie aventureuse de Grace O'Malley, « la reine des pirates d'Irlande ». Peu de choses, à vrai dire, car la légende brouille tellement l'histoire que la plus grande prudence s'impose dans la relation des faits. Guy LE MOING

Bibliographie

Grace O'Malley the biography of Ireland's pirate queen 1530 1603 par Anne Chambers



Femmes de mer

JULIENNE DAVID FEMME CORSAIRE

par Alain Foulonneau et Thérèse André-Abdelaziz

Julienne David est une femme française qui a toute sa vie s'est comportée en homme. Elle s'est engagée deux fois sur des navires corsaires avant d'être faite prisonnière par les Anglais.



Portrait de Julienne DAVID

Guerre de Vendée

Dessin signé J.B.

Portrait de Julienne David imaginé par le peintre et illustrateur Jean Bruneau. Sur ce dessin il l'a représentée quand elle combattait avec les Insurgés Vendéens.

Une vie d'aventures.

Julienne David est née en 1777 à Saint-Mars-du-Désert dans le pays nantais . Ses parents sont de modestes laboureurs. Pendant la Révolution, Julienne David sert la cause royaliste avec les Chouans déguisée en homme. Prisonnière à Nantes, elle réussit à s'évader et s'engage plus tard sous le nom de Jacques David dit Jacquot à bord du corsaire *La Jeune-Agathe* qui ne tarde pas à faire des captures plutôt fructueuses Mais elle est reconnue fille et elle débarque de gré à gré.

Après la rupture du traité d'Amiens en 1803 et la reprise du conflit entre la France et l'Angleterre, Julienne David embarque ensuite sur un navire corsaire à Paimboeuf, mais ce dernier et l'ensemble de son équipage est bientôt capturé par les Anglais. Détenue dans des conditions très difficiles sur un des sinistres pontons anglais, Julienne David tente de s'empoisonner pour échapper aux tortures physiques et morales. Mais le poison est inefficace. Un prisonnier révèle son sexe à ses geôliers, qui la libèrent. Sa détention a duré huit ans. Elle devient célèbre et elle est même demandée en mariage. Refusant de rester en Angleterre, elle est renvoyée en France. Des religieuses l'emploient sous le nom de frère Arsène. Puis elle est jardinier, roulier, et garçon d'écurie sous le nom de Jacquot, chez un loueur de fiacres nommé Dardare. Elle meurt le 26 janvier 1843 à l'Hôtel-Dieu de Nantes. Une rue du quartier Sainte-Anne, à Nantes, porte son nom. Elle a une rue également à St Mars-du-Désert où elle naquit et, grâce à l'ouvrage de Thérèse André-Abdelaziz, une place à son nom fut inaugurée en mai 2019 dans la commune les Touches dont étaient issus ses parents.



Photo Presse Océan

Thérèse André-Abdelaziz a écrit un roman inspiré de la vie de Julienne David : « *Moi, Julienne David - Corsaire, nantaise, jamais soumise...* » Elle explique ainsi sa démarche : Ni biographie, ni roman de cape et d'épée, ce récit ne prétend aucunement raconter l'histoire véridique de Julienne David mais, m'appuyant sur des faits relatés, dates historiques, actes de naissance, de décès, extrait du bordereau de recensement du 3ème canton de la ville de Nantes en 1841, j'ai réinventé l'existence tumultueuse de cette corsaire nantaise. Ce récit s'articule autour des manques, des silences et des interrogations, mêlant histoire et fiction. L'écriture est née de tout cela. Au plus serré.

Thérèse André-Abdelaziz a aussi imaginé une interview imaginaire de Julienne David. Elle nous a autorisé à le reproduire ci-dessous.

INTERVIEW IMAGINAIRE DE JULIENNE DAVID

par Thérèse André-Abdelaziz

Signe astrologique ? Poisson, car je suis née un 21 mars à Saint-Mars-du-Désert au lieu-dit « Places ». Un signe d'eau ! Et cela tombe plutôt bien pour moi qui ai été corsaire !

Couleur ? Rouge, en hommage à ma tignasse de feu. Lorsque j'étais enfant, les villageois s'en méfiaient. Ils disaient que mes parents n'étaient pas mes parents ou bien que ma mère avait forniqué avec le démon, une nuit de pleine lune, alors quelle était saignante. Cette chevelure de feu, il m'arrive de la cacher avec un foulard rouge vif, et parfois j'enserme ma taille avec une écharpe de la même couleur.

