

Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne



"Le Filet du Pêcheur"

N° 138 – mars 2016
Prix : 3 €
C.P.A.P. N° 0418G88902
I.S.S.N. N° 0758 1564



**Les Amis de La Seyne
Ancienne et Moderne**

Siège social :
"Les Laurières"
543 route des Gendarmes d'Ouvéa
83500 LA SEYNE-SUR-MER
☎ : 06 10 89 75 23
argiolas.bernard@neuf.fr



LES AMIS DE LA SEYNE ANCIENNE ET MODERNE

Bulletin trimestriel de liaison
"Le Filet du Pêcheur"
N° 138

Président : Bernard ARGOLAS.

Directrice de la publication : Charlotte PAOLI.

Réalisation : Bernard ARGOLAS, Germaine LE BAS, Charlotte PAOLI.

Illustrations : Bernard ARGOLAS.

Mise en page : Germaine LE BAS.

Photographies : Collections privées ou internet libre de droits.

Adresse e-mail : lefiletdupecheur.asam@gmail.com

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Avec ce numéro 138, vous allez retrouver le compte-rendu de nos trois dernières conférences. Elles ont connu un beau succès, et c'est pour nous toujours un grand plaisir de vous retrouver si nombreux et fidèles à ces rendez-vous mensuels.

La "Balade - Santé - Patrimoine" à Riboux a connu également une forte participation. La prochaine balade est prévue pour le 23 avril, à la découverte de Siou Blanc. Vous recevrez sous peu, par courrier ou par mail, tous les détails de cette journée.

Quant à notre sortie de printemps, elle nous amènera à Monaco, avec entre autres, la visite du Palais Princier. Belle sortie en perspective pour laquelle vous pourrez vous inscrire le 13 mai de 9h30 à 11h à la Maison du Patrimoine.

Dernier rappel : notre prochaine conférence est programmée pour le lundi 25 avril. Marie-Claude Argiolas vous fera découvrir Shanghai, une grande métropole chinoise.

Bonne lecture.

Bien amicalement.

Bernard ARGOLAS

Sommaire

Le Mot du Président.	Bernard ARGOLAS	Couv.2
La vie de notre Société.	Jacqueline PADOVANI	Couv.3
Conférence du 11 janvier 2016 : <i>"Le torpillage du croiseur cuirassé Léon-Gambetta, nuit du 26 au 27 avril 1915"</i> .	Michel AUGIER.	1
Conférence du 1 ^{er} février 2016: <i>"Grandes heures des châteaux du Var"</i>	Charles-Armand KLEIN	10
Conférence du 14 mars 2016 : <i>"La piraterie maritime dans le monde d'aujourd'hui"</i> .	Lucien PROVENÇAL	18
<i>"Tribal Cat"</i>	Jo DECHIFRE	28
<i>"Des marins de Barbentane à Brégaillon"</i> .	Marc QUIVIGER	29
La Galette des rois.		30
<i>"Balade - Santé - Patrimoine"</i> .	Jean-Michel JAUFFRET	31
Détente.	Chantal DI SAVINO	32

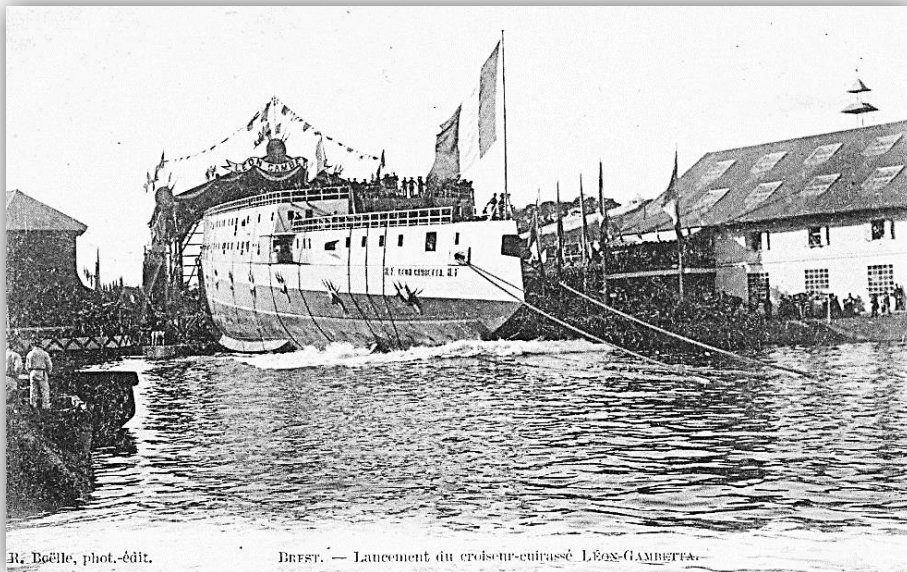
**"LE TORPILLAGE DU CROISEUR CUIRASSE *LEON-GAMBETTA*,
NUIT DU 26 AU 27 AVRIL 1915".**

Par Michel AUGIER.

Lors de cette soirée, il s'agissait de revenir sur un événement commémoratif, un centenaire. Un retour pour présenter le sujet du torpillage du *Léon-Gambetta* aux auditeurs de l'association, un bilan des commémorations peut-être aussi pour illustrer l'impact de ces réminiscences sur la mémoire collective.

LE CROISEUR CUIRASSE EN TEMPS DE PAIX.

La présentation débutait par la courte histoire du bâtiment de la marine de guerre lancé à Brest, le 26 octobre 1901. Ce qui était un simple produit d'un programme naval devait devenir dans les premiers temps de sa mise en service un élément performant d'une armée navale. Ce ne sont pas ses aléas de mise au point et petites fortunes de mer des années 1904-1905 qui vont réduire son pouvoir de nuisance mais plutôt l'émergence avérée d'une nouvelle génération de cuirassé : les types *Dreadnoughts*. Graphiques à l'appui, les investissements, mis à la construction navale et la juxtaposition aux marines étrangères, permettaient d'apprécier notre fragile quatrième place au rang mondial.



En temps de paix, il fut souvent employé comme outil récent et moderne de la diplomatie du président de la République Emile LOUBET. Espagne, Portugal et Royaume-Uni eurent des ports et des cérémonies protocolaires puis festives pour accueillir cet attelage et ses équipages. Bien qu'affecté en escadre du Nord, il ose les mers chaudes. On connaît sa place dans la revue navale des quarante ans de la Troisième République déroulée ce 4 septembre 1911 en rade de Toulon. Il devient ensuite familier avec la Méditerranée orientale ou les côtes et ports de la péninsule italienne (Messines, Reggio de Calabre en fin 1912 notamment). Il est opérationnel lors d'une intervention agressive dans les Dardanelles pour libérer l'*Henri-Fressinet* de l'emprise de l'escadre ottomane (mars 1913).



L'équipage s'aguerrit. Il sera bientôt à la hauteur de l'homme politique dont il tire son nom de baptême, porteur de ses vertus et vecteur de l'élan patriotique qui allait grandissant. Pour un homme dont beaucoup se souviennent de ses actions par le simple fait qu'il ait quitté Paris occupé en ballon atmosphérique (7 octobre 1870) ... un survol de sa biographie était nécessaire. **Léon GAMBETTA** (1838-1882), homme d'état dont le discours mobilisateur s'achevait par ce mémorable « Avec vous et par vous nous jurons de sauver la France » sera l'homme de la mobilisation pour reconstituer rapidement une armée de défense nationale.

MISE EN SITUATION.

La Grande guerre et la Marine bénéficiant d'un traitement commémoratif disproportionné à l'image du rappel des combats terrestres, il fut nécessaire de représenter le contexte des futurs engagements de la 1^{ère} Armée navale en Méditerranée. Triple-Entente, Triple, Alliés, Empires centraux, Neutres furent tour à tour remis sur le devant de la scène dans la période du 4 août 1914 à octobre 2015 ; mais depuis ces sujets ont fait l'objet de réels développements spécifiques. Si un bref rappel fut consacré au torpillage lointain (Atlantique Nord) du *Lusitania*, ce n'est que pour associer l'impact de ce drame sur l'emballement de la presse internationale seulement 10 jours après la tragique disparition du *Léon-Gambetta*. L'illustration du poids de la censure dans les comptes rendus journalistiques ne pouvait que passer par là ; le sujet fut une deuxième fois confisqué.

Seule l'Autriche-Hongrie ayant un accès en Méditerranée, par le biais de la Haute-Adriatique vers la mer Ionienne, la cartographie pour localiser le sujet devenait simple. Le recours à la cartographie originale mais scientifique de Sabine RETHORÉ ne fut peut-être pas appréciée à sa juste force représentative ; c'était un luxe supplémentaire à



cette déjà copieuse présentation. Toutefois, des loups de mer stationnaient en Méditerranée occidentale depuis plusieurs mois : principalement deux navires complices et qui s'avèreront furtifs dès les premières heures des premiers engagements du conflit : les bâtiments allemands **SMS Goeben** et **SMS Breslau**. Les cartes nécessaires devaient désormais englober un secteur des Baléares aux confins orientaux des îles grecques et inclure les détroits et mers fermées associées aux Dardanelles. Il ne faut toutefois retenir de ces ruses d'un grand marin, soutenu

par sa hiérarchie à terre et des puissants moyens de renseignement, que le coup de publicité est bien supérieur aux coups portés sur nos installations portuaires de Bône et Philippeville en ce matin du 4 août 1914. L'amiral SOUCHON acquerra ainsi très rapidement une juste notoriété que les combats réels suivant, sous pavillon turc avec ses désormais rebaptisés *Sultan-Yavouz-Selim* et *Midilu*, ne lui auraient pas autorisée.

La 1^{ère} Armée navale, sous la haute autorité de l'amiral BOUÉ DE LAPEYRÈRE et titulaire du commandement en chef des forces alliées en Méditerranée [CEC], n'avait alors pas à se préoccuper de positionnement défensif ou agressif mais d'assurer la sécurisation absolue nécessaire au transfert express par voie maritime du XIX^e Corps d'armée depuis l'Afrique du Nord vers les hospitalières côtes métropolitaines opposées. Et dans tous les cas, cette force navale avait été constituée et entraînée pour aller au combat décisif, objectif suprême d'un commandant en chef (et celui-ci avait été ministre de la Marine avant ce poste opérationnel, c'est dire si l'ambition devait être aiguisée et insensible aux chamailleries stratégiques incidentes).

Dès le 28 juillet 1914, à partir de 19 h 00 le message est clairement noté par le CEC : *"On a commencé à charbonner pour être prêts"*. Le *Léon* est désormais en campagne au sein d'une armée navale française dont il est la tête de série de sa 2^e Escadre légère. Le contre-amiral SÉNÈS prend pour habitude d'y poser son pavillon – sa marque – pour signifier l'exercice de son commandement régulièrement à partir de ce navire. Des échanges avec son supérieur direct, il en est un qui méritait une citation : "Vers le 8 avril 1915, l'amiral SÉNÈS, sa marque sur le *Léon-Gambetta*, a courageusement écrit à BOUÉ DE LAPEYRÈRE : **Il me paraît indispensable de faire escorter, encadrer les croiseurs par des contre-torpilleurs, ne serait-ce que pour recueillir les équipages des navires qui seront torpillés.** Les croiseurs sont restés sans escorte... ". Nous voici ainsi propulsés quelques jours seulement avant le dramatique engloutissement. Les quatre navires de cette division évoluent progressivement d'opérations de protection de convois maritimes de transport de troupes vers des convois de ravitaillement à destination de pays des Balkans en détresse alimentaire. Mission conduite en alternance avec le maintien d'une ligne de blocus pour filtrer les entrées commerciales de l'Adriatique mais surtout pour guetter un hypothétique ennemi... évoluant dans la "gueule du loup".



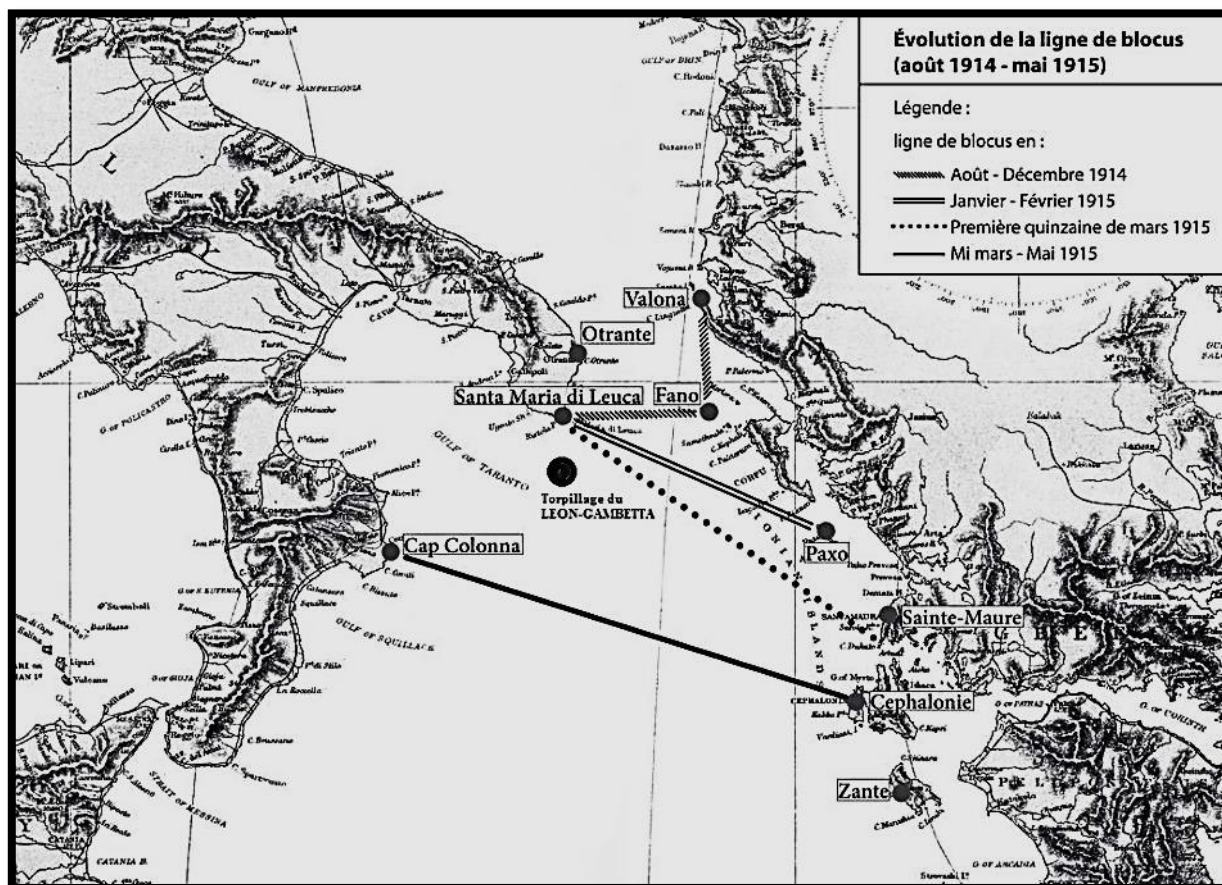
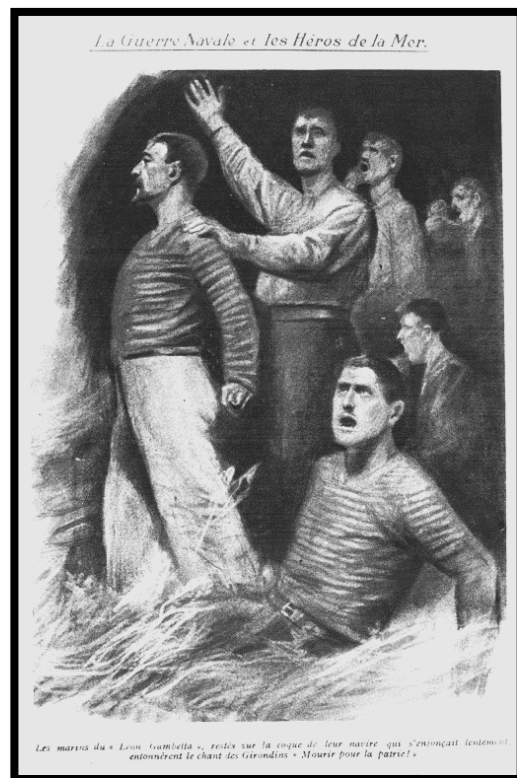
Contre-amiral SÉNÈS

TORPILLES, TORPILLAGES ET TORPILLEUR.

