

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 61

janvier -février 2026

BONNE ANNEE.....	1
Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur, par A. Foulonneau? Tome 3 la machine pilon	2
Marin Marie l'homme qui aimait la mer en couleur par A. Foulonneau.....	15
De la Méditerranée à l'Océan Indien, les marins du pharaon Nechao II par G. Le Moing.....	25
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	30
Rubrique	38

Sillages vous souhaite bon vent pour 2026.



Il est de coutume en début de chaque année de prendre des bonnes résolutions et d'envisager des projets en s'inspirant de modèles. A cet effet je vous propose la biographie de Marin Marie, un homme qui a eu une vie particulièrement bien remplie, navigateur, inventeur, mais surtout peintre de génie. Son tableau d'un quatre mâts dans une forte brise n'est-il pas d'une puissante vie marine ?

De son côté Guy vous propose l'aventure extraordinaire des marins du pharaon Nechao II. Ses marins phénicien auraient-ils fait le tour de l'Afrique plusieurs millénaires avant Vasco de Gama ?

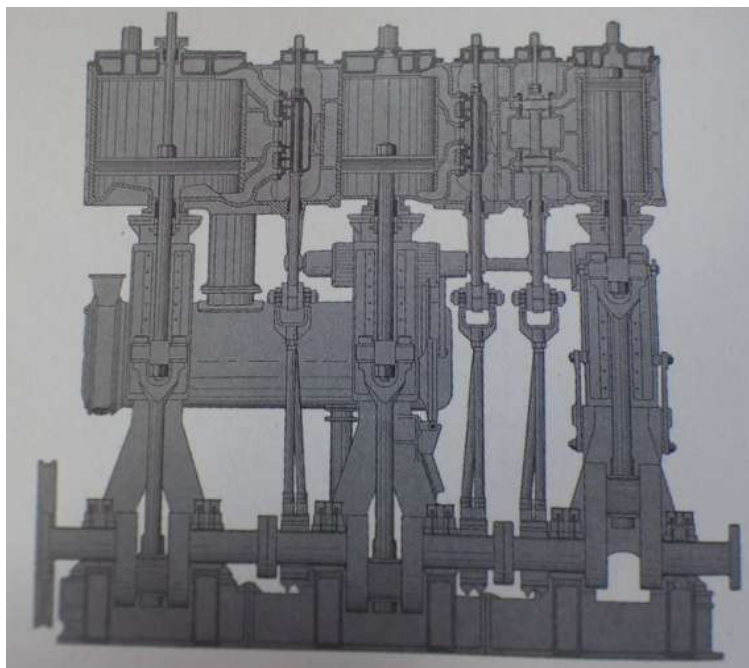
Nous vous souhaitons bon vent à travers ces pages.

PETITE HISTOIRE ILLUSTRÉE DE LA NAVIGATION À VAPEUR

Tome 3 la machine pilon

Par Alain Foulonneau

Dans les précédents tomes nous avons vu les modèles de machines à vapeur les plus anciens. La machine pilon est le dernier modèle apparu. C'est la machine que les plongeurs retrouvent le plus souvent au fond de la mer ou celle que l'on peut voir dans les salles de machines des derniers vapeurs encore en service. Elle sera en activité jusque vers 1960. Ensuite ce sont les turbines qui s'imposèrent sur les navires.



Coupe d'une machine à vapeur pilon à triple expansion.
Dictionnaire Paasch « De la quille à la pomme de mâât » 1905

Description de la machine pilon

C'est en fait une machine verticale. Elle tient son nom parce qu'elle ressemble à un marteau pilon. La marine militaire ne l'adopte pas tout de suite préférant des machines couchées comme les machines à bielle en fourreau. En effet ces machines couchées se trouvent souvent en dessous de la flottaison ce qui les rend moins vulnérables aux projectiles de l'ennemi. La marine marchande qui n'a pas cette crainte adopte assez vite la machine pilon. Car cette dernière a de nombreux avantages. Principalement parce qu'elle se raccorde très bien à l'arbre d'une hélice, les bateaux à roues se faisant plus rares. Mais aussi parce qu'elle s'accommode des expansions multiples qui sont mises au point par la suite : compound (double expansion), triple expansion, quadruple expansion. Plus tard la marine militaire s'y ralliera aussi. La machine à expansion multiple a été

mise au point par l'ingénieur français Benjamin Normand en transformant en 1860 la machine oscillante du FURET, petit navire en fer et à roues construit par son père. Il fit breveter son invention en 1872.

Dans les machines à expansion multiple la vapeur est utilisée plusieurs fois. Ce qui permet un gain de puissance mais aussi une économie de combustible. La vapeur après un passage dans le plus petit des cylindres, le cylindre haute pression, est envoyée dans un second cylindre plus grand, le cylindre moyenne ou basse pression. Eventuellement la vapeur continue son travail dans d'autres cylindres de plus en plus larges. Il peut y avoir jusqu'à quatre cylindres (quadruple expansion). Après le dernier cylindre la vapeur est envoyée dans le condenseur où elle retrouve l'état liquide. Puis cette eau est stockée dans un réservoir, la bêche d'où elle est extraite par une pompe dite alimentaire pour retourner dans la chaudière. C'est un circuit fermé. Les premières machines à double expansion furent appelées « compound », c'est-à-dire composée puisqu'à deux cylindres.

Le schéma ci-dessous représente une installation complète de propulsion à vapeur d'un navire du début du XXème siècle. Il s'agit d'une machine à double expansion courante dans les navires de faible tonnage.

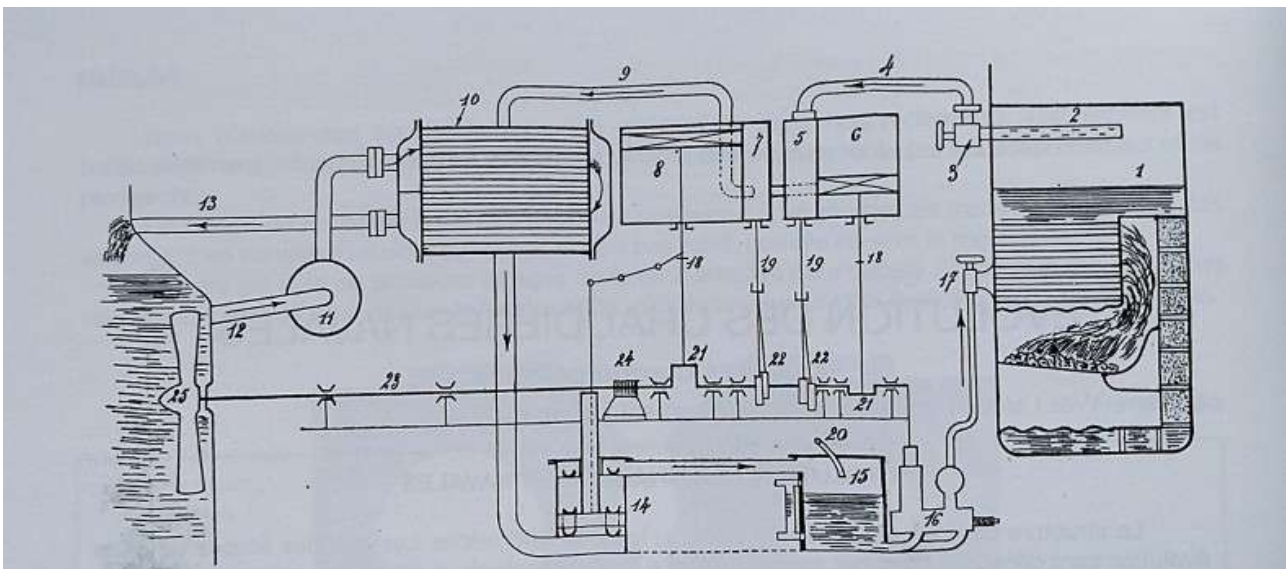


Planche extraite du Manuel du Matelot Mécanicien, Marine Nationale, Paris 1927

Pour ceux qui souhaitent des explications complètes sur le fonctionnement de cet ensemble propulsif, voici les commentaires de Pierre Yves Larrieu Professeur de l'Enseignement Maritime.

La chaudière (1), alimentée en eau distillée, assure la production de vapeur sous pression à partir de la combustion du charbon. Cette vapeur est récupérée par la pipe d'extraction (2) et est envoyée aux machines par l'intermédiaire de la vanne d'arrêt (3).

La machine de détente va transformer l'énergie calorifique de la vapeur en énergie mécanique et la transmettre à l'hélice (25), via l'arbre de couche, la butée (24) et la ligne d'arbres. Dans le cas présent il s'agit d'une machine alternative dite à double expansion. La vapeur travaille d'abord dans un cylindre Haute-Pression (6) puis dans un cylindre Basse-Pression (8). Le mouvement des pistons est transmis à l'arbre de couche via des mécanismes glissière-crosse bielle manivelle (18-21). L'admission et l'échappement de la vapeur dans les cylindres sont commandés par des tiroirs

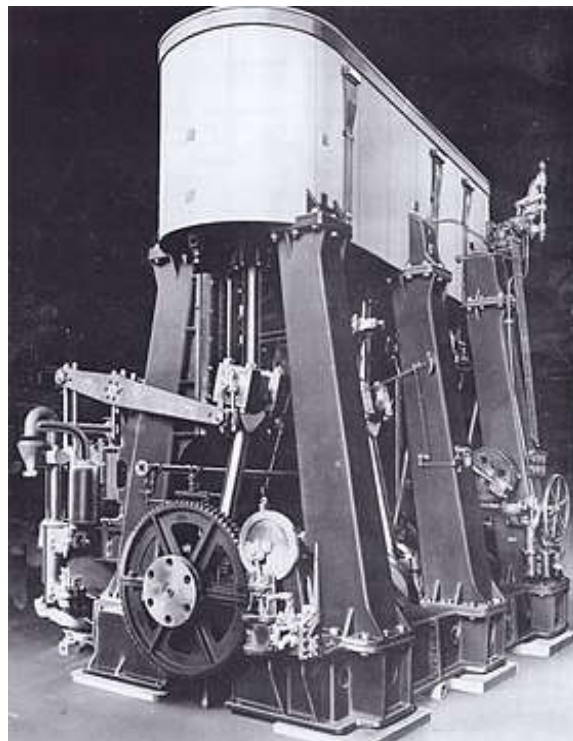
(5 et 7) asservis au mouvement de l'arbre de couche via des mécanismes glissières crosse - bielle - excentrique (19-22).

La vapeur sort du cylindre Basse-Pression en direction du condenseur (10). Il s'agit ici d'un condenseur tubulaire à surface. De l'eau de mer, amenée par la pompe de circulation (11), circule à l'intérieur des tubes tandis que la vapeur circule et se condense autour des tubes. La pression de condensation est donnée par la température de l'eau de mer et la pression partielle liée aux entrées d'air. En pratique, elle est d'environ 0,2 bar absolu. Conformément au principe breveté par James Watt en 1769, c'est cette condensation sous vide qui permet de récupérer la majeure partie de l'énergie de la vapeur.