Odeurs ? : Celle des plantes médicinales dont ma mère faisait des breuvages et des mixtures. Elle m'a appris à m'en servir. On a commencé à me connaître et à faire appel à mes médecines....D'ailleurs je les portais toujours à même la peau, dans une bourse de toile retenue par une cordelette ! Leur odeur est si forte qu'elle suffit à éloigner les importuns. On disait que j'étais capable de réveiller un mort avec les herbes des sorcières et des magiciens : jusquiame noire, belladone sans tige, « les plantes du Malin » comme la mandragore qui a forme humaine... Je les connais toutes. Il y a l'ortie pour soulager les menstrues des femmes, le coquelicot et la moutarde pour calmer la toux. Et encore l'armoise et l'épilobe, la menthe pouliot pour les méninges et le Chardon de Marie si précieux en cas d'intoxication alimentaire...

Plus tard, sur les quais, l'odeur du calfatage m'a saisie, mêlée à celles des cordages...Celle du sucre dans les raffineries ! Celle des étoffes dans les manufactures qui tissaient et imprimaient des indiennes, des toiles peintes, des toiles de lin.

Les odeurs des combats et de mes compagnons Chouans m'imprègnent aussi, mélange de sueur, de poudre de canon, de pierre à fusil, de sang, d'écorce et de feux de bivouac.

Et aussi : celles du cuir, de la fumée, de la grenaille, des pavés que les roues chauffent à blanc...celle des canassons qui piétinent dans le crottin sur la Place du Port-au-Vin. Les relents des tanneries près de l'Erdre et des poissons en bordure de Loire. Il n'y a pas d'égouts, les caniveaux débordent. Toute la cité est fétide.

Sons ? : J'entends encore les clameurs de tous les petits métiers de la rue, à Nantes. Le crieur de journaux qui hurle les dernières nouvelles, le porteur d'eau qui module « A l'eau ! A l'eau ! » en cognant sur son seau. Et les rémouleurs, marchands des quatre-saisons, éboueurs, chiffonniers, ramoneurs, portefaix, vitriers ! Sans parler des mendiants, des aveugles et des estropiés qui tournent la manivelle des boîtes à musique ou des orgues de barbarie... Je ne les oublierai jamais, ils font partie de moi.

L'apparition des premiers omnibus, tirés par des chevaux, change le visage de la ville. Ils sillonnent ses ponts sur la Loire. De nouveaux bruits apparaissent. Assourdissants. Celui de la crécelle qui donne le départ de l'omnibus, et de la trompette qui corne pour prévenir de son passage Et puis les hennissements des chevaux, les jurons des charretiers, le tintamarre des tombereaux qui bringuebalent.

L'enfance ? : C'est la misère. Je vis avec ma famille dans une maisonnette basse, avec des murs de torchis, un sol de terre battue, entourée de terres incultes, désertifiées par les crues de l'Erdre. St Félix alors évêque de Nantes l'a détournée de son cours au 6ème siècle.

Je deviens saignante. Je sais ce que ça veut dire et ça ne me plaît pas. Désormais, je dois seconder ma mère partout. À moi, les plus grosses corvées : la cuisine en plus des lessives au ruisseau ou au lavoir, le ravaudage des vêtements, les soins en cas de maladie, le nettoyage de la fosse où mon père et mon frère - soit les mâles de la famille !- vident leurs intestins... On m'interdit, en alternance, à chaque menstrue, la préparation de certains plats. La croyance populaire dit que mon état de saignante, donc d'impure, ferait tourner les sauces et corrompre le vin dans les fûts. Mon haleine et mon odeur en seraient la cause !

Des rêves ? : J'en ai ! Nous sommes en 1789, des hommes de passage dans la contrée parlent d'émeutes populaires à Nantes, une ville que je ne connais pas. Je me mêle aux ouvriers et artisans nantais que la cherté de la vie pousse vers la campagne. Nantes est en fièvre, disent-ils, et ma jeunesse s'enfièvre quand ils racontent les ponts, les navires dans le port... Je supporte de moins en moins ma condition. Je ne peux me voir en paysanne dans une vie déjà tracée.

1793 : Louis XVI est guillotiné le 21 janvier et la France entre en guerre avec l'Angleterre. On a besoin d'hommes pour repousser l'ennemi et des commissaires, mandatés par les bleus, parcourent les communes pour procéder au tirage au sort de jeunes paysans qui seront envoyés aux frontières. Des jeunes se rebiffent, bien décidés à se défendre. Je suis poussée par le désir impérieux de fuir ma vie et de combattre à leur côté. Je m'engage avec les Chouans.

Et la mer ? Arrêtée, emprisonnée, délivrée par mes compagnons, pas question de vivre à Saint-Mars-du-Désert, je veux courir les mers. Je rôde sur le port de Nantes. Il y a pénurie de main-d'œuvre sur les bateaux et, habillée en garçon, je triche sur mon âge et mon identité, j'affirme que j'ai dix-sept ans et que je m'appelle Jacques David. C'est ainsi que j'embarque sur le navire corsaire « *La Jeune-Agathe* » sous les ordres du Capitaine A. Rosier, comme novice de la marine marchande. Je deviens Jacquot pour l'équipage.

