

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 55

Janvier février 2025

SOMMAIRE

SILLAGES VOUS SOUHAITE UNE BONNE ANNEE 2025.....	1
La tragique expédition de la <i>Jeannette</i> ; par A. Foulonneau.....	2
Le transport maritime des chevaux de combat, par G. Le Moing.....	14
La patrouille du trois mâts <i>Oiseau des Iles</i> en 1942 dans le Pacifique, par A. Foulonneau.....	22
La disparition en mer du paquebot britannique <i>Waratah</i> , par G. Le Moing.....	27
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	30
RUBRIQUE.....	33
COURRIER DES LECTEURS.....	34



Sillages vous convie vers de nouvelles aventures historiques au cours de l'année 2025.
Navigation au 81° de latitude Nord au large du Svalbard (photo AF)

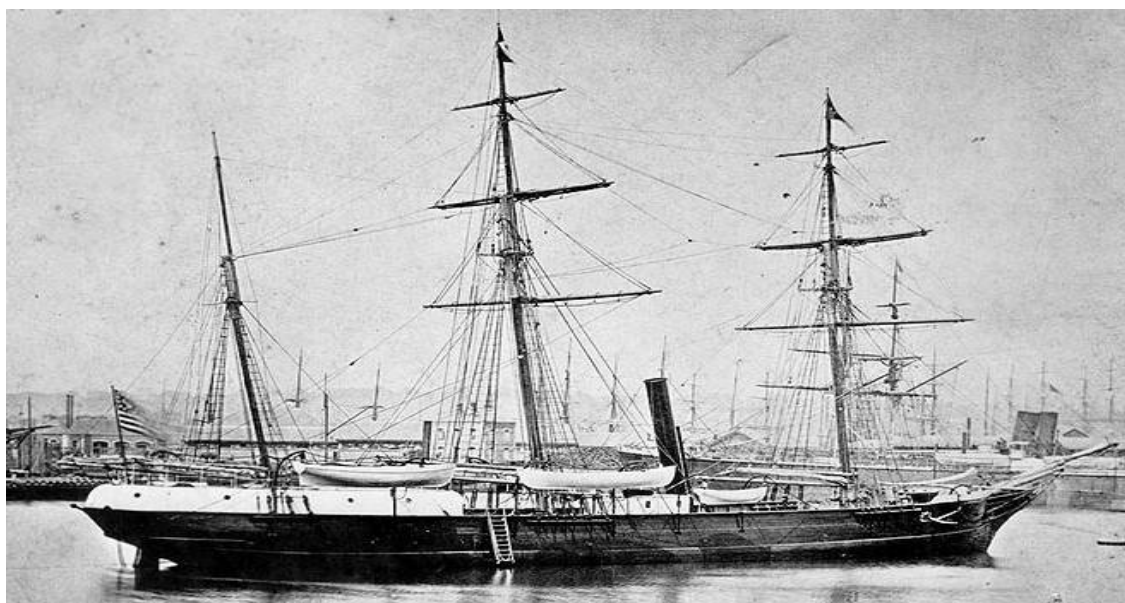


LA TRAGIQUE EXPÉDITION DE LA JEANNETTE

Par Alain Foulonneau

A la fin du XIX^{ème} siècle les progrès techniques s'accélérent et le monde se transforme. La machine à vapeur s'impose dans tous les domaines, l'électricité et les premiers téléphones apparaissent, la presse populaire se développe. Il reste cependant quelques régions non explorées au monde notamment le Pôle Nord. James Gordon Bennett patron excentrique du *New York Herald* avide de récits sensationnels pour son journal finance une expédition pour atteindre ce Graal des explorateurs.

Le 29 juillet 1879, la *Jeannette* quitte San Francisco avec trente-trois hommes à son bord sous le regard d'une foule en transe. Mais une fois passés les comptoirs de l'Alaska et du détroit de Béring, le bateau est pris dans les glaces et plus rien ne se déroulera comme prévu. L'expédition tourne à la tragédie.



La Jeannette dans le port du Havre en 1878 peu avant son départ pour San Francisco
(Cliché US Naval Historical Center)

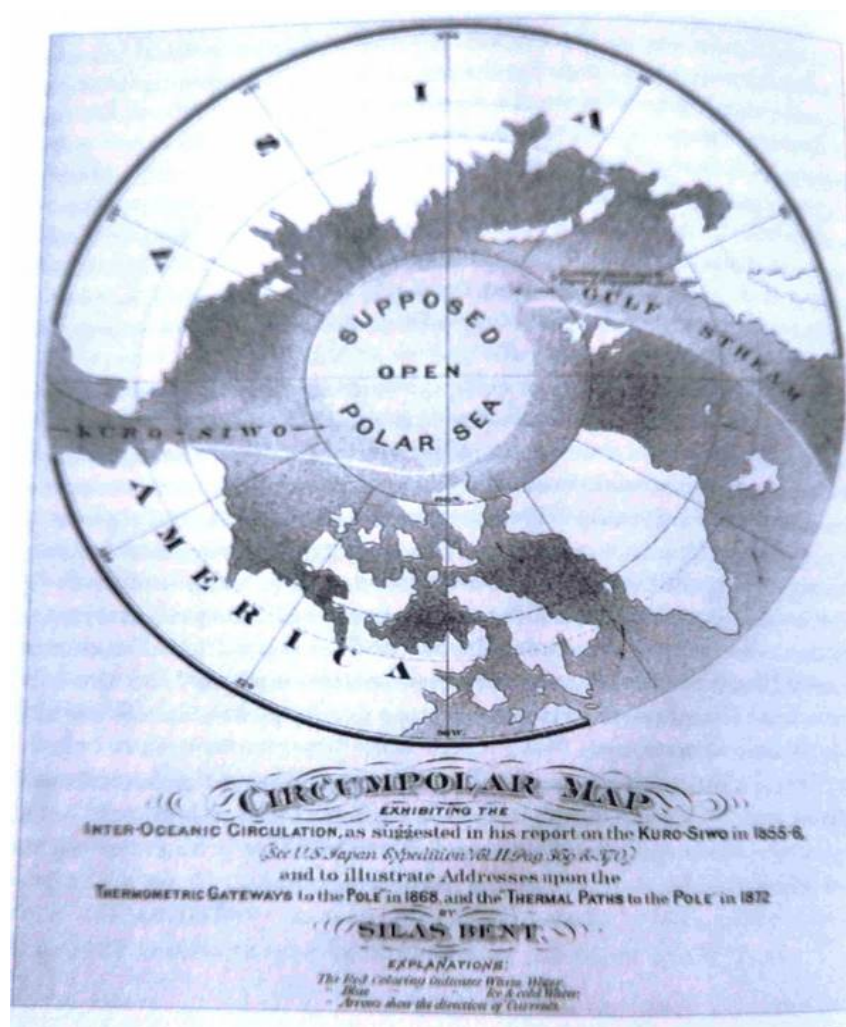
LE CONTEXTE

L'idée d'une mer libre autour du pôle nord.

Depuis les temps les plus reculés, peut-être même depuis la préhistoire, profondément ancrée dans la mémoire collective subsistait l'idée d'un endroit sûr et chaud sur le toit du globe. L'utopie d'une oasis dans un désert de glaces. Une utopie alimentant des mythes et des fables comme le royaume de Thulé. En 1606 Gérard Mercator, le célèbre cartographe belge publie une carte montrant une mer libre au pôle nord. Cette légende est reprise dans les siècles suivants par des

savants qui essaient de la justifier par des explications fantaisistes ou des observations parcellaires et constestables. Et ce bien qu'aucune des expéditions navales menées en direction du pôle nord depuis des décennies n'ait pas rapporté le moindre indice de l'existence de cette mer libre. Toutes s'étaient heurtées à une banquise infranchissable. Et nombreuses avaient été celles ayant eu une fin tragique comme celle de John Franklin en 1845¹.

Parmi les tenants de la théorie de la mer libre du pôle il y avait August Petermann, un géographe allemand réputé et influent. Il n'avait jamais été dans les régions polaires, ses déductions étaient issues des journaux de voyage de différents explorateurs. A la fin de sa vie un peu avant 1878 il défendit la possibilité d'un accès à cette mer libre grâce à un courant de l'océan Pacifique passant au large du Japon, le Kuroshio. Cette théorie s'appuyait sur les recherches datant des années 1850 de l'hydrographe américain Silas Bent selon lesquelles une branche du Kuroshio traversait le détroit de Béring et pourrait être assez puissante pour créer un chemin vers la mer polaire. À cette époque, personne n'avait encore tenté d'atteindre la mer polaire par cette voie.



Carte de 1872 illustrant la théorie de Silas Bent sur l'existence d'une mer ouverte au pôle Nord et des passages thermométriques du Kuro siwo (Kurishio) et du Gulf Stream. (National Océanic and Atmospheric Administration)

1 Voir Sillages n° 50 UNE AVENTURE POLAIRE MAUDITE – L'expédition John Franklin

L'extravagant James Gordon Bennett Junior.