L'événement central du sujet traité étant périlleux à mettre en scène, parvenus au seuil de l'Adriatique et aussi à celui du temps du torpillage, il fut nécessaire d'effectuer une petite diversion avec les explications sur les torpilles et les torpillages. Sauf que cela conduisit à traiter d'un autre torpillage à la mode à l'arrière des champs de bataille : le torpillage pour traiter par impulsions électriques les plicaturés et autres cas de pithiatisme. Il ne faut retenir que ces nombreuses victimes des traumatismes de guerre l'étaient suite à ce que l'on nomme plus souvent le vent de l'obus, l'obusite. Des traumatismes qui étaient bien réels mais bénéficiant d'un champ expérimental ouvert avec ses risques de débordement.

Et même la torpille fut présentée sous un angle éloigné de la technique en osant rappeler que c'est un *a priori* bien paisible animal homonyme qui est porteur de ces capacités de production de champ électrique : proche de la raie, la *torpedinidae torpedos* par exemple. Champ électrique mortifère pour sa proie comme le sera l'ogive explosive de la torpille sous-marine contre la coque du *Léon* ; foudroyant les tôles au couple 50 environ et la privant d'une partie des dynamos puis ravageant l'avant à hauteur de la passerelle, vers le couple 33, aggravant la brèche qui s'avèrera fatale après seulement neuf minutes de voie d'eau sans toutefois que les soutes de 16 pour-tant atteintes également ne fassent explosion.

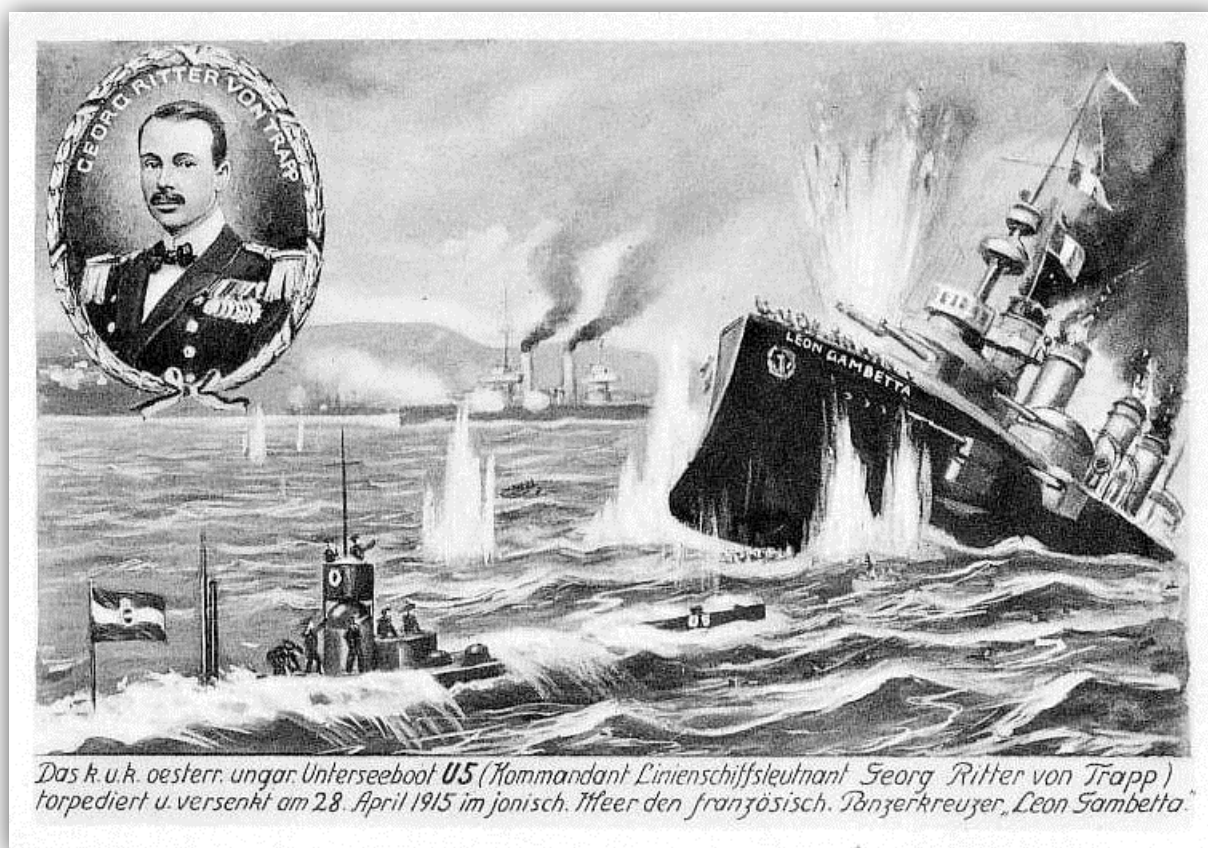
La mise en scène du *Seiner Majestät Schiff 5*, de la 5^e Division de l'armée impériale et royale basée à Gjenović [Monténégro occupé, baie de Kotor], Commandant le CA Impérial et Royal *Alexandre Hansa*, plus connu sous l'appellation simplifiée de *U.5*, sera faite à partir de la narration du commandant du sous-marin tueur. Cette traduction à partir du texte autrichien, par un descendant d'une famille de victime voulant comprendre s'il y avait eu incurie, impéritie ou tout simplement moyen d'éviter ce drame, décrit les quarante-huit heures qui précèdent les deux coups au but.



Venu du Nord, base de Cattaro [Kotor aujourd'hui], l'U5 prend ses aises à l'étroit du Canal d'Otrante (pointe Sud-est de la botte italienne), opère en plongée mais se trompe sur une silhouette alors que déjà il avait eu le profil du *Léon* dans le champ du périscope. Le lendemain, filant parallèlement à la ligne de barrage pour aller vers les côtes grecques, il prend à la vue le même profil (type *Victor-Hugo* écrira-t-il, sistership du *L-G*) mais ne peut le rattraper. Imaginant un seul navire allié qui fait la navette, il décide de se rendre prudemment mais stratégiquement au Nord du point manqué la veille et d'attendre l'arrivée de l'égaré vu plus au Sud le matin. Bonne pioche même si quatre bâtiments étaient nécessaires pour effectuer par segments la continuité du barrage virtuel. Le navire de sa majesté pouvait commencer le massacre.

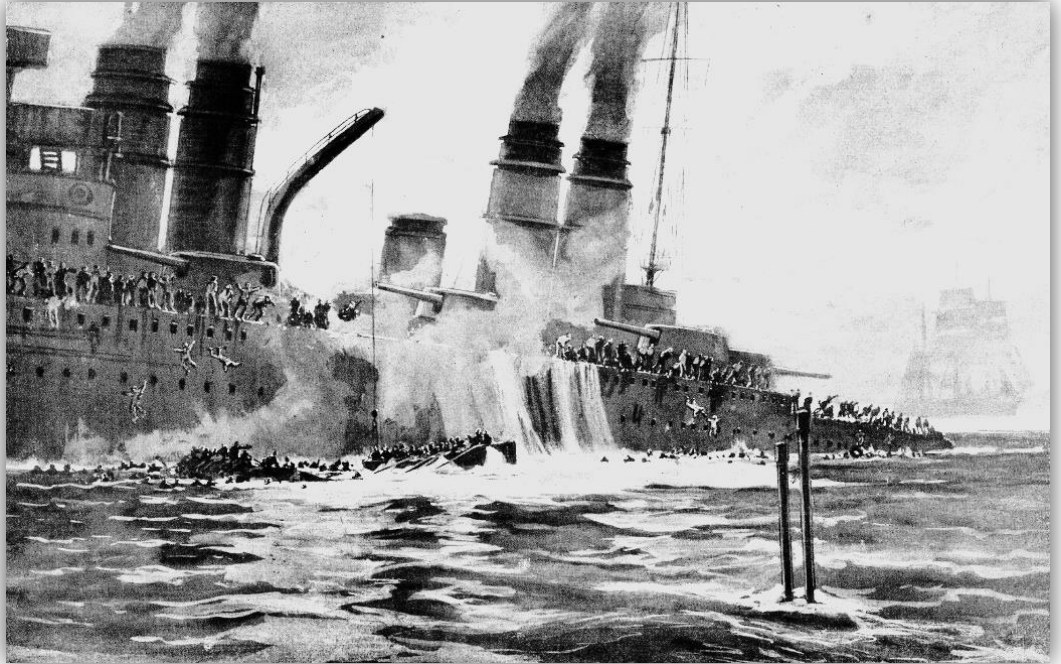
LE 27 AVRIL 1915.

Le 27 avril 1915 à 0 h 10, "L'ennemi apparut par l'Ouest, à contre-lune, comme je l'attendais. La lune était aux trois quarts pleine, entourée de quelques nuages, l'horizon dégagé à l'Ouest. L'équipage aux postes de combat, je partis vers l'ennemi de toute la puissance de mes deux moteurs électriques, jusqu'à ce que je puisse reconnaître le croiseur à l'œil nu. Il me présentait son côté tribord à angle aigu. Je pris ma trajectoire d'attaque, l'ennemi à 60° bâbord, plongeai et conduisis mon sous-marin à l'attaque au moyen du périscope. A une distance de 3.000 mètres, le croiseur vira à tribord à environ 4 nœuds. Je virai lentement à bâbord, jusqu'à ce qu'il me présente son propre flanc bâbord. Arrivé à 400 à 500 mètres de l'ennemi suivant le cap 180°, je lançai les torpilles tribord contre le groupe de cheminées arrière à 0 h 32, puis dix secondes plus tard les torpilles bâbord contre le groupe de cheminées avant. Je vis le sillage des torpilles dans la bonne direction à 150 mètres environ, m'écartai à tribord et entendis vingt-cinq secondes plus tard la première détonation, un coup bref et sourd, puis peu après la seconde, de même. Le sous-marin ne fut presque pas secoué. L'équipage [du s-m !] poussa spontanément un hurra. Je fis aussitôt introduire les deux torpilles de réserve dans les tubes, et je dirigeai le sous-marin vers le sillage de l'ennemi pour observer sa gîte, au cas possible où il aurait fallu lancer une torpille supplémentaire. Cinq minutes après le lancement, le croiseur gîtait d'environ 35° à bâbord. Près du groupe de cheminées arrière, une sombre colonne de fumée s'élevait sur l'horizon jusqu'à la hauteur des mâts. Je m'avançai à tribord du croiseur. Sur le pont, je vis une lumière se déplacer rapidement, mais tout le reste du bateau restait dans l'obscurité, puis peu après, à l'arrière du navire qui coulait, deux chaloupes à l'eau avec des lumières. A 0 h 41, neuf minutes après le lancement des torpilles, le croiseur avait coulé. A l'endroit du naufrage, je vis à ce moment-là cinq chaloupes à l'eau, dont deux agitaient des lumières."



MOURIR POUR UNE CAUSE, UN PREMIER PAS DANS LA CULTURE DE GUERRE.

A vaincre sans réellement combattre, les journaux de l'époque, par défaut de factuel à évoquer tant par l'initiale rareté et l'indisponibilité des témoins directs que par le poids de la toujours plus stricte censure, s'orientèrent vers les traditions, savoir-faire et savoir être d'époques qu'on croyait révolues... presque de celle de la Royale ! Ainsi des propos dithyrambiques furent seuls tenus pour aller dans le sens d'une mort pour une cause à défaut d'une mort au combat, à armes égales aux capacités décisives (célèbres articles à tiroir du Commandant VEDEL publiés en feuilleton dans la prestigieuse revue *l'Illustration*). On se croirait revenu au temps des agressions de la perfide Albion à l'encontre de nos valeureux révolutionnaires accrochés à leur navire en perdition pourtant bien nommé le *Vengeur-du-Peuple*. Ces actes galvaudés de la Bataille du 13 prairial An II, dont le tonitruant député BARÈRE ex-prima à la tribune de la Convention une gloire inventée, sont comme un ultime sursaut patriotique qu'il voulait fédérateur, aboutissant au cri collectif de "Vive la France !" ; le commandant Jean-François RENAUDIN se laissant engloûtir avec son navire... De la propagande on passait à des notions de culture de guerre, son ancrage dans le passé révolutionnaire, guerrier, combatif. Cette exaltation passée, auditions, enquêtes et commissions tentèrent d'acquiescer les leçons de cette insoutenable plus que cruelle perte.



Le croiseur cuirassé *Léon-Gambetta* recevra la citation à l'ordre de l'armée suivante, parue dans le J.O du 6 août 1915: ***"Frappé de deux torpilles dans la nuit du 27 au 28 avril 1915, a sombré en un quart d'heure sans espoir de secours, ayant été privé de ses moyens d'appel. Tout son état-major et la plus grande partie de son équipage ont péri, donnant un magnifique exemple de sang-froid et de calme devant la mort."***

SITUATION SUR ZONE, SAUVETAGE ET SAUVE-QUI-PEUT.

C'est à partir du Courbet, navire amiral alors basé à Malte que seront auditionnés les rescapés réembarqués à son bord le 30 mai au port de Syracuse. Le rapport du CF MOYRET fait le 3 juin au CV BENOÎT, commandant du navire, permet de connaître la reconstitution officiellement retenue des événements. C'est cette version qui sera transmise au Ministre de la Marine, Victor AUGAGNEUR. D'autres auditions furent conduites à terre par le CF DOCTEUR, commandant le Jurien-de-la-Gravière; le rapport qui en résulte est transmis au CEC dès le 6 mai. L'attaché naval en poste à Rome joue un rôle important. Tous les quarts d'heures le bâtiment changeait sa route, filant de nuit à 6 nœuds. Il était à 15 miles environ du phare de la pointe de Santa-Maria-di-Leuca qu'il pointait bien à bâbord en faisant route au Nord-est. L'U.5 s'est bien trouvé au moment où il appliquait son changement de cap, sa route en dent de scie dans la zone qui lui était allouée. Le choc et les gerbes d'eau jaillissant sur le pont donnent l'alerte et très rapidement 15° de bande se ressentent au point de faire ordonner un équilibrage aux ballasts. Mais, de même que pour donner l'alarme par TSF, les commandes électriques sont inopérantes, les dynamos étant noyées et les circuits rapidement neutralisés. On commande le silence afin de transmettre plus efficacement les ordres et par défaut de ballastage on demande à l'équipage de se positionner le plus haut possible sur tribord comme pour tenter une compensation au début du mouvement de rotation vers bâbord. 800 hommes ne feraient pas le poids mais tentent l'opération même indirectement en étant au décrochage des canots et de la vedette ; toutefois l'opération n'est pas aidée par l'axe de gravité. Des manœuvres seront même destructrices et meurtrières. Les ultimes gestes qui pourront sauver sont accomplis en jetant tout ce qui pourrait servir de flotteur à la mer, ces épaves auxquelles s'accrocheront ceux qui seront à l'eau.

