

Souvenirs rassemblés par Patrice Roederer

20 000 lieues sur les mers

La marine Orstom

ORSTOM

20 000 LIEUES SUR LES MERS

LA MARINE ORSTOM

**Souvenirs rassemblés
par
Patrice Roederer**



L'Institut français de recherche
scientifique pour le développement
en coopération

*A la mémoire de Christiane Doré
à qui les marins Orstom doivent tant*

SOMMAIRE

Introduction	p. 9
I - La préhistoire	p. 11
II - Fortunes et infortunes de mer	p. 13
III - Les bonnes œuvres de la flotte ORSTOM	p. 27
IV - Les travaux et les hommes	p. 33
V - Les dents de la mer	p. 57
VI - Les “ petits ”	p. 59
VII - Anciens navires et bâtiments amis	p. 61
VIII - Et maintenant	p. 73
IX - Quand le dromadaire n'est pas le seul vaisseau du désert	p. 77
X - Conclusion	p. 111
Annexes	p. 113
Rapport de mer de A. Le Bars, commandant du Vauban Fac similé de l'acte n° 1/1.983 de la Commission économique provinciales de l'île d'Annobon Chanson du Vauban par Louis Coadou Bon cinquantenaire P'tit Louis Caractéristiques de quelques navires Orstom	

Avertissement

Cet ouvrage est tiré des souvenirs que marins et océanographes de l'Orstom ont bien voulu me confier et si, parfois, la vérité toute nue a pu être légèrement dépassée, la saga de notre marine est véridique dans son ensemble.

Sous forme quelque peu anecdotique, ces pages ont pour but de montrer par quels cheminements les "orstomiens de la mer", partis de presque rien, en sont arrivés à figurer parmi les meilleurs représentants de la recherche océanographique française. Elles montrent, surtout, quels liens se sont tissés entre les équipages et les populations locales, et quelles furent les retombées économiques que leur action a entraînées.

J'espère que le lecteur tirera de la lecture de ces chapitres le même plaisir que j'ai eu à les transcrire.

Patrice Roederer

Brest - Paris - L'Isle-Adam, 1996

INTRODUCTION

L'océanographie naît à l'Orstom¹ presque en même temps que l'Office, moins de deux ans après sa création puisque la première promotion d'océanographes biologistes date de 1945. Elle comprenait trois élèves, Angot, Callame et Legand, tandis que, la même année, entraient comme élèves océanographes physiciens, Varlet et Menache. Ces jeunes chercheurs avaient certainement la foi car l'époque était lointaine où l'Orstom leur offrirait des moyens de travail " orstomiens " !

L'institut vient de se doter d'un nouveau navire océanographique, l'*Antéa*, doté de tous les perfectionnements compatibles avec la rigueur budgétaire, c'est-à-dire, avec modération. Il a semblé utile de se pencher sur la lente évolution qui a amené notre institut de zéro navire à l'*Antéa*.

Il me faut ici remercier tous ceux qui ont bien voulu apporter leur concours à cet ouvrage, soit au cours d'interviews, soit par le prêt de photos, de documents ou, comme Jean-Jacques Troubat, par la production d'un chapitre entier. Certaines séquences ont été empruntées au document rédigé pour *le Chasse Marée* par R. Campillo *et al.*

Citons dans le désordre les océanographes et marins, Plessis, Furic, Crosnier, Le Guen, Coadou (dit P'tit Louis), Tanter, Collignon, Le Bars, Petit, Piton, Benard, Le Bouille, Martin, Donguy, Dupont, Daniel, Stequert, Troadec, Boglio, Dessier, Marec, Sevellec, Corre, Eissen, Maillet, Roy, Marchal, Campillo, Domain, Intès, Hauffray. Je n'ai pas pu toucher tous les anciens et j'espère qu'ils ne m'en tiendront pas rigueur.

1 • L'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ex-Office de la recherche scientifique et technique outre-mer).

Ces quelques pages ne sont pas exhaustives de l'activité des navires et des océanographes et marins qui les armaient, mais ont pour seul but de faire revivre pour les anciens certaines heures de leur vie orstomienne et d'établir un lien avec la jeune génération car, comme le dit un proverbe malgache : " il ne faut pas repousser du pied la pirogue qui vous a fait traverser la rivière ".

Mon souhait le plus cher est qu'à la lecture de cet ouvrage, je reçoive beaucoup de correspondances m'indiquant tel ou tel oubli, telle ou telle erreur, de façon qu'une deuxième édition revue, corrigée et augmentée puisse voir le jour.

Je voudrais enfin exprimer ma gratitude à Claire Lissalde qui a apporté pour l'imagerie sa technique souriante et efficace, à Claude Monnet pour son soutien stratégique, à Régis Menu pour la fourniture de documents et enfin au président Fournier et au directeur général Nemo qui ont accueilli ce projet positivement et ont donné les moyens de le réaliser. Je n'oublie pas Savandary Boulom, Anna Andriamampandry (qui nous a quittés au cours de la rédaction de cet ouvrage auquel elle avait consacré son temps et ses capacités), Corinne Dimey et Annie Jaeger qui ont eu à déchiffrer mes hiéroglyphes et à décrypter les interviews ainsi que le Bureau de presse qui a accepté, des mois durant, que je squatte ses locaux. Un grand merci enfin à Laurence Porgès qui a eu la lourde tâche de corriger fautes de frappe, d'orthographe ou de français qui émaillaient ce texte, ainsi qu'à Pierre Rondeau, qui a effectué une révision des textes, et à Elisabeth Duval, qui a assuré la mise en page. Je n'y ai cité presque aucun nom, sauf ceux à qui j'ai emprunté un long paragraphe ; pour tous les autres, le texte a été rédigé d'après leurs souvenirs mêlés, mais je pense qu'ils se reconnaîtront.

I

LA PRÉHISTOIRE

Lorsque les premiers océanographes ont commencé leurs travaux, leur marge de manœuvre était faible. On peut caricaturer un de ces jeunes orstomiens, celui-ci avec un filet de pêche de plage, cet autre avec un bathymètre de poche, quêtant auprès des armateurs la possibilité d'utiliser leurs bâtiments pour pouvoir s'adonner à leur travail favori.

En fait, il est certain que jusqu'en 1956, l'Orstom a fait appel à la Marine marchande, à différents armements à la pêche, à certains bâtiments nationaux comme le *Théodore Tissier* (Office des pêches), à un chaland de débarquement du CNRS, le *Pierre Ichac*, à l'*Évaluator* qui n'a jamais été armé (!), au *Gabriel II* (Madagascar) et à la Marine nationale.

Cette aide a continué, même après la construction des navires Orstom, puisque dans les années 1970, certains bâtiments de la Royale continuaient à faire des " bathy " pour le compte de l'institut, au grand dam des équipages car cela se passait en général à minuit, quand tout le monde dormait et était réveillé par le balancement du bateau stoppé en travers de la houle ; à ce moment, l'Orstom n'était pas très bien vu du matelot moyen qui aurait bien renvoyé les chercheurs à leurs chères études !

Cependant, des centres de recherches océanographiques étaient créés : Abidjan en 1959, Nouméa, Pointe-Noire, Nosy-Bé ; Dakar-Thiaroye sera créé en 1965.

En 1950, le Conseil d'administration procède à l'achat, à La Rochelle, d'un chalutier de 21,50 mètres, la *Gaillarde*, après avoir désarmé le *Pierre Ichac*, vendu en 1951. En 1953, après le naufrage de la *Gaillarde*, la construction de bâtiments propres à l'institut est décidée et le premier

navire océanographique de l'Office, l'*Orsom I* est lancé à Gujan Mestras la même année.

Auparavant, des études, non couronnées de succès, avaient été faites sur la Seine. D'après certains chercheurs, il y eut une époque où l'Orstom semblait affectionner les chantiers en difficulté : il avait commandé trois vedettes à un chantier naval repreneur d'un chantier en faillite. La vedette qui fut testée avait un grand défaut : l'hélice ayant tendance à rester hors de l'eau, l'avant s'enfonçait fortement ; une péniche étant passée près d'elle, la vedette embarqua beaucoup d'eau. Cela mit fin à ce premier projet de bateau de recherche Orstom. Le chantier, semble-t-il, fit faillite peu après. Cependant les moteurs furent achetés par l'institut et furent ensuite utilisés, sur l'*Ambariaka* (ex-*Maranatha*) entre autres.

Cependant, la décision avait été prise d'avoir des bateaux-maison et commença alors la saga des navires de l'Office, dont la carrière fut plus ou moins glorieuse au début, mais qui, de l'*Orsom I* à l'*Antéa*, devaient déployer le pavillon de l'Orstom sur toutes les mers du globe.

II

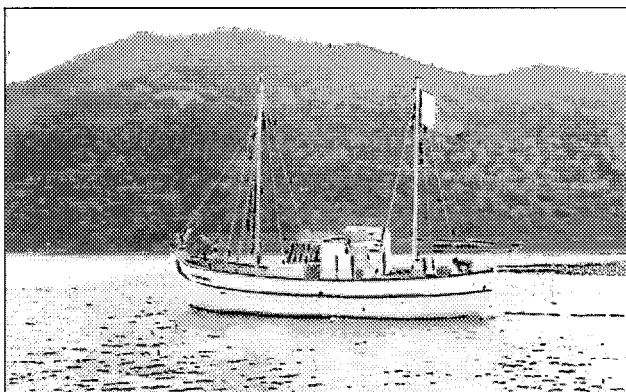
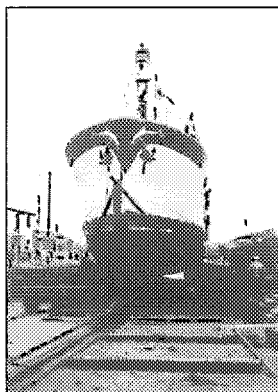
FORTUNES ET INFORTUNES DE MER

Les premiers bateaux de l'Orstom n'ont pas eu de chance : naufrage de la *Gaillarde*, du *Tainoui*, abandon pour les deux *Orsom* et pour l'*Ombango*. Il semble qu'à l'origine, l'administration des bateaux ait été conçue comme celle d'un centre ou d'un laboratoire. Ce n'est qu'au bout de quinze ans que l'idée de certaines règles indispensables est apparue : budget minimum d'entretien du matériel ; minimum de budget personnel, en particulier pour un chef-mécanicien ; procédures, cahiers d'enregistrement des données, comptes rendus de mission ont été rationalisés. On ne travaille plus en allant au hasard, en se promenant dans la nature. On a un peu perdu en poésie, mais gagné en sérieux.

