



Frégate Coventry



LETTRE AUX AMIS DE GUERANDE

N° 85 - Début mai 2021

Editorial

Le mois de mai, c'est le retour des beaux jours, le soleil est plus généreux, la végétation reprend et même les mesures sanitaires s'assouplissent.

C'est aussi le retour des échafaudages sur les remparts. Débutées dans les années 1970, les tranches de travaux concernant l'enceinte urbaine se sont succédées jusqu'à nos jours. La tranche actuelle concerne la restauration des remparts entre la porte Vannetaise et la tour de Kerbenet. Des dispositions particulières ont été prises pour préserver une espèce ornementale, l'œillet des fleuristes, et pour déranger le moins possible les martinets noirs, espèce protégée qui niche dans les cavités.



Afin d'assurer leur reproduction, 50 nichoirs artificiels ont été posés aux emplacements recensés par la Ligue de Protection des Oiseaux 44. La bâche couleur vert olive interdit l'entrée dans les échafaudages et évite la réverbération qui les empêcherait de profiter des nids artificiels. Un système de son appelé « repasse », imitant leurs chants, est également installé afin de les attirer. Attendus maintenant, ils devraient prendre leur envol à la fin de l'été.

C'est également le printemps médiéval qui s'annonce du 4 au 27 juin. Les Amis de Guérande ont proposé leurs services, sous la houlette d'Alain Vaillant, pour l'élaboration des bannières médiévales.

Cette lettre est consacrée à deux événements maritimes : un témoignage sur la bataille des Cardinaux et l'aventure historique de Magellan qui rassemble 237 hommes d'équipage dont deux Croisicais, un Groisillon, un Alréen, un Malouin. Ce récit sera publié sur trois lettres.

Une Assemblée Générale pourrait avoir lieu le jeudi 8 juillet à Athanor, suivant les conditions sanitaires du moment. Cette information devra être confirmée dans une prochaine lettre. En attendant, je vous souhaite un agréable printemps.

Josick LANCIEN

Après la bataille des Cardinaux

Témoignage sur l'état du Formidable par un naval surgeon (chirurgien navigant) de la frégate Coventry (1)

Durant la guerre de Sept ans (1756-1763) le 20 novembre 1759, la bataille des *Cardinaux*, qui sera rebaptisée par dérision « La journée de *Conflans* » restera une journée noire pour la Marine Française.

Le 14 novembre la flotte du maréchal de *Conflans*, commandant de la flotte du *Ponan* quitte *Brest* à la tête de 21 vaisseaux de ligne pour embarquer dans le Morbihan un corps expéditionnaire qui devra envahir l'Angleterre. Au large de *Belle-Île*, elle rencontre la petite escadre du *Commodore Duff* chargée d'assurer le blocus du *Morbihan*. Le Maréchal donne l'ordre de l'attaquer mais, au même moment, il aperçoit la flotte de l'Amiral *Hawke* (23 vaisseaux de ligne) qui, prévenu par des espions, a décidé le 14 novembre de quitter *Torbay* en Angleterre pour intercepter la flotte française.

Redoutant un combat au large contre une escadre qui lui semble supérieure, et ce combat n'étant pas sa mission, *Conflans* décide d'aller se mettre à l'abri dans la *Baie de Quiberon*. Le chasseur devient alors le chassé. Plus rapides, les bateaux anglais de *Hawke* remontent l'arrière garde-française et la détruisent. Après ce choc, ce fut la débâcle (voir le déroulé de la journée dans la documentation).

Le bilan de cette bataille est catastrophique pour les Français : 2.500 morts et 7 navires détruits ou perdus. Du côté Anglais 300 morts et 2 vaisseaux détruits. C'est la frégate anglaise de 28 canons, *HMS Coventry* (2) qui sera l'un des premiers acteurs de cette bataille. Les frégates, petits navires de guerre rapides et surtoilés, sont armées pour assurer des missions de reconnaissance, couverture, liaison et interception.