La vie à bord ? : Je suis un mâle parmi les mâles. Buvant le même vin au même pot, mangeant la même nourriture : biscuits de mer, lard salé, morue, fèves et pois. Dormant dans les branles, près de la cuisine, parmi les rats et les canons. Comme tous les autres, je vis dans la promiscuité et l'insalubrité. Il n'y a aucune commodités, on se soulage où on peut. On porte la même et unique chemise plusieurs semaines, les mêmes culottes de toile et le même bonnet. J'ai échappé au scorbut et aux fièvres qui n'épargnent pas les marins plus faibles ou plus âgés. L'eau est précieuse à bord, on ne la gaspille pas, il faut la garder pour l'entretien du pont. Il est si souillé que les novices de corvée dont je fais partie sont imprégnés de puanteurs. Mais pas question de se laver ! On garde ses hardes mouillées et on travaille souvent pieds nus. Par tous les temps.

Combien de vies en une seule ? : De Julienne David au novice Jacquot et à Jacquot le roulier, ce sont des vies multiples. Laborieuses et aventureuses. De la Révolution à l'Empire. C'est un monde masculin, dur et implacable.

Qu'aimez-vous à Nantes ? : J'aime tant de lieux ! Je ne puis les nommer tous. L'île Feydeau, par exemple, cet ancien banc de sable jonché de saules, devenu une île de Loire au centre de la ville. On y a construit des immeubles et cet endroit devint la résidence des grands armateurs nantais enrichis par le commerce triangulaire.

Bien sûr, je ne puis oublier le Quai de la Fosse, un quartier chaud au cœur de la cité. Il grouille de tout un monde interlope qui déborde des ruelles coupe-gorge sur les quais. Ici, la campagne a

pénétré la ville, la vie y est à moitié rurale. Les barges de foin et de fourrage côtoient les navires et les paquebots. Le Quai de la Fosse, c'est le règne des arbres... mais aussi de la nuit et des femmes galantes, celui des cabarets.

J'aime Nantes, cité en perpétuelle mouvance : murmures de l'eau, va-et-vient des commis et des marins qui déchargent les marchandises des navires, celui des portefaix qui les enlèvent ou les rangent dans les magasins et les hangars. Le grouillement des intestins de la ville m'enivre. C'est celui du peuple.

Bibliographie

- Bernard Le Nail, *Dictionnaire biographique de Nantes et de Loire-Atlantique*, Pornic, Le Temps éditeur, 2010.
- Stéphane de La Nicollière-Teijeiro, « La Course et les corsaires du port de Nantes », *Revue de Bretagne et Vendée*, Nantes, Paris, Veuve Vier, H. Champion, 1896.
- Marie-Eve Sténuît, *Femmes pirates : Les écumeuses des mers*, Paris, Éditions du Trésor, 2015.



Femmes de mer

LOUISE ANTONINI

corsaire et soldat
par Alain Foulonneau

Louise Antonini a passé trente années de sa vie à combattre sur les mers et sur terre en se faisant passer pour un homme.



Louise Antonini selon un documentaire Arte (capture d'écran de vidéo)

Une orpheline éprise de liberté et d'aventure.

Née à Ajaccio le 30 mai 1771, Louise Antonini est la fille de Pierre-Jean Antonini, un ancien officier du général Pascal Paoli, dont les troupes ont été vaincues deux ans auparavant à Ponte-Neveu, cette défaite mettant fin à 14 ans d'indépendance de la Corse. Sa mère, Louise Le Boucle, originaire probablement du Morbihan, décède alors qu'elle est encore toute petite.

À l'âge de 10 ans, elle quitte son île natale avec son père pour rejoindre l'Angleterre, mais ce dernier décède pendant le voyage. Désormais orpheline, Louise se costume en garçon et rejoint en mendiant sa pitance le port de Lorient où réside une partie de sa famille maternelle.

"Elle est la fille d'un officier qui avait de grandes sympathies autonomistes, elle va être bercée pendant toute son enfance par les idées de liberté de son père et par ses récits de guerre", explique l'historienne et archéologue belge Marie-Ève Sténuît, sa biographe.

Sur le port de Lorient, ses envies d'aventures vont se concrétiser. À l'aube de ses vingt ans, elle aussi choisit de dissimuler son identité et de se travestir pour pouvoir naviguer. Déguisée en marin, celle qui n'est pas insensible aux idéaux de la Révolution française et aux mots de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, se fait désormais appeler Louis.