La pompe à air (14), à clapets, sert également de pompe d'extraction: elle aspire l'air et l'eau du condenseur et refoule vers la bêche (15) où s'effectue le dégazage (20). La pompe alimentaire (16) alimente la chaudière en eau distillée et dégazée à partir de la bêche, bouclant ainsi le cycle. La pompe à air et la pompe alimentaire sont mises en mouvement à partir de la machine alternative. Afin de compenser les fuites, des appoints en eau distillée sont régulièrement faits à partir d'une citerne (non représentée) vers le condenseur ou la bêche.

La chauffe au pétrole fait son apparition à la toute fin du 19^e siècle. La chauffe au mazout se développe à l'issue de la Première Guerre mondiale.

Parmi les navires les plus célèbres équipés de machine pilon il faut mentionner les Liberty Ships. Ils étaient propulsés par une machine alternative à vapeur à triple expansion accouplée à une seule hélice. Pourquoi alors qu'à cette époque les turbines commençaient à s'imposer ? Tout simplement parce que l'Amirauté américaine réservait les turbines aux navires de combat. Et puis aussi parce que la machine à pilon avait ses preuves. Elle était fiable et robuste, ce qui convenait à des cargos.



Machine pilon de Liberty ship (photo Commission Maritime des Etats Unis)

Les machines des Liberty ships étaient alimentées en vapeur par des chaudières au mazout.



**La machine du Liberty ship Jeremiah O'Brien vue de dessus.
On distingue le haut des cylindres et des tiroirs de distribution (photo Zandcee)**



Le Liberty ship Jeremiah O'Brien un des rares survivants conservé à San Francisco (photo AF)

ONDEE

dernier vapeur de la Marine Nationale Française



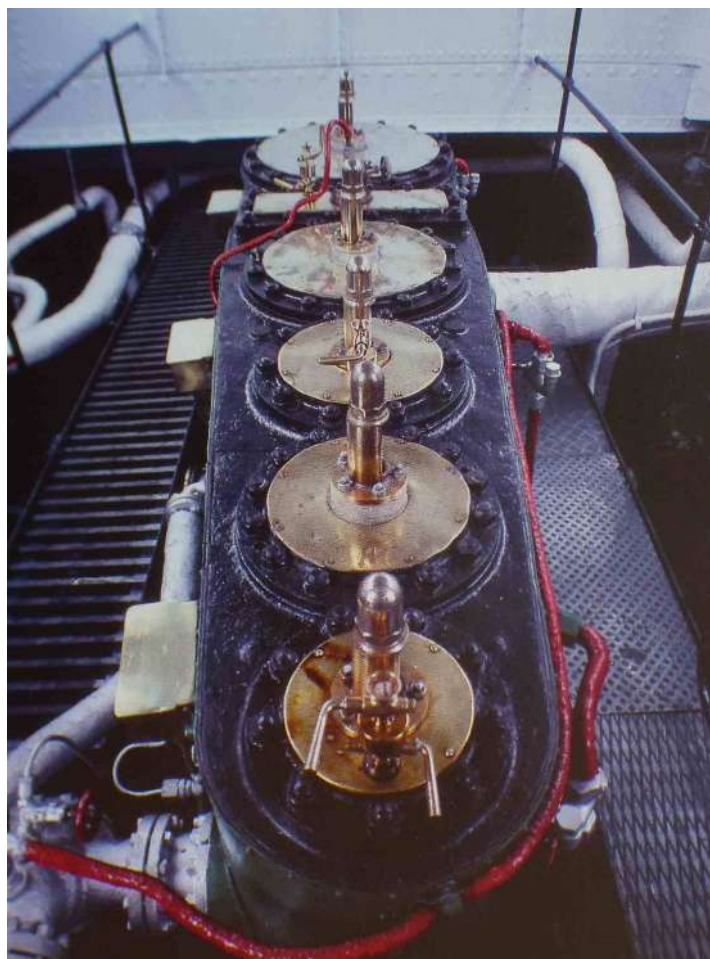
Ondée faisant route vers l'île de Molène en 1987 (photo Chasse Marée)

Commandée le 4 janvier 1934, la citerne à vapeur à chauffe au charbon *Ondée* a été construite par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (établissement de Gravelle-Le Havre). Elle entre en service peu après son lancement en 1935, et est affectée au port de Brest. Elle sert à approvisionner en eau distillée les navires sur rade (notamment pour leurs chaudières). Dans les dernières années de sa carrière elle dessert les îles du Finistère (Ouessant, Molène, Sein) en eau douce.

Ondée est retirée du service en 1993, puis condamnée le 8 janvier 2013. Elle est démantelée en 2015, mais sa machine après restauration est conservée au musée maritime du Havre.

Caractéristiques

- Ondée était propulsée par une machine à vapeur à triple expansion développant une puissance de 300 cv
- La vapeur était produite par une chaudière cylindrique tubulaire Prud'hon et Capus.
- Une hélice donnant une vitesse de 8 nœuds
- Longueur : 38,80 m, largeur 7,6 m
- Tirant d'eau : 2,85
- Déplacement lège : 190 t
- Déplacement en charge : 500 tpc
- Charge d'eau transportable : 235 m³



La machine à triple expansion de Ondée vue de dessus

Cette photo a été prise en 1988 quand Ondée était encore en activité par la revue Le Chasse Marée qui lui avait consacré un article dans le numéro 39 paru le 2 janvier 1989.

De haut en bas on peut voir :

- Le cylindre basse pression
- Le tiroir de distribution (rectangulaire) du cylindre basse pression
- Le cylindre moyenne pression
- Le tiroir de distribution du cylindre moyenne pression
- Le cylindre haute pression
- Le tiroir de distribution du cylindre haute pression.

Ces différents organes sont surmontés de soupapes de sécurité et de purgeurs en ce qui concerne les tiroirs de distribution.

Sur le côté gauche, les petites boîtes rectangulaires sont des boîtes à huile qui lubrifient les bielles de la machine.

Ce que l'on voit s'appelle les fonds de cylindres, les couvercles sont en dessous. Cette dénomination paradoxale est un héritage des machines à cylindres oscillants qui étaient dans l'autre sens afin que les bielles et le vilebrequin soient au dessus des cylindres pour actionner les roues à aubes.

LECHALAS

ancienne vedette à vapeur des Ponts et Chaussées



La vedette Léchalas naviguant sur l'Erdre (photo AF)

Historique

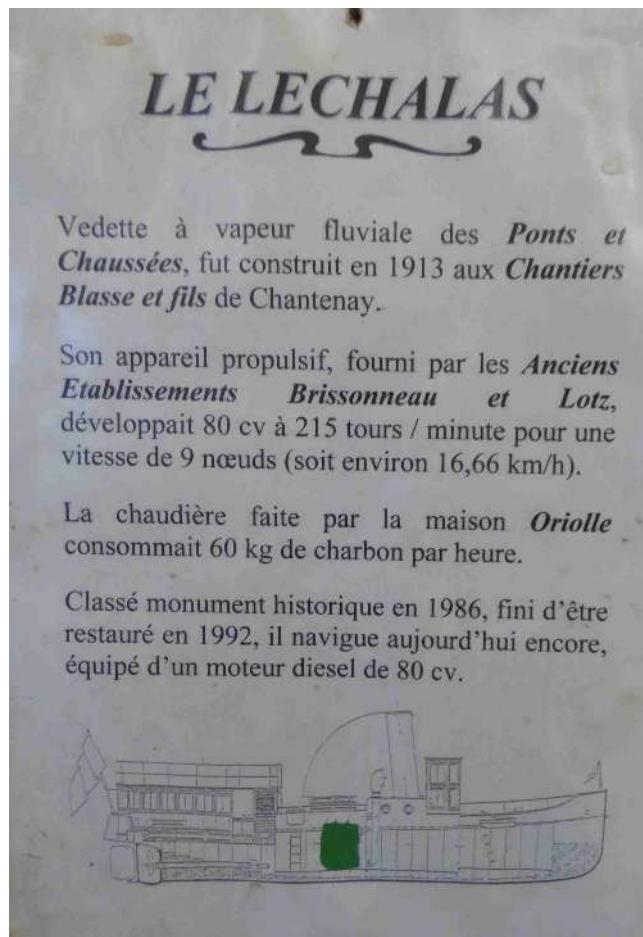
Le Léchalas est une ancienne vedette à vapeur des Ponts et Chaussées. Elle a été construite en 1912 par les chantiers Blasse et fils à Chantenay près de Nantes. Les ingénieurs s'en servaient pour visiter les ouvrages et superviser les travaux réalisés le long de la Loire entre Nantes et Saint Nazaire. Pour leur confort le bateau était équipé à l'arrière d'un luxueux salon où les cuivres et les bois exotiques côtoyaient en parfaite harmonie les cuirs des banquettes. Tout ceci évoquait plus le steam yacht que le bateau de servitude.

Désarmée puis abandonnée pendant plus de 10 ans, la vedette a été restaurée puis classée Monument Historique en 1982. Le Léchalas navigue toujours et participe à de nombreux rassemblements de bateaux du Patrimoine et à des festivités nautiques. Mais depuis 1950 la vedette est propulsée par un moteur diesel.

Cependant sa machine à vapeur compound (double expansion) existe toujours, elle est exposée dans le hall des anciens chantiers navals de Nantes maintenant Maison des Hommes et des Techniques, où on peut librement l'examiner. L'association qui gère le Léchalas envisageait à une époque de le remettre à la vapeur en réinstallant sa machine et en le dotant d'une chaudière neuve. Ce projet a été abandonné.



**La machine à double expansion du Léchalas exposée dans le hall de la
Maison des Hommes et des Techniques à Nantes (photos AF)
Sur la photo du bas le grand levier sert à inverser la marche du navire en faisant
fonctionner la machine à l'envers (renverser la vapeur).**



La fiche technique apposée sur la machine à vapeur du Léchalas (photo AF)



Le Léchalas naviguant sur l'Erdre près de Carquefou. On voit le salon des ingénieurs à l'arrière (photo AF)

Earnslaw

Un vapeur centenaire toujours en activité

En France il n'y a plus ni vapeur en état de naviguer, ni même comme musée à flot. Dans d'autres pays il n'en est pas de même. L'Allemagne, la Suède, la Grande Bretagne ont conservé d'antiques navires. Mais le plus bel exemple est aux antipodes de la France. la Nouvelle Zélande est fière de maintenir en service un vapeur plus que centenaire.



