

LES PRECURSEURS de Jeune Marine

Texte de Jean-Pierre ROBICHON paru dans le numéro 100 de Jeune Marine en mars-avril 1992.

LE NAVIGATEUR

JOURNAL DES NAUFRAGES ET DES AUTRES ÉVENEMENTS NAUTIQUES; par une société de marins.

Créée au Havre par Joseph Morlent, s'appuyant sur une équipe comprenant de nombreux marins du commerce, dirigée par Edouard Corbière, cette revue commença à paraître le 1er avril 1829 au format 21,5cm x 14, imprimée sur papier chiffon à Rouen par F. Baudry, imprimeur du roi, 20 rue des Carmes. Une élégante et simple jaquette de couleur bleue puis rose saumon, ornée d'une vignette de scène de naufrage, enveloppe les cahiers mensuels. L'adresse est d'abord donnée au Havre, chez Hue, libraire rue des Drapiers. Mais bientôt (1830), « tout ce qui concerne la rédaction doit être adressé à M. Morlent, Directeur, Hôtel des Douanes, au Havre. » En 1831 le Bureau du Navigateur est au Havre, Place de la Comédie, sous les Arcades. Elle est transférée à Paris en 1834 lorsque Jules Lecomte, ex-officier du navire baleinier *Courier des Indes*, prend la suite de Morlent. Elle disparaît probablement entre 1836 et 1838. Un placard publicitaire publié en 1836 au dos des *Chroniques de la Marine Française* proclame: *Le Navigateur, Revue Maritime*, troisième année. Chaque mois un numéro de 32 pages d'impression au moins, et une magnifique gravure anglaise (semblable à celle des *keeksakes* d'étranges.) Rédacteurs principaux: Edouard Corbière, A. Jal, Léon Gozlan, Eugène Sue, Louis Reybaud, Jules Lecomte, Fulgence Girard, P. Hennequin, P. Luco, Duhaut-Cilly, Lesson, Alphonse Karr, Anténor de C. Aligny, de Sainson, le général Bernard, etc., etc. On s'abonne au Bureau, rue des Beaux-Arts, 3 bis. Le tome V des mêmes *Chroniques* revendique pour *Le Navigateur*: Histoires de mer, naufrages, incendies, famines, combats, corsaires, pirateries, etc. En examinant le contenu on observe que la plupart des articles sont tout d'abord, ou bien anonymes, ou bien suivis d'initiales telles Ed. C... (Edouard Corbière), pour être finalement signés de quelques noms: Eugène Sue, Ed. Corbière, Lesson, Cte de Fréminville, Keraudren, T.-H. Pavie, Decoudray... Mais parmi ceux-ci, nombreux sont les marins ou ex-marins: Edouard Corbière qui débute dans la marine de l'Etat où il atteint le grade d'Aspirant, renvoyé à la Restauration, embarqué au commerce, à la traite, commandant sur les Antilles jusqu'en 1828 lorsqu'il prend la rédaction du *Journal du Havre* (1); Eugène Sue ancien chirurgien de marine; Auguste Jal ex-élève de la Marine, victime de la Restauration; Fulgence Girard; Léon Gozlan ex-marin au commerce; Louis Reybaud ex-marin et négociant marseillais; P. Luco, capitaine au long cours disparu à Sumatra, second du Comte de Paris, de Marseille (2); Auguste Duhaut-Cilly, capitaine au long cours, auteur d'un tour du monde effectué entre 1826 et 1829, et son frère Robert, également capitaine au commerce... On retrouvera certains de ces rédacteurs collaborateurs de *La France Maritime* lancée en 1836 par Amédée Gréhan, « sous-chef du Bureau de la Navigation et des Pêches », qui avait passé sa jeunesse au Havre où son père était ingénieur à l'Arsenal, et y avait conservé des relations. On peut observer que la collaboration des marins navigants est généralement épisodique, circonstancielle, si on la compare à celle de ceux qui ont retrouvé une situation à terre. Les textes présentés le sont sous une forme assez brute, comme des documents. De nombreux récits ou rapports de mer ainsi que des extraits des journaux ou revues français ou étrangers, sont publiés: *Le Temps*,