A 7 H 00 le 20 novembre au large de *Belle-Île*, l'amiral *Hawke* envoie 3 de ses frégates, *le Coventry*, *le Magnanime* et *le Maidstone* en reconnaissance

A 8 H 30, *Francis Burslem* commandant du *Coventry*, signale la présence de voiles ennemies.

De 14 H 00 à 18 H 00, 44 vaisseaux de ligne vont s'affronter dans un espace restreint qui conduira à

la dislocation de la flotte française.

A 16 H 00, le chef de l'escadre bleue, Monsieur *du Verger de St André*, commandant du *Formidable* (vaisseau de 80 canons et 800 hommes), livre un combat héroïque et sous les feux de quinze adversaires qui le canonnent de chaque côté résiste, puis est contraint à baisser



Le Formidable

pavillon. Jean François de Galaup, comte de la Pérouse, officier garde-marine (futur explorateur sous le règne de *Louis XVI*) fit partie des survivants.

Le Formidable, réduit à une carcasse jonchée de cadavres, sera accosté d'abord par le *Resolution* (vaisseau de 74 canons et 600 hommes, qui sombrera plus tard sur le plateau *du Four*), puis par le *Coventry*, trois jours après, navire à bord duquel se trouve le Naval Surgeon (Chirurgien navigant) dont voici le témoignage :

« Un lieutenant et 80 hommes reçurent l'ordre de passer de notre bâtiment sur *le Formidable* pour aider aux réparations de son gréement, je saisis l'occasion de voir les dégâts qu'avait pu faire le feu de tant de grands bâtiments qui l'avaient canonné.

La destruction de ses œuvres était épouvantable et sa muraille de tribord était trouée comme une écumoire par les nombreux coups qu'elle avait reçus dans le feu de l'action. Les pertes en hommes étaient prodigieuses, tués ou blessés, parmi lesquels le premier l'Amiral M. *du Verger de St André* et son frère le premier capitaine.

Tous les autres officiers sont tués ou blessés, sauf un lieutenant-colonel qui m'assure que tous les hommes de son détachement (dont le poste de combat était sur la dunette ou le gaillard d'avant), avaient sauf lui été tués ou blessés, qu'il avait servi trente ans dans l'armée, avait assisté à la sanglante bataille de Fontenoy, mais qu'il n'avait jamais été témoin d'une telle scène de carnage. La grand chambre était pleine d'officiers blessés dont beaucoup avaient subi des amputations et avaient des garrots encore serrés contre les moignons, les vaisseaux n'ayant pas encore été appareillés, (L'auteur veut dire que veines et artères n'ont pas été écrasées, soit ligaturées, soit cautérisées) quoique ce fût le troisième jour après la bataille, et comme je manifestai ma surprise, le chirurgien fut mandé et sèchement interrogé par le colonel au sujet de cette omission, mais il déclara avec franchise que le nombre des blessés était tel que, quoiqu'il eût six aides, il n'avait pas encore fini les pansements, et que dans le cours de l'action, tout ce qu'il pouvait faire était d'amputer, d'égaliser les moignons et de mettre des garrots. M. Major (sic) m'invita à contresigner le nombre de ses patients et se présenta alors un bien triste tableau....

La grande batterie et chaque intervalle entre les canons sur le pont inférieur étaient pleins de soldats et de matelots, outre trois rangées de paniers dans la cale, dans lesquels se trouvaient 60 matelots, dont beaucoup n'étaient pas passés. Etant ressorti de cette scène de détresse humaine, et après avoir exposé la situation au colonel qui fut satisfait de mon compte-rendu, je fus prié par Monsieur Major de bien vouloir aider à l'intervention d'un officier dont le cas était très particulier. Une « grappe de raisin » (3) ayant pénétré à travers l'extrémité supérieure du fémur droit, était ressorti sous le sacrum qui était soufflé comme une vessie de bœuf et avait enlevé l'extrémité périnéale du rectum et une partie de la fesse. Il vomissait, et une sueur glacée recouvrait son visage. Le pansement consistait en un onguent de Styrax qui aurait pu se révéler salutaire comme si cela avait été du baume de Gelead et d'autant plus que le pauvre jeune homme approchait rapidement de la période terminale. Deux jours après un cartel avait été conclu avec le duc *d'Aiguillon*, tous les prisonniers furent mis à terre à la *Vilaine* et au *Croisic*, mais je crains que peu de ces blessés n'aient pu guérir, compte tenu de leur très misérable situation et des circonstances ».