LA COURTE VIE DE L'ORSOM I

L'*Orsom I* a donc été le premier navire océanographique maison. C'était un thonier qui partit d'Arcachon en juillet 1954. Après une traversée par Casablanca, Dakar, Abidjan, Pointe-Noire, Le Cap — où furent montées des quilles de roulis qui n'avaient pas été prévues —, l'*Orsom I* arriva à Nosy-Bé (Madagascar) après quelques pannes (batteries dont l'acide s'était vidé dans les cales, boulons de coque corrodés). Construit en bois doublé de cuivre, il aurait pu, malgré des défauts, faire une carrière honorable. Las ! En trois ans, il n'a effectué que vingt-sept jours de mer, en partie faute d'argent car les travaux effectués au Cap avaient épuisé son budget annuel de fonctionnement.

L'*Orsom I* avait été prévu pour la pêche au thon, au filet, à la longue ligne et à l'appât vivant. Il travaillait aussi au chalut par l'arrière sur la pêche crevettière et il a été à l'origine de



L'Orsom I, fonds Orstom
L'Ambariaka, fonds Orstom

la pêche locale à Madagascar, qui atteint aujourd'hui 8 000 tonnes. Tel qu'il était, cela n'aurait pas été un mauvais bateau s'il avait été correctement entretenu et commandé.

Car il n'avait pas été prévu pour un commandant original qui disait avoir sauvé l'or de la Banque de France (ce qui n'était pas tout à fait faux car il avait été marin sur le *Montcalm*, qui avait amené cet or aux Antilles pendant la guerre), qui se nourrissait exclusivement de sardines et qui simulait la cécité. Il devait être rapatrié de Diégo-Suarez pour cela. Le chef-mécanicien buvait beaucoup, connaissait mal les moteurs de bateaux et avait des crises de delirium pendant lesquelles il poursuivait un mécanicien malgache avec une clé à molette.

À l'époque, on devait peut-être se souvenir des pirates de Nosy-Bé (qui n'est pas très éloignée de la " République de Libertalia ", créée par le pirate Misson et près de l'emplacement de laquelle l'*Orsom I* repose maintenant). C'est ainsi que des caisses de whisky débarquaient parfois de nuit, ce qui ne plaisait pas aux Douanes. La Cour des Comptes s'occupa de la gestion du navire bien plus tard.

Ce bateau n'avait pas de matelot radio à bord, ce qui est étonnant en raison des cyclones. L'*Orsom I* s'est d'ailleurs échoué plusieurs fois. Comme palliatif, c'est un chercheur qui passa

le diplôme de radiotélégraphie restreinte et qui assura les vacances.

Une nuit près de Majunga, au cours d'un cyclone, pendant que le chercheur radio dormait, un matelot vint lui annoncer que le chef était tombé à l'eau, dont 1 mètre 40 noyait la cale. En fait le chef était à la radio et lançait des SOS à tous les navires. Heureusement l'appareil était cassé, ce qui annihila ses efforts. Les deux pompes étant noyées et le tableau électrique ayant sauté, il fallut puiser au seau toute l'eau de la cale, soit 7 tonnes par heure pendant 5 heures ! Pour se rapprocher de la terre, il fallut virer de bord avec un bateau qui répondait très mal et virait tout doucement, donc qui passait en travers de la lame. Puis, il fallut franchir la barrière de corail immergée sans s'éventrer dessus. En arrivant à Majunga, l'ancre ne put accrocher ; grâce au youyou, on envoya des câbles de chalutage aux gens sur le quai ; ceux-ci les amarrèrent... aux lampadaires du port qui s'effondrèrent. Quant à l'eau, qui avait de nouveau rempli la cale, on s'aperçut que la cause en était la crépine d'un vivier qui avait cédé.

Après plusieurs autres ennuis — dont une panne de moteur à Fort-Dauphin —, le bateau fut interdit de sortie en mer en septembre 1959. Vendu et revendu trois fois dans la même journée pour une petite somme (fin 1960 - début 1961), il aboutit entre les mains d'un tenancier qui en fit une maison close, laquelle ne marcha d'ailleurs pas. Cependant, le nom a toujours figuré sur la coque et, dans les années soixante-dix, on pouvait voir l'*Orsom I* échoué dans la baie des Français près de Diégo-Suarez. Il figure aussi comme " navire de guerre malgache " (!) dans un ouvrage sur Madagascar et comme bâtiment australien coulé lors du débarquement anglais sur l'île dans un autre document !

Quand l'*Orsom I* fut vendu, il n'y avait plus de moyen navigant à Nosy Be. Aussi, l'océanographe, le responsable technique du centre et son fils armèrent eux-mêmes une embarcation qu'ils baptisèrent *À nous 3*, et qui possédait même un chalut avec un treuil fabriqué à partir d'un moteur de 2 CV. Bien que ne figurant pas sur les contrôles de l'Orstom, elle a travaillé quand même pour la recherche en attendant que

l'Orstom aille à Majunga examiner un bateau pourri de tarets², puis à Tuléar acheter aux adventistes un petit bateau appelé *Maranatha* (le Messie arrive) et qui fut rebaptisé *Ambariaka* du nom d'un poisson local. Ce petit bateau d'une dizaine de mètres a surtout fait des tournées côtières de deux ou trois jours en particulier pour la crevette.

Quant à l'*Orsom II*, bâtiment de 15 mètres de long, affecté en Guyane, il ne semble pas avoir beaucoup navigué et il a été désarmé rapidement.

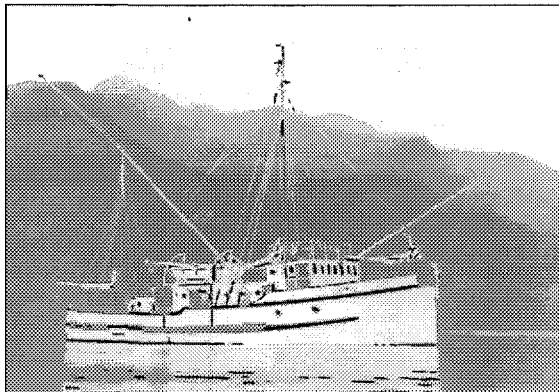
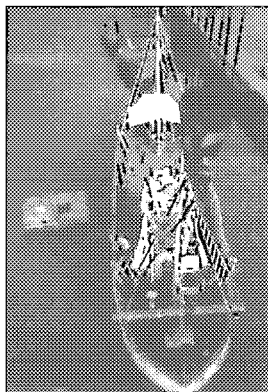
LES AVATARS DE LA *GAILLARDE*

La *Gaillarde*, chalutier de 21,50 mètres, avait été achetée en 1950 à la Rochelle pour être utilisée à Pointe-Noire. Il faut noter qu'à l'époque, le centre océanographique de Pointe-Noire se résumait à un hectare de sable, quatre petites bornes et rien d'autre : ni logements, ni locaux. Mais les chercheurs, qui travaillaient auparavant avec deux chalutiers professionnels de la Société Cotonec³, possédaient un BATEAU !

Parti de La Rochelle avec un patron, un chef-mécanicien et un équipage de conduite, ce vieux chalutier n'avait peur de rien. Aussi, arrivé à Abidjan, l'équipage jugea inutile de faire le tour du golfe de Guinée et piqua droit sur Pointe-Noire. Mais leur radio tomba en panne, ce qui était assez fréquent. S'il y avait eu la moindre avarie au milieu du golfe, et comme tous les bateaux sensés suivaient la côte, la *Gaillarde* aurait risqué de rester longtemps en mauvaise posture. La *Gaillarde*, qui l'était alors vraiment, arriva sans casse à Pointe-Noire. L'équipage de conduite rapatrié, il restait le patron, le chef-mécanicien et un équipage local de piroguiers, pas mauvais marins, mais qui ne savaient ni lire ni écrire et pour qui le chalutier était d'un grand confort, comparé à la

2 • Mollusque vermiforme, à coquille très réduite, qui creuse des galeries dans les bois immergés (pilotis, carènes, etc.).

3 • Société française d'armement.



La Gaillarde à quai, fonds Collignon
L'Orsom II, fonds Orstom

pirogue. De Douala à l'embouchure du Congo, en passant par le Gabon et le cap Lopez, le travail consistait à faire des prélèvements d'eau, des sondages pour effectuer une première tentative de repérage des fonds chalutables, et, bien sûr, on pêchait.

À son arrivée à Pointe-Noire, le gouverneur général de l'AEF avait exigé la naturalisation du bateau mais, pour le congoliser, il y avait des taxes à payer. Personne ne savait à combien cela pouvait se monter, quand un agent des douanes trouva un texte datant de la Première République, qui indiquait que la somme à payer pour naturaliser un bateau était d'un franc. Le douanier fit donc payer ce franc en ajoutant : " Que celui qui n'est pas d'accord trouve un autre texte. " C'est ainsi que la *Gaillarde* fut immatriculée au Congo.

