

# SILLAGES

---

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

---

N° 62

mars - avril 2026

---

Bonjour.....	1
Histoire des communications en mer, la communication par pavillons, par G. Le Moing.....	2
Howard Blackburn, le mutilé de l'océan, par Alain Foulonneau.....	16
Un mur géant vieux de 7 000 ans découvert au large de l'île de Sein, par Alain Foulonneau.....	25
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	27
Courrier des lecteurs.....	30
Rubrique .....	42

---

---

## BONJOUR

Ohé du bateau ! Cette interpellation fait désormais partie du folklore depuis l'apparition des moyens de communication modernes. Mais pendant longtemps il n'en a pas été de même. Pourtant la communication était essentielle tant entre les navires qu'entre les navires et la terre. Alors les marins ont inventé de nombreux systèmes pour communiquer entre eux. Guy Le Moing propose de nous raconter l'histoire de toutes ces inventions en plusieurs tomes. Dans ce numéro il commencera par la communication par drapeaux, pardon par pavillons car c'est ainsi que les marins nomment ces tissus qui flottent au vent. J'enchaînerai par une histoire extraordinaire. Celle d'un marin perdu dans la brume et la neige de Terre Neuve. C'est sûr si cet homme avait eu une VHF il aurait été secouru à temps, son compagnon ne serait pas mort et il n'aurait pas perdu ses doigts à cause du gel. Mais il n'aurait pas eu cette vie extraordinaire due à sa force de caractère. Pensez donc ; sans doigts il a traversé deux fois l'Atlantique à la voile en solitaire. Je vous laisse découvrir la vie de Howard Blackburn. Puis j'évoquerai la découverte d'un mur sous marin à Sein et des questions que cela pose.

Enfin Guy Le Moing évoquera les anniversaires des printemps du passé.

Bonne lecture à tous, bien amicalement

Alain



# Histoire des communications en mer

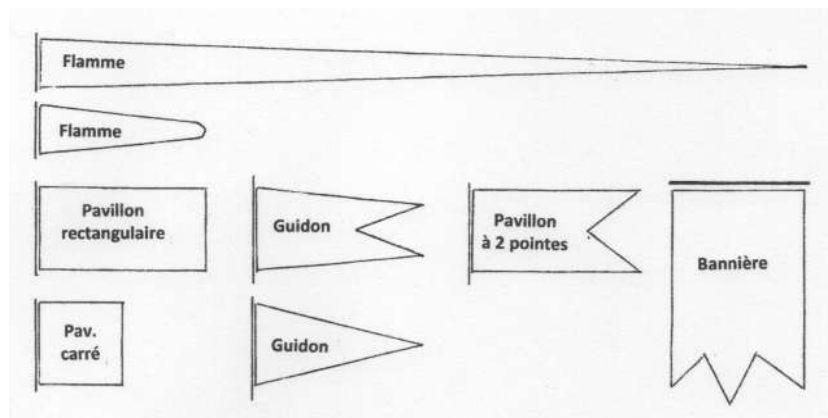
## 1. LA COMMUNICATION PAR PAVILLONS

Par Guy LE MOING

Les marins ont besoin de communiquer avec la terre et celui de communiquer entre eux sur la mer. Avant la mise au point de la Télégraphie Sans Fil (T.S.F.), au début du xx<sup>e</sup> siècle, et même depuis, ils ont utilisé divers moyens visuels ou acoustiques, que nous avons entrepris de raconter ici. Nous commençons, dans ce numéro, par la communication par pavillons. D'autres procédés seront analysés dans les numéros suivants de SILLAGES.

L'utilisation de pièces d'étoffe portant des couleurs ou des signes distinctifs permet depuis très longtemps aux gens de mer de communiquer certaines informations relatives à leur navire. Le pavillon sert d'abord à faire connaître la nationalité du bâtiment, éventuellement le nom de son propriétaire et son activité. Un pavillon permet également d'échanger des messages simples et convenus d'avance, voire d'exprimer des sentiments : le deuil (pavillon en berne), la joie (grand pavois).

Les marins ont donné à ces draperies des appellations diverses en fonction de leur forme, appellations qui ont souvent évolué au fil des siècles. La figure ci-dessous illustre les principaux termes employés actuellement.



Formes des pavillons

### Le pavillon et l'identité du navire

Depuis la fin du Moyen Âge, chaque navire porte un « pavillon national » répondant à un besoin d'identification. Ce pavillon n'a jamais constitué une garantie absolue car, en cas de conflit, des combattants peu scrupuleux ont toujours arboré de faux pavillons pour endormir la méfiance de leur proie. La réglementation relative au pavillon national est variable selon les pays ; elle a beaucoup évolué au fil des époques. Deux exemples.

La « bannière de France » (bleue parsemée de fleurs de lys d'or) remonte au roi Louis VII, au XII<sup>e</sup> siècle. Puis le blanc devint la couleur royale. Lorsque Richelieu supprima l'amirauté, en 1626, il imposa l'étendard blanc sur les navires de guerre, afin de bien montrer l'autorité directe du roi sur sa Marine. Cette pratique fut maintenue par Louis XIV et ses successeurs. En 1643, le R.P. Fournier était formel dans son *Hydrographie* : la France a un pavillon tout blanc, *couleur qui se voit de loin*. Le pavillon blanc était réservé aux seuls navires du roi, qui portaient également la flamme blanche au grand mât (ordonnances de 1661 et de 1670). Les navires marchands portaient un pavillon bleu à croix blanche, orné ou non de l'écu de France. La Révolution bouleversa toutes ces traditions et adopta les trois couleurs actuelles, le bleu, le blanc et le rouge.

La « croix de saint Georges » (une croix blanche sur un fond rouge) représente l'Angleterre depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Par la suite, les couleurs de l'Irlande et de l'Écosse sont venues se superposer à la croix de saint Georges initiale pour former l'*Union Jack* actuel. Le pavillon national des navires britanniques est une « enseigne » de couleur rouge, blanche ou bleue, sur laquelle l'*Union Jack* occupe le quart supérieur, côté drisse. La couleur symbolisait autrefois l'escadre à laquelle appartenait le bâtiment. Elle a aujourd'hui la signification suivante : rouge, navire de commerce ; blanc, navire de la *Royal Navy* ; bleu, certains Yacht Clubs au statut spécial.

Tout navire doit avoir un pavillon national et un seul (la double nationalité n'existe pas pour les navires). Le propriétaire d'un navire peut le faire immatriculer dans un pays de son choix. La nation qui autorise un navire à arborer son pavillon lui impose des obligations fiscales, sociales, techniques, sécuritaires, plus ou moins contraignantes selon les pays. La recherche permanente de la rentabilité pousse de nombreux armateurs à se tourner vers des nations peu exigeantes en matière de réglementation. On donne le nom de « pavillons de complaisance » à des pays qui se sont fait une spécialité d'immatriculer les navires d'armateurs étrangers, dans des conditions financières et réglementaires généralement attrayantes.

Outre son pavillon national, un navire peut arborer le pavillon de son propriétaire. C'est le cas des navires marchands portant les couleurs de leur compagnie, ou bien des navires de plaisance, celles de leur club. C'était le cas également, du temps de la flibuste, lorsque les pirates arboraient un *jolly roger* qui les identifiait.

Il faut ajouter que le pavillon est également un instrument de l'étiquette navale : il permet de saluer un autre bâtiment ou de répondre à son salut, selon une procédure clairement définie par l'usage.

## **Les pavillons et la communication tactique**

On a dit de la tactique qu'elle était l'art de gagner les batailles. Pour atteindre cet objectif, le chef d'une force navale en opération a besoin d'orchestrer le déplacement de ses navires, afin d'organiser leur contact avec l'ennemi. La communication fait donc partie intégrante de la tactique navale, et tous les traités de tactique lui consacrent une large part. Ce besoin de coordination des forces est aussi vieux que la guerre navale. Au Moyen Âge, déjà, des pavillons étaient utilisés pour communiquer, ainsi que le montre l'ordonnance ci-dessous, datant de 1339 : « [...] *Instructions pour le jour – ... Il est ordonné que chaque nef ne portera qu'une bannière, et que le vice-amiral en portera deux pour reconnaissance. Et quiconque aperçoit une nef suspecte doit hisser une bannière avec la sienne. Et si le vice-amiral aperçoit le premier, il hissera une bannière avec les deux siennes, et chacun doit se diriger vers celui qui hissera le premier la seconde bannière. Et à chaque fois que*

*le vice-amiral hissera l'étendard en une gourdine [cordage], chacun doit s'approcher de la nef du vice-amiral pour prendre conseil... »<sup>1</sup>*

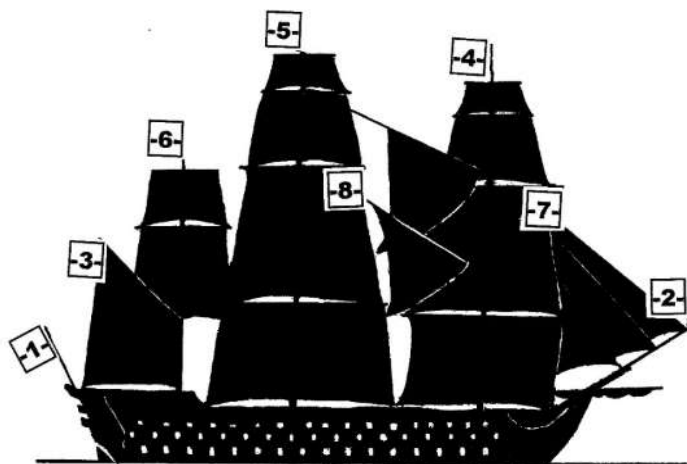
Sur les galères méditerranéennes de la fin du Moyen Âge et de la Renaissance, la communication par pavillons était également pratiquée<sup>2</sup>. Jusqu'à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, toutefois, les règles de cette communication sont restées un peu confuses. Lorsqu'on lit le chapitre consacré aux signaux dans l'*Hydrographie* du Père Fournier (1643), on est loin de découvrir une procédure précise. L'auteur donne quelques exemples tirés de sa propre expérience, sans les présenter comme un système cohérent. Il termine sur ces mots : « *J'ai vu encore donner quantité d'autres avis et signaux, tant parce que selon les diverses occasions, on en donne de différents, que parce qu'il n'est pas à propos de donner toujours les mêmes, de peur que l'ennemi ne les sache, et arrivant qu'on se doutât que l'ennemi s'en peut prévaloir, il les faudrait changer au plus tôt.* »<sup>3</sup>

À partir de la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, les pavillons devinrent les éléments de véritables langages codés, permettant d'échanger des messages complexes entre navires. Un code de communication par pavillons doit avoir plusieurs qualités :

- Être clairement lisible de loin, avec un risque minimal d'erreurs de lecture.
- Être riche, c'est-à-dire permettre de transmettre le plus grand nombre possible de messages différents, avec un nombre limité de pavillons différents.
- Être simple d'emploi, aussi bien à l'émission qu'à la lecture.

Il existe plusieurs catégories de codes par pavillons, chacune répondant plus ou moins bien aux critères de qualité définis ci-dessus.

1 – Les codes « avec place fixe » sont des systèmes dans lesquels un pavillon donné peut avoir des significations différentes selon le mât ou la vergue où il est hissé.



Exemple de position des pavillons dans un code « avec place fixe »

1 Ce texte est issu d'un manuscrit français conservé à la *Cotton Library* (section *Claudius E VIII*), dont on ignore l'auteur. Le texte original peut être consulté en annexe de l'ouvrage suivant : *The Black Book of the Admiralty, with an appendix*, publié par Sir Travers Twiss, Londres, 1871.

2 L'historien Jal, dans le tome II de son *Archéologie navale*, a consacré un mémoire à ces galères. Il y traite, en particulier, des problèmes de signaux.

3 Georges FOURNIER (R.P.), *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*. 1643.

Dans l'exemple de la figure ci-dessus, chaque pavillon peut être placé à huit endroits différents : à l'arrière (1), à l'avant sur le beaupré (2), à la vergue d'artimon (3), en tête de chacun des trois mâts (4 à 6), sur la vergue de petit hunier (7), sur la vergue de grand hunier (8). Il peut donc avoir huit significations différentes.

De tels codes sont « riches » (un seul pavillon permet de transmettre autant de messages que de positions possibles), mais leur principe nuit gravement à la lisibilité des messages, surtout de loin et par mauvais temps. Si le destinataire du message se trouve, par exemple, sur l'arrière du navire émetteur, il voit mal les pavillons hissés sur le beaupré de celui-ci. Leur pratique nécessite un gros effort de mémorisation pour se souvenir de toutes les combinaisons possibles, surtout lorsqu'aucune logique apparente ne vient aider les utilisateurs.

2 – Les codes numériques (on disait « numéraires » au XVIII<sup>e</sup> siècle). Chaque pavillon représente un chiffre de 0 à 9. On les hisse un par un, deux par deux, trois par trois pour former toutes les combinaisons possibles de 0 à 999. Chaque utilisateur dispose d'un « Livre des Signaux » où figure, face à chaque nombre, la signification en clair du message correspondant. Une telle méthode est plus facilement lisible que les codes « avec place fixe ». Elle est peu gourmande en pavillons : trois jeux de dix pavillons différents permettent de composer 999 messages. Enfin, si le Livre des Signaux tombe aux mains de l'ennemi, il suffit de remplacer des pavillons par d'autres, sans avoir à refaire le livre.

3 – Les codes alphanumériques comportent vingt-six pavillons pour les lettres et dix autres pour les chiffres. Leur principe est voisin de celui des codes numériques, avec quelques possibilités supplémentaires ; ils permettent, par exemple, de composer des mots lettre par lettre pour des besoins particuliers. Le code international des signaux est un code alphanumérique.

## Les premiers codes de communication par pavillons

Le premier système de communication tactique dont on ait gardé la trace est celui décrit dans les *Fighting Instructions* de 1653, rédigées par les amiraux anglais Robert Blake, Richard Deane et George Monk. Il était en fait très limité, et ne comportait que quatre pavillons (un blanc, un rouge, un bleu et l'*Union Jack*) ainsi qu'une flamme. Il permettait à l'amiral de transmettre différents ordres à sa flotte en hissant ces pavillons en des endroits variés. Avec si peu de pavillons, le nombre de messages possibles restait forcément limité. À la fin du siècle, l'amiral Russel lui adjoignit cinq pavillons supplémentaires, ce qui porta à vingt et un le nombre de messages possibles.

En France, à la même époque, le comte de Toulouse avait mis au point son propre code dont on trouve la trace dans un ouvrage de son aumônier, le Père Hoste. Le code de M. de Toulouse resta en usage jusqu'à la guerre de Sept Ans ; il utilisait seize pavillons et trois flammes, qui pouvaient être placés en huit endroits différents de la mâture (dont cinq principaux). En employant tous les pavillons, on pouvait donc constituer jusqu'à 16x5 soit quatre-vingts signaux. En réalité, ce nombre était plus élevé, car on pouvait hisser les pavillons deux par deux, voire trois par trois.

Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais (1699-1753) fut le père, en 1738, d'un code de signaux original. Ce système, en effet, préfigurait les codes numériques (dix flammes représentant les chiffres de 0 à 9), mais il conservait certaines lourdeurs du passé, en particulier les « places fixes ».

## Un code français du XVIII<sup>e</sup> siècle : le système de Bigot de Morogues

Le lieutenant général Bigot de Morogues (1705-1781), fondateur de l'Académie de Marine, a laissé une magistrale *Tactique navale* (1763), dont la plus grande partie était consacrée aux signaux. Bien que modernisant les pratiques antérieures, son système était assez lourd et restait fidèle aux places fixes.

