

■ Emile Auguste-Léon HOURST (Capitaine de frégate)

(1864-1940)

La carrière brisée d'un officier de marine-explorateur en Afrique et en Asie

Formation

Emile-Auguste-Léon Hourst naît à Marseille, le 20 mai 1864. Il est le fils d'Emilien Hourst qui, engagé comme mousse par la Marine, est devenu capitaine au long cours, puis directeur du port de Marseille ; de son épouse, née Eva Bardeuf, il eut trois enfants dont seul Emile survécut. Son grand-père, Joseph Hourst, de souche paysanne, participa entre 1804 et 1814 à sept campagnes napoléoniennes, devenant lieutenant cuirassier de première classe. Blessé, il fut réformé et épousa Emilie Wache, de Cambrai, dont il eut six enfants.

La jeunesse tourmentée d'Emile explique son caractère indépendant et turbulent. Il a trois ans quand pour échapper au choléra qui sévit à Marseille, sa nourrice l'enlève jusqu'à l'île Rousse en Corse où elle le cache pendant un an. A onze ans, orphelin de père et de mère, il est élevé par ses tuteurs qui se partagent sa fortune !

Admis à l'Ecole Navale le 1^{er} octobre 1880, E. Hourst en sort le 23 août 1883 avec sur son bulletin une note prémonitoire : « *Cet aspirant pourra être un homme d'action* ». Dès le 23 septembre 1883, il est envoyé en Orient et participe activement à la campagne du Tonkin, notamment dans le delta du fleuve Rouge. Il prend part à la prise de la citadelle de Bac-Ninh et de Hong Hoa occupé par une garnison chinoise. Son bataillon, en campagne du 12 décembre 1883 au 25 mai 1884, est décoré et rapatrié.

En Afrique

En réalité, son bataillon est détourné pour servir de renfort à la campagne de Madagascar. L'aspirant E. Hourst participe sur la côte orientale de la grande île aux combats de Tamatave et Samahofy. A son retour, il bénéficie d'un congé pour anémie endémique – avant d'être envoyé en 1889 au Soudan et d'abord en Guinée pour participer aux opérations de Dubréka et de Timbo Timbi. Il est enseigne de vaisseau depuis le 5 octobre 1885.

Avec le « *Mage* », la « flottille du Niger » venait d'être créée par le lieutenant de vaisseau Davoust ; la canonnière « *Niger* » sous le commandement d'E. Hourst lui est envoyée en renfort. A la mort de Davoust, Hourst se retrouve à Koulikoro, port de Bamako, commandant temporaire de deux canonnières. Il propose de reprendre le vieux projet de descente du Niger, projet que le décès

de Mungo Park dans les rapides de Boussa, en 1806, interrompit tragiquement; le Ministère refuse.

Le lieutenant de vaisseau Jaime est nommé commandant du « *Mage* », E. Hourst étant son second sur le « *Niger* ». En septembre, la mission Jaime part en reconnaissance vers Ségou et Tombouctou, mais à la suite d'une avarie de chaudière, le « *Niger* » doit rester à Mopti pour la réparation. Pour couper court à la polémique entre les deux hommes qui ne s'entendent pas, le commandant Archinard détache E. Hourst à son état-major. Il l'envoie effectuer des études hydrographiques en pirogue en amont de Bamako. Il apparaissait alors souhaitable de relier Bamako à la côte par un chemin de fer mais l'on ne savait rien sur la navigabilité du Haut Niger et de ses affluents tels le Tinkisso.

Il remonte le Niger tout en rassurant, contre les incursions du chef malinké Samory, les villages entre Siguiiri et Kouroussa, dernier poste français atteint le 26 décembre 1883. Au-delà vers l'ouest, c'est l'inconnu, au milieu d'une faune encore très riche. Il s'agit là d'une véritable exploration dans un secteur de Guinée qui demeure, aujourd'hui encore, à l'écart du développement. Il dresse le cours du Tinkisso, rivière divaguant en de multiples méandres, ce qui restreint d'autant son intérêt comme voie de pénétration, d'autant qu'en saison sèche son débit est réduit. Arrivé au pied du Fouta Djallon, il emprunte pour son retour vers Kouroussa la route des caravanes. « *Quelle ne fut pas ma surprise à mon retour à Koulikoro en consultant l'ouvrage de René Caillié de constater que ses routes coïncidaient à très peu de chose près avec les miennes* ». E. Hourst avait relevé plus de 1 600 kilomètres en terre inconnue et ramenait un rapport détaillé sur toute la région.