Ses ennuis n'étaient pas terminés pour autant. Un jour, à 40-50 milles des côtes, par beau temps, on perdit le gouvernail et, comme souvent, la radio était de nouveau en panne. Le bateau tournait en rond ; on essaya de fabriquer un gouvernail de fortune, comme le patron l'avait appris à l'école, avec deux panneaux de chalut reliés avec un câble en travers, sans succès. Heureusement, au bout de 48 heures, les gens de la Cotonec, ne voyant pas rentrer la *Gaillarde*, s'inquiétèrent et alertèrent la base aérienne qui envoya un avion de chasse.

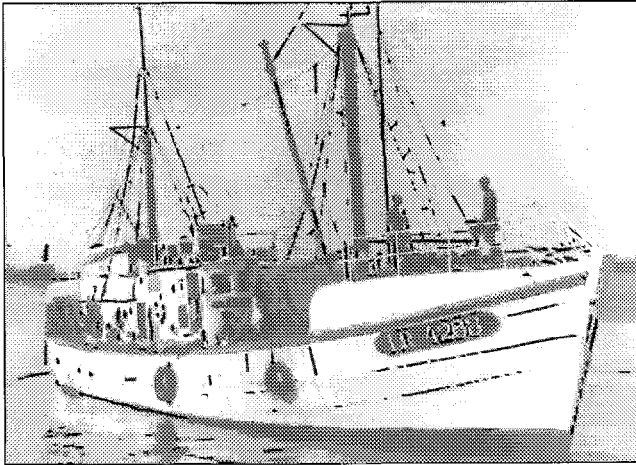
Après que celui-ci eut repéré le navire, un chalutier vint frapper une remorque et ramena la *Gaillarde* à Pointe-Noire dont le port, à l'époque, ne possédait ni cale sèche ni docks. En fin de compte, une grue saisit la coque et souleva l'arrière – ce qui n'était pas bon pour une coque en bois. Grâce aux plans retrouvés à La Rochelle, il fut possible de fabriquer sur place un nouveau gouvernail. Cela avait duré trois mois !

À la fin de 1958, après avoir, pour le remercier, emmené le pilote de chasse voir des baleines au prix d'un mal de mer épouvantable de l'intéressé, la *Gaillarde* s'échoua une belle nuit sur la barre, au cap Lopez, et piqua du nez dans le sable. La houle s'étant levée, la machine se noya peu à peu. Le patron, le chef-mécanicien et le second mécanicien restèrent à la machine jusqu'au bout et finalement rejoignirent la côte d'où ils purent prévenir Pointe-Noire. Les raisons de ce naufrage sont mal connues car la navigation est facile dans ces parages. Les isobathes sont toutes parallèles mais il y a quand même cinq ou six épaves aux alentours. La cause en est peut être la forte houle, le manque de repère, mis à part le feu du cap Lopez, mais au sondeur il n'y aurait pas dû y avoir de problème. Cependant, rappelons que les matelots ne savaient pas lire et que le patron ne pouvait pas être à la passerelle 24 heures sur 24 ; aussi y installait-on un matelot en lui disant : " Regarde la profondeur. " Le matelot passait des heures le nez en l'air devant le sondeur et le compas. S'il lâchait des yeux le sondeur, il ne savait plus retrouver la trace.

La *Gaillarde* échouée se disloqua peu à peu mais son canot de sauvetage, qui avait ramené les naufragés, devint, pendant deux ans, le navire océanographique du centre de Pointe-Noire. Dans le même temps, les océanographes ont continué, bien sûr, à travailler avec les équipages très coopératifs des chalutiers de sociétés comme la Cotonec, la Lipa⁴, etc.

4 • Société française d'armement.

L'OMBANGO ET SES PANNES



L'Ombango, fonds Deissier

Vieux chalutier de 25 mètres acheté à La Rochelle, l'*Ombango* était un bateau en bois doublé de cuivre, qu'il a fallu redoubler à cause des tarets et de l'eau qui s'infiltrait à l'intérieur. Appelé auparavant *Charles de Gaulle*, il a navigué de 1958 à 1967 avec des dérogations aussi permanentes que les voies d'eau qu'il subissait. Les vieux marins pensent que changer le nom d'un bateau porte malheur et, de fait, l'*Ombango* a illustré cet adage. Déjà en ralliant Pointe-Noire, il y eut des problèmes avec l'équipage de conduite et, à Dakar, il fallut rapatrier presque tous les matelots. Après avoir embarqué des marins sénégalais, l'*Ombango* rejoignit Abidjan en quinze jours, tout en travaillant en hydrologie et océanographie physique, puis il gagna Pointe-Noire.

Bateau assez lourd, l'*Ombango* avait une particularité : on ne voyait pratiquement rien de la passerelle, même de jour. La nuit, il y avait un matelot de veille dont on espérait qu'il ne dormait pas. Bien qu'allant loin au large, les moyens de sauvetage étaient limités, il n'y avait pas de radar et la radio ne portait qu'à 50 milles

Malgré tout, les océanographes de Pointe-Noire ont travaillé avec lui près de dix ans jusqu'en Angola, à la limite de l'Afrique du Sud. Parfois loué par les pétroliers, il fallait même payer la nourriture. Au Bénin, l'*Ombango* avait une réputation de bateau de fous, qui pêchaient des poissons pour les rejeter par dessus bord.

Certaines des nombreuses pannes permettaient à ceux qui n'étaient pas directement concernés d'aller se promener, laissant le chef-mécanicien à la peine. Pendant l'une d'elles, certains passagers purent assister à la fête des revenants, probablement en relation avec le culte vaudou, où un "revenant" assisté d'un sorcier essayait d'attraper des spectateurs ; ceux qui étaient touchés mouraient dans la nuit. Il semble qu'à la fin, le revenant se soit écroulé et ait disparu, laissant son habit par terre. Combien de whiskys avaient consommé les orstomiens qui racontent l'histoire ?

À propos d'une autre panne, laissons la parole à Donguy.

Au large du Congo avec l'Ombango : en 1962, un programme de surveillance de l'hydroclimat avait démarré sur le plateau continental congolais qui abritait de nombreuses espèces de poissons chalutables. Il consistait à parcourir à peu près mensuellement une radiale perpendiculaire à la côte en procédant à des mesures d'hydrologie et éventuellement à des traits de plancton. C'étaient les Radiales de Pointe-Noire ou RPN. Le calendrier de ce programme avait été à peu près respecté malgré les arrêts techniques du bateau et les congés de l'équipage. En mai 1963, une RPN devait avoir lieu malgré le congé du commandant et le débarquement du treuil de pêche pour réparation.

Il fallut trouver un remplaçant au commandant : ce fut le pilote du port de Pointe-Noire. Dès le départ, celui-ci, habitué aux grands navires, tomba malade. Ce n'était pas un inconvénient majeur, car le chef-mécanicien et moi-même connaissions parfaitement le cap à suivre.

Favorisé par le beau temps, le travail avançait normalement quand, dans la soirée, le chef-mécanicien,

l'air soucieux, me fit remarquer que les fonds mesurés n'étaient pas les mêmes que lors des précédentes RPN. Cela voulait dire, bien sûr, que nous avions dévié de la route habituelle et que notre cap était faux. La solution nous sauta aux yeux en regardant le pont : il manquait le treuil de pêche, masse métallique de plusieurs tonnes. Lorsque le treuil de pêche était à bord, le compas était compensé, sans lui, ses indications étaient fausses.

Cette bévue n'était pas bien grave. La position, en effet, pouvait être déterminée par une droite de hauteur⁵, que le commandant ne manquerait pas de faire quand il irait mieux. Nous en riions encore lorsque le moteur s'arrêta. Le chef mécanicien bondit et s'engouffra dans le local machine plein de fumée en criant : " Le vilebrequin ! ". C'était, en effet, sa crainte ultime, son cauchemar : sur ce bateau délabré, le bris du vilebrequin signifiait la perte du moteur devenu irréparable, puis — qui sait ? — la perte du bateau, lui-même devenu ingouvernable.

Ce n'était pas le vilebrequin mais, à cause d'une panne de la pompe de refroidissement, le moteur avait chauffé et s'était grippé. Il commençait à faire nuit et comme, moteur arrêté, il n'y avait plus d'électricité, les travaux furent remis au lendemain. Un pique-nique eut lieu sur la plage arrière et, un fanal à pétrole hissé dans la mâture, tout le monde alla se coucher.

Le lendemain, on réussit à mettre en route le groupe électrogène de secours, dont le bruit rappelait celui d'une arme automatique, et à communiquer le récit de notre malheur à Pointe-Noire. À la question : " Quelle est votre position ? ", on put répondre en regardant par dessus bord la couleur de l'eau. Nous avons dérivé vers le sud et nous étions entrés dans les canaux verdâtres qui proviennent du fleuve Congo. Comme nous connaissions en plus la profondeur, la réponse était facile. Cette

5 • Mesure de la hauteur du soleil permettant de connaître la position en latitude.

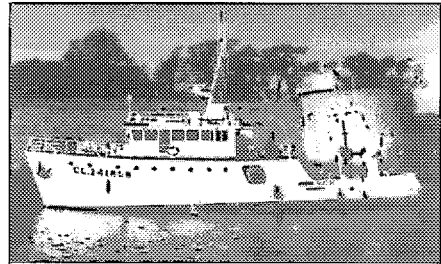
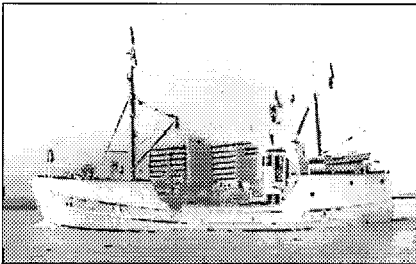
position fut d'ailleurs confirmée un peu plus tard par une droite de hauteur calculée par le commandant qui commençait à s'habituer au navire.