Il utilisait 33 pavillons distincts et 9 flammes. Chaque pavillon pouvait occuper six places différentes (poupe, vergue d'artimon, perroquet d'artimon, grand perroquet, petit perroquet, beaupré). Chaque flamme, douze positions. Les pavillons étaient identifiés par un numéro de 1 à 33 ; leurs couleurs et leurs motifs n'étaient pas précisés, de manière à pouvoir être aisément reconfigurés pour des raisons de confidentialité. La composition (ou la lecture) des messages faisait appel à un tableau comportant 33 colonnes (autant que de pavillons) et 6 lignes (autant que de positions possibles dans la mâture). L'intersection d'une ligne et d'une colonne caractérisait un message, et renvoyait à un article du *Livre des Signaux* qui précisait éventuellement la procédure (voir exemple page suivante). À chaque message correspondait, en outre, un nombre défini de coups de canon. Le système demeurait lourd et sujet à erreurs d'interprétation ; il était loin d'être parfait !

PAVILLONS DE SIGNAUX	PAVILLON N° 1	PAVILLON N° 2	PAVILLON N° 3	PAVILLON N° 4
POUPE	Officiers généraux au conseil (32) [Voir au bas du tableau le commentaire n° 32]	Officiers généraux, chefs de divisions, capitaines au conseil (33)	Envoyer prendre les malades à terre (39)	Envoyer les chaloupes faire de l'eau ou du bois (41)
VERGUE D'ARTIMON	Avertissement de signal numéraire (85)	Exécution particulière ; toute l'armée (78)	Appareiller (96,98) – Faire servir et continuer la route (104) – Abattre à tribord (97)	Panne ; toute l'armée (102)
PERROQUET D'ARTIMON	Avertissement de hauteur ou de latitude (87, 88)	Exécution particulière ; arrière-garde (78)	Appareiller arrière-garde (96,98) – Faire servir et continuer la route (104) – Abattre à tribord (97)	Panne ; arrière-garde (102)
GRAND PERROQUET	Avertissement général de mouvement (77)	Exécution particulière ; corps de bataille (78)	Appareiller corps de bataille (96,98) – Faire servir et continuer la route (104) – Abattre à trib. (97)	Panne ; corps de bataille (102)
PETIT PERROQUET	Avertissement de fausse route (89)	Exécution particulière ; avant-garde (78)	Appareiller arrière-garde (96,98) – Faire servir et continuer la route (104) – Abattre à tribord (97)	Panne ; avant-garde (102)
BEAUPRÉ	Parler à un autre vaisseau qu'au général (59)	Envoyer les malades à terre (38)	Demander à transporter les malades à bord du vaisseau hôpital (40)	Les généraux mettent seuls en panne sans arrêter leur escadre (102)

Exemple de commentaire :

32 – Appeler les officiers généraux au conseil – Quand le général voudra appeler au Conseil les officiers généraux de l'armée, il tirera un coup de canon, en mettant le pavillon N°1 en poupe. Les vaisseaux des généraux que le signal regardera le répéteront ; mais ils ne tireront le coup de canon que lorsque l'officier général partira de son bord. Les répéteurs mettront le pavillon de signal, et ne tireront point. Si le général ne veut appeler que les officiers généraux d'une seule escadre, il ajoutera au signal le pavillon de distinction.

### Principe du code de Bigot de Morogues

## Le système « numéraire et sans places fixes » du chevalier du Cheyron

Le chevalier Jean-François du Cheyron du Pavillon (1730-1782) portait un nom prédestiné : on lui doit un code de signaux assez révolutionnaire pour son époque. Jeune officier de marine

pendant la guerre de Sept Ans, il avait participé aux rudes batailles navales de ce conflit et avait pu constater, par lui-même, la lourdeur des moyens de communication tactique existants et leurs difficultés de lecture et d'interprétation. Il eut très vite l'idée d'un code entièrement numérique et « sans places fixes ». Il y travailla dès 1757, alors qu'il était embarqué à bord de *L'Éveillé* mais, comme il était très perfectionniste, il l'améliora pendant plus de quinze ans avant de le soumettre officiellement aux autorités navales. C'est en 1773, en effet, qu'il diffusa son *Mémoire sur les Signaux* et qu'il présenta son invention aux officiers du port de Rochefort.

Le principe du code du chevalier du Pavillon est simple :

1 – Les « signes » sont limités à dix pavillons et trois flammes. Le *Livre des Signaux* est divisé en 16 sections. Chaque section comprend 100 articles.

2 – Les trois flammes permettent de déterminer le numéro de section dans le *Livre des Signaux*. Elles représentent les chiffres 1, 2 et 3 si elles sont hissées en tête de mât, 4, 8 et 12 si elles sont hissées en bout de vergue. Elles permettent de composer le chiffre des centaines (voire des milliers) du numéro d'article, selon le tableau ci-après

3 – Les dix pavillons permettent de déterminer le numéro d'article dans la section désignée par les flammes. Ils représentent les chiffres de 0 à 9. Hissés deux par deux, ils constituent des nombres de 0 à 99 (numéros d'article). Leur position dans la mâture est indifférente.

4 – Au total, 1600 messages différents peuvent être transmis avec ce système, et il serait facile d'aller au-delà.

SECTION (du Livre des signaux)	POSITION FLAMMES		N° ARTICLES (Flammes + pavillons)
	Haut de mât	Bout de vergue	
1			00 à 99
2	1		100 à 199
3	2		200 à 299
4	3		300 à 399
5		1 (=4)	400 à 499
6	1	1 (=4)	500 à 599
7	2	1 (=4)	600 à 699
8	3	1 (=4)	700 à 799
9		2 (=8)	800 à 899
10	1	2 (=8)	900 à 999
11	2	2 (=8)	1000 à 1099
12	3	2 (=8)	1100 à 1199
13		3 (=12)	1200 à 1299
14	1	3 (=12)	1300 à 1399
15	2	3 (=12)	1400 à 1499
16	3	3 (=12 <sup>4</sup> )	1500 à 1599

Ce principe de base fut perfectionné à plusieurs reprises, en particulier en 1786 ; on utilisa désormais vingt pavillons, cinq guidons et huit flammes.

### Qui était Jean-François du Cheyron du Pavillon ?

Jean-François du Cheyron, seigneur du Pavillon, naquit le 29 septembre 1730 à Périgueux, dans une famille de la noblesse périgourdine. Il commença sa carrière dans l'armée de terre, mais la quitta rapidement pour entrer dans la Marine en 1748. Sous-lieutenant l'année suivante, enseigne de vaisseau en 1754, il se trouvait sur *L'Éveillé* au début de la guerre de Sept Ans et fit campagne le long des côtes américaines. Il participa à la bataille des Cardinaux en 1759, en qualité de lieutenant de vaisseau à bord de *L'Orient*. Après la guerre, il fut affecté à Rochefort. C'est là qu'il synthétisa ses expériences personnelles et ses propres conceptions de la tactique navale, et qu'il développa un système de communication par pavillons. Promu capitaine de vaisseau en 1777, et fait chevalier de Saint-Louis par Louis XVI, il publia, en 1779, une remarquable *Tactique navale à l'usage des armées du Roy*. Il participa ensuite à la guerre d'Indépendance des États-Unis et fut mortellement blessé à la bataille des Saintes (1782).

Plusieurs autres codes étaient en usage en France durant le XVIII<sup>e</sup> siècle ; en fait, il en existait autant que d'escadres. Cette diversité présentait quelques avantages sur le plan de la confidentialité, mais elle posait de graves problèmes lorsque plusieurs forces navales devaient faire leur jonction pour combattre ensemble. La standardisation ne se fit que pendant la période révolutionnaire ; elle donna naissance à un code unique « à l'usage des Armées navales de la République ». En 1832, une refonte complète du code existant fut publiée sous le nom de *Livre des Signaux* de la Marine française. Celui-ci allait vivre durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle.

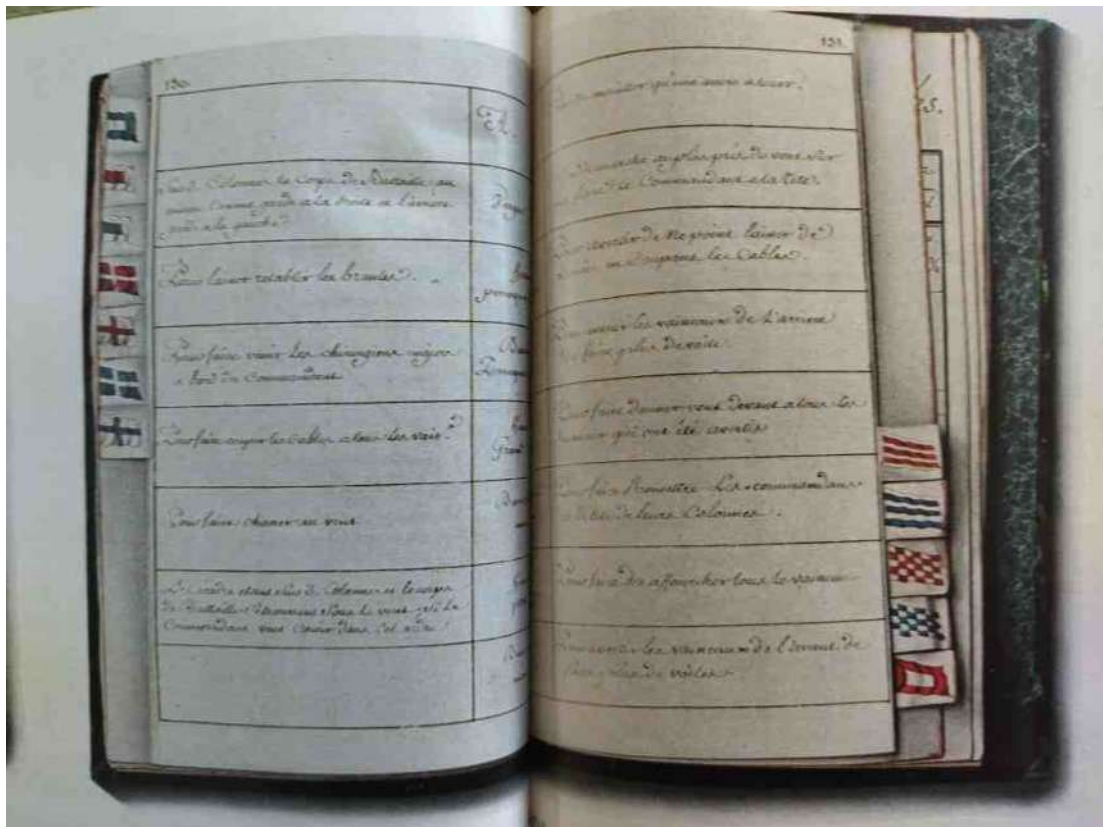
A titre d'exemple voici sur les pages suivantes le code utilisé par l'escadre de La Galissonnière lors de l'expédition de Minorque en 1756. La bataille navale et terrestre devant Mahon qui s'ensuivit permit aux Français de prendre aux dépens des Anglais le contrôle de l'île de Minorque dans les Baléares.

Rappelons qu'à cette occasion les Français revinrent avec une recette de sauce catalane appelée mahonnaise qui deviendra la célèbre mayonnaise.

Rolland Barrin, marquis de La Galissonnière, fit preuve au tout au long de sa carrière d'une grande habileté manœuvrière. Il avait aussi un sens profond de l'organisation. On comprend aisément qu'il ait eu à cœur de posséder pour son escadre un code de signaux développé lui permettant de rester en communication à la mer avec tous ses navires.



Page de couverture du livre des signaux de jour de l'escadre de Toulon commandée par le Marquis de la Galissonnière - 1754 (Bibliothèque Nationale)



Pages du livre des signaux de jour de l'escadre de Toulon commandée par le Marquis de la Galissonnière - 1754 (Bibliothèque Nationale)

### Quelques exemples de codes tactiques britanniques

En Angleterre, l'évolution des signaux au cours des xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles fut assez comparable à celle de la France. Un premier effort de réglementation apparut dans les *Fighting Instructions* de 1653, mais il était encore très limité. Le système fut amélioré vingt ans plus tard, lorsque le duc d'York fit paraître ses *Instructions pour une meilleure ordonnance de la flotte de Sa Majesté sous voile*, et il continua à s'enrichir au fil du xviii<sup>e</sup> siècle.

Comme en France, les codes numériques (ou « numéraires ») virent le jour à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle. L'amiral Richard Kempenfelt en créa un durant la guerre d'Indépendance des États-Unis. En 1790, l'amiral Lord Richard Howe, commandant en chef de la flotte britannique de la Manche, améliora le système Kempenfelt. Il utilisait dix pavillons numériques (chiffres de 0 à 9) et quelques pavillons et flammes de service. L'originalité résidait surtout dans le dictionnaire associé : alors que les codes précédents étaient limités à un certain nombre d'instructions tactiques figées par la tradition, le code Howe permettait une communication beaucoup plus ouverte.

En 1799, Sir Home Popham améliora grandement cette ouverture vers une communication libre de toutes contraintes. Son code comprenait quinze pavillons : les dix pavillons numériques (0 à 9), un « substitut » (pour les cas où l'on aurait besoin de deux fois le même pavillon dans la même « drissée »), un pavillon et une flamme pour distinguer les numéros de code des nombres que l'on voulait transmettre, un pavillon « aperçu » et un pavillon « terminé ». Les dix pavillons numériques

permettaient de représenter non seulement les chiffres, mais aussi les lettres : chaque lettre était codée par un nombre de 1 à 25, selon le tableau ci-dessous.

<u>1.</u>	A	<u>8.</u>	H	<u>15.</u>	P	<u>22.</u>	W
<u>2.</u>	B	<u>9.</u>	I J	<u>16.</u>	Q	<u>23.</u>	X
<u>3.</u>	C	<u>10.</u>	K	<u>17.</u>	R	<u>24.</u>	Y
<u>4.</u>	D	<u>11.</u>	L	<u>18.</u>	S	<u>25.</u>	Z
<u>5.</u>	E	<u>12.</u>	M	<u>19.</u>	T		
<u>6.</u>	F	<u>13.</u>	N	<u>20.</u>	V		
<u>7.</u>	G	<u>14.</u>	O	<u>21.</u>	U		

Les pavillons numériques pouvaient être utilisés seuls, deux par deux, trois par trois ou quatre par quatre ; ils permettaient donc, théoriquement, de transmettre 9 999 messages différents. En fait le *Dictionnaire* ne comprenait que 3 000 entrées environ. Les 2 000 premières correspondaient à des mots du vocabulaire courant, les 1 000 suivantes à des phrases toutes faites.

<b>A</b>	
<u>26.</u> Able	<u>1026.</u> Aback
<u>27.</u> Above	<u>1027.</u> Abate. Abated. Abating. Abatement.
<u>28.</u> About	<u>1028.</u> Abrupt. Abruptly
<u>29.</u> Abreast	<u>1029.</u> Abundance. Abundantly
<u>30.</u> Absence. Absent. Absented. Absenting. Absentee	<u>1030.</u> Accommodate. Accommodated. Accommodating.
<u>31.</u> Absolute. Absolutely	<u>1031.</u> Accomplish. Accomplished. Accomplishing. Accomplishment.
<u>32.</u> Accept. Accepted. Accepting. Acceptance	<u>1032.</u> Accounting. Accounted.
<u>33.</u> Accident. Accidentally	<u>1033.</u> Accurate. Accurately
<u>34.</u> Accompany. Accompanying. Accompanied.	<u>1034.</u> ^
<u>35.</u> According. Accordingly	

Exemple d'une page du *Dictionnaire*

Pour communiquer avec un autre navire, l'utilisateur disposait donc :

- 1 – d'un vocabulaire usuel d'environ 2 000 mots ;
- 2 – d'un jeu de phrases toutes faites d'environ 1 000 phrases ;
- 3 – de la possibilité d'écrire un mot lettre par lettre s'il ne le trouvait pas dans le dictionnaire.

Ce principe est clairement illustré par l'exemple figurant dans l'encadré ci-dessous.