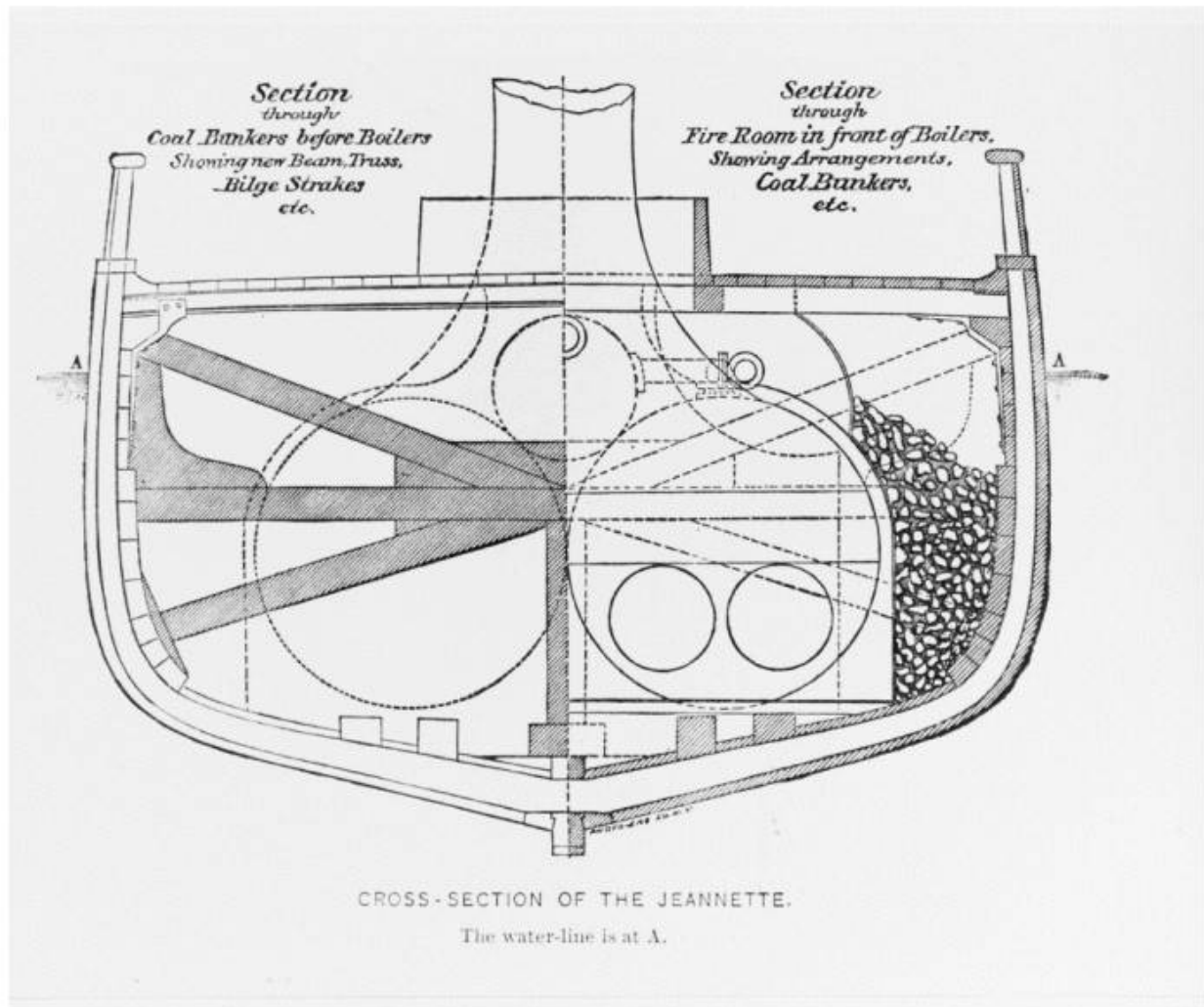
James Gordon Bennett Junior. avait été hérité de son père le journal New York Herald en 1866. Il avait été élevé en France par sa mère quand celle ci s'était expatriée après s'être séparée de son père James Gordon Bennett Senior. On le considérait comme la troisième fortune de New York. C'était un sportif accompli. Il avait remporté la première transatlantique à la voile. Mais Il était aussi connu pour ses aventures avec des danseuses de cabaret et ses fêtes arrosées. Parfois on pouvait le rencontrer au milieu de la nuit imbibé de brandy fonçant sur sa voiture d'attelage à quatre chevaux sur les routes de Manhattan. Les passants qui le croisaient se mettaient à l'abri effrayés par son regard halluciné et scandalisés par sa tenue. Car Bennett était souvent en tenue d'Adam.

Pour James Gordon Bennett un journal n'avait pas seulement vocation à relater des histoires, il devait les créer. En 1870 James Gordon Bennett avait envoyé Henri Stanley retrouver l'explorateur missionnaire David Livingstone au fond de l'Afrique. Peu importait que Livingstone n'ait pas besoin qu'on le retrouve. Le "coup" avait donné une notoriété énorme au New York Herald et tout le monde connaît encore aujourd'hui la fameuse phrase prononcée par Stanley lors de sa rencontre avec Livingstone près du lac Tanganyika le 10 novembre 1871 : *"Dr Livingstone, je présume"*. James Gordon Bennett montrait un vif intérêt pour les théories de Petermann ; en 1877, il se rendit en Allemagne à Gotha où travaillait Petermann pour discuter avec le géographe des routes envisageables de l'Arctique. À l'issue de cet entretien, il sortit convaincu de la nécessité d'une nouvelle expédition polaire américaine. Il téléphona alors à De Long pour lui demander se mettre en congé de la Marine et d'accepter de commander cette expédition qui suivrait les théories de Petermann.

LA PREPARATION DE L'EXPEDITION

James Gordon Bennett avait rencontré George Washington De Long une première fois en 1874. Le jeune officier de marine était célèbre pour avoir été envoyé par la Marine Américaine au secours de l'expédition Polaris partie à la conquête du Pôle Nord et en difficulté après la mort de son chef. De Long n'était pas parvenu à retrouver les survivants finalement récupérés par un baleinier écossais. Mais il avait acquis une solide expérience de l'Arctique après avoir affronté des conditions météorologiques extrêmes. Deux journalistes de l'Herald faisaient partie de l'expédition de De Jong en Arctique.

C'était donc tout naturellement que Bennett s'était adressé à De Jong. Il demanda à ce dernier de trouver un navire. Ne trouvant pas en Amérique un bateau adéquat et disponible, De Long se rendit en Angleterre et acheta Le Pandora une ancienne canonnière qui avait fait ses preuves en participant à la recherche de l'expédition de John Franklin. Le bateau subit une première refonte dans l'estuaire de la Tamise puis il partit au Havre où il fut renommé *Jeannette* en l'honneur de la soeur de Bennett. La *Jeannette* appareilla ensuite pour San Francisco où elle fut renforcée et réaménagée pour affronter l'Arctique. Entre temps Bennett avait usé de son influence près du Congrès des Etats Unis afin que la Marine Américaine prenne le contrôle de l'expédition. La *Jeannette* devint donc l'USS *Jeannette*. Bennett restant responsable financier de l'entreprise s'engagea à rembourser le gouvernement américain des frais encourus.



Plan de coupe de la Jeannette (issu des archives de la marine américaine)

Ce plan montre au niveau des chaudières les renforts transversaux mis en place à San Francisco afin que la *Jeannette* puisse résister à la pression des glaces. Hélas ces énormes renforts ne seront pas suffisants. La *Jeannette* finira par être écrasée par la banquise et couler.

L'EXPÉDITION
DE
LA JEANNETTE
AU POLE NORD

RACONTÉE PAR TOUS LES MEMBRES DE L'EXPÉDITION

OUVRAGE COMPOSÉ

Des documents reçus par le "New-York Herald" de 1873 à 1882

TRADUITS, CLASSÉS, JUXTAPOSÉS

PAR

JULES GESLIN

TOME PREMIER



PARIS
MAURICE DREYFOUS, ÉDITEUR
13, RUE DU FAUCONNOIS-MONTMARTRE, 13

Tous droits réservés.

L'EXPEDITION

Le 8 juillet 1879, la *Jeannette* quitte le port de San Francisco, sous les acclamations de la foule. Après une escale le 3 août à Unalaska (îles Aléoutiennes), elle atteint Saint Michael le 7 août, une île du littoral de l'Alaska où se tenait un comptoir fortifié russe avant la vente de l'Alaska aux USA par la Russie. Sur cette île, l'expédition fait le plein de provisions en vue d'un ou de deux hivernages et fait monter 40 chiens esquimaux à son bord. Deux Alaskiens inuits se joignent à l'équipage : Alexey l'interprète et Anéguin le soigneur des chiens. Le 20 août, le navire quitte St Michael et arrive cinq jours plus tard dans la baie de St Laurent. Le 27 août, le départ est donné pour le détroit de Béring. Le détroit passé, les premiers icebergs apparaissent déjà

Le 6 septembre 1879, la *Jeannette* est prisonnière des glaces dans les environs de l'île Hérald (avant la terre de Wrangel), vers 71° de latitude Nord.

Premier hivernage

La *Jeannette*, emprisonnée par les glaces, est entraînée par la dérive de manière erratique, tantôt vers le nord, le sud, l'ouest ou l'est. Puis la dérive se stabilise en direction du nord ouest. Dès septembre, les températures chutent. Le 21 octobre 1879, elles affichent - 24° C. Le premier hivernage débute, et mi-novembre, la nuit polaire s'installe pour 71 jours. A bord, la vie s'organise. Les hommes, tous en parfaite santé, s'occupent à entretenir le navire en bon état et à chasser l'ours, le phoque ou le morse. Leur moral est bon, malgré les inquiétants craquements de la glace, qui menace à tout moment de broyer le navire.

L'année 1880 commence sous un froid de - 40° C. Fin janvier, lors d'un mouvement des glaces, et alors que le soleil fait ses premières apparitions, une voie d'eau se déclare dans la coque du navire, mais l'équipage réussit à l'aveugler. La température de - 45° C en février, atteint - 47,5 ° C dans les premiers jours de mars. Il est difficile de ne pas céder à l'ennui des monotones journées à bord du navire. De Long attend avec impatience le printemps et la fonte des glaces qui libèrera la *Jeannette*, lui permettant de reprendre son chemin.

Malheureusement, en avril, ses espoirs s'amenuisent. Les températures, insuffisamment hautes pour accélérer le dégel, laissent prévoir une libération trop tardive pour atteindre, cette saison, le pôle Nord. Les réserves de vivres et de charbon s'amenuisent, malgré l'apport en viande fraîche des animaux chassés sur la banquise.

Deuxième hivernage

En septembre 1880, débute le second hivernage. La nuit polaire s'installe bientôt, suivie des grands froids. La nouvelle année 1881 est fêtée avec l'espoir qu'elle apportera la délivrance de la *Jeannette* et la réalisation de sa mission. Le 16 mai 1881, la banquise entraîne le navire en vue d'une terre, la première depuis l'île Herald. Cette île, située à 76° 47' de latitude Nord, sera aussitôt baptisée l'île *Jeannette*. Le 24 mai une nouvelle terre est aperçue. Sous le commandement de Melville l'ingénieur mécanicien, une équipe est envoyée pour la reconnaître " *au nom du Tout-Puissant Jehovah et du gouvernement des Etats-Unis* ". L'île, située à 77° 8' de latitude Nord, est baptisée Henriette du nom de la mère de Bennett.

De son côté, la banquise poursuit ses mouvements, se fendant en crevasses ou faisant naître d'immenses blocs. Dans la nuit du 10 au 11 juin 1881, les terribles craquements recommencent. Sous la pression des glaces, une ancienne crevasse s'ouvre à nouveau, faisant naître une brèche le long de la coque du navire. Les équipements laissés sur la banquise sont rapidement chargés à bord, dans l'espoir de la création d'un passage qui pourrait le conduire jusqu'à la mer libre.

Le 13 juin au petit matin, les forts mouvements de pression reprennent et des blocs de glace frappent le navire qui gémit et menace d'être écrasé. Lorsque la coque commence à se remplir d'eau, De Long donne l'ordre d'évacuer. Vivres, vêtements, couvertures, livres de bord, tentes, traîneaux, embarcations sont débarquées sur la banquise.

Quant à la *Jeannette*, écrasée, elle s'enfonce à tout jamais sous l'eau.



Le naufrage de la *Jeannette* (Le Tour du Monde 1884)

140 jours de marche sur la glace

La *Jeannette* coulée, il faut désormais préparer l'expédition sur la banquise. Le 18 juin le départ est donné pour une longue marche sur la glace vers la Sibérie. Les 33 hommes de l'expédition, accompagnés de 23 chiens, emportent 60 jours de vivres, des embarcations (2 cotres et 1 baleinière) et plusieurs traîneaux.

Sur le parcours, la neige molle, les trous, les crevasses et les blocs de glace rendent difficile la progression des hommes qui doivent fournir d'immenses efforts. Il faut faire plusieurs aller-retours pour permettre à tous les traîneaux de passer. Lorsque les traîneaux se renversent, il faut les recharger. Des efforts inouïs pour une progression de quelques mètres. La débâcle qui fait fondre la glace, la pluie et le brouillard s'ajoutent aux difficultés.