La tentative de sauvetage ayant avec les moyens du bord, l'absence de soutien autour, l'interdiction de communiquer par SOS, échoué, il faut se rendre à l'évidence du "sauve-qui-peut". Affectueusement, le dernier mot du Commandant André aurait-été "mes enfants, tâchez de vous sauver". Les officiers appliquant les « Instructions du Service à bord des bâtiments de la Marine militaire » ne doivent quitter leur navire qu'après s'être assurés de l'état nominatif de l'équipage pratiqué par appel. Là aussi c'est mission impossible.

Seul le canot n°2 parviendra à sauver des hommes après qu'il eut été largué, chaviré puis retourné par de courageux marins. C'est cette embarcation, proche des bouées lumineuses de l'arrière larguées pour repérage, qui ramènera 108 hommes d'équipage jusqu'à la vue du phare de Leuca atteint vers 7 h 30 le 27 avril 1915. Les hommes restant sur un appui, au nombre de 200 environ, lutteront encore jusqu'à 14 h 00 environ, avant que des secours italiens venus de terre leur portent enfin assistance. Pour beaucoup il sera trop tard. Seuls 27 survivants seront accueillis et réconfortés sur les deux torpilleurs venus de Brindisi, les n°33 et 36 ; puis 2 encore par les torpilleurs *Intrepido* et *Indomito* chargés eux de récupérer 58 cadavres parmi les épaves. La présence du sous-marin est signalée jusqu'à ces ultimes sauvetages d'hommes à la mer ; espérait-il faire quelque officier prisonnier ? L'absence de convergence de navires alliés avertis par TSF depuis l'Italie est aussi surprenante. Au fil des transmissions de ce rapport, l'accompagnement est fait en rappelant "ce cri répété de *Vive la France* [qui] indique dans quel esprit tous ces braves ont fait le suprême sacrifice de leurs existences (VA Augustin BOUÉ DE LAPEYRÈRE, CEC)". Le 1^{er} maître fusilier (capitaine d'arme) GRALL, soutenu par un aide de chauffe nommé TUTEIN, sera parvenu à sauver le précieux rôle de l'équipage. Il sera ainsi plus aisé de rétablir la liste des pertes. Aucun officier ne fut sauvé.



(Clichés G. Z.)

(Droits réservés.)

— Cercueils des officiers, groupe de survivants et cortège se rendant au cimetière —

Les obsèques des marins du croiseur "Léon-Gambetta", ont revêtu, dans leur simplicité, un caractère d'imposante solennité. Les cercueils disparaissaient sous les fleurs apportées par la population. Voici les bières de douze officiers avant la cérémonie

dans une rue de Castrignano-del-Capo ; un groupe de survivants vêtus d'uniformes de marins italiens et le cortège se rendant au cimetière, précédé par un peloton des matelots survivants. Les cercueils sont groupés sur des charrettes et suivis par la foule.

Le jeu des chaises musicales pouvait reprendre son élan. La flotte intacte, le combat décisif et autres constantes allaient prendre du plomb dans l'aile. Déférence, inertie mais aussi reproche d'un manque de sens politique ou contestation affirmée allaient devenir perceptibles dans les états-majors, d'où nécessité de sanctionner (terme mi-octobre 1915 avec le départ du CEC, l'arrivée d'un nouveau ministre de la Marine pour les signes les plus lisibles chez un béotien).

SOMPTUEUX CENTENAIRE.

Nous pouvions enfin quitter ces postures pour rendre compte d'insolites reportages au plus près des événements de commémoration qui ont jalonné de près ou de loin les manifestations du centenaire déclinées spécifiquement pour rendre hommage aux victimes du *Léon-Gambetta*.

En fonction des fortes contraintes opérationnelles du bâtiment Commandant-Birot, l'équipage procéda à un largage de couronne mortuaire sur le lieu même du torpillage avec prise d'armes et rendu d'honneurs, de même que lors d'une intervention à terre d'un détachement à l'intérieur de la chapelle mortuaire du cimetière italien de Castrignano.



Le jour précis du centenaire, sous une pluie battante, un détachement interarmes de la base de défense du 5^e Arrondissement rendra les honneurs au Cimetière Central de Toulon. Prise d'armes et dépôts de gerbes se succéderont dans la plus stricte intimité militaire au pied de la tombe de l'amiral SÉNÈS, n°4, Allée Marquis. Toujours sous le commandement du Commissaire Général de 2^e classe BOURRIER, le détachement officiera ensuite au droit du buste de l'amiral Sénès, en ville, sur la place éponyme. Là une foule nombreuse et recueillie recevra le contenu détaillé du rappel historique de cet engagement de force militaire qui aboutira à la tragique disparition du croiseur cuirassé et de la totalité de son état-major plus la majeure partie de son équipage. Hallebardes de rigueur (nous sommes au siège de l'administration centrale, l'Hôtel de l'Intendance) pour encadrer la cérémonie avec sonneries, discours et dépôt de gerbes, dont celle de l'amiral préfet maritime présent à ce temps de recueillement et d'hommages appuyés des pairs de l'amiral SÉNÈS. Une délégation française achevait en majesté un long travail préparatoire à ce centenaire en étroite liaison et pour répondre à la demande des autorités italiennes. Les descendants de ceux qui avaient accueilli, réconforté, soigné, nourri les survivants, et qui avaient ensuite donné une sépulture digne aux 60 corps repêchés après de cruelles et pénibles opérations de sauvetage en mer, souhaitaient inclure les familles françaises à leur commémoration du centenaire à Santa-Maria-di-Leuca. La dynamique déployée par le groupe de travail mis en place par l'association *Aux Marins* parvint à convaincre la présidente de la Commission parlementaire de la défense nationale, Mme le député Patricia ADAM, de soutenir et participer activement aux commémorations nationales (Plougonvelin) et italienne (Castrignano-del-Capo). Partout où cela a été possible, par les autorités civiles ou militaires, l'association des descendants de familles des victimes a été recherchée. (Même si l'entretien et le développement de relations au-delà de ce contact précis appartient de plein droit aux gérants du "cénotaphe national des marins disparus en mer" (Brest/ Plougonvelin), l'association reconnue d'utilité publique (2015) *Aux Marins*.)

AUX SOURCES DU FUTUR PATRIMOINE, OU SIMPLES MAIS EMOUVANTS TEMOIGNAGES.

Ce qui fait aujourd'hui patrimoine plus qu'histoire, c'est ce qui a été publié pendant la guerre puis progressivement mais de façon très abondante dans l'immédiat après-guerre ; avec une série de collections thématiques progressivement éditées pendant l'entre-deux guerres. L'initiative plus que le catalyseur semble découler de la transformation de la Section historique de l'état-major (où œuvrait celui qui usa du pseudonyme Claude FARRÈRE) en Service Historique de la Marine (1919). Une véritable mutation mais de laquelle n'émergeront que des instruments de recherches tardivement mis à disposition du grand public ou des publications dans lesquelles le torpillage du *Léon-Gambetta* ne fait l'objet d'aucune analyse, et sous réserve qu'il soit relaté dans le sommaire d'une table des matières. Point de monographie, mémorial ou étude particulière n'étaient connus à ce jour. Les fruits de la quête des sources familiales renforcent et étayent ces récits du "prêts-à-penser". Leur collecte comme leur analyse est une source d'enchantements malgré le deuil qu'ils véhiculent toujours.

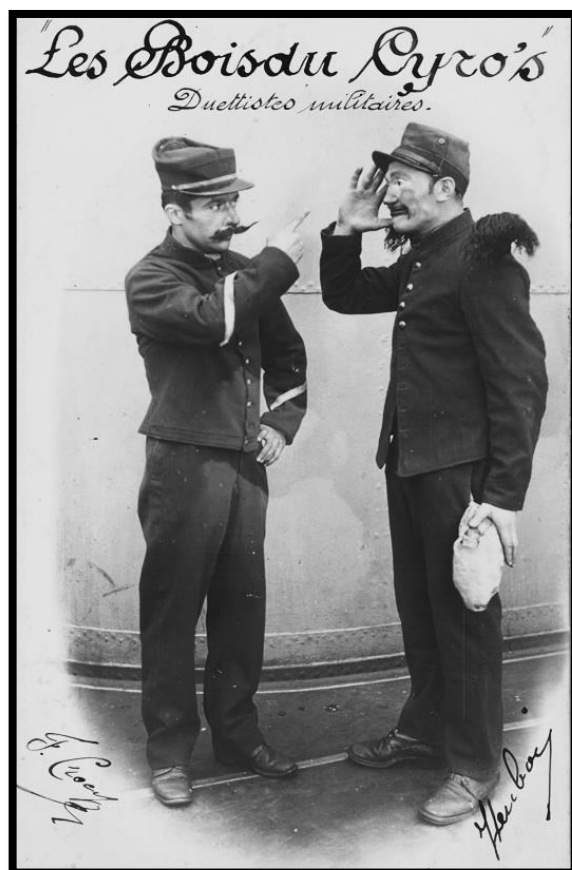
Ces menus objets nécessiteraient une publication en album. Avec en légende, en accompagnement, un cartel, comme pour un musée éphémère de l'insolite des pieuses reliques familiales directement associées au deuil d'une victime de la disparition par torpillage du *Léon-Gambetta*.

Florilège.../...

Un des trois Dubois de l'équipage laisse ainsi sans suite une probable carrière de comique au regard des clichés de personnages pris lors de représentations théâtrales à bord du croiseur alors en eau calme. Paradoxalement il pose avec dans le champ de l'objectif peut-être la barque qui a sauvé 108 de ses camarades. La maman de l'EV Louis Marie JAILLARD laisse de cruels témoignages de sa ténacité à obtenir auprès des plus hautes autorités un rétablissement d'une part de vérité dans l'évocation de la perte de son fils ; elle a donné un époux et déjà un fils tués en opération et a laissé s'engager un troisième âgé de 17 ans. Des descendants osent même le recours à un site internet éponyme du patronyme familial.

Un prêtre, l'abbé Pierre LHANDÉ, auteur prolixe en pays basque, rédige un livret funèbre à la gloire d'un marin disparu, l'EV Auguste LEFÈVRE, fils du CA LEFÈVRE. Il sera publié en 1919, par Beauchesne ; à usage familial lors d'une cérémonie funèbre.

Une façon insolite d'aborder la mémoire des hommes : depuis l'inauguration de la première "plate-forme virtuelle des parisiens Morts pour la France", lieu refuge d'une souscription pour un monument à inaugurer le 11 novembre 1918, version seulement virtuelle ouverte à la date anniversaire du déclenchement de la bataille de Verdun (21 février 1915), ce ne sont pas moins de vingt-quatre marins du *Léon-Gambetta* qui figurent parmi les 91 000 noms mis en ligne.



Le double médaillon figurant les portraits de Camille GALIAN et Adrien DURAND est une pièce très chargée à plus d'un titre. Elle fut conservée (et l'est toujours) par le fils du parrain du disparu ; sur une commode familiale, dans l'intimité d'une chambre jusqu'à ce qu'elle fut retrouvée dans le centre Var. Elle comporte le portrait en médaillon d'une victime : un musicien de l'équipage, Adrien DURAND disparu en mer, Mort pour la France ce 27 avril 1915. Le portrait en pendant est celui de Camille, sa cousine germaine ; c'est par une crise d'apoplexie qu'elle fut emportée à l'annonce que son frère allait devoir partir au front. Une vic-

time collatérale en quelque sorte ; mais un grand chagrin accabla ces familles. Pour toujours. Il faut entendre ce qu'ils en savent encore aujourd'hui malgré le foisonnement buissonnier des branches généalogiques.

Deux Seynois ont été reconnus disparus en mer par cette catastrophe. Il s'agit de :

- ♦ **MARQUAND**, Paul Marius, matelot de 1^{ère} classe armurier (matricule Y825), domicilié à La Seyne, quartier Saint Lambert, Campagne Marquant[d]
- ♦ **PERRIARD**, Armand Robert Louis, matelot de 2^e classe musicien (matricule 507555), dernier domicile connu à La Seyne, avec son épouse Marie Louise Joséphine Roseline **EYRAUD**... 54, avenue Léon Gambetta.
- ♦ Un troisième est parfois revendiqué, mandréen : **SALVANO**, Emile François Joseph, matelot de 2^e classe, timonier (matricule Toulon 6204)). Dans le jugement déclaratif de décès suite à disparition il est indiqué ayant pour adresse : Toulon, rue Berthier au 27^{bis}.



Il était un temps nécessaire et acceptable pour taire les conditions de la violente disparition du *Léon-Gambetta*. Le centenaire a montré que la confiscation devait cesser. Des questions subsistent mais nombreux sont désormais accessibles les éléments de réponse. 684 membres d'un même équipage, 821 familles en comptant les survivants, sont autant de patronymes qui ont un point commun, un lien de sang. Ne mériteraient-ils pas d'avoir à disposition de leurs ayants droit, descendants et chercheurs, le maintien d'une plate-forme de rencontre ; fusse-t-elle virtuelle, par exemple ?

Des usages nouveaux pour j'espère une appropriation partagée dans notre culture commune avec le plus profond respect des mémoires intimes. Ainsi un centenaire serait aussi porteur de sens, tourné vers l'avenir et juxtaposable aux autres démarches autour d'événements tous aussi méconnus parce que inexplorés.

" GRANDES HEURES DES CHÂTEAUX DU VAR ".

Par Charles-Armand KLEIN.

Le département du Var est traversé par l'Histoire petite et grande. Les châteaux peuvent en témoigner. En voici quelques-uns, objets de cette conférence.

LE CHATEAU DE BOUILLEDON.



Le premier château porte le nom de Bouilledon. Niché près de l'ancien relais du Luc, il a servi, d'ultime refuge à Napoléon s'embarquant pour l'île d'Elbe en avril 1814.

Partant de Fontainebleau, NAPOLEON traverse la France dans un convoi formé de 13 voitures, 600 cavaliers, 4 commissaires des puissances victorieuses et avec 4 millions de francs-or. D'étapes en étapes il atteint Lyon. Il pénètre dans le Midi royaliste. Là on le conspu jusqu'à vouloir s'attaquer à sa personne. Enfin il parvient au château du Bouilledon, où sa sœur Pauline l'attend dans cette demeure du baron CHARLES, un ami. Au cours du dîner NAPOLEON tente de se justifier. De n'être plus ni l'ogre ni le tyran mais celui "*qui a voulu mettre la France au-dessus de l'Angleterre et l'amoindrir*".



Le lendemain NAPOLEON quittera Bouilledon. Pauline l'accompagne jusqu'au mur. Puis ce sera Fréjus et Saint-Raphaël d'où l'ex-empereur embarque sur une frégate anglaise qui par temps calme le mène à l'île d'Elbe. Elle sera l'île du repos, dit-il.

L'Histoire en jugera autrement...

LE CHATEAU DE BOURRIGAILLE.

Près de Mons, le château de Bourrigaille appartenait à la comtesse d'Alès. Amie de longue date de SUFFREN, elle l'y accueillit souvent. Il aimait l'endroit. Le bailli y venait se reposer de ses courses et de ses combats en mer. L'amitié qui l'unissait à la comtesse le portait jusqu'à en faire la confidente de ses projets et de ses exploits. Il s'y confiait



tendrement. Après sa campagne des Indes où sur la côte de Coromandel il remporta six combats contre les Anglais, le roi LOUIS XVI le nomma vice-amiral à titre exceptionnel, le décora, le dota, le rendit au rang de deuxième personnage du royaume. L'Ordre de Malte en fit son ambassadeur

extraordinaire auprès de LOUIS XVI.

Les gratifications et les cadeaux affluaient vers SUFFREN. Lui-même en gratifia la comtesse qui souvent le comble de prévenances et de bonne chère, son côté faible.

Parmi tous les présents de SUFFREN à son amie, une baignoire taillée dans un grand bloc de calcaire. Deux cols de cygne en argent l'alimentaient d'eau provenant des sources voisines. C'est ce cadeau-souvenir de SUFFREN qu'aujourd'hui encore on peut voir au château de Bourrigaille, longue demeure à terrasse isolée dans les bois.