Les mécaniciens travaillèrent donc une partie de la journée au son de la " mitrailleuse " pour réparer la pompe. Le soir, elle marchait et le moteur aussi. Dans la nuit, nous arrivions à Pointe-Noire.

Malgré ses défauts, l'*Ombango* arrivait à faire vingt-deux à vingt-cinq jours de mer par mois, allant de Pointe-Noire en Angola. C'est sur ce navire qu'a commencé le parrainage d'Annobon par l'Orstom (voir chapitre III). À certaines époques, entre deux affectations du commandant, un membre de l'équipage, qui avait son brevet de chef de quart, fit un apprentissage accéléré à l'armement Cotonec pour apprendre à mettre un chalut à l'eau. Ce qu'il fit très bien.

L'*Ombango* s'est échoué en 1962, puis il a été vendu et démolé à Pointe-Noire.

LA PLUS BELLE COQUE : LE VAUBAN



Que transporte donc le Vauban, fonds Orstom
Adieu la terre, le Nizery, fonds Orstom

Le *Vauban* était un ancien dragueur allemand de 1951 qui avait servi à des essais de propulseur d'étrave. Acheté à Dieppe en 1965, il en était parti, dès son inauguration, pour Nosy-Bé avec un équipage de conduite.

Il essuya une très mauvaise mer de force 10 à 12 dans le golfe de Gascogne. Sur les dix membres de l'équipage, cinq étaient malades. Il y avait un mètre d'eau dans la cuisine mais le cuisinier s'était quand même débrouillé pour préparer les repas. Comme le baromètre descendait toujours, le mécanicien, de colère, le cassa de façon qu'on n'en parle plus. Le *Vauban* s'en sortit quand même, grâce aussi à l'établissement d'une voile de tapecul.

À partir du Portugal, la mer devint maniable et le *Vauban* put s'adonner à la pêche. Après la Méditerranée, il retrouva une navigation pénible en mer Rouge, puis, arrivé à Mombasa, au Kenya, le bateau eut des problèmes de gouvernail que l'on ne résolut qu'à Nosy-Bé, où le *Vauban* arriva juste avant Noël. Le président Tsiranana vint à bord en janvier.

À l'arsenal de Diégo où le gouvernail allait être réparé, les ingénieurs admirèrent la coque du *Vauban*. C'était un véritable sous-marin qui roulait beaucoup, qui n'atteignait que neuf nœuds, mais qui a subi à plusieurs reprises, au cours de son existence, des cyclones et rencontré des mers dures, sans dommage. Tel un goéland, on le voyait ressortir de l'eau ou s'y enfoncer en fonction des vagues et, comme le disait un commandant, c'était une " petite mouette ".

Un jour, près de Moheli, aux Comores, en période de cyclones, le vent poussait vers la côte et l'embrayage tomba en panne. L'équipage et les chercheurs n'en menaient pas large et certains marins locaux étaient à la lisse, non pour rendre les honneurs mais pour être prêts à sauter à l'eau. Le *Vauban* s'en sortit bien.

À bord, le confort était moyen, les chercheurs dormaient dans un poste-avant climatisé, mais dont l'air n'était jamais renouvelé, tandis que le carré était torride. Aussi, quand le temps le permettait, prenait-on les repas sur le pont à l'avant.

De 1965 à 1987, le *Vauban* a été à Madagascar, puis à Nouméa, après être retourné à Marseille en carénage.

En effet, après 1972, les événements survenus à Madagascar amenèrent la direction de l'Orstom à rapatrier le *Vauban*,

bien que Nosy Be ait été bien éloignée des problèmes politiques. De plus, par dépit amoureux peut-être, une rumeur de trafic d'armes à bord du bateau avait été colportée par une personne malveillante et des fouilles avaient lieu à chaque sortie.

Il est probable que Madagascar aurait voulu garder le *Vauban* mais celui-ci battait pavillon français, avait un équipage comorien et relevait de la juridiction de Concarneau au contraire de l'*Ambariaka*, bâtiment malgache. Aussi fit-on courir le bruit que le *Vauban* s'était échappé emportant tout le matériel ! Quand l'Orstom quitta Madagascar, les marins comoriens n'eurent pas la même chance que le personnel malgache de Nosy Be en ce qui concerne les indemnités de licenciement.

Quoi qu'il en soit, le *Vauban* alla se faire caréner et vérifier à Marseille où le travail ne fut pas très satisfaisant car, de retour en mer, l'embrayage cassa quelque part entre Marseille et Manille. Entre Singapour et Manille, l'équipage pêcha une espèce de crevette très recherchée par les biologistes : neuf mâles furent pris, à la grande joie d'un scientifique de Marseille embarqué sur le navire.

En Nouvelle-Guinée, le *Vauban* fut ravitaillé par un vrai sous-marin japonais, plein de gasoil d'une propreté douteuse, puis il gagna Nouméa après douze jours de route.

Une autre fois, lors d'une croisière au large de Madagascar par mer dure, il fallut chercher un abri qui fut trouvé à la sortie de Port Naccala, petite île au nord du Mozambique. Bien que ce territoire fut alors en guerre, tout semblait calme et le *Vauban* y resta tranquillement deux jours. Après l'appareillage, le *Vauban* fut croisé par une frégate portugaise qui aurait pu l'arraisonner comme trafiquant d'armes ! Mais la frégate passa. Quelques mois après, au cours d'une escale au même Port Naccala, l'équipage du *Vauban* fut fort bien reçu. Au cours de soirées très détendues, les hôtes portugais insistèrent sur l'efficacité de leur surveillance maritime qui ne laissait aucun navire inconnu arriver jusqu'à terre. L'équipage du *Vauban* garda un silence courtois...

Par la suite, le *Vauban* a effectué de nombreuses recherches dans la zone de Nouméa puis a été vendu en 1988 à un armateur local qui en fit un caboteur vers les îles voisines. Il aurait été ensuite victime d'un naufrage.

DES ALLURES DE YACHT : LE *NIZERY*

L'*André Nizery*, baptisé du nom du premier secrétaire général de l'Orstom, n'était pas bien grand. Construit pour la FAO en Hollande en 1970, sister-ship du *Laurent Amaro*, il s'en distingua assez rapidement car ses cuves à gasoil étaient en ballast au lieu d'être dans la coque tandis que sa passerelle et ses superstructures avaient été modifiées, ce qui améliorerait sa stabilité. La FAO l'avait affecté à l'Orstom en contrepartie du temps de travail d'océanographes. L'*André Nizery* fut ensuite " francisé " et " orstomisé ".

À le voir tout blanc, avec ses hublots de cuivre et ses coursives lambrissées, on aurait pu penser qu'il appartenait à un plaisancier aimant le roulis et les mers tropicales.

Basé à Pointe-Noire, puis à Lomé, puis à Conakry — avec quelques échappées vers les Antilles —, il a sillonné pendant vingt-cinq ans le golfe de Guinée, de la Sierra Leone à l'Angola, sans jamais avoir besoin, malgré sa taille, d'être remorqué.

Parfois il arrivait, par chance ou par discernement, que l'Orstom profite d'événements comme un changement de pavillon : pour travailler dans l'estuaire du Congo, il fallait l'autorisation du Zaïre, qui ne la donnait jamais. Un beau samedi, le président François Mitterrand vint à Kinshasa. D'après certains, le *Nizery* serait entré alors dans l'estuaire, arborant pavillon rouge quand il était côté anglais, et pavillon français, côté zaïrois. Pendant deux jours, il aurait effectué ses prélèvements sans problème, après quoi il serait reparti au large, au moment où le président lui-même regagnait la France.

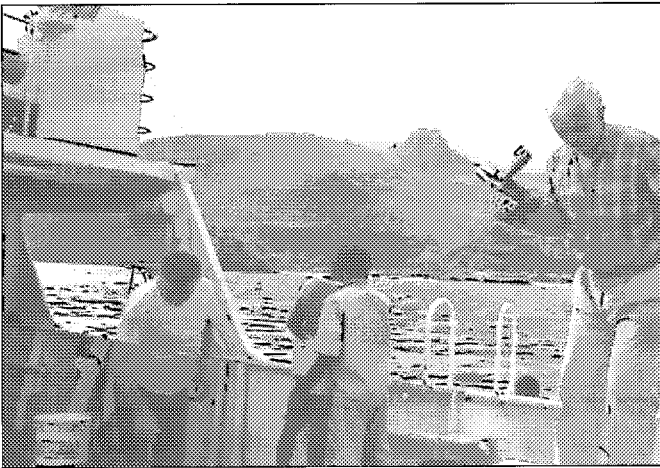
III

LES BONNES ŒUVRES DE LA FLOTTE ORSTOM

Les bâtiments de l'Orstom, comme beaucoup de navires, n'ont pas seulement servi la recherche. Ils ont participé soit à des sauvetages, soit à des actions de coopération, grâce aux équipages et aux chercheurs dont le dévouement lors de ces événements ne s'est jamais démenti.

ANNOBON, UNE ÎLE À LA DÉRIVE

Cette petite île au sud du golfe de Guinée dépend de la Guinée Équatoriale, ex-colonie espagnole, indépendante depuis 1964. Sa population vivait peu de la mer, elle avait des pirogues très petites (2 à 3 mètres), était incapable de s'aventurer en mer, semblait avoir une forte consanguinité et vivait en autarcie.



Les parages d'Annobon, fonds Nizery

Éloignée d'elle, Annobon tomba dans l'oubli au moment de l'indépendance de la Guinée Équatoriale, perdant peu à peu son administration et ses animaux subissant des attaques de choléra. En principe, tous les quarante jours, un cargo quittait le port de Bata en Guinée équatoriale pour la ravitailler, prendre des ouvriers, puis les ramener. Avec le temps, cela se passait de moins en moins bien, la situation devint critique.