Promu lieutenant de vaisseau, le 29 mars 1890, E. Hourst reçoit l'ordre de remettre en état la flottille du Niger à Koulikoro. Dès le 6 avril 1890, il participe à la prise de Ségou à partir du fleuve. Le 30 décembre 1890, E. Hourst est nommé chevalier de la Légion d'honneur ; il devait être remplacé début 1891 mais son remplaçant Lagarde décède en cours de route. En février 1891, E. Hourst est envoyé mater une révolte à Diena sur le Bari. Il repousse une attaque à Sido et combat autour de Dongontiguéla.

Enfin, le 6 mai 1892, il rentre à Marseille pour soigner une bilieuse hématurique. En juillet 1892, il présente à la Société de Géographie son exploration sur le « *Haut Niger et le Tinkisso* ». En 1894, il est de retour au Soudan, toujours à son rêve d'être le premier à descendre le Niger, avec cette fois une embarcation spéciale en aluminium et à voile. Mais après le désastre de Tacoubao (massacre de la colonne Bonnier près de Tombouctou), la mission Hourst est annulée. Il entre en conflit avec le gouverneur Grodet qui lui assigne avec la flottille du Niger, un simple rôle de convoyeur vers Tombouctou. Selon ce dernier, « *c'est un cerveau brûlé empli de sa personne* ». Participant à la répression contre les Touareg, il effectue une étude hydrologique du dédale des

affluents du Niger, découvrant les lacs Télé et Faguibine qui n'avaient pas encore été signalés. En mai 1895, la flottille est désarmée et E. Hourst reçoit l'ordre de rentrer en France. Tandis que le gouverneur Grodet se plaint au ministre de « *l'attitude insubordonnée de Hourst* », le général de Trentinian écrit de Kayes le 7 octobre 1895 : « *Hourst a montré ... toute la vigueur et la vaillance dont il est capable* ».

A cette date, E. Hourst est de retour remontant le Sénégal puis le Bakhoy jusqu'au gué de Dioubéka. Fin 1895, il entreprend la descente du Niger de Koulikoro à Tombouctou où, parvenu au port de Kabara, le 11 janvier 1896, il embarque un missionnaire parlant arabe et tamacheq (langue des Touareg), le R.P. Hacquart. Reparti le 22, il dresse la carte du Niger. Facile jusqu'aux rapides d'Ansongo, la navigation devient délicate ensuite (rapides de Labézenga). Au sud du futur Niamey, il parvient le 7 avril à Say, vieille cité où Barth l'avait précédé. Bloquée par « *l'hivernage* » dans le poste Fort Archinard qui est créé, la mission y passe une saison des pluies inconfortable : Hourst apprend le tamacheq, Hacquart le sonrhaï, le gourma et le bozo, tandis que le docteur Taburet accroît ses collections naturalistes. Enfin, le 15 septembre, c'est le départ pour les funestes rapides de Boussa. La mission ne rencontre les premiers Anglais qu'à Leaba, avant d'être reçue par le gouverneur britannique à Ouari. Le 1^{er} novembre, la mission est accueillie triomphalement à Porto-Novo au Dahomey où l'on peut fêter la descente réussie du Niger ; pour la première fois, les itinéraires connus dans ce bassin ont été reliés.

