

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 51

Juin/juillet 2024

SOMMAIRE

BONJOUR.....	1
LA PESTE DES MARINS : petite histoire du scorbut, par G. Le Moing.....	2
ANNIVERSAIRE : le 19 juin 1885 la statue de la Liberté arrivait à New York, par A. Foulonneau.....	10
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	30
RUBRIQUE : Le naufrage de la goélette De Gallant, un mystère du triangle des Bermudes ?.....	35
COURRIER DES LECTEURS.....	37

BONJOUR

Guy Le Moing s'est souvent penché sur la dure vie des marins du passé. Il m'a longuement parlé de cette grave maladie qui touchait tous les équipages au long cours : le scorbut. Dans l'article que vous pourrez lire, Guy retrace l'histoire de ce fléau que l'on n'a réellement expliqué qu'en 1937 grâce aux travaux d'un médecin hongrois.

Ensuite je vous inviterai à anniversaire festif. Le 19 juin 1885 la statue de la Liberté offerte par la France au peuple américain arrivait à New York à bord du trois mâts mixte Isère. Ce fut l'occasion de réceptions fastueuses. Mais pour l'historien d'aujourd'hui c'est aussi l'occasion de lever le voile sur les motifs cachés de cette folle entreprise et de découvrir que sa genèse a débuté à Nantes. Et puis ce sera aussi l'occasion de découvrir ce qu'est devenu le glorieux vaisseau qui a amené la statue de La Liberté Les troupes nazies l'auraient-elles détruit ?

Bonne lecture à tous.

Amicalement

Alain



« La peste des marins »

PETITE HISTOIRE DU SCORBUT

Par Guy LE MOING

Le scorbut était surnommé « la peste des marins » ; il aurait tué, au cours de l'histoire, plus de gens de mer que les tempêtes, les naufrages et les combats navals. On sait aujourd'hui que cette maladie est due à une carence en vitamine C, liée à la pauvreté de la nourriture embarquée à bord des navires lors des longues traversées.

Le scorbut est connu depuis l'Antiquité. À cette époque, cependant, ainsi qu'au Moyen Âge, la maladie ne touchait guère les marins car ceux-ci ne s'éloignaient pas longtemps des ports, ce qui leur évitait de trop lourdes carences alimentaires. C'est à la Renaissance, à l'époque des « grandes découvertes » que le scorbut est devenu un fléau pour les équipages.

Les plus anciennes mentions du scorbut : Antiquité et Moyen Âge

Les médecins de l'Antiquité avaient-ils identifié le scorbut ? Hippocrate a décrit une maladie dont certains symptômes sont voisins mais, en fait, ni lui, ni Galien, ni Strabon ne semblent avoir identifié clairement le scorbut. Il en est de même des médecins arabes du Haut Moyen Âge.

Le scorbut existait pourtant à ces époques. Il frappait particulièrement les populations des régions pauvres, les armées en déplacement, les habitants des villes assiégées, etc. Un exemple bien connu est celui de la septième croisade, celle dont saint Louis ne revint pas. Joinville raconte que, en 1249 au siège de Mansourah, le roi et ses soldats sont atteints d'une maladie inconnue qui ne pouvait être autre que le scorbut : *« Et à cause de ce malheur, et à cause de la malignité du pays, où il ne tombe jamais une goutte d'eau, nous vint la maladie de l'armée, qui était telle que la chair de nos jambes séchait toute, et la peau de nos jambes devenait toute tachetée de noir et de couleur de terre ainsi qu'une vieille botte ; et à nous qui avions telle maladie, il venait de la chair pourrie aux gencives, ce dont chacun était horriblement puant de la bouche. À la fin, guère ne furent épargnés par cette maladie. »*

Le scorbut, disions-nous plus haut, ne touchait guère alors les marins, car ceux-ci ne s'éloignaient jamais longtemps des côtes. Il existait, néanmoins, quelques exceptions : les Viking, par exemple.

Les Vikings ont-ils été touchés par le scorbut ? Quand on pense aux pirates cruels qui ravagèrent les côtes d'Europe occidentale, on les imagine mal affaiblis par un manque de vitamine C ! Ceux-là étaient peut-être épargnés, mais pas leurs compatriotes, pionniers de la navigation hauturière, qui traversaient l'Atlantique Nord pour aller de Norvège en Islande, au Groenland et même en Amérique du Nord. Partis d'un pays déjà pauvre en vitamines C, ces marins furent certainement sujets au scorbut. Les étymologistes ne diront pas le contraire : le mot français *scorbut* et son équivalent anglais *scurvy* ont une origine scandinave, le mot *Skyrbjogr*. On n'est peu renseigné sur la médecine viking, hormis par certaines sagas qui en décrivent les pratiques. L'une d'elles, qui se déroule au x^e siècle, raconte la mésaventure d'un homme mourant du scorbut lors d'une traversée entre l'Islande et la Norvège. Si ces grands marins connaissaient le scorbut, savaient-ils s'en protéger ? Il semble bien que oui : « Les Vikings tentent de se préserver de la maladie en consommant de l'angélique (*Angelica archangelica officinalis*), efficace contre les douleurs

articulaires et la fatigue, et contenant de faibles quantités de vitamine C. Cette plante sera diffusée en Europe occidentale durant la période viking. » (HOICK : *La médecine des Vikings.*)

C'est au XVI^e siècle, toutefois, que le scorbut devint véritablement « la peste des marins ».

Le temps des grandes découvertes

C'est en 1498 que Vasco de Gama ouvre une nouvelle route des Indes en contournant l'Afrique. Cette route est longue, car les marins de l'époque font un large crochet vers l'ouest de l'Atlantique, afin de profiter des vents dominants. Ses équipages furent donc frappés par le scorbut, et beaucoup d'hommes périrent. Antão-Vas de Camões, compagnon de Vasco de Gama, en a consigné les méfaits : *«... tous les membres de l'équipage avaient perdu du poids, ils étaient blêmes, leurs gencives se gonflaient, étaient déformées, ulcérées, noires comme le charbon, leurs dents se déchaussaient. Au début on comptait celles qui tombaient, puis celles qui restaient. Bientôt, ces bouches édentées se taisaient, effarées. La chair pourrissait à mesure qu'elle croissait en dégageant une odeur si fétide et si affreuse que l'air en était empuanti. Nous n'avions pas d'habiles chirurgiens, ni de médecins adroits, mais sans praticien instruit il fallait bien cependant tailler et couper la chair déjà putréfiée, car quiconque l'avait ne tardait pas à mourir »* Le frère de Vasco, Paulo de Gama, meurt du scorbut durant cette traversée de retour. Sur un équipage de 170 hommes au départ, seuls 44 marins survivent à l'expédition.

Les marins de Magellan ne sont pas, non plus, épargnés. Antonio Pigafetta, l'historiographe du voyage raconte : *« Nous ne mangions que du vieux biscuit tourné en poudre, tout plein de vers et puant de l'ordure d'urine que les rats avaient fait dessus après avoir mangé le bon. Et nous buvions aussi une eau jaune infecte. Nous mangions aussi les peaux de bœuf dont était garnie la grande vergue afin que celle-ci ne coupe pas les cordages. Elles étaient durcies par le soleil, la pluie et le vent. Et nous les laissions macérer dans la mer quatre ou cinq jours, puis nous les mettions un peu sur les braises. Et nous les mangions aussi. Et aussi beaucoup de sciure de bois et des rats qui coûtaient un demi-écu l'un, encore ne s'en pouvait-il trouver assez. Et ce n'était pas tout. Notre plus grand malheur arriva quand nous nous sommes vus attaqués par une sorte de maladie qui nous gonflait les mâchoires jusqu'à ce que nos dents en soient cachées»*

Les marins de Jacques Cartier, au cours de son deuxième voyage au Canada, sont également victimes du scorbut durant un rude hivernage dans le fort de Stadaconé. Cette période de carences alimentaires est perturbée par une maladie qui décime leurs effectifs. Cartier lui-même raconte :

« Au mois de décembre, nous fûmes avertis que la mortalité touchait le peuple de Stadaconé, à tel point que, selon leurs dires, plus de cinquante étaient déjà morts. En conséquence, nous leur interdîmes de venir à notre fort, ni autour de nous. Mais, bien que nous les eussions chassés, la mortalité commença chez nous d'une manière merveilleuse [diabolique] et tout à fait inconnue. Car les uns ne pouvaient se tenir debout, et leurs jambes étaient grosses et enflées, et les nerfs retirés et noircis comme charbon., avec des gouttes de sang comme pourpre. Puis la maladie montait aux hanches, aux cuisses, aux épaules, aux bras et au cou. À tous, la bouche devenait si infectieuse et pourrie par les gencives que toute la chair en tombait jusqu'à la racine des dents, lesquelles tombaient presque toutes. La maladie se répandit tellement sur nos trois navires qu'à la mi-février, de 110 hommes que nous étions, il n'y en avait pas dix en bonne santé, à tel point que

nul ne pouvait secourir l'autre, ce qui était chose piteuse à voir, compte tenu du lieu où nous étions. »

La maladie qui frappe les explorateurs est, en fait, le scorbut, mais Jacques Cartier ne la connaît pas, et encore moins les traitements qu'il conviendrait d'appliquer. Heureusement pour les Français, les Amérindiens disposaient d'un remède. Jacques Cartier raconte la guérison quasi miraculeuse dont ont bénéficié ses hommes :

« Un jour, notre capitaine voyant la maladie si étendue et ses hommes si atteints, sortit hors du fort et alla se promener sur la glace. Il vit venir une bande de gens de Stadaconé, dont Domagaya. Le capitaine avait vu celui-ci dix ou douze jours auparavant, très malade, avec l'une de ses jambes très enflée au niveau du genou, et tous les nerfs retirés ; les dents perdues et gâtées et les gencives pourries et infectées. Le capitaine, voyant Domagaya sain et guéri fut joyeux, espérant savoir par lui le secret de sa guérison, afin de l'appliquer à ses gens.[...] Domagaya lui répondit qu'il s'était guéri avec le jus des feuilles d'un arbre et son marc , et que c'était là le seul remède contre cette maladie. Alors le capitaine lui demanda s'il y en avait dans les environs et, si oui, de les lui montrer. [...] Alors Domagaya envoya deux femmes avec le capitaine pour en chercher ; ils en rapportèrent neuf ou dix rameaux et nous montrèrent comment piler l'écorce et les feuilles du bois, et mettre le tout à bouillir dans de l'eau, puis boire cette eau, et mettre le marc sur les jambes enflées et malades. Ils dirent que cet arbre guérissait de toutes maladies. Ils appellent cet arbre dans leur langue « Annedda ».

Peu de temps après, le capitaine fit faire du breuvage pour le faire boire aux malades. Mais ceux-ci refusèrent d'essayer, à l'exception d'un ou deux qui acceptèrent. Peu après qu'ils en eussent bu, ils ressentirent un soulagement qui était un véritable miracle. Car de toutes maladies dont ils étaient atteints, après en avoir bu deux ou trois fois, retrouvaient la santé et guérison [...] »

Grâce à ce remède, les explorateurs retrouvèrent la santé, mais 25 hommes au moins avaient perdu la vie. L'hivernage se poursuivit jusqu'au retour du beau temps, c'est-à-dire pas avant la mi-avril.