Par ses calculs de position, De Long s'aperçoit vite qu'ils ne progressent pas vers le Sud, puisque la banquise sur laquelle ils se déplacent dérive vers le Nord-Ouest. Il informe deux de ses officiers de la triste nouvelle, mais la cache aux autres membres de l'équipage, pour ne pas les décourager.



La marche sur la banquise (Le Tour du Monde 1884)

Mi-juillet, une terre est en vue. La difficile progression reprend. Un traîneau chargé de 120 kg de pemmican tombe à l'eau. Les hommes s'approchent tout près de l'île, mais la banquise, dans un formidable élan de dérive, les en écarte. Enfin, le 29 juillet 1881, l'équipage touche terre et De Long prend possession - située à 77° 15' de latitude Nord - au nom du Président des Etats-Unis. L'île est nommée Bennett.

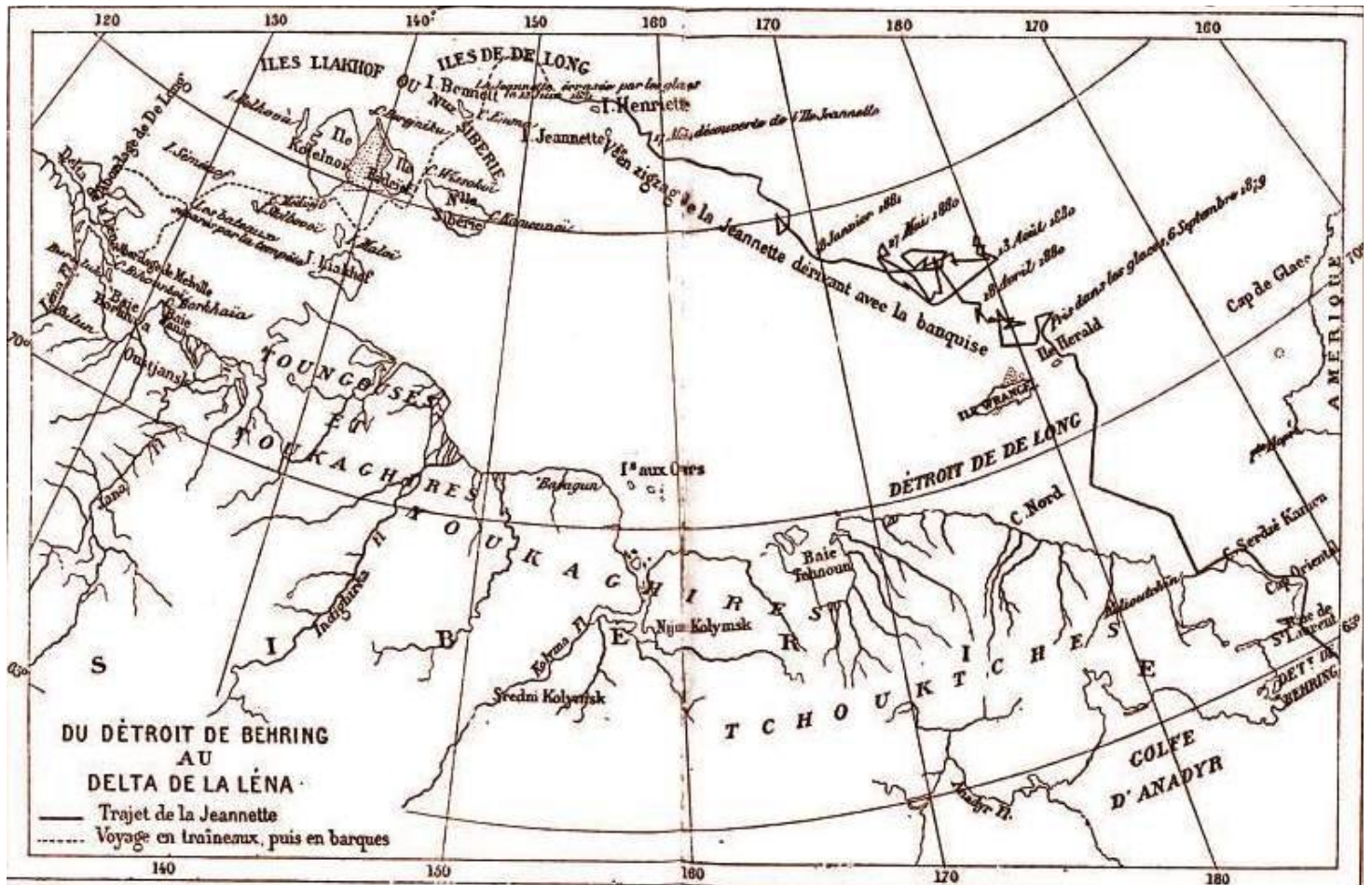
Début août, les hommes quittent l'île Bennett à bord de deux cotres et d'une baleinière, emportant les quatre derniers traîneaux - sept ont été abandonnés, d'autres ont été perdus. A bord sont chargées les dernières réserves de vivres : pemmican, alcool, Liebig, boîtes de conserve, et jus de citron. Par manque de place sur les embarcations, il faut exécuter six chiens sur les huit encore vivants. La progression tantôt en bateau, tantôt à traîneau est lente. Les réserves alimentaires s'épuisent rapidement, malgré la chasse qui fournit parfois de la viande d'oiseaux et de phoques. Il n'y a plus de pain, ni thé, ni sucre, ni jus de citron, ni tabac. Les traîneaux servent à faire du feu pour économiser l'alcool.

Le 30 août, après 25 jours de marche, les compagnons débarquent sur l'île Faddéïef, une des terres de l'archipel de la Nouvelle-Sibérie, puis sur l'île Kotelnoï et sur l'île Semenof. Il ne reste qu'un seul chien. Le 12 septembre, avec 7 jours de vivres, les hommes s'élancent vers le delta de la Lena à bord de trois embarcations, une commandée par De Long, une commandée par le second Chipp et la troisième par Melville le mécanicien. Mais une violente tempête les sépare.

La séparation des hommes

La baleinière de De Long gagne seule le rivage de la Sibérie le 17 septembre. Avec seulement trois jours et demi de ration, il faut absolument rallier au plus vite un établissement russe. Le 19 septembre, pour accélérer sa marche, l'équipage se débarrasse de son équipement le plus lourd. Alcool, fourneaux, longues-vues, tentes, sont laissés sur la glace. Le 21 septembre, après 100 jours de marche et une dernière boîte de pemmican ouverte, les hommes découvrent deux huttes. Ils décident d'y rester quelques jours pour se reposer - certains ont les pieds gelés - et pour faire le plein de viande fraîche.

Les chances de secours sont faibles. Il ne reste que 3 jours de vivres. Le 24 septembre, nouveau départ. Un matelot va très mal. Ses pieds se gangrènent et ses orteils doivent être amputés. Il faut désormais le porter ou le traîner. Le 1er octobre, en traversant un bras de la rivière gelée la Léna, 3 hommes tombent à l'eau. Les risques de gelure sont importants, d'autant qu'il n'est pas toujours possible de faire du feu. Début octobre, les hommes doivent rester abrités quelques jours dans une cabane, afin de ne pas subir une violente tempête. La nuit, la chaleur des corps fait fondre la glace et les hommes se réveillent, baignant dans l'eau gelée. Sans réserve de vivres ni possibilité de chasser, le dernier chien est sacrifié pour nourrir les hommes. Le 6 octobre, le matelot gagné par la gangrène décède. Son corps est descendu dans l'eau glacée.



**Trajet de la Jeannette puis de son équipage en traîneaux puis en bateaux
(carte extraite du livre "L'expédition de la Jeannette au pôle Nord" par Jules Geslin)**

La recherche de secours

Une nouvelle fois, De Long fait le point. Il pense se trouver sur la rive orientale de l'île Tit-Ary, à 25 milles de Kau Mark Sourka, dernier espoir. Les hommes sont épuisés et malades. Aussi, le Capitaine décide-t-il d'envoyer ses deux hommes les plus forts à la recherche de secours. Le 9 octobre, ces derniers emportant une couverture, une carabine, des cartouches et 2 onces d'alcool, partent seuls. Les autres continuent à avancer doucement, exténués, se nourrissant d'une cuillère de glycérine ou mangeant leurs bottes. N'ayant plus de chaussures, ils entourent leurs pieds de

morceaux de toile de tente pour continuer à avancer. Sept marins décèdent dans les jours qui suivent.

Les deux marins qui ont quitté les autres membres de l'expédition, marchent sans vivres sous la tempête et le vent. Atteints de dysenterie, ils parviennent à une cabane habitée, où des hommes qui ne les comprennent pas les soignent et les traînent vers un campement d'hiver.

Lors de la tempête du 12 septembre, les trois embarcations se sont séparées. Melville est accompagné de 8 hommes. Le 16 septembre, les neuf compagnons aperçoivent la terre, et après avoir remonté le courant, parviennent à aborder. Le 19, ils rencontrent des indigènes Yakoutes, qui les restaurent et les informent de la venue de deux Blancs. Melville se rend alors au campement pour rencontrer les deux hommes envoyés par De Long et décide de tenter une expédition pour retrouver De Long et ses hommes. Pendant 23 jours, il parcourt 1.066 km en traîneau rapide, mais les recherches sont vaines et il doit retourner au campement. Mi-mars, accompagné des deux marins, Melville repart.

Les trois hommes retrouvent le dernier campement et dix cadavres dont celui de De Long. Dans un dernier effort, ces hommes ont quitté le lit du fleuve, inondé lors des crues et ont transporté les documents sur une hauteur. Ils y sont morts. Les papiers et livres de l'expédition, ainsi que le carnet de De Long, sont retrouvés.

Les corps sont déterrés de la glace, placés dans un cercueil et enterrés le 7 avril sur une colline. Plus tard, ils seront rapatriés par la Marine Américaine à New-York.

Bilan humain

Il est très lourd :

- Sur les quatorze passagers de la chaloupe de De Long, deux seulement ont survécu.
- Les neuf hommes de la baleinière de Melville ont été sauvés, mais l'un est devenu fou et l'autre mourut à son retour de la petite vérole.
- Les dix hommes du petit cotre de Chipp ont tous disparu.