**Un exemple d'utilisation du code Popham :  
LE « MESSAGE DE TRAFALGAR »**

Juste avant le début de la bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805, l'amiral Nelson envoya à ses équipages un message d'encouragement. Il utilisa pour cela les pavillons du code Popham, sous forme de douze codes numériques successifs : 253, 269, 863, 261, 471, 958, 220, 370, 4, 21, 19 et 24 :

2	2	8	2	4	9	2	3	4	2	1	2
5	6	6	6	7	5	2	7		1	9	4
3	9	3	1	1	8	0	0				
253	269	863	261	471	958	220	370	4	21	19	24

Pour les décoder, il faut utiliser le *Dictionnaire* : 253 = England (l'Angleterre) ; 269 = expect (espérer, s'attendre, compter) ; 863 = that (que) ; 261 = every (chaque) ; 471 = man (homme) ; 958 = will (marque du futur) ; 220 = do (faire) ; 370 = his (son). Nelson voulait « son devoir », mais le mot *duty* (devoir) ne se trouvait pas dans le dictionnaire ; il dut donc l'épeler lettre par lettre : 4 = D ; 21 = U ; 19 = T ; 24 = Y. Le message était donc littéralement : « L'Angleterre compte que chaque homme fera son devoir ».

Après la victoire anglaise, le code de Popham fut baptisé « code de Trafalgar », ce qui était une marque de son succès.

## Le Code international des signaux

Pendant des siècles, le besoin en communication maritime a été principalement militaire. Les codes élaborés dans ce contexte avaient donc un caractère confidentiel. Les marins civils du XIX<sup>e</sup> siècle avaient également besoin de communiquer mais, contrairement aux militaires, ils cherchaient plus l'universalité que la confidentialité.

Le premier code de signaux pour la marine marchande fut créé en 1817 par l'officier de marine anglais Frederick Marryat. Il était initialement utilisé pour la signalisation et l'identification des navires marchands sur de longues distances en mer.

Dans le code Marryat, chacun des chiffres de 0 à 9 avait un drapeau défini par sa forme et sa couleur, ainsi que des fanions de groupe individuels qui variaient la signification des drapeaux numériques.

Chaque navire se voyait attribuer un numéro à quatre chiffres compris entre 1 et 9876, ainsi que l'un des deux premiers groupes, aucun chiffre n'apparaissant deux fois dans le numéro d'un navire. En cas de signalisation, le navire hissait le pavillon de son groupe au-dessus des autres, suivi en dessous par les pavillons numériques correspondant à son numéro, dans l'ordre.

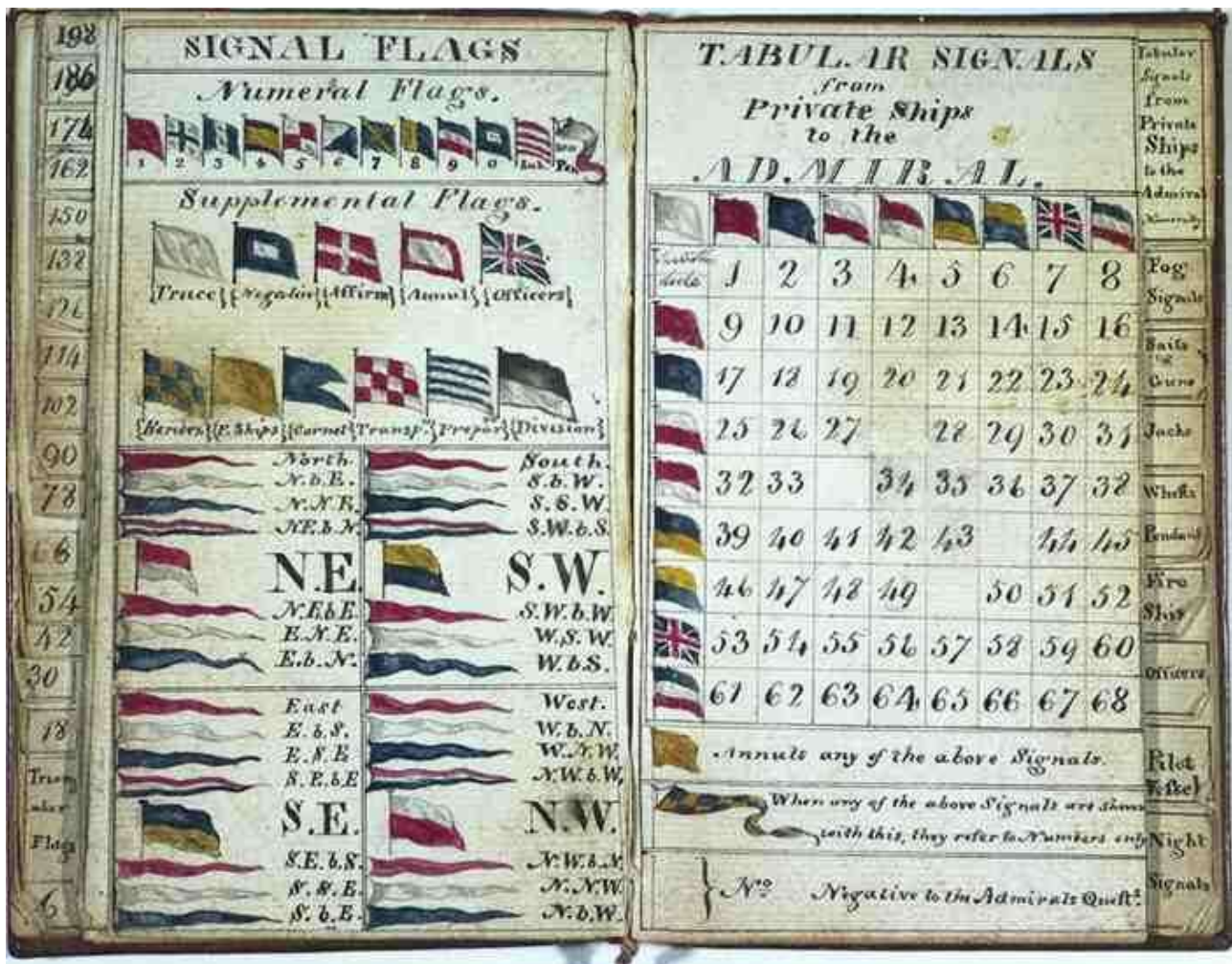
Les armateurs qui souhaitaient participer au système de signalisation devaient adhérer à l'organisation Marryat et recevaient ensuite les volumineux manuels de codage.

Pour permettre une flexibilité suffisante en termes de quantité, il existait initialement deux groupes, qui pouvaient ensemble enregistrer un total de 19 752 navires. Par la suite, outre les deux groupes de numérotation pour les navires marchands, d'autres groupes ont été introduits pour les navires de guerre britanniques et non britanniques, un groupe de numérotation pour les phares,

les ports et autres lieux géographiques, ainsi qu'un groupe de numérotation pour les systèmes de communication normalisés.

Par exemple, un navire pouvait signaler son origine en plaçant le fanion de groupe en haut, indiquant les emplacements géographiques et leurs pavillons numérotés, tandis que le port de destination était indiqué en plaçant le même fanion de groupe en bas.

Le système fut rebaptisé *Code universel des signaux pour la marine marchande de toutes les nations* en 1854 et resta en vigueur jusqu'en 1890 environ, principalement sur les navires britanniques, américains et allemands. La dernière mise à jour des manuels de codage associés eut lieu en 1879. Il fut ensuite remplacé par le Code international des signaux.



Extrait du Code Marryat (photo Wiki Commons)

En effet dès 1855, le ministère britannique du Commerce (*Board of Trade*) se pencha lui aussi sur la question et publia, deux ans plus tard, un autre code. Celui-ci comprenait deux types de signaux : certains étaient généraux et internationaux, d'autres étaient réservés aux usagers britanniques. Le *Board of Trade* anima des comités internationaux qui firent vivre ce premier système jusqu'à la Grande Guerre. Toutefois, ce n'est qu'avec la version de 1901, comprenant près d'un demi-million de signaux, que ce code obtint une reconnaissance internationale.

Il est à noter que l'existence de plusieurs codes entraîna des drames. En 1868 le clipper anglais *Queen of the South* en danger devant l'embouchure de la Loire essaya de communiquer avec le sémaphore de la pointe Saint Gildas. Mais ce dernier tout récent avait à sa disposition le nouveau code du *Board of Trade* tandis qu'à bord du voilier les officiers avaient le code Marryat. Ils ne se comprirent pas et ce fut une des raisons de la perte du navire.

Au retour de la paix en 1919, un nouveau code fut créé sous l'égide de la Conférence Radiotélégraphique Internationale. Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, il fut pris en charge par l'OMI (« Organisation Maritime Internationale », dépendant de l'ONU). La version actuelle date de 1964. Compte tenu de l'évolution générale des moyens de communication, elle est notablement allégée par rapport aux versions antérieures, et plutôt orientée vers les problèmes de sécurité de la navigation et des personnes, lorsque des difficultés de langue se produisent. Le codage utilise quarante pavillons, à savoir :

- Les 26 lettres de l'alphabet permettant de constituer des signaux codés d'une, deux ou trois lettres (voire quatre), dont quelques exemples sont donnés ci-dessous :

A : Scaphandrier en plongée, tenez-vous à distance.

B : Je charge ou je décharge

C : Oui

D : Je manœuvre avec difficulté

E : Je viens sur tribord

F : Je suis désemparé

G : J'ai besoin d'un pilote

.....

AE : Il me faut abandonner mon navire

AL : J'ai un médecin à bord

ED : Vos signaux de détresse sont compris

FO : Je vais rester près de vous

JG : Je suis échoué

KP : Remorquez-moi jusqu'au port

NA : La navigation est interdite

NC : Je suis en détresse et je demande du secours

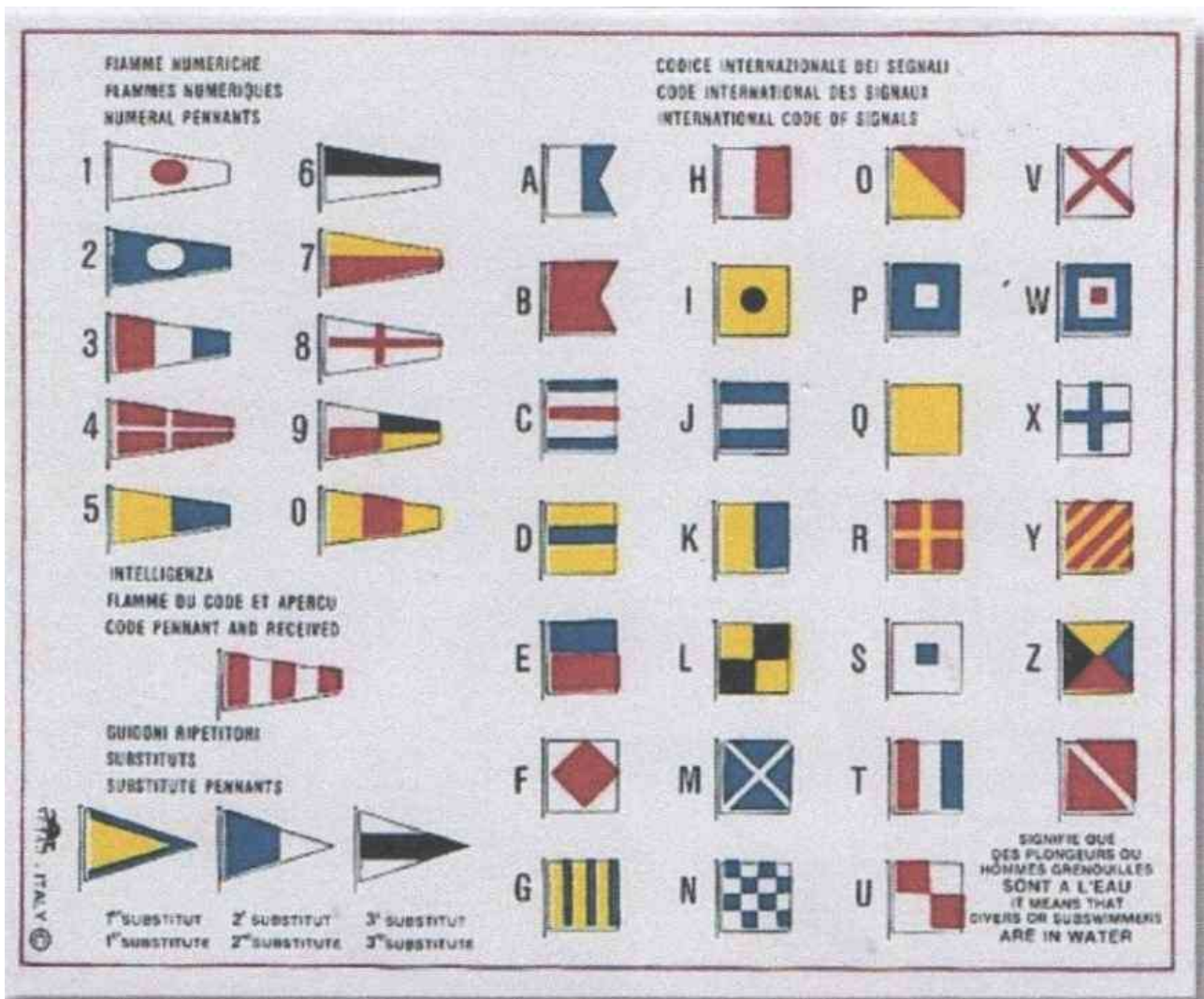
.....

Accessoirement, les pavillons alphabétiques peuvent être utilisés pour composer, lettre par lettre, des mots en clair, par exemple, pour l'écriture des noms propres.

- Les dix chiffres de 0 à 9 permettant la transmission de valeurs numériques.

- Trois « substituts » qui sont des pavillons destinés à remplacer des lettres ou des chiffres, lorsqu'il y a plusieurs fois la même lettre dans un mot, ou plusieurs fois le même chiffre dans un nombre.

- Une « flamme du code » ou « aperçu » indiquant que le destinataire d'un message l'a bien vu et compris. Cette flamme sert aussi de virgule décimale pour les valeurs numériques. GL



# Howard Blackburn

## Le mutilé de l'Océan

par Alain Foulonneau

Howard Blackburn est une des plus belles figures de marin que le monde ait connu. Pris dans un tempête de neige au large de Terre Neuve à bord d'un doris, il rama pendant 5 jours et perdit ses doigts et de ses orteils. Infirmes il ouvrit ensuite un commerce puis un cabaret à Gloucester, dans le Massachussets. Il aurait pu profiter d'une confortable vie bourgeoise. Mais l'appel de la mer était plus fort. Il traversa l'océan Atlantique à deux reprises en solitaire, surmontant son handicap et établissant des temps de traversée records.



Gravure représentant Howard Blackburn écopant son doris. Le corps de son équipier repose au fond à l'arrière du bateau (bois gravé d'époque)

### Jeunesse

Howard Blackburn naquit à Port Medway, en Nouvelle Ecosse au Canada en 1859. Il était le quatrième enfant d'un père américain et d'une mère irlandaise. Dès son jeune âge Howard Blackburn fut attiré par la mer. A 13 ans il s'embarqua comme mousse sur un trois mâts carré à destination de l'île de Madère. Il avait 24 ans, quand il mit son sac à bord de la goélette Grace L. Fears dont il manquait un homme. La goélette s'en allait pêcher le flétan, un sorte de carrelet géant dont la chair était très prisée. Howard Blackburn alors était un fort gaillard mesurant 1m 85 et pesant 90 kgs, une force de la nature.