Les bienfaits de l'annedda tombent vite dans l'oubli, et rien n'est trouvé contre le fléau, hormis quelques remèdes empiriques aussi inefficaces que parfois dangereux. Le scorbut continue à décimer les équipages lors des traversées lointaines et des voyages autour du monde. La circumnavigation du commodore Anson, entre 1740 et 1744, en est un exemple dramatique.

Un arbre mystérieux, l'annedda

Quel était l'arbre magique qui avait sauvé les marins de Jacques Cartier ? Les « Indiens » lui donnaient le nom d'*Annedda*, et Cartier leur emprunta cette appellation. Il en rapporta de nombreux plants, qui furent mis en culture en France. Curieusement, l'annedda ne suscita pas l'intérêt des apothicaires français ; il finit par se faire oublier, sans qu'on sache exactement de quel arbre il s'agissait.

Quand les scientifiques se posèrent la question – longtemps après – ils ne parvinrent pas à une réponse formelle. Beaucoup penchèrent pour le cèdre blanc d'Amérique (*Thuja occidentalis*), riche en vitamines C. D'autres affirment qu'il s'agit de la pruche du Canada (*Tsuga canadensis*) ou du sapin baumier (*Abies balsamea*). La question n'est pas définitivement tranchée.

Thuja occidentalis (Planche botanique, 1801)



Les bienfaits du citron

Comment les marins découvrirent-ils les bienfaits du citron pour la guérison du scorbut ? Par hasard sans doute, car personne, à cette époque, ne soupçonnait l'existence de la vitamine C.

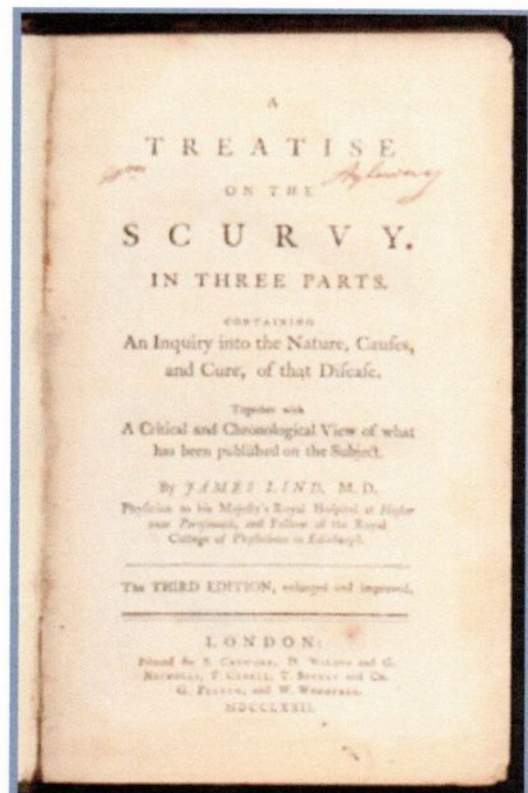
Il semble que les marins du commerce en aient eu l'intuition avant ceux des marines de guerre, et qu'ils faisaient provision de citrons lors de leurs escales. L'île de Sainte-Hélène, découverte en 1502 par le navigateur João de Nova, au service du Portugal, est admirablement située dans l'Atlantique Sud pour le ravitaillement des navires « sur la route des Indes ». Ils y font escale pour leur réapprovisionnement en eau douce et en vivres frais, ce qui vaut à cette terre le surnom d'« auberge de l'océan ». Les Hollandais de la VOC et les Anglais de la Compagnie des Indes orientales y prennent pied successivement au cours du XVII^e siècle. Sans doute connaissaient-ils les bienfaits du citron contre le scorbut car, à cette époque, ils y implantent des citronniers. Il en subsiste aujourd'hui une *Lemon Valley*, proche des sources où les navires venaient se ravitailler.

Certains capitaines de la marine royale anglaise soupçonnent également les bienfaits du citron dès le début du xvii^e siècle. Le navigateur James Lancaster fait, par hasard, une curieuse observation. Partie de Torbay le 21 avril 1601, sa flotte de quatorze navires se dirige vers le sud de l'Afrique, mais le scorbut frappe ses équipages. À l'arrivée à Table Bay, la maladie a fait des ravages. Cependant, les hommes du bâtiment de Lancaster, le Dragon rouge, se rétablissent plus vite que ceux des autres navires. Serait-ce dû au jus de citron qu'ils prennent tous les matins ? Lancaster le pense et fait un rapport dans ce sens à l'amirauté... mais celle-ci ne tient aucun compte de cette observation intéressante. Il faut attendre le xviii^e siècle et les travaux de James Lind, pour que le rôle du citron fasse l'objet d'une étude sérieuse.

James Lind est un ancien chirurgien de marine. Il servait à bord du *HMS Salisbury* à la fin de la Guerre de Succession d'Autriche et a été confronté, sur ce vaisseau, à des cas de scorbut. Il s'est livré, sur ses hommes, à une expérimentation très scientifique dans le but de rechercher un traitement. Depuis cette date, James Lind a quitté la marine, a obtenu son diplôme de médecine et s'est installé comme médecin à Édimbourg. L'expérience menée par Lind, à bord du *HMS Salisbury*, relève d'un esprit scientifique très précurseur ; il s'agit d'un véritable « essai clinique ». Il a sélectionné douze malades, à peu près également atteints, et les a répartis en six groupes de deux. À chaque groupe il a proposé un traitement différent afin d'observer les effets éventuels sur les malades. Ceux-ci, par ailleurs, avaient la même alimentation. À l'un des groupes, il a prescrit un litre de cidre par jour. À un autre, vingt-cinq gouttes d'un élixir de vitriol (quelques millilitres d'acide sulfurique dilués dans de l'eau). Au troisième groupe, deux cuillerées de vinaigre trois fois par jour. Au quatrième, de l'eau de mer. Au cinquième, il prescrivit deux oranges et un citron par jour. Au sixième et dernier groupe, il donna un mélange recommandé par un médecin de l'hôpital. Le résultat ne se fit guère attendre : au bout de quelques jours, les malades recevant les oranges et les citrons présentèrent des signes d'amélioration. Lind n'en tirera aucune conclusion sur l'origine de la maladie. Celle-ci n'était pas attribuée à une carence alimentaire, mais plutôt à l'excès d'humidité des navires. Il se borna à observer l'effet bénéfique des agrumes et à en recommander l'usage. Son *Traité du Scorbut* a été accueilli avec méfiance par les autorités médicales. Beaucoup jugeaient un peu naïf de prétendre guérir une maladie aussi grave avec quelques oranges !



James Lind
et son « Traité sur le scorbut »



Les adeptes de James Lind rencontraient un problème pratique difficile : la conservation des citrons. Certains eurent l'idée de confectionner des sirops de citron et diverses *limonades*, qui se

conservaient mieux que les fruits eux-mêmes. Bougainville, par exemple, distribuait à ses hommes de la « limonade sèche de Faciot ». Selon *l'Histoire de la Société royale de Médecine*, elle était composée « par livre de sucre, d'un gros de sel d'oseille, auxquels on ajoute quelques zestes de citron » : « *On leur donnait tous les jours une pinte de limonade faite avec la poudre de Faciot, et nous avons eu dans ce voyage les plus grandes obligations à cette poudre.* » (L.-A. de BOUGAINVILLE, *Voyage autour du monde*).

Les idées originales ne manquaient pas. Le navigateur James Cook, par exemple, avait observé que les marins néerlandais étaient moins sujets au scorbut que leurs collègues des autres pays. Il en chercha la cause et découvrit qu'ils étaient de grands consommateurs de choucroute. Il fit donc embarquer de nombreux tonneaux de cet aliment au départ de son premier voyage autour du monde. Mais la choucroute n'était pas dans la tradition alimentaire des marins anglais : ils refusèrent d'abord d'en manger ! Pour les convaincre, James Cook usa d'un stratagème : il demanda à ses officiers d'en consommer régulièrement sous les yeux de l'équipage. Devant cet exemple, les hommes finirent par accepter une ration hebdomadaire. Ils firent le voyage sans être atteints par la terrible maladie. Le jus de citron étant cher et difficile à conserver, la choucroute fut longtemps considérée comme le meilleur des antiscorbutiques. La marine française l'adopta, et la choucroute resta au menu des marins durant tout le ^{xix}^e siècle. Elle fut d'abord ajoutée à la soupe du soir par petites quantités, puis une Circulaire ministérielle du 15 juillet 1887 prescrivit de la servir une fois par semaine « comme plat supplémentaire accommodée le mieux possible suivant les moyens du bord ». Elle fut supprimée de l'ordinaire des marins français en 1893.

Les idées originales n'étaient pas toujours couronnées de succès. Certaines nécessitaient de chauffer les fruits, ce qui détruisait tout ou partie de leurs vitamines C, et abaissait leur efficacité. Le scorbut continua donc à faire des ravages pendant tout le ^{xviii}^e siècle, et même après.

Il fut particulièrement dévastateur lors des voyages de traite, parmi la population noire transportée. Le témoignage suivant, emprunté au Livre de Bord du négrier *Duc de Laval*, illustre cette redoutable situation : « *Le 5 janvier 1775, pendant la nuit, il nous est mort d'escorbut trois hommes, un négriillon nommé Portier, une négresse nommée Sophie. Le 11 janvier, il nous est mort deux hommes et deux femmes d'escorbut, malgré tout le secours qu'on peut naturellement leur donner, mais la révolution de la terre y a beaucoup contribué. Le 12 janvier, la goélette anglaise Sophie nous a parlé et jeté un bout de ligne pour nous envoyer dessus comme va-et-vient une certaine quantité d'oranges et citrons que je lui avais demandés. Le 13 janvier, nous donnons à nos nègres les plus affectés les citrons et les oranges, ce qui paraît leur faire beaucoup de bien.* » Finalement, en 53 jours de mer, le *Duc de Laval* perd 46 esclaves du scorbut sur les 388 qu'il a embarqués en Afrique, soit 12 %. Ce taux de mortalité semble habituel.

Ce n'est qu'à la fin du ^{xviii}^e siècle que la *Royal Navy* appliqua les recommandations de Lind. À partir de 1795, en effet, les marins anglais eurent droit, chaque jour, à un traitement préventif composé de jus de citron additionné d'un peu d'alcool. Cette adjonction d'alcool présentait un effet bénéfique inattendu : elle permettait une meilleure conservation du jus de citron, sans détérioration de la vitamine C. Grâce à ce traitement – dont la composition demeurait secrète – le scorbut disparut de la *Royal Navy*, ce qui contribua à sa supériorité durant les guerres napoléoniennes.

À la même époque, en effet, il ravageait les équipages français. Louis Garneray, qui servait dans l'océan Indien sur des navires corsaires de France, en a laissé un témoignage poignant :

« *Le scorbut augmentait chaque jour de violence.*

Je me rappelle encore, avec un serrement de cœur, le lugubre et navrant spectacle que présentait chaque matin le pont de la frégate.