Nouvelles Annales des Voyages, Mémorial Encyclopédique, Edimbourg Journal, Asiatic Journal, ou simplement « extrait d'un journal américain ». Autre source pour la rédaction, des courriers de lecteurs, ou bien des communiqués du Lloyd's... On essaie de fournir quelques illustrations, mais en raison des frais qu'elles entraînent, les gravures, réalisées en lithographie, restent assez rares, au mieux de l'ordre de une par trimestre. La table des matières classe les articles en une vingtaine de catégories, qui vont évoluer légèrement au fil des années: naufrages, navigation à la vapeur, renseignements qui intéressent la marine, renseignements qui intéressent la navigation, piraterie, code pénal maritime, tableaux nautiques, voyages, phénomènes, variétés, biographies, nouvelles diverses, vues et dessins, pêches, bibliographie, mœurs des hommes de mer, beaux traits, navigation à la vapeur, nécrologie. Les principaux sujets traités encore à l'heure actuelle y sont déjà publiés. Enfin la revue, et ses collaborateurs, se trouve mêlée au mouvement qui prend son origine à cette époque, se muera en véritable lame de fond qui verra l'épanouissement du roman maritime en France. Cette floraison avait commencé un peu plus tôt en Angleterre avec Frederick Marryat, Basil Hall, William Neale, aux Etats-Unis avec Fenimore Cooper (3). Elle habituera le public cultivé aux évocations des mœurs maritimes et nous vaudra plus tard Melville et Conrad.

Notes

(1) Préface de Ch. de la Morandière à l'édition du Négrier d'Edouard Corbière parue chez Crès en 1936. Catalogue par Jean Bertou de l'exposition Edouard Corbière, Gallimard 1990.

(2) La France Maritime tome 4. Conclusion par Amédée Gréhan.

(3) Maurice Paul Gautier: Captain Frederick Marryat. Didier, Paris, 1973.

LA REVUE DE LA MARINE DE COMMERCE

Marc Hallet, fondateur de la Revue de la Marine de Commerce Le Navigateur disparut vers 1837, victime de son transfert à Paris et de la désaffection de son directeur, Jules Lecomte, compromis dans une affaire de faux billet de reconnaissance de dette, puis dans la publication des médisantes Lettres sur les écrivains français signées de Van Engelgom, qui lui valurent le mépris définitif du milieu littéraire parisien (1). Il fallut attendre plus de 80 ans avant de revoir une revue spécifiquement marine marchande. La Revue de la Marine de Commerce fut créée en novembre 1923, sur ses fonds propres, par le capitaine Marc Hallet qui décéda quelques mois plus tard au début de 1924, indirectement des suites d'une blessure de guerre. Avec la Revue de la Marine de Commerce, il a le premier lancé le trait d'union entre les diverses spécialités de la Marine Marchande. Son successeur, Léon Lesieutre présente Marc Hallet dans le numéro de mars 1924 : né en Berry, il avait préparé le concours de l'Ecole Navale au lycée de Rochefort, puis embarqué sur des voiliers où il avait été premier lieutenant. Service comme élève de la marine marchande sur le cuirassé Brennus. À la veille de la guerre, il préparait son examen de capitaine au long cours. Enseigne de vaisseau aux canonnières marins, blessé en mai 1916, il perd l'œil droit. Fait chevalier de la Légion d'Honneur, il se marie, entre à la Transat vers la fin de la guerre, à Paris, puis au service Armement de l'Agence du Havre. Il organisait au Havre une section de la Ligue Maritime Française, entraînait les pilotins de la Marine le dimanche, et créait en janvier 1924 un Cercle maritime pour les officiers isolés sans famille au Havre. Le fils d'Hallet, Marc périra dans le naufrage du Lamoricière, après avoir été vu pour la dernière fois donnant sa brassière de sauvetage à une passagère. Léon Lesieutre relance cette revue et se découvre une âme de gestionnaire : il recherche des abonnements, fait la tournée des compagnies pour obtenir des soutiens, démarche des annonceurs publicitaires, écrit des articles et réussira à faire vivre la Revue jusqu'à la guerre, tout cela bénévolement. D'emblée le ton est donné. Dans un éditorial de Léon Lesieutre daté de novembre 1924, il écrit de la revue qu'elle est un : « Organe corporatif groupant tous les officiers sans distinction de spécialité, leur permettant de publier