Bailli de Suffren



LE CHATEAU DE DARDENNES.



Au nord de Toulon, derrière le mont Faron, dans la vallée de Dardennes s'élève le château de Dardennes. Le bailli DE SUFFREN y vint parfois voir sa nièce, mariée au marquis Monier de Castelet.

En 1861 le château appartenait à madame Rose BOURGAREL, une dame d'opinion monarchique et très pieuse dans sa vie et ses lectures. Cette année-là George SAND vient dans le Var rétablir sa santé, écrire et herboriser. Elle se fixe à La Seyne-sur-Mer, villa Tamaris dans le quartier du même nom. Son fils Maurice, son amant MANCEAU graveur élève de Delacroix, et une servante l'accompagnent.

Durant des jours ils parcourent la vallée, notent, dessinent et aboutissent au château de Dardennes, aimablement accueillis par madame Bourgarel. Elle ignorait tout de George SAND dont les ouvrages étaient mis à l'index par l'Eglise. De son côté l'écrivain usait de l'*incognito*.

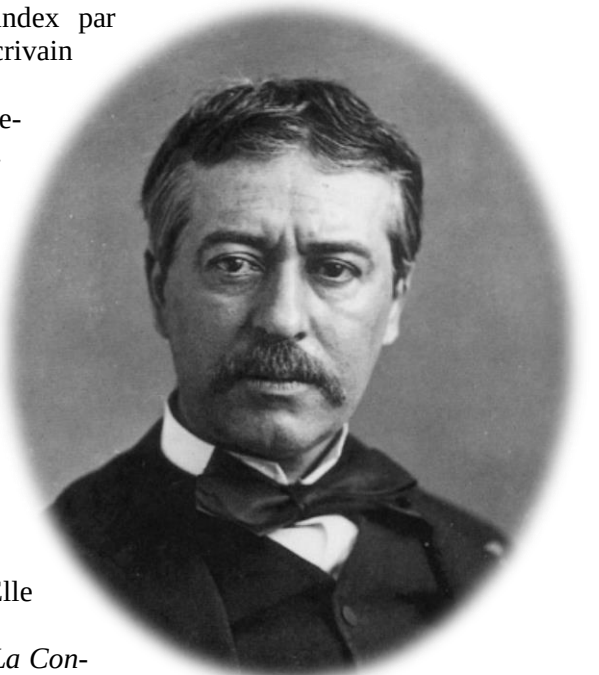
Une autre fois on retomba sur le château.

Madame BOURGAREL s'offrit à le faire visiter. On allait se séparer lorsqu'à la grille parmi un groupe de femmes, l'une d'elles – belle-sœur du docteur qui soignait George SAND – lança :
"Bonjour, madame SAND!".

Adieu l'*incognito*.

Effroi de madame BOURGAREL. Elle avait reçu l'impie chez elle!

Le château de Dardennes se retrouva sous la forme d'un livre "*La Confession d'une jeune fille*", que George SAND écrivit et que madame BOURGAREL ne connut jamais, les œuvres étant jugées anticléricales.



Maurice SAND

LE CHATEAU D'ESPARRON.



Le château d'Esparron bénéficie d'un emplacement privilégié, très en hauteur au-dessus du village d'Esparron. Cette position permit à Charles D'ARCUSSIA de participer victorieusement à la "Journée d'Esparron", protestants et catholiques alliés contre les ligueurs du duc DE GUISE.



Charles d'Arcussia (vers 1547-1619).

Charles D'ESPARRON surnommé "Le MONTAIGNE provençal" représentait le parfait gentilhomme. Lettré, loyal, actif (deux fois premier consul d'Aix) aimant – il fit 22 enfants à sa femme Marguerite DE FORBIN – et se disant rustique tant il appréciait ses paysans et ses terres.

Mais surtout il avait une passion : la fauconnerie. Il la pratiquait si parfaitement qu'il en composa un livre à succès traduit en allemand. Charles D'ESPARRON eut une existence exemplaire et préféra toujours la vie en son château plutôt que "le dédale fâcheux de la Cour". Il établit une règle reposant sur trois axiomes. Que les hommes aient sur eux :

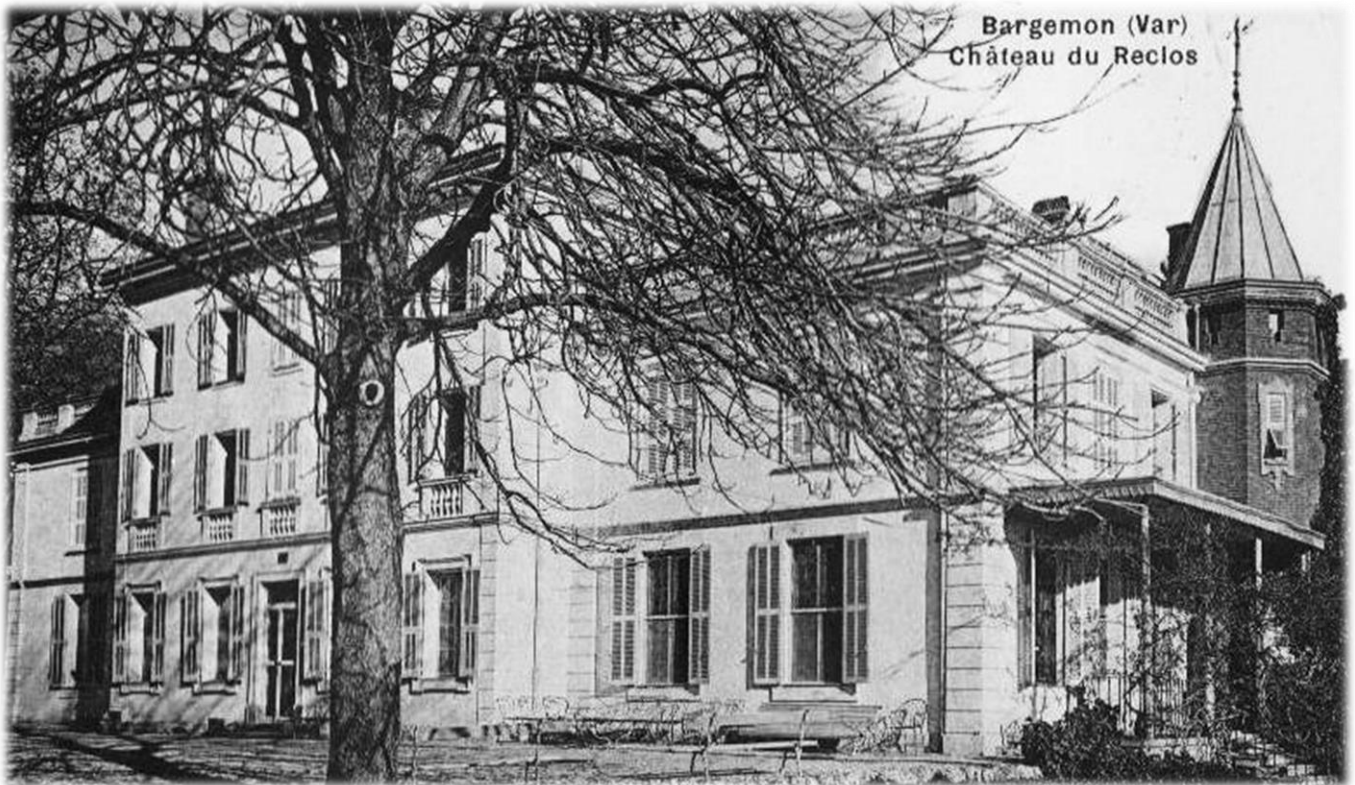
- ✓ Une petite horloge, sonnant pour mieux occuper les heures.
- ✓ Un miroir, pour voir le déclin en nous.
- ✓ Un chapelet, pour élever notre esprit et nous souvenir de notre fin.

Conscient de son bonheur rustique, il fit graver sur le marbre enchâssé dans le rempart de son château :



ARCUSSIA
Content
de son sort.
1586

LE CHATEAU DU RECLOS.



Au bas du village de Bargemon se situe le château du Reclos et à l'intérieur du domaine un pavillon de chasse. Le vieux marquis DE VILLENEUVE occupait le château, Joseph, l'un de ses fils, le pavillon avec sa femme et leurs dix enfants.

En avril 1794, Joseph VILLENEUVE, selon l'appellation révolutionnaire, était anxieux. Tous ses biens réquisitionnés, ses réserves épuisées, il n'avait plus de quoi subsister lui et sa famille. A bout de ressources, il se risqua à aller voir le frère de ROBESPIERRE, de passage dans la région et qui se trouvait à Saint-Césaire. ROBESPIERRE, de retour de chasse, accepta de recevoir le citoyen VILLENEUVE et même l'invita à partager son repas. Ils discutèrent :

- Citoyen VILLENEUVE, tu ne dois pas aimer la Révolution?
- Citoyen représentant, si je protestais de mon attachement à la révolution tu ne me croirais pas.
- Mais je puis dire avec vérité que je donne toujours l'exemple d'une parfaite soumission aux lois.
- J'aime ta franchise.

La conversation continua. Puis :

- As-tu des enfants qui ne soient pas nobles?

- Mais la noblesse a été abolie!
- Je veux dire, depuis qu'elle l'a été, as-tu eu des enfants?

- J'en ai eu deux.
- C'est une bonne preuve que tu ne tiens pas à ce préjugé.

Et ROBESPIERRE remit à VILLENEUVE un écrit autorisant le comité de Bar-

gemon à prélever sur ses biens de quoi nourrir sa famille. Trois mois plus tard la réaction du 9 Thermidor envoyait ROBESPIERRE, son frère et 21 de leurs amis à la guillotine.

Sous la royauté réinstallée de LOUIS XVIII, un jour qu'au château du Reclos, il déjeunait avec ses quatre fils, le marquis DE VILLENEUVE leur dit : *"Si, quand j'étais en face de Robespierre, on m'avait prédit que l'un d'entre nous deux périrait sur l'échafaud, j'aurais assuré que c'était moi"*.

Marquis de Villeneuve



LE CHATEAU DE LA ROQUETTE.



Près de Hyères, au château de La Roquette, on attendait un personnage exceptionnel. C'était un modeste prêtre italien, fondateur de l'Ordre de Saint-François de Sales et nommé don BOSCO.

Depuis plusieurs années le comte DE BOUTINY l'accueillait, lui offrait gîte, couvert, argent, le menait à la chapelle du château. Puis don BOSCO poursuivait sa quête, afin de construire toujours plus d'hébergement et d'habitation en faveur des milliers d'enfants pauvres. Cette fois-là le comte DE BOUTINY plaida aussi pour trois prêtres et une dizaine d'enfants cantonnés sans ressources sur la terre voisine de La Navarre. Don BOSCO était né paysan. Il ramassa une motte de terre, la pétrit et dit : *"Bonne terre, bon vin"*. Puis il partit continuer ailleurs sa mission de piété et d'entraide. Il se disait qu'en n'ayant rien, il accomplissait des miracles.

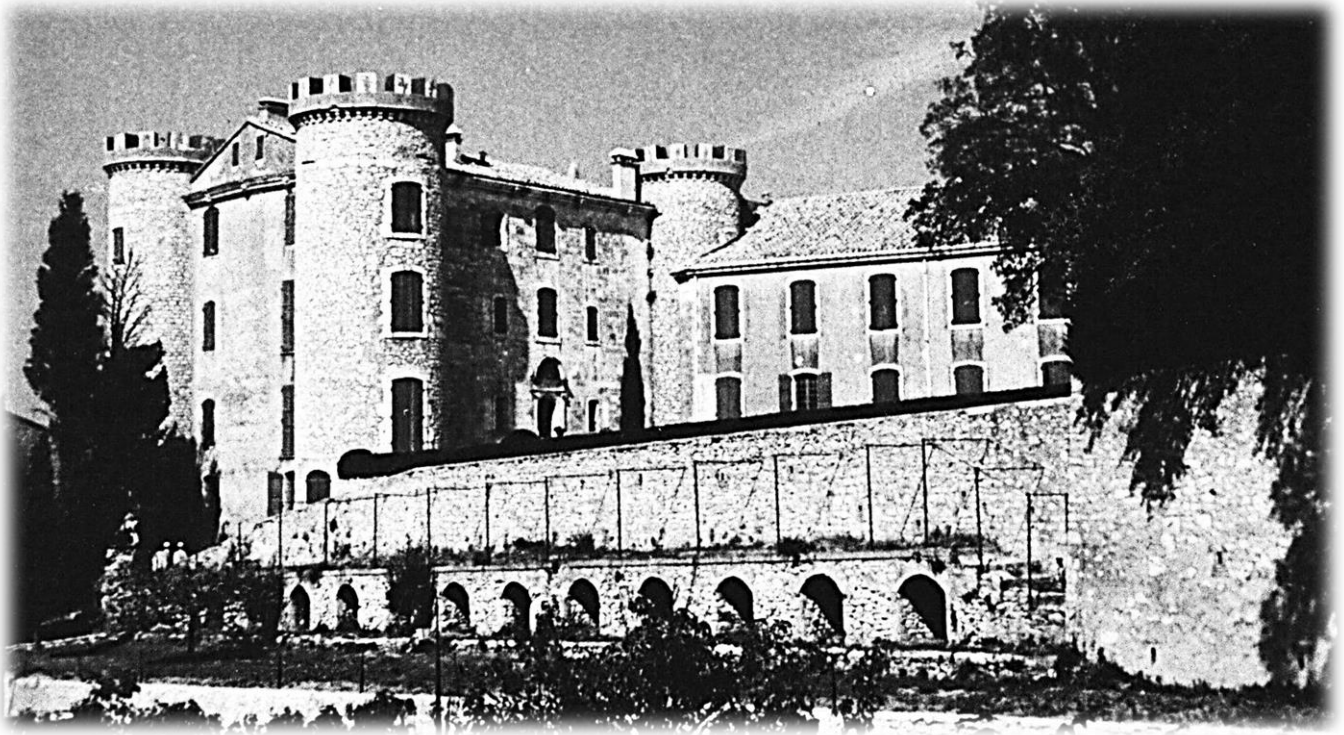


A La Navarre on appliqua le conseil de don BOSCO. On cultiva, on planta, on récolta de quoi faire du bon vin. L'entreprise se développa prodigieusement et devint un établissement d'enseignement et viticole. L'un des prêtres, Perrot, en fut le directeur.

Un jour il dut partir à Turin rencontrer don Bosco. De retour, il alla voir le comte de Boutiny et lui raconta un des miracles de don BOSCO. Le vieux prêtre expliquait longuement à 80 enfants pauvres comment ils devaient se comporter, travailler, sortir de leur état. Ils étaient si attentifs qu'à la fin don Bosco dit à son assistant d'*"aller prendre un panier de noisettes et d'en donner une poignée à chacun"*. Dans le panier, quelques noisettes. *"Ça ne fait rien, dit don Bosco, distribue"*. Et au fur et à mesure le panier se remplissait et les 80 enfants ont été servis. *"Monsieur le comte, dit PERROT, je vous rapporte une de ces noisettes"*. Le comte l'enveloppa dans un papier sur lequel il transcrivit le "miracle" de don BOSCO. Le tout est conservé au château La Roquette. En 1888 le prêtre mourut, épuisé. En 1934 il fut canonisé Saint-Jean BOSCO.



LE CHATEAU SAINT-MARTIN DE PALLIERES.



Le très ancien château Saint-Martin de Pallières est passé par tous les états : militaires, de plaisance, ruiné, restauré. En 1774 il héberge l'heureux jeune couple que forment Gilles-Dominique DE BOISGELIN et son épouse Adélaïde DE LAURENS.