Il se trouvait que les navires Orstom avaient l'occasion de venir dans les parages, notamment pour y placer des marégraphes. De même certains thoniers, comme le *Christophe Colomb*, pêchaient par là et avaient commencé à aider l'île.

La première fois que l'*Ombango* est arrivé, l'équipage a été fort bien reçu ; il avait fait une petite blague au chercheur, chef de mission. On avait donné un bouquet de fleurs à un jeune habitant qui, au moment du débarquement, sauta au cou de l'océanographe en lui disant : " Bonjour, Papa ! ", l'équipage faisant remarquer qu'il lui ressemblait effectivement.

Juste avant l'indépendance, l'*Ombango* était arrivé pour la fête locale de l'île. Les officiers de l'armée espagnole n'avaient pas apprécié sa venue, recommandant assez brutalement qu'il n'y ait pas d'histoires entre les marins et la population : les Français ont une telle réputation avec les filles !

Malheureusement, les choses se sont dégradées par la suite et l'île fut presque oubliée. Seul un prêtre, Don Pedro, veillait à tout. Les marins des différents bateaux qui venaient dans la zone décidèrent d'aider les habitants d'Annobon. De Concarneau partirent des tôles et des planches apportées par un cargo des TAAF⁶. Malgré, au début, une position négative de Paris, un orstomien de Lomé organisa des transports avec le *Nizery*, à l'occasion de missions de recherche. Après un échec dans le transport de médicaments et de médecins militaires, il fut décidé d'aider l'île " en douceur ", quelqu'un au siège de l'Orstom étant seul au courant. De 1982 à 1986, le *Nizery* devint le parrain d'Annobon.

6 • Terres australes et antarctiques françaises.

L'île vivait à ce moment-là d'un peu de pêche, de bananes et de cueillette et d'élevage de cochons, qui crevèrent tous lors d'une épidémie. Grâce à une souscription à Lomé, le *Nizery* amena de nouveaux cochons et un élevage allemand donna deux truies pleines et un mâle appelé Nelson, ainsi que quelques petits cochons noirs. Il se chargea aussi de six brebis pleines et d'un bélier.

L'un des problèmes était d'empêcher les habitants de manger ces animaux. Il fut décidé d'engager un berger orstomien pour deux ans. Surnommé Bronson à cause de sa ressemblance avec l'acteur, ce berger était unijambiste. Il y eut des problèmes avec les autorités de Guinée Équatoriale et les militaires, qui auraient préféré recevoir les dons — en principe pour les distribuer ensuite ! Pour comble d'ironie, lorsqu'un ministre vint dans l'île, ce fut pour faire un méchoui avec le bélier !

Le *Nizery* transporta aussi des tôles, de la peinture, des milliers de cahiers, des livres, des crayons, grâce à l'ambassade de France. Les chantiers Piriou donnèrent des ballons de football et des maillots. Les enfants d'Annobon, qui n'avaient jamais vu un ballon, jouaient avec des noix de coco ou des boîtes de conserve. À Concarneau, la société Cobrefac⁷ transporta jusqu'à Lomé, en déroutant son bateau, quinze mètres cubes de matériel ; de surcroît, le pilote allemand du port conduisit gratuitement le bateau à quai et la direction du port ne préleva aucun frais.

Lors d'un autre voyage, comme les palmiers d'Annobon étaient atteints d'une maladie, le représentant de la Banque Mondiale à Lomé, un Suédois, fournit 500 plants de palmiers à huile.

La case qui servait d'hôpital fut remise en état et des draps, qui venaient de l'Hôtel du 2 Février de Lomé, servirent aux malades. Pour finir, grâce à la Cobrefac, un médecin de la Mayenne arriva avec des médicaments, ce qui permit de sauver une femme mourante.

7 • Société française d'armement.

Au cours d'un repas à bord avec le curé Don Pedro et trois sœurs sud-américaines, dont l'une confondit un peu trop le punch avec les jus de fruits, Don Pedro eut le mot de la fin : " Vous venez encore pendant dix ans et tout le monde parlera français car tous vos livres sont en français ! "

DES SAINT-BERNARDS DES MERS

Tout le monde dormait cette nuit-là sur le *Nizery*, mouillé à quatre milles au large de la côte quand, vers trois ou quatre heures du matin, l'homme de quart donna l'alerte. L'équipage pensa à une nouvelle attaque des pirates quand on s'aperçut que, parmi les " agresseurs " qui avaient envahi le pont arrière, il y avait des femmes. Tout de suite rassurés, les marins parlèrent aux arrivants, 57 passagers de Sierra Leone embarqués, avec du sucre et du riz, sur une vieille pirogue qui était en train de couler. Voyant de la lumière, ils avaient sauté à bord du *Nizery*. Réconfortés, les naufragés furent ramenés à terre.

Un jour que le *Capricorne*, encore navire Orstom à cette époque, revenait en Guinée après une campagne FAO, tout le monde était bien content. Le bateau était à quai et un cocktail avait été prévu le soir même. Dans l'après-midi, alors que la femme du président était partie avec sa suite passer la journée aux îles de Los, le vent de sable se leva, les navires qui les transportaient se perdirent. Les autorités demandèrent au *Capricorne*, seul capable, semble-t-il, parmi les bâtiments de différentes nationalités au mouillage, d'aller récupérer tous les égarés. Toute la nuit, le *Capricorne* chercha. Quand il revint, il était bondé de civils et de militaires, de femmes et d'hommes, et remorquait des pirogues. La moitié de la ville était sur le quai, applaudissant pour un oncle ou un cousin récupéré. Il n'y avait plus qu'à attendre le cocktail, reporté d'une journée. Hélas, dans l'après-midi, on fit savoir au *Capricorne* qu'on n'avait pas apprécié en haut lieu qu'un navire étranger fasse mieux que la flotte locale et qu'on le pria de lever l'ancre immédiatement, ce qui fut fait.

L'Orstom avait fait l'acquisition d'un house-boat pour travailler sur la lagune, près d'Abidjan, car il n'avait pas même un mètre de tirant d'eau. Un jour, un Ivoirien, consul au Japon, ayant perdu un de ses parents, désira l'enterrer dans son village d'origine, vers Assinie. La route était coupée et il n'y avait pas d'autre moyen que la lagune pour rejoindre le village. C'est ainsi que l'Orstom transporta le défunt jusqu'à sa dernière demeure.

En remontant de Ziguinchor, en Casamance, le *Louis Sauger* aperçut une pirogue disloquée et ramena les sept occupants sénégalais à Dakar.

Il n'y eut pas que les hommes à bénéficier de la solidarité maritime de l'Orstom. Comme le *Nizery* pêchait dans le golfe de Guinée, l'équipage trouva cinq tortues piégées dans un filet. Elles furent embarquées. Le filet coupé, les bêtes furent remises à la mer, sauf une qui, ayant de l'air sous la carapace, était devenue incapable de plonger. On perça un trou dans sa carapace et la cinquième tortue repartit à l'eau.

IV

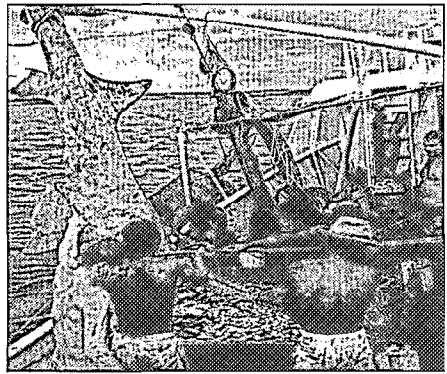
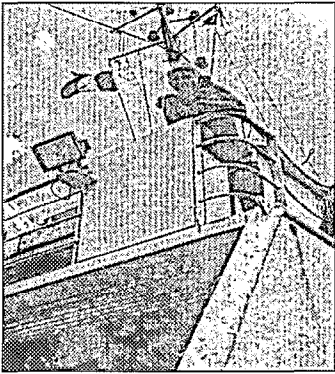
LES TRAVAUX ET LES HOMMES

Dans les années cinquante, en métropole, les métiers de la mer étaient très sollicités et bien payés. Aussi l'attrait d'un petit bateau océanographique, basé en Afrique ou en Océanie, pour des conditions de travail mal définies et en expatriation pour trois ans, était alors bien limité. Toutefois, l'Orstom a su intéresser quelques marins, attirés par un type de navigation sortant de l'ordinaire, curieux de mieux connaître la mer, de vivre dans d'autres pays avec des hommes différents, de fréquenter ces "étranges chercheurs" et de participer aux travaux spécifiques de l'océanographie. (Campillo et al)

À part quelques expériences malheureuses, les équipages ainsi formés ont assez rapidement réussi à trouver une certaine homogénéité et se sont organisés pour prendre en main ces bateaux sur lesquels beaucoup de transformations et d'adaptations étaient à pratiquer. Entre les océanographes, souvent débutants, et les marins découvrant une nouvelle manière de voir la mer, s'est établie une bonne entente, une connivence mutuelle et donc un bon état d'esprit qui s'est maintenu jusqu'à ce jour. Les moyens financiers étant limités, l'imagination et la créativité de chacun étaient les bienvenues pour disposer et installer les appareils⁸ de pont. En plus des engins de pêche classique, chaluts mais aussi palangres, traînes et longue-lignes, il fallait gréer les différents filets à plancton, modifier à longueur de temps l'indispensable treuil hydrologique pour les prélèvements d'eau jusqu'à de grandes profondeurs, le bathythermographe, les courantomètres, appareillages de base océanographiques.

8 • Appareils nécessaires à l'équipement et aux manœuvres d'un navire.

Chaque instrument demande son propre câble, sa propre bobine entraînée dans ses propres conditions. Les transformations des locaux habités pour y insérer l'indispensable laboratoire se faisaient évidemment au détriment du confort du personnel embarqué, en augmentation par rapport à l'équipage d'origine puisqu'il fallait y ajouter les océanographes. Les bateaux océanographiques étaient donc très encombrés, et le sont toujours.



