

**29 mai 1692 : bataille de Barfleur-La Hougue (Côtes normandes).**

*Peinture ci-dessus du néerlandais Ludolf Bakhuizen (1630-1708) : Au centre, le Soleil Royal français entre un vaisseau hollandais et un vaisseau anglais.*

Pour acquérir le contrôle de la Manche dans le cadre d'un futur débarquement en Angleterre, Louis XIV se laisse convaincre par ses conseillers d'attaquer la flotte anglo-hollandaise. Le vice-amiral de Tourville, contraint par le ministre Pontchartrain, rencontre la flotte ennemie au large du Cotentin et bien qu'en infériorité numérique très nette (1 pour 2) et contre toute attente, inflige à l'ennemi des pertes très importantes. C'est l'une des plus belles batailles navales françaises, y compris de l'avis ennemi. Les Français n'ont perdu aucun vaisseau. Par contre les Anglais déplorent la mort du contre-amiral Richard Carter et la perte de deux navires.

Malheureusement, La Hougue suit Barfleur. En effet, quelques jours plus tard (du 1er au 3 juin), une partie de la flotte française, immobilisée suite aux dommages subis et donc incapable de rallier Brest ou Saint Malo, mouille à la Hougue pour réparer. Elle est incendiée par les Anglais qui viennent venger l'affront de Barfleur en s'en prenant aux navires en panne (15 navires).

Cette victoire navale n'est cependant pas mieux exploitée par les alliés qu'elle ne le fut à l'époque par les Français, ce qui envenime un conflit entre le secrétaire d'état Nottingham et l'amiral Russel, qui est finalement écarté du commandement de la flotte pour l'année 1693. En France, les 15 vaisseaux perdus sont remplacés dès l'année 1693, et Louis XIV ne tient pas rigueur à Tourville qu'il nomme maréchal de France en 1694.

Cette sévère défaite révèle la nécessité de consolider la défense de la baie, avec deux tours similaires, l'une sur le fort de la Hougue et l'autre sur l'île Tatihou. Elle révèle aussi amèrement l'erreur commise par les adversaires de Vauban, qui ont convaincu le Roi d'arrêter les travaux du port de Cherbourg et même de détruire ses fortifications. Malgré des pertes élevées, 15 navires de ligne, la proximité des côtes françaises permet de récupérer la quasi-totalité des équipages et de l'armement, ce qui relativise la perte subie. À l'époque, il est plus aisé de remplacer un navire qu'un équipage expérimenté.



Le Soleil Royal en feu la bataille de la Hougue, Huile sur toile par Adriaen van Diest.

Lire [Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire](#) - Yves Le Moing.

---

**29 mai 1914 : naufrage de l'*Empress of Ireland* près de Rimouski (Québec), faisant 1 012 morts sur les 1 477 personnes embarquées).**

Il constitue le plus grand naufrage survenu au Canada et se classe parmi les plus grands naufrages du début du XX<sup>e</sup> siècle, avec ceux du *Titanic* et du *Lusitania*.

**Circonstances :**

Le 29 mai 1914, dans la nuit, après avoir débarqué son pilote à Pointe-au-Père, il se dirige vers Liverpool en Grande-Bretagne en suivant le fleuve Saint-Laurent, tandis que le *Storstad*, un charbonnier norvégien, remonte le fleuve à pleine charge en direction de Montréal. Les deux navires serrent la rive droite sur un bief du fleuve par une nuit calme et claire au large de Sainte-Luce, à l'est de Rimouski, là où le fleuve s'évase. Vers 1 h 55 du matin, le commandant Kendall aperçoit depuis la passerelle le *Storstad* à une distance d'environ 8 milles avant que les deux navires ne soient enveloppés par un banc de brume. Lorsqu'il aperçoit les feux de mât du *Storstad* sorti de l'obscurité sur tribord, il est trop tard. Malgré une manœuvre d'urgence sur tribord pour minimiser l'impact de la collision, l'*Empress of Ireland* est accidentellement abordé sur son côté tribord entre les deux cheminées par le charbonnier norvégien. Parce qu'il a engagé la marche arrière avant l'abordage et que l'*Empress of*

*Ireland* avance toujours, le *Storstad* n'arrive pas à rester dans la brèche et l'eau s'engouffre rapidement dans le paquebot qui gîte sur tribord avant de chavirer. Le navire coule en seulement 14 minutes.

Les ingénieurs avaient, à l'époque de la construction de l'*Empress*, prévu 11 compartiments étanches pour laisser le temps aux passagers d'évacuer le navire en cas d'avarie, ce dernier devant rester à flot même si 2 de ces 11 compartiments étaient envahis par l'eau. Les 10 cloisons étanches étaient percées de 24 portes à fermeture manuelle restant ouvertes pour la circulation des passagers et de l'équipage, mais la rapidité avec laquelle le naufrage s'est déroulé a empêché la fermeture de la plupart des portes étanches, causant donc l'inondation de tous les compartiments et la perte du navire.