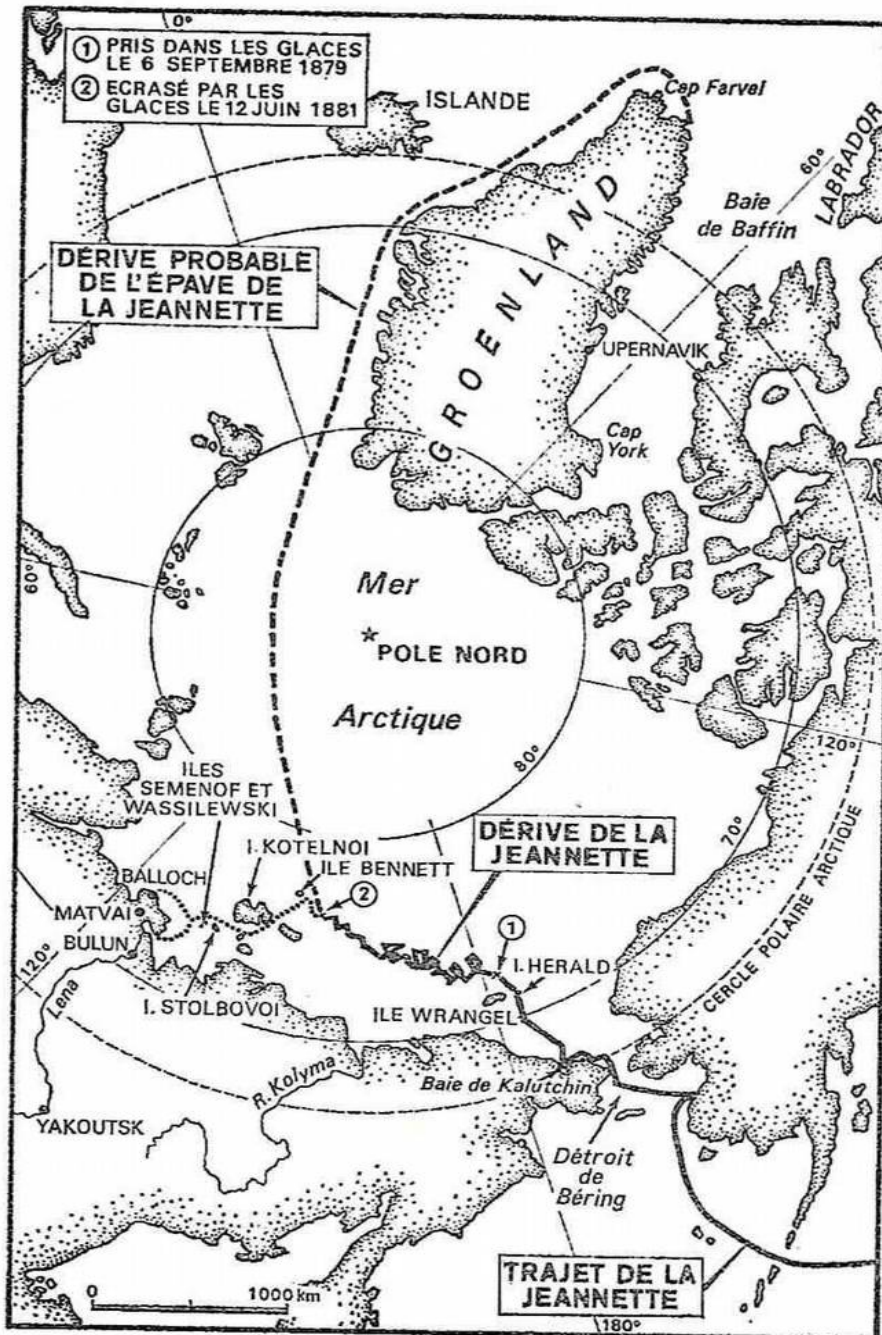
Répercussions scientifiques

Si cette expédition a été un échec dans sa mission d'atteindre le pôle Nord. En revanche, Elle a eu un grand impact scientifique. D'abord elle a mis fin définitivement au mythe de la mer polaire libre. D'ailleurs Petermann commençait peut-être à douter de ses théories, il s'était suicidé en 1878 peu après sa rencontre avec Bennett.

Ensuite elle a permis de mieux concevoir les expéditions suivantes. Trois ans après le naufrage de la *Jeannette* au Nord de l'archipel de la Nouvelle-Sibérie, des épaves, authentifiées comme ayant appartenu au navire, ont été découvertes près de Julianehaab, dans le voisinage de l'extrémité Sud-Ouest du Groenland. Elles venaient d'effectuer un trajet de 2 900 milles marins en 1.100 jours, c'est à dire à une vitesse de 2,6 noeuds.

En 1893, Fridjof Nansen s'inspira directement de ces découvertes. Il en déduisit qu'un courant glaciaire partait de Sibérie pour aller jusqu'au Svalbard puis au Groenland en passant près du pôle Nord. Au lieu de lutter contre lui, il était préférable de se laisser porter par lui. A condition d'avoir un bateau qui résiste aux glaces. A l'aide de l'architecte naval Colin Archer (créateur des célèbres bateaux de sauvetage norvégiens) il conçut un bateau avec des fonds évasés et ronds un peu

comme un verre de vin. De la sorte le bateau en subissant la pression de la glace était soulevé au dessus de cette dernière au lieu d'être écrasé. Ce bateau fut le *Fram*. Il permit à Nansen d'approcher près du pôle Nord comme cela n'a jamais été fait. En 1911 c'est avec ce même *Fram* que Roald Amundsen conquiert le pôle Sud. Le principe du *Fram* ("en noyau d'olive") fut repris en 1989 par Jean Louis Etienne pour la conception de sa goélette *Antarctica* (aujourd'hui *Tara*.) qui lui permit de réaliser avec succès plusieurs expéditions en Arctique et en Antarctique.



Carte du trajet de la Jeannette et de la dérive des débris de l'épave retrouvés au Groenland.
 En petit pointillé le trajet de l'équipage en traîneaux et en bateaux
 (Extrait du livre de Paul Emile Victor)

Dans la littérature

Jules Verne évoque longuement l'expédition de La *Jeannette* dans deux romans : Sans dessus dessous (chap. VII) et Robur-le-Conquérant (chap. XIV)75.

Bibliographie

- *L'expédition de la Jeannette au pôle nord racontée par tous les membres de l'expédition ; ouvrage composé des documents reçus par le New-York Herald de 1878 à 1882, traduits, classés, juxtaposés*, Jules Geslin, vol. 1, Dreyfous, 1883.
- *Terres polaires terres tragiques* Paul Emile Victor, Plon 1971
- *Au royaume des glaces : L'impossible voyage de la Jeannette*, Hampton Sides Paris, Paulsen 2018



T

Une pratique délicate

LE TRANSPORT MARITIME DES CHEVAUX DE COMBAT

Par Guy Le Moing

L'une des missions traditionnelles d'une marine de guerre est la « projection de forces », c'est-à-dire le transport vers un théâtre d'opérations plus ou moins lointain, des moyens militaires nécessaires au combat terrestre. Il s'agit, en pratique, de transporter, dans les meilleures conditions, des troupes et du matériel de guerre. Dans le passé, à l'époque où la cavalerie était une composante essentielle des forces armées, la « projection de forces » englobait le transport des chevaux, ce qui n'était jamais une mince affaire.

En effet, « *Les chevaux ont toujours été un vrai souci à bord, que ce soit au Moyen Age (pour les croisades), pour les troupes de Rochambeau lors de la guerre d'Amérique ou la conquête française d'Alger. Non seulement leur espace devait être aménagé à bord, mais encore fallait-il embarquer quantité de foin et fourrage pour la durée de leur traversée, outre le harnachement nécessaire.* » (Dictionnaire d'Histoire maritime. Article : HUISSIER)

Une opération difficile

Le transport des chevaux par mer pose de nombreux problèmes : l'embarquement et le débarquement, la nourriture et l'eau (la consommation d'eau quotidienne d'un cheval est énorme par rapport aux capacités de stockage d'un navire ordinaire), le risque de chutes et de blessures dues aux mouvements du bâtiment. Les chevaux sont, en outre, sujets au mal de mer. Ils ne vomissent pas, contrairement à la plupart des mammifères, mais ils sont apeurés et indisposés par les mouvements du navire qui les transporte. Pour atténuer l'effet de ces mouvements et pour éviter les chutes, il était d'usage, depuis le Moyen Âge, de les soutenir par des sangles sous-ventrières. De tels dispositifs étaient surtout utilisés par mauvais temps et réservés « à quelques chevaux craintifs ou méchants ». Ceci n'empêchait pas, toutefois, de voir se développer chez le cheval un état de mal-être et de prostration qui pouvait se prolonger plusieurs heures après le débarquement. Cette indisposition était d'autant plus marquée que le voyage avait été long et s'était déroulé dans une cale obscure et non ventilée.

Une pratique très ancienne

Les grands conquérants de l'Antiquité et du Moyen Age ont éprouvé le besoin d'e transporter leurs chevaux sur les mers. Ce fut le cas, bien sûr, de Jules César, mais il ne connut pas que des succès dans ce domaine. Lorsqu'il tenta de conquérir l'Angleterre, en 55 av. J.-C., ses légions furent contrariées par le mal de mer. En particulier, les vaisseaux transportant sa cavalerie furent assaillis par une tempête violente sur les côtes anglaises, et dispersées. Un peu plus tard, en Afrique du Nord, la cavalerie romaine dut combattre alors qu'elle n'était pas remise de son récent séjour en mer : « Nos chevaux, en petit nombre, encore fatigués du mal de mer, accablés de soif, de fatigue, et de blessures, étaient hors d'état de poursuivre et de fournir une longue course. » (*Guerres d'Afrique*, Ch. 18).

Quand Guillaume de Normandie partit conquérir l'Angleterre, en 1066, on pense qu'il amena avec lui plus de 2 000 chevaux. Ce transport est évoqué sur la *Tapisserie de Bayeux*, mais la représentation des navires et des animaux est trompeuse dans ses proportions.



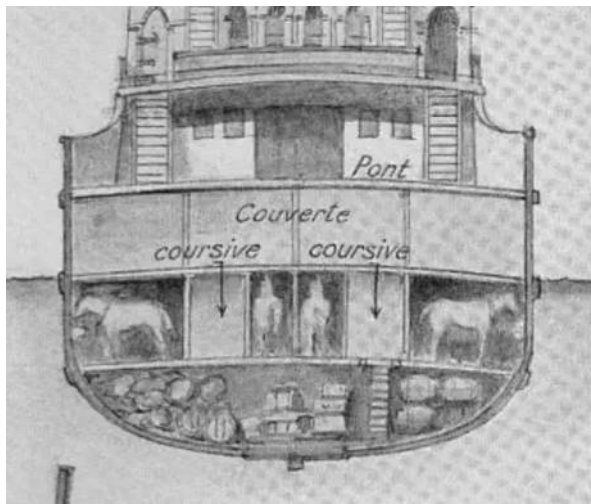
Le débarquement des chevaux avant la bataille d'Hastings
(D'après la Tapisserie de Bayeux)

Le transport maritime des chevaux de combat se pratiquait, en effet, dans le monde nordique médiéval. Il faisait appel à un type de navire particulier, *l'esnèque*, conçu pour le transport des hommes et de leurs montures. Deux textes anciens évoquent cette pratique : « Le premier provient d'une source scandinave, la *Heimskringla*, qui précise que la flotte des Wendes, lors de raids, en 1135, était composée d'esnèques pouvant admettre à leur bord quarante-quatre hommes et deux chevaux. Le second, *L'Estoire de la Guerre sainte*, a été rédigé vers la fin du XIIe siècle par un historien anglo-normand et signale que les esnèques de Richard Cœur de Lion transportaient des chevaux pour les besoins de la troisième croisade (1190-1192). L'usage d'embarquer des chevaux dans des embarcations de type scandinave a été prouvé par l'archéologie expérimentale. L'embarquement et le débarquement de chevaux, comme on peut le voir sur la Tapisserie, ont été expérimenté de manière concluante sur une réplique du navire de Ladby, un navire de guerre danois d'une vingtaine de mètres de long, datant des années 900-950. Ce petit transporteur de personnel présente la particularité d'avoir des fonds de carène très plats. Quand le navire est à l'échouage, les varangues longues lui assurent, en particulier, un bon appui, facilitant la montée des chevaux sans qu'il soit nécessaire d'installer des aménagements. » [Elisabeth Ridel : *Les Navires de la Conquête*, p.23]