Ils viennent de se marier. Adélaïde épanche son bonheur dans des poésies qu'elle compose sur les airs à la mode dont le célèbre "Il pleut, il pleut bergère". Gilles-Dominique DE BOISGELIN se lasse un peu de cette situation trop douce pour le militaire qu'il est. Un jour, il prétexte aller à la chasse et rejoint son régiment le Royal Piémont Cavalerie.

Depuis, Adélaïde confie toujours ses sentiments à son cahier mais sans les airs de musique. Ainsi, quand son mari est parti, à la mort de son père, à la naissance de ses enfants, à chaque retour de son époux.

Les années défilent puis éclate la Révolution.

Gilles-Dominique DE BOISGELIN a été promu maréchal de camp. Patriote, il défend la France contre la coalition des armées étrangères. Jusqu'à ce qu'il doive combattre l'armée des Princes. Elle se compose de Français émigrés dont certains sont les amis ou les cousins de DE BOISGELIN. Il refuse, est arrêté, emprisonné, ses biens sont confisqués et le 3 Thermidor, il est conduit à l'échafaud.

Au château de Saint-Martin DE PALLIERES, Adélaïde continue de versifier la macabre liste des disparus. Trois de ses enfants sont morts, son époux guillotiné, ses amis disparus, émigrés, emprisonnés.

Elle-même condamnée à détruire à ses frais "les signes de la féodalité" du château bientôt à demi-ruiné et qu'elle abandonne pour son hôtel d'Aix. En 1813, elle décède sept ans après la royauté rétablie, un de ses fils restaure le château.

Deux siècles plus tard on retrouve chez un antiquaire le cahier d'amour et de larmes d'Adélaïde DE BOISGELIN.

Aujourd'hui, il est pieusement conservé dans la famille DE BOISGELIN.



LE CHATEAU DE VAUCOULEURS

En juin 1940, le vice-amiral d'escadre Jules LE BIGOT commande les forts de Cherbourg. Il a rempli ses missions d'évacuer les troupes anglaises, ce qui reste des forces françaises et le maximum de munitions et matériel. Désormais sans hommes et sans moyens il doit se rendre. Ce qu'il fait auprès du général allemand ROMMEL, chef de la 7^e division de Panzers. Les chars ont pointé leurs canons sur la ville jusqu'à sa complète reddition.

Elle a lieu dans les termes corrects puis l'amiral devient prisonnier de guerre. Deux jours après son fils Guillaume commissaire de marine rejoint Londres. Son but, reconstituer une flotte française.

Le drame de Mers-el-Kébir où les Anglais bombardent les bateaux au port pour éviter que les Allemands s'en emparent, ce drame (1300 morts) pousse Guillaume LE BIGOT à gagner le port de Toulon. Là, avec sa femme et leurs cinq enfants réunis, il décide d'acquérir le château et les terres à vignes de Vaucoeurs à Puget-sur-Argens afin de protéger sa famille.

Les Allemands occupent Vaucoeurs reléguant madame LE BIGOT et les siens dans un espace restreint du château. Pendant les années de guerre la cohabitation avec les Allemands se révèle sans à-coups. Mais au printemps 1944, mère, servante et enfants ont interdiction de sortir du château où l'on ferme tous les volets avec sentinelle devant la

porte. Le maréchal ROMMEL en personne.

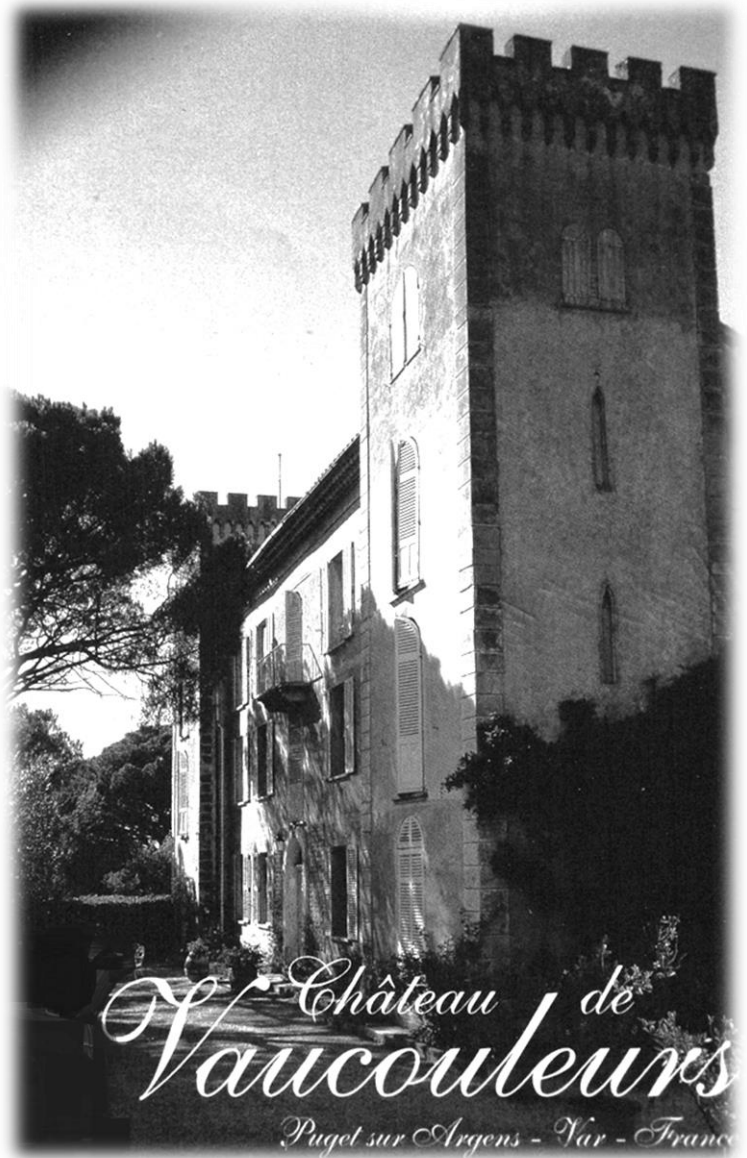
Chargé de

la défense des côtes en cas de débarquement allié, on lui avait signalé que du haut des deux tours carrées on avait vue sur les plages. Que des canons positionnés là-haut feraient merveille. Or, les tours n'auraient qu'à peine supporté le poids d'un homme, ce que constate ROMMEL qui reprend son inspection des côtes.

Le 15 août les Alliés débarquent sur les plages de Provence. Un

homme s'avance au-devant des troupes, assu-

rant que ni le village de Puget ni le château de Vaucoeurs ne possédaient de l'artillerie. Guillaume LE BIGOT venait de les préserver de la destruction.



Mais il est temps de conclure, sachant qu'il y a encore bien d'autres grandes heures en bien d'autres châteaux du Var.

" LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE D'AUJOURD'HUI ".

Par Lucien PROVENÇAL.



Voilà un sujet dont on reparle aujourd'hui, après quelques mois de silence. Le risque d'agression subsiste et ne peut être négligé ; il s'est seulement déplacé vers d'autres secteurs géographiques moins protégés et politiquement instables.

Tout d'abord un court rappel historique, qu'est-ce que la piraterie? Elle est une version maritime du brigandage dont était victime sur les grands chemins le voyageur supposé riche; le riverain pauvre cherche à s'emparer par la

violence des supposés trésors transportés. Sur mer, les premières victimes furent les Phéniciens, cibles favorites des nombreux iliens du contour méditerranéen; certaines îles grecques furent des cavernes d'Ali Baba inaccessibles aux autorités. Puis, les victimes furent tous les navigateurs; au fil des ans et avec l'émergence de l'Islam, de l'empire ottoman, les Etats prirent prétexte de religion et on assista à une surenchère entre les mauresques du sud, les Turcs de l'est et les chrétiens d'Espagne, d'Italie et de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem protecteur des Croisés; la France, ennemie de l'Espagne, s'est souvent tenue à l'écart de ces combats.

La piraterie caraïbe est d'une autre nature; il s'agit de faire rendre gorge aux riches galions transportant vers l'Espagne les richesses dérobées aux Indiens d'Amérique; les pirates y furent parfois protégés par les Hollandais, les Anglais et les Français partisans du "*mare liberum*" et écartés du partage du monde au profit des Ibériques par décision pontificale du pape Alexandre VI BORGIA .Le "*mare nostrum*" est hispano-portugais.

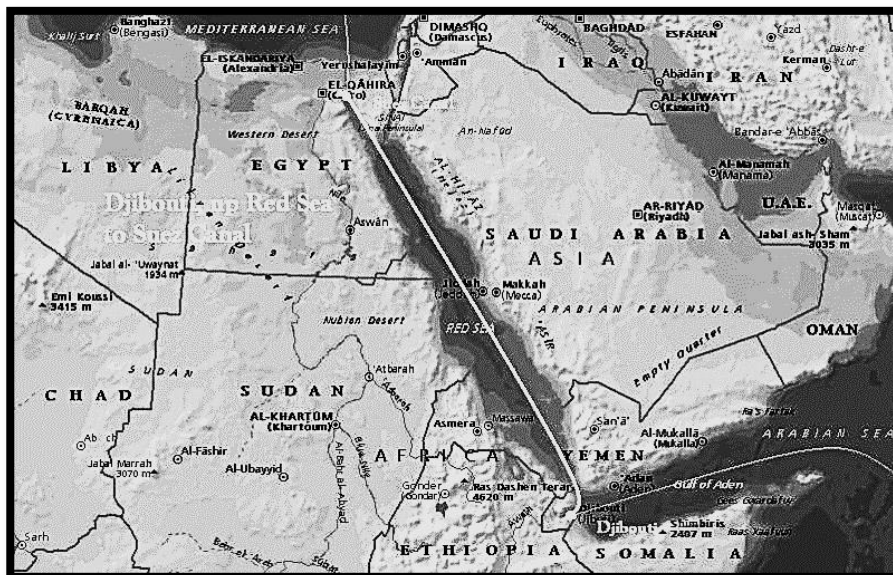
La course est d'une autre nature. Des armateurs privés, agréés par les gouvernements qui leur délivrent une "lettre de marque", combattent contre les ennemis de leur pays et en tirent profit. En cas de capture, le pirate est un bandit qui encourt la peine capitale, un corsaire est lui un prisonnier de guerre. Piraterie et course perdurent jusqu'au milieu du XIX^e siècle lorsque les nations occidentales émergentes prennent

conscience du danger et profitent des décadences des empires ottoman et espagnol, privés l'un de l'Afrique du Nord et l'autre des Amériques centrale et du Sud.



En Méditerranée, la cessation officielle des activités corsaires résulte du traité qui, le 1er février 1856, met fin à la guerre de Crimée à laquelle la Turquie, alliée de la France et de l'Angleterre a participé mais, en fait, il n'y avait plus eu d'actions depuis que la France s'était installée en Algérie.

Curieusement, c'est aussi sous le second Empire que l'ouverture du canal de Suez offre de nouvelles perspectives aux pirates de l'océan indien; zone traditionnellement soumise aux agressions depuis quatre siècles de voyages aux Indes et en Extrême Orient. Ensuite, la disparition des empires coloniaux organisés et la naissance de pays nouveaux ont été un facteur de turbulence dans un secteur à risques.

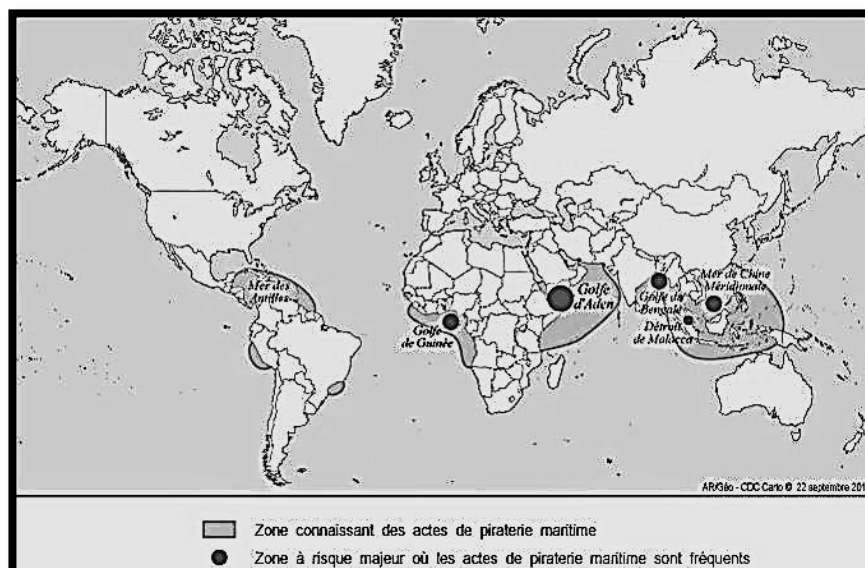


Quelles sont les raisons de cette recrudescence?

- l'absence d'autorité de gouvernements peu préparés à affronter des rébellions endémiques d'origine parfois tribale développées dans des régions éloignées et incontrôlées,
- l'appauvrissement de peuples privés de leur gagne-pain par des pratiques déraisonnables de surpêche industrielle,
- la non surveillance d'eaux territoriales mal définies,
- l'importance croissante de la navigation dans des passages obligés, aggravée par les contraintes inhérentes à des navires lents, mal protégés, aux équipages réduits, non armés et cosmopolites,
- les longues attentes dans des mouillages peu sûrs,
- l'augmentation sensible du nombre de supertankers dont les cargaisons et les matériels de haute technologie ont une grande valeur marchande,
- la hardiesse et l'imprudence de marins de plaisance tentés par la grande aventure.

A ce sujet, le ministère français des Affaires étrangères édite chaque semaine une liste des zones à risques et énonce des mesures de précautions à prendre que je vous résume :

- connaître les secteurs à risques,
- éviter impérativement la zone de l'océan indien qui s'étend du canal de Mozambique et des Seychelles au sud, au Yémen et à Oman au nord et aux Maldives à l'est et privilégier le transport des bateaux par cargo pour la traverser,
- se signaler impérativement au contrôle naval mis en place et à la cellule de permanence de l'autorité maritime responsable; signaler tous les changements de programme.



Quelles sont les zones aujourd'hui menacées?

- L'Asie du sud-est (mer de Chine et des Philippines, îles de la Sonde, Indonésie, Bangladesh, Singapour, détroit de Malacca, approches du Sri Lanka).
- L'Asie du sud-ouest (.Yémen, Oman, golfe Persique).
- L'Afrique orientale (Tanzanie, Seychelles, Somalie).
- L'Afrique occidentale (Guinée, Bénin, Nigéria, Libéria, Sierra Leone, Côte d'Ivoire).
- La mer des Caraïbes.
- L'Amérique du Sud (Equateur, Pérou, Chili, Colombie, bassin amazonien).

Comment a évolué actuellement la situation dans chacun de ces secteurs et comment on est passé d'une piraterie artisanale à une activité mafieuse plus ou moins pilotée ? Il y a en effet loin de l'attaque occasionnelle de migrants isolés aux raids hauturiers conduits à partir de bases terrestres ou navales.

Mais avant d'entrer dans le détail, il est utile de rappeler un certain nombre de règles de droit maritime qui résultent



de l'approbation par une majorité d'états de la convention de Montego bay signée en Jamaïque le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1984, faisant suite à la résolution 1749 des Nations Unies du 10 décembre 1970. Elle définit, sous la responsabilité du Bureau maritime international (BMI) un ordre juridique qui facilite les communications internationales et l'utilisation pacifique des mers et océans et de leurs ressources, la conservation des ressources biologiques et la préservation du milieu marin. Elle définit le régime de la mer territo-

riale limitée à 12 milles marins et de l'espace aérien subjacent ainsi que du fond de la mer et de son sous-sol; les cas des spécificités géographiques sont analysés; le droit de passage inoffensif est spécifié; les navires de guerre et les précautions à prendre dans le cas de transport nucléaire ou radioactif font l'objet d'articles particuliers.