Un témoignage français d'*Antoine des Tourelles*, officier des gardes de la marine à bord du *Formidable* fait état de 300 morts et autant de blessés : « Le chef d'escadre a eu la tête emportée par un boulet et son frère, qui est aussi son second, a été coupé en deux par un autre projectile (4).

« Je le pensai, Dieu le guérit ». Cette devise d'*Amboise Paré* (5) trouve ici sa pleine expression...

Thierry REYMOND

Notes

1. *Témoignage tiré de l'annexe II de la Thèse pour le Doctorat en Médecine de Carole Reymond « Les Chirurgiens Navigants de la Marine Royale à Brest de 1663 à 1780 » sous la Présidence du Professeur Jean Kernéis.*
2. *Le HMS Coventry est une frégate anglaise de sixième rang construite par les chantiers Buckler's Hard, elle est lancée le 30 mai 1757.*
3. *Boulet en « grappe de raisin » (grappeshot) destiné à hacher l'équipage ennemi. Composé de neuf petits boulets maintenus autour d'un socle de bois.*
4. *Archives du Ministère de la Marine. Dossiers*
5. *Antoine Paré, premier chirurgien du roi Charles IX et pionnier de la ligature des artères sur les champs de bataille.*

Documents :

- o *Pierre de la Condamine « Le combat des cardinaux-Guérande 1982*
- o *Guy Le Moing « La bataille navale des cardiaux-Paris Economica 2003*

L'aventure historique de Magellan a 500 ans : deux Croisicais étaient du voyage (Chapitre 1 / 3).

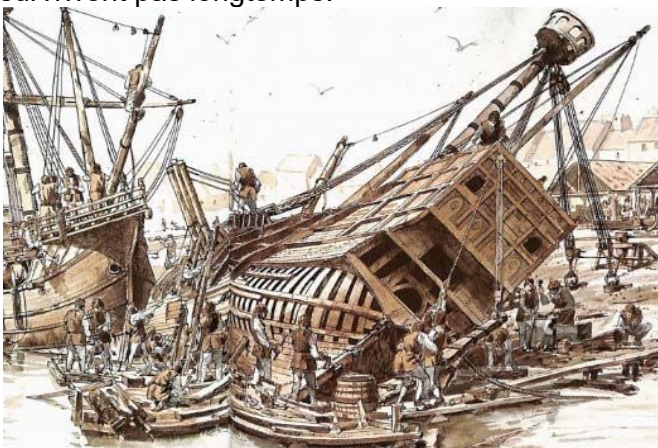
Le 6 mars 1521, il y a exactement 5 siècles, le portugais Fernão de Magalhães - Magellan – abordait les îles Marianne. Sa foi en l'existence d'un passage par l'ouest pour atteindre les îles aux épices n'avait jamais failli. Depuis son départ de Séville, le 10 août 1519, il rêvait de toucher ces rivages exotiques



Ses motivations étaient multiples : redorer son blason après une condamnation injuste, prendre sa revanche sur le roi portugais Manuel 1^{er} qui lui avait refusé sa confiance, se couvrir de gloire s'il réussissait, et éventuellement s'enrichir personnellement. Il était si déterminé qu'il n'avait pas hésité à proposer ses services à Charles Quint, roi d'Espagne. Celui-ci le nommera capitaine de l'expédition le 22 mars 1518, financera l'essentiel du projet et lui octroiera des avantages considérables. Car il est trop intéressé à atteindre les îles aux épices, sans traverser l'océan Indien qui est sous contrôle portugais selon le traité de Tordesillas.