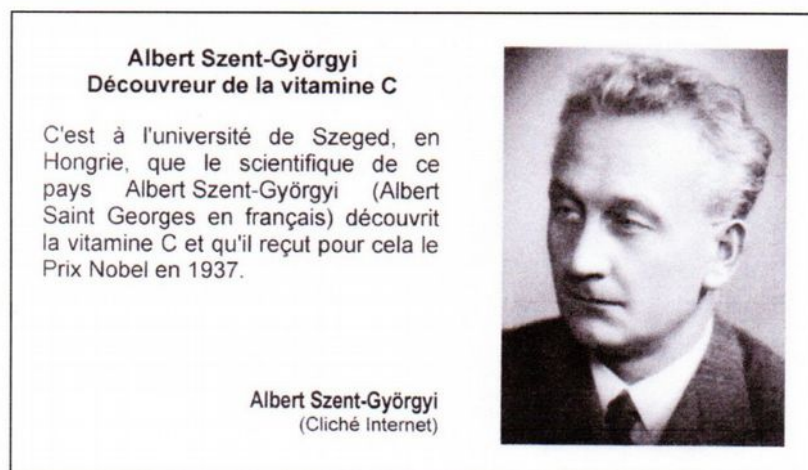
Un peu après le lever du soleil, quand le soleil se montrait, on y transportait les malades pour les faire respirer l'air : c'était hideux à voir.

La plupart des gens atteints du scorbut avaient le bas de la figure horriblement gonflé ! Leurs lèvres béantes, flétries par une salivation continue, laissaient percevoir des gencives noires, tuméfiées, des dents longues et tremblantes ! Leurs corps, gonflés à partir des extrémités, étaient ordinairement marbrés, surtout dans la dernière période de la maladie, de taches livides et bleuâtres.

*Les malheureux atteints de ce terrible mal, pâles comme des cadavres, maigres comme des squelettes et brisés par la douleur, attendaient avec impatience, mais sans avoir souvent la force de se plaindre, l'heure solennelle de la délivrance et de l'éternité ! Ceux à qui une constitution robuste ou un moral énergique laissaient la vigueur de la pensée s'occupaient à calculer froidement le temps qui leur restait encore à vivre. La façon dont ils opéraient ce calcul était certes plus infallible que n'eût pu l'être le diagnostic du plus habile médecin ; ils marquaient chaque soir, au moyen d'une ficelle, les progrès de l'envahissement du fléau ; et, édifiés ainsi sur sa rapidité, ils pouvaient prédire, à quelques heures près, le moment où le gonflement, atteignant le cœur, devait les étouffer. » (LOUIS GARNERAY : *Corsaire de la République* – Edition Phébus – Libretto, pp 145-146).*

*

Le scorbut se raréfie un peu sur les navires du XIX^e siècle. La nourriture y est meilleure grâce, par exemple, à l'invention des conserves alimentaires. Il ne disparaît pas complètement, néanmoins, et frappe en particulier les explorations polaires. Par ailleurs, il réapparaît à chaque épisode de carence alimentaire grave ; par exemple lors du siège de Paris en 1870.



Il faut attendre le début du XX^e siècle pour que le mécanisme de cette maladie soit parfaitement compris et maîtrisé : apparition de la notion de « vitamines », découverte de la vitamine C, synthèse de cette substance, etc. Malgré ces progrès, le scorbut réapparaît à chaque fois qu'un homme ou un groupe d'hommes est l'objet d'une carence grave en vitamine C ou *acide ascorbique*. GL



Sources :

AUTRAN, André : *Essai historique sur le scorbut et le bériberi*. Thèse présentée à la Faculté de Médecine et de Pharmacie de Lyon. 1916

BAILLARD, Eugène : *Du scorbut*. Paris. Imprimerie de la Faculté de Médecine. 1873

BERCHE, P. : *L'histoire du scorbut*. Revue de Biologie médicale. N°347, mars 2019

BOUHDIBA, Sofiane : *Dans le sillage des médecins de marine, de l'Antiquité à nos jours*. L'Harmattan, 2016.

COLOMBO, Roland : *Etude de la carence en vitamine C...* Thèse présentée à la Faculté de Médecine de Nancy. 2001

HESS, Alfred F. - : *Scurvy, past and present*. Philadelphie et Londres. J.P. Lippincott Company. 1920

HOICK : *La médecine des Vikings*. In « Pour la Science » n+ 318, avril 2004.

MALBRANQUE, Romain : *La prévention du scorbut au cours des grandes expéditions maritimes, du xv^e au xviii^e siècle*. Thèse pour le diplôme d'État de docteur en pharmacie. Université e de Rouen. 2014. Disponible sur Internet.

SCHLIENGER, Jean-Louis : *Le scorbut d'hier à aujourd'hui*. In « Médecine des maladies métaboliques » Volume 14, issue 1, février 2020, pp 69 à 76.



LE 19 JUIN 1885 LA STATUE DE LA LIBERTE ARRIVAIT A NEW YORK A BORD DU TRANSPORT ISERE par Alain Foulonneau

Il y aura bientôt 139 ans la statue de la Liberté œuvre du sculpteur français Frédéric Auguste Bartholdi arrivait à New York à bord du navire mixte Isère. C'est l'occasion de rappeler les festivités solennelles qui marquèrent cet événement mais aussi de rappeler la carrière de l'Isère qui transporta la statue d'un côté à l'autre de l'océan Atlantique.



Reception of the French S.S. Isère in New York Bay Tableau de Edward Moran 1885

La statue de la Liberté, une initiative privée, un transport d'Etat.

L'idée d'une statue pour célébrer le centenaire de l'indépendance des États-Unis est née d'une collecte de fonds organisée en 1865 par le quotidien *Le Phare de la Loire*¹ pour une médaille en or dédiée à Mary Todd Lincoln, la veuve du président américain et qui portait l'inscription « *Dédiée par la Démocratie française à Lincoln, honnête homme qui abolit l'esclavage, rétablit l'Union, sauva la République, sans voiler la statue de la Liberté* ».

Destinée à symboliser l'amitié entre la France et les États-Unis, ce projet n'était cependant pas dénué de sous entendus politiques. En effet il s'agissait de célébrer la démocratie républicaine alors que la France était sous régime impérial et qu'elle avait tenté de contrer l'influence des États-Unis en Amérique centrale dans la désastreuse expédition du Mexique (voir « À la recherche de l'Arche d'Alliance. Enquête sur un navire maudit », *Sillages* n° 22, mai 2020).

¹ Créé par Charles Victor Mangin, *Le Phare de la Loire* campe dans l'opposition au Second Empire, ce qui lui vaut une interdiction de paraître plusieurs semaines en 1863 (il reçoit alors le soutien de Victor Hugo en exil à Guernesey).

Ce n'était qu'en 1875 que le projet commença à prendre forme par une campagne de promotion. Tous les moyens de l'époque furent utilisés pour collecter les fonds. Les grandes villes françaises participèrent à la souscription. Mais aussi des milliers de particuliers firent des dons.

Exécutée à Paris par le sculpteur Bartholdi avec la collaboration de Gustave Eiffel pour la charpente métallique, la statue colossale de la Liberté éclairant le monde fut d'abord construite et assemblée à Paris.

Restait ensuite à la transporter aux Etats Unis.

La traversée de la statue de la Liberté.

Démontée en 350 pièces réparties dans 214 caisses, la statue fut envoyée à Rouen sur deux convois ferroviaires, un premier train de 40 wagons et un second de 30. Elle fut ensuite chargée en 16 jours à bord du transport de la Marine Nationale l'Isère commandé par le lieutenant de vaisseau Gabriel Lespinasse de Saune.



Chargement de la statue de la Liberté à Rouen à bord de l'Isère

Le 21 mai, elle descendit la Seine, débarqua à Caudebec-en-Caux cinq passagers provisoires¹ puis appareilla pour sa traversée transatlantique. Le commandant Lespinasse de Saune qualifia son chargement inhabituel « *d'encombrant et peu lourd, avec le chargement de charbon, le tirant d'eau est de 1,40 m ce qui nous place dans de bonnes conditions de navigation pour le tirant d'eau moyen de 3,95m mais nous sommes peu chargés.* »

L'Isère fit escale à Horta port de Faial dans les Açores pour se ravitailler en charbon. Elle quitta l'archipel le 4 juin. Le 5 juin elle essuya une tempête avec forts coups de tangage, et sans autre fait de mer notable, se plaça à 40-50 lieues au sud de la limite méridionale du Gulf Stream pour prendre le contre-courant. Puis l'Isère traversa le Gulf Stream pour arriver devant les atterrages de New York.

1 Il s'agissait principalement de Bartholdi et de son épouse ainsi que du constructeur de la statue Gaget

La réception de l'Isère avec à son bord la statue de la Liberté.

L'Isère était attendue le 10 juin mais en raison du mauvais temps ce ne fut qu'une semaine plus tard qu'elle se présenta devant les côtes de New York. Un grain très violent de pluie et de vent retarda son mouillage à Sandy Hook qu'elle gagna le 17 juin à 5h du matin.

Aussitôt le commandant Lespinasse de Saune prévint le consul général de France et un membre du comité francoaméricain de son arrivée. Dans la journée le commandant américain de la corvette de guerre Omaha vint accueillir l'Isère et invita son commandant français à mouiller à la base navale de Gravesend, à cinq milles de Bedloe's Island.

Le 18 juin le croiseur de premier rang la Flore avec le contre-amiral Lacombe commandant de la division navale de l'Atlantique Nord, mouilla à son tour à Gravesend auprès de l'Isère et de l'Omaha.