Après avoir embarqué sur le brick *Revanche*, qui fera naufrage, elle intègre l'équipage de la frégate *Le Cornélie*, construite et armée à Nantes, aux mains du Capitaine Berneval, corsaire au service de la jeune République française proclamée en 1792.

De la Guadeloupe à Saint-Domingue, elle va alors prendre part à de nombreuses batailles, sur fond de révoltes locales contre la traite négrière qui déboucheront sur l'abolition de l'esclavage. Car dans un premier temps, la France s'allie aux insurgés et Louise Antonini conduit plusieurs missions délicates où elle noue des contacts avec les populations noires dont elle soutient le désir d'émancipation. Le tout sous la menace des Anglais qui la captureront une première fois ; elle parviendra rapidement à s'échapper. Afin de reprendre le contrôle de ces terres sucrières, Napoléon décide de rétablir l'esclavage en 1802. Une décision que la Corse alors âgée de 31 ans a semble-t-il du mal à accepter.

Après des combats acharnés qui verront la France perdre définitivement Saint-Domingue devenue Haïti en 1804, les corsaires de la République sont expulsés des Antilles.

Prisonnière sur un ponton anglais à Plymouth

Sur le chemin du retour vers La France, *Le Cornélie* qui ramène Louise Antonini est attaqué aux Saintes. Touché à bout portant par les boulets anglais *Le Cornélie* sombre faisant 63 morts. Il est 9h du soir, la mer est très forte, Louise surnage au milieu des débris. Mais elle est repêchée par les Anglais ainsi que 16 autres de ses compagnons et de nouveau faite prisonnière. Commence alors une détention sur un ponton flottant à Plymouth au cours de laquelle, dans des conditions extrêmement difficiles, elle conservera sa fausse identité. Un choix très compliqué à assumer, la promiscuité avec les autres détenus masculins rendant son secret difficile à garder.

Après dix-huit mois de détention, elle est libérée, faisant partie des 2000 marins français échangés avec des détenus anglais.

Soldat dans l'armée napoléonienne

Ce séjour en détention ne l'empêchera pas de reprendre immédiatement du service, cette fois sur terre dans le 70^{ème} régiment d'infanterie : toujours sous sa fausse identité, le soldat Antonini rejoint les troupes napoléoniennes qui se battent au Portugal.

Là-bas, elle atteint le grade de caporal puis de sergent. Elle est grièvement blessée après avoir reçu une balle dans la tête à la bataille de Roliça. Le chirurgien qui l'opère s'aperçoit alors que Louis est une femme. Elle est renvoyée de l'armée qui lui octroie cependant une bourse de compensation.

Le retour à la vie de femme

Après trente années passées à vivre comme un homme, la native d'Ajaccio retrouve sa véritable identité. Sur cette période de sa vie assez méconnue, on sait peu de choses, si ce n'est qu'elle vivait dans une situation précaire.

Son ancien colonel, le maréchal de camp Janin, lui était d'ailleurs venu en aide en écrivant aux autorités afin que le soutien financier du ministre de la Guerre soit renouvelé. "*Cette femme est on*

ne peut plus recommandable, non seulement par ses antécédents, mais par sa conduite ; quoique privée de tout moyen d'existence, elle est venue en aide à une famille aussi pauvre et aussi malheureuse qu'elle", peut-on lire dans la lettre datée du 30 décembre 1838.

D'abord gouvernante chez un homme avec lequel elle avait navigué, Louise Antonini a ensuite travaillé dans une briqueterie de Brest pendant une vingtaine d'années. Elle vécut à Nantes dans les dernières années de sa vie.

Elle rendit son dernier souffle le 26 juin 1861, à l'âge de 90 ans, à l'Hôtel Dieu de Nantes, là même où était décédée 18 ans plus tôt Julienne David. Une longue vie malgré les nombreux dangers auxquels elle s'était exposée.

Tout comme Julienne David, une rue de Nantes porte désormais son nom.



Bibliographie

- Bernard Le Nail, *Dictionnaire biographique de Nantes et de Loire-Atlantique*, Pornic, Le Temps éditeur, 2010.
- Stéphane de La Nicollière-Teijeiro, « La Course et les corsaires du port de Nantes », *Revue de Bretagne et Vendée*, Nantes, Paris, Veuve Vier, H. Champion, 1896.
- Marie-Eve Sténuet, *Femmes pirates : Les écumeuses des mers*, Paris, Éditions du Trésor, 2015.
- Gérard Hubert-Richou et Antoane Rivalan (illustrateur), *La piratesse : librement inspiré de la vie de Louise Antonini, 1771-1861* (ouvrage jeunesse), Lire c'est partir, 2019
- Eric Cullieret, « *Le destin incroyable de Louise Antonini, corsaire puis militaire* », *Corse matin*, 18 août 2020

Télévision

- 2023 : *L'épopée des femmes pirates : Les filles du vent* Documentaire produit par ARTE



LE NAUFRAGE DU CARGO BRUXELLES A L'ILE DE LA REUNION

Par Alain Foulonneau

Les cyclones sont redoutables dans l'Océan indien. A Mayotte comme on l'a vu récemment. Mais ils peuvent l'être aussi à l'île de la Réunion et entraîner des tragédies. Ce fut le cas du naufrage du cargo Bruxelles survenu sous les yeux de la population impuissante à sauver l'équipage. De nos jours des vestiges rappellent toujours ce drame. Récit.