Maître après Dieu, Le Nizery, fonds Nizery
Un bon morceau, Le Vauban, fonds Le Bars

Sur les premiers navires Orstom, malgré leurs défauts, on arrivait à abattre un travail considérable car les chercheurs donnaient un coup de main à l'équipage tandis que celui-ci aidait les chercheurs en cas de besoin.

Les travaux de recherche nécessitent, outre du personnel valable, deux éléments importants : des crédits et des idées. Les crédits sont toujours insuffisants et il faut en trouver hors des sentiers battus. Quant aux idées, elles peuvent germer à partir de peu de choses et aboutir beaucoup plus tard.

DES THONS POUR LA RECHERCHE

À la suite des travaux des océanographes, on avait conclu qu'il devait exister des thons près de la Nouvelle-Calédonie.

Il fallait des crédits pour effectuer des recherches et, comme à l'Orstom il manque toujours un sou pour faire un franc, le responsable des moyens navigants alla voir le Haut Commissaire qui lui rit au nez en lui affirmant que, d'après ses propres renseignements, il n'y avait pas de thon dans cette zone. Il accepta cependant d'embarquer trois jours et prévint que, s'il voyait un thon, il accorderait des crédits. Au jour dit, il embarqua à l'île de Lifou, occupa la couchette du chef-mécanicien, qu'il trouva trop "enveloppé", et attendit. Arrivés à hauteur de l'île de Tigra, jamais les chercheurs n'avaient vu autant de thons. Les lignes, mises à l'eau, cassaient sous leur poids. Le Haut Commissaire donna de bonne grâce, et dans les huit jours, les crédits nécessaires, qui furent employés en grosse partie à des prospections aériennes.

DES ROUES DE LOCOMOTIVES POUR LA MARINE

Quand on veut placer des marégraphes, il faut les mouiller, et les moyens manquent parfois. C'est alors que l'esprit d'équipe se développe, et quand quelqu'un apprend qu'il y a des roues de locomotive inutilisées à Lomé alors que des marégraphes attendent à Annobon, on va chercher les roues au Togo et on les mouille à Annobon.

D'UNE PETITE IDÉE À UN GRAND PROGRAMME

On s'était aperçu que dans une zone assez restreinte de l'Atlantique ouest africain au nord de l'Équateur, entre 10° et 20° Ouest, il y avait beaucoup de thons pendant une courte période de l'année. Un océanographe qui avait effectué des recherches sur les "couches réfléchissantes", constituées d'organismes vivant la nuit près de la surface et descendant le jour à 400 ou 500 mètres de profondeur, se demanda s'il n'y avait pas une relation entre l'intensité de la réponse acoustique de cette couche et les migrations de thons.

Le *Nizery*, qui traversait alors l'Atlantique, fut chargé de regarder ce phénomène d'un peu plus près. On s'aperçut que

les thons pêchés avaient l'estomac bourré de petits poissons à " photophores ", adaptés à la vie en profondeur et qui font partie de la " couche réfléchissante ". Le thon a besoin de voir pour se nourrir et le petit poisson ne vient que la nuit en surface. On a pu ainsi montrer que, pour des raisons encore à étudier, ces petits poissons peuvent rester en bancs de jour, à 70 mètres de la surface, et être ainsi accessibles aux thons. Avec l'aide des physiciens et grâce à l'arrivée de l'*Antéa*, bien équipée pour cela, un vaste programme, baptisé " Piccolo ", fut préparé.

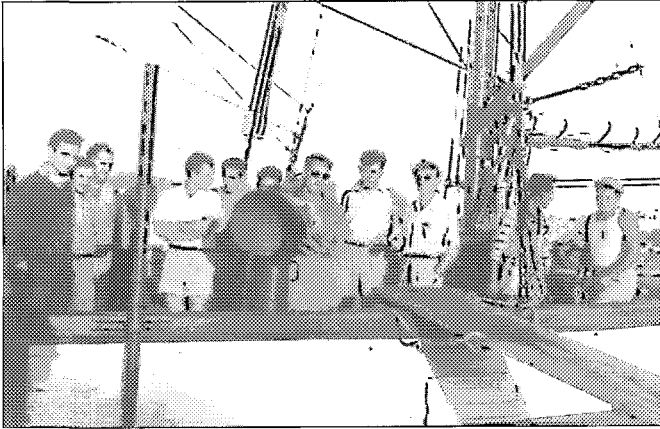
LES OFFICIERS

Presque tous capitaines de pêche — sauf un qui aurait été officier au long cours —, tous les commandants, ainsi d'ailleurs que les autres officiers, ont commencé leur carrière soit à la grande pêche, soit sur les cargos des lignes d'Afrique, soit dans la Marine nationale. Ils ont acquis ainsi — avant d'entrer à l'Orstom qu'ils connaissaient déjà souvent par des rencontres et, pour la deuxième génération, parfois par leurs parents — une connaissance de la mer et de la pêche tout à fait remarquable. Les liens avec les chercheurs se sont serrés au cours des missions, à la mer ou à terre, même si, paraît-il, certain commandant ne descendait jamais à terre. Chacun avait, bien sûr, ses habitudes comme, par exemple, photographier les navires étrangers au grand dam du chef de mission. D'autres connaissaient des zones qu'ils gardaient secrètes mais où le navire allait pour faire le plein de langoustes.

LES ÉQUIPAGES

Si les officiers des bateaux Orstom étaient métropolitains, les équipages étaient recrutés sur place. En raison des réglementations locales, quand le bateau changeait de port d'attache, on était en principe obligé d'employer un équipage du pays. C'est ainsi que le *Nizery* passa d'un équipage congolais (en fait parfois des Cabindais) aux Togolais et ce sont ces derniers qui eurent l'honneur, avant de retourner en Afrique,

d'inaugurer l'*Antéa* aux Sables d'Olonne en décembre 1995. Le *Vauban*, avait un équipage comorien et sakalava (malgache), puis mélanésien et tahitien. L'*Ombango* disposait de " Congolais ", natifs de Cabinda, donc Angolais.



À bord de l'*Orsom III*, fonds Orstom

La relation étroite des navires Orstom avec les territoires où ils sont amenés à travailler est l'originalité de la flotte de l'institut. Cela ne va pas sans quelques difficultés parfois, la formation des marins locaux demandant un gros effort de part et d'autre, mais l'expérience a prouvé qu'ils devenaient aussi orstomiens que les expatriés et que l'ambiance à bord restait très bonne.

Parmi ces marins, certains sont restés dans la mémoire de l'Orstom : le cuisinier de l'*Ombango*, qui se déclarait Noir-Français, Youssouf, le patron de l'*Ambariaka*, et Moussa dont l'histoire mérite d'être contée.

Moussa avait été recruté comme gardien à Pointe-Noire. Ce qu'il faisait avant, nul ne le sait, mais il voulait naviguer. Camerounais d'origine, le jour où on lui annonça que les matelots devaient être Congolais, il arriva avec une lettre du président du tribunal le mentionnant comme Moussa " Jefferson ", Congolais, avec un casier judiciaire vierge.

Comme le bateau devait aller en carénage à Concarneau et que la majorité des Congolais préféraient rester au Congo, on embarqua Moussa. Celui-ci, très vite, devint aide-mécanicien et se débrouilla bien.

Arrivé à Concarneau, alors que chacun savait qu'il n'avait pas de permis de conduire, tout le monde fut étonné quand Moussa, un beau matin, arriva en voiture. Il était allé au commissariat pour y déclarer la perte de son permis. Comme on lui demandait le numéro et la date de son examen, il les avait inventés et avait dit avoir passé l'épreuve au Congo, sur quoi il avait reçu un permis provisoire. De retour au Congo, il alla au Service des Permis et déclara avoir perdu son papier en France. Quand on lui indiqua qu'il n'y avait aucune trace de son passage aux épreuves correspondantes, Moussa répondit de façon péremptoire : " Vous croyez que les Blancs m'auraient donné ce papier si je n'avais pas le permis ? " Convaincu, l'employé lui en établit un.

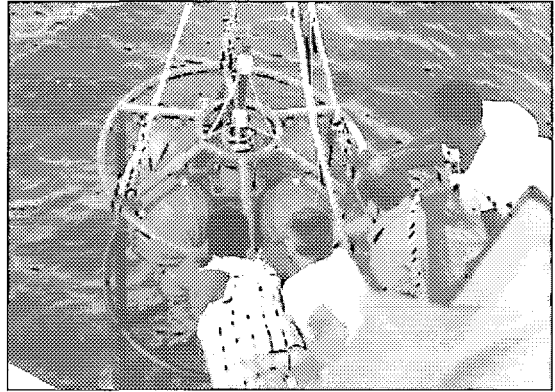
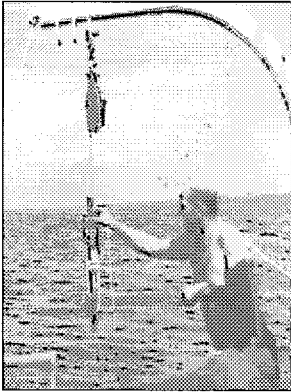
Moussa resta à bord lorsque le *Nizery* partit au Togo. Malheureusement, il se mit à vendre aux piroguiers de l'huile de moteur comme huile de table en prétendant : " C'est de la bonne huile qui vient de France ". Il fallut bien le licencier et il se retrouva mécanicien sur un bateau italien.

LES CHERCHEURS

À bord, outre les marins, des chercheurs embarquaient pour le temps des missions. Certains, génétiquement bien armés, n'avaient aucun problème ; d'autres mettaient quelques jours à s'amariner ; d'autres enfin étaient malades presque tout le temps, faisant contre mauvaise fortune bon cœur, comme ce géophysicien qui trouva la force de s'inquiéter à tout moment de l'état de son matériel.