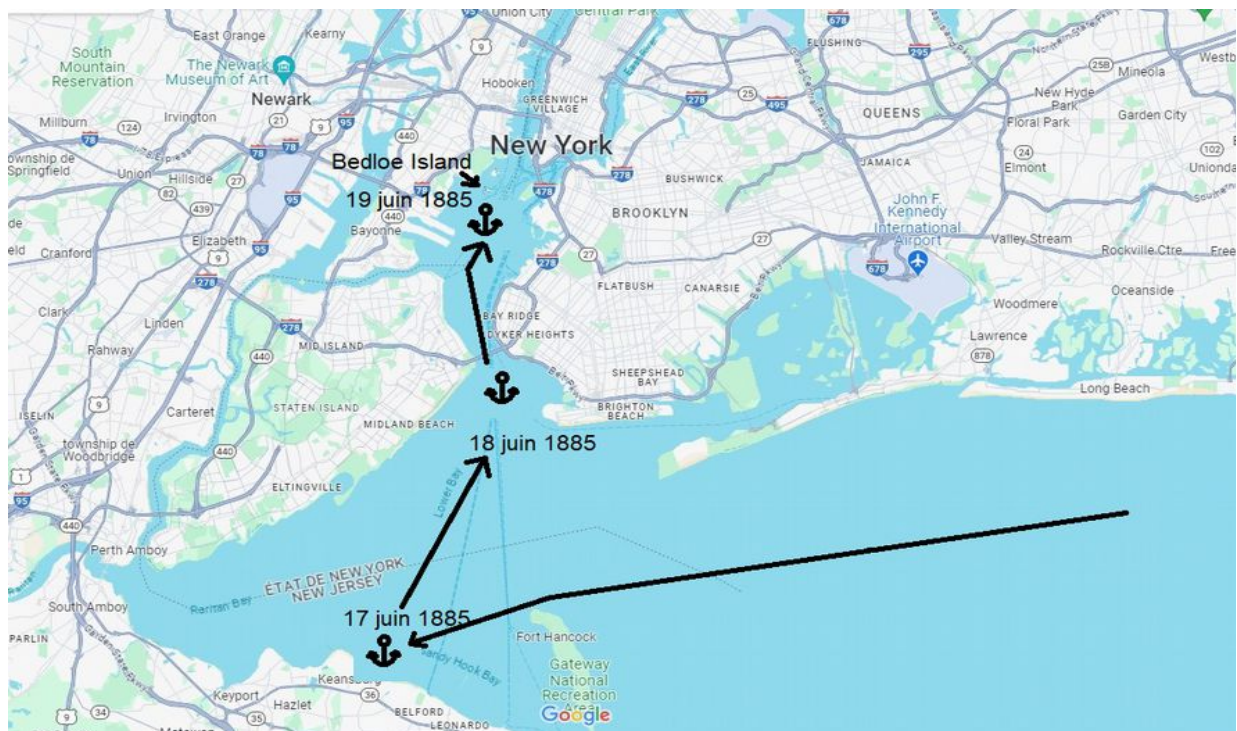
La splendeur de la réception malgré son organisation hâtive dépassa toutes les espérances. Le matin du 19 juin une délégation dirigée par le sénateur William Evarts¹ et le maire de New York William Russell Grace monta à bord de l'Atlantic la fierté de l'Union des ferryboats pour saluer les Français. Le général Charles P Stone², découragé au début par le manque d'intérêt apparent, jubilait de trouver la baie remplie de navires tous pavoisés. Navires de la marine américaine, grands bateaux d'excursion, yachts de millionnaires, vedettes à vapeur, remorqueurs et une multitude de petites embarcations semblaient se précipiter dans le sillage de l'Atlantic.

La flotte rejoignit l'Isère vers 10 heures du matin. C'est alors que survint un incident imprévu qui entacha un peu la solennité de l'évènement. L'Atlantic avait un franc bord beaucoup plus bas que celui de l'Isère si bien que sa passerelle ne pouvait pas atteindre le pont de l'Isère. En désespoir de cause une planche fut posée sur le pont supérieur de l'Atlantic (en fait le toit de la cabine) obligeant les personnalités officielles à grimper sans ménagements ni dignité sur le navire français dont l'équipage les attendait en grande tenue.

Après les toasts au champagne de bienvenue, le commandant de Saune transféra la responsabilité de sa cargaison inhabituelle au Comité Américain. MM Evarts, Stone, et des membres de la Chambre de Commerce eurent le privilège de rester à bord de l'Isère tandis que le USS Despatch sifflait le départ pour l'île de Bedloe.

1 Le sénateur William Evarts était chargé de la récolte des fonds nécessaires à l'érection de la statue à New York

2 Le général Charles P Stone était l'ingénieur en chef dirigeant les travaux de construction du socle de la statue sur l'île Bedloe



Trajet de l'Isère lors de son arrivée à New York

La flotte d'accompagnement de l'Isère

La Flore

C'était le navire amiral de la flotte française de l'Atlantique Nord. Il était venu des Antilles pour donner de l'ampleur à l'évènement. Il représentait le gouvernement français.

Le Despatch (la dépêche)

Cet ancien paquebot avait été acheté par le gouvernement américain pour servir d'avis. En 1885 il était le yacht du président des Etats Unis. Il était aussi à la disposition des membres du gouvernement pour leurs déplacements maritimes.

L'Omaha

C'était un croiseur entré en service en 1872

Le Powhatan

C'était un vétéran. Une frégate à roues lancée en 1850 qui avait participé à la guerre de Secession.

L'Atlantic

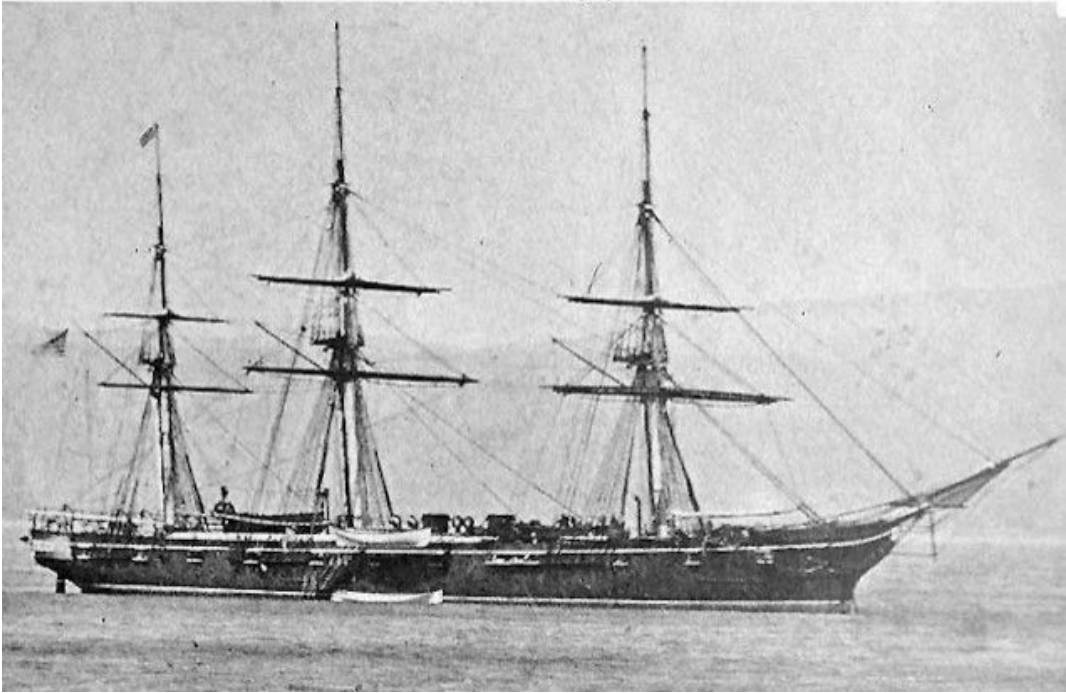
Ce ferry venait d'être lancé. C'était le plus moderne des ferries de New York.

L'impressionnante flottille débuta avec le Despatch suivi par l'Omaha, le Powhatan et La Flore. L'Isère flanquée de l'Atlantic menait la flotte d'escorte. Plus d'une centaine de navires accompagnait joyeusement la statue vers sa nouvelle demeure. Aux canonnades retentissantes des forts le long des rives répondaient les salves des canons de l'Isère et de La Flore. Pendant l'heure suivante au cours de laquelle la flotte fit route vers le port ce fut un vacarme constant de sifflets à vapeur et toutes les quelques minutes environ le rugissement des salves de salut. Quand ils atteignirent l'île Bedloe, le tumulte était quelque chose de formidable. Les spectateurs se pressaient sur l'île pour apercevoir l'armada de bateaux.



USS Despatch

Photo # NH 49987 USS Omaha. Photographed circa the 1870s or 1880s



Le Powhatan



Le ferry Atlantic



**Photo de la parade nautique célébrant l'arrivée de la statue de la Liberté à New York.
On distingue l'Isère dans sa livrée blanche.**



Autre photo de la parade nautique célébrant l'arrivée de la statue de la Liberté à New York prise depuis un bateau accompagnateur

RECEIVED
JUN 24 1895
125-2-3

FRANK LESLIE'S ILLUSTRATED NEWSPAPER

No. 1,551 Vol. LXI

NEW YORK—FOR THE WEEK ENDING JUNE 27, 1895.

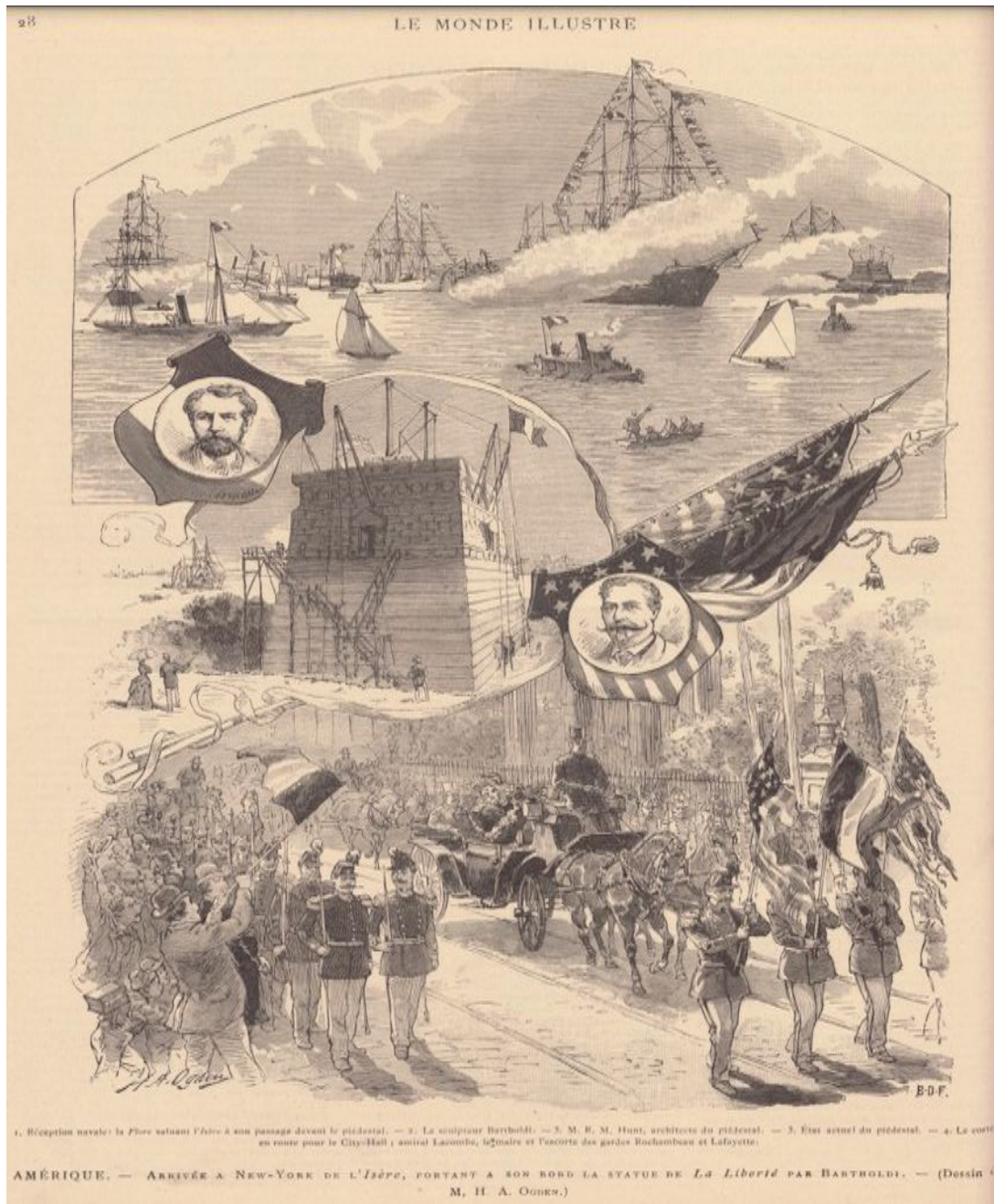
Price, 10 CENTS



NEW YORK.—ARRIVAL OF THE FRENCH TRANSPORT STEAMER "ISÈRE," WITH THE BARTHOLDE STATUE ON BOARD AT THE BASE OF THE PIEDestal, BEDLOR'S ISLAND, FRIDAY, JUNE 1994.—THE SALUTE OF WELCOME BY THE FLEET.
FROM A SKETCH BY A. BARTY (JAMES) — THE TACK 94.