A son retour à Paris le 13 décembre 1896, une délégation de la Société de Géographie se déplace gare de Lyon pour l'accueillir. En 1897, lors d'une conférence à la Société géographique du Havre, E. Hourst conclut : « *Le bief de 1 600 à 1 700 kilomètres qui s'étend de Koulikoro à Ansongo serait d'une navigabilité des plus commodes* », mais en aval « *il faut abandonner tout espoir d'y faire jamais circuler des bateaux à vapeur* ». Toutefois, en 1901, le commandant Lenfant réussira avec une flottille de ravitaillement à remonter le Niger jusqu'à Say et même Tombouctou, mais cela restera une tentative sans lendemain. Le 10 avril 1897, E. Hourst devient officier de la Légion d'honneur et reçoit la grande médaille d'or de la Société de Géographie commerciale de Paris ; il est chargé de la défense côtière du secteur de Saint-Servan. Trouvant vite fastidieux ce travail de logistique militaire, E. Hourst souhaite se joindre à L. Dex et M. Dubois qui, reprenant la vieille idée de Jules Verne, se proposaient de faire en ballon un vol transafricain utilisant les alizés en suivant l'axe Tunis-Hoggar-Tombouctou-Bamako. Ce projet risqué, annoncé pour 1898, fut repoussé puis annulé ! Selon H. Deschamps (1967) : « *«La mission Hourst» paru en 1898 est un livre vivant et sympathique. Hourst ne se prend pas pour un grand chef ; il a un sens très humain de la relativité et essaie de comprendre tout le monde ...* ».

En Asie : Chine

En 1900, E. Hourst part pour la Chine, lors de l'insurrection des Boxers. Il devient directeur du port de Tong-Kou. Le 6 août 1901, il est appelé au commandement d'une canonnière du Yang-Tsé-Kiang, le fleuve Bleu, afin d'y montrer notre pavillon, de déterminer le cours du fleuve et son régime hydrologique, de rechercher enfin la route la plus courte reliant la « riche » province du Se-Tchouan au Yunnan dans le sud, mais aussi d'assurer la sécurité de nos quelques nationaux – des missionnaires surtout - dans ces régions très isolées encore. Partie de Shanghai le 2 octobre 1901, l'expédition remonte le Yang-Tsé. Facile au début, la navigation devient difficile en amont d'Ichang (Yichang) ; de durs rapides se succèdent : « *pour quiconque qui navigue dans un fleuve à rapides, l'expression «marin d'eau douce» perd sa signification ! ... L'aspect des rives, le paysage, les roches noirâtres de grès ou de calcaire, l'emprisonnement entre de hautes falaises ... tout tend à augmenter la terreur vague et presque sacrée ...* » Enfin le 13 novembre, c'est l'arrivée à Tchong-King au Se-Tchouan de la « *première canonnière française à remonter jusque-là* ».

Ce début du XX^{ème} siècle est encore le moment où les puissances coloniales européennes croient pouvoir étendre leur influence en Asie aussi facilement qu'en Afrique. C'est notamment le cas de P. Doumer, gouverneur général de l'Indochine, qui soutient E. Hourst : « *Le Yang-Tsé doit constituer une frontière équitable entre les zones d'influence anglaise (au nord) et française (au sud) ... Le moyen qui peut donner à la France une prépondérance ... c'est le chemin de fer du Yunnan prolongé jusqu'à Suifou* », point du Se-Tchouan en amont de Tchong-King où la mission Hourst crée une nouvelle base.

Un missionnaire français parlant chinois, le père de Guébriant propose d'accompagner la mission pour tenter de remonter la rivière Claire (Min Kiang) jusqu'à Kiating (devenu Leshan) avec la canonnière « *Obry* ». A cette période, le Se-Tchouan est en pleine effervescence (révolte des Boxers) ; bloqué sur la rivière, E. Hourst reçoit des courriers contradictoires ; la mission catholique de TchenTou (Chengdu) craint une rébellion. Le 19 août 1902, E. Hourst prend la décision d'y foncer en simple jonque avec trois Européens et un canon démonté. Il débarque à la mission qu'il met en état de défense avant de se rendre chez S.E. Kouei, vice-roi du Se-Tchouan, qu'il met vertement en demeure d'étouffer la révolte, ceci avant l'arrivée en provenance du Yunnan Fu (Kunming) de la mission diplomatique du consul Bons d'Anty ! *Via* son chef et protecteur, le vice-amiral Maréchal, commandant en chef de la force navale des mers d'Orient, alors basée à Yokohama, il reçoit un télégramme du ministre : « *S'abstenir de toute action politique. Réservez votre action pour protéger nationaux* ».