À leur arrivée, les jeunes élèves subissaient parfois les plaisanteries des marins, tel ce commandant recommandant à un jeune chercheur : " Si tu tombes à l'eau, avant de couler, lâche la bouée, car, elle, elle est à l'inventaire du bateau et pas toi ! ".

Les chercheurs se vengeaient aussi en parlant à table d'un petit animal à grandes oreilles, dont l'allusion même est interdite à bord. Quand sur le menu était dessiné ledit animal, le commandant, peut-être dyslexique, hurlait : " Qui a écrit ces gratiffis ! "



Chercheur en plein travail, fonds Nizery
Mise à l'eau d'un marégraphe, fonds Nizery

Au départ d'une campagne, le chef de mission, un chercheur, définissait son programme et mettait les choses au point avec le commandant. Ensuite, tout se déroulait en fonction de la mer et du temps et non des heures et du jour de la semaine. Il arrivait que les scientifiques mettent la main à la pâte en cas de besoin pour remonter un chalut, réparer un filet, donner un coup de main à la machine tandis que des marins aidaient les chercheurs en plongeant avec eux et en effectuant des observations. Un chercheur avait passé l'examen de radio ! La présence des électroniciens était, quant à elle, une grande sécurité pour les marins en cas de panne.

Marins et chercheurs forment une bonne équipe pour laquelle, à la différence d'autres structures de recherche, le travail commande, quels que soient les horaires demandés. Comme l'a très bien résumé un marin : " L'ambiance Orstom est formidable – c'est très spécifique – on est des marins, on a tout un tas de chercheurs biologistes, océanographes, physiciens qui ont une âme de marin. On était des marins. Il

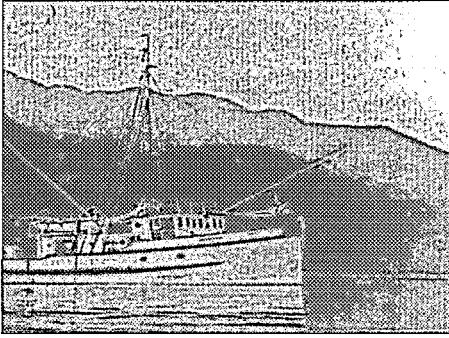
y avait quand même deux mondes différents, marins et scientifiques, mais malgré tout, c'était le même travail. S'il y a une sortie, ce sont les mêmes sorties, les mêmes rigolades. En fait, on est tous des gens de mer ”.

Certains chercheurs au caractère bien marqué faisaient preuve d'une belle indépendance, tel celui qui coucha à bord un certain temps, car la case qu'on lui proposait à terre ne lui plaisait pas, et qui, sur le *Capricorne*, préférait travailler debout qu'assis au risque de se fendre le crâne répétant : “ Je préfère être pauvre et debout que riche et accroupi ”, ou encore ceux qui retournaient à la recherche de base après avoir atteint les plus hauts grades.

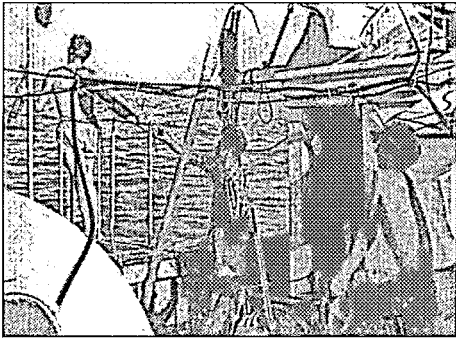
Certaines zones ont marqué les chercheurs : Pointe-Noire, par exemple, sans cyclones, avec du pétrole, des poissons, une mer généralement calme, des contacts faciles. Les chercheurs mettaient leurs appareils de mesure sous la protection des pétroliers en échangeant leur pêche (langoustes et poissons mais aussi résultats hydrologiques tels que la courantométrie) contre des légumes, cultivés en culture hors sol sur les plateformes.

LA VIE À BORD

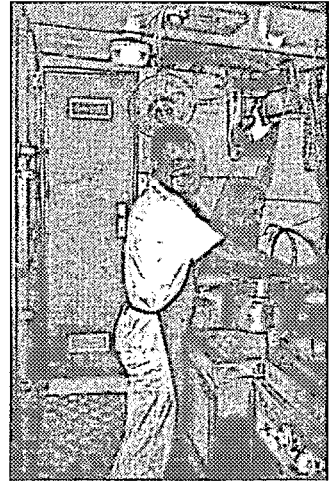
Les bateaux affectés à des centres Orstom, souvent très éloignés les uns des autres, fonctionnent d'une manière autonome. Océanographes et marins sont plus préoccupés à résoudre les problèmes du contexte local que de faire partie d'une “ compagnie ”. Comme la connaissance de la région et la bonne adaptation sont des facteurs indispensables à la bonne marche des bateaux, les officiers qui sont responsables de l'entretien, du fonctionnement, des relations humaines et de la navigation sont donc logiquement affectés dans un centre pour de longues périodes. À chaque bateau son capitaine et son équipage et les mouvements entre centres du personnel embarqué sont peu fréquents. Accoutumés à des supports techniques souvent



L'Orsom III et ses tangons, fonds Orstom



À bord de l'Orsom III, fonds Orstom



L'incontournable cuisinier, fonds Nizery



Une cabine de chercheurs, l' Orsom III, fonds Orstom

insuffisants et à des approvisionnements irréguliers et incertains, les marins savent généralement trouver la solution qui permet quand même d'accomplir une campagne dans les meilleures conditions. Cette ingéniosité, très appréciée des chercheurs, donne aux marins beaucoup de liberté d'action et de responsabilité personnelle. Grâce à eux, on a pu atteindre certains résultats scientifiques susceptibles d'aboutir à des objectifs économiques pour le développement d'une région, ambition d'une autre nature que celle d'un marin embarqué sur un bateau de pêche. La vie à bord doit tenir compte en priorité des servitudes liées à l'océanographie de l'Orstom. L'intendance de bord, et Neptune sait combien elle est importante, peut être donnée en exemple. Sur un bateau au confort limité, la table, lieu de détente, de convivialité et de réconfort, doit être copieusement et agréablement garnie. À l'Orstom, l'avitaillement et l'intendance sont quasiment autogérés par le bord sous la responsabilité du capitaine. Il est en effet impossible d'imaginer un service de distribution centralisé sur des bateaux aussi dispersés à travers le monde. Donc chacun se débrouille dans l'endroit où il est et chaque capitaine organise ce délicat service avec l'aide d'un ou deux membres de l'équipage, dont l'incontournable cuisinier. L'épreuve de vérité revient ensuite à ce dernier qui a le redoutable devoir de satisfaire les goûts de chacun. Ce n'est pas si facile car l'équipage recruté localement n'a pas les mêmes habitudes culinaires que les océanographes et les officiers venus de métropole. Le même plat sera, par exemple, différemment assaisonné, accompagné de riz pour l'équipage ou de pommes de terre pour les officiers et océanographes. Il faut saluer l'indéniable tour de force quotidien de ces cuisiniers, marins formés sur les fourneaux du bord, qui arrivent à préparer dans des conditions de travail souvent inconfortables (les violons⁹ sont souvent nécessaires) et parfois invraisemblables

9 • Planche percée de larges trous que l'on met sur une table pour maintenir les verres et les bouteilles par gros temps.

sur les petits bateaux, des repas convenant à chacun. En fin de campagne, le capitaine fait alors le partage des frais de nourriture entre les personnes embarquées, en tenant compte des différents niveaux de salaires. (extrait de l'article de R. Campillo et al pour le Chasse Marée).

Sur les premiers bateaux, les conditions de vie étaient dures : la climatisation, quand elle existait, marchait mal, la chaleur et les odeurs de gasoil rivalisaient pour rendre la vie difficile. Dormir sur le pont était impossible par mauvais temps. Un chercheur qui dormait sur une paillasse étroite voyait toutes les nuits un rat qui essayait de sortir par le hublot et qui lui passait sur le ventre. Il pouvait arriver aussi qu'au milieu de l'Atlantique, on s'aperçoive qu'il n'y avait plus de bouteilles de gaz de rechange. La campagne devait alors se terminer en brûlant des caisses dans des fûts de 200 litres.

LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

Lorsque l'on regarde l'*Alis* ou l'*Antéa*, il est difficile de se représenter comment étaient grées les premiers bateaux de l'Orstom.

Naturellement, les bateaux appartenant à l'Orstom ou gérés par lui ont toujours fonctionné sous contrôle des institutions maritimes. Cette conformité était indispensable pour naviguer correctement en toute sécurité, même si les règlements des années cinquante étaient beaucoup plus succincts qu'actuellement. De plus grâce à leur connaissance de la mer, leur compétence dans des conditions de travail souvent difficiles, leur sens des responsabilités et des limites à ne pas dépasser, les marins ont grandement participé à la réussite des campagnes en évitant tout incident ou accident grave. (R. Campillo, op. cit.)

Les moteurs étaient de braves Diesel parfois très fatigués, qui tombaient fréquemment en panne, quand ils n'avaient pas été récupérés sur les vedettes de la Seine. Le *Vauban*,

pourtant un bateau solide, mit 120 jours pour aller de Marseille à Nouméa car son embrayage cassa après les Philippines. Il n'y avait plus de marche arrière et les mécaniciens passaient leur temps à changer les roulements et les filtres à huile. Même l'*Alis*, bateau moderne, eut des problèmes de jeunesse car le moteur vibrait beaucoup et cassait tous les silentblocs ; il fallut beaucoup de temps pour constater que cela venait du châssis.