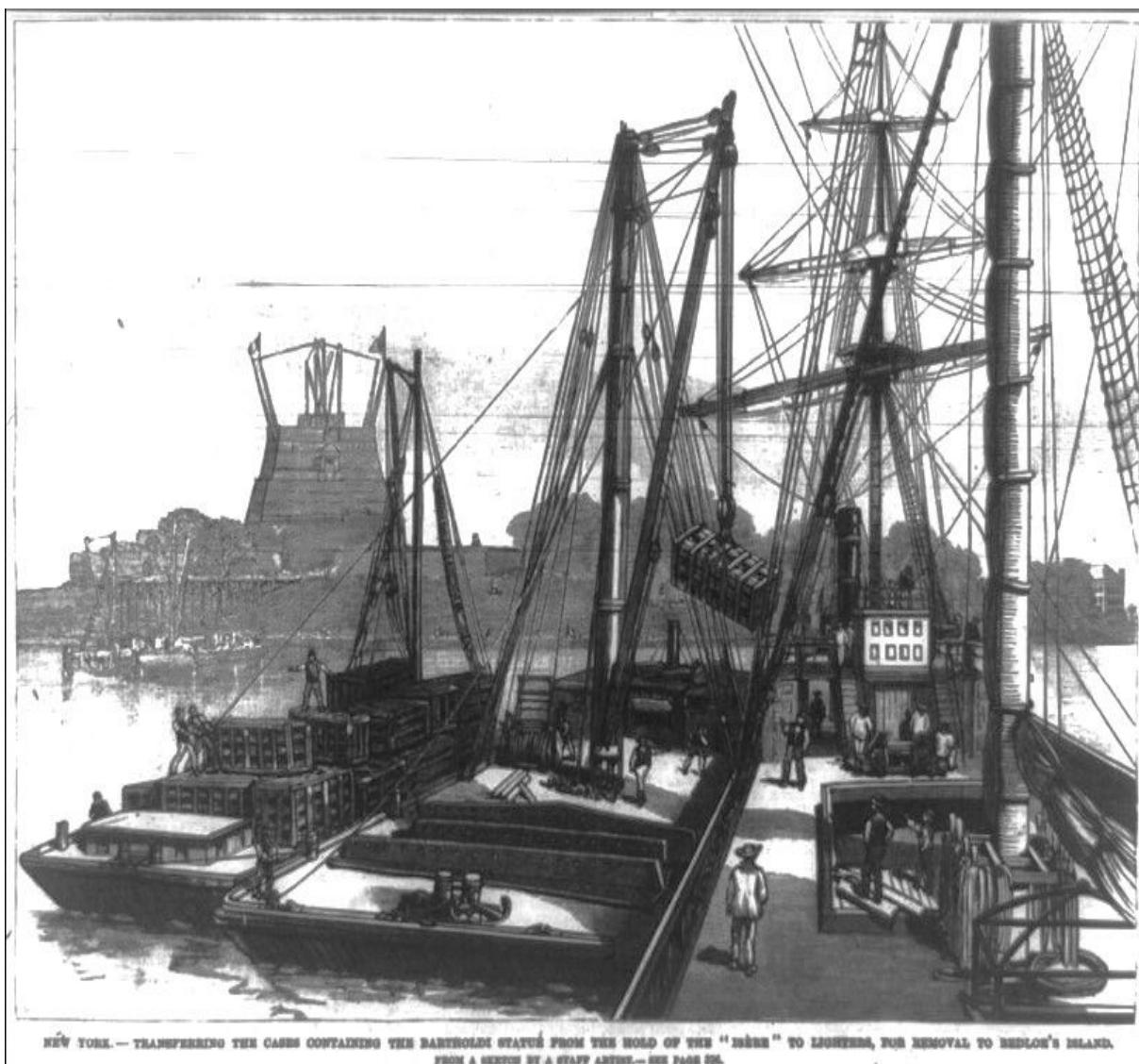
L'arrivée de l'Isère saluée par la presse de New York

Quand l'Isère fut ancrée avec sûreté et cérémonie, les officiers français rejoignirent leurs hôtes américains pour une parade terrestre depuis la batterie jusqu'à l'Hôtel de Ville. Les drapeaux tricolores et Stars and Stripes étaient suspendus à profusion et des banderoles bordaient le parcours au dessus d'une foule si dense que les piétons étaient obligés de marcher sur la chaussée. En comptant l'escorte militaire, plus de deux milles personnes se rendirent à l'Hôtel de Ville pour une réception. Le buffet était décoré avec des sucreries élaborées dont une maquette de deux pieds de l'Isère avec ses marins et son gréement.



Gravure du Monde Illustré représentant les festivités de réception de la statue de la Liberté

Pendant les jours suivants les caisses contenant la statue furent transférées de l'Isère sur des allèges puis débarquées sur le chantier de construction.

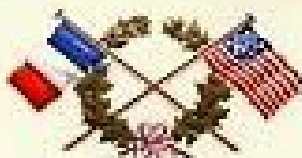
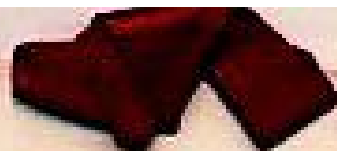


Déchargement des caisses de la statue de la Liberté

Quand tout cela fut terminé, le 24 juin la Chambre de Commerce offrit chez Delmonico¹, un banquet encore plus somptueux que le buffet de l'Hotel de Ville. Un banquet que certains convives qualifiaient de « presque aussi colossal dans ses proportions que la statue... elle même »

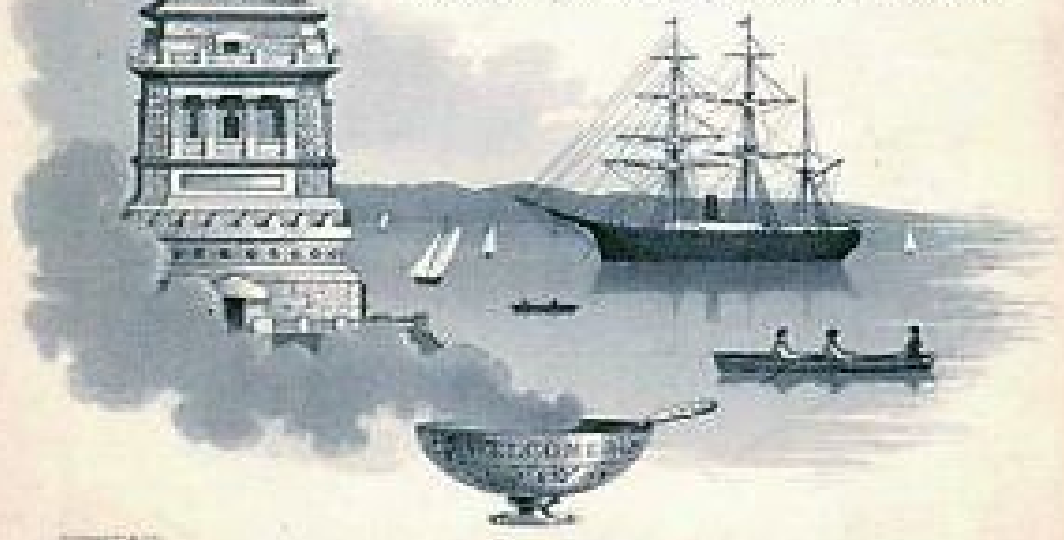
Au cours de cette réception, dans une note humoristique, le sénateur William Evarts félicita le commandant Gabriel Lespinasse de Saune pour « avoir su garder la Liberté sous ses écouteilles, une tâche que peu de nations oseraient ». Le ministre français des Affaires Etrangères, Charles de Freycinet, répondit aussitôt en exprimant la reconnaissance de son gouvernement pour ces démonstrations d'amitié qui répondent si bien aux sentiments d'entente et de cordialité qui unissent les deux nations.