Le Earnslaw navigant sur le lac Wakatipu (photo office du tourisme de Queenstown)

Historique

Le Earnslaw a été construit en 1912 au chantier John Mc Gregor and Co à Dunedin dans l'île du sud de la Nouvelle Zélande. Une fois sa construction achevée, le bateau fut démonté et toutes les pièces furent numérotées en vue de sa reconstruction. Les pièces furent ensuite chargées sur un train de marchandises et transportées à travers l'île du Sud, de Dunedin à Kingston, à l'extrémité sud du lac Wakatipu. Sur une prairie près du lac il fut reconstruit puis mis à l'eau. Commença alors une longue carrière de navire de charge. Le Earnslaw transporta des moutons, du bétail et des

passagers vers les exploitations agricoles des hautes terres environnantes. Il fut un allié précieux pour l'économie locale ce qui lui valut le surnom de « Dame du lac ».

Mais en 1968 il fut jugé obsolète et usagé. Il manqua de peu d'être ferrailé. Heureusement une entreprise le reprit et le restaura pour en faire une attraction touristique. Il est le seul navire à vapeur commercial à charbon transportant des passagers encore en service dans l'hémisphère sud. Le Earnslaw navigue quatorze heures par jour durant l'été et navigue onze mois par an, malgré son âge de plus de 100 ans. Les visiteurs de la région peuvent effectuer une croisière d'une heure et demie à son bord et observer le fonctionnement de la machine à vapeur et le travail des chauffeurs grâce à des claires voies conçues à cet effet .

Caractéristiques

Longueur : 51,20 m

Largeur : 7,3 m

Deux hélices

Deux machines verticales à triple expansion

Deux chaudières type locomotive.

Puissance totale : 500 cv

Vitesse : 13 nœuds



Plaque commémorative du centenaire du lancement du Earnslaw à Kingston
(photo AF)



Earnslaw quittant Queenstown vu depuis le téléphérique de cette ville (photo AF)



Des claires voies ont été aménagées pour que les passagers puissent voir la machinerie et la chauffe. Un panneau explicatif surmonte le tout. On peut ainsi comprendre sur cette photo que le gros tuyau rouge est l'arrivée de vapeur vers le cylindre de haute pression (en noir) d'une des deux machines. (photo Bluedawe Wikicommons)

Conclusion

Ainsi se termine ce voyage dans le temps sur la propulsion à vapeur. Cette dernière fut un grand progrès pour les marins qui ainsi se sentirent indépendants du vent, une étape énorme dans l'histoire de la navigation. Après les machines à expansions multiples il y a eu les turbines inventées par Charles Parsons en 1884. Son bateau expérimental le Turbinia fut le premier navire propulsé par une turbine à vapeur. Construit en 1894 il fut de loin le navire le plus rapide de son époque. Il fit une démonstration remarquée à la Spithead Navy Review en 1897 et établit la norme pour la nouvelle génération de bateaux à vapeur. Grâce à la multiplication des étages de détente par les ailettes des rotors le rendement est fortement amélioré et la puissance considérablement augmentée. En même temps apparaissaient les chaudières à tubes d'eau (et non plus de fumée) ainsi que les surchauffeurs permettant d'obtenir de très fortes pressions de vapeur autorisant la pleine exploitation du potentiel des turbines.

Mais nous arrivons alors à l'époque contemporaine. Nous sortons du cadre d'une revue d'histoire maritime. Cependant l'aventure de la vapeur continue. En effet n'oublions pas que les navires à propulsion nucléaire sont des vapeurs. Des vapeurs à turbines dont les chaudières sont remplacées par un réacteur nucléaire. Refermons ces pages sur cette image du Earnslaw s'éloignant sur le lac Wakatipu.



MARIN MARIE

L'homme qui aimait la mer en couleurs

La vie de Marin Marie est quasiment un mythe. Elle contient plusieurs vies en une seule. Marin Marie fut à la fois avocat, docteur es sciences, économiste, ingénieur, inventeur, interprète, explorateur polaire, régatier, navigateur solitaire, écrivain, cinéaste, photographe. Il a connu et pratiqué les quatre marines : de guerre, de commerce, de pêche, de plaisance. Mais il fut surtout le plus grand peintre de marine du XXème siècle. En s'inspirant de ses navigations Marin Marie savait mieux que personne reproduire les mouvements de la houle, la silhouette des voiliers, ou rendre perceptible l'atmosphère d'une brume sur la mer.



Marin Marie autoportrait

Jeunesse

Marin Marie naît en Mayenne dans une famille bourgeoise le 10 décembre 1901. On pourrait croire que son nom est un pseudonyme d'artiste peintre de la Marine . Il n'en est rien. Il s'agit tout simplement de ses deux premiers prénoms. Il est vrai que son nom réel était trop long pour un usage courant. Pas facile de mémoriser ou d'écrire : Marin Marie Paul Emmanuel Durand Coppel de Saint-Front.

Son père est passionné par les bateaux. Après des études de droit il avait été pendant deux ans pilotin sur un cotre pilote du Havre.

Sa mère, Marie Lefas, artiste peintre, aquarelliste talentueuse, était une élève de Henri Harpignies un maître de l'école de Barbizon.

Le père de Marin Marie initie son fils à la navigation notamment dans l'archipel de Chausey où il avait acheté une propriété.

La mère de Marin Marie l'initie à la peinture.

Son destin est scellé.

Etudes

Dès l'âge de 7 ans ses parents l'envoient dans un collège catholique à Bath en Angleterre. Il y assimile parfaitement l'Anglais. A la mort prématurée de sa mère il revient en France pour terminer ses études au collège Saint Charles de Saint Briec. Il fait ensuite ses études de droit à Rennes où il prête serment comme avocat stagiaire. Parallèlement. Il suit les cours du soir de L'Ecole des beaux arts de Paris. Il expose pour la première fois en 1923-1924 à la galerie Devambez à Paris en même temps que Gervèse, Foujita et Utrillo.

Avocat

« Moi, personnellement je n'ai jamais plaidé que des vols de bicyclette ou de vols de montre, pendant un peu moins de deux ans. Autrement je pissais de la copie chez un avoué ». Voilà comment Marin Marie résume sa carrière d'avocat. Pendant cette période il continue de peindre et finalement il ne s'inscrit pas au barreau après son stage.

Service Militaire à Bord du Pourquoi Pas ?

En 1925 il est incorporé dans la Marine pour son service militaire. Pour éviter l'école des secrétaires à laquelle ses études le désignent, il se porte volontaire pour être soutier à bord du navire polaire du commandant Charcot. Il participe à une mission de recherche de l'explorateur Roald Amundsen en détresse sur la banquise arctique. Charcot remarquant ses qualités manœuvrières l'affecte au service du canot à clin, l'annexe la plus utilisée.

Au retour de la mission il passe son brevet de gabier et il est nommé gardien du Pourquoi Pas ? à Saint Servan pendant l'hiver 1925-1926. Seul à bord il dévore l'abondante bibliothèque du bord.

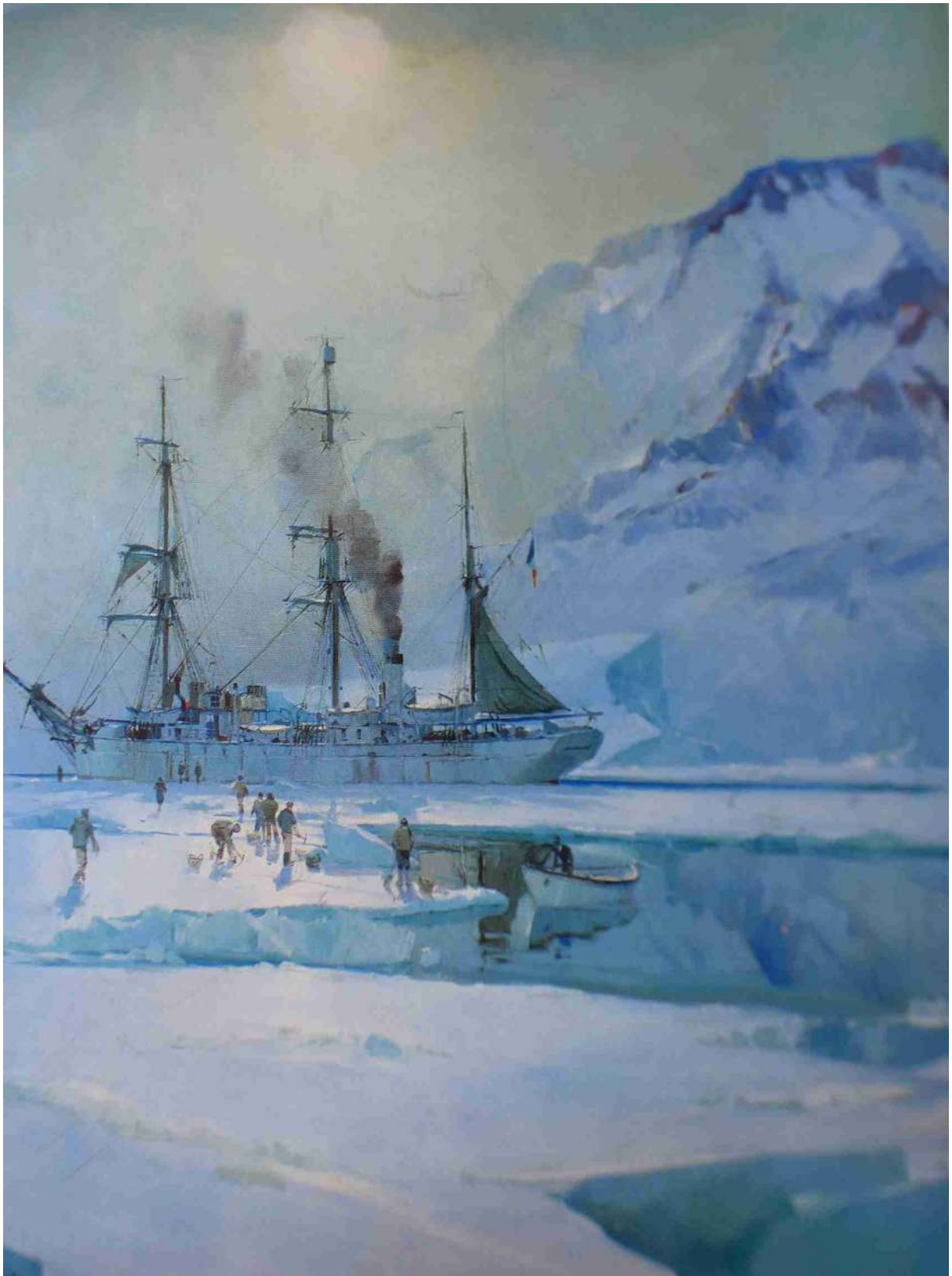
Pour la mission de 1926 le Pourquoi Pas ? rallie la côte Est du Groenland visiter la station danoise de Ittoqqortoormiit installée l'année précédente dans le fjord Scoresby (voir photo de la plaque commémorative dans Sillages n° 59). Marin Marie réalise à cette occasion un film documentaire.

Entre Marin Marie et Charcot naît une une profonde amitié. Charcot surnomme Marin Durand – une partie de son nom - « Marand Durin ».