Les préparatifs

Il aura fallu une énergie et une volonté féroce à Magellan pour faire face aux scepticismes, affronter ses détracteurs, prévoir les équipements pour gérer l'imprévisible, embarquer de la nourriture pour 2 ans etc. Nous sommes au début du 16^e siècle et nul ne peut imaginer aujourd'hui comment il a pu mener à bien une telle préparation. Un an et demi pour remettre en état 5 carques (nefs), y embarquer 58 canons. Les provisions alimentaires font halluciner : 21 380 livres de biscuits marins, 5 700 livres de porc saumuré, 253 tonneaux de vin, 984 meules de fromage, 1 512 livres de miel, les réserves de bois, la poudre à canon ... Au dernier moment on embarque même 7 vaches vivantes, mais elles ne survivront pas longtemps.



Ses voyages précédents lui avaient appris le goût prononcé des indigènes pour les bibelots. 20 000 clochettes, 400 douzaines de couteaux, 900 miroirs allaient lui servir de troc pour nourrir ses équipages.

Le recrutement de l'équipage

Ce ne fut pas non plus une mince affaire que de rassembler 237 hommes d'équipages, aventuriers inconscients. Qui pouvait oser embarquer pour une navigation dont même le *capitán general*, n'avait qu'une vague idée de la destination ? Il ignorait tout autant les escales pour y parvenir. Il osait encore moins évoquer les chances de retour sur ces navires qui nous sembleraient aujourd'hui ridiculement petits, pour une telle aventure. Magellan souhaitait une majorité de marins portugais, mais il dût évidemment faire face à une farouche opposition locale. Au final, il entraîna dans son aventure 139 espagnols, 31 portugais, des italiens, des grecs et quelques français.

Avant de poursuivre le récit succinct de leur circumnavigation, nous allons nous intéresser à ces derniers. Nul ne pourra nous expliquer pourquoi ils se trouvaient en Espagne et dans quelle taverne obscure ils ont rencontré les agents recruteurs de Magellan. Les historiens s'accordent à peu près pour dire qu'ils étaient 17. Nous le savons car les fonctionnaires espagnols de la *Casa de Contratación* qui supervisaient Magellan, ont tout consigné. Ils devaient néanmoins composer avec de multiples nationalités et, presque systématiquement, « espagnolisaient » les noms. Aussi, selon les sources, les orthographes peuvent différer.

La composition de la flotte

La Trinidad était le navire- amiral. Il jaugeait 110 tonneaux pour une longueur de 30 m et un équipage de 61 marins dont 3 français. Un lombardero » (canonnier) Jean Baptiste, natif de Montpellier y avait embarqué. Petit Jean, fils de Guillaume Martin était originaire d'Angers et « sobresaliente » -supplétif - ; d'autres sources lui attribuent la fonction d'ordonnance de Magellan. Quant à Guillaume Tanguy (ou Tanneguy), fils de Yvon et Guillemette, il était lui aussi « lombardero » originaire de « Lila de Goya » (Ile de Groix).

Sur *la San Antonio* qui jaugeait 120 tonneaux, il n'y avait que 55 membres d'équipage. Parmi eux, un occitan du nom de Bernat Calmeta (Bernard Calmette) né à Lectoure était aumônier du bord et serviteur d'Antonio de Coca, le comptable de l'armada. Jean Mavira, dit Jean le Français, venait de Rouen et occupait la fonction de matelot. Colin Baco, de Boulogne s'était engagé comme mousse (« grumete »).

La Concepción jaugeait 90 tonneaux et embarquait 44 marins, mais aucun français.



La Victoria, ne mesurait que 26 mètres pour un tirant d'eau de 2 mètres seulement, et un équipage de 45 hommes. Le calfat s'appelait Simon et ses parents étaient originaires de St Martin de Ré. Mauri ou Mahuri venait de Narbonne et Philibert de Tours. Quant à Etienne Villon ou Billon dit « El Bretòn », il était inscrit comme né à Trosyc en Bretagne, Le Croisic.