Il faut rappeler qu'en juin 1902, le nouveau président du Conseil E. Combes avait nommé ministre de la Marine C. Pelletan, anticlérical notoire qui trouve scandaleux un projet de mission où était adjoint un missionnaire ! Il prononce un blâme, rendu public le 29 décembre 1902, et raille : « *Il projette une tournée semi-épiscopale et semi-militaire. Hourst n'était chargé ni d'évangéliser ni de civiliser la Chine* ». L'amiral Maréchal qui avait essayé de le défendre en l'inscrivant au tableau d'avancement est démis et mis en « *non-activité* ». Désavoué, en attendant son successeur, E. Hourst poursuit ses travaux hydrographiques. Il n'est de retour en France que le 6 mai 1903, après dix-huit mois d'aventures et de peines. Après son congé, il est affecté au Service hydrographique pour la mise au net des cartes du haut fleuve et de ses affluents. Dans *La Géographie* (1903, Pierre Bons d'Anty reconnaît le « *travail colossal ... accompli en treize mois ... La mission Hourst apporte à la géographie 625 milles d'hydrographie régulière triangulée et 287 milles d'hydrographie expédiée, déterminant rigoureusement les zones accessibles aux vapeurs du haut Yang-tseu et de son principal affluent* ».

Agé de 33 ans, il épouse le 27 octobre 1903, mademoiselle Lucienne Dauphin, « *charmante pensionnaire du Vaudeville* » ; il reçoit une médaille d'or de la Société de Géographie commerciale. Bien qu'en disgrâce, il est autorisé à publier : « *Dans les rapides du Fleuve Bleu* » où il n'évoque pas « *l'affaire Obry* ». Selon N. Broc, le sinologue H. Cordier (1905) a reproché à Hourst « *ses erreurs géographiques, le caractère superficiel de ses observations, ses jugements un peu sommaires sur la Chine et les Chinois* ». Le 1^{er} novembre 1905, ayant 25 années de service, E. Hourst se fait rayer des cadres, étant promu capitaine de frégate de réserve. Devenu directeur commercial chez Michelin, il lance le fameux Bibendum ainsi que les cartes et guides de la marque.

Le 8 septembre 1914, il abandonne son poste pour s'engager, mais « *dans l'Armée de Terre* ». Promu, le 20 avril 1915, chef d'escadron d'artillerie territoriale, il est affecté le 1^{er} mai 1917 à la direction du contrôle au cabinet technique du directeur de l'aéronautique. Il trouve le temps d'écrire deux études d'économie. Démobilisé seulement le 1^{er} avril 1919, il est secrétaire général de la société des carburants Zénith puis directeur de l'école des Travaux Publics de Paris ; il aime fréquenter les cercles littéraires dont celui de Madame de Loynes. Selon Léon Daudet, il était « *aussi fier que modeste et compétent* ». Retiré dans le Var, il s'y éteint le 21 janvier 1940.

Yves Boulvert

BIBLIOGRAPHIE

- Publications d'E. Hourst

1893 – Une reconnaissance hydrographique du Haut-Niger et du Tinkisso en 1889-1890. Bulletin du Comité de l'Afrique française, p.13 à 19.

1893 – L'exploration par embarcations du Niger français. Lettre de Hourst à M. Gauthiot, datée de décembre 1892. Bull. Soc. Géog. Comm. de Paris, p.276-279.

Carte hydrographique du fleuve : Cours du Niger de Tombouctou à Boussa levé, expédié et exécuté en 1896 par M. Hourst, lieutenant de vaisseau, Baudry, enseigne de vaisseau et Bluzet, lieutenant d'infanterie de marine, publié par le Service Géographique des Colonies sous la direction de M. Camille Guy, chef de service, à l'échelle 1/50 000.

1897 – Réception et Conférence de M. Hourst, p.67-77 in Bull. Soc. Géog. Comm. du Havre.

1897 – La mission Hourst. Bull. Soc. Géog. de Lille, 2^{ème} sem. 1897, p.12-25 et Bull. Soc. Géog. de Rochefort, p.45-53.

1898 – Sur le Niger et au pays des Touareg. La mission Hourst, Paris, Plon, avec 1 carte h.t.

1898 – Notre marine de guerre, avec 280 gravures et 12 compositions h.t., édit. Combet, Paris.

1898 – French enterprise in Africa. The personal narrative of lieutenant Hourst of his exploration of the Niger. Chapman & Hall, London.