Cependant il est difficile de peindre à bord, les quarts sont épuisants, le confort insuffisant. Marin Marie se contente de remplir des carnets de croquis. Revenu à terre ces croquis lui permettront de réaliser de superbes huiles et aquarelles.

Peintre de Marine

Rendu à la vie civile opte définitivement pour la profession de peintre de marine. Il expose avec talent dans le cadre des « Beaux Arts de la Mer » sous le patronage de Charcot. Son talent est reconnu. En 1935 le ministre de la Marine M. Piétri le nomme peintre officiel de la Marine.



Le *Pourquoi Pas ?* dans le fjord Scoresby au Groenland tableau de Marin Marie (musée de la Marine)

Plaisancier, régatier et navigateur solitaire

Dès son enfance Marin Marie a vécu parmi les marins notamment à Chausey avec son père. C'est d'ailleurs dans cet archipel qu'il rencontra pour la première fois Alain Gerbault. En 1927 il se marie avec Germaine Fauchon Villeplée. Les deux époux partent en voyage de noces sur le Rose-Marine, un petit cotre de 13 tonneaux sans moteur pour une croisière en mer d'Irlande en arrière saison. Il est ensuite skipper sur plusieurs yachts dans des courses réputées : Plymouth-Santander, Fastnet, Cowes-Dinard. Ses talents d'ingénieur se révèlent à ce moment là. Il se persuade que la conduite d'un voilier en solitaire est possible sans les déboires supportés par Alain Gerbault en particulier sans les longues corvées de barre. En 1932 il achète un voilier de 11 m à arrière norvégien. Il conçoit un gréement facile à manœuvrer par un homme seul. Il baptise ce bateau Winibelle

Il part en solitaire de Douarnenez le 10 mai 1933, après des escales notamment à Madère il choisit la route des alizés pour rallier les Antilles. Une route de vent portant où les voiliers poussés par la houle et le vent de l'arrière sont instables sur leur cap et ne peuvent pas naviguer sans barreur. Marin Marie en profite pour expérimenter son système de trinquettes jumelles asservissant la barre qu'il a imaginé lors de ses précédentes navigations. L'ancêtre des gouvernails automatiques en quelque sorte. Après quelques tâtonnements le système fonctionne très bien et le dispense des corvées de barre. Marin Marie atteint la Martinique avant de mettre le cap vers New York en affrontant près des Bermudes une série de coups de vent et d'orages. Il arrive à New York le 17 août 1933, cent jours après avoir quitté la France dont soixante passés en mer. La Presse salue cet exploit.



Winibelle naviguant dans un coup de vent (tableau de Marin Marie)

Trois ans plus tard, en 1936, Marin Marie va entreprendre une traversée bien différente, seul à bord d'une vedette. Le moteur Diesel n'a pas, à cette époque, la confiance des plaisanciers qui

accordent leur préférence à des groupes prétendus marins fonctionnant à l'essence automobile bien qu'elle soit la cause de fréquents incendies. Un autre préjugé était tenace, on pensait qu'une petite vedette ne pourrait jamais emporter assez de carburant pour une traversée aussi longue. Marin Marie supervise la construction d'une vedette par le chantier Jouët à Sartrouville dans la banlieue parisienne. Elle est équipée d'un moteur de 60 cv. Il y installe aussi une caméra de 35 mm pouvant enregistrer les péripéties de la navigation.. Elle est baptisée Arielle. La vedette est ensuite embarquée à bord du paquebot Champlain et remise à l'eau à New York. Marin Marie effectue la performance de la traversée de l'Atlantique en 19 jours. Il est un des rares français à obtenir la distinction anglaise Blue Water Medal, pour cette traversée en solitaire.



**Arielle croisant un terre neuvas au cours de sa traversée de l'Atlantique
(aquarelle de Marin Marie)**

Officier de marine pendant la seconde guerre mondiale

En 1930, Marin Marie prépare le concours d'Officier de Réserve Interprète et du Chiffre. Le niveau est élevé : 42 candidats pour une place. Mais il est reçu. Cela lui vaudra d'être affecté en 39-40 comme officier du chiffre sur le bâtiment de ligne Strasbourg et d'être, depuis la passerelle découverte, un acteur du drame de Mers-el-Kebir, au cours duquel la Marine britannique attaqua la Flotte française, immobilisée après l'armistice. Le cuirassé Bretagne, touché par la première salve, s'enfonça en quatre minutes quarante-cinq secondes. De nombreux bâtiments furent

touchés, mais le Strasbourg, grâce à la présence d'esprit de son commandant et de son officier de manœuvre, réussit à s'échapper indemne du port et à éviter ensuite les attaques des avions torpilleurs et bombardiers.

Démobilisé à Toulon, Marin Marie embarque comme peintre de la Marine sur Le Fantasque et est témoin à Dakar de la nouvelle attaque britannique.



L'attaque de Mers el Kebir (estampe d'époque de Marin Marie)

Ingénieur et inventeur

Les talents d'inventeur de Marin Marie ont été évoqués plus haut avec les trinquettes jumelles et la conception de la vedette Arielle. Mais à la même époque c'est une idée audacieuse qui le révèle comme dessinateur de génie en esthétique industrielle. Le Normandie est en construction à Saint Nazaire, il n'a pas encore reçu ses cheminées. Il est prévu qu'il reçoive de hautes cheminées verticales comme d'autres paquebots de la Compagnie Générale Transatlantiques. Néanmoins Marin Marie a reçu commande d'une grande peinture représentant le paquebot naviguant par gros temps. Quand Marin Marie voit les dessins des projets, il trouve cela horrible, la silhouette élancée du paquebot est brisée par ces poteaux droits. En outre ces hautes cheminées nécessitent un fort haubanage générant un bruit d'orgue assourdissant par mauvais temps. Et puis est-il utile d'avoir ces tuyaux antiques alors que le Normandie chauffera au mazout et non au charbon ? Marin Marie redessine les cheminées. Il leur donne un profilage aérodynamique très caractéristique : trois cheminées de section ovale, à base élargie, penchées vers l'arrière, et de hauteurs décroissantes afin que les suies de la première survolent les suivantes. Enfin il en ajoute une troisième, factice contenant uniquement le chenil, ce pour renforcer la silhouette dynamique de ce paquebot. Pour sa prestation jugée finalement géniale, Marin Marie obtient deux billets pour le voyage inaugural du Havre à Southampton.

Plus tard dans les années 1960 Marie Marin a une autre idée géniale qui est adoptée pour le successeur du Normandie : le France.

Constatant que lors d'un naufrage la gîte pouvait rendre impossible la mise à l'eau des canots de sauvetage Marin Marie s'investit dans la réalisation d'un système de mise à l'eau des canots de sauvetage qu'il fait breveter.



**Système de mise à l'eau des canots de sauvetage breveté par Marin Marie
(cliché oneartyminute)**

Le voyage de La Constance

En 1963, Marin-Marie et son ami l'écrivain et journaliste Paul Guimard achètent ensemble un beau voilier, La Constance, pour faire un tour du monde. Leur projet est de faire des émissions lors des escales aux quatre coins du monde. Car Paul Guimard travaillait à l'époque à l'ORTF. Mais à Casablanca Paul Guimard subit un grave accident et doit être rapatrié à Paris. L'aventure radiophonique est annulée. Néanmoins Marin Marie décide de continuer vers les Antilles. Une fois arrivé là bas les paysages enchanteurs et le charme de l'exotisme lui inspirent plusieurs tableaux. Puis, fidèle à son tempérament de régatier et accompagné de deux coéquipiers, il ramène le bateau à Saint-Malo, en passant par Terre Neuve dans le temps record, de l'époque, de 26 jours. Ceci pourrait surprendre quand on apprécie les lignes d'eau de La Constance, mais paraît évident quand on connaît Marin Marie.



En mer des Antilles un bananier doublant un cotre traditionnel (tableau de Marin Marie)

Le dernier grand voyage sous la lumière de Bora Bora

En 1969 Marin Marie et son épouse se rendent en avion à Tahiti où leurs fils Yves habite. Ils embarquent en famille sur une vieille goélette sans confort qui va les emmener dans l'archipel des îles sous le vent : Huahiné, Raitea, Taha'a, Bora Bora. Ce sont des jours de merveilleuses navigations. Marin Marie peint et dessine abondamment les paysages enchanteurs de la Polynésie.

Ecrivain et conteur

En 1945, Marin-Marie publie, en anglais, *Wind aloft-wind alow* (Vent dessus, vent dedans), récit illustré de ses deux traversées en solitaire, et participe régulièrement au Salon de la Marine.

En 1957, il fait paraître l'ouvrage *Grands coureurs et plaisanciers*. À la fois témoin et acteur direct, il brosse la fresque de l'âge d'or du yachting et des premières navigations en solitaire.

Artiste peintre

Marin Marie pratique l'huile, la gouache, le dessin et l'aquarelle. Même s'il reste essentiellement un aquarelliste. Il n'a utilisé l'huile que pour les très grandes tailles comme la toile de 34 m² qui embellissait la chambre de commerce de Quimper, devenu le Crédit Agricole ou encore celle qu'il a peint pour orner la salle de réception de la mairie de Saint Hilaire du Harcouët, la commune où il résidait. Il a donc préféré peindre à l'eau tout en se servant du blanc de titane pour rendre tous les aspects de l'océan et l'infinie diversité des scènes de navigation.

Pour Marin Marie, être peintre de marine c'est être capable de peindre toutes les scènes de marine dans tous les types de marines. Il n'y a pas de limite dans les sujets qu'il interprète. Il faut toutefois souligner qu'il a une affection toute particulière pour le petit archipel normand de Chausey où il a appris à naviguer qu'il considère comme son port d'attache et où il se rend souvent car il y possède une maison.



Maison de Marin Marie à Chausey (photo AF)



Maison de Marin Marie à Chausey, détail (photo AF)

Marin Marie a illustré les ouvrages d'autres auteurs. Notamment un livre de Roger Vercel, intitulé *Pêcheurs des quatre mers*, en collaboration avec Mathurin Méheut et Albert Brenet. Cet ouvrage est un festival de couleurs, en même temps qu'un véritable document ethnographique.

Il a réalisé des affiches suivant des commandes, comme celle que l'on a vu plus haut pour le Normandie de La Compagnie Générale Transatlantique

Distinctions

Marin Marie meurt en 1987 dans sa maison de Saint-Hilaire-du-Harcouët, titulaire de nombreuses distinctions tant dans le domaine maritime qu'artistique :

- peintre officiel de la marine
- ordre de la francisque
- officier de la légion d'honneur
- croix de guerre 1939 1945
- commandeur de l'ordre du Mérite maritime et de l'ordre des Arts et des Lettres.



De la Méditerranée à l'océan Indien

LES MARINS DU PHARAON NECHAO II

Par Guy LE MOING

Qui se souvient du pharaon Nécho II, qui régna sur l'Égypte quelque 600 ans avant notre ère ? Tous les amateurs d'histoire maritime devraient connaître son nom, car on lui attribue – à tort ou à raison – des avancées importantes dans ce domaine. De quoi s'agit-il au juste ?