## Le drame au large de Terre Neuve

Howard Blackburn faisait équipe avec Tom Welch à bord d'un doris. Pour pêcher ils s'éloignèrent de la goélette Grace L. Fears . Mais comme souvent dans les parages mal famés de Terre Neuve le temps changea vite. Le vent fraîchit tout en refusant, les bourrasques de neige rendirent la visibilité nulle et la nuit qui tombait n'arrangea rien. Malgré leur efforts aux bancs de nage les deux hommes n'arrivaient pas à remonter ce vent, une ancre flottante fut improvisée "*La goélette, nous la retrouverons demain*", se disaient-ils confiants. Une nuit épouvantable à passer dans le doris s'annonçait, mais ils en avaient vus d'autres. Hélas le lendemain pas de goélette en vue et aucune possibilité de la retrouver. Blackburn décida alors de rallier la côte de Terre Neuve par ses propres moyens, à l'aviron, malgré la perte de ses moufles, tombés à la mer. Il savait que ses doigts allaient geler, et il les laissa en « crochet » afin de pouvoir continuer à ramer quand l'inévitable serait arrivé. Il essaya de sauver sa main droite grâce à l'une de ses chaussettes mais rien ni fit, au contraire, les doigts de ce pied gelèrent aussi. Son collègue Tom Welch renonça à ramer avec Blackburn et se coucha au fond du doris. Il mourut de froid dès le deuxième jour.

Au bout de 5 jours sans eau, nourriture ni sommeil, Blackburn atteignit le rivage de Terre-Neuve. Il déposa le corps de son compagnon sur la rive puis continua à ramer jusqu'à trouver une petite station de pêche composée de quelques cabanes : Little River. Il fut recueilli par la famille Lishman qui l'abrita pour l'hiver et soigna ses blessures du mieux qu'elle put. Ses mains et ses pieds gelés furent trempés dans une solution saline, puis traités avec des cataplasmes de farine et d'huile de foie de morue. Malgré leurs efforts, Blackburn perdit tous ses doigts, ses deux pouces jusqu'à la première phalange et un orteil. Il fut hébergé trois mois par la famille Lishman, quand le printemps revint Blackburn songea à revenir chez lui. Avant de partir, Mme Lishman lui remit un petit cercueil.

- *De quoi s'agit-il ?* demanda Blackburn.

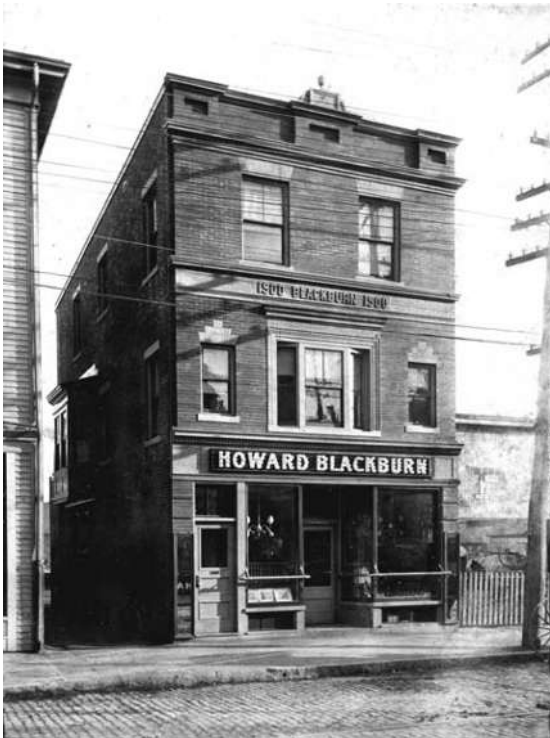
- *Ce sont les os de vos doigts et de votre orteil pour que plus tard ils puissent être enterrés avec leur propriétaire.*

Blackburn les enterra à Burgeo près de l'église avec le corps de son compagnon Tom Welch. C'est de cette bourgade qu'il fut rapatrié vers Gloucester par les soins du consul des Etats Unis. Howard Blackburn revint à Gloucester en héros, après avoir affronté la mer dans des conditions extrêmes et en être sorti vainqueur. Incapable de reprendre la pêche, il fut aidé par des habitants compatissants qui collectèrent 500 dollars pour se remettre sur pied. Avec une partie de cette somme, il ouvrit un magasin de cigares et, peu après, demanda une licence de débit de boissons.

La licence de débit de boissons fut accordée en 1888, mais Blackburn, impatient, s'était déjà lancé dans l'exploitation du saloon dès 1886. Il continua à servir de l'alcool pendant les années qui suivirent, tandis que la ville votait périodiquement pour interdire la vente d'alcool. Malgré les problèmes liés à son activité occasionnelle de contrebande, Blackburn et son établissement prospérèrent. L'histoire de sa survie miraculeuse se répandit rapidement, et le saloon devint populaire auprès des habitants et des marins. Howard Blackburn était un véritable héros, un personnage hors du commun, riche d'histoires passionnantes.

Howard Blackburn était devenu un commerçant aisé et prospère. Mais il n'était pas égoïste. Au contraire il se montra généreux envers les pauvres et les malheureux. Tous les ans il envoyait vivres et vêtements à la famille Lishman qui l'avait recueilli à Terre Neuve. Et toutes les œuvres caritatives de Gloucester profitaient de ses largesses. Sa popularité s'en trouvait agrandie. Mais ce que

ressentait Howard Blackburn était le sentiment qu'il se prouvait à lui même qu'il pouvait réussir malgré son handicap et son origine très modeste.



**Le cabaret Howard Blackburn et son propriétaire fortuné (clichés Miss Annie Forbes)**

Quelques années plus tard Howard rencontra une jeune et jolie irlandaise Theresa Lally. Il l'épousa à Boston en juin 1886. L'année suivante Theresa mit au monde un petit garçon qui fut baptisé Howard comme son père. Hélas le petit garçon décéda six semaines plus tard. Puis Theresa mal remis de ses couches tomba malade, on l'opéra, mais dès lors elle ne pouvait plus avoir d'enfants.

Howard éprouva un fort chagrin qui tourna à la rancune et il en voulut à sa femme.

Est-ce la raison pour laquelle le démon de l'aventure le reprit ? Bien qu'il n'abandonna jamais Theresa, les "fugues" se multiplièrent. Insatisfait d'une vie tranquille, Howard Blackburn se lança dans une série d'aventures qui contribuèrent à augmenter sa notoriété pourtant déjà grande.

### **La ruée vers l'or du Klondike**

En 1896 des prospecteurs découvrirent de l'or dans le Klondike, une région du Yukon au Canada situé à l'est de la frontière avec l'Alaska . Cela provoqua immédiatement une ruée. Ce n'est pas l'appât du gain qui motiva Howard Blackburn, commerçant enrichi, mais l'idée d'un nouveau défi à relever. Il recueillit de nombreuses informations et conçut un plan. On pouvait désormais traverser les Etats Unis en train pour arriver facilement à San Francisco. Mais une fois sur place il faudrait acheter du matériel à un prix exorbitant et ensuite trouver un moyen pour parvenir jusqu'au Klondike. Alors Howard Blackburn décida d'y aller en bateau en contournant l'Amérique du sud. Il

forma une équipe et une société. Puis il acheta une goélette nommée Hattie I. Phillips. En octobre 1897, la goélette appareilla de Gloucester, passa le cap Horn et parvint à San Francisco. Mais dans ce port californien, de nombreux imprévus se présentèrent et des désaccords surgirent avec ses associés. Howard quitta le groupe à San Francisco après un court voyage à Portland, dans l'Oregon, pour acheter du bois afin de financer le voyage. Il vendit la Hattie I. Phillips et rentra chez lui sans avoir jamais cherché d'or.

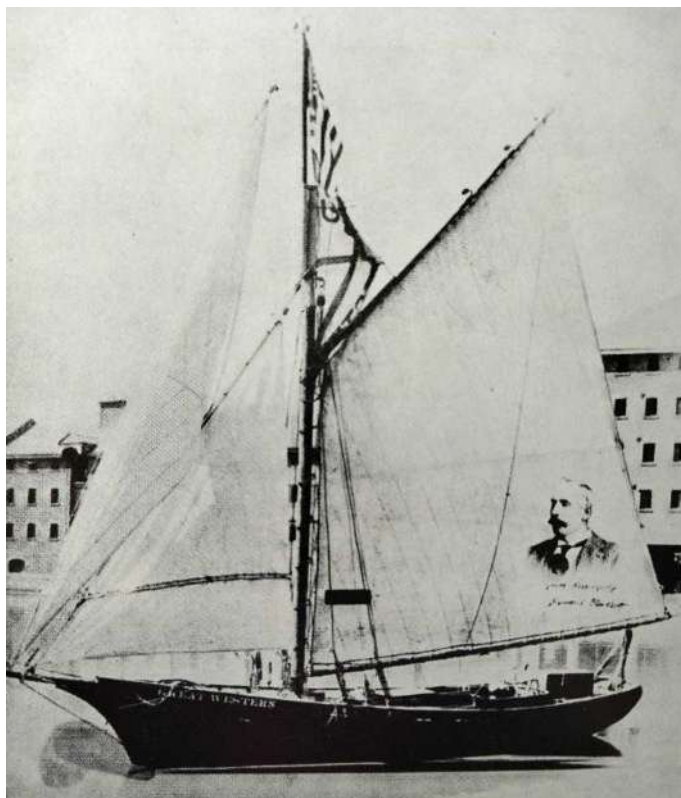
### **Première traversée de l'Atlantique**

De retour à Gloucester et en quête d'un nouveau défi, Blackburn entreprit de planifier sa première traversée en solitaire de l'Atlantique. L'exploit avait déjà été réalisé – la première fois par Alfred Johnson, également de Gloucester, en 1876 – mais jamais par un homme sans doigts. Et on pourrait ajouter sans orateils car il s'était fait amputer de ces derniers qui le faisaient souffrir. Pour pouvoir marcher il s'était fait confectionner des chaussures spéciales.

Il fit construire un petit sloop de 10 mètres sur le modèle des canots irlandais de Galway. Il le baptisa Great Western en souvenir du géant des mers britannique lancé 50 ans plus tôt.

En juin 1899 Howard Blackburn quitta Gloucester pour aller à... Gloucester Grande Bretagne. Il fit la traversée en 62 jours, ce qui pour l'époque et pour la taille du bateau était un record. Le journal Cape Ann Breeze le surnomma « l'Homme de fer ».

Howard Blackburn fut accueilli en héros en Angleterre. Mais il ne retourna pas avec le Great Western chez lui. Il le vendit et rentra en paquebot. Car il songeait déjà à un autre bateau. Le Great Western avait montré toutes ses qualités. Mais c'était un bateau assez lourd à manoeuvrer par un homme seul surtout handicapé.



**Le Great Western à Gloucester Angleterre. Le portait du patron a été peint sur la grand voile  
(photo Historical Society of Sandy Bank)**

## **Seconde traversée de l'Atlantique**

En 1900, Howard Blackburn était l'un des hommes d'affaires les plus importants de Gloucester. Il faisait de généreux dons à des œuvres caritatives et remplaça son premier saloon par un élégant bâtiment en briques. Mais l'appel du large le tenaillait toujours. Il fit construire un autre bateau, plus petit que le Great Western, mais sur le même modèle. Une réduction de ce dernier en quelque sorte. Il le baptisa Great Republic en référence au clipper géant conçu par Donald Mc Kay.

A cours de l'été 1901 le Great Republic traversa l'Atlantique en 39 jours pour atteindre Lisbonne au Portugal. Blackburn fut reçu dans cette ville très chaleureusement. Howard Blackburn retourna à Gloucester USA à bord du paquebot Columbia après avoir transité par le Havre et Southampton. Mais cette fois-ci il ne vendit pas son bateau il le fit embarquer sur le vapeur Peninsula car le capitaine de ce dernier était de Gloucester et avait proposé des conditions très favorables pour le rapatriement du Great Republic. Howard Blackburn avait en effet des projets de navigation avec ce petit sloop.



**Le Great Republic lors de ses essais devant Gloucester mai 1901  
(photo Historical Society of Sandy Bank)**

### **La croisière intérieure (mai 1902, février 1903)**

Avant sa traversée vers le Portugal, Howard Blackburn avait conçu un voyage d'un autre type. Celui d'un voyage à travers le continent américain par les fleuves, les lacs et les canaux. C'est d'ailleurs pour cela qu'il avait ramené le Great Republic à Gloucester. Le trajet prévoyait de

rejoindre New York, de remonter l'Hudson, prendre le canal Erié, traverser les lacs Erié, Huron et Michigan, remonter l'Illinois enfin descendre le Mississippi jusqu'à la Nouvelle Orléans. Ensuite pourquoi pas de croiser dans la mer des Caraïbes, voire de descendre jusqu'au Brésil. C'était selon lui une simple escapade. Mais la navigation sur les grands lacs n'est pas forcément de tout repos. Puis la navigation le long de la Louisiane et de la Floride s'avéra compliquée avec les nombreux bancs de sable sur certains desquels il s'échoua. A Coconut Grove Howard Blackburn vendit le Great Republic. Ses nouveaux propriétaires lui offrirent un canot à rames de quatre mètres. Mais ramer dans les marécages, les canaux et les rivières et de Floride s'avéra aussi dangereux que la navigation en mer. Mais pour d'autres raisons : notamment la présence des serpents et des alligators. En même temps la santé de Howard Blackburn se détériorait. Il fit transporter son canot jusqu'à Jacksonville où il le vendit et rentra à bord d'un vapeur à Gloucester

### **La dernière tentative de traversée de l'Atlantique avec le doris America**

Cependant rentré à Gloucester Howard Blackburn avait encore un projet en tête. Celui de traverser l'Atlantique seul dans les deux sens. Il choisit pour cela un doris à voile de type Swanpscott. Les amateurs de régate appréciaient ces bateaux plutôt rapides et de bonne tenue à la mer. Toutefois Howard Blackburn demanda que son bateau soit renforcé par des membrures supplémentaires et qu'il soit équipé de deux caisson étanches. Il demanda aussi que le puits de dérive soit remplacé par une quille longue. Il baptisa son doris ainsi modifié : America.



**Howard Blackburn à la barre du doris America.**

**Le bateau court vent arrière, les voiles en ciseaux (photo Historical Society of Sandy Bank)**

Il quitta Gloucester au mois de juin 1903, avec l'intention de traverser l'Atlantique. Il s'y prit à deux reprises. Mais il fut contraint d'abandonner son projet en raison du mauvais temps et de sa santé fragile. Près de la Nouvelle Ecosse il avait dû affronter trois tempêtes et il avait chaviré deux fois ce qui avait nécessité des efforts énormes pour redresser America et le vider ensuite de l'eau embarquée. Pour une fois Howard Blackburn avait perdu espoir. Au cours de cette nuit terrible avec le cadavre de son camarade au fond du bateau, il était sûr d'atteindre la côte de Terre Neuve en plaçant ses doigts de telle sorte qu'ils gèlent crispés sur les avirons. Mais quand il se trouva enfermé dans la minuscule cabine d'America sans pouvoir ouvrir le capot coulissant en raison du poids de l'eau dessus, il perdit toute espérance. C'était la première et seule fois, et alors il abandonna.

Ainsi le cercle se refermait. Howard avait commencé son aventure vingt ans plus tôt à bord d'un doris et c'est à bord d'un doris qu'elle se terminait.

Après avoir tant délaissé sa femme, il se rapprocha de Theresa. Howard vivait désormais près d'elle et elle retrouva la chaleur de son affection si souvent étouffée par ses "fugues".

Les seules tempêtes qu'Howard Blackburn eut ensuite à affronter furent judiciaires en raison de la Prohibition. Il est inutile de préciser que dans le saloon de Howard Blackburn les solides marins ne buaient pas de la grenadine ou de la limonade. Mais si Howard Blackburn n'était pas un incorruptible, il était un marin héroïque, un bienfaiteur reconnu, un intouchable... Personne n'osait témoigner contre lui. Les peines furent légères.