Les bateaux étaient destinés à tout faire : chaluter, senner¹⁰ ou pêcher à la longue ligne, en somme des monstres, souvent très lourds de l'avant comme l'*Orsom I*. Les appareils de pêche étaient ceux qui équipaient les bateaux au moment de leur achat : soit chalutier par l'arrière, soit thonier à la ligne. Les chercheurs et les marins devaient se débrouiller pour les améliorer. Certains moteurs de treuils étaient en fait des moteurs de 2 CV trafiqués. Les chaluts étaient souvent remontés à la main. Pour le repérage, il y avait bien un radar, mais de faible capacité, et une radio qui portait royalement à 50 milles. Le repérage par satellite était inexistant, bien sûr, et c'était au sextant qu'on faisait le point !

Heureusement les pompes marchaient bien en général car, selon un océanographe, tous les bateaux prenaient de l'eau : si les pompes de l'*Ombango* s'étaient arrêtées, il aurait coulé prématurément.

L'*Orsom I* était considéré comme un bateau sympathique, avec une grande plage arrière, trois cabines à deux places agréables, un laboratoire ouvrant sur la plage arrière, deux portiques bien écartés pour le chalutage par l'arrière. Le *Vauban* était assez rustique, nous l'avons vu. Quand on allait déjeuner au carré, il fallait profiter d'un creux entre deux vagues et si on visait mal, on était trempé.

Au cours des années, les aménagements se sont améliorés et Rotschi nous permet de comparer comment furent conçus un bateau de première génération, l'*Orsom III*, et le premier construit pour la recherche, le *Coriolis*.

10 • Néologisme signifiant pêcher à la senne, filet disposé en nappe et formant un demi-cercle.

L'ORSOM III

C'était à l'origine un petit caboteur appelé *Bethmans B* qui servait à collecter le coprah des Nouvelles-Hébrides et à l'échanger contre des produits manufacturés australiens. Peu entretenu, ce bateau en bois de 21,50 mètres de long et 6 mètres de large, très rond, roulait beaucoup. Il était doté d'un moteur de 135 CV, ce qui était tout à fait insuffisant puisque, par calme plat, il ne dépassait pas six nœuds tandis que, par mer forte, la vitesse tombait à trois ou même un nœud et demi. L'avantage, c'est que ce modèle existait en nombre dans la région et que les pièces étaient faciles à trouver.

Il était constitué, à l'avant, sous le pont et la timonerie, d'un poste d'équipage avec une couchette ; au milieu, du compartiment moteur ; à l'arrière, de la cale. Derrière la timonerie, se situaient les cuisines, le carré, la cabine du commandant, le tout très humide car pourri et gorgé d'eau. Il y avait huit couchettes. Tout cela était notoirement insuffisant et quand l'Orstom l'acheta en 1955, il fallut transformer l'*Orsom III* presque entièrement sur place car les crédits étaient insuffisants pour l'amener en Australie dans des chantiers mieux équipés.

Le moteur fut révisé, l'installation électrique refaite, une chambre froide, suffisante pour une autonomie de 20 jours, installée, la capacité de stockage d'eau douce et de gasoil augmentée, un laboratoire créé. La quille fut refaite, la coque doublée de cuivre, les superstructures pourries remplacées par une structure abritant un laboratoire de douze mètres carrés, des sanitaires installés. Des cabines permirent d'avoir dix-sept couchettes. Le laboratoire, quant à lui, devait servir soit aux travaux biologiques, soit à la physique. Même le gouvernail fut modifié pour le rendre plus solide.

Toutes ces transformations furent faites sans l'assentiment de la direction locale — peut-être pour des questions de crédit —, mais la direction générale laissa faire. Les matériaux venaient souvent de la décharge municipale et les chercheurs mirent largement la main à la pâte.

En 1956, aux premiers essais, en période d'alizés, la moitié de la vaisselle fut cassée, la porte de la chambre froide arrachée, les vivres se répandirent partout. Bien entendu, il s'ensuivit quelques difficultés avec la direction générale car les essais avaient été raccourcis et le bateau était rentré prématurément. Il fallut tout repenser et reprendre l'ensemble pour que l'*Orsom III* puisse assumer ses fonctions. Pendant sept ans, de 1956 à 1963, des campagnes eurent lieu entre la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides et le nord de la mer de Corail.

À cause de sa forme, le bateau roulait et tanguait fortement par grosse mer. Son moteur étant à peine suffisant, il lui arriva même, en marche avant toute, de rester sur place, voire de culer¹¹.

La mission Equapac illustre bien la navigation sur l'*Orsom III*. L'équipe embarquée comprenait, entre autres, un commandant, un second capitaine, un chef et un second mécanicien, quatre scientifiques dont un Australien. En tout, dix-sept personnes réparties en deux postes de huit couchettes, celle du commandant étant installée dans le passage entre le laboratoire et la passerelle.

Le programme prévoyait deux sections hydrologiques de 20°S à l'équateur, avec une station de prélèvements jusqu'à 1 000 mètres de profondeur tous les 60 milles. La distance totale à couvrir, près de 3 500 milles avec les liaisons, impliquait, avec un parcours journalier moyen de 100 milles, un minimum de 35 à 40 jours de navigation. La place disponible à bord n'avait permis d'installer qu'une réserve d'eau douce de cinq tonnes, avec une caisse journalière de 300 litres qui représentait le maximum quotidien de consommation. Les réserves de gasoil ne dépassaient pas la tonne. Il n'était, par conséquent, pas possible d'envisager un séjour en mer de plus de vingt jours sans ravitaillement. Dans cette partie de l'océan Pacifique où les points d'approvisionnement en eau douce et gasoil étaient rares dans les années cinquante-soixante, cela compliquait l'organisation et le développement de la campagne.

11 • Reculer.

Il fut donc décidé que l'*Orsom III*, au départ de Nouméa, rejoindrait directement Vaté, capitale administrative des Nouvelles-Hébrides (Vanuatu) et port le plus proche de la première station à 20°S de la section hydrologique à 170°E. Là, il remplirait ses cuves et complèterait son ravitaillement en vivres frais, avant d'attaquer le travail scientifique. La durée probable de la section était de quinze à vingt jours selon l'état de la mer et les conditions météorologiques.

De la dernière station à l'équateur de cette section, l'*Orsom III* devait gagner, vers 1°N et 173°W, Tarawa, ville principale et capitale administrative des îles Gilbert (Kiribati). Le ravitaillement en gasoil y fut relativement aisé à partir de fûts préalablement amenés par cargo des îles Fidji. Celui en eau douce posa plus de problèmes. Tarawa est, en effet, un atoll corallien bas, du même type que ceux des Tuamotu. Il n'y a pas d'eau de ruissellement et la seule eau douce disponible est celle de la pluie soigneusement récupérée et stockée par les particuliers pour leur usage domestique exclusif. De ce problème, nul à bord n'était conscient. Nous dûmes nous satisfaire, malgré l'esprit très coopératif des autorités anglaises, d'un mélange d'eau de pluie et d'eau de puits creusés dans le corail et fournissant une eau saumâtre qui ne permettait guère une consommation abusive.

Ravitaillement achevé et hommes reposés, l'*Orsom III* reprit sa route en sens inverse, cette fois le long du 177°E et sans escale jusqu'à Vaté. Le plan et le programme de travail étaient les mêmes. Avec un stock d'eau aussi réduit, et de moins bonne qualité, il fut encore plus difficile de se laver.

À l'aller comme au retour, chaque grain tropical – il y en eut beaucoup – fut une bénédiction du ciel car, en plus d'un rafraîchissement de la température, il offrait la possibilité de se laver sans craindre le gaspillage, asocial, de l'eau. À ces instants, l'*Orsom III* se réduisait à un alignement d'hommes nus sur le pont, couverts de savon bien moussant, savourant ce plaisir.

Durant toute sa vie de navire océanographique, l'*Orsom III* ne fut doté que d'un modeste émetteur-récepteur à ondes

courtes qui permettait de garder le contact avec Nouméa dans le voisinage de la Nouvelle-Calédonie, mais qui restait silencieux pendant la plus grande partie de la campagne. Aucun choix n'étant possible, il fallait assumer le risque dont chacun était conscient.

C'est ainsi qu'au cours de la première partie de la campagne, le commandant fut pris de violentes douleurs au ventre. Après plusieurs tentatives infructueuses, un mauvais contact radio put s'établir avec Nouméa. Une consultation orale sommaire suggéra une crise d'appendicite, à traiter aux antibiotiques selon les instructions du médecin de papier¹², et dans l'espoir d'arriver à temps à Tarawa, port le plus proche, si une intervention se révélait nécessaire. Embarras, personne à bord n'avait jusque-là pratiqué de piqûres, fussent-elles intramusculaires, et n'osait traiter le commandant. Il fallut bien que quelqu'un se dévouât mais le choix du quartier de la fesse à piquer fut difficile. Deux jours après, l'alerte était passée mais l'enseignement resta.

Un autre des inconvénients de la faiblesse de la radio fut la difficulté rencontrée pour établir un contact avec les autorités anglaises de Tarawa et respecter les procédures d'usage lors de l'arrivée d'un navire " officiel " dans un port étranger. Aucun navire français ne s'était rendu en visite officielle aux îles Gilbert depuis le *Savorgnan de Brazza* en 1939. Il fut difficile de préciser la nature de celui qui se préparait à lui succéder. La surprise des officiels britanniques, chef de cabinet représentant le gouverneur en tête, fut grande de découvrir, battant pavillon français, une coque de noix agrémentée de deux tangons¹³ plus longs qu'elle. Surprise passée et gastronomie française aidant – surtout à base de saucisson, de pâté Le Henaff et de vin rouge en abondance –, l'enthousiasme prit le dessus. On vit même, un soir, le chef de cabinet, drapé dans le tricolore national, piquer une tête dans le lagon. Personne ne chercha