Il existe aujourd'hui deux routes maritimes pour relier la Méditerranée à l'océan Indien. La première consiste à contourner l'Afrique, comme le fit Vasco de Gama en 1498. La seconde, beaucoup plus courte, emprunte le canal de Suez, ouvert en 1869. Selon certains historiens, parmi les plus sérieux, le pharaon Nécho II avait eu l'idée de ces deux itinéraires, et en aurait été le promoteur.

Vers 600 avant J.-C., « En Égypte libérée de la domination assyrienne, et sans inquiétude encore du côté des Perses, régnait Nécho II, esprit ouvert et désireux d'intensifier les relations de l'Égypte avec l'étranger ; il entreprit de creuser un nouveau canal entre le Nil et la mer Rouge, tâche immense qui ne fut achevée que sous la domination des Perses ; il augmenta les facilités données par son prédécesseur aux Grecs et aux Phéniciens pour s'établir dans la vallée du Nil, et autorisa ces derniers à naviguer pour son compte dans la mer Rouge, comme l'avait fait jadis Salomon.¹ » Or, si l'on en croit Hérodote, qui visita l'Égypte un siècle et demi plus tard, Nécho II serait à l'origine d'un exploit encore plus spectaculaire que le creusement du canal : une circumnavigation autour de l'Afrique !

Le canal des pharaons

Plusieurs auteurs antiques font état d'un « canal » relié au Nil et empruntant le ouadi Toumilat en direction de l'est. Aucun d'entre eux, toutefois, n'est suffisamment précis pour en dater le creusement et en préciser le rôle et le tracé.

Le ouadi Toumilat est une ancienne vallée fluviale asséchée, sans doute un ancien bras du delta du Nil, aujourd'hui disparu. Il se dirige vers l'est en direction des lacs Amer. Ces derniers étant proches de la mer Rouge, il constitue donc un itinéraire idéal pour relier les deux mers. A-t-il vraiment assuré cette liaison ? Nul ne le sait. Peut-être est-il resté un simple canal d'irrigation. Peut-être a-t-il permis, il y a très longtemps, la navigation entre les deux mers, puis s'est asséché faute d'entretien.

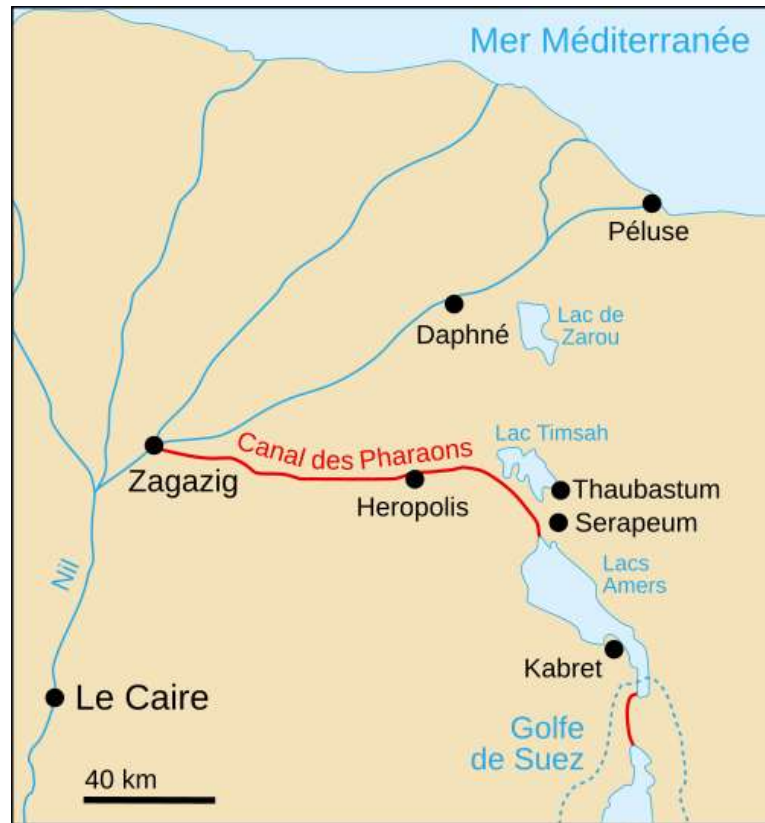
Toujours est-il que, lorsque Nécho II monte sur le trône, vers 610 av. J.-C., le canal est impropre à la navigation, et que le nouveau pharaon décide d'entreprendre les travaux nécessaires à sa remise en état. Selon l'historien grec Hérodote, les travaux auraient été littéralement « pharaoniques » : les dimensions de l'ouvrage auraient permis le passage des navires de haute mer ; deux trirèmes auraient pu y naviguer de front ; cent-vingt mille hommes seraient morts lors des travaux ; la longueur de l'ouvrage était de quatre journées de navigation. Tout cela est bien imprécis et, sans doute, exagéré.

¹ *Histoire universelle des Explorations*, tome I, page 160.

Quelles étaient les intentions de Nécho II en effectuant ces travaux ? Le commerce ? La guerre ? On n'en sait rien. Ce pharaon avait des ambitions de conquêtes en Asie et avait conduit ses troupes jusqu'à l'Euphrate. Toujours est-il qu'il interrompit les travaux avant d'avoir relié les deux mers. Selon Hérodote, un oracle lui aurait prédit que le canal favoriserait une invasion de l'Égypte par ses ennemis. Peut-être croyait-il que la jonction avec la mer Rouge occasionnerait une inondation de son pays ; cette rumeur courait toujours au XIX^e siècle, avant que Ferdinand de Lesseps ne démontre le contraire.

Le canal des Pharaons, durant l'Antiquité égyptienne.

De nombreux auteurs anciens mentionnent l'existence de ce canal, qui aurait été percé par le pharaon Sésostris au XIX^e siècle avant J.-C. Il aurait ensuite été laissé à l'abandon, puis remis en état par plusieurs pharaons, dont Nécho II (610-595 av. J.-C.) et Darius I^{er} (521-486 av. J.-C.).



Le périple autour de l'Afrique

On prête au pharaon Nécho II un exploit encore plus spectaculaire, pour l'époque : le passage de la Méditerranée vers l'océan Indien en contournant l'Afrique par le sud. Ses marins seraient ainsi les glorieux précurseurs de Vasco de Gama, deux millénaires avant lui. C'est Hérodote, encore, qui relate cette aventure :

« J'admire d'autant plus ceux qui ont décrit la Libye¹, l'Asie et l'Europe, et qui en ont déterminé les bornes, qu'il y a beaucoup de différence entre ces trois parties de la terre : car l'Europe surpasse en longueur les deux autres; mais il ne me paraît pas qu'elle puisse leur être comparée par rapport à la largeur. La Libye montre elle-même qu'elle est environnée de la mer, excepté du côté où elle confine à l'Asie. Nécós [Nécho], roi d'Égypte, est le premier que nous sachions qui l'ait prouvé.

1 Durant l'Antiquité, le mot « Libye » désignait le continent africain.

Lorsqu'il eut fait cesser de creuser le canal qui devait conduire les eaux du Nil au golfe Arabique, il fit partir des Phéniciens sur des vaisseaux, avec ordre d'entrer, à leur retour, par les colonnes d'Hercule, dans la mer Septentrionale, et de revenir de cette manière en Égypte. »

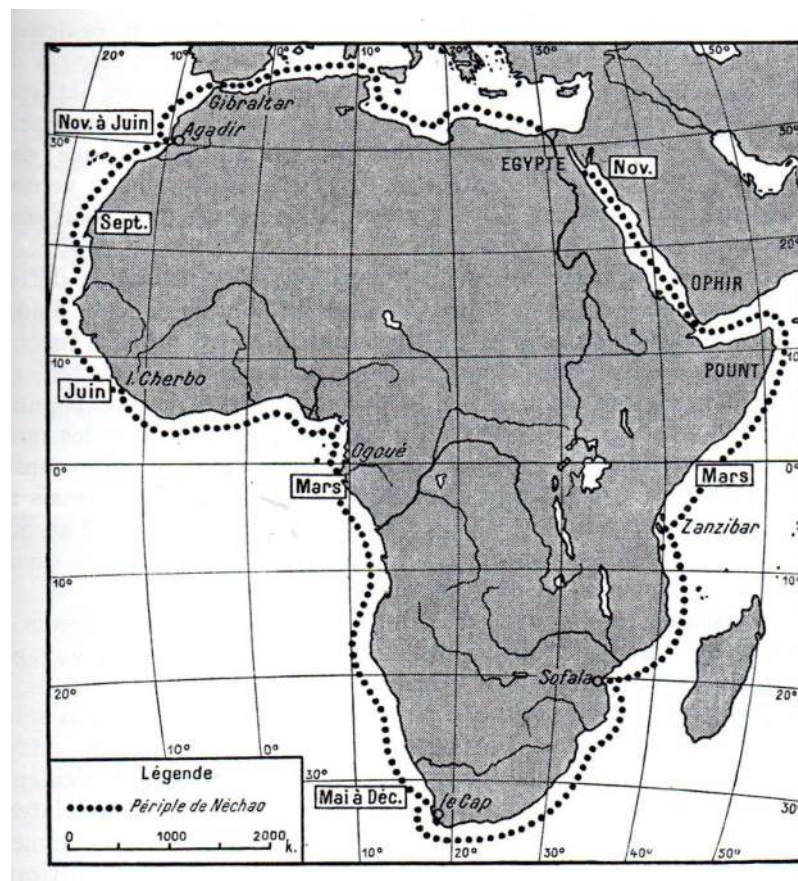
« Les Phéniciens, s'étant donc embarqués sur la mer Érythrée¹, naviguèrent dans la mer Australe. Quand l'automne était venu, ils abordaient à l'endroit de la Libye où ils se trouvaient, et semaient du blé. Ils attendaient ensuite le temps de la moisson, et, après la récolte, ils se remettaient en mer. Ayant ainsi voyagé pendant deux ans, la troisième année ils doublèrent les colonnes d'Hercule², et revinrent en Égypte. Ils racontèrent, à leur arrivée, que, en faisant voile autour de la Libye, ils avaient eu le soleil à leur droite. Ce fait ne me paraît nullement croyable ; mais peut-être le paraîtra-t-il à quelque autre. C'est ainsi que la Libye a été connue pour la première fois. » (Hérodote : *Histoires*, Livre IV, 42).

L'itinéraire. De la mer Rouge à la mer Méditerranée, les marins phéniciens auraient effectué un périple d'environ 13 000 milles (près de 25 000 km) et auraient doublé d'est en ouest la pointe sud de l'Afrique.

L'itinéraire supposé du périple des marins phéniciens de Nécho II, vers 600 av. J.-C.

Départ de la mer Rouge, descente vers le sud dans l'océan Indien, premier arrêt sans doute au sud du continent africain ; passage du cap de bonne espérance, remontée vers le nord dans l'Atlantique, deuxième arrêt vers le Maroc actuel ; passage du détroit de Gibraltar et navigation vers l'Égypte à travers la Méditerranée.