Theresa tomba malade au début de l'année 1931 et mourut le 29 avril de la même année. Sa disparition affecta profondément Howard et sa santé se dégrada. La paralysie le cloua au lit. Le 4 novembre 1932 Howard Blackburn décéda à son tour.

Ses obsèques rassemblèrent de nombreux habitants de Gloucester. Tous les drapeaux de la ville et des bateaux dans le port étaient en berne. De nombreuses personnalités étaient présentes, notamment Charles Francis Adam secrétaire d'Etat de la Marine des Etats Unis. Howard Blackburn fut inhumé dans la section Fishermen's Rest du cimetière de Beechbrook. Le musicien Allen Estes enregistra la chanson « *Not With Ya Hands* » qui relate son histoire.

## Sources

- The Lone Voyager Joseph E. Garland Editions Hutchinson 1963
- Le mutilé de l'océan Jean Merrien Editions France Club 1958
- [Howard Blackburn \(1859-1932\)](#) , Musée historique de Cape Ann



# Un mur géant vieux de 7 000 ans découvert au large de l'île de Sein

Propos recueillis par Alain Foulonneau auprès d'Archéo Samm

Un mur de 120 mètres de long et vieux de 7000 ans environ ainsi que d'autres structures ont été découverts sous les eaux de la Mer d'Iroise au large de l'île de Sein. Que nous disent ces constructions imposantes des pratiques humaines dans cette zone à la croisée entre mésolithique et néolithique ?

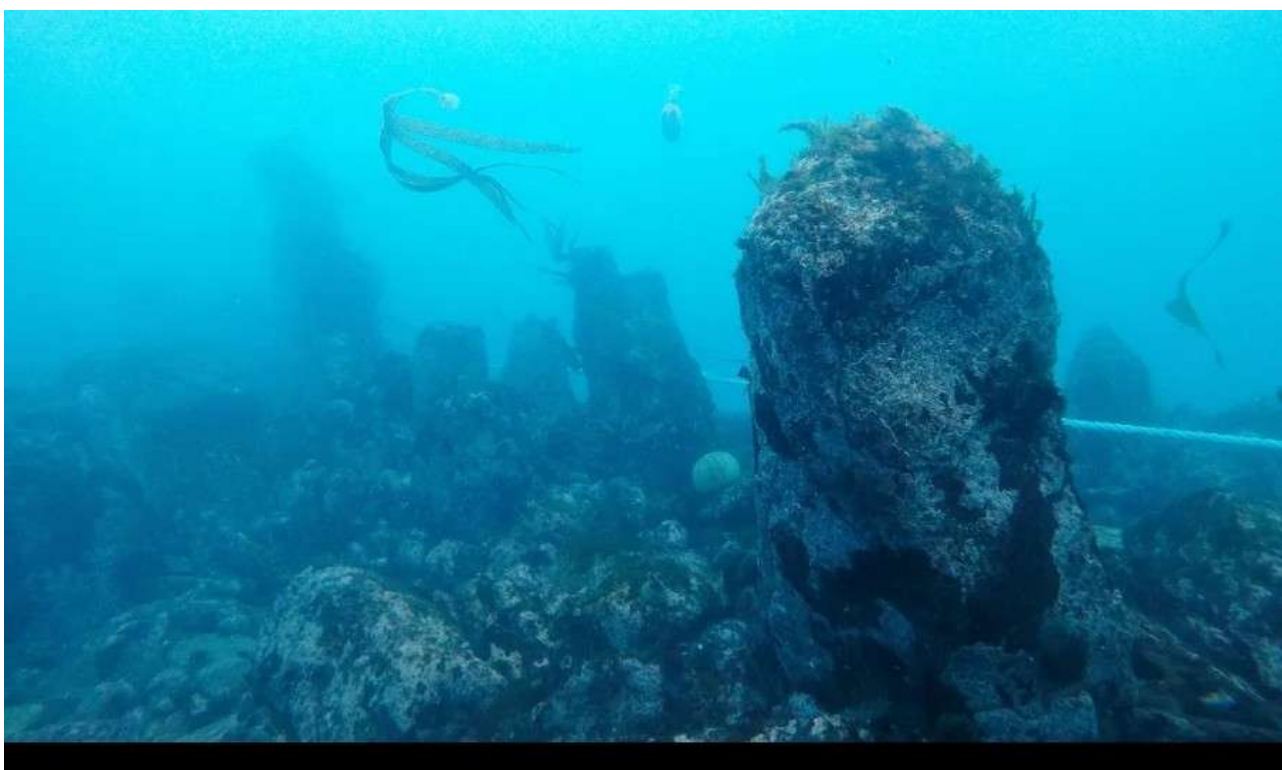


Photo Archeo Samm

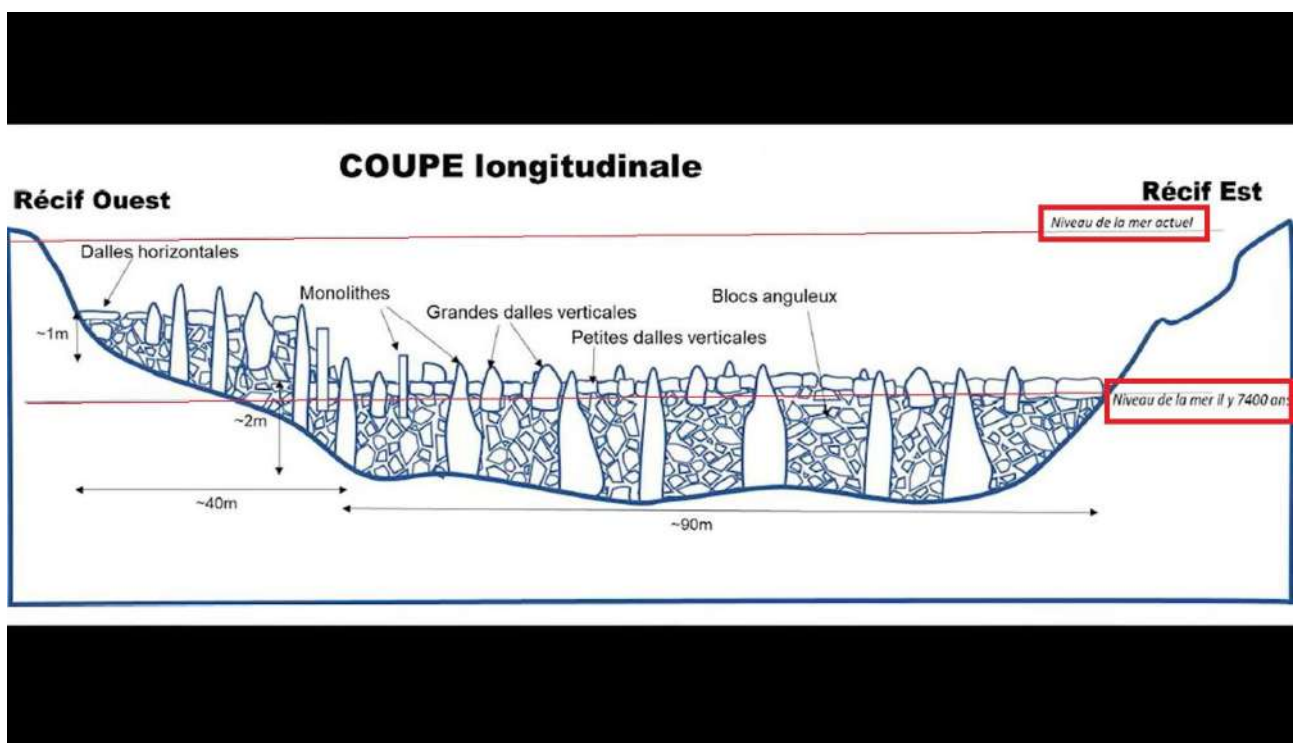
## L'origine de la découverte : la conjugaison des cartes bathymétriques et du lidar

La découverte du mur sous-marin massif baptisé Toul Ar Fot1 (TAF1) au large de l'île de Sein dans le Finistère est le fruit d'un travail de repérage systématique des fonds marins. Le géologue Yves Fouquet a observé, grâce aux cartes bathymétriques et aux relevés LIDAR, une ligne rectiligne sous-marine à l'ouest de l'île, dans une zone appelée la Chaussée de Sein à une profondeur allant de 7 à 9 mètres. Cette ligne l'intrigue et, à son départ à la retraite, il en parle à des plongeurs de la Société d'archéologie et de mémoire maritime (SAMM) ; ces derniers décident alors d'explorer le site. Cette cartographie détaillée a permis de cibler précisément l'endroit à étudier avant les

plongées, ce qui rend la découverte moins fortuite qu'elle n'en a l'air. A cela ajoutons d'autres anomalies linéaires de plus petites tailles qui semblent constituer un réseau de structures ayant une fonction commune.

### L'observation sous-marine dans la houle de la mer d'Iroise

Le mur se trouve aujourd'hui immergé sous environ 9 mètres d'eau, dans un secteur qu'on appelle la Chaussée de Sein où les courants peuvent atteindre 7 nœuds et où les tempêtes sont fréquentes, ce qui rend les plongées difficiles. Malgré cela, une série de 59 plongées a pu être réalisée entre 2022 et 2024 lorsque les conditions de mer à l'étal (le court fragment de temps entre marée haute et marée basse) étaient suffisamment clémentes pour être conduites par des équipes expérimentées de la SAMM emmenées par Jean-Michel Keroullé. La structure découverte était initialement camouflée sous une dense couverture d'algues. Cependant ces algues sont saisonnières et disparaissent en hiver, ce qui a permis aux plongeurs d'avoir une meilleure visibilité dans leurs plongées hivernales dans des eaux à 10 degrés. A partir de ces observations, les plongeurs ont pu mesurer le site, filmer les structures et cartographier des dizaines de blocs de granite.



### Quelle était la fonction de ce mur monumental : un barrage de pêche ou une digue ?

L'ensemble architectural comporte une structure principale d'environ 120 mètres de long et plus de 20 mètres de large à la base, ainsi qu'au moins une dizaine de constructions en pierre plus petites. Les monolithes de granite, disposés de manière régulière et calés par des galets empilés, semblent indiquer une construction humaine, vieille d'environ 7 000 ans avant le présent (ou entre

5 800 et 5 300 ans av. J.C.), datant du Mésolithique tardif, à une époque où le niveau de la mer était nettement plus bas et l'île de Sein beaucoup plus étendue. Les archéologues et géomorphologues émettent plusieurs hypothèses : il pourrait vraisemblablement s'agir d'un barrage de pêcheur destiné à piéger le poisson lorsque la marée redescend. Une hypothèse plus discutée avance l'idée d'un ouvrage de protection contre les tempêtes ou la montée des eaux, voire d'une combinaison des deux fonctions. Cette dernière hypothèse semble plus délicate puisque cela signifierait que des sociétés encore nomades, ou semi sédentaires auraient construit des digues de protection alors même qu'elles n'avaient pas de cité ou d'habitat en dur à protéger. Ces interprétations restent donc à préciser, c'est la raison pour laquelle de futures plongées et analyses permettront d'affiner la compréhension de l'usage de ces murs.

### **Le retour de la cité engloutie d'Ys ?**

Outre son importance scientifique, cette découverte a rapidement alimenté l'imaginaire populaire et médiatique. Sa très grande ancienneté et sa monumentalité ont fait ressurgir des récits anciens, en particulier la célèbre légende bretonne de la cité engloutie d'Ys, qui évoque une ville prospère submergée par la mer. Alors que la tradition situe souvent la cité engloutie en baie de Douarnenez, certaines versions la placent au sud-ouest de l'île de Sein, précisément dans la zone de Toul ar Fot et d'Ar Virinagog où se situe le mur monumental englouti. Ce secteur, situé 5 à 12 mètres plus bas que l'île actuelle, aurait pu constituer un « village bas » (Ker Is en breton) avant d'être submergé par la remontée rapide du niveau de la mer. L'abandon traumatique de ce territoire développé par une société structurée aurait ainsi pu marquer durablement les mémoires et constituer le noyau historique de la légende transmise par la tradition orale. Si les archéologues ne relient pas directement ce mur à cette légende, l'idée qu'une ancienne civilisation construisait des ouvrages monumentaux près de la côte bretonne actuelle se mêle à la tradition orale et aux mythes régionaux. En attendant de savoir si le mythe d'Ys tire sa source des découvertes réalisées au large de l'île de Sein, la plongée continue sur le site (avec de nouvelles campagnes prévues, notamment à partir de mars 2026) et promet d'autres découvertes archéologiques qui pourraient enrichir le récit de la présence humaine sur ces littoraux aujourd'hui submergés.

### **Un autre témoin de la montée des eaux pendant la Préhistoire**

Dans le golfe du Morbihan, l'îlot de Er Lannic témoigne d'une montée des océans pendant la préhistoire. Cet îlot situé à l'entrée du golfe du Morbihan possède 2 cromlechs (cercles de mégalithes) en forme de fer à cheval accolés. Le plus au sud est submergé au deux tiers. Cet ensemble a été construit vers -3500 avant notre ère à une époque où le niveau des mers était moins élevé d'environ 5 m. L'immersion partielle actuelle est le résultat de la fonte de la calotte polaire qui recouvrait le Nord de l'Europe au cours de la dernière glaciation. [

C'est sans doute à la même période que le mur de Sein et les cromlechs de Er Lannic ont été submergés.



**Le cromlech d'Er Lannic dans le golfe du Morbihan (à droite le dundee Etoile Molène)  
Photo Wikicommons**



**Autre photo du cromlech d'Er Lannic à marée basse on voit les mégalithes partiellement submergés à marée haute mais une grande partie du cromlech est totalement sous l'eau même aux plus fortes marées basses. (photo AF)**



**C'est arrivé en mars et en avril**

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

**Par Guy LE MOING**

### **C'est arrivé le 25 avril 1513**

#### **La bataille navale des Blancs-Sablons**

Henri VIII, assisté du cardinal Wolsey, son proche conseiller, a passé l'hiver 1512-1513 à préparer une nouvelle phase de la guerre contre la France. La mort du pape Jules II, en février, n'a pas apaisé la situation internationale ; une nouvelle ligue s'est même formée au début du mois d'avril, la ligue de Malines. Cette fois encore, Louis XII est à peu près seul contre l'Europe liguée.

En France, ce n'est un secret pour personne qu'Henri VIII envisage un débarquement au printemps 1513 : il ne s'en cache pas d'ailleurs. Louis XII a donc pris un certain nombre de mesures pour faire face à cette nouvelle menace venant de la mer. Par décision du 25 janvier 1513, il a désigné comme « lieutenant général des armées de mer contre les Anglais » Guyon le Roy, chevalier, seigneur du Chillou. Celui-ci se met immédiatement à l'œuvre pour constituer une force navale à la hauteur de la menace. Selon un espion au service de l'Angleterre, cette force comprend, au mois de mars :

- En Normandie, vingt-neuf navires (deux à Eu, sept à Dieppe, vingt à Honfleur).
- À Brest, trente-deux ou trente-trois navires de guerre, sans compter les galères bâtiments stationnés dans les ports voisins.

Dès l'été 1512, Louis XII a ordonné à son général des galères méditerranéennes, Prégent de Bidoux, de passer en Atlantique avec plusieurs bâtiments et de rallier Brest. Ces galères constituent un renfort précieux pour la flotte du Ponant. Elles sont armées chacune de puissants canons vénitiens inconnus en France. Par ailleurs, les galères présentent, par rapport aux voiliers de l'Atlantique, un faible tirant d'eau (à puissance de feu égale) et une indépendance vis-à-vis du vent. Les marins anglais, qui ne sont pas accoutumés à de tels bâtiments, en conçoivent une réelle frayeur.