1 Célèbre restaurant de New York ouvert en 1837. Existe toujours.

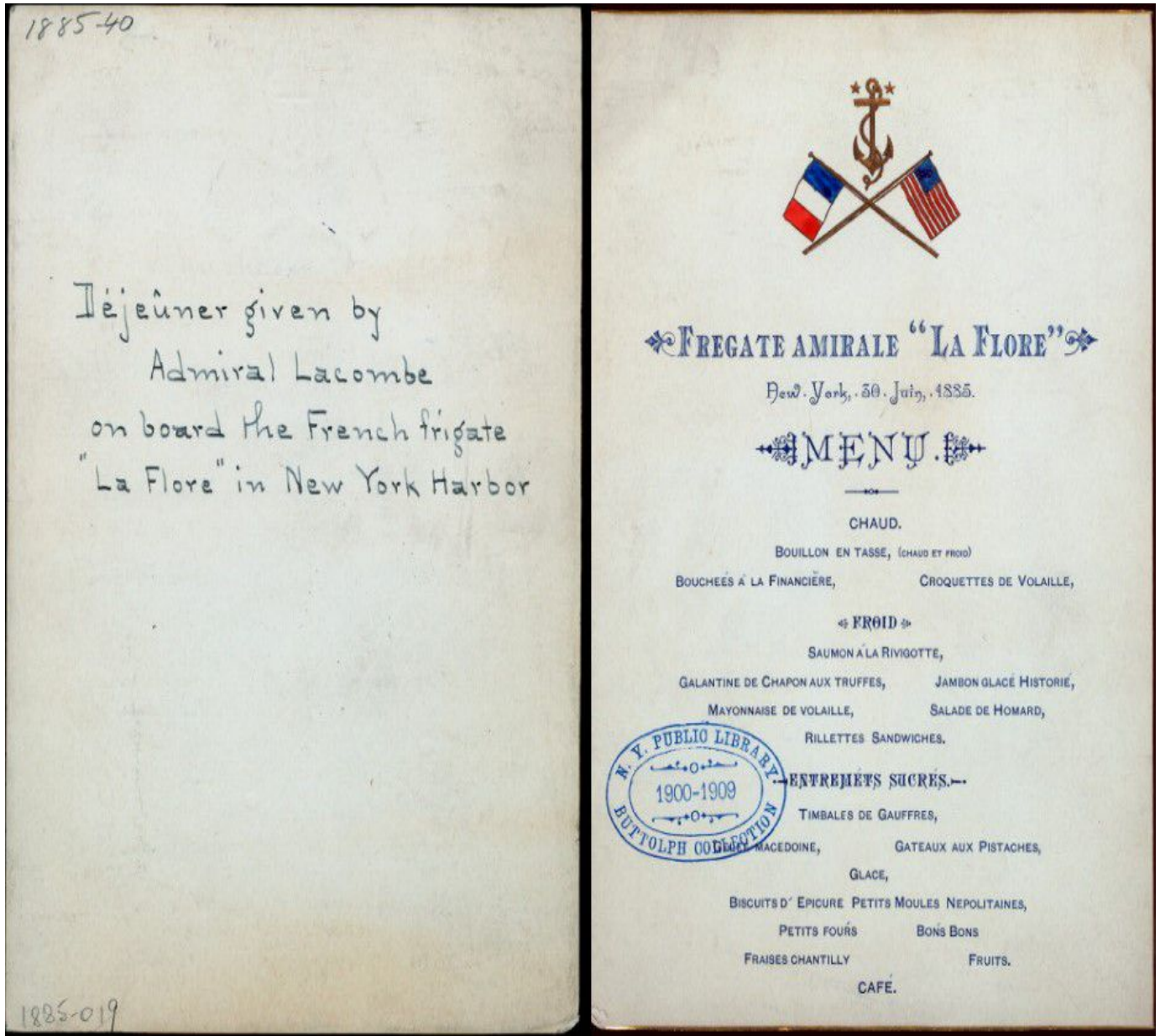


BANQUET
à Dîner
COMMERCE or COMMERCIAL
 in honor of the Commander
et de
 Officers of the French National
SHIP ISÈRE.
DEMONICO'S

Wednesday evening, June 24th 1886.



Le 30 juin, le contre-amiral Lacombe rendit la politesse à ses hôtes lors d'un banquet à bord de La Flore.



La carrière de l'Isère

L'Isère était un navire mixte à hélice lancée à Lorient en 1866. Parfois désigné comme frégate ce n'était cependant qu'un navire de transport. Outre sa machine à vapeur de 580 cv l'Isère possédait un gréement complet de trois mâts barque.

Il mesurait 67 m de long hors tout.



Pendant plus de quinze années, l'Isère assura des missions de transport de divers matériels de port en port, en Atlantique, Manche et Méditerranée. En 1859, il participa même à la guerre d'Italie, en Adriatique ! Bien que n'étant pas un bâtiment destiné à participer à des affrontements navals, son armement fut amélioré en 1872 et les deux antiques pièces de 30 furent remplacées par deux plus modernes de 14 qui céderent également leurs places à deux autres de 12, en 1883. Puis, en 1884, l'Isère fit un voyage au Tonkin, future colonie française d'Extrême-Orient où les armées de la troisième République s'opposaient, depuis trois ans, à celles de la dynastie chinoise Qing. A cette occasion l'Isère fut repeint en blanc, une couleur qu'il conserva l'année suivante pour une mission qui fit sa gloire, celle qui vien d'être décrite.

L'Isère fut désarmé à Rochefort en 1909 et rayé des listes en 1911.

En 1924, il remonta à Lorient où il servit de ponton, notamment pendant la Seconde Guerre mondiale.

Les Allemands l'utilisèrent comme quai d'amarrage pour les sous-marins avant de le couler, en 1945, devant le port de Sainte-Catherine à Locmiquélic.



L'Isère, qui gît par 8 m à 10 m de fond, est aujourd'hui un « spot » de plongée sous-marine. Laminaires, spirographes, éponges, ascidies, étoiles de mer, vers planaires, nudibranches....

La vénérable épave abrite une faune et une flore d'une très grande richesse.

Mais c'est aussi une ruine hautement évocatrice et inspirante. Tout plongeur qui l'explore ne peut s'empêcher de penser à sa glorieuse arrivée dans le port de New York.





Bibliographie

LIBERTY, the French American Statue in Art and History. Perennial Library, Harper & Row Publishers. ISBN 0-06-096122-8

Revue SUBAQUA n° 277 publiée le 01/03/2018

Ouest France : *ce bateau a transporté la statue de la Liberté* édition du 07/07/2013 article de Charles Josse

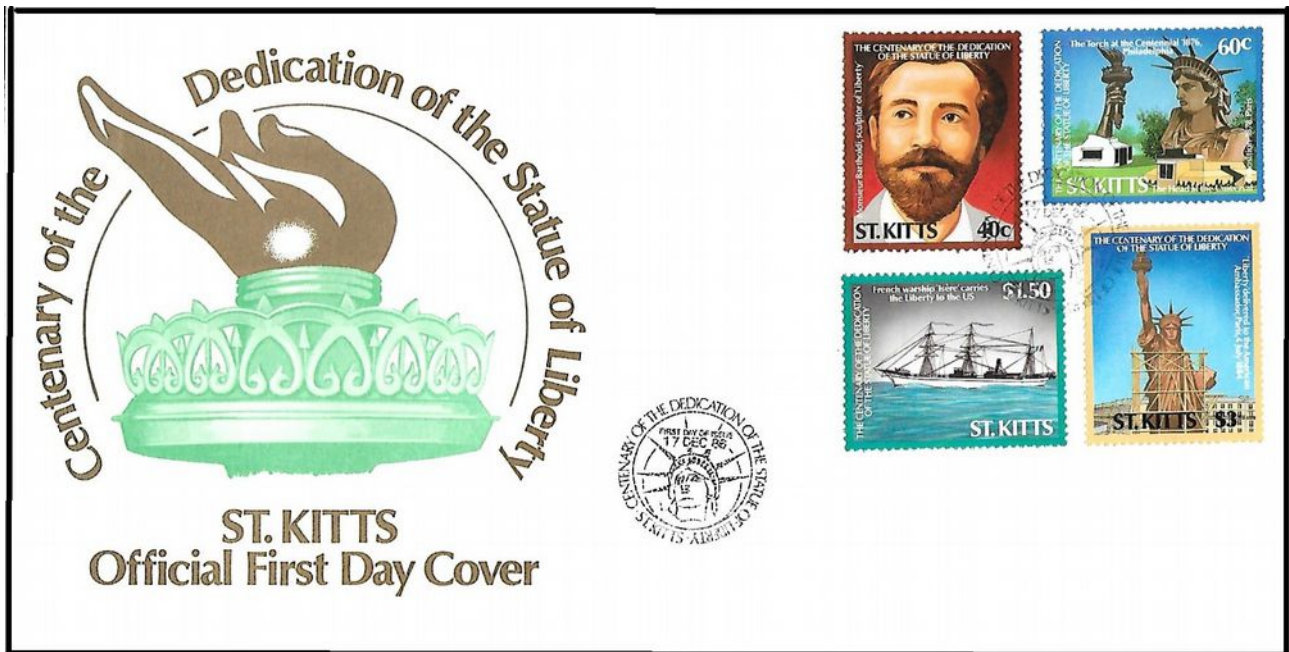
Le Télégramme de Brest : *la troisième vie de l'Isère* édition du 2 juillet 2015

Le coin des philatélistes

A l'occasion du centenaire de l'inauguration de la statue de la Liberté de New York, plusieurs enveloppes premiers jours avaient été émises. En voici deux.

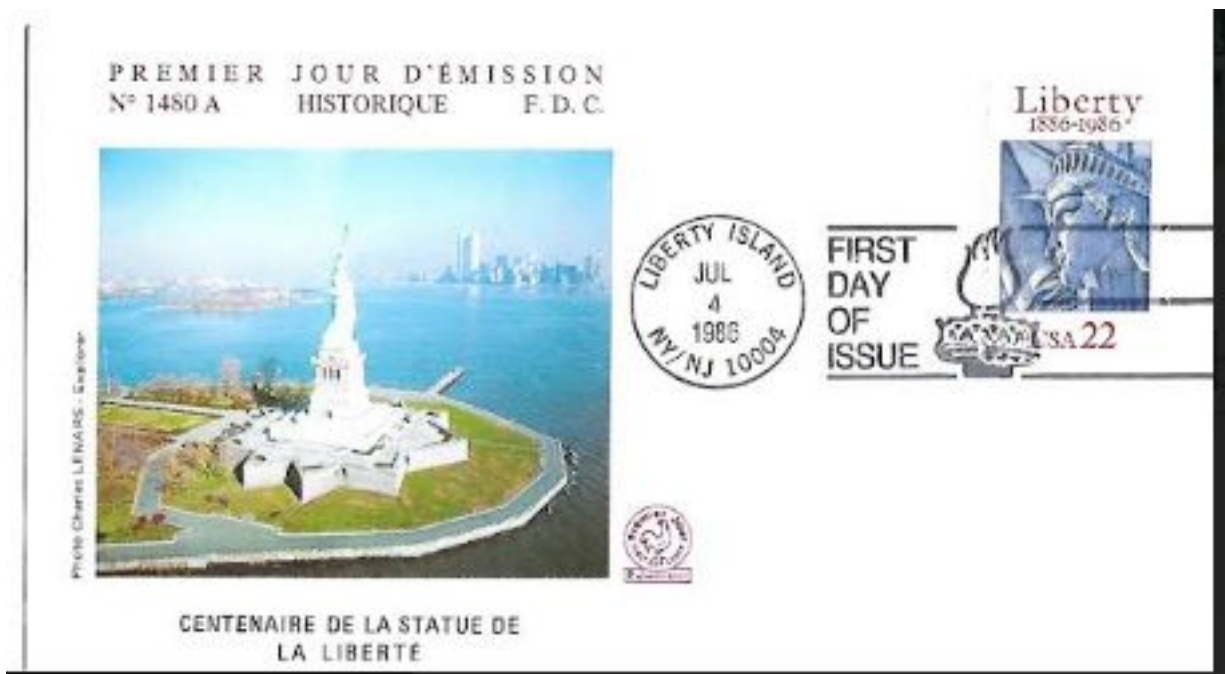
La première est l'enveloppe émise par le petit état de l'île des Caraïbes St Kitts. On peut y voir quatre timbres représentant dans l'ordre : Bartholdi, la tête de la statue à l'exposition universelle

de Paris en 1878, l'Isère et la statue montée à Paris et présentée à l'ambassadeur des Etats-Unis en 1884.



La seconde enveloppe est plus originale et je laisse le soin à Guy Le Moing d'en parler.

L' « émission commune » du centenaire



Le timbre qui se trouve sur cette enveloppe mérite quelques commentaires.

Ce timbre, en effet a été émis quasi simultanément par les États-Unis et par la France, en 1986, pour commémorer un événement symbolique touchant de près nos deux pays : le centenaire de la statue de la Liberté. Cette « émission commune » d'un même timbre est exceptionnelle.