[Origine de la carte : *Histoire universelle des Explorations*, tome I, page 161]



1 La « mer Erythrée » désigne la mer Rouge actuelle

2 Les « colonnes d'Hercule » désignent le détroit de Gibraltar actuel.

Ce dernier point est attesté par le fait qu'ils voyaient le soleil à leur droite, preuve qu'ils étaient dans l'hémisphère sud et qu'ils naviguaient de l'est vers l'ouest. Ce détail, pourtant, inspire la méfiance d'Hérodote.

Les marins. Néchao II ne confia pas à des marins Egyptiens la mission de contourner l'Afrique ; il choisit des hommes réputés pour leur expérience de la mer, des Phéniciens. De qui s'agissait-il ? On donne le nom de Phéniciens à un peuple établi sur les rives de la Méditerranée, à l'emplacement du Liban actuel. Peuple de marchands et de marins, les Phéniciens commerçaient à partir de leurs ports de Tyr, de Sidon , de Byblos ; ils possédaient de nombreux autres ports dans toute la Méditerranée, en particulier Carthage. A l'époque de Nechao II, ils naviguaient également en mer Rouge.

Les navires. On sait relativement peu de choses des navires phéniciens, hormis ce que révèlent l'iconographie et la découverte de quelques rares épaves. Les navires qui contournèrent l'Afrique étaient certainement des navires marchands « ronds », propulsés par une voile carrée. L'image ci-dessous nous en montre un spécimen. On y aperçoit, à l'avant, une seconde voile carrée plus petite, une sorte de « civadière ». De tels navires devaient être très lents et peu manœuvrables. On a estimé leur vitesse à une cinquantaine de milles par jour, dans les meilleures conditions. Ceci est compatible avec les trois années du voyage indiquées par Hérodote, compte tenu des arrêts pour les récoltes de blé.



Navire marchand phénicien

Vrai ou faux ? Le périple a-t-il eu lieu ? Depuis l'Antiquité, on s'interroge sur la réalité de ce périple autour de l'Afrique. Hérodote lui-même n'est pas très convaincant ; Strabon, Polybe et Ptolémée n'y croient pas. Les historiens modernes restent partagés.

Parmi les raisons d'en douter, il y a d'abord la fragilité de la source. Où Hérodote est-il allé chercher cela ? Dans les archives égyptiennes ? Il n'en reste aucune autre trace. Les Phéniciens eux-mêmes n'en ont jamais parlé... mais ils n'étaient pas bavards quant à leurs découvertes et à leurs itinéraires commerciaux, qu'ils considéraient comme secrets. On peut s'interroger également sur la faisabilité technique d'un tel voyage, à une époque où les navires et les méthodes de navigation étaient encore sommaires.

A ces arguments, il faut opposer l'audace nautique des marins phéniciens, la vraisemblance de la durée du voyage, le détail du « soleil à droite », difficile à inventer.

Soyons modestes et reconnaissons notre incertitude. Si l'exploit a eu lieu, il confirme la compétence des marins phéniciens de l'Antiquité, mais des questions se posent : quel était l'objectif de Nécho II lorsqu'il lança cette opération ? Régnait-il toujours lorsque les explorateurs rentrèrent en Egypte ? Si oui, Quelle conclusion en tira-t-il ? Là encore, on ne le saura jamais !

SOURCES

- François Daumas : *La civilisation de l'Égypte pharaonique*. Artaud, 1965.
- P.Hyppolyte Boussac : *Le canal des pharaons et des khalifes*. In « La Nature », N+ 2901, 15 mars 1933.
- L.-R. Nougier, J. Beaujeu, M. Mollat : *Histoire Universelle des Explorations – Tome I : De la Préhistoire à la fin du Moyen Age*. Nouvelle Librairie de France, Paris, 1964.
- Hérodote : *Histoires*. Traduction Larcher, Paris, Charpentier, 1850



C'est arrivé en janvier et en février

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS

Par Guy LE MOING

C'est arrivé le 8 janvier 1809

La mutinerie du *Nereide*

A la fin du mois d'août 1808, les autorités navales britanniques de l'océan Indien reçoivent une pétition en provenance de l'équipage de la frégate de 36 canons *Nereide*. Les hommes se plaignent de la violence de leur capitaine, Robert Corbet, et des châtiments corporels qu'il leur inflige. Les pétitionnaires concluent leur message en exigeant la nomination d'un nouveau capitaine, ou en demandant leur transfert sur un autre bâtiment. Cette pétition n'est pas la première mais, comme la précédente, elle reste sans réponse.

Les marins, excédés, décident alors de prendre leur destin en mains et de recourir à une action d'éclat. Ils sont persuadés, non sans raisons, que c'est le seul moyen d'obtenir l'ouverture d'une enquête sur le comportement de leur capitaine.

On peut lire, dans le livre de bord, à la date du 8 janvier 1809, alors que le navire se trouve près des côtes de Madagascar : « A 7 h 20, les hommes ayant été mis aux postes d'appareillage, l'équipage se rassembla sur le gaillard d'avant et refusa de remonter l'ancre, sauf pour le cap de Bonne-Espérance. Levé l'ancre à 8 heures. Mouillé à nouveau. Levé l'ancre à 1 h 30 et mis à la voile. » Que s'est-il passé exactement entre 7 h 20 et 8 heures ? Le livre de bord ne le dit pas, et c'est bien dommage pour la compréhension des faits. Il faudra une enquête pour le savoir.

A 7 h 20, le maître d'équipage a donné l'ordre de « virer » l'ancre. Les hommes, au lieu de gagner leurs postes, se rassemblent bruyamment sur le gaillard. Dans les minutes qui suivent, le capitaine Corbet arrive près d'eux, accompagné d'un détachement de *marines* armés de leurs mousquets chargés. Le porte-parole des mutins, Wilkinson, sort alors du groupe et demande que le navire fasse route vers Le Cap. Corbet refuse et le fait mettre aux fers. Il s'empare ensuite d'un porte-voix et déclare qu'il va faire l'appel nominatif des marins et que ceux-ci devront dire individuellement s'ils obéissent ou non. En guise de réaction, le capitaine est hué. Il sort alors sa montre et donne cinq minutes à ses hommes pour changer d'avis, faute de quoi il ordonnera aux *marines* d'ouvrir le feu. Quelques murmures lui répondent encore. Alors le capitaine se met à hurler : « Choisissez ! Vous obéissez ou vous n'obéissez pas ! Et ne me prenez pas pour un lâche, vous devriez me connaître maintenant ! » Il se tourne alors vers la garde, prête à tirer, ... et les hommes résignés se dirigent vers leurs postes de manœuvre. Neuf meneurs sont mis aux fers avec Wilkinson.

Dès qu'il arrive à Table Bay, un peu plus tard, le capitaine Corbet rend compte à ses supérieurs et demande le passage en Cour martiale de ses dix prisonniers. La Cour se réunit le 28 janvier, et l'accusation demande, pour les événements du 8 janvier, un verdict de mutinerie.

L'objectif de la défense est de provoquer l'ouverture d'une enquête sur le comportement du capitaine. Elle dresse donc un tableau très noir des violences physiques exercées sur l'équipage. Parallèlement, la défense tente de rejeter la qualification de mutinerie, en s'appuyant sur l'absence de violence de l'équipage.

Ce système de défense échoue sur les deux tableaux : la responsabilité de Corbet n'est pas officiellement retenue dans les événements du 8 janvier, et la qualification de mutinerie est maintenue. Résultat : les dix accusés sont condamnés à mort. La Cour, toutefois, « prenant en considération une circonstance de nature particulière et favorable », laisse la vie sauve aux condamnés, à l'exception de Wilkinson. Celui-ci est pendu le 2 février à bord du *Nereide*.

La mesure de clémence dont bénéficient neuf des dix condamnés montre que la Justice n'est pas restée totalement insensible aux arguments de la défense. Elle a entendu le cri de détresse de l'équipage et, la première affaire jugée, décide d'y voir plus clair. Le capitaine Corbet est traduit à son tour en Cour Martiale quelques jours après l'exécution de Wilkinson, le 6 février. L'accusation lui reproche sa cruauté excessive, que de nombreux témoignages viennent confirmer : emploi d'instruments de torture particulièrement douloureux, saupoudrage de sel sur les chairs à vif des suppliciés, etc. Le chirurgien du *Nereide* reconnaît qu'il n'a pas tout noté dans son journal de bord, mais qu'il a souvent soigné des blessures résultant de ces pratiques cruelles.

Corbet se défend avec naïveté. Il affirme n'avoir jamais outrepassé les règlements maritimes relatifs aux punitions. D'ailleurs, en vingt années de service, dont huit comme capitaine, c'est la première fois qu'on lui en fait le reproche ! Personne n'a jamais signalé un accident grave à son bord consécutif aux châtiments corporels qu'il lui est arrivé d'exercer.

La Cour, après avoir délibéré, reconnaît que :

« la charge de cruauté et d'oppression a été partiellement démontrée par les punitions infligées à bord du navire au moyen de bâtons de taille inappropriée, non conformes aux usages de la marine de Sa Majesté. En conséquence, la Cour condamne ledit capitaine à être réprimandé. »

Une simple réprimande ! La peine est bien légère, comparée à l'exécution de Wilkinson et aux souffrances des matelots cruellement battus. Les révoltés du *Nereide* auront néanmoins deux consolations : la première est l'interdiction formelle de la « mise en train » prononcée par l'amirauté quelques mois plus tard ; la seconde est la mutation de Corbet sur un autre bâtiment, la frégate *Africaine*. L'irascible capitaine périt l'année suivante à bord de ce navire, lors d'un combat naval avec deux bâtiments français. Plusieurs de ses marins affirmèrent longtemps que sa mort ne fut pas provoquée par une balle ennemie ! Allez savoir !



La frégate HMS *Nereide* est une ancienne frégate française du même nom, capturée le 20 décembre 1797 par le HMS *Phobee*.

Toile de Thomas Whitcombe représentant cette bataille (National Maritime Museum)

C'est arrivé le 9 février 1904

Attaques japonaises sur Port-Arthur et Chemulpo

En ce début de siècle, la tension est vive entre le Japon et la Russie. Les Japonais voient d'un très mauvais œil les prétentions slaves en Extrême-Orient. Sous prétexte de disposer, sur le Pacifique, d'un autre port que Vladivostok (pris par les glaces trois mois par an), le tsar a négocié avec les Chinois la mise à disposition du port mandchou de Port-Arthur ; ce faisant, il a pratiquement occupé la Mandchourie. Les Russes ne cachent pas, non plus, quelques prétentions sur la Corée, ce qui irrite les Japonais, eux-mêmes intéressés par ce pays. L'affrontement armé est inévitable ; il va commencer par deux attaques surprises japonaises simultanées : l'une à Port-Arthur, l'autre à Chemulpo.