des exposés techniques ou littéraires, de faire partager leurs conceptions, de rallier des adeptes à leurs idées, en un mot, il manquait un trait d'union pour les mettre en rapport les uns avec les autres. » « Pour vulgariser la marine, il fallait un périodique écrit par les marins eux-mêmes. » Tous sont des collaborateurs bénévoles dans l'administration de la revue. La défense de la « corporation » restera un leitmotiv. Marc Hallet l'indique dès le premier numéro, avec de larges extraits de « l'Economie Nouvelle » de Georges Valois ainsi que du directeur général de la Cie Gle Transatlantique M. Tillier et du président de son conseil d'administration, M. Dai Piaz : « C'est pourquoi, quelques-uns de la Compagnie Générale Transatlantique, capitaines au long cours, groupés par la Confédération de l'Intelligence et de la Production Française (C.I.P.F), nous avons décidé de publier une revue mensuelle, afin que chacun puisse y exposer ses idées et faire bénéficier de ses observations personnelles : la corporation, le groupement professionnel, le pays. » ... « À tous ceux qui luttent pour la renommée du pavillon sur mer, armateurs, courtiers, capitaines, ingénieurs, mécaniciens, docteurs, commissaires, à ceux qui s'intéressent à la mer, ces pages sont ouvertes. » Pour la première fois on publie les mouvements et les listes d'état-major des navires, d'abord de la Transat seulement, puis peu à peu des principales compagnies. Cela ne fut pas facile : la revue proposa de payer les heures supplémentaires effectuées par l'employé qui se consacrait à ce travail. En 1938 on trouvait dans la revue, outre la Transat déjà nommée, la CGAM, les Messageries Maritimes, les Chargeurs Réunis, la Sud-Atlantique, la Cie de Transports Maritimes de l'AOF, la NOCHAP (Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire). Ces listes constituaient alors, comme maintenant celles de Jeune Marine, le moyen le plus rapide pour reconstituer les principaux embarquements d'un officier. Imprimée au Havre au format 15,5 x 24 cm, sur papier épais, sous couverture bleue pâle, contenant une soixantaine de pages, la revue offrait un choix assez varié d'articles et de chroniques : techniques maritimes, navigation, machines marines, radio, histoire maritime, souvenirs, les faits du mois, une chronique du droit maritime, des livres, le bridge, hygiène et santé navale, une chronique financière, la page méditerranéenne, une partie officielle reprenant des extraits du Bulletin officiel de la Marine Marchande... Parmi les collaborateurs, outre de nombreux marins, quelques noms dont la renommée est arrivée jusqu'à nous : le Cdt Marcel Rondeleux, Henri Picard, Paul Le Garrec, Henri Cangardel, Louis Lacroix, l'amiral Loizeau, le (futur) amiral Adam, Jean Made, Marcel Hérubel, M. Coyecque, Jean-Baptiste Charcot, J. Vivienne, G. de Raulin, les ingénieurs Lebrun, Yourkevitch, des professeurs d'hydrographie, l'Abbé Anthiaume, le Cdt . Georges Bourge, le Docteur Loir, René Moreux, Maurice Larrouy... Mais c'est Léon Lesieutre qui donne le ton par des éditoriaux fréquents et des articles sur le rôle de la marine marchande, l'enseignement maritime, le développement des marines rivales, des souvenirs de guerre... Il est intéressant de rappeler ce que fut la carrière de ce marin. Né le 2 mars 1891 au Havre. Engagé volontaire en 1914 dans le 1er régiment de Fusiliers Marins, il fait Dixmude, est décoré de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre, blessé, ramassé par l'ennemi, prisonnier, il rentre en France par la Suisse après trois tentatives d'évasion. Nommé capitaine au long cours en 1918, officier de réserve de la Marine, il avait commencé à naviguer comme novice à la Transat, puis comme matelot avant de passer lieutenant, ayant franchi deux fois le Cap Horn sur un grand voilier. Alors qu'il est second capitaine, il prépare le concours du pilotage de la Seine et est reçu pilote en 1924. Lorsque la guerre est déclarée, il refuse l'affectation spéciale et est nommé au commandement du chasseur de sous-marin La Toulonnaise. Il sera à Mers el Kébir le 3 juillet 1940, lors de l'attaque anglaise et interviendra pour protéger le Strasbourg et participer à l'évacuation des rescapés du Provence. Au moment du débarquement allié en Afrique du Nord, il venait de prendre la direction de l'agence de Casablanca de la Compagnie Chérifienne de Remorquage, et il conduira ses remorqueurs sous les bombardements afin de sauver quelques navires en position critique. Durant cette troisième carrière dans le remorquage, il aura l'occasion de sauver quelques navires, le Marika

Protopapa, le Newberry Victory, le Safi. Mais l'opération la plus spectaculaire restera celle du Pei Ho, échoué en 1957 à Oukacha, et dont le chargement fut sauvé par la construction d'une digue de 400 mètres et de son quai terminal. Léon Lesieutre décéda à Sainte-Adresse, où il s'était retiré le 21 avril 1982 (2). La revue qu'il avait animée avait duré 16 ans. Elle servira de modèle à la future revue Jeune Marine.

Notes (1) Introduction d'Henri d'Almeras à la réédition des Lettres de Van Engelgom, Paris Bossard 1925. Edmond et Jules de Goncourt : Journal, tome 1, Laffont, Paris 1989.

(2) Archives de Mme Anne-Marie Lesieutre, veuve de Léon Lesieutre, qui conserve la collection intégrale de la Revue de la Marine de Commerce, incomplète à la Bibliothèque du Havre. Références. Martial de Pradel de Lamase dans la Revue Maritime 1) Notre ancêtre Louis-Marie Bajot n° 200-août 1936. 2) Des Annales à la Revue Maritime n° 20-décembre 1947. 3) Les Journaux de Marine n° 73-mai 1952