La zone contigüe de 24 milles et une zone économique exclusive de 200 milles sont étudiées avec les droits et les devoirs qu'elles entraînent pour les usagers.

Il y a toutefois un hic, cette convention n'a pas été signée à cause d'intérêts particuliers par les Etats-Unis, l'Equateur, Israël, le Pérou, la Syrie, Les Etats de la Sonde, la Turquie et le Venezuela pourtant directement concernés.

Je reste à l'essentiel car le nombre de résolutions diverses adoptées par l'ONU est impressionnant.

Les premières agressions étaient menées par des groupes de quatre à cinq individus opérant à partir de baleinières, chapardant des affaires personnelles, vidant les coffres forts, prenant quelques armes, molestant les personnes et s'intéressant peu à la cargaison. A partir de 1994, changement de pratique ; on passe à l'attaque à main armée, bien préparée voire même pilotée, en nombre, avec détournements de navires importants, séquestre des équipages et exigences de substantielles rançons ; un système mafieux est mis en place, parfois hiérarchisé ; les pirates bénéficient des services de cabinets intermédiaires ayant pignon sur rue.

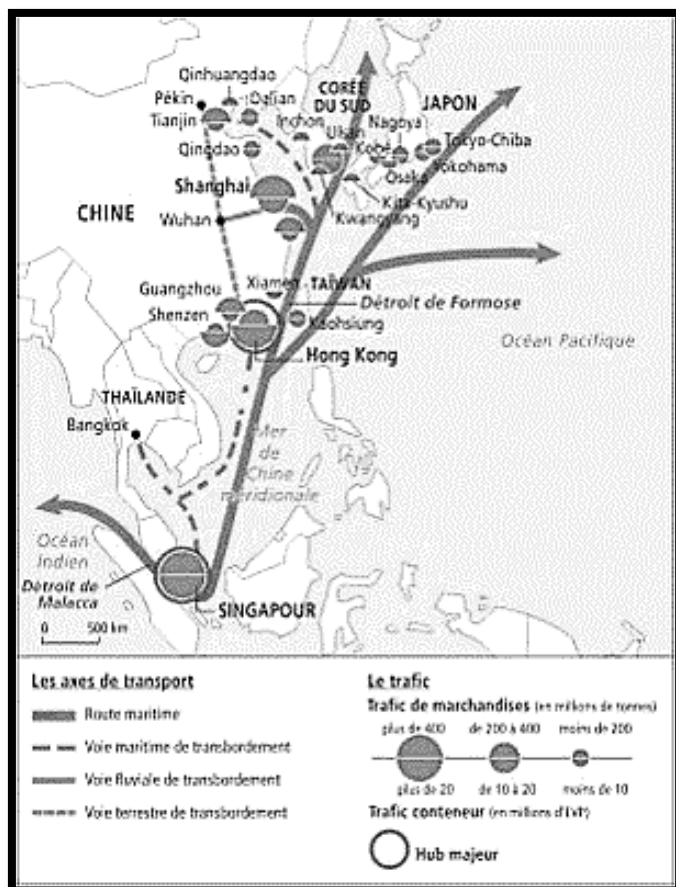


Alors que 209 attaques avaient été répertoriées entre 1994 et 1999, il y en eut 2463 entre 2000 et 2006, 2003 étant l'année record; en 2007, on en compte 263 dont 23 au Libéria, puis 293 en 2008; la progression se poursuit en 2009 avec 408 agressions dont 217 en Somalie et dans le golfe d'Aden; on dénombre cette année-là 153 abordages, 49 détournements dont 12 avec usage d'armes à feu qui ont fait 8 victimes, 1052 pirates sont placés en détention en attente de rachat ou paiement de rançon.

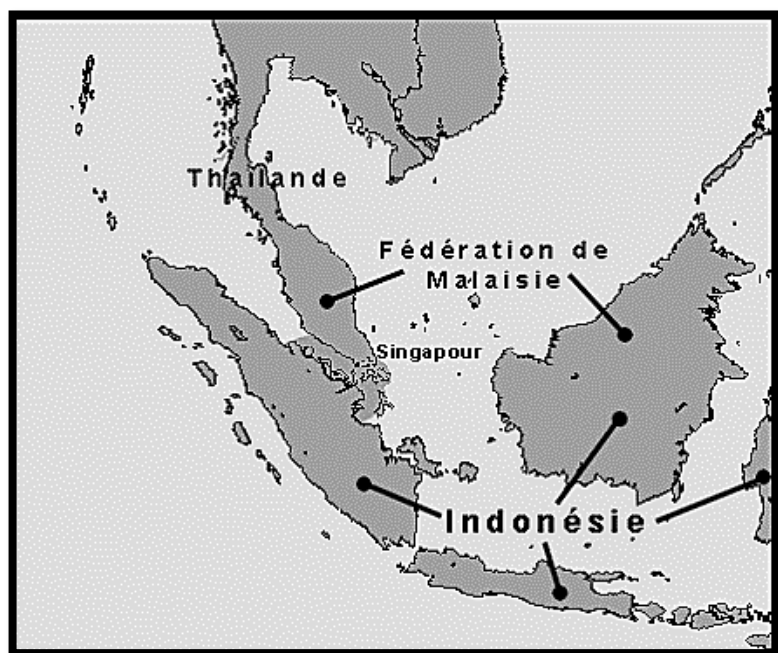
A partir de 2010, sont enfin prises au plan international des mesures de défense collectives que nous analyserons plus loin; on assiste à un recul de la piraterie mais 53 navires sont encore assaillis dont 38 capturés, le nombre d'otages est de 638. EN 2011, nous en sommes à 439 attaques et 18 détournements; léger repli en 2012 avec seulement 233 forfaits, 24 détournements, 438 otages mais 8 morts; la situation s'améliore certes mais subsiste un risque sérieux; les dernières statistiques publiées nous donnent 258 attaques en 2013 dont seulement 13 en Somalie et 287 en 2014, 0 en Somalie. Les chiffres cités concernent le monde entier, nous verrons vers où le danger s'est déplacé.

En extrême Orient, on a compté 141 attaques en 2013, 183 en 2014; les principales cibles ont été les pétroliers, les vraquiers, les barges navigant en mer à faible vitesse ou mouillés en zone d'attente pour 80%.

Elles se sont produites en Indonésie, dans le détroit de Macassar, au nord de Sumatra, Bali, les îles de la Sonde, Bornéo et les Célèbes; la mer de Chine méridionale, la multitude des îles Philippines et même le Vietnam ne sont pas épargnés; les brigands qui bénéficient du laxisme de gouvernements corrompus et incapables d'assurer une sécurité minimale, rackettent les pêcheurs, ils ont des armes à feu, des couteaux et des machettes, attaquant de nuit, détroussant l'équipage et s'emparant de tout ce qu'ils trouvent; les abords des ports sont particulièrement dangereux. Ils sont souvent affiliés au groupe terroriste Abu Savyaf ou à des partis d'opposition prétendument indépendantistes. Depuis 2011 et la prise d'un vraquier, le Japon impose une navigation en itinéraires recommandés; depuis 2012, la Chine dont deux cargos ont été piratés dans les bouches du Mékong a pris des mesures conservatoires, mais dans une zone immense truffée de petites îles où les pirates sont chez eux, que peut-on faire?



Dans le détroit de Malacca et devant Singapour, le nombre d'attaques a chuté, les gouvernements riverains ont organisé depuis 2005 des patrouilles régulières et ont pris des sanctions répressives extrêmement sévères, néanmoins des risques récurrents subsistent dans ce secteur de piraterie endémique, une vigilance constante s'impose; nous sommes dans un passage resserré où la densité de trafic est intense; songez que 80% du trafic chinois passe par Malacca; les navires sans armement doivent obéir à des règlements de navigation très stricts, vitesse réduite et attentes imposées.



Songez que, commandant d'une frégate il y a trente ans, je n'étais déjà pas rassuré lorsque de nuit, nous étions suivis par des embarcations rapides tous feux masqués; je n'aurai pas hésité si nécessaire à utiliser la mitrailleuse que j'avais fait armer en passerelle; le tsunami en détruisant beaucoup de bases pirates, leurs installations et les moyens navals a beaucoup contribué à l'amélioration de la situation; à toute chose, malheur est bon. On rêve toujours d'un serpent de mer, creuser le canal de Kra qui percerait la péninsule malaise. Pourchassés, certains pirates se sont exilés vers le nord, au Bangladesh en particulier, où le port de Chittagong est vraiment peu sûr.

En mer Rouge, dans le golfe d'Aden et à Sokotra, les navigateurs isolés ont été de tous temps la proie des boutres yéménites chantés jadis par Henri DE MONFREID, alliant contrebande, piraterie et enlèvement des jolies passagères;

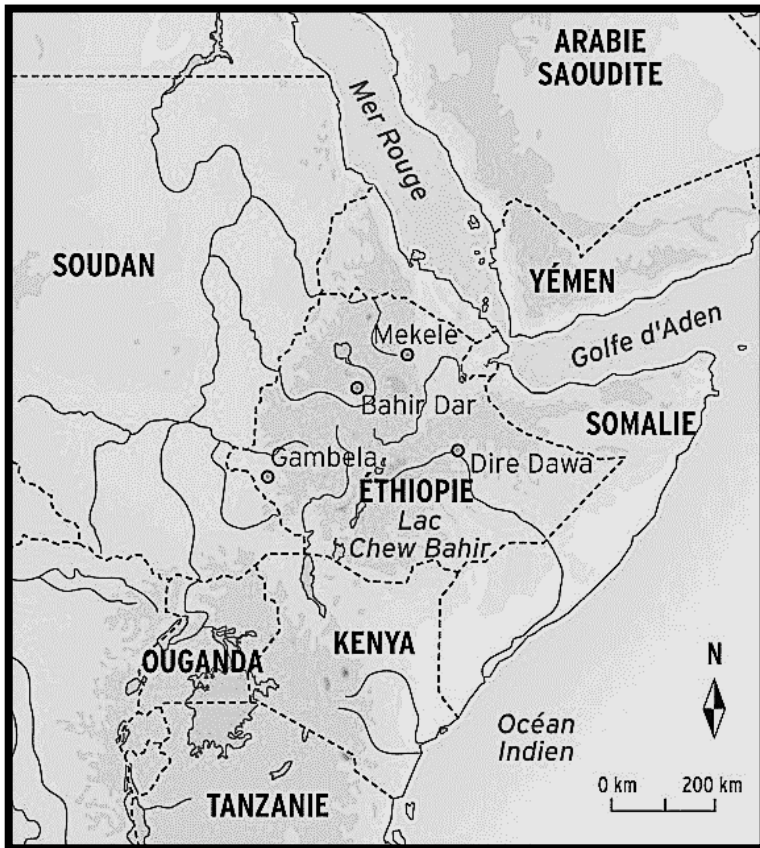
la zone fut cependant partiellement pacifiée par les Français de Djibouti et les Russes maîtres de Berbera jusqu'en 1991; mais, peu à peu, les assaillants sont montés en puissance et en audace; un cargo fut même agressé dans le détroit de Bab el Mandeb. La navigation n'est pas non plus sans risque dans le passage d'Ormuz, porte du golfe persique, où transitent les supertankers; les dissensions sont telles entre états riverains (Iran, Irak et émirats) que seuls les Omanais essaient de mettre de l'ordre; le 10 mai 2012, un pétrolier libérien transportant 120.000 tonnes de brut a été détourné à proximité des côtes. Devant Aden, le risque est grand de recevoir un missile tiré on ne sait d'où par on ne sait qui.

La mer des Caraïbes n'est plus le paradis des flibustiers et boucaniers tentés par les trésors que les conquistadores ramenaient du Mexique mais elle reste le centre de biens d'activités illicites que des états minuscules aux gouvernements corrompus se gardent bien de réprimer; paradis fiscaux, systèmes bancaires véreux, pavillons de complaisance, contrebande, trafic de drogue, délinquance en tout genre sont monnaie quotidienne; les trafiquants y disposent de moyens navals et aériens

haut de gamme rivalisant avec ceux des grandes puissances. Cependant, dans leurs secteurs de responsabilité, les Etats Unis, le Venezuela et la France ont engagé des actions répressives mais que peuvent faire la Colombie confrontée à bien d'autres problèmes, Haïti ou Saint Domingue? Pour ce qui nous concerne, nous avons enfin assaini Saint Martin et Saint Barthélemy dont nous avons trop longtemps toléré les coupables activités mafieuses.

L'Amérique du Sud n'est pas épargnée par le fléau. Sur la côte Pacifique, l'Equateur est le nid d'une activité pirate centrée sur le port de Guayaquil qui totalise 50% du brigandage maritime du continent sud-américain; les victimes sont les bateaux de pêche de tout tonnage et de toutes nationalités; les plaisanciers qui fréquentent les Galapagos

sont régulièrement rack-ettés. Au Pérou, à Callao, l'avant-port de Lima, de nombreux pirates sont basés ainsi qu'à l'intérieur des terres dans le port amazonien d'Iquitos.; Par contre, le Chili, l'Argentine et l'Uruguay sont relativement sûrs. Au Brésil, le port de Santos, menacé il y a quelques années, est redevenu calme; à l'intérieur du pays, des risques persistent sur les fleuves. Sur l'Amazonie, malgré la vigilance du gouvernement, il faut être prudent. Dans les états guyanais indépendants règne la plus totale anarchie.



En Afrique occidentale, la situation, depuis 2006, est très préoccupante. Après une année noire en 2011 marquée par 64 attaques, on n'en avait noté que 51 en 2013 mais ce nombre est passé à 104 l'année dernière. Ces agressions se produisent aussi bien sur les côtes qu'en haute mer contre les plateformes pétrolières en particulier, dans certains ports, véritables coupe-gorge et même sur les fleuves. Le Nigeria concentre 50% de l'activité pirate mais la menace

se disperse d'est en ouest actuellement. Les zones portuaires de Lagos, Port Harcourt, Calabar, Freetown, Cotonou et plus récemment Abidjan et Lomé sont très vulnérables. Les pirates, bien encadrés, armés et violents détournent les bâtiments, pillent les cargaisons et molestent les équipages; ont-ils des arrière-pensées politiques ou religieuses ? Ce n'est pas évident ; en Guinée, le gouvernement mis en cause a dû se défendre de toute complicité avec des arguments plus ou moins étayés. Sur les plateformes, 4 à 6 millions de barils ont été volés, dans les ports, les conteneurs sont vidés. Rappelons qu'en 2011, le pétrolier français "Gascogne" a été pris et conduit vers un port libérien où 200 tonnes de fuel ont été pompées sans que le

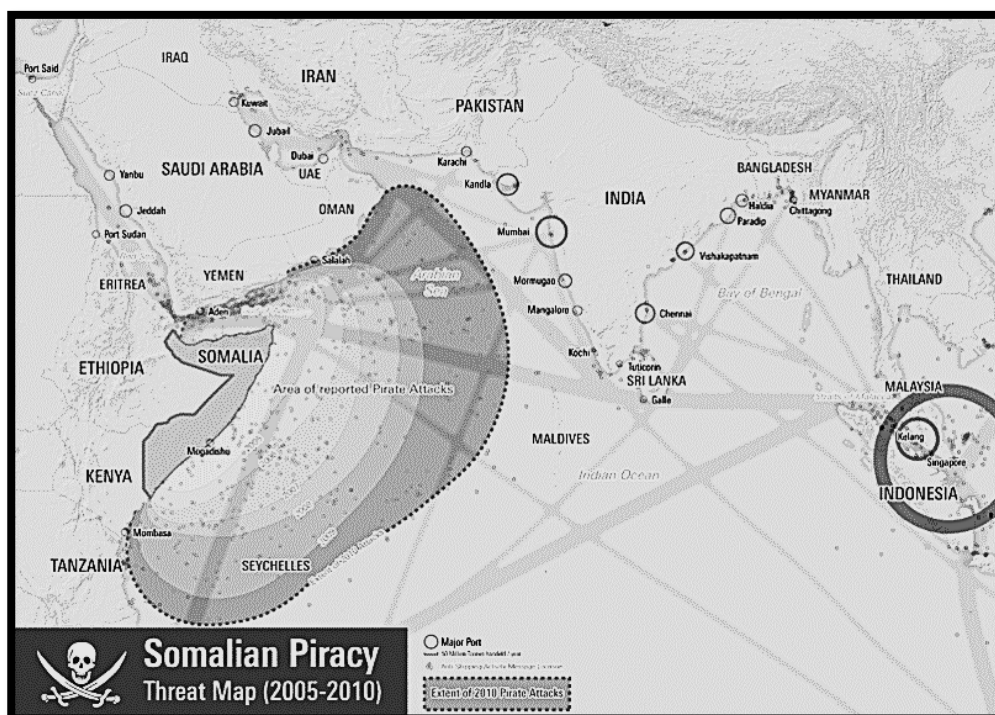


gouvernement réagisse, deux marins ont été blessés.