Attaque de Port-Arthur par la marine japonaise. Dans la soirée du 8 février 1904, la flotte japonaise arrive au large de Port-Arthur où elle a pour mission d'attaquer l'escadre russe stationnée dans le port. L'assaut est confié à trois flottilles de torpilleurs, les plus gros navires nippons restant au large pour ne pas s'exposer au tir des batteries côtières. Ces trois flottilles sont sous les ordres de l'amiral Asai, qui a réparti ses torpilleurs en deux groupes.

Le premier groupe, commandé par Asai en personne, entre dans la rade, vire à gauche, lance ses torpilles et marque plusieurs coups au but. Il peut ensuite regagner la mer sans être atteint par la riposte ennemie. Le second groupe est moins chanceux : son torpillage se révèle complètement inefficace et quelques-uns de ses navires sont légèrement touchés en se retirant. Le lendemain matin, la flotte des gros navires nippons tente d'assailir le port à son tour ; elle se heurte à une vive contre-attaque de la marine russe qui l'oblige à regagner le large. Malgré des conditions météorologiques favorables, les résultats militaires de l'attaque nocturne sont donc insignifiants : sur dix-neuf torpilles lancées, seize se sont perdues ; trois bâtiments russes seulement ont été touchés : les cuirassés *Tsesarevitch* et *Retvisan* ainsi que le croiseur *Pallada* ; les pertes russes en vies humaines restent relativement minimales.

Si les résultats immédiats de l'attaque sont dérisoires, ses conséquences, en revanche, sont importantes. Cette agression inattendue, sans avertissement préalable, entraîne l'entrée en guerre des deux pays. L'escadre japonaise de l'amiral Togo, qui s'attarde au large, entreprend de bloquer Port-Arthur. Des bateaux sont coulés dans le goulet du port, afin d'entraver la sortie des navires russes ; des champs de mines sont disposés à proximité.

Attaque de Chemulpo par la marine japonaise. Le plan de bataille que les Japonais ont mis au point depuis plusieurs semaines prévoit d'ouvrir les hostilités par une invasion rapide de la Corée. Pour réussir cette opération, des troupes doivent être débarquées en plusieurs points de la péninsule, dont un sur la côte ouest, dans la région de Chemulpo, relativement proche de Séoul. Le débarquement de Chemulpo se déroule le 8 février, le jour même de l'attaque de Port-Arthur. Plusieurs navires se trouvent alors dans le port coréen : deux russes (le croiseur *Variag* et la canonnière *Korietz*), un français (le croiseur *Pascal*), un britannique (le croiseur *Talbot*), un américain (la canonnière *Vicksburg*), un japonais (le petit croiseur *Chiyoda*, stationnaire dans ce port). Dans l'après-midi du 8, l'escadre japonaise de l'amiral Uriu se présente à l'entrée de la baie. La *Korietz* sort faire une reconnaissance mais échappe de peu aux torpilles nippones et revient mouiller à côté du *Variag*. Dans la soirée, les transports japonais débarquent leurs troupes sous la protection du *Chiyoda* et d'un autre croiseur. Le 9, au petit matin, une chaloupe japonaise

transmet à l'ensemble des navires neutres présents sur rade un message de l'amirauté leur annonçant l'ouverture imminente des hostilités. Il fait en outre injonction aux bâtiments russes de sortir du port avant midi, sous peine d'être coulés au mouillage. Les deux commandants russes et ceux des bâtiments neutres se réunissent mais ne trouvent aucune solution pour écarter la menace. « Nous combattons jusqu'à la dernière goutte de notre sang », déclare, résigné, le capitaine de vaisseau Roudniev, commandant du *Variag*, en regagnant son bord. A 11 h 20, il ordonne de quitter l'abri de Chemulpo, accompagné de la *Korietz*, conscient qu'il court à la mort. Il ne se trompe guère : l'escadre japonaise, constituée d'un cuirassé, de cinq croiseurs et de huit torpilleurs, barre la sortie de la rade et pilonne aussitôt les deux navires russes. Le *Variag* riposte courageusement mais est réduit au silence. Privé de gouvernail, touché à la flottaison, il parvient tant bien que mal à retourner au port et là, après avoir mis en sécurité l'équipage, il se saborde et coule. La *Korietz*, bien que moins gravement touchée, suit son exemple.



Gravure japonaise montrant la destruction d'un cuirassé russe durant l'attaque de Port-Arthur

C'est arrivé le 6 février 1922

Clôture de la conférence de Washington

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les États-Unis organisent une grande conférence internationale dans le but d'obtenir un consensus des grandes puissances du monde sur deux questions d'actualité : la limitation des armements navals et la situation dans le Pacifique.

La conférence de Washington réunit neuf pays : les États-Unis, le Japon, la Chine, la France, le Royaume-Uni, l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas et le Portugal. Elle est mise en place à l'initiative des États-Unis, sans intervention de la Société des Nations. L'Allemagne n'y est pas invitée, car son armement est règlementé par le traité de Versailles. La Russie soviétique n'y est pas conviée non plus. Les débats ont lieu à Washington DC de novembre 1921 à février 1922. Ils ont abouti à

plusieurs traités, dont les trois principaux sont : le *traité des cinq puissances* (limitation des armements navals), le *traité des quatre puissances* et le *traité des neuf puissances* (situation dans le Pacifique).

La limitation des armements navals est l'un des deux objectifs des débats. Au lendemain de la guerre, un mouvement pacifiste se développe dans le monde occidental. Il est amplifié par le vote des femmes, qui a été autorisé dans de nombreux pays. Pour que les horreurs de 1914-1918 ne se reproduisent plus, il faut que les nations s'engagent à réduire leurs armements. Plusieurs conférences internationales ont lieu dans cet objectif. La conférence de Washington concerne les armements navals.

À vrai dire, le mouvement pacifiste qui se développe dans l'opinion publique n'est pas à l'origine directe de la conférence de Washington. Depuis la loi navale de 1916, les États-Unis se sont fixés comme objectif de devenir, en dix ans, la première puissance navale du monde, devant même la Grande-Bretagne. Or ce défi se révèle ruineux ; il leur semble donc judicieux de régler la croissance des autres pays pour assurer leur propre suprématie.

Les trois plus grandes de ces puissances navales de l'époque sont la Grande-Bretagne, les États-Unis et le Japon ; elles se mettent d'accord, dans un premier temps, pour limiter chacune le tonnage total de leurs navires de ligne (cuirassés et croiseurs de combat) à 525 000 tonnes¹ pour les USA et la Grande-Bretagne, et à 315 000 tonnes pour le Japon. Ces chiffres mettent les trois flottes dans le rapport 5-5-3. Concernant les porte-aéronefs, la même règle des 5-5-3 est appliquée, à savoir : 135 000 t, 135 000 t et 81 000 t.

Sur ces bases, les trois « Grands » imposent à la France et à l'Italie d'adopter le coefficient 1,75, soit 175 000 tonnes de bâtiments de ligne et 60 000 tonnes de porte-aéronefs. L'Italie accepte ; la France (que cette limitation ne pénalisait guère) proteste énergiquement selon sa tradition, puis finit par accepter. Par contre, lorsqu'il est question d'appliquer la règle des 5-5-3-1,75 aux navires plus petits, la France émet un refus catégorique, et le projet est abandonné. D'autres limitations sont adoptées concernant le déplacement maximum de chaque type de navire et le calibre maximum des canons. Les croiseurs, en particulier, sont limités à 10 000 tonnes et 203 mm.

Le *traité des cinq puissances* concrétise cet accord. Il est signé par les États-Unis, le Royaume-Uni, le Japon, la France et l'Italie.

Le deuxième objectif de la conférence est la paix dans le Pacifique et l'Asie du Sud-Est. Une lointaine menace perce en effet à l'horizon : la rivalité USA-Japon pour la maîtrise du Pacifique.

En 1902, la Grande-Bretagne et le Japon ont signé un traité d'alliance, plusieurs fois reconduit. Cet accord déplait aux États-Unis, inquiets de la croissance nipponne. Le Japon est devenu une grande puissance économique et militaire, susceptible de menacer un jour les possessions américaines dans le Pacifique. Si une telle éventualité se produisait, le traité de 1902 obligerait la Grande-Bretagne à le soutenir. Les États-Unis demandent avec insistance à la Grande-Bretagne de rompre ce traité.

La négociation est délicate et, finalement, le *traité des quatre puissances* tient lieu de compromis. Les États-Unis, la France, le Royaume-Uni et le Japon conviennent de se consulter avant d'agir, en

1 Il s'agit d'un « déplacement Washington », c'est-à-dire lorsque le navire est prêt à prendre la mer, avec son équipage, ses réserves d'eau potable, de vivres, ses munitions, son plein en combustible, etc. Il est généralement exprimé en tonnes anglaises de 1 016 kg.

cas de crise future en Asie de l'Est. Ce traité remplace, en quelque sorte, le traité anglo-japonais de 1902.

Si les États-Unis ressentaient le Japon comme un rival potentiel, ils avaient des intérêts commerciaux en Chine. Or, depuis un quart de siècle, celle-ci montrait des signes de fragilité consécutifs à sa défaite lors de la guerre sino-japonaise (1894-1895). Certaines nations occidentales s'y étaient implantées ; le Japon, également, avait profité de sa victoire. Les États-Unis craignaient de voir la Chine s'éclater devant l'âpreté commerciale de certaines nations occidentales ou devant l'impérialisme japonais. Aussi recommandaient-ils, depuis le début du siècle, une politique dite « de la porte ouverte », c'est-à-dire des relations basées sur un pied d'égalité entre tous les partenaires commerciaux de la Chine.

Les neuf nations participant à la conférence de Washington signèrent le *traité des neuf puissances* concernant les relations avec la Chine. Ce traité engageait chacun des signataires à respecter l'intégrité territoriale de la Chine. Il reconnaissait la domination japonaise en Mandchourie. Il affirmait l'égalité des chances pour toutes les nations faisant des affaires dans le pays. Pour sa part, la Chine acceptait de ne faire aucune discrimination à l'égard des pays cherchant à y faire des affaires.

En 1922, tout le monde se réjouit du succès de la conférence de Washington, mais ce succès est très relatif et très éphémère. Le Japon, en particulier, ne tarde pas à comprendre ce qu'il y a perdu ; il sera le premier à dénoncer les traités signés à Washington.

C'est arrivé le 21 janvier 1954 Lancement de l'USS *Nautilus*, le premier sous-marin nucléaire

L'emploi des sous-marins traditionnels est limité par leur manque d'autonomie. Même si le tube Schnorchel a permis des navigations en plongée plus longues, le bâtiment doit se réapprovisionner périodiquement en carburant. Par ailleurs, l'utilisation du Schnorchel implique une navigation à immersion périscopique, ce qui n'est pas l'idéal sur le plan tactique. On rêve donc d'un sous-marin au carburant inépuisable, pouvant naviguer durablement en immersion profonde. L'énergie nucléaire va permettre ce miracle.