À la fin de l'hiver 1512-1513, les marins de France et d'Angleterre sont prêts à combattre ; ils éprouvent même une hâte de plus en plus impérieuse de livrer bataille. Des deux côtés de la Manche, les forces navales se regroupent. L'affrontement est imminent. Dans le courant du mois de mars, du Chillou et Prégent de Bidoux tentent des raids sur les côtes anglaises, mais échouent. La flotte de l'amiral Howard, quant à elle, a quitté Londres le 19 mars. Elle reste bloquée quelques jours dans l'estuaire de la Tamise par un vent défavorable, puis entreprend de longer la côte Sud de l'Angleterre. Durant les premiers jours d'avril, elle est à Plymouth et se prépare à faire route sur Brest.

Howard et son escadre appareillent de Plymouth le dimanche 10 avril. Ils atteignent les parages de la pointe Saint-Mathieu le lendemain. Les navires anglais jettent l'ancre dans la baie de Bertheaume et se contentent d'observer l'ennemi. La première tentative de pénétration dans le goulet est marquée par le naufrage d'un navire ; le *Nicolas d'Hampton*. Howard reprit son mouillage et attendit une occasion propice. Cette attente, toutefois, est

difficilement conciliable avec ses difficultés de ravitaillement. Le manque de nourriture et de boisson place Howard devant une alternative difficile : soit rentrer piteusement en Angleterre, soit débarquer dangereusement pour trouver de quoi se nourrir à terre. Par deux fois, l'amiral doit tolérer un débarquement sur les côtes bretonnes pour se procurer des vivres et calmer les esprits. Le 19 avril, enfin, un convoi de ravitaillement arriva dans l'anse de Bertheaume.

Les galères de Prégent de Bidoux ont été retardées au nord de la Bretagne, à la suite de leur expédition ratée contre les côtes anglaises. Quand elles arrivent dans les parages de Brest, le 11 avril, elles ont une mauvaise surprise : la flotte de l'amiral Howard est déjà dans l'anse de Bertheaume et leur barre la route de Brest. Prégent n'insiste pas : il laisse provisoirement son escadre dans l'Aber-Wrac'h et prend la route de Brest à cheval. Son problème, à la veille d'une bataille inévitable, est de compléter ses effectifs de rameurs et de marins, décimés par la maladie. Il part donc à la rencontre des autorités civiles et militaires bretonnes et obtient l'autorisation de lever des hommes.

Le 22 avril, enfin, « vendredi veille de la Saint-Georges », il ordonne à ses galères de lever l'ancre et de foncer en direction de Brest. Arrivé à la hauteur de la pointe de Corsen, il aperçoit une cinquantaine de navires anglais lui barrant la route. Par chance pour lui, une saute de vent empêche la flotte ennemie de l'envelopper. Le général des galères décide alors de forcer le blocus et de franchir l'obstacle.



**L'amiral Howard**

(Dessin de Florent Vincent, extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing sur cette bataille)

La rencontre est chaude, et Prégent ne va pas plus loin, ce soir-là. Il dirige ses galères vers l'anse des Blancs-Sablons au Conquet, et les met à l'abri entre deux promontoires rocheux. Les autorités locales apportent de l'artillerie pour assurer la protection des navires depuis le rivage. La situation demeure inchangée toute la journée du samedi 23 ; la flotte anglaise, dans l'anse de Bertheaume, est entourée, d'une part par la flotte de l'amiral du Chillou dans le port de Brest, d'autre part par les galères de Prégent dans l'anse des Blancs-Sablons.

Le lundi 25 avril 1513, vers 16 heures, Edward Howard accomplit l'acte de folle bravoure qui va lui être fatal : la prise d'assaut de la galère de Prégent de Bidoux à l'aide de barques légères. Les galères françaises, on l'a vu, se sont abritées en eau peu profonde, entre deux promontoires rocheux situés de part et d'autre de l'anse des Blancs-Sablons. Elles sont protégées, en outre, par leur propre artillerie et par des canons disposés sur la terre ferme. Seules des barques à faible tirant d'eau peuvent s'approcher d'elles, et encore doivent-elles traverser un barrage d'artillerie redoutable.

L'amiral Howard, malgré les conseils de certains de ses proches, s'embarque sur un bâtiment léger, traverse le rideau de projectiles qu'on lui oppose et vient s'accrocher à la galère amirale de Prégent. Il monte à l'abordage, à la tête d'une poignée d'hommes.

On imagine facilement la violence de l'assaut et la farouche résistance avec laquelle les marins français défendirent leur galère. Mais que peuvent faire une vingtaine d'hommes contre un équipage entier ? Surtout qu'un incident majeur vient bientôt les isoler à bord du navire français : le bateau anglais se détache et part à la dérive, laissant les assaillants prisonniers de la galère française. Il ne leur reste plus aucun espoir de survivre. L'amiral lui-même est repoussé à la mer ; alourdi par son armure, il se débat quelques instants et coule. Sa mort passe pratiquement inaperçue des combattants. Quelques barques anglaises tentent ensuite d'aborder à nouveau la galère de Prégent de Bidoux, mais elles sont repoussées. Un peu plus loin, une galéasse épuise ses munitions contre les galères françaises. Puis les canons se taisent et les marins anglais commencent à s'inquiéter de leur amiral, dont le sort est encore incertain.

Le lendemain, après confirmation de la mort d'Howard, Lord Ferrers prend le commandement de l'escadre et ordonne l'appareillage général. La flotte anglaise rentre à Plymouth le 30 avril.

Louis XII se vante haut et fort de la victoire française des Blancs-Sablons, ce qui incite Henri VIII à se l'approprier. Insistant sur les lourdes pertes subies par les Français, il annonce à Rome, à Bruxelles et à Madrid que le combat des Blancs-Sablons a été une remarquable victoire anglaise, même si elle n'a pas permis d'exterminer entièrement la flotte de Louis XII. Il est si persuasif que certains monarques étrangers s'y laissent prendre, en particulier Ferdinand II d'Espagne.

Pendant que l'Angleterre clame sa victoire à l'Europe entière, elle s'interroge, en interne, sur la pertinence de l'attaque du 25 avril. Il en résulte une deuxième polémique, plus sincère, celle-ci. L'accueil fait par Henri VIII à ses marins, à leur retour, est glacial, ce qui ne laisse aucune ambiguïté sur l'opinion du roi. Howard est allé se faire tuer stupidement au lieu de forcer les navires français à sortir de Brest, et de les exterminer ainsi que les galères. La marine anglaise est revenue à Plymouth sans en avoir reçu l'ordre et pratiquement sans avoir combattu, si ce n'est la folle aventure du 25 avril. Henri VIII adresse à tous les capitaines une lettre très sèche où il exprime son mécontentement. Dès le 4 mai, il désigne Thomas Howard comme amiral, pour succéder à son frère Edward, et si possible le venger.

Face à cette marine anglaise déstabilisée, la France pourrait profiter du désarroi ennemi pour déclencher une offensive navale décisive ; elle ne le fait pas et laisse passer l'occasion. GL<sup>5</sup>



**L'anse et la plage des Blancs-Sablons au Conquet (Finistère)**

(Photo de P. Gaillard, extraite de l'ouvrage de Guy Le Moing sur cette bataille)

## **C'est arrivé le 15 avril 1912**

### **Le naufrage du *Titanic***

**Lorsqu'il est lancé, en mai 1911, le *Titanic* est le plus grand navire du monde ; il mesure 269 m de long et déplace 50 000 tonnes. Outre ses dimensions impressionnantes et sa vitesse supérieure à 20 nœuds, le *Titanic* bénéficie des dernières innovations techniques. On le dit insubmersible, grâce à son compartimentage étanche. Il sombre, néanmoins, lors de son voyage inaugural, et son naufrage fait 1 500 victimes.**

Le *Titanic* appareille de Southampton le 10 avril 1912, pour son voyage inaugural qui doit le mener à New York, via Cherbourg et Queenstown. Il emmène 2 207 personnes : 1 310 passagers et 897 membres d'équipage. Pour ce voyage exceptionnel, la White Star Line a confié le commandement du prestigieux paquebot à un officier chevronné : le commandant Edouard Smith. C'est un honneur ultime pour cet officier de cinquante-neuf ans qui doit prendre bientôt sa retraite. Par ailleurs, le président de la White Star, Bruce Ismay, a pris place à bord parmi les passagers de marque.

Le début de la traversée se déroule sans incidents notables. Le commandant a choisi la route la plus courte, celle qui passe par les zones de pêche de Terre-Neuve et qui traverse la limite méridionale de dérive des glaces. En plein hiver, il aurait sans doute évité cet itinéraire, mais en avril le risque présenté par les icebergs est moindre.

---

5 Pour en savoir plus sur cette bataille, on pourra lire l'ouvrage de Guy LE MOING : *Les Blancs-Sablons – Le Conquet – 25 avril 1513*. Editions Historic'One, 2012.

Le *Titanic* pénètre dans la zone à risques le 14. Il reçoit plusieurs messages radio lui indiquant la présence de glaces flottantes, mais celles-ci sont à l'écart de sa route. Le commandant Smith ne s'inquiète donc pas et poursuit son chemin à un peu plus de 20 nœuds. Dans la soirée, toutefois, un nouveau message est reçu du *Californian* signalant un danger beaucoup plus proche. Les opérateurs du *Titanic* sont alors occupés à émettre des communications privées des passagers ; ils font taire le *Californian* et ne transmettent pas son message à la passerelle.

Le drame se noue un peu après 23 h 30. La vigie juchée dans le nid de pie du mât avant signale une glace droit devant. Le capitaine William Murdoch, officier en second du paquebot, est de quart sur la passerelle. Il se rend compte immédiatement du danger, fait mettre la barre à tribord et la machine en arrière toute. Trop tard ! Le *Titanic* heurte l'iceberg. Sa position est 41°46'N et 50°14'W. Le choc ne semble pas trop violent ; ceux qui ne dorment pas le ressentent comme un grondement sourd le long de la coque, comme le tressaillement d'un navire qui accoste un peu brutalement. Murdoch, néanmoins, fait fermer les compartiments étanches.

Le commandant Smith accourt sur la passerelle et envoie faire examiner les dégâts ; il est rejoint par Bruce Ismay, président de la compagnie, et par Thomas Andrews, directeur des chantiers de construction. Celui-ci effectue le voyage inaugural pour observer les éventuels problèmes techniques résiduels, relevant de la responsabilité du chantier. Il connaît parfaitement le navire et son avis est précieux.

Le verdict d'Andrews est sans espoir : le *Titanic* va couler. La déchirure de la coque mesure près de 100 m de long et les cinq premiers compartiments sont en train de se remplir. Dans de telles conditions, la prétendue insubmersibilité du paquebot n'est plus assurée.

A 0 h 05, c'est-à-dire vingt-cinq minutes après la collision, Smith donne l'ordre de préparer les embarcations et de rassembler les passagers. Il sait d'avance que cette opération ne permettra pas de sauver toutes les vies humaines : il n'y a pas assez d'embarcations ! Le *Titanic* est équipé, en effet, de seize canots en bois (huit de chaque bord) et de quatre radeaux pliables en toile ; de quoi transporter 1 178 personnes au maximum, alors qu'il y en a plus de 2 200 à bord. Même si l'évacuation se passe bien, plus d'un millier de personnes sont mathématiquement exclues du sauvetage. A moins qu'un navire proche arrive à temps pour recueillir les passagers en surnombre !

Le premier appel au secours du *Titanic* est lancé à 0 h 15. Il est capté par plusieurs navires qui accusent réception. Le plus proche d'entre eux est le paquebot *Carpathia* de la Cunard, qui se trouve à 58 milles et qui se déroute immédiatement. Selon de nombreux témoins, un navire se trouve encore plus près, à une dizaine de milles, et ses feux sont visibles à l'œil nu. Il ne se déplace pas.

À bord du *Titanic*, l'évacuation s'organise. Sachant que les embarcations n'accueilleront pas tout le monde, la priorité est donnée aux femmes et aux enfants. Ceci provoque quelques drames : épouses refusant d'être séparées de leur mari, hommes paniqués forçant le passage, etc. Les premiers canots quittent le bord un peu avant 1 h ; ils sont à moitié vides.

Quand la dernière embarcation quitte le bord à 2 h 05, plus de 1 500 personnes sont encore sur le *Titanic*. A 2 h 18, l'électricité se coupe et les lumières s'éteignent. A 2 h 20, enfin, l'avant du navire plonge, jusqu'à la verticale. Une cheminée se détache et s'abat sur les nageurs. Le grand paquebot s'enfonce dans les flots.

Depuis la réception du premier message de détresse, vers 0 h 15, le *Carpathia* fonce dans la nuit. A 3 h 30, il atteint la position indiquée par les messages de détresse, mais son commandant ne voit rien et comprend alors la situation : le *Titanic* a disparu et des embarcations chargées de survivants attendent son intervention. Le sauvetage est entrepris immédiatement. A 8 h 30, le dernier des sept cents rescapés est à bord du *Carpathia*. Celui-ci, après une ultime exploration de la zone, met le cap sur New York, à 8 h 50.

La rumeur de l'accident du *Titanic* parvient à terre dans la nuit, peu de temps après le premier message de détresse. Elle est bientôt confirmée par une dépêche laconique de l'Associated Press. A 8 h du matin, le bureau new-yorkais de la White Star est pris d'assaut par les journalistes, mais ceux-ci n'obtiennent aucune information précise. On leur rappelle simplement que le *Titanic* ne peut pas couler. Le *Times* prend néanmoins le risque d'annoncer le naufrage dès ses éditions du matin. Le *Herald* se contente de faire état des appels à l'aide du paquebot. L'*Evening Sun* annonce la collision mais indique que tout le monde est sauvé. L'horreur de la catastrophe n'est officielle que le 15 en fin d'après-midi, sans qu'on sache exactement

les raisons de ce retard. Il faut néanmoins attendre l'arrivée du *Carpathia* à New York, le jeudi 18 avril, pour avoir des détails sur les circonstances du naufrage.<sup>6</sup>

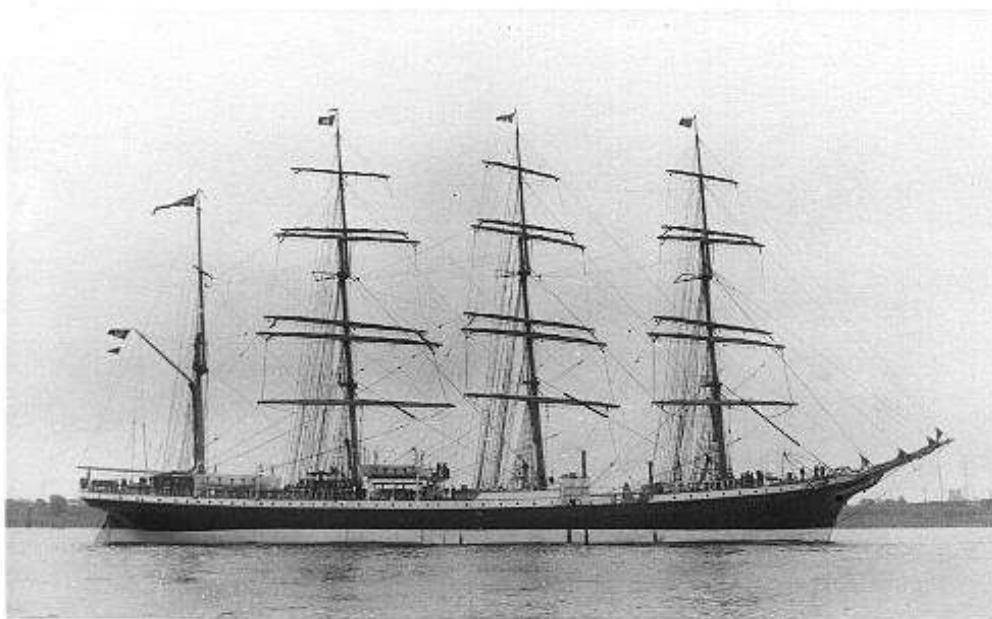
## **C'est arrivé 12 mars 1938**

### **Disparition du quatre-mâts allemand *Admiral Karpfanger***

Le navire-école *Admiral Karpfanger* quitte l'Australie pour l'Allemagne le 8 février 1938, avec une cargaison de blé. A son bord se trouvent soixante hommes dont quarante cadets. Pendant le premier mois de la traversée, le navire donne régulièrement de ses nouvelles. Le dernier message qu'il transmet date du 12 mars ; on perd ensuite définitivement sa trace. L'*Admiral Karpfanger* vient allonger la liste des navires « disparus corps et biens ».