Le conseil de sécurité de l'ONU s'est préoccupé de la situation et a consacré 2 milliards de dollars au rétablissement d'un semblant de sécurité; les grandes puissances ne peuvent détacher en Afrique de moyens importants; la marine française n'a qu'une frégate chargée du contrôle de tout l'Atlantique sud; les nations concernées n'ont pratiquement pas de forces navales.

J'en viens bien sûr à la Somalie et à la corne de l'Afrique qui nous préoccupèrent lors de ces dernières années; la situation s'y est grandement améliorée depuis 2008 puisque seulement 15 incidents s'y sont produits en 2013 et aucun en 2014; après un rappel historique, nous verrons pourquoi. Jusque-là, un gouvernement central incapable de s'imposer hors du centre de la capitale, Mogadiscio, était contraint à un partage forcé de l'autorité avec des trublions locaux totalement indépendants et eux-mêmes divisés au gré des influences tribales et dont le brigandage était l'unique source de revenus.

Souvenons-nous que jusqu'en 1990, une forte présence soviétique à Berbera sur la côte nord et dans l'île de Sokotra empêchait les minorités turbulentes de s'exprimer; la piraterie, j'en suis témoin, n'existait pas; les Russes, partis précipitamment, laissèrent un désert, un peuple soudain privé d'emploi, sans que personne ne prenne la suite; tout est allé à vau-l'eau.



Les habitants se retrouvèrent donc, équipés d'un armement léger récupéré, dans l'obligation de survivre; la pêche était interdite à ces marins par l'émergence de pratiques industrielles de surpêche des Espagnols, des Japonais, des Coréens et des Français. Dans ces conditions, ils décidèrent de s'attaquer aux fabuleuses richesses leur passant sous le nez. Les actions spectaculaires se sont multipliées, alliant l'occasionnel et l'organisé; en 2006, même un cargo



ukrainien transportant des chars d'assaut a été capturé et quatre supertankers ont subi le même sort; chaque fois, les armateurs ont payé de très fortes rançons par l'intermédiaire de cabinets spécialisés ayant pignon sur rue. Les navires capturés sont conduits dans des mouillages de fortune situés en mer intérieure, les équipages pris en otage sont maintenus à bord sous surveillance.

Les plaisanciers, français notamment, ne furent pas épargnés; le 4 avril 2008, le "Ponant", un voilier de 88 mètres avec 22 touristes à bord est détourné; une rançon de 2 millions de dollars est payée dont une intervention musclée du GIGN à terre permet de récupérer une partie. Le 4 septembre, c'est au tour du "Carré d'as" de subir un sort identique avant d'être libéré par un commando; enfin, le 4 avril 2009, c'est le "Tanit" qui tombe entre les mains de pirates qui veulent le ramener à terre; le lendemain, nos commandos interviennent, trois pirates sont tués mais malheureusement, le skipper aussi, son épouse et son fils sont sains et saufs. Le 8 septembre 2011, au sud d'Aden, le "Tribal Kat", armé par des Varois, est retrouvé vide. Le skipper a été tué. Le Surcouf récupère les survivants et arrête les pirates. Le danger était tel que les Européens ont dû s'organiser et coopérer en créant dès 2008 la force Atalante dont la mission vient d'être prorogée jusqu'en fin 2016; 8 bâtiments et les aéronefs de surveillance sont placés sous commandement tournant, assurant la sécurité dans une zone immense; la coopération internationale s'exerce par le biais d'une "Combined task force" renforcée occasionnellement par des Américains, des Russes, des Indiens, des Chinois et des Japonais dont les intérêts ou les ressortissants sont menacés. En tout, 27 pays et 14 organisations contribuent au maintien de l'ordre; Djibouti est devenu la capitale de la lutte contre la piraterie: le SHADE (*Share awareness and deconfliction*) a défini des corridors surveillés de très près par des unités navales et aériennes; nous en sommes revenus au temps des caravanes maritimes où chacun protège l'autre quelle que soit sa nationalité.



© NGV / Bruxelles2

Malgré cela en 2011, 31 navires étaient encore aux mains des rebelles qui détenaient 664 otages et avaient encaissé 170 millions de dollars; 439 attaques avaient été perpétrées dont 26 détournements; en 2012, nous en étions à 20 navires pris, 438 otages et 8 morts dénombrés.

Heureusement, nous sommes aujourd'hui parvenus à zéro. Les pirates se sont-ils lassés devant les risques encourus? Que risquent-ils actuellement?

Le pseudo gouvernement somalien accorde désormais le droit de poursuite et d'intervention sur le territoire national et les eaux adjacentes; immense progrès dont la France se garde bien de ne pas profiter. Notre pays s'est d'autre part arrogé par la loi du 8 janvier 2011 le droit de juger les pirates prisonniers. Je vais vous la commenter non pas en juriste mais en commandant d'un bâtiment de guerre ayant à l'appliquer; cette loi a fait l'objet d'une étude très documentée publiée conjointement par les sénateurs socialiste Jean-Claude PEYRONNET et UMP François TRUCY que vous connaissez bien. Elle poursuit trois objectifs :

- fixer un cadre juridique qui permette la répression,
- reconnaître une compétence « quasi » universelle aux juridictions françaises, sans bien définir le « quasi »,
- fixer un régime "*sui generis*" de rétention des individus appréhendés; ce dernier point a dû être revu pour tenir compte des remarques de la commission européenne alertée par l'amendement MEDVEDEV. Cette loi s'applique en haute mer ou dans les eaux territoriales si une convention a été signée entre états souverains, en l'occurrence France et Somalie ; les contrevenants présumés doivent être appréhendés par une autorité française ; un commandant de navire d'Etat peut intervenir à titre préventif si la menace est avérée ou répressif.

Que doit-il alors se passer?

- le commandant saisit dans les délais les plus brefs le procureur de la République compétent; celui-ci, dans un délai de cinq jours, saisit à son tour un juge des libertés et de détention qui statue sur la suite à donner,
- à bord, le prisonnier doit être détenu dans des conditions acceptables; il doit bénéficier d'un examen de santé aussi complet que possible et a droit à la présence d'un interprète agréé; imaginez ce que cela représente sur un escorteur. Sauf cas flagrant, on se contente de confisquer les armes et on renvoie à terre les agresseurs.



Vous comprenez bien qu'il y a du grain à moudre pour les avocats. Je vous cite un cas d'école : en mai 2011, dans les eaux internationales, un cargo maltais est attaqué, les pirates sont capturés par une frégate espagnole alertée par un navire allemand ; elle les remet, sans procédure d'extradition à la marine française; jugés en France ils sont condamnés; après recours devant la cour de justice



Européenne, certains sont libérés, ramenés chez eux et indemnisés (2000 à 5000 euros) pour garde à vue arbitraire. Nous partons chaque fois vers des procédures longues à l'issue incertaine. 22 pirates ont été jugés en France ou sont en instance de jugement ; ils sont inculpés de "détournement de navires avec violence ou menace, arrestation, enlèvement ; séquestration ou détention arbitraire de plusieurs personnes en bande organisée"; des condamnations ont été prononcées pour des faits reconnus en audience ; trois des assaillants du "Tanit" ont pris neuf ans de réclusion, ceux du "Ponant" et du "Carré d'As" de quatre à huit ans de prison ; on attend le jugement de ceux du "Tribal Kat" où un Varois a été tué. Chaque fois, les avocats ont saisi la Cour de Cassation qui ne pouvait que valider une loi française. Une procédure a été engagée auprès de la Cour de justice européenne, toujours très réservée à l'égard d'une loi française adoptée unilatéralement.

Malgré ces quelques aléas, les mesures prises ont été efficaces. Il faut donc continuer à agir ; vous allez voir par quelques exemples que les vrais pirates ne sont plus impunis; nous avons survolé le cas de la France; que font les autres nations concernées?

Des prisons ont été ouvertes aux Seychelles et au Kenya où sont parqués 1000 prisonniers; d'autres Etats, comme l'île Maurice ont admis des mesures de rétention sans encore les appliquer; au Kenya, des peines de 20 ans de prison peuvent être prononcées ce qui explique peut-être les attentats dont ce pays est victime; l'Inde menace les pirates de la peine de mort mais celle-ci ne risque pas d'être appliquée car ce pays, comme la Russie, ne fait pas de prisonniers et applique une justice expéditive, la loi du talion. Il est vrai que trop souvent, compte tenu des difficultés procédurières décourageantes, 90% des rebelles capturés ont été libérés après confiscation de leurs armes et destruction de leurs moyens navals.

Aujourd'hui, il y aurait 1091 pirates incarcérés dont 813 en instance de condamnation; en Europe, 57 poursuites ont été engagées, 19 condamnations prononcées (1 de 10 ans de prison en Belgique, 2 en Espagne de 438 ans, 6 en France de 4 à 8 ans, 10 aux Pays Bas); dans le monde, les USA en ont prononcé 17 de 30 ans, le Kenya, 50 de 5 à 7 ans, les Seychelles 63 de 8 à 20 ans, la Somalie 240 dont 1 à mort, les autres de 3 à 18 ans, le Yémen, 123 dont 1 à mort, les autres de 5 à 12 ans.

Nous pouvons dresser un premier bilan; certes tout n'est pas parfait mais alors qu'il y a cinq ans 28% des agressions étaient couronnées de succès, le taux tombé à 14 en 2012 est aujourd'hui inférieur à 10; c'est encore trop, peut-on faire mieux? Sans doute mais peut-on étendre au monde entier ce qui a été fait en Somalie?



Les Etats ne peuvent pas tout faire seuls ; sachez que la France dont le budget militaire ne cesse d'être réduit maintient 200 commandos en alerte, une ou deux frégates, deux avions de patrouille maritime, plusieurs hélicoptères et des équipes de services spéciaux ; quant à infiltrer des agents, c'est les condamner à mort.

Dans ces conditions et sans renoncer à des actions organisées, il a été envisagé d'embarquer sur les bâtiments de commerce exposés des équipes de protection privées habilitées, composées par exemple d'anciens militaires, si possible marins. Mais tous les armateurs, de pêche notamment, ne sont pas d'accord ; n'est-ce pas porter atteinte au droit régalien que d'utiliser dans les eaux internationales des vigiles et comment traiter le cas des navires armés sous pavillon de complaisance aux équipages hétéroclites ? Est-il admissible d'admettre des gens armés sur un bâtiment de commerce ? De toute manière, ces gens ne pourraient agir qu'en riposte à une agression. Beaucoup de questions sans réponses !

Aux touristes et aux plaisanciers, peut-on conseiller autre chose que la prudence ; il faut être conscient du danger et respecter à la lettre les consignes régulièrement mises à jour par le

ministère des Affaires étrangères qui sont remarquables de précision et renoncer à naviguer seul dans des zones à risque.

Compter sur un retour à l'état de droit dans certains pays, cela relève de l'utopie ; sous un vernis politique, se cachent des intérêts invouables.

On a souvent évoqué des liens entre la piraterie et le terrorisme ; il est impossible de le prouver dans la mesure où de nombreux pays sont soumis à des dictatures de fait qui se posent en victimes et attribuent le crime à une opposition qui ne peut s'exprimer. Personnellement, je suis toujours gêné lorsque j'entends le mot terrorisme ; je me souviens que sous le gouvernement de Vichy, les terroristes étaient les résistants patriotes. Je préfère que l'on dise banditisme. Le danger majeur se situe aujourd'hui en Asie du Sud et sur les côtes africaines ; il est éradiqué aux cornes de l'Afrique, au moins tant que la force Atalante est maintenue sur zone mais pourra-t-on la maintenir au-delà de 2016 ?

L'ONU a encore beaucoup de pain sur la planche mais au moins en est-elle consciente.

Je n'ai fait que survoler un vaste et terrible sujet dont l'humanité souffre depuis des siècles ; il y aurait encore beaucoup à dire... *Je vous ai moi-même pris en otage, il est temps de vous libérer.*



"TRIBAL CAT".

Samedi 10 septembre 2008, sous le soleil de la rade, le catamaran "Tribal Cat" et son équipage ont levé l'ancre pour un tour du monde. Ce beau bateau blanc, en aluminium, construit à Six-Fours, réalise le rêve de Christian COLOMBO. Il en a lui-même dressé les plans. Cette passion, il l'a partagée avec son épouse Evelyne et leur fille, Aurélie. Elles partent avec lui pour ce long périple, sans la pression d'une compétition, avec seulement le plaisir de découvrir les mers et les océans. Depuis



longtemps, ce passionné de voile, ancien infirmier de La Royale, détenteur, avec Gérard NAVARIN, du record du monde de vitesse sur catamaran, en 1997, s'est préparé à cette aventure. La première escale sera la Corse, en compagnie d'Andrée et de Jean-Yves LORENZINI, des amis qui regrettent de ne pouvoir partir plus loin avec eux. Puis, ils cingleront vers la Tunisie, le Maroc, vers le Sénégal enfin pour prendre l'Océan cap à l'ouest, pour atteindre les Antilles, le Venezuela et gagner l'océan Pacifique par le canal de Panama. Après le passage du Panama, ils seront enfin sur l'Océan où tous les rêves se réalisent. Les îles perdues, les lagons paradisiaques et les plongées dans leurs eaux claires. Le "Tribal Cat" un 17 m élégant avec 300 m² de voi-

lure est surtout fonctionnel. Sagement équipé d'une vraie cuisine, de deux salles d'eau, de quatre chambres et même d'une machine à laver.

Le souhait de Christian et Evelyne est de pouvoir recevoir, lors des escales du bout du monde, les copains, les amis et sans doute leurs filles qui ne pourront laisser leurs emplois que pour des vacances.

Christian et Evelyne ont bien pensé leur espace qui sera leur maison pour quelques années. Ils ont d'ailleurs tout vendu pour cette belle aventure familiale et embarqué, avec eux, leur vieille chienne, Mascotte, qui a vite pris les pieds marins.

Ce texte, je l'ai écrit le lendemain de leur départ de la rade. J'ai eu de leurs nouvelles de temps en temps et j'ai appris qu'après avoir pu terminer les installations techniques dans un chantier de Tunisie, ils avaient opté pour une route plus courte en empruntant le canal de Suez.