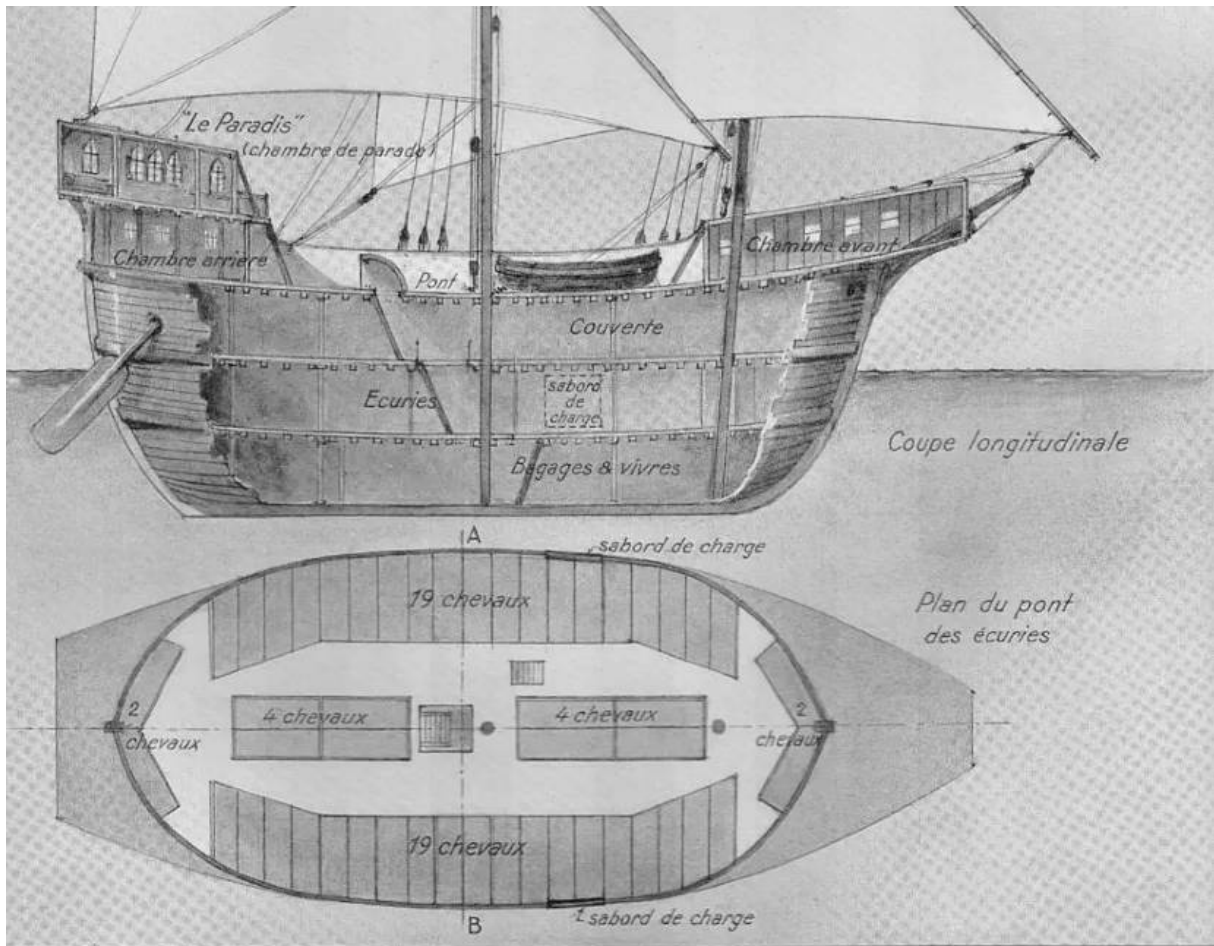
Les « huissiers » du Moyen Age

C'est à l'époque des croisades que le problème du transport lointain des chevaux se posa dans toute sa complexité. Transporter des chevaux, sur une longue distance, par voie maritime, nécessitait : (1) de prévoir un dispositif d'embarquement et de débarquement adapté au caractère de l'animal. (2) d'aménager le lieu du séjour pour éviter au cheval de trop souffrir des mouvements du navire en mer. (3) d'embarquer de quoi nourrir et abreuver les chevaux pendant toute la durée de la traversée. Ces contraintes amenèrent les constructeurs à imaginer un type spécialisé de navires, les « huissiers ». Ces nef devaient leur nom au fait que leur coque était percée d'une porte (« huis ») destinée à l'embarquement et au débarquement des chevaux.

Un mémoire de Benedetto Zaccaria à Philippe le Bel, en 1296, indique que le roi possédait treize *ussiers* mais qu'il convenait de porter ce nombre à vingt pour effectuer une descente en Angleterre. Il conseille donc d'en acheter plusieurs et, au besoin, de transformer quelques grandes galères « en les ouvrant par derrière à guise d'ussiers ». Toujours selon ce mémoire, chaque huissier peut contenir vingt chevaliers et leurs montures, ainsi que quatre cents hommes de pied.



Coupe transversale du navire « huissier »
(selon coupe AB)



Un huissier
(D'après un croquis de Auguste Jal)

Comment étaient conçus les *huissiers* ? Auguste Jal, dans son *Glossaire nautique*, après avoir annoncé qu'il manquait d'informations, se lance dans la description suivante : « L'*huissier* ou *uissier* était un navire qui avait une porte au-dessous de la flottaison pour l'embarquement des chevaux. Cette porte était ouverte à la poupe du bâtiment. La destination spéciale, mais non pas exclusive, de l'*huissier* était le transport de la cavalerie. Nous n'avons que bien peu de données sur la forme de ces bâtiments-écuries ; leur mission nous porte à croire que leurs flancs étaient larges, leur poupe et leur avant arrondis, comme tous les navires de charge ; enfin, que la cale dans laquelle on tenait les chevaux devait être assez spacieuse pour que l'air, toujours renouvelé d'ailleurs par l'ouverture des écoutilles, ne s'y viciât pas trop vite. On pourrait dire approximativement quelles devaient être la largeur et la hauteur de cette cale. En doublant la longueur moyenne d'un cheval, et ajoutant à cette double longueur au moins 6 ou 7 pieds pour un passage entre la file des chevaux attachés à droite et celle des chevaux attachés à gauche, espèce de couloir indispensable pour le service des palefreniers, et qui devait être assez large pour que les chevaux ruant ne s'atteignent point d'une file à l'autre, on aurait la largeur de l'écurie. On aurait sa hauteur en ajoutant quelques pouces au plus grand développement de la hauteur d'un cheval levant la tête, de pied ferme. Cette hauteur est de 6 pieds 9 pouces environ (2^m 20^{cm}) [...] Quant à la largeur, elle différait selon la grandeur des navires ; mais la largeur indispensable est d'environ 23 pieds ; à savoir 8 pieds 3 pouces pour chaque longueur de cheval, et à peu près 7 pieds d'intervalle entre les files de droite et de gauche. La longueur d'un *huissier*, comme celle du moderne bâtiment-écurie, dépendait du nombre des chevaux qu'il devait porter dans sa cale. Au XIII^e siècle, selon les *Statuta Massiliae*, chap. 25, la largeur de la place accordée à chaque cheval était de 3 palmes ou 27 pouces (0^m 73^{cm}). Aujourd'hui on donne de 33 à 37 pouces à tout cheval embarqué ; en multipliant donc 0,73 ou 0,77 par le nombre de chevaux que l'on supposera devoir être logés dans l'écurie de l'*huissier*, on obtiendra un chiffre représentant la longueur de la cale occupée par les coursiers, roussins et bêtes de somme, d'où l'on déduira la longueur totale du navire. » (JAL : *Glossaire nautique*. Article : HUISSERIUM).

Dans la description ci-dessus, les chevaux se trouvent dans des stalles individuelles, un peu plus larges qu'eux. Ils peuvent donc se blesser contre les parois latérales lorsque le navire bouge beaucoup. Pour éviter ce risque, ils sont « quelquefois suspendus par une sangle qui leur embrasse le ventre. » (article : BATIMENT-ECURIE).

Plus difficile à comprendre est la position de la porte d'accès indiquée par Jal : AU-DESSOUS de la ligne de flottaison (article : HUISSERIUM et planche ci-dessus). On comprend mal, dans ces conditions, comment elle s'ouvrait pour laisser passer les chevaux. Cette position semble contradictoire avec un texte ancien cité par l'historien : « *Adonc commencent li mariniers a ouvrir les portes ces vissiers et giter les ponts fors* (et pousser les planches d'embarquement des huissiers à terre). » (article : PORTE).

Des besoins croissants

Le besoin de mobilité des forces armées augmente au fil des siècles. Il se traduit par un accroissement des effectifs à déplacer et des distances à parcourir. Les grandes expéditions militaires du XIX^e siècle mettent en lumière la difficulté du transport des chevaux sur de longs parcours maritimes.

La première expérience de ce siècle est la conquête de l'Algérie, en 1830. L'amiral Duperré assure alors le transport de 35 000 hommes, 4 000 chevaux, 70 000 tonnes de matériel, grâce à une flotte d'une centaine de navires de guerre, appuyés par de nombreux bâtiments de commerce. La

distance à parcourir n'est pas énorme, mais les conditions météorologiques sont si mauvaises qu'elles augmentent considérablement la durée de la traversée, pour le plus grand inconfort des hommes et des chevaux.

Le transport des chevaux durant l'expédition d'Alger n'apporte aucun enseignement à la marine française : elle est aussi démunie, un quart de siècle plus tard, lors de la guerre de Crimée. Cette fois, pourtant, les besoins sont dix fois supérieurs à ceux de 1830 : « 309 000 hommes, 42 000 chevaux, 598 000 tonnes de matériel, des chiffres prodigieux pour l'époque. Dès le début des opérations, on sait que la marine sera rudement sollicitée. Dans les premières semaines qui suivent la déclaration de guerre, les embarquements de troupe, à Marseille, se font dans une grande confusion. La marine impériale se charge du transport de l'infanterie et des quelques chevaux d'officiers de cette arme. Les armes spéciales ou montées, avec leurs chevaux et mulets, sont confiées à des navires du commerce nolisés¹ par le ministère de la Guerre. Un dragon du corps expéditionnaire commente : « *Quel encombrement sur les quais ! Quel désordre partout ! Il semblait qu'on n'eût rien prévu, rien préparé... Il n'y avait pas un seul bateau à vapeur. Le régiment fut embarqué par petites fractions. Le brick qui nous échet portait pavillon génois. Il prit 24 hommes et 24 chevaux... Les chevaux furent hissés à bord à bras d'hommes, et placés à fond de cale, 12 d'un côté et 12 de l'autre, le corps soutenu par de larges sangles de toiles attachées en haut. A côté des chevaux, on avait ménagé la place d'un lit de camp pour les cavaliers et les bagages. L'aération se faisait au moyen d'une unique manche à vent... Le pont était encombré de balles de foin encerclées, et de tonneaux portant notre provision d'eau.* ». Certains officiers de cavalerie et armateurs marseillais ont pourtant une certaine expérience de l'embarquement des chevaux et des transports entre la France et l'Algérie. Rapidement un début d'organisation vient pallier le désordre des premiers temps. La commission d'hygiène hippique, organe du ministère de la Guerre, s'adresse à un entrepreneur de Marseille, M. Auzilly, pour aménager en transports-écuries toute une série de petits navires du commerce disparates. Dès la fin du mois d'avril, près d'une trentaine sont disponibles. » (Zanco : *Une flotte de navires-écuries au XIXe siècle*).