1902 – Un bateau français à Tchong-King. Bull Soc. Géo. comm. de Paris.

1904 – Cartes du Haut Yang-Tsé (635 milles d'hydrographie triangulaire du cours d'Itchang à Suifou + 292 levés expédiés du Kincha et du Min-Kiang).

1905 – Dans les rapides du Fleuve Bleu. Seconde mission Hourst.

1916 – Le problème de la main d'œuvre. La Taylorisation et son application aux conditions industrielles de l'après-guerre.

1917 - Le problème commercial dans l'industrie. Organisation rationnelle du commerce industriel.

- Documents et publications concernant E. Hourst :

- Archives historiques de la marine au château de Vincennes. :

Dossier personnel CC7 – 44/4 (série 4^{ème} moderne carton 44 dossier 4).

Dossier BB4 1651 à 1658 : documents sur «l'Obry» et la mission de «l'Obry».

- Archives de la marine à Toulon :

Dossier 135 C4 : Correspondance Hourst.

Dossier 169 C 72 : Affaires de Chine 1902.

Dossier 169 C 100 : Mission du Cdt. Hourst sur le Yang-Tsé.

Plusieurs articles des revues d'époque ont trait aux missions Hourst, cf. Bulletin du Comité de l'Afrique Française, n° 1 et 3 en 1897.

1892, Léo Dex et Maurice Dubois - Les aérostats et l'exploration du continent africain. Libr. milit. L. Baudoin, Paris.

1897 - Notes commerciales de M. le Lieutenant de vaisseau Baudry (de la mission Hourst) sur la région du Niger, imprimerie du Gouvernement - Saint Louis (du Sénégal).

1903, P. Bons d'Anty - L'œuvre géographique de la mission Hourst sur le haut Yang-tseu, p. 361-364, to. VII, et p.65-74, to. VIII in La Géographie.

1967, H. Deschamps - L'Europe découvre l'Afrique : Afrique occidentale 1794-1900, Berger-Levrault, Paris, 282 p. (cf. p.226-227).

1982, E. Taillemite - Dict. des marins français.

1989, T. de Morembert - p.1350-1351 in Dict. de Biographie française, fasc.CII, Lib. Letouzey.

1988, Numa Broc - Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIXème siècle. Editions du C.T.H.S. (Comité des travaux historiques et scientifiques), Paris, p. 176-177 in vol. I Afrique, 346 p.

1992, Numa Broc - Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIXème siècle. Editions du C.T.H.S. (Comité des travaux historiques et scientifiques), Paris, vol. II Asie, 452 p.

1991, Marie-Christine Hourst-Duvoux - Les explorations du commandant Hourst en Afrique et en Chine, au XIX et XX^{ème} siècles. Thèse pour le doctorat ès lettres, Univ. de Poitiers, Fac. de Sc. Hum. Thèse préparée sous la direction de M. Jacques Valette, Prof. Univ. Poitiers, membre AC. Sc. O.M., 6 tomes multigr. : I (163 p.), II (p.164-349), III (p.350-531), IV (p.532-730), V (p.731-967 p.), VI (102 p., répertoire des noms propres). Thèse dédiée à la famille Hourst : Henri (+), Bruno, son fils. Compte-rendu p.204-205 in CR/ASOM, to. LII-I-1992.

HOMMES ET DESTINS

Tome XI
AFRIQUE NOIRE



Robert Cornevin



Niarinzhe



Jane Vialle



Académie
des
Sciences d'Outre-Mer

L'Harmattan

PUBLICATIONS DE L'ACADÉMIE
DES SCIENCES D'OUTRE-MER

HOMMES ET DESTINS

Tome XI
Afrique noire

Sous la direction de Jacques Serre



*Académie
des
Sciences d'Outre-Mer*

L'Harmattan

Les notices publiées ne peuvent engager que la responsabilité de leurs auteurs

ACADEMIE DES SCIENCES D'OUTRE-MER
15 rue La Pérouse – 75116 PARIS
01 47 20 87 93
www.academiedoutremer.fr

© L'Harmattan, 2011
5-7, rue de l'École-Polytechnique, 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.fr

ISBN : 978-2-296-54603-5
EAN : 9782296546035