Rejoints par leurs amis seynois, Andrée et Jean-Yves, ils vont traverser, en juillet 2011, le canal de Suez, jusqu'à Hurghada. Tandis que les uns s'en retournent en France, les autres, aux prises avec l'administration égyptienne, restent quelques temps, dans ce port de la mer Rouge. Comme ils l'avaient promis aux amis et à leurs filles, en décembre 2011, Evelyne et Christian viennent passer Noël à Ollioules. En janvier, ils repartent rejoindre "Tribal Cat" resté dans la marina de ce port touristique de la mer Rouge. En cette période de révolution arabe il n'est pas prudent de rester plus longtemps en Egypte, alors, Christian et Evelyne mettent le cap au sud. D'îles en îles et de mouillages en mouillages, ils vont longer les côtes inhospitalières du Soudan, avec des soucis de pannes irréparables, loin de possibles mécaniciens sérieux. Le dessalinisateur, puis le groupe électrogène doivent être changés. Devant les côtes de l'Erythrée, toutes les communications sont coupées et voilà que le pilote automatique rend l'âme, gorgé du sable rouge du désert porté par les vents de tempête. La navigation sans cet outil précieux devient difficile et harassante. Passant enfin le détroit de Bab-el-Mandeb, ils entrent dans le golfe d'Aden. L'escale du 19 août leur permet de reprendre contact avec la France et de demander l'expédition des pièces de rechanges indispensables. Il faudra près de quinze longs jours pour que ces pièces arrivent à bord.

Le 4 septembre, le pilote est à nouveau opérationnel et cette nouvelle sera la dernière reçue à La Seyne, par Andrée et Jean-Yves. Le 8 septembre 2011, au large des côtes du Yémen, des pirates somaliens prennent d'assaut le "Tribal Cat". Evelyne otage durant 48 heures, sera finalement libérée par un navire militaire espagnol. Christian, mitraillé par les pirates, y laissera sa vie. Capturés et remis à la France, les pirates, nourris et logés dans une prison, attendent d'être libérés, tandis qu'Evelyne, ses enfants et sa petite-fille, née il y a quelques mois, espèrent que la justice se réveille...

Le procès est prévu aux alentours du 25 mars 2016...

Jo DECHIFRE.

" DES MARINS DE BARBENTANE A BREGAILLON ".

Cette authentique histoire nous a été rapportée par la tante de notre père Marie Olive QUIVIGER née précisément le 13 février 1886 à Guimiliau - Finistère - Nord Bretagne.

Cette Bretonne, pur beurre, était descendue à Toulon dès le début du XX^e siècle où elle se maria à l'âge de 23 ans. Son époux Jean-Baptiste Lambert BENZA, pêcheur "militaire de la réserve" possédait déjà au quartier Brégailлон¹ des parcs à moules. Les célèbres et renommées moules de Toulon, appellation d'ailleurs usurpée, "soit dit en écrivant" puisque ces moules étaient élevées sur le littoral seynoïse. Le jeune couple était installé au quartier Peyron à l'entrée de La Seyne, dans une bastide provençale, que les anciens Seynois appelaient "campagne Benza", aujourd'hui disparue. A cette époque, l'animation de ce quartier était principalement deux maisons closes qui "offraient" leurs prestations pour les marins, les militaires et certainement les civils toutes catégories sociales confondues.

Ces établissements à vocation publique avaient une assez bonne réputation dans la région La Seyne-Toulon car, paraît-il, on y venait de fort loin. Ces lieux de plaisirs et de réjouissances reçurent un soir quelques matelots de la "vraie" marine française, originaires de la belle et riche commune de Barbentane (Bouches-du-Rhône). Quittant leur bord (navire) nous supposons bien honnêtement, qu'ils mirent à profit en ces lieux toutes les grandes manœuvres apprises pendant leurs différents exercices en haute mer. Nos "matafs" appliqués et très volontaires dans leur mission qu'ils s'étaient donnés ce soir-là, ne s'aperçurent pas que le temps passait trop rapidement.

L'ambiance aidant, nos braves Barbentanais ne tardèrent pas à ressentir dans le décor féérique de ces maisons

closes devenues étouffantes, les premières chaleurs de l'été provençal. Naviguant entre des braises et des flammes d'alcool, d'un pas de plus en plus chaloupé, dans ces lieux de plaisirs à l'atmosphère du livre de Claude FARRERE "*Les petites alliées*", nos matelots décidèrent au petit matin de rejoindre leur navire à quai à l'arsenal de Toulon. L'esprit fort embué et la tête enveloppée par un épais brouillard, nos valeureux marins évacuèrent "leur bâtiment" d'un soir pour regagner leur navire. Ils "empruntèrent" au ponton de Brégailлон une bette² à des parqueurs (mytiliculteurs).

Matelots confirmés de la Royale, ils souquèrent avec toute la force de leur âge sur les avirons jusqu'à épuisement, à en faire péter les tolets. Exténués par tant d'efforts, gisant sur les paillols³, les rayons du soleil levant éclairaient leur tête blafarde. C'est ainsi que la tante de mon père, que les anciens Seynois appelaient "marraine", et son époux découvrirent dans leur barque ces joyeux drilles d'un soir. Ne pouvant monter à bord pour rejoindre leur parc à moules, nos jeunes *novis* demandèrent du ponton aux matelots : "Qui êtes-vous ? D'où venez-vous ?"

Dans un prompt et digne rétablissement, ils répondirent en cœur qu'ils étaient des marins, mais de Barbentane. Respectueux du drapeau tricolore, ils omirent bien volontairement de dire sur quel navire ils étaient embarqués, soucieux de ne pas ternir l'image de la marine française.

Et notre marraine de répondre d'un ton quelque peu emphatique :

"Vous auriez pu ramer toute la nuit, vous n'avez pas largué les amarres – Espèces de marins d'eau douce, marins d'eau de vaisselle, pour sûr...vous êtes bien de Barbentane !!!

Et il n'en faut pas plus pour faire ou défaire de solides réputations...de marins.

Marc QUIVIGER

Par le plus grand des hasards, notre association a fait une sortie dans ce joli village provençal le 5 octobre 2013, et en garde un excellent souvenir.

¹ Brégailлон : Lieu où on entrepose l'étope. Voir cahier du Patrimoine Ouest Varois N° 12. Edition du Foyer Pierre SINGAL. Sanary sur Mer, 83110.

² Bette : petite barque à fond plat et pointue aux extrémités.

³ Paillol : Fond, plancher de cale d'un navire.

"Etre à paillol" pour dire aussi être à la rue, toucher le fond.

LA GALETTE DES ROIS.



Le 23 janvier 2016, environ 70 adhérents de notre association ont tiré les Rois, dans la salle de la Philharmonique "La Seynoise" : un agréable moment de gourmandise et de convivialité !
Nous remercions chaleureusement Jean ARESE et Jean BEGNI qui, cette année encore, nous ont accueillis dans ce lieu.



" BALADE - SANTE - PATRIMOINE ".

Notre association "Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne" propose depuis l'an dernier des "Balade-Santé-Patrimoine". Ces sorties sont ouvertes à tous nos membres et à leurs amis. Ces balades sont douces, et donc adaptées au plus grand nombre. Elles nécessitent cependant que les participants soient couverts par leurs propres assurances, et qu'ils aient pris la précaution d'avoir un avis positif de leur médecin. L'association et son Président ne pourraient en aucun cas être tenus pour responsables d'un accident ou d'un souci de santé survenus au cours de ces sorties.

Notre ami Michel JAUFFRET nous fait un petit compte-rendu de nos deux premières sorties :

SORTIE A CHATEAUVALLON.



"Le 26 septembre 2015, c'était notre première sortie. Le temps est agréable. Nous partons de **Châteauvallon**, bastide fortifiée du XVI^e siècle, qui abrite aujourd'hui le Centre National de la danse. Nous nous dirigeons vers l'oppidum de la Courtine, situé sur un plateau basalitique, et qui fut occupé par nos ancêtres celto-ligures il y a 2400 ans. De là, ils pouvaient surveiller tout le littoral. A l'occasion de nombreuses fouilles, on y a trouvé jusqu'à 5000 pièces d'argent – drachmes et oboles – qui rappellent les nombreux échanges avec les Grecs de Massalia (Marseille). Tout au long du chemin, **Jean-Claude AUTRAN** nous invite à découvrir la riche flore méditerranéenne.

Nous déjeunons près du **télégraphe Chappe**, sujet d'une conférence de M. Raoul DECUGIS pour notre association. L'après-midi nous conduit devant les vestiges d'un ancien **four à chaux**, avant de terminer cette belle et conviviale journée."

SORTIE A RIBOUX.

" Le 30 janvier 2016, c'est notre sortie à **Riboux** avec un beau soleil. En route vers la ferme du puits d'Arnaud. C'est un beau jas, avec une superbe aire de battage toute caladée. Plusieurs fermes se trouvent en ce lieu car Riboux comptait vers 1850 pas moins de 75 habitants répartis dans plusieurs endroits. Après la guerre de 1914-1918, le village était pratiquement abandonné. De nos jours, la population a un peu réinvesti le coin. Nous continuons vers le **vallon du Poulet** où se trouve un très beau four à cade. Nous déjeunons au **jas de Frédéric** et nous avons le plaisir d'écouter **Henri RIBOT** qui nous parle du pastoralisme du versant sud de la Sainte Baume. Après ce déjeuner très convivial, nous allons voir le **puits de la Bouscarle**, ancien puits protégé qui était l'œuvre de nos anciens, qui connaissaient la difficulté d'avoir de l'eau dans ces massifs arides... Et nous avons terminé très tranquillement cette très belle promenade."



N.B. : Les définitions soulignées correspondent à des mots évoqués lors des conférences présentées dans ce numéro.

MOTS CROISES 138

Horizontalement.

I Peut qualifier une pilule. **II** Participe passé gai. Dignitaire musulman. **III** Pratiques habituelles. A fleur d'eau. **IV** Pied. Perçue. Possèdes. Ile de France. **V** Agent de police. Fleuve de Provence orientale. **VI** Se développer difficilement. Certains l'ont démesuré. **VII** Il peut être torride. Changea d'air. Largeur d'étoffe. **VIII** Fin de mode. Etats incertains. **IX** Absorbé. Unité familière aux photographes. Marque d'électroménager. Oui occitan. **X** Dans le coup. Bande dessinée. Dans les Pyrénées orientales. **XI** Habite en Europe. Enleva. **XII** Bateau de pêche. Couleur choisie au hasard. **XIII** Une question peut l'être.

Verticalement.

1 Pratique un certain jeu de lettres. **2** Petit oiseau. Début d'une longue série. Hector Malot. **3** Point le plus éloigné de la Terre. Prénom ou chapeau cloche. **4** Dessin urbain. Pronom personnel. Fit revenir. **5** Echappa. Rendre mal-propre. **6** Provoquée par un travail pénible. Port du Maroc. **7** Démonstratif. Marcha sans but. Administra. **8** Etat-major. Prénom féminin. **9** Crime commis en mer. Organisation secrète. **10** Indique l'intensité absolue. Homme politique français. **11** Peut qualifier certaine projection. Dans l'Aisne. **12** Se déplacera. Prénom masculin. Ancienne note. **13** Peut qualifier une boisson.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I													
II													
III													
IV													
V													
VI													
VII													
VIII													
IX													
X													
XI													
XII													
XIII													

SUDOKU N° 138

9						8	4	
6			4					
4		8		5	9			3
	9			3	2		5	
	5		9	6			2	
5			7	1		3		6
					3			5
	6	1						9

REPONSE AUX MOTS CROISES
DU N° 137

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I	P	R	O	F	E	S	S	I	O	N	N	E	L
II	E	U	R	O	S	C	E	P	T	I	Q	U	E
III	R	I	N	C	E	E		O	A			E	X
IV	E	N	A			N		M	I	N	A		I
V	G	E	N	O	C	I	D	E	S		R	O	C
VI	R		T	R	A	Q	U	E		O	M		O
VII	I	F				S	U	R	S			E	R
VIII	N	I			M	I	E			M	E	N	E
IX	A	L	L	O	N	S			P	U	N	I	R
X	T	A		N	O			P	A	N	N	E	P
XI	I	S	S	A		P	O	L	I	E		O	H
XII	O	S				U	L	L	A		M	U	N
XIII	N	E	G	A	T	I	O	N	N	I	S	T	E

SOLUTION
DU
SUDOKU 137

3	1	6	4	9	2	7	5	8
2	4	5	8	7	6	9	3	1
8	7	9	3	5	1	4	6	2
7	6	3	2	1	5	8	9	4
9	5	1	6	4	8	3	2	7
4	2	8	7	3	9	5	1	6
6	3	2	9	8	7	1	4	5
1	8	4	5	2	3	6	7	9
5	9	7	1	6	4	2	8	3

LE CARNET

Notre joie.

- ♦ La naissance d'un petit Jean-Christophe, le 28 juillet 2015 à Toulon, petit-fils de Jean et Sidonie BEGNI, fils de Philippe et Thérèse BEGNI. Nos félicitations aux heureux parents et grands-parents.

Nos peines.

Nous avons appris avec beaucoup de tristesse les décès de :

- ♦ Madame Lucienne FERRI, le 11 janvier 2016, sœur d'Elise. Les obsèques ont eu lieu le 13 janvier 2016 dans l'intimité familiale. Elise et Marcel ont été des membres actifs de notre CA, ainsi que Lucienne pendant de nombreuses années.
- ♦ Monsieur Michel VIVIEN, le 3 février 2016. Nouvel adhérent, il était l'ami de Germaine et Paul LE BAS. Nous remercions son épouse Christiane qui a renouvelé son adhésion.
- ♦ Madame Paulette ROUVIER, veuve de Monsieur Fernand ROUVIER, dont les obsèques ont eu lieu le 26 février 2016.
- ♦ Madame Nicole ZIMMERMANN, dont les obsèques ont été célébrées le 26 février 2016.
- ♦ Madame Léontine DECHIFRE, dans sa 103^e année. Les obsèques ont eu lieu le 8 mars 2016. Léontine est la maman de notre ami Jo DECHIFRE, correspondant de Var Matin, auteur des articles de presse annonçant nos conférences, relatant les événements heureux comme malheureux qui ont marqués la vie de notre société depuis de longues années.

Nous renouvelons nos condoléances aux familles éprouvées.

VIE DE LA SOCIÉTÉ.

Monsieur Claude ACHARD, membre de notre société, nous a invités le samedi 27 février 2016, à la cérémonie d'installation de la statue Notre-Dame de Lourdes en la cathédrale Notre-Dame de La Seds à Toulon. Cette statue, probablement réalisée au début du XX^e siècle, avait été confiée en 1964 à la famille de Monsieur ACHARD par le prêtre de l'église de Matemore (Algérie). Claude ACHARD en hérite en 1980, et fait restaurer la statue par une artiste valettoise. Comme il y a déjà une Vierge rapatriée d'Algérie dans l'église de La Seyne, il en fait don à la cathédrale de Toulon. *"Cette statue est un symbole d'amour, de joie et de paix"* (Claude ACHARD).



Jacqueline PADOVANI.

BULLETIN D'ADHESION ET D'ABONNEMENT 2015 - 2016

Adhésion à la Société des Amis de la Seyne, sans abonnement au Bulletin :	8 €
Abonnement au Bulletin, <i>"Le Filet du pêcheur"</i> :	12 €
Adhésion avec abonnement au Bulletin, membre actif de la Société :	20 €

Montant à verser :

- **Par chèque** à l'ordre de : **"Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne"**.
- *Exceptionnellement* en espèces, lors des réunions ou conférences.

Le chèque accompagné du bulletin d'adhésion est à adresser à :

Madame Chantal DI SAVINO
Les Bosquets de Fabrégas – n°14, 527 chemin de Mar-Vivo aux deux chênes
83500 La Seyne-sur-Mer.

NOM :	Prénoms :
Adresse :	
Tél :	Adresse électronique :

Châteauvallon 26/09/2015



*BALADE,
SANTÉ et
PATRIMOINE*



Riboux 30/01/2016