Le timbre du centenaire
Version américaine



Le timbre du centenaire
Version française

Les principales caractéristiques de ce timbre (version française) sont les suivantes :

- ◆ Pays d'émission : France
- ◆ Date d'émission : 07/07/1986*
- ◆ Date de retrait : 18/01/1987
- ◆ Format impr. 21 x 36 mm
- ◆ Format max : 26 x 40 mm
- ◆ Couleur : bleu et rouge
- ◆ Dentelure : 13
- ◆ Graveur : Claude Jumelet
- ◆ En page : Howard Paine
- ◆ Impression : Taille-douce
- ◆ Tirage : 21 562 605
- ◆ Valeur faciale : 2,20 F
- ◆ Réf. Philatelix : 2576 ; Michel : 2554 ;
Tellier : 2421

*La date d'émission du timbre américain est le 4 juillet, jour de la Fête nationale.

La commémoration du centenaire de la mort de Bartholdi

Le sculpteur Bartholdi est mort en 1904. Cent ans plus tard, en 2004, la France a émis un timbre commémoratif en mémoire de cet artiste.

Frédéric Auguste Bartholdi est né à Colmar le 2 août 1834. En 1853, il exécute pour sa ville natale, une de ses premières commandes, une statue du Général Rapp. Un voyage au Moyen-Orient, en 1855 - 1856, d'où il rapportera croquis, dessins et photographies, enrichira son parcours artistique et technique. Suivront ensuite plusieurs statues : Vauban, le petit vigneron, VercingétorixAprès la guerre de 1870, il part aux Etats-Unis avec l'idée de « lutter pour la liberté » et imagine « la Liberté éclairant le monde ». En 1885, la Statue de la Liberté est remise officiellement aux Etats-Unis. Un an plus tard, la réplique réduite de la statue, qui illustre le timbre, est offerte à la France par l'Amérique et installée à la pointe de l'île aux cygnes, à Paris en 1889. Elle y fait face à celle de New-York. Les sept rayons de son diadème représentent les 7 continents (Europe, Amérique, Asie, Afrique, Australie, Pôle Nord et Pôle Sud), sa torche symbolise la lumière, la direction à suivre.



-
- ◆ Pays d'émission : France
 - ◆ Date d'émission : 23/02/2004
 - ◆ Date de retrait : 28/01/2005
 - ◆ Format impr. 37 x 48 mm
 - ◆ Format max : 41 x 52 mm
 - ◆ Couleur : polychrome
 - ◆ Dentelure : 13 ½ x 13
 - ◆ Dessinateur-graveur : Yves Beaujard :
 - ◆ Impression : Taille-douce
 - ◆ Tirage : 3 451 000
 - ◆ Valeur faciale : 0,90 €
 - ◆ Réf. Philatelix : 3742 ; Michel : 3783 ;
Tellier : 3639
-

La Liberté éclairant le monde

La « série Liberté »

À partir de 1954, les USA ont émis une série de timbres patriotiques rendant hommage aux gardiens de la liberté tout au long de l'histoire des États-Unis. L'Amérique du XVIIIe siècle est représentée par des héros et des hommes d'État de la guerre d'indépendance tels que Washington, Jefferson, Franklin, Hamilton, Henry, Jay et Revere. Des dirigeants du XIXe siècle, dont Monroe, Lincoln, Lee, Harrison et Susan B. Anthony, font leur apparition. Le XXe siècle est représenté par Teddy Roosevelt, Woodrow Wilson et le général Pershing. La série Liberty présente également des lieux célèbres importants pour l'histoire démocratique américaine, tels que Bunker Hill, Independence Hall et Alamo.



Quelques timbres de la série « Liberté »

La série Liberté comprend, bien sûr, plusieurs timbres consacrés à la célèbre statue. En voici un.



- ◆ Pays d'émission : USA
- ◆ Date d'émission : 24 juin 1954
- ◆ Couleur : violet foncé
- ◆ Dentelure : 11 x 10 ½
- ◆ Impression : Presse rotative
- ◆ Valeur faciale : 3 cents
- ◆ Réf. Scott 1035

Ce timbre est le premier à porter la devise des États-Unis : « In God we trust »

Bien qu'il soit apparu sur les pièces de monnaie américaines depuis 92 ans, « In God We Trust » n'est devenu la devise officielle de l'Amérique que le 30 juillet 1956. Ses racines dans la tradition américaine remontent à la guerre de 1812, lorsque Francis Scott Key a inclus la phrase « Et ceci soit notre devise : En Dieu est notre confiance » dans son poème qui est devenu l'hymne national, « Star-spangled Banner ». Cinquante ans plus tard, alors que l'Amérique était plongée dans la guerre civile, le révérend MR Watkinson a demandé que nos pièces comportent une déclaration reconnaissant Dieu pour « nous soulager de l'ignominie du paganisme ». Lui et bien d'autres souhaitaient montrer que Dieu était du côté de l'Union.

Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES JOURS

Par Guy LE MOING

Cela s'est passé il y a un an,

le 14 juin 2023 :

Naufrage de l'*Adriana* en mer Ionienne... des centaines de disparus !

Le 14 juin 2023, un navire de pêche transportant des migrants depuis la Lybie vers l'Italie a coulé en mer Ionienne au large des côtes grecques. Les circonstances du naufrage sont controversées. On ignore combien de personnes s'entassaient à bord, 400 ? 750 ?... les estimations varient selon les sources. Sur ce nombre, cent quatre survivants ont été recueillis par les sauveteurs, quatre-vingt-deux corps sans vie ont été repêchés ; le nombre des disparus se chiffre donc par centaines.

L'*Adriana* est parti d'Égypte et a fait escale à Tobrouk où il a chargé sa cargaison humaine. Celle-ci est constituée de Pakistanais, de Syriens, de Palestiniens et d'Égyptiens. Il a ensuite fait route vers l'Italie, le 10 juin, pays que les candidats à l'émigration considèrent comme une terre d'accueil en Europe.



La route de l'*Adriana*
(Source : Wikipedia anglais)

Quel que soit le nombre exact de personnes se trouvant à bord, l'*Adriana* est indubitablement en surcharge ; il ne mesure, en effet, qu'entre vingt et trente mètres de longueur, et les vues aériennes prises avant le naufrage montrent des centaines de personnes entassées sur le pont, sans compter celles qui se trouvent dans les cales. Aucun de ces passagers ne porte de gilet de sauvetage.

Les autorités italiennes suivent à distance la progression de l'*Adriana*. Le navire, surchargé, est en mer depuis plusieurs jours ; tout laisse supposer qu'il manque de vivres et d'eau potable, ce qui

doit mettre ses passagers en péril. Le 13 juin, le navire approche du Péloponnèse ; il se trouve dans les eaux internationales, mais dans une zone de surveillance et de sauvetage (SAR) attribuée à la Grèce. Les Italiens préviennent donc es garde-côte grecs et l'agence FRONTEX¹ de l'approche d'un navire apparemment en difficultés. Des patrouilles aériennes et des navires quittent alors le sol grec pour se rendre sur les lieux indiqués. À partir de là, les informations sont contradictoires. Les Grecs affirment avoir proposé leur assistance au navire, mais celui-ci l'aurait refusée, prétextant vouloir continuer sa route vers l'Italie. Les survivants réfutent cette affirmation et soulignent l'inaction des garde-côtes. La nuit tombe.

À 1 h 40 du matin, le 14 juin, l'*Adriana* lance un appel de détresse : sa machine est tombée en panne. Les garde-côtes s'approchent et, cette fois encore, les témoignages divergent. Les sauveteurs affirment avoir vu le bateau effectuer de grands zig-zags, et chavirer lors d'un de ses virages et couler. Les survivants ont une autre explication : selon eux, un garde-côte grec aurait pris l'*Adriana* en remorque, mais aurait provoqué son naufrage au cours de cette manœuvre. Toujours est-il que le navire disparaît dans les flots, en un lieu où la profondeur dépasse les 4 000 mètres.



L'*Adriana* surchargé de passagers, peu avant son naufrage

(Photo : Hellenic Coast-Guard, HCG)

Les recherches immédiatement entreprises par les navires proches permettent de repêcher cent quatre survivants et quatre-vingt-deux cadavres. Aucune femme et aucun enfant ne figurent parmi les survivants ; on saura plus tard que les femmes et les enfants étaient enfermés dans la cale, sans accès au pont. Dès le 18 juin, les autorités reconnaissent que plus de cinq cents personnes sont présumées mortes.

La catastrophe de l'*Adriana* a provoqué de fortes réactions politiques et judiciaires en Grèce et dans les pays concernés : manifestations contre la politique européenne d'immigration, enquêtes, mise en cause de l'action des garde-côtes et du Frontex, procès (et acquittement) de prétendus passeurs égyptiens, etc.

1 Agence de protection des frontières de l'Union européenne

Cela s'est passé il y a 80 ans, le 6 juin 1944 : Débarquement allié en Normandie

En juin 1944 a lieu une vaste opération militaire visant à établir une tête de pont alliée à l'ouest de l'Europe, afin d'attaquer l'armée allemande sur un nouveau front et de la repousser vers l'est. Elle se concrétise le 6 juin 1944 (« Jour J ») par un débarquement de grande ampleur sur les plages françaises de Normandie. Au total, trente et une divisions alliées participeront au débarquement, soit plus d'un million d'hommes.

Depuis 1941, l'Union soviétique doit faire face à l'armée allemande, et Joseph Staline demande aux Alliés d'ouvrir un front à l'Ouest, pour soulager la pression que subit son pays. Les Alliés ne sont pas en mesure de répondre immédiatement à cette demande, et ce n'est qu'en 1943 qu'ils donnent leur accord et commencent à préparer « l'opération Overlord ».

Le choix du lieu de débarquement est rapide : il se fera sur les plages de l'est du Cotentin et de l'ouest du Calvados. Le général américain Dwight D. Eisenhower sera le commandant suprême de cette opération ; le général britannique Bernard Montgomery commandera les troupes terrestres débarquées. L'objectif est double :

- Le Jour J, « nettoyer » le littoral par le bombardement des défenses allemandes, et l'assaut de parachutistes et de troupes terrestres de débarquement.

- Après le Jour J, poursuivre les débarquements et les parachutages, afin d'aménager la zone qui sera la tête de pont alliée. En particulier, créer un port artificiel pour accueillir des navires de fort tonnage.

La préparation de l'opération a lieu au printemps 1944. Il s'agit d'abord de tromper l'ennemi sur le lieu du débarquement, par une grande opération de désinformation, nommée *Opération Fortitude*. Adolf Hitler, en effet, s'attend, depuis 1941, à une attaque alliée par l'ouest ; il a fait construire le « mur de l'Atlantique » pour s'en protéger. Les services de renseignements alliés, aidés par la résistance française, entreprennent donc de répandre le doute quant au lieu de l'opération : dans le Pas-de-Calais ? En Norvège ? Pour mieux brouiller les esprits, les Alliés concentrent de faux chars en caoutchouc sur certains points du littoral anglais. Il résulte de cette incertitude un flottement (voire un désaccord) dans les options stratégiques des généraux allemands.