La Santiago était le plus petit des 5 navires. Il ne jaugeait que 75 tonneaux et n'abritait que 31 marins, dont 7 français. Un malouin, Barthélémy Prieur, fils de Robert et de Jeanne Asser, était Maître d'équipage. Un certain Richard de Normandie, ou Richard Deffauldis originaire de Bayeux ou Evreux assumait la fonction de charpentier. Ils avaient tous deux le grade d'officier. Laurent Corrut natif de Falaise, et Jean Massies étaient canonniers. Pierre « Gascon » Alart, mousse puis matelot venait de Bordeaux. Jean Blas ou Bras dit « Juan Bretòn », était l'autre Croisicais de l'expédition. Il était fils de Jean d'Yvardel ou Ybardel et de Jeanne Alga ou Algan, patronyme qui nous est bien familier. Enfin Pierre Arnaot ou Arnaut, le mousse, originaire de Horray (Auray).

La traversée de l'Atlantique



Le 10 août 1519 les 5 carques quittent Séville, et font escale sur l'embouchure du Guadalquivir à San Lúcar de Barrameda. C'est là que Magellan complètera son avitaillement et embarquera ses derniers hommes. Il y rédigera aussi ses dernières volontés. Le 20 septembre 1519, c'est le grand départ. Les capitaines des 4 autres navires n'ont pas de consignes de route, sinon de suivre le sillage du vaisseau amiral, la Trinidad. Magellan veut maintenir son emprise, notamment sur les capitaines espagnols en qui il a peu confiance. La nuit, des jeux de torches et de lanternes, permettront de transmettre les ordres.

Cap au sud, le long des côtes africaines. Puis Tenerife, que l'armada atteint le 26 septembre 1519. Le 3 octobre elle se lance à l'assaut de l'océan qu'elle traversera en un peu plus de deux mois, une jolie performance. Rio est atteint le 13 décembre 1519. L'idée est de suivre la côte est sud-américaine et d'explorer chaque baie, chaque estuaire dans l'espoir de trouver le passage vers le Pacifique sud, qui n'avait pas de nom à l'époque. La descente vers le sud s'accommode des difficultés attendues : tempêtes, fatigue, chamailleries, tout ce qui fait le lot des grandes aventures. Les équipages capturent même des otaries (« loups de mer »), dont Pigafetta (marin et chroniqueur italien) note la férocité ; tout le contraire des manchots, tellement nombreux et peu farouches que les marins en font provision pour les cinq navires. Mais l'hiver va bientôt venir et Magellan ne sait pas jusqu'où il devra se rapprocher du pôle pour passer « de l'autre bord ». Par sécurité, il décide d'arrêter les navires dans un endroit abrité et d'y attendre la fin de l'hiver austral. Le 31 mars 1520, les 5 carques jettent l'ancre dans la baie San Juliàn.

La mutinerie

C'est là qu'une mutinerie va éclater dès le 2 avril 1520, certains hommes s'élevant contre le mauvais traitement infligé par Magellan. Trois navires sur cinq font sécession. Les commandants espagnols sont remplacés par des Portugais. Un jugement sera rendu : Gaspar de Qusseda, ancien capitaine de



l'armada sera condamné à mort. Luis de Mendoza, commandant rebelle et Gaspar de Quesada seront exécutés puis écartelés et leurs membres attachés à des pieux selon les coutumes de l'époque. Deux autres coupables seront débarqués et abandonnés à leur sort sur le sable de San Juliàn. Les autres seront graciés car Magellan a besoin d'hommes.



Fin du chapitre 1 / 3

François LOUVET

Société des Amis de Guérande
Président Josick LANCIEU
Rédaction N MOREL, A BERTHE, A VAILLANT
Articles publiés sous la responsabilité des auteurs
ISSN 2109-1870