L'*Admiral Karpfanger* a une longue histoire. Il voit le jour au début du siècle et, sous le nom de *L'Avenir*, sert de navire-école dans la marine belge. Il est ensuite racheté par l'armateur finlandais Erikson, qui l'exploite pour le transport des marchandises et des passagers jusqu'en 1937, puis le désarme dans le port de Liverpool.

À cette époque, la compagnie allemande Hamburg-Amerika Linie cherche un voilier pour la formation de ses officiers. Elle envoie deux experts à Liverpool, et ceux-ci font un rapport très favorable au quatre-mâts. La compagnie l'achète, le renomme *Admiral Karpfanger* et le transforme entièrement pour en faire un navire-école pour une quarantaine d'élèves.



***Admiral Karpfanger***

C'est dans cette nouvelle fonction qu'il quitte Hambourg pour l'Australie, en septembre 1937, sous les ordres d'un marin expérimenté, le capitaine Reinhold Walker. Soixante hommes au total sont à bord : le capitaine, quatre officiers, un professeur de navigation, un médecin, neuf maîtres et matelots et quarante-quatre cadets. Son itinéraire suit les vents dominants de l'hémisphère

---

6 Ce texte est adapté de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Et l'océan fut leur tombe*. Marines Editions, Rennes, 2005.

sud : aller par le cap de Bonne-Espérance et les « quarantièmes rugissants », retour par le cap Horn. Le *Karpfanger* atteint sa destination en janvier 1938, au terme d'une traversée sans histoire.

Après avoir chargé plus de 42 000 sacs de blé dans le port australien de Port Germain, l'*Admiral Karpfanger* reprend la mer le 8 février, afin de regagner l'Allemagne. Le passage du cap Horn dans le sens ouest-est fait bénéficier les navires de vents favorables, mais il a l'inconvénient de les faire passer très au sud, là où les îlots et les icebergs sont nombreux. La radio du quatre-mâts fonctionne mal, mais son armateur parvient à la capter pendant un bon mois ; le dernier message date du 12 mars, il annonce au second capitaine la naissance d'un de ses enfants ; l'heureux papa répond. Le contact est alors définitivement rompu. On attend vainement un message du 16 mars, par lequel le *Karpfanger* doit donner sa position. Personne ne s'inquiète, au début ; on attribue le silence du navire à une panne de son émetteur. Les semaines et les mois passent, sans apporter de nouvelles rassurantes. Au contraire, le motor-ship britannique *Durham*, qui passe le cap Horn à l'époque où l'*Admiral Karpfanger* devrait s'y trouver, signale une concentration anormale d'icebergs dans les parages.

Arrive l'été. L'*Admiral Karpfanger* aurait dû atteindre le golfe de Gascogne en mai, mais personne ne l'a vu. L'inquiétude croît dans les familles, ainsi que chez l'armateur et l'assureur. La Hamburg-Amerika prescrit à plusieurs de ses navires d'exercer une veille attentive. En juillet, par exemple, elle demande au motor-ship *Leuna*, qui se trouve à Port Germain, de modifier son itinéraire de retour et de passer par le cap Horn en suivant exactement la route du *Karpfanger* et en observant toutes ses traces éventuelles. Elle demande officiellement au gouvernement argentin d'entreprendre des recherches dans les parages du cap Horn. Les autorités de Buenos Aires y envoient un navire hydrographique, le *Bahia Blanca*, qui ne trouve rien.

Le Chili apporte son concours, durant le mois de septembre. Il envoie le remorqueur *Galvarino* explorer les îles de la Terre de Feu. Il effectue deux voyages sans rien trouver.

Les derniers espoirs de la compagnie s'évanouissent ainsi courant septembre et, le 21 de ce mois, les autorités maritimes annoncent officiellement la perte corps et biens du quatre-mâts-école *Admiral Karpfanger*. Malgré les menaces de guerre et l'anti-germanisme quasi général de l'époque, des messages de sympathie émanent du monde entier. Le sort des quarante jeunes gens, morts dans l'océan glacé du cap Horn, ne laisse personne indifférent.

La déclaration officielle de naufrage n'interrompt pas les recherches en Amérique du Sud. A son troisième voyage, le *Galvarino* découvre des épaves sur la côte de l'île Wollaston ; l'une d'entre elles intrigue les sauveteurs : il s'agit d'une plaque de porte portant l'inscription en allemand *Kapitane und Offiziere* (Capitaines et officiers). Cette plaque est déposée et envoyée en Allemagne pour expertise. Elle est identifiée formellement comme provenant de l'*Admiral Karpfanger*, où elle était apposée sur la porte du carré des officiers. D'autres épaves du quatre-mâts seront découvertes et identifiées par la suite, confirmant la fin tragique du navire.

Comme toujours, en pareil cas, des explications irrationnelles ou fantaisistes sont proposées par certains. Trois médiums affirment avoir « vu » des survivants réfugiés sur les îles Pomotou<sup>7</sup>. La Hamburg-Amerika, soucieuse de ne rien négliger, demande à la France de faire des recherches. Celles-ci ne donnent rien, bien sûr. D'autres affirment que l'*Admiral Karpfanger* n'a pas coulé, mais qu'il a été affecté à une mission secrète pour le compte de l'Allemagne hitlérienne.

En fait, s'il n'y a plus de doute, désormais, sur le sort tragique du voilier, il reste une incertitude sur les causes de son naufrage. Il est peu probable qu'un marin expérimenté comme Walker ait pu précipiter son navire sur un îlot du cap Horn. L'explication la plus probable, celle que retient la commission d'enquête, est l'abordage de nuit avec un iceberg. La brutalité du choc aurait empêché

7 Pomotou ou Tuamotu est un archipel du Pacifique Sud, faisant partie de la Polynésie française.

l'équipage de mettre les embarcations à la mer, et les épaves auraient dérivé vers l'île de Wollaston.

## **C'est arrivé le 14 avril 1945**

### **Nauffrage du sous-marin *U-1206***

#### **... à la suite d'une mauvaise utilisation des toilettes**

Les sous-marins ont vu le jour à l'aube du xx<sup>e</sup> siècle. Depuis lors, ils ont été l'objet de progrès technologiques spectaculaires. Parmi les problèmes que les ingénieurs ont dû résoudre, il en est un qui prête à sourire : l'utilisation des toilettes en plongée profonde ! Cette servitude humaine a provoqué des difficultés, voire des drames. Ce fut le cas du sous-marin allemand *U 1206*.

En avril 1945, le sous-marin allemand *U-1206* est un *U-Boot* récent et moderne ; il a été mis en service il y a tout juste un an. Son commandant s'appelle Karl-Adolf Schmitt. Durant ces derniers jours de la guerre, le navire patrouille le long des côtes écossaises, mais il rencontre quelques problèmes techniques qui perturbent sa mission. Le 13 avril, par exemple, une avarie de moteur l'empêche de couler un cargo qui passait dans les parages. Mais le pire reste à venir.

Parmi les innovations techniques dont l'*U-1206* bénéficie, il faut parler des WC. Ce sont des toilettes modernes, avec chasse d'eau et évacuation à la mer, utilisables même en plongée. Leur seul défaut est leur difficulté d'emploi : pour actionner convenablement la chasse d'eau, il faut avoir suivi un stage spécialisé ! La méthode choisie pour l'évacuation des déjections est, en effet, très complexe ; pour éviter que l'eau de mer ne pénètre dans le sous-marin, il faut actionner, dans le bon ordre, des sas, des pompes, etc. L'opération est presque aussi délicate qu'un lancement de torpille !

Le 14 avril, alors que le sous-marin est en plongée, un homme utilise les toilettes, mais se trompe en tentant d'actionner la chasse d'eau. Conscient du risque, il fait aussitôt appel à un mécanicien spécialisé. Celui-ci se trompe à son tour et, brusquement, de l'eau de mer pénètre dans le sous-marin et se répand sur les batteries, ce qui a pour effet de dégager un gaz toxique à l'intérieur du navire. La sécurité du personnel est en danger ; il faut faire surface d'urgence.

En raison de la proximité de la côte écossaise, le commandant Schmitt ne se fait pas d'illusions sur le sort de son navire : dès qu'il aura atteint la surface il sera attaqué et capturé. Il lui faut donc détruire préalablement les armes et les documents confidentiels se trouvant à bord. Puis il fait surface... à huit milles des côtes ennemies.

Schmitt ne s'était pas trompé : l'attaque ennemie ne se fait pas attendre. Des avions de chasse britanniques endommagent l'*U-1206*, qui est sabordé par son équipage et qui coule par 70 mètres de fond. Les hommes tentent de gagner la côte au moyen de radeaux pneumatiques ; certains sont capturés par des navires britanniques ; d'autres réussissent mais sont pris en mettant pied à terre. Trois marins perdent la vie durant l'opération ; les autres sont faits prisonniers de guerre.

L'histoire de l'*U-1206* est vraisemblable. L'élimination des déjections humaines à bord d'un sous-marin en plongée est un problème majeur. A certaines époques, sur les sous-marins de la *Royal Navy*, on demandait aux marins d'attendre le retour en surface pour se soulager. Cette méthode n'est guère généralisable ! Sur un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE), par exemple, plus de cent hommes cohabitent en plongée pendant plus de deux mois. La seule solution compatible avec ces chiffres est le stockage des déjections dans des caisses ou des sacs appropriés, que l'on vide après le retour au port. A bord de l'*U-1206*, on avait choisi une autre méthode, l'évacuation directe à la mer. Un tel choix pose des problèmes lorsque le sous-marin est

en plongée profonde : la pression de l'eau de mer est si forte qu'elle risque d'envahir le navire ; il faut alors lui opposer une pression supérieure, obtenue par un système complexe de sas, de pompes, d'air comprimé.

L'histoire de l'*U-1206* est vraisemblable... mais est-elle vraie ? Plusieurs rumeurs ont circulé pour la démentir. L'une d'elle affirme que l'introduction de l'eau dans le local batteries n'était pas due au dysfonctionnement des toilettes, mais à un choc du sous-marin avec une épave. Une autre – plus grave – suggère que cette histoire a été inventée de toutes pièces par le commandant Schmitt. Celui-ci, sentant que la guerre était perdue pour l'Allemagne, aurait ainsi justifié sa reddition et le sabordage de son navire. Allez savoir !

### L'*U-1206*, en bref

**Chantier de construction** : Scichau Werke (Gdansk). **Début de construction** : 1943. **Lancement** : 1943. **Mise en service** : 1944. **Fin de carrière** : Sabordé le 14 avril 1945 au large de l'Écosse.

**Caractéristiques principales** – L : 67 m. I : 6,20m. **Déplacement** : 769 t. (en surface), 871 t (en plongée). **Puissance moteurs** : 3 000 Ch (Diesel), 750 Ch (électr.). **Vitesse** : 17,5 nds (en surface), 7,5 nds (en plongée). **Immersion max.** : 230 m. **Armement** : 5 tubes lance-torpilles de 53 cm, un canon de pont de 88 mm, un canon anti-aérien de 20 mm et armement léger. **Rayon d'action** : 15 000 km en surface à 10 nds, 150 km en plongée à 4 nds.



Silhouette des sous-marins de type VIC, auquel appartenait le *U-1206*

## C'est arrivé le 31 mars 1927 Dissolution de la marine belge

La marine de guerre belge a connu, à ses débuts, une histoire chaotique. L'un des épisodes de cette histoire se situe en 1927, année où elle cesse provisoirement d'exister.

Quand la Belgique devient un État souverain, en 1830, ses fondateurs ne se préoccupent guère de lui donner une marine. Tout juste autorisent-ils la construction de quelques canonnières pour des missions de police côtière plus que de défense nationale. Ces quatre mauvaises canonnières, ainsi que quelques autres abandonnées par les Hollandais et deux brigantins (le *Congrès* et les *Quatre Journées*) constituent, néanmoins, l'embryon de la Marine royale belge, qui voit ainsi le jour en 1832.

Durant les premières années de son existence, la Marine royale belge œuvre surtout pour aider, voire renforcer, la marine marchande de son pays, et contribuer à la prospérité du commerce international. Elle fournit des compléments d'équipages aux armateurs ; elle arme ses propres navires de commerces sur les lignes d'Afrique ou d'Amérique latine, elle embarque, au besoin, des militaires sur les navires marchands. La Marine royale prend également en charge l'acheminement du courrier vers certains pays voisins situés au-delà des mers (par exemple, ligne Ostende-Douvres).

En réalité, cette marine n'est pas une marine de guerre ; elle dépend, d'ailleurs, du ministère des Affaires étrangères. C'est plutôt une « marine marchande d'État ». En 1862, la « Marine royale » cesse d'exister et devient la « Marine d'État ». Elle n'a pratiquement aucun navire de combat, hormis un torpilleur chargé de la protection de l'estuaire de l'Escaut.

En conséquence de cette évolution, quand éclate la Première Guerre mondiale, la Belgique n'a pas de navires de combat. Le gouvernement le constate, mais ne fait rien pour y remédier. Son importante « flotte marchande d'État » est transformée en transports de troupes et en navires hôpitaux. Son personnel militaire est soit embarqué sur des navires marchands pour y manipuler l'artillerie, soit intégré dans des unités de la marine française stationnées à Calais. Il y a même, à la fin de la guerre, une timide tentative de constitution d'une force navale belge.

Nouveau changement après l'armistice. Le traité de Versailles accorde à la Belgique quelques torpilleurs, dragueurs de mines et autres petits bâtiments ex-allemands, ainsi que deux sous-marins. Certains de ses navires sont délabrés : la Belgique n'ayant pas les moyens de les remettre en état, elle les refuse. Elle refuse également les sous-marins, pour lesquels elle prétend ne disposer d'aucun personnel compétent. Les autres navires permettent à la Belgique de se constituer un embryon de marine de guerre, le « Corps des Torpilleurs et marins ». Il comporte, à ses débuts, Onze torpilleurs, vingt-six dragueurs de mines, vingt chalands et allèges, quatre remorqueurs et un yacht à vapeur. La Marine française participe à la formation des équipages ; elle prête à la Belgique le croiseur *D'Entrecasteaux*, qui devient la base-école des marins belges.

En 1924, Le corps a l'effectif suivant : 26 officiers en activité, 70 sous-officiers, 585 quartiers-maîtres et matelots. Trois officiers et 22 officiers marinières français y sont instructeurs. Le colonel Renaux commande cette formation, dont l'avenir est incertain.

En cette période de difficultés économiques, le « Corps des Torpilleurs et marins » ne fait pas l'unanimité : beaucoup doutent de son utilité. Une *Commission de la Marine militaire*, composée de partisans et d'adversaires, est constituée. Son objectif est de répondre aux questions suivantes : le matériel récupéré après l'armistice doit-il être utilisé ? faut-il encourager l'œuvre entreprise et comment ? peut-on en attendre une heureuse répercussion sur la formation des cadres et des équipages de la marine marchande ? Ses travaux sont favorables au maintien d'une marine de guerre : 24 votes OUI, 2 NON et une abstention. Mais ce n'est pas la commission qui décide : en juillet 1926, le couperet gouvernemental tombe : un arrêté annonce la suppression du Corps des torpilleurs et marins à la date du 31 mars 1927.