La préparation militaire du débarquement a lieu à la même époque en Grande-Bretagne. Une « répétition » est effectuée, fin avril, à Slapton Sands, dans le sud de l'Angleterre (opération Tigre). C'est un échec meurtrier en raison de l'intervention inattendue de vedettes lance-torpilles allemandes (plus de 900 soldats alliés tués). Il faut aussi choisir le « jour J » en fonction des prévisions météo et du clair de lune, et « l'heure H » en fonction de la marée et de la luminosité ambiante, etc. Un premier choix se porte sur le 2 juin au petit matin, puis le jour J est reporté au 5 juin, en raison de la lune.

Le déplacement d'un million d'hommes n'est pas une mince affaire ; il est organisé en plusieurs étapes. Dans un premier temps, les troupes sont amenées vers une vaste « zone de concentration », dont la distance par rapport aux ports d'embarquement n'excède jamais 320 km. Le séjour dans cette zone peut durer plusieurs semaines. Depuis la zone de concentration, les hommes et le matériel sont ensuite acheminés par rail ou par route vers des « camps de triage » où la répartition par bateau est organisée. Après quelques jours passés dans ces camps, les hommes doivent rallier les zones d'embarquement. Le débarquement doit avoir lieu le 5, mais la

mer est si mauvaise, le 4, que le général Eisenhower retarde l'opération de vingt-quatre heures. Les soldats vont donc rester à bord des navires une journée de plus que prévu. L'ordre de départ est finalement donné le 5 au soir, et l'armada s'élanche à travers la Manche ; elle est en vue des côtes françaises vers 2 heures du matin, et les hommes commencent à être transbordés sur les barges de débarquement. Il leur reste encore trois heures de route avant de prendre pied sur les plages, par une mer très forte. Entre le faux départ de l'avant-veille, la traversée houleuse et la phase finale à bord des péniches, beaucoup de soldats sont victimes du mal de mer, ce qui diminuera leur efficacité au combat.



Omaha Beach, le 6 juin 1944

(Photo : US Federal Government, libre de droits)

L'opération proprement dite commence par un assaut aéroporté le soir du 5 juin entre 23 heures et minuit. Mille deux cents avions larguent trois divisions de parachutistes sur l'arrière-pays, pour prendre le contrôle de certaines voies de communication. De nombreux parachutistes se perdent ou se noient dans la nuit ; d'autres doivent livrer de rudes combats (À Sainte-Mère-Église, par exemple).

Pendant ce temps, cinq colonnes de navires transportant les troupes d'infanterie se dirigent vers les cinq plages choisies pour le débarquement, à savoir, d'ouest en est : Utah Beach (Manche, secteur américain), Omaha Beach (Calvados, secteur américain), Gold Beach (Calvados, secteur britannique), Juno Beach (Calvados, secteur canadien), Sword Beach (Calvados, secteur britannique et français). Au lever du jour, les hommes débarquent sur ces plages et affrontent la défense côtière allemande. La « bataille de Normandie » est commencée.

Le terrain conquis, il reste à ravitailler la tête de pont alliée qui y a pris place. Mais la zone conquise est dépourvue de ports naturels, hormis de petits ports de pêche incapables d'accueillir de grands navires. Cherbourg ferait l'affaire, mais il est occupé par l'ennemi. Face à une telle situation les Alliés décident de construire des ports artificiels. Peu après le débarquement débute la mise en place de deux ports artificiels, les *Mulberries* (Mulberry A, américain, à Saint-Laurent-sur-Mer ; Milberry B, britannique, à Arromanches). Ils permettent l'acheminement du matériel jusqu'à la reconquête de Cherbourg. L'approvisionnement en carburant est un autre problème, auquel on trouve des solutions appropriées : transport par péniches de débarquement, aménagement d'un terminal pétrolier à Port-en-Bessin, utilisation du port de Cherbourg après sa reconquête, et même pose d'un oléoduc sous-marin entre la côte anglaise et la France.

Moins d'un mois après le 6 juin, le débarquement (*opération Neptune*) a atteint ses objectifs. Il est la première phase de l'*opération Overlord*, qui va durer jusqu'au mois d'août. GL

**Cela s'est passé il y a 100 ans,
Le 12 juin 1924 :
Explosion à bord du cuirassé USS *Mississippi*.**

Les nouvelles tourelles triples de 356 mm, installées sur les cuirassés de l'U.S. Navy, connaissent des problèmes de mise au point, à l'origine de plusieurs accidents. Le plus grave d'entre eux a lieu le 12 juin 1924 à bord du *Mississippi*. Au cours d'un exercice de tir, ce jour-là, le canon central de la tourelle N°2 se charge mal, et la mise de feu a lieu avant la fermeture de la culasse. Tout le personnel armant la tourelle est tué, à savoir trois officiers et quarante-cinq hommes. De nombreux autres marins sont gravement incommodés par les fumées et le nuage toxique qui envahit le navire. Le *Mississippi* rallie immédiatement San Pedro (Californie) pour y débarquer ses morts et ses blessés. Arrivé sur rade, le cuirassé est victime d'un nouvel incident : un obus de 350, resté dans le canon bâbord de la tourelle N°2, part tout seul et tombe dans la mer, juste derrière le vapeur *Yale* qui quittait le port à destination de San Francisco. GL



Les formidables tourelles triples de 356 mm, équipant les cuirassés américains

(Photo extraite d'une brochure américaine intitulée :
*The second decommissioning – US battleship Missouri – March 31, 1992 –
Long Beach, California*)



RUBRIQUE

Le naufrage de la goélette De Gallant La malédiction du triangle des Bermudes a-t-elle fait une victime de plus ?

Le 21 mai 2024 la goélette De Gallant sombrait subitement au sud de l'archipel des Bahamas. Cette région est comprise dans le triangle des Bermudes. Alors est-ce un mystère de plus ? Ou bien un début d'explication de certaines disparitions ?

De Gallant était une goélette de 27, 20 mètres construite en 1916 aux Pays Bas. A l'origine c'était un harengurier, un logger, comme expliqué dans un article que la revue Le Chasse Marée lui avait consacré dans son numéro n° 327¹. Il s'appelait alors Jannetje Margaretha et était gréé en ketch à corne. Plus tard le navire porta le nom de Tine, Knape, Gertrud et enfin De Gallant quand la fondation Zeilschip l'acquit pour en faire un navire école pendant deux décennies en le gréant en goélette. En 2018 Jean François Lebleu l'acheta pour la Blue Schooner Company, une compagnie de transport maritime à la voile qu'il a fondée dans le Finistère Nord (Landéda) afin de proposer un moyen de transport sans énergies fossiles entre l'Europe et la mer des Caraïbes.

De Gallant était partie le 24 février 2024 de Douarnenez. Elle avait pris une cargaison de cafés, cacao et sucre de canne en Colombie et revenait vers l'Europe dans des conditions faciles. Que s'est-il passé alors ? Voici le communiqué de la Blue Schooner Company :

“Tout en attendant les conclusions du rapport d'enquête du BEA Mer², il nous est déjà possible de faire état de quelques faits tangibles. Ceux-ci rappellent avant tout que la mer est un environnement professionnel dangereux, quels que soient les gages donnés par un navire largement éprouvé ou par l'excellence de son commandement et de son équipage. Corroborées par les conditions météorologiques constatées sur place, les prévisions ne faisaient état d'aucun risque particulier pour la nuit du naufrage. De Gallant faisait route par vent particulièrement faible. De ce fait, il progressait lentement, sur mer d'huile. Quelques grains distants étaient identifiés et surveillés, au radar notamment. Malgré leurs positions sous le vent du navire, De Gallant était déjà sous-toilé, et l'affalage d'autres voiles avait été préparé. Une chute brutale et importante de la température incite le bord à reprendre immédiatement la réduction de voilure. Mais quelques secondes plus tard, la descente d'une rafale d'une extrême violence entraîne déjà une gîte telle qu'une partie du navire est envahie d'eau. Toutes initiatives de mise en sécurité du voilier-cargo sont stoppées nettes par une deuxième rafale du même ordre. Il est trop tard pour le navire. L'ordre d'évacuation est alors donné, les appels de détresse émis, les combinaisons de survie enfilées sur un pont plus vertical qu'horizontal. De Gallant sombre déjà.

1 A bord de Gallant, des marins en quête de futurs (page 20 et suivantes)

2 Organisme public français chargé de conduire les enquêtes de sécurité relatives aux accidents et incidents maritimes graves.

Seules quelques minutes se sont écoulées entre le moment où le voilier-cargo faisait route dans un vent trop faible, sur mer d'huile, et le moment où il a sombré."

Ce sont bien des « conditions météorologiques hors-norme », qui auraient entraîné la gîte puis la perte du navire".

Sur les huit membres de l'équipage six ont pu être sauvés par hélitreuillage. Mais deux jeunes femmes sont portées disparues malgré les recherches soutenues des Garde-Côtes des Etats-Unis.

Si la technologie moderne n'avait pas autorisé un appel de détresse rapide, De Gallant aurait été un bateau disparu mystérieusement d'un seul coup sans raison apparente. De tels drames ne seraient-ils pas survenus dans le passé ? Les légendes naissent souvent de faits réels par la suite déformés, majorés, et associés à des fantômes. Je l'avais démontré dans un article intitulé "Y avait-il un trésor à bord de la Reine du sud ?" (Sillages n° 46). Guy Le Moing dans Sillages 32 expliquait que dans la légende du triangle il y avait une grande part de fantaisie. Mais il citait aussi un document émanant de l'U.S. Coast Guard rappelant les particularités de ces parages. En voici les termes : *"il faut tenir compte de la nature du Gulf Stream. Celui-ci est extrêmement rapide, turbulent, et peut très vite faire disparaître toute trace de catastrophe. L'imprévisible régime météorologique Atlantico-Caraïbes joue aussi un rôle. Des orages subits, accompagnés d'éclairs et de tonnerre, ainsi que des trombes d'eau peuvent aussi se révéler souvent désastreux pour pilotes et navigateurs".*¹ Des événements très violents et soudains existaient donc déjà par le passé. Ils auraient pu entraîner la disparition de navires aussi rapidement que celle de la goélette De Gallant. N'auraient-ils pas été à l'origine de la légende du Triangle des Bermudes ?

Pour relire l'article Un mystère de la mer LE « TRIANGLE DES BERMUDES » EST-IL MAUDIT ? par Guy LE MOING, cliquez sur [Sillages n°32](#)

Pour relire l'article Y avait-il un trésor à bord de la reine du sud ? Par Alain Foulonneau, Cliquez sur [Sillages n° 46](#)



La goélette De Gallant (photo archives Ouest France)

1 Document émanant de l'U.S. Coast Guard, cité par Charles BERLITZ dans Le Triangle des Bermudes. Flammarion, 1975

COURRIER DES LECTEURS

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

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

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

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

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

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

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

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

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

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