Le cargo Bruxelles avant son naufrage
Photo archives Confrérie des Gens de la mer (île de la Réunion)

Historique

L'île de la Réunion ne possède pas d'abris naturels. Le seul port existant à la fin du XIX^{ème} siècle est celui de Saint Pierre. Mais il est trop petit pour accueillir des navires de fort tonnage. Les gros navires doivent prendre leur chargement en rade grâce à un va et vient de chaloupes menées à l'aviron. C'est le cas, le 3 mai 1897, du cargo Bruxelles qui est au mouillage pour prendre sa cargaison de sucre à destination de Marseille. Au fil de la journée l'énorme houle de l'océan indien s'est mise à enfler et à briser en monstrueux rouleaux sur la barrière de corail. Les chaloupes cessent leur travail quand l'imminence d'un cyclone devient certaine. Le capitaine décide de lever l'ancre mais son navire ne peut faire face à la furie des éléments. Bientôt il est drossé sur les récifs de corail. Le bruit du déchirement de sa coque retentit dans la ville, les curieux accourent, mais personne ne peut rien pour sauver les 43 personnes restées à bord. Il s'agit des marins de l'équipage mais aussi de journaliers de l'île venus procéder à l'embarquement du sucre.

Le lendemain quelques pêcheurs locaux réussissent difficilement à atteindre le Bruxelles et à ramener quelques naufragés. Les pêcheurs doivent se faufiler au milieu des tôles de l'épave et des

patates de corail battues par les vagues Dans ces conditions le sauvetage de 36 personnes prend plusieurs jours. La dernière personne sauvée l'est 7 jours après le naufrage.

François Isautier, le maire de la ville de Saint Pierre à cette période, écrit une lettre ouverte pour rendre un hommage émouvant aux sauveteurs qui avaient pris beaucoup de risques pour sauver les naufragés.



Le Bruxelles brisé sur la barrière de corail de Saint Pierre
Photo archives Confrérie des Gens de la mer (île de la Réunion)

Le cargo Bruxelles

Ce vapeur avait été construit par le chantier London and Glasgow Engineering LTD et lancé sous le nom de Kent en 1883, pour la société Argent Wigram and Son Ltd, dès son lancement, le navire effectue des traversées vers l'Australie, l'Inde et l'Europe. Navigant en Méditerranée, dans l'Océan Indien et en Atlantique. En 1894, il est vendu, à la Société Columba Belge de Navigation d'Anvers et prend le nom de Bruxelles.

Plongée dans le lagon de Saint Pierre

Sur la plage qui jouxte le lagon de Saint Pierre le long du boulevard Hubert Delisle, tout le monde connaît la « mok ». C'est un curieux cylindre rongé par la rouille qui émerge de l'eau. Les personnes qui profitent de la plage ne s'émeuvent pas de cette chose présente depuis très longtemps. La plupart ignorent ce dont il s'agit. Certains – très jeunes - y voient un réacteur d'avion.

En cliquant sur le lien suivant, on peut écouter un reportage sur la « mok » avec la réponse étonnante d'une personne interrogée.

[*Le mystère du naufrage à Saint Pierre*](#) (durée 1mn 44)

Mais il est facile de se faire une opinion en se rendant auprès de la « mok ». La profondeur du lagon n'excède pas 1m50. Cependant il est conseillé de se munir d'un kit de randonnée aquatique (palmes, masque et tuba) afin de nager pour ne pas écraser les coraux et leurs habitants. Car dès que l'on met la tête dans l'eau, c'est l'émerveillement, les poissons tropicaux accueillent le plongeur : balistes picasso, poissons cochers, chirurgiens bagnards, demoiselles, poissons trompettes, murènes, crevettes nettoyeuses... On ne sait plus où donner de la tête.



La Mok n'est pas la jeune personne au premier plan mais le cylindre derrière elle (photo AF)

Pourtant on remarque que certains petits récifs ne sont pas naturels. Mais oui, sous les coraux c'est de la tôle, de la ferraille, c'est l'épave du Bruxelles. Bientôt nos palmes nous mènent près de la « mok ». C'est une petite chaudière auxiliaire avec un seul foyer. Elle ne servait pas à la propulsion du navire mais à la fourniture d'énergie lors des escales quand les chaudières principales étaient éteintes.