Le ministre explique à la commission que ses travaux, soigneusement conservés, constitueront une précieuse documentation pour le jour où, la situation financière du pays le permettant, l'idée de la création d'une Marine militaire pourrait être reprise.

Le colonel Renaux, découragé, a déjà quitté le corps, cédant la place au commandant en second, le major d'artillerie Fabry. Par mesure d'économie, le croiseur *D'Entrecasteaux* est rendu à la France. On vend les vedettes, on laisse rouiller les torpilleurs, on réintègre le personnel dans l'armée de Terre, on abandonne même la défense de la côte. Une nouvelle fois, la Belgique n'a plus de marine de guerre !

## La Marine belge depuis 1927

La dissolution de la Marine belge, en 1927, n'est que la fin *provisoire* de cette institution. Certes, la Belgique n'a plus de marine en 1939, lorsqu'éclate la Seconde Guerre mondiale. Un « corps de marins » est d'abord créé puis, après juin 1940, de nombreux marins belges rejoignent l'Angleterre et forment *la Section belge de la Royal Navy*.

Lorsqu'elle retrouve sa souveraineté, après la guerre, la Belgique ne peut échapper à la création d'une marine, ne serait-ce que pour déminer ses eaux territoriales.

C'est donc de 1946 que date l'acte de naissance de la Marine belge moderne, par arrêté royal daté du 30 mars. La mission de cette *Force navale* est la suivante : « Mettre à la disposition de la Nation les moyens navals nécessaires pour contribuer, en tout temps, à la sauvegarde de ses valeurs essentielles et à la défense des intérêts vitaux du pays et de ses alliés ».

La Force navale d'après-guerre va développer une réelle compétence, en particulier dans le domaine de la guerre des mines. Une École de la Guerre des Mines est ouverte à Ostende en 1956.

En 2002, le gouvernement regroupe sous une même autorité toutes les forces de défense du pays. La *Force navale*, qui jusqu'alors était indépendante, devient la *Composante maritime des Forces armées* puis, en 2010, la *Composante marine de la Défense*.



---

## COURRIER DES LECTEURS

---

### Au sujet d'une épave sur une plage du Nord

Un lecteur des hauts de France nous questionne sur une épave visible à marée basse sur la plage d'Equihen. Seraient-ce les vestiges d'un bateau à roues propulsé par une machine à cylindre oscillant tel que ceux décrit dans Sillages n° 58 ?



### Réponse de Sillages.

Sur cette photo on constate effectivement qu'il s'agit d'un bateau à roues qui ne possède qu'un cylindre. L'inclinaison de ce dernier peut laisser penser qu'il s'agissait d'une machine à cylindre oscillant à simple expansion. Voici les informations que nous avons pu recueillir.

Le vapeur à roues Privateer (Corsaire) avait été lancé le 5 septembre 1883 par le chantier T & W Toward, St Lawrence-on-Tyne pour l'armement William P Ching de Swansea. Il mesurait 29,41 m de

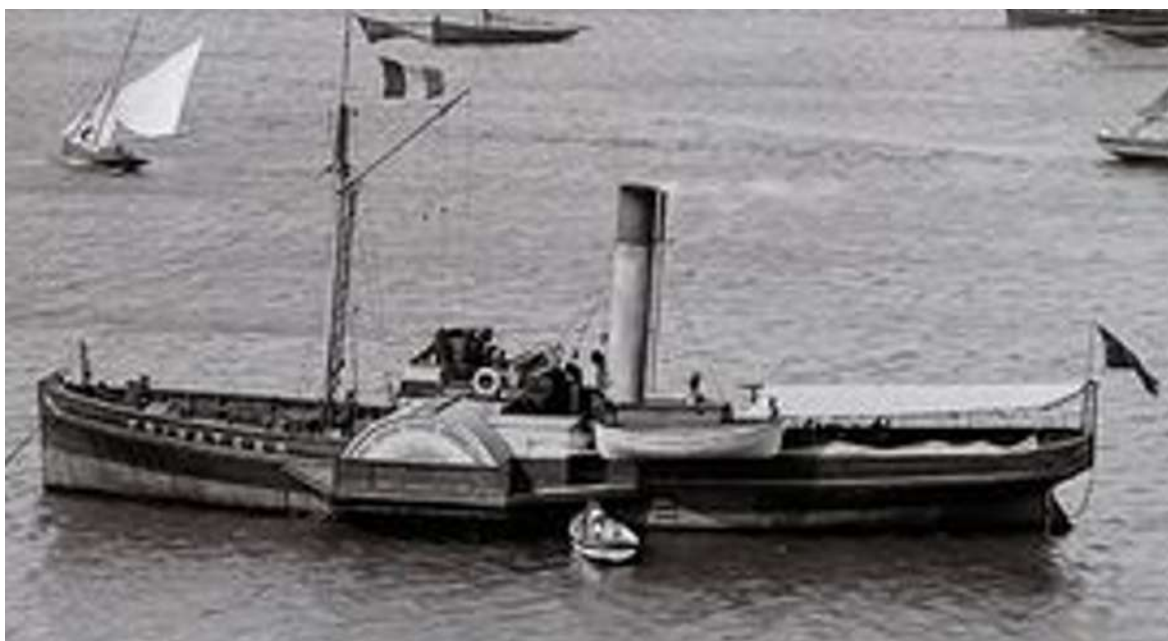
long pour 4,90 m de large. Sa machine monocylindre avait été construite par Hepple & Co, North Shields. Elle fournissait une puissance de 65 NHP.

Le Privateer a eu plusieurs propriétaires, trois propriétaires à Swansea, deux à Boston, deux à Middlesbrough et un à South Shields. Son dernier propriétaire, la Lawson Steam Tugboat Co Ltd, South Shields, l'acquit en décembre 1917.

Au début de sa carrière le Privateer fut utilisé comme remorqueur. Il tirait les voiliers venant ou venus chargés du charbon à Newcastle sur la rivière Tyne . Puis il fut converti en navire de transport de passagers et enfin en navire d'excursion.

Le 23 décembre 1918, à 4 h du matin, l'épiciier d'Équihen-Plage est réveillé par deux hommes trempés et transis : le capitaine d'un navire anglais et son fils lui expliquent que leur remorqueur, le Privateer, s'est échoué à un kilomètre au sud. Les cinq autres hommes d'équipage sont sains et saufs, mais le navire est irrécupérable. En effet le mauvais temps qui règne depuis plusieurs jours a démoli le tambour de la roue bâbord et arraché les aubes de cette dernière. Enfin les vagues ont commencé à ensouiller (enfouir dans le sable) la coque. De fait le navire sera jugé irrécupérable et l'épave laissée sur place où on peut aujourd'hui encore en voir les vestiges à marée basse.

Le "Privateer" faisait une traversée touristiques de Londres à Boulogne-sur-Mer. Mais pourquoi naviguait-il si près de la côte ? Tout simplement parce que la Manche était fermée par des barrages de filets pour empêcher le passage des sous marins allemands.



**Le Privateer au milieu de la flotte de pêche ancrés à Tenby Roads c. 1890.  
(photo Fancis Frith Musée national de la Maritime, Greenwich)**

**Autre photo ancienne du Privateer**



Un navire similaire le Eppleton construit dans le même chantier en 1914 est conservé à flot au musée maritime de San Francisco



**Le navire à roues Eppleton au musée maritime de San Francisco (photo AF)**

## Au sujet de LES MARINS DU PHARAON NECHAO II Jean Claude Le Goff nous a écrit

Dans le dernier numéro de Sillages l'article de Guy sur Nechao II m'a particulièrement intéressé. Recherchant de la documentation sur cette navigation autour de l'Afrique lorsque je rédigeai mon ouvrage *Civilisations et Navigations*, j'avais trouvé dans le livre de François Bellec (1) *Tentation de la haute mer* (1992) des réflexions intéressantes. Les voici résumées :

En ce qui concerne le détail du soleil à droite, François Bellec avance que ce n'est pas un argument décisif. Il explique que Les Phéniciens ont pu voir le Soleil culminer au nord, à peine franchi le tropique du Cancer.

En ce qui concerne les médiocres qualités nautiques des bateaux et les connaissances sommaires de navigation. François Bellec admet que ce ne sont pas forcément des obstacles. A proximité des côtes les vents locaux liés à l'environnement sont très variables. Ce qui permet de progresser par petites étapes quand le vent est favorable.

Par contre sur l'approvisionnement, François Bellec est plus sceptique. Il rappelle que l'autonomie en vivres et en eau conditionna très vite l'ampleur des initiatives portugaises. Selon lui l'explication des semailles ressemble plus à une astuce de conteur oriental qu'à un témoignage d'historien.

Enfin, et c'est un argument majeur, les géographes grecs, qui, les premiers, dessinèrent la Terre, ne tinrent aucun compte de cette prétendue navigation. Ni Ptolémée, qui rattachait l'Afrique au continent austral, faisant de l'océan Indien une mer fermée, ni Ératosthène sur tout, lorsqu'il dessinait à Alexandrie la forme de l'œkoumène. S'il osait ébaucher sans preuves le pourtour de la Scythie, aux franges septentrionales du continent eurasiatique, il laissait indécis les confins de la Libye, au delà de la zone habitable, bien avant l'équateur. Il nous faut bien supposer, pour comprendre cela, que la bibliothèque d'Alexandrie ne renfermait aucun témoignage crédible sur le périple égyptien.

1 François Bellec peintre officiel de la Marine, ancien directeur du musée national de la Marine, , membre de l'Académie de marine, cinéaste réalisateur de douze films vidéo sur l'histoire maritime



---

## RUBRIQUE

---

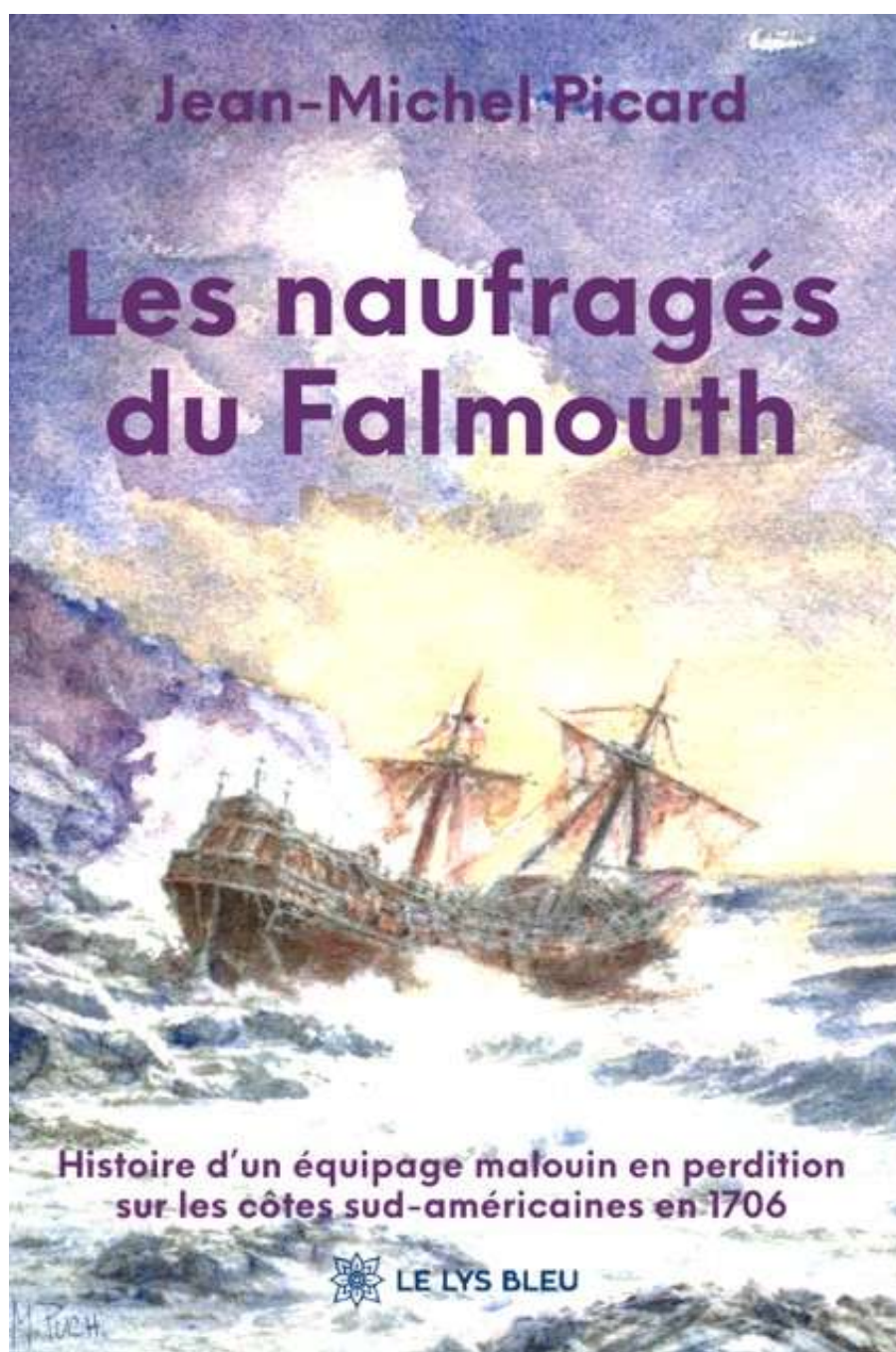
On nous signale la parution aux éditions du Lys Bleu d'un livre intitulé:

**"les naufragés du Falmouth, histoire d'un équipage malouin en perdition sur les côtes sud-américaines en 1706"**

Vous trouverez ci-joint la couverture, ainsi qu'un résumé et une présentation de l'auteur.

L'ouvrage est disponible sur le site de l'éditeur "le lys bleu" ainsi que sur les sites de vente en ligne tels que Fnac, Amazon, Dilicom, Cultura, Eyrolles,

Il est aussi disponible sur commande dans les librairies.





COMMUNIQUÉ  
DE PRESSE

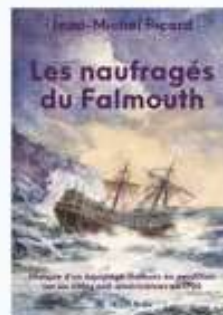
Jean-Michel Picard

# Les naufragés du Falmouth

Parution le 16 mars 2026

## L'ouvrage

Le 10 novembre 1705, le Falmouth quitte Brest. Armé par le Malouin Noël Danycan, il est destiné au commerce interlope dans les ports du Chili et du Pérou. Après une traversée longue et éprouvante, les officiers décident de gagner Buenos Aires. Vingt et un survivants seulement atteignent la ville, tandis que le navire, abandonné, s'échoue sur la côte du Rio de la Plata. L'épisode, connu en France par les déclarations des capitaines à leur retour, se dévoile sous un nouveau jour à travers des archives espagnoles inédites, découvertes à Séville, décrivant le naufrage et la survie de l'équipage. Elles offrent un nouveau tableau vivant du monde colonial espagnol dans le contexte troublé de la guerre de Succession d'Espagne.



Prix : 26 €  
Nombre de pages : 352 pages  
ISBN : 9791043704895



## L'auteur

Jean-Michel Picard est un chercheur amateur indépendant, passionné par l'histoire maritime et les expéditions européennes en Amérique espagnole durant l'époque moderne. Son travail se concentre sur le croisement des regards français et espagnols dans l'exploration, le commerce et la navigation aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. À travers l'étude directe des sources européennes et latino-américaines, il s'attache à restituer la dimension humaine, politique et culturelle des grandes entreprises maritimes.

## Contact

williams@fysbleueditions.com  
01 76 50 38 88

---

## RUBRIQUE

---

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

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

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

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

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

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

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

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

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

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

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

[foulonneau.alain-pierre@orange.fr](mailto:foulonneau.alain-pierre@orange.fr)