Deux hommes ont largement contribué à cette innovation : le physicien Philip Abelson et l'amiral Hyman Rickover. Philip Abelson (1913-2004) était docteur en physique nucléaire. Il fut l'un des premiers, après la guerre, à s'intéresser à l'application de l'énergie nucléaire à la propulsion des navires. Il rédigea même un rapport décrivant l'installation d'un réacteur nucléaire à bord d'un sous-marin. Les perspectives de cette technique intéressèrent immédiatement les marins de l'*US Navy*.

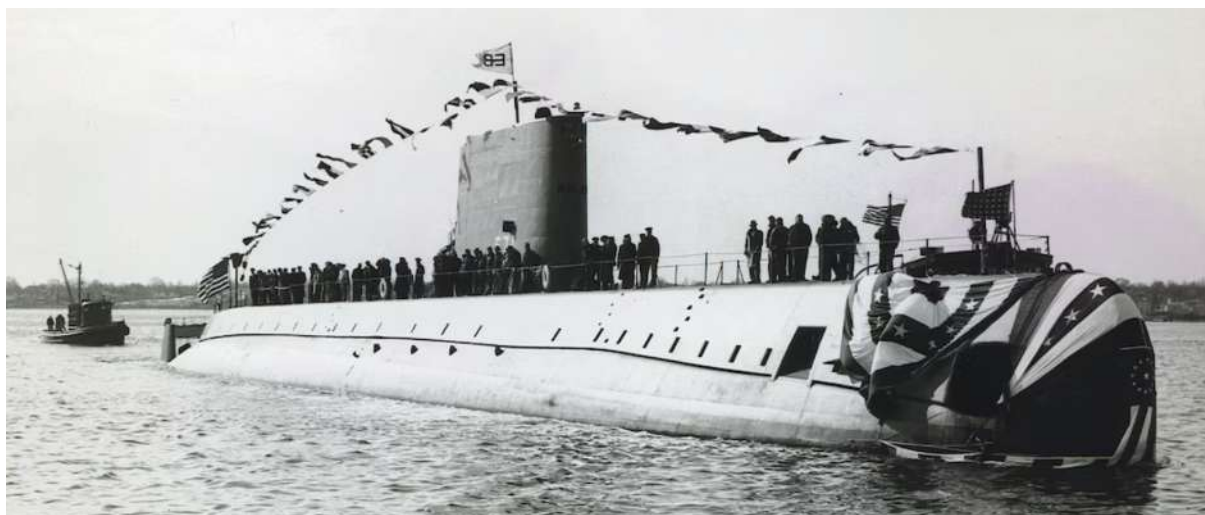
À cette époque, un officier de la marine US se penche également sur cette application de l'énergie nucléaire. Il s'appelle Hyman G. Rickover (1899-1986). Il réussit à convaincre l'amiral de la Flotte Chester Nimitz, et celui-ci présente le projet au Secrétaire d'État à la Marine, John L.

Sullivan. Le programme de l'USS *Nautilus* est lancé et Rickover en obtient la direction. « *Sullivan, dira-t-il plus tard, est le véritable père de la marine nucléaire.* »

Le futur *Nautilus* a été conçu au cours de l'année 1950. Sa construction a été autorisée par le Congrès des États-Unis en juillet 1951. Elle a commencé l'année suivante, et le navire a été lancé le 21 janvier 1954, en présence de Madame Eisenhower, Première Dame des États-Unis, sa marraine. Il a été livré à la Marine en 1955.

Le *Nautilus* est un navire révolutionnaire, qui pourra naviguer en plongée profonde pendant un temps théoriquement illimité, ce qui est de nature à bouleverser la stratégie et la tactique de la guerre navale. Les seules limites de son autonomie seront liées à l'endurance de son équipage, ce qui a conduit ses concepteurs à soigner les conditions de vie à bord : espaces plus vastes que sur un sous-marin classique, bibliothèque, salle de cinéma, salle de gymnastique, etc.

Le premier commandant du *Nautilus* fut Eugene P. Wilkinson. C'est sous ses ordres que le sous-marin a largué ses amarres pour sa première croisière en 1955 : « *En route pour l'énergie nucléaire !* ». Le *Nautilus* a effectué, cette année-là, un voyage de 2 000 km en plongée, de New London à San Juan (Porto Rico), en moins de 90 heures. Cette distance et cette vitesse en plongée n'avaient jamais été atteintes jusqu'alors. Pendant quelques années encore, le *Nautilus* a poursuivi ses essais, dans le but d'améliorer sa vitesse et son endurance en plongée. Les résultats obtenus annonçaient une transformation totale de la guerre sous-marine : un tel navire déjouait tous les moyens de lutte anti-sous-marine existants.



Le sous-marin USS *Nautilus*

(Source Internet)

Le *Nautilus*, sous les ordres du commandant William Robert Anderson, fit une première tentative de navigation sous la calotte glaciaire en 1957, et s'approcha à 3° de latitude du pôle. L'année suivante, fort de l'expérience acquise lors de la première exploration, il longea la côte de l'Alaska, pénétra sous la couche de glace le 1^{er} août à 8 h 30, fila à 20 nœuds vers le Nord, franchit le pôle deux jours et demi plus tard et émergea le 5 août entre le Groenland et l'Islande. Un message de félicitations l'attendait : « *Aux officiers et à l'équipage du Nautilus. Bien joué. Compliments pour votre magnifique exploit.* » Dwight D. Eisenhower.

Après l'exploit spectaculaire du pôle Nord, le *Nautilus* a subi une première révision générale (1959-1960), puis il a rejoint la 6^{ème} Flotte en Méditerranée. Il est ensuite revenu dans son pays et a

intégré la 10^{ème} escadre de sous-marins (SUBRON 10) à New London, ainsi que ses sister-ships USS *Seawolf* et USS *Skate*. Il y a passé l'essentiel de sa carrière, participant aux diverses manœuvres de l'*US Navy* et de l'OTAN. Après une nouvelle révision en 1964, il a repris ses missions dans la flotte de l'Atlantique. Un incident, heureusement mineur, marque cette période : un abordage avec le porte-avions USS *Essex*, en novembre 1966.

Les principales caractéristiques du *Nautilus* (SSN-571)

Chantier : chantiers navals de la *General Dynamics* à Groton, dans le Connecticut – Mise en chantier : 1952 – Lancement : 21 janvier 1954 – Mise en service : 1955 – Retrait du service : 1980 ; devient musée.

Longueur : 97,5 m – Largeur : 8,5 m – Déplacement en surface : 3 500 tonnes – Déplacement en plongée : 4 000 t – Propulsion : réacteur nucléaire – Puissance des machines 13 400 ch – Vitesse : 25 nœuds – Equipage : 13 off. et 92 h. – Armement : 6 tubes lance-torpilles.



À la fin des années 1970, le *Nautilus* devient vieux et vibre de plus en plus, ce qui nuit à sa discrétion acoustique. Il quitte Groton pour son dernier voyage vers le chantier naval de Mare Island en Californie, le 26 mai 1979. Il est rayé des listes de la Marine le 3 mars suivant. Nommé « Monument historique National », il est transformé et ramené à New London (Connecticut), où il devient Musée de la force sous-marine (*Submarine Force Museum*). Il y accueille, chaque année, quelque 250 000 visiteurs.



RUBRIQUE NECROLOGIQUE

MICHEL VRIGNAUD

l'aventurier et archéologue sous marin nous a quitté



C'est un véritable pionnier de la plongée sous-marine et un passeur d'histoire maritime qui a disparu à la fin de l'année dernière. Michel Vrignaud est décédé le 28 novembre 2025 à l'âge de 85 ans.

Ce pionnier de l'image sous marine a à son actif une trentaine de films dont dont plusieurs ont été primés dans des festivals spécialisés :

« *MARCEAU, RACONTE MOI LA MER* » a reçu la palme d'or au festival mondial de l'image sous-marine, d'Antibes.

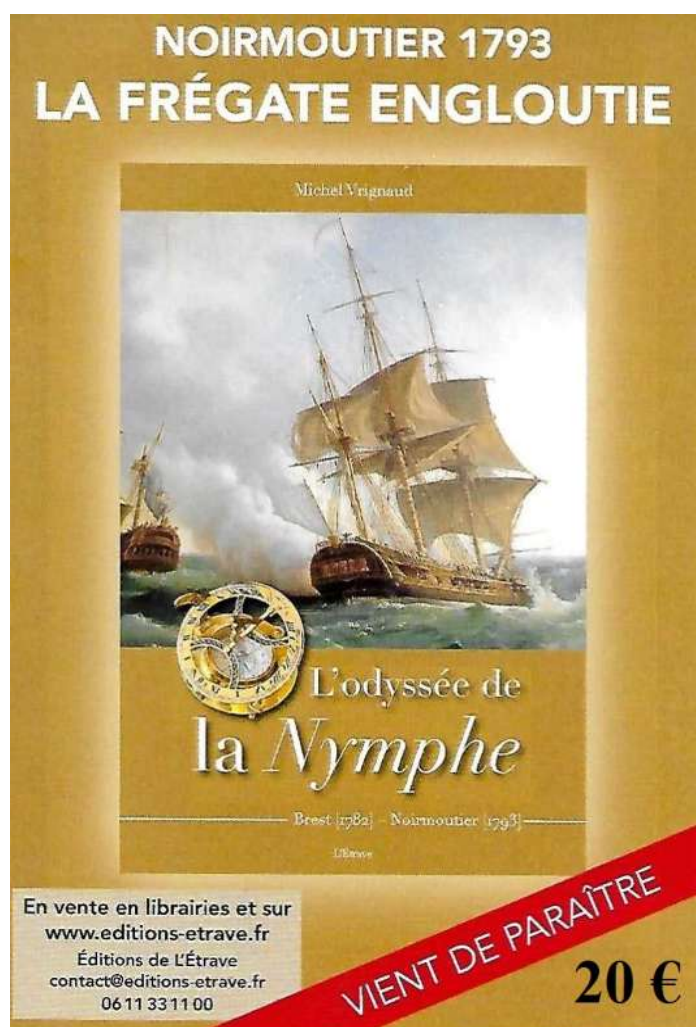
« *Maidstone mémoire d'une épave* » a reçu la palme d'argent.

Mais il n'y a pas qu'à travers ses films que ce féru d'archéologie sous marine transmettait ses découvertes et son savoir : il est également l'auteur de plusieurs ouvrages tels que « l'Odyssée de la Nympe : Brest (1782) - Noirmoutier (1793) » ou encore « libre enquête autour de René Guiné »

Ces livres témoignent de la rigueur de ses recherches. Ces travaux font de lui une référence incontournable pour tous ceux qui s'intéressent à la Vendée maritime et à l'archéologie sous marine

C'est avec lui que j'avais rédigé l'article "Le dernier combat de la Nympe" qui avait paru dans Sillages n° 50 de mai 2024.

Alain Foulonneau



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