Une autre opération s'effectue en dépit du bon sens : le débarquement des chevaux lorsque les ports de destination ne sont pas équipés. C'est le cas du port de Gallipoli, où les chevaux sont mis à l'eau et doivent regagner la terre ferme... à la nage ! Un officier raconte : « *On a débarqué en 3 jours 2 000 chevaux. Quand je dis débarquer, je me sers du mot le plus voisin pour rendre la manière de faire ; les navires s'approchent le plus possible du rivage et par une sangle passée sous le cheval et un palan à une vergue, on enlève l'animal et on le met directement à l'eau. A lui de gagner la terre et à la nage. On a été obligé de courir dans des bateaux après quelques-uns qui prenaient le chemin du large.* » (« Souvenirs de la guerre de Crimée – Lettres du commissaire de marine Carreau » In *Neptunia* N°140). De nombreux vétérinaires et officiers de cavalerie s'insurgent contre cette pratique. Obliger des chevaux à nager, après un long séjour dans l'inconfort d'un navire, c'est aggraver leur état de stress et de fatigue.

La marine de guerre française, on le voit, n'est toujours pas familiarisée avec le transport des chevaux. Ce n'est qu'après la guerre de Crimée qu'elle décide de s'équiper d'une flotte de navires-écuries.

Création d'une flotte de navires-écuries

La décision de la marine impériale de se doter d'une flotte spécialisée de navires-écuries date du programme naval de 1857. Ce programme prévoit de nombreux transports, dont une vingtaine

1 Terme vieilli utilisé surtout en Méditerranée synonyme de affréter. On dirait aujourd'hui chartérisé.

aménagés pour le déplacement des chevaux. Ils ont pour noms : Dryade, Entreprenante, César, Ariège, Calvados, Rhin, Meuse, Rhône, Finistère, Marne, Nièvre, Aube, Mayenne, Ardèche, Seine, Jura, Garonne.



Le transport *Calvados* (Cliché Internet)

Le Calvados était un navire trois-mâts à coque en bois. Sa capacité était de 400 passagers et 352 chevaux. Les chevaux étaient "logés" dans deux des faux-ponts, et disposaient chacun de 60cm de largeur d'espace vital. Ce bateau fut construit par les chantiers navals de Lorient, où il fut lancé le 14 août 1858.

Pour l'aménagement de ces navires et la réglementation du transport, la marine impériale prend conseil auprès des armateurs et capitaines de la marine marchande spécialisés dans ce genre de transport. Elle s'appuie également sur les règlements relatifs aux armées en campagne et les avis des vétérinaires militaires. Cette réglementation se met progressivement en place ; elle couvre les points suivants :

- **L'embarquement et le débarquement des chevaux.** La réglementation prévoit que ces opérations se fassent « par les moyens du bord ». Ceci implique que le navire-écurie possède tous les moyens nécessaires, y compris un chaland dans le cas où le port de destination n'en possède pas. Faire nager les chevaux – comme à Gallipoli, pendant la guerre de Crimée – est désormais exclu. Une interrogation demeure : faut-il déferer les chevaux au moment de l'embarquement et les referrer au débarquement ? Ou bien faut-il les laisser ferrés durant leur séjour à bord ? La question fait débat. Les marins estiment que des chevaux ferrés abîment les ponts des navires ; les cavaliers apprécient la disponibilité immédiate des chevaux ferrés.

- **La composition des rations de bord.** Une ration-type est définie (3 kg de foin, 2 kg d'avoine, 2 kg de farine d'orge, 0,750 kg de son, par jour et par animal, et 16 litres d'eau), mais elle peut être adaptée selon les circonstances. La nourriture des chevaux entraîne un gros problème de stockage.

Le besoin en eau douce est particulièrement préoccupant. Il conduit parfois à imaginer des moyens de production (machines de désalinisation de l'eau de mer) et de distribution de l'eau douce.

- **Les dimensions et l'aménagement des stalles.** Tous les chevaux transportés sont loin d'avoir la même largeur. Certains sont très fins ; d'autres (anglo-normands de cavalerie et chevaux de trait de l'artillerie ou du train) sont plus encombrants. On adopte d'abord une largeur standard de 90 cm pour les stalles, mais on est vite amené à réduire cette dimension pour augmenter la capacité de transport du navire. On finit par trouver un compromis : 60 cm pour les petits chevaux et 75 cm pour les plus gros (avril 1867). La réglementation prévoit aussi l'utilisation de sangles sous-ventrières, suffisamment larges pour ne pas se vriller et risquer de blesser l'animal, et non tendues, c'est-à-dire pendant de quelques centimètres sous le ventre. Ces sangles pourront être posées en cas de mauvais temps.

- **Les conditions générales d'hygiène et de propreté – les soins vétérinaires.** Les instructions recommandent une hygiène rigoureuse (étrillage, lavage des membres et des parties sensibles, douches à l'eau de mer). La « promenade » sur le pont extérieur est recommandée, même si elle est difficile à mettre en œuvre et nécessite un hissage des animaux au moyen d'un palan.



**Embarquement d'un cheval au moyen d'un palan
(Cliché Internet)**

La flotte de navires-écuries n'a été d'aucune utilité durant la guerre de 1870. Après le retour de la paix, la République, en quête d'économies, va la supprimer. Le dernier représentant de cette flotte – l'*Entreprenante* – est désarmé en 1878.

Sources :

- ◆ BONNISSENT, Alain : *Bateaux-écuries au Moyen Age*. Internet : « Bordeaux Aquitaine Marine »
 - ◆ GALTREY, Captain Sidney_ : *The horse and the war*. Londres, 1918.
 - ◆ JAL, Auguste : *Glossaire nautique*. Paris. Chez Firmin Didot. 1848 (Articles : Ecurie, Huisserium, huissier, porte).
 - ◆ LE MOING, Guy : *Petite histoire du mal de mer et de ses traitements*. Marines Editions, Rennes, 2014.
 - ◆ RIDEL, Elisabeth : *Les navires de la conquête*. ORPEP Editions, 2010.
 - ◆ ZANCO, Jean-Philippe : *Une flotte de navires-écuries au XIXe siècle*. In « Revue historique des Armées » 1999-1.
-



LA PATROUILLE DU TROIS MÂTS *OISEAU DES ILES* EN 1942 DANS LE PACIFIQUE

Par Alain Foulonneau

En 1941 le trois-mâts mixte *Oiseau des Iles* a été réquisitionné par Les Forces Navales Françaises Libres pour être un croiseur auxiliaire. Il est doté à cet effet d'un petit armement. Un an plus tard son capitaine reçoit un ordre qu'il refuse d'exécuter.



**Maquette de l'*Oiseau des Îles*
Musée du château des Ducs de Bretagne à Nantes**

Rade de Tahiti 23 janvier 1942, la nuit est tombée comme elle tombe sous les Tropiques, brutalement. C'est l'heure tiède, délicieuse qui repose de la chaleur du jour. La douceur et le parfum enivrant des fleurs incitent au sommeil... ou à un rendez vous d'amour avec une vahiné. Dans ce paradis qu'elle est loin la guerre qui fait rage dans le reste du monde ! Bien sûr à Tahiti on n'ignore pas la défaite de l'armée française en Métropole et l'occupation allemande qui l'a suivie. Mais jusqu'ici la quiétude polynésienne n'a pas été troublée.

André Praud, surnommé Trinquette par ses matelots polynésiens, admire le soleil couchant sur le navire dont il est le capitaine, l'*Oiseau des Iles*. C'est un trois mâts latin autrement dit une goélette à 3 mâts. Il mesure 49 m de long et porte 458 m² de voile. Ce fier voilier possède aussi un moteur diesel auxiliaire. Il a été lancé en 1935 à Nantes. Il appartient à la Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie. Mais en octobre 1941 le voilier a été réquisitionné par les Forces navales

françaises libres (FNFL) de Tahiti. Doté d'un armement léger, il est affecté à des missions de représentation des autorités de la France libre dans le Pacifique.

L'esprit en paix après cette vision idyllique Trinquette rejoint son bungalow pour une nuit tranquille. Mais à peine est-il couché qu'il est réveillé par le téléphone. Le commandant de la Marine lui demande de le rejoindre immédiatement à la base d'aviation.

Arrivé à cette base Trinquette trouve réunies toutes les autorités de l'île. Le gouverneur de la Colonie entre tout de suite dans le vif du sujet en déclarant :

« Je viens d'être avisé par notre agent spécial à Bora-Bora qu'un croiseur allemand fait route sur Tahiti. En conséquence, notre devoir est de mettre l'île en état de défense et commencer par interdire, à cette unité, l'entrée du port de Papeete. A mon avis, l'unique solution, en raison de la rapidité et de l'efficacité qu'elle comporte, est de saborder l'Oiseau des Iles dans la grande passe, seule praticable par le navire ennemi ».

Comme s'il avait reçu un coup de massue sur le crâne, Trinquette reste d'abord interdit. Ca y est, pense-t-il, les Allemands font refaire le coup du 22 septembre 1914. Ce jour là deux croiseurs allemands le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* avaient bombardé la ville avec des obus incendiaires.

Mais Trinquette est un marin expérimenté, il a fait son apprentissage sur les grands trois mâts cap horniers nantais. Il a appris à ne pas donner suite aux impulsions premières et à examiner avec sang froid les pires situations. Il se souvient aussi qu'en 1914 les croiseurs allemands s'étaient présentés à Bora-Bora sous les couleurs anglaises et que grâce à ce subterfuge ils avaient recueilli à Bora-Bora des informations cruciales sur Papeete que ce soit sur la passe, sur les moyens de défense du port ou sur le stock de charbon.

C'est donc avec grand calme qu'il répond au gouverneur :

« Je m'oppose à saborder mon navire sur la teneur d'un renseignement qui n'a aucune valeur tant que son exactitude n'aura pas été vérifiée et confirmée ».

« En outre, ajoute-t-il, obstruer la passe coupera Tahiti de toutes communications et de tous ravitaillements ».

Déstabilisées par la fermeté de ces propos d'une logique irréfutable, les autorités reculent et on tombe d'accord sur la tactique suivante: l'*Oiseau des îles* appareillera dès que possible et de nuit pour les Iles Sous-le-Vent, afin de recueillir sur le supposé navire ennemi des renseignements complémentaires.