On aperçoit un peu plus loin d'autres ferrailles. Et on en conclut qu'il doit exister derrière la barrière de corail, côté large, d'autres débris du Bruxelles. C'est vrai, il y a notamment la machine couchée sur le flanc. Mais pour l'explorer il faut un bateau. Et surtout il faut que sa majesté l'Océan Indien accorde sa clémence et cesse de déferler en hauts rouleaux sur la barrière de corail. Et cela ce n'est pas souvent. Il ne l'a pas fait pour les sept malheureuses victimes du naufrage du Bruxelles.



Fonds marins du lagon près de la chaudière du Bruxelles (photo AF)



Fonds marins du lagon près de la chaudière du Bruxelles (photo AF)



Publication du Petit Journal



Plongeur tournant autour de la chaudière du Bruxelles (photo AF)



Autre vestige du Bruxelles sur la barrière de corail (photo AF)



Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES ANS

Par Guy LE MOING

Cela s'est passé il y a un an

Le 26 mars 2024

Heurté par un navire, un pont s'effondre à Baltimore

Le pont Francis Scott Key, qui enjambe la rivière Patapsco à Baltimore, dans le Maryland ; USA, a été heurté par un porte-conteneurs et s'est effondré, durant la nuit du lundi au mardi 26 mars. Des ouvriers travaillant sur le pont sont tombés dans une eau à 9°C. Huit ont perdu la vie. Le navire responsable de l'accident est un porte-conteneurs battant pavillon de Singapour, le *Dali*, qui quittait le port de Baltimore avec un pilote à son bord. Le bâtiment avait un « problème d'alimentation électrique » qui compromettrait sa propulsion et sa manœuvrabilité.



Le *Dali* après le choc...

(Cliché extrait de l'article Wikipédia)

Cela s'est passé il y a 10 ans

Le 2 avril 2015

Naufrage du navire-usine russe *Dalni Vostok*

Le *Dalni Vostok* était un chalutier-congélateur russe construit en 1989 ; il déplaçait 5 700 tonnes et mesurait 104 mètres de longueur. Il a fait naufrage le 2 avril 2015 à 6 h 30 du matin ; heure locale, en mer d'Okhotsk, à l'ouest de la péninsule du Kamtchatka, dans l'Extrême-Orient russe. Le navire a sombré en 15 minutes, sans avoir lancé d'appel d'urgence. L'équipage comptait 132 membres : 78 Russes et 64 étrangers.

Les opérations de sauvetage ont mobilisé environ 1 300 personnes, 26 navires de pêche et un hélicoptère. Le bilan du drame s'élève à 56 morts, 63 rescapés et 13 disparus. De nombreux

rescapés étaient dans un état critique ; ils avaient subi une forte hypothermie, due à une température de l'eau proche de zéro degré.

Le 20 novembre 2017, le tribunal de Ioujno-Sakhalinsk, s'appuyant sur les résultats de l'enquête, a déclaré les dirigeants de la société Magellan et les fonctionnaires mis en cause, coupables du naufrage du *Dalni Vostok*. Ils ont été condamnés à des peines allant de cinq ans et huit mois à six ans et demi de prison.

Cela s'est passé il y a 10 ans

Le 19 avril 2015

Dramatique naufrage d'un navire de migrants

Le 19 avril 2015, un chalutier égyptien transportant 900 migrants clandestins fait naufrage à une centaine de kilomètres des côtes libyennes. Environ 800 personnes seraient mortes au cours du naufrage, ce qui en fait l'événement le plus meurtrier en Méditerranée depuis le début du XXI^e siècle. Le bateau avait quitté la côte libyenne à l'aube du 18 avril. Il a chaviré à 200 km de l'île de Lampedusa en entrant en collision avec le *King Jacob*, navire marchand portugais qui avait répondu à son appel de détresse. Il a sombré en quelques minutes. À son bord au moins 800 personnes, selon le récit de 28 survivants, avait alors indiqué à la télévision italienne Carlotta Sami, porte-parole du Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés en Italie, qui a précisé que si ces chiffres étaient confirmés, il s'agirait de la « pire hécatombe jamais vue en Méditerranée ». L'épave, qui gisait par 370 mètres de fond, a été remontée à la surface et transportée dans le port d'Augusta en Sicile. (Source Wikipedia).