Le 25 janvier, vers 2 heures du matin, sans aucun bruit, par nuit noire, la vaillante goélette armée double l'île de Mooréa. Le lendemain, vers 16 heures, l'*Oiseau des Iles* pénètre dans le lagon de Raiatea et accoste l'appontement. Après les palabres d'usage, les habitants affirment: "*Non, aucune fumée, aucune mâture, aucune silhouette de quelque navire que ce soit, sinon vous!*" A Huahine, distante d'une dizaine de milles, même étonnement et même absence de renseignements. Trinquette met alors le cap sur Bora-Bora, où il sait que des rades abris peuvent servir de caches, même pour de grands navires et donc ménager quelques surprises.

De fait quand aux premières lueurs du jour l'*Oiseau des Iles* approche de la pointe sud de Bora-Bora, la vigie détecte une activité suspecte. Plusieurs vedettes croisent sur la rade de Vaitapé. Ce ne sont pas les embarcations habituelles des habitants de Bora-Bora. L'équipage est aussitôt appelé aux postes de combat, les armes sont chargées mais masquées. Les voiles sont amenées afin d'être plus manoeuvrant et l'*Oiseau des Iles* poursuit sa route au moteur sans hésitation ni ralentissement. Après tout il représente la France. Sitôt passé le travers de l'îlot de Tupa-Iti, Trinquette découvre un vapeur camouflé au fond de la baie de Tipota. Les balises d'alignement qui

permettent de rentrer au fond de cette baie ont été dissimulées. Mais Trinquette n'en a pas besoin car il connaît parfaitement le chenal. Il fait route directement sur l'intrus dont il distingue maintenant les deux canons. Une des vedettes qui sillonnent la rade vient sur lui. Trinquette remarque sa mitrailleuse pointée vers le ciel et son pavillon. C'est le « Stars and Stripes ». Le pavillon américain. Mais s'agit-il bien d'américains ? Ne serait-ce pas de nouveau une ruse des Allemands déguisés comme en 1914 ?



Carte de la Polynésie Française avec les îles citées dans le récit de la patrouille de l'*Oiseau des Îles* (copie d'écran Google Maps annotée)

L'officier qui commande la vedette lui intime l'ordre suivant « stoppez ! Le chenal est interdit ». Mais Trinquette n'a cure de cette interpellation. Montrant les couleurs françaises qui flottent à la corne d'artimon il continue sa route sur le vapeur. L'*Oiseau des Îles* mouille tout près du vapeur qui braque alors ses canons sur la goélette tout en hissant son drapeau étoilé. Les équipages de deux navires se regardent avec suspicion chacun épiant le moindre geste de l'autre mais sans acte agressif. Le canot de bord de l'*Oiseau des Îles* est amené pour débarquer le chef de circonscription pris à Raiatea ainsi que la poste et divers colis.

Puis l'*Oiseau des Îles* dérape son ancre et s'en va mouiller au milieu de la passe. Il bloque ainsi l'entrée et la sortie de Bora-Bora. Prêt même à se saborder si le vapeur soit disant américain a voulu dissimuler sa véritable nationalité.

Mais les doutes de Trinquette se dissipent. De près il a reconnu la construction d'un bateau américain. Il a aussi identifié l'accoutrement des marins américains ainsi que l'accent nasillard Yankee de l'officier qui s'est adressé à lui.

C'est ce même officier qui revient avec sa vedette une demie heure plus tard avec un pli contenant une invitation à se rendre à bord du navire américain.

La réception est courtoise sans plus. Le commandant américain est embarrassé dans ses explications. Il dit avoir reçu du Gouvernement Français – sans préciser lequel – l'autorisation d'installer une base à Bora-Bora pour que les convois américains s'acheminant vers la Nouvelle Calédonie puissent faire escale.

Les jours suivant l'arrivée d'un pétrolier le Ramapo, puis du croiseur Trenton portant la marque de l'amiral Schafroth confirme ces propos. Ce croiseur ayant un fort tirant d'eau Trinquette fait sauter à la dynamite quelques pôtés de corail présents dans le milieu de la passe qui pourraient abîmer les fonds de sa coque. Ce qui provoque la satisfaction de L'amiral américain.

Quand le gouverneur de Tahiti, avisé tardivement, vient signer l'acte d'autorisation d'installer une base américaine à Bora-Bora, c'est déjà un fait accompli.

À partir de ces événements, près de 5 000 hommes prennent leur poste sur l'île. Pendant cette période, les Américains aménagent l'île : élargissement de la passe de Tevanui, construction d'une piste d'atterrissage sur le Motu Mute, modernisation du réseau routier, aménagement des quais de Vaitape, création d'une usine électrique. Les Américains resteront jusqu'en 1946. 300 enfants seraient nés de relations entre des GI et des femmes de Bora-Bora.

Beaucoup de soldats américains garderont un merveilleux souvenir de Bora-Bora. Ils contribueront à la légende de paradis terrestre de l'île et à sa notoriété touristique dans le monde entier.

Aujourd'hui les vestiges de l'occupation américaine se voient encore. A la pointe Te Anau (la courbe) deux canons qui n'ont jamais vu d'ennemis attirent les touristes friands de curiosité.



Canon américain à Bora Bora
Photo B. Lecomte (Wiki Commons)

Les dernières vies de l'*Oiseau des Iles*

L'*Oiseau des Iles* est rendu à son propriétaire en 1947. Dix ans plus tard jugé obsolète et remplacé par un *Oiseau des Iles II*, il est vendu en 1957 au Mexique. Son sort les années suivantes est assez obscur. Son acquéreur José Antonio Couttolenc, est un étrange personnage, quelque peu trafiquant, possesseur de trois passeports de nationalités différentes. Au capitaine français qui vient lui livrer le bateau il confie ce qu'il envisage. Il lui parle d'un casino avec salle de jeu sur le pont, roulette, sans oublier les chambres "particulières" et les salles de bains... bref, un lupanar flottant. "*C'est interdit, commente-t-il, mais j'irai mouiller sur rade et le tour sera joué!*". Ces projets ne semblent pas avoir abouti. Converti en navire à moteur, l'ancien trois mâts aurait été utilisé le long des côtes sous le nom de *Tuxtla* pour transporter du poisson. Puis il est abandonné et remis en vente.

En 1968, il est racheté par la Windjammer Barefoot Cruises. Il est regréé en trois-mâts goélette et reconverti en voilier de croisière dans les Caraïbes sous le nom de *Flying Cloud*. Il possède, dans cette configuration, 40 cabines pour 66 passagers et un équipage de 28 hommes.



Deux photos du *Flying Cloud* ex *Oiseau des Iles* Photos Raphodon (commons.wikimedia)

En 2002, nécessitant une coûteuse remise en état, il a été mis en retraite. En 2007, la compagnie Windjammer Barefoot Cruises cesse ses activités.

Pour éviter son total démantèlement par sa mise en vente à la ferraille, une association de plongée sous-marine des Îles Vierges britanniques à Tortola, la BVI SCUBA Organizations s'est portée acquéreur en 2008 pour son rapatriement.

Le projet n'aboutit pas et la coque est livrée au ferrailleur en 2009.

Bibliographie

- *Les Cahier des Salorges*, numéros 20 et 21, articles d'André Praud, de Charles Viaud et du commandant Cazère.
- *Le Marin*, numéros de février et mars 1995.
- *Le Chasse Marée* n° 157 mars 2003 article de Daniel Le Corre



Un mystère en 1909

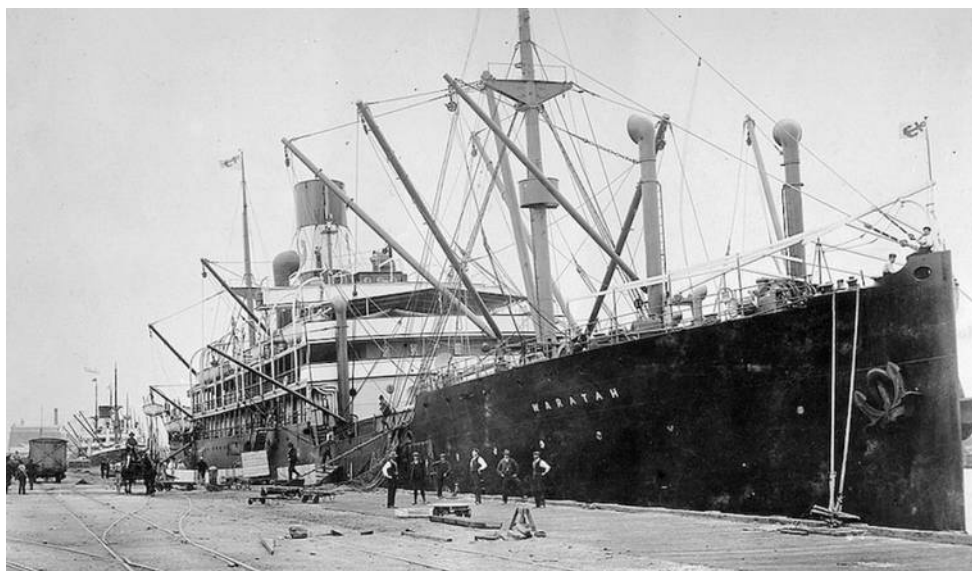
LA DISPARITION EN MER DU PAQUEBOT BRITANNIQUE *WARATAH*

Par Guy LE MOING

La disparition d'un navire sans raisons connues est un drame particulièrement angoissant. L'incertitude sur la réalité de ces naufrages, sur leur cause, sur les derniers instants des hommes, hante l'imaginaire des marins et de leurs proches. Car, comme l'a écrit si joliment Conrad : *« Personne ne revient jamais d'un navire disparu pour nous dire combien fut dure la mort du bâtiment, combien soudaine et accablante fut l'ultime angoisse de ses hommes. Personne ne peut dire avec quelles pensées, avec quels regrets, avec quels mots sur les lèvres ils sont morts. »*¹

Le *Waratah* est un paquebot mixte de la Blue Anchor Line, spécialement conçu pour la ligne Angleterre-Australie. Après un voyage inaugural sans histoire, il disparaît corps et biens au cours de sa seconde traversée, à la fin du mois de juillet 1909, au large de l'Afrique du Sud. Son naufrage, qui demeure un des grands mystères de la mer, fait deux cent onze victimes.

Le *Waratah* est un beau navire de 142 mètres de long et de 16 800 tonnes de déplacement. Il a été construit dans un chantier de la Clyde et achevé en octobre 1908. C'est donc un navire récent, équipé de tout le confort moderne, mais ne possédant pas la radio. Après avoir reçu toutes les certifications nécessaires, il a quitté l'Angleterre le 5 novembre 1908 pour son voyage inaugural en Australie. De retour à Londres, il passe en cale sèche et est inspecté par le Lloyd's qui ne remarque rien d'anormal.



Le *Waratah* à quai à Port Adélaïde, juste avant son dernier départ

1 Joseph CONRAD : *Le Miroir de la mer*.

Il entreprend sa seconde rotation en avril 1909 ; le voyage aller se déroule sans histoire. Le *Waratah* quitte l'Australie le 7 juillet pour revenir en Angleterre, via Durban et Cape Town. Il arrive à Durban le 25 juillet, fait le plein de charbon, complète sa cargaison et reprend la mer le 26 pour Cape Town, où il est attendu le 29.

Le *Waratah* n'arrive pas à Cape Town le 29, ni le lendemain, ni les jours suivants. Au début, personne ne s'inquiète : il s'est produit une très forte tempête le 28 et le paquebot a dû être retardé ; sa taille lui permet d'affronter des conditions météorologiques bien plus sévères sans être en danger. Plus les jours passent, néanmoins, plus l'inquiétude grandit. Le monde des assurances est l'un des premiers à laisser entrevoir sa crainte. Les autorités maritimes locales dépêchent un remorqueur à la recherche du paquebot ; elles sont bientôt imitées par l'Amirauté britannique qui envoie deux navires patrouiller sur sa route présumée, le HMS *Pandora* et le HMS *Forte*. Un troisième bâtiment de guerre se joint bientôt à eux, le croiseur *Hermes*.

Les recherches en mer ne donnent rien ; les enquêtes dans les ports non plus. Le dernier navire qui ait vu le *Waratah* est le *Clan MacIntyre*, dans la matinée du 27 juillet ; ce cargo a appareillé de Durban la veille, un peu avant le *Waratah*. Le paquebot l'ayant rattrapé au lever du jour, le 27, les deux navires échangent quelques signaux de courtoisie : tout va bien à bord du *Waratah*. Bien qu'ils suivent des routes sensiblement identiques (le *Clan MacIntyre* se rend à East-London), les deux navires se perdent de vue en raison de leur différence de vitesse. Le soir du 27, un autre navire croit apercevoir le *Waratah*. Il s'agit du *Guelph* de l'Union Castle, dont l'officier de quart ne parvient pas à identifier le paquebot avec certitude. Il semble donc bien que le *Clan MacIntyre* soit le dernier bâtiment à avoir eu un contact sûr avec le *Waratah*, le 27 juillet à 7 h du matin. Le lendemain, le *Clan MacIntyre* traverse une tempête très violente : selon son capitaine, « la pire des tempêtes qu'il eût essuyé sur cette côte en treize ans de métier ».

Lorsque le monde est sans nouvelles d'un navire, les rumeurs les plus folles ne tardent pas à circuler. La disparition du *Waratah* n'échappe pas à cette règle et, dans les semaines qui suivent, la presse raconte des histoires invraisemblables : rencontres imaginaires, visions d'extralucides, fausses découvertes de cadavres à la surface des flots, descriptions hallucinatoires d'incendies en mer, racontars concernant la surcharge du navire à son départ de Durban, histoires de pirates, de séismes, etc.

En réalité, aucune piste sérieuse ne s'offre aux sauveteurs. Le 23 août, l'Amirauté britannique fait savoir qu'elle abandonne les recherches. Par acquit de conscience, la Blue Anchor Line affrète, début septembre, un navire spécialement chargé de sillonner l'océan ; ce bâtiment (le *Sabine*) croise pendant trois mois sans trouver le moindre indice.

Une longue enquête commence alors, dans le but de déterminer les causes et les responsabilités de la catastrophe. Tous les témoignages sont analysés, quelles que soient leur origine et leur crédibilité apparente. Les enquêteurs s'intéressent particulièrement aux conditions dans lesquelles s'est effectué le voyage inaugural et à la stabilité du paquebot par mer forte.

La Cour se réunit le 16 décembre 1910, un an et demi après l'accident. Elle semble avoir acquis la conviction que la stabilité du paquebot était mauvaise et que ce défaut avait été observé dès le premier voyage. Cependant, aucun document, aucun rapport du capitaine, aucune correspondance avec les chantiers ne figure au dossier concernant cette instabilité. Quelqu'un a-t-il fait disparaître volontairement ces preuves ? Le Président exprime les interrogations du tribunal à ce sujet : « La Cour se déclare absolument incapable de comprendre le mutisme observé sur une

question d'un intérêt aussi vital que celle de la stabilité et de la tenue en mer du Waratah.¹ » Les conclusions de la Cour, rendues le 23 février 1911, n'apportent pas la clé de l'énigme : « Le bateau a sombré dans une tempête de violence exceptionnelle, la première qu'il rencontrait, et a chaviré sans laisser de traces.² »



Le paquebot Waratah

(Photographie prise en novembre 1908 lors du premier voyage)



1 Cité par Bryan BREED : *Etranges histoires de mer.*

2 Cité par E.R. SNOW : *Drames et mystères de la mer.*

Anniversaires

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES ANS

Par Guy LE MOING

Cela s'est passé il y a 75 ans,

Le 17 janvier 1950

Le cuirassé *Missouri* s'échoue dans la baie de Chesapeake

L'USS *Missouri* (BB-63) est un gros cuirassé de 45 000 tonnes, mis en service en 1944. Le 17 janvier 1950, il s'échoue accidentellement dans la baie de Chesapeake. L'accident ne fait aucune victime, mais l'équipage ne réussit pas à déséchouer le navire. Les remorqueurs n'y parviennent pas non plus, car le *Missouri* s'est échoué à marée haute, un jour de grande marée. Après plusieurs tentatives infructueuses, l'*US Navy* décide d'utiliser les grands moyens. Le contre-amiral Horner N. Wallin, commandant l'arsenal de Norfolk, fut chargé de l'opération. Son plan s'articulait en cinq points : (1) Alléger le navire de tout le poids inutile. (2) Le soulever. (3) Retirer du sable autour de la coque. (4) Creuser un canal pour faciliter l'accès du cuirassé vers les eaux profondes. (5) Utiliser tous les remorqueurs disponibles. Une nouvelle tentative eut lieu le 31 janvier : sans succès, il fallait alléger davantage le navire. Ce n'est que le 1^{er} février que l'opération réussit, avec l'aide de 23 navires. Après quelques réparations, le *Missouri* a pu reprendre du service.



L'USS *Missouri* (BB-63)

(Cliché Wikipedia)

**Cela s'est passé il y a 200 ans,
Le 28 février 1825
L'incendie du *Kent***

Le *Kent* est un vaisseau marchand britannique, qui a quitté l'Angleterre le 19 février 1825 à destination des Indes. Outre son équipage ordinaire de cent quarante-huit hommes, il transporte quelque cinq cents passagers, principalement des militaires accompagnés de leurs familles. Dans ses cales s'entasse la cargaison habituelle de matériel destiné à la colonie et à l'Armée des Indes : des vivres, des matériaux, des munitions, de la poudre à canon. Une cargaison bien dangereuse en cas d'incendie !

Le 28 février, le navire se trouve à environ 250 milles au sud de Penmarc'h. Le temps est effroyable : un fort vent de S.-O. souffle en tempête, comme souvent l'hiver dans le golfe de Gascogne. Craignant un déplacement de la cargaison sous l'effet du roulis, le capitaine a envoyé un officier et deux hommes dans la cale afin d'en contrôler l'arrimage. Les trois hommes constatent qu'un fût d'eau-de-vie menace de se déplacer. Ils tentent de le caler, mais un coup de roulis plus violent que les autres leur fait perdre l'équilibre. Le fût se brise et l'officier lâche sa lampe ; celle-ci met immédiatement le feu à l'alcool répandu. En quelques instants, la cale est envahie par les flammes. L'équipage, aidé par les soldats, entreprend aussitôt de lutter contre l'incendie. Vainement. Au moment où personne ne croit plus au salut, la vigie signale un navire à l'horizon. Le *Kent* multiplie les signaux de détresse, et le navire inconnu s'approche ; c'est brick anglais du nom de *Cambria*.



**L'incendie du *Kent*
(Peinture de Théodore Gudin – Musée national de la Marine)**

Le capitaine du *Kent* fait alors mettre les embarcations à la mer et ordonne l'évacuation. Celle-ci se déroule dans des conditions très difficiles. Quand les survivants se comptent, à bord du *Cambria*, après l'explosion du navire en feu, ils ne sont que cinq cent cinquante. Près de cent de leurs proches ont péri durant le transbordement sur le navire sauveteur. Le *Cambria*, surchargé, fait alors route sur l'Angleterre. Il accoste à Falmouth dans la nuit du 3 au 4 mars.

Cela s'est passé il y a 400 ans,

Le 17 janvier 1625

Bataille navale franco-française dans le Blavet

La lutte reprend, en 1625, entre les protestants de France et le pouvoir royal. Le prince Benjamin de Rohan, seigneur de Soubise, qui a embrassé la cause des huguenots, y joue cette année un rôle déterminant, Soubise a équipé secrètement cinq vaisseaux, levé des troupes dans le Poitou et décidé d'attaquer sept grands vaisseaux, armés par le duc de Nevers, qui se trouvent dans l'embouchure du Blavet (le Blavet est un fleuve côtier breton qui se jette dans l'Atlantique près de Lorient) Il agit par surprise, le 17 janvier, et réussit à s'en rendre maître. Il ne peut cependant ressortir du port, les vents ayant tourné. Le duc de Vendôme, gouverneur de Bretagne, profite de cette situation pour fermer la passe au moyen de chaînes, afin d'interdire la sortie des navires. Soubise reste piégé trois semaines. Il profite ensuite d'une saute de vent favorable pour faire une sortie en force, en emmenant avec lui les sept vaisseaux capturés. Il se dirige alors vers l'île d'Oléron, s'en rend maître, et y abrite ses navires.



La citadelle de Port Louis à l'entrée de la rade de Lorient dans laquelle se jete le Blavet

La citadelle a été construite en 1591 par les Espagnols puis remaniée ensuite par les Français de 1616 à 1621. C'est depuis cette dernière que le duc de Vendôme avait fermé la passe (sur la gauche) avec des chaînes.

(Cliché Pline Wiki Commons)

RUBRIQUES

EPAVES INSOLITES



Le *Logos* était un paquebot construit en 1949 au Danemark sous le nom de *Umanak*. Il fut racheté par la compagnie Educational Book Exhibits Ltd. (EBE), société d'obédience protestante en 1970. Il fut converti en bibliothèque flottante et devint le *Logos*. Il s'échoua par mauvais temps le 4 janvier 1988 dans le canal Beagle en face d'Ushuaïa et fut déclaré perte totale. (photo AF)



Près du port d'Arrecife à l'île de Lanzarote aux Canaries on peut voir cette épave de cargo. Il s'agit du *Telamon* ex *Temple Hall* construit en Ecosse en 1954. Le *Telamon* a fait naufrage le 31 octobre 1981. Il venait d'Afrique avec une cargaison de bois. Le mauvais temps avait occasionné un déplacement de la cargaison causant une voie d'eau. Le capitaine a échoué le cargo à cet endroit en espérant qu'il puisse être sauvé. Mais il a finalement été abandonné. (photo AF)

COURRIER DES LECTEURS

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

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

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

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

- Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

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

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

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

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

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

- Le site HYDROS (association des officiers de la marine marchande et des diplômés de l'école nationale supérieure maritime)

<https://hydros-alumni.org/fr/article/le-courrier-d-histoire-maritime-d-alain-foulonneau/27/06/2024/1687>

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

**AU SOMMAIRE DU N° 56
à paraître fin mars 2025**

- **Petite histoire illustrée de la navigation à vapeur - tome 1 la machine de Watt**
- **Le naufrage du cargo Bruxelles à l'île de la Réunion**
- **Louise Antonini et Julienne David, femmes corsaires.**
- **Et bien sûr les articles de Guy Le Moing, notamment l'histoire maritime au fil des jours**