A Augusta, en Sicile, l'épave du chalutier coulé en avril 2015

**Cela s'est passé il y a 200 ans,
Le 10 mars 1825
Mutinerie du vaisseau espagnol *Asia***

Don Roque de Guruzeta, commandant du vaisseau espagnol *Asia*, n'a jamais vraiment compris pourquoi son équipage s'est révolté durant la nuit du 10 mars 1825, pourquoi il l'a blessé assez sévèrement et pourquoi il s'est emparé de son navire. Outre ses blessures physiques, il en ressentait surtout une grande honte :

« Je ne sais encore comment j'ai pu survivre à un événement aussi cruel. Il n'était réservé qu'à moi de devoir prouver être le premier Espagnol qui ait perdu ainsi un vaisseau. »

Il raconte lui-même les faits dans une lettre qu'il écrit à l'un de ses amis, quelques semaines après le drame :

« Notre navigation fut très heureuse jusqu'aux îles Mariannes, où je me rendis pour prendre de l'eau. Ayant terminé cette opération en quatre jours, je donnais l'ordre d'appareiller et de faire mettre à la voile dans la nuit du 10 mars, lorsqu'un événement extraordinaire, inconnu dans la marine espagnole, vint m'accabler de douleur. Sans aucun indice préalable de mécontentement, sans aucun motif, l'équipage de mon vaisseau se révolta, en commençant par les soldats de marine. L'ordre donné pour se porter au cabestan afin de lever l'ancre, fut le signal de la révolte. L'équipage courut aux armes et se porta sur l'arrière du vaisseau : je m'y rendis aussi pour apaiser un désordre inconnu. Sur ma demande : " Me reconnaissez-vous pour votre commandant ? " quelques voix qui répondirent oui, furent étouffées par des cris forcenés de *à bas*, et dans l'instant ils fondirent sur moi, sur les officiers et sur les aspirants qui étaient à mes côtés. Dans la mêlée, je reçus deux coups de sabre à la tête, et j'eus la jambe gauche cassée ; je tombai, voulus me relever deux fois, et je n'y pus réussir : on m'abandonna à moitié mort, mais bientôt quelques marins me transportèrent dans mon lit.»

Un officier et deux aspirants sont blessés par les mutins, et sont conduits à leur tour dans la cabine du capitaine. Le sort des blessés fait l'objet d'âpres discussions. Certains affirment « qu'un homme mort ne parlant plus », il est souhaitable de les éliminer tout de suite. D'autres sont favorables à la clémence. Les mutins décident de débarquer les blessés et de les laisser sur l'île où ils ont mouillé. Malgré son déshonneur et ses fractures, le commandant Roque de Guruzeta y retrouvera lentement la santé. (Article extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Grognes et colères de marins*).

**Cela s'est passé il y a 200 ans,
Le 29 mars 1825
Exécution du pirate Roberto Cofresi**

Roberto Cofresi (1791-1825) est un pirate très populaire à Porto-Rico, où il était considéré comme une sorte de *Robin des Bois*, partageant avec les pauvres le produit de ses méfaits. Son père était originaire de Trieste et sa mère de Porto-Rico. C'est sur cette île qu'il passa sa

jeunesse, se maria et commença sa carrière de marin. Ce métier ne lui semblant pas assez rémunérateur, il s'orienta assez vite vers la piraterie et, à bord de sa goélette *Ana (Anne)*, il prospéra rapidement dans cette nouvelle activité. Il attaquait tous les navires ne battant pas le pavillon espagnol, ce qui lui valait l'estime de ses hommes et des populations locales. Le gouvernement espagnol, par contre, appréciait moins ; il recevait de nombreuses plaintes de nations étrangères, et entreprit de le capturer.

L'*Anne* a été neutralisé le 2 mars par l'USS *Grampus* et deux sloops espagnols. Le pirate a réussi à gagner la terre, mais il a pu être arrêté. Il a été exécuté le 29 mars à Cabo Rojo (Porto Rico). La mort du dernier des grands pirates des Caraïbes amorce le déclin de la piraterie dans cette zone.
GL



Statue de Roberto Cofresi à Boqueron Bay
(Gravure extraite de l'article de Wikipédia)



RUBRIQUES

L'Ancre du Great Eastern



Photo René Hourdry

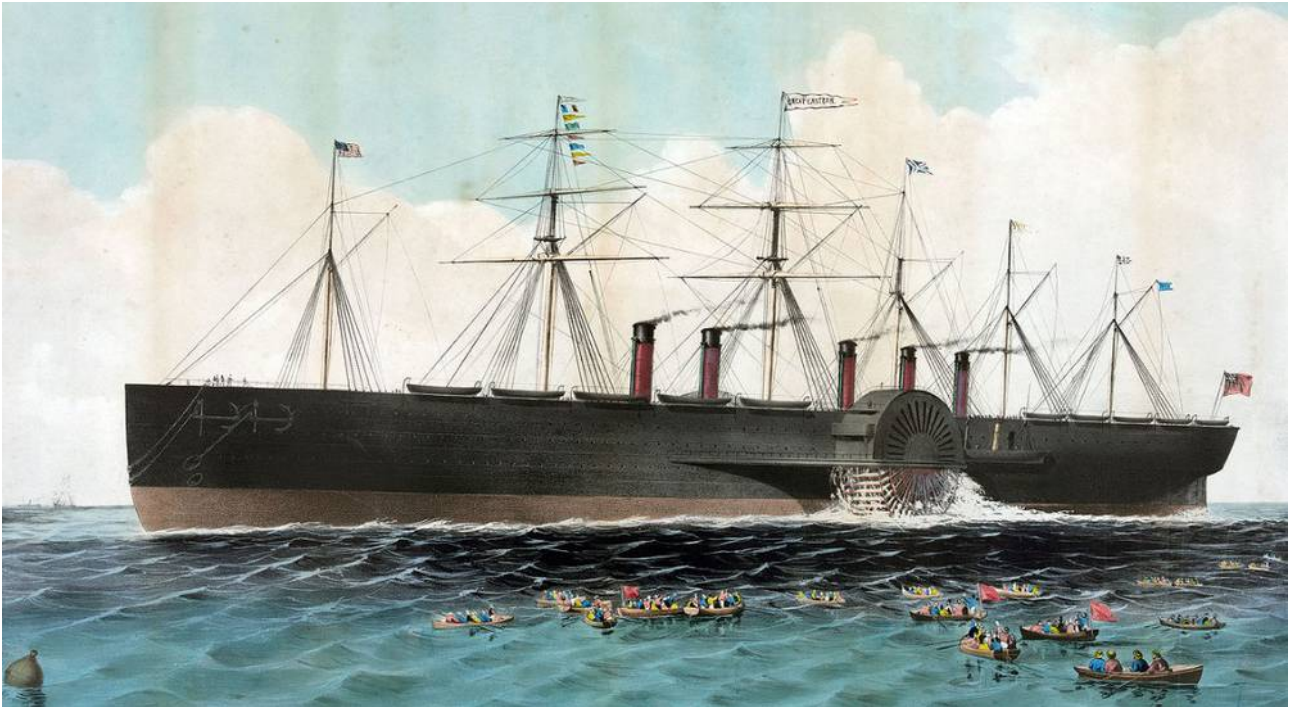
Cette ancre articulée du modèle Trotman inventé au milieu du XIX^{ème} siècle monte la garde devant l'entrée de la ville close de Concarneau depuis 1960.

Selon le Service Patrimoine de l'office du tourisme de Concarneau à Pont Aven, il s'agit de l'une des six ancres que possédait le SS Great Eastern. Joseph Sellin marin pêcheur originaire de Nevez près de Concarneau avait raconté qu'en 1962 cette ancre avait été remontée dans le chalut du Siromamau en pêche dans le canal de Bristol. Plus tard en 2003 un retraité anglais passionné d'histoire maritime avait adressé une lettre au musée de la pêche de Concarneau pour expliquer que cette ancre était une des six qui équipaient le Great Eastern.

De fait si on examine les documents d'époque comme une Lithographie de Charles Parsons reproduite page suivante, on constate que la Great Eastern était muni de ce type d'ancre.

Mais ce n'est pas une preuve absolue. Un doute subsiste que l'office du tourisme ne mentionne pas. Car qu'importe au fond. Ce navire maudit a tellement de légendes autour de lui, qu'une de plus ne lui nuirait pas. Bien au contraire.

Nous reviendrons dans le prochain Sillages vers le Great Eastern car ses roues à aubes étaient actionnées par des machines à cylindres oscillants.



Le Great Eastern Lithographie de Charles Parsons 1858, Wiki Commons



**Détail des ancrs du Great Eastern
On reconnaît les ancrs articulées du modèle Trotman**

Au fait pourquoi Great Eastern ? Son concepteur Isambard Kingdom Brunel avait initialement travaillé pour les chemins de fer. Il considérait les paquebots comme des continuateurs des lignes ferroviaires. Ainsi le Great Western de 1837 était destiné à prolonger le train jusqu'en Amérique. Le Great Eastern devait lui desservir les Indes et l'Australie colonies anglaises alors en plein développement.

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

**AU SOMMAIRE DU N° 57
à paraître fin mai 2025**

- **Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur - tome 2 la machine à cylindres oscillants**
- **l'affaire de la *Santa Caterina* et ses suites ou la liberté des mers par Guy Le Moing**
- **Et bien sûr d'autres articles de Guy Le Moing, notamment l'histoire maritime au fil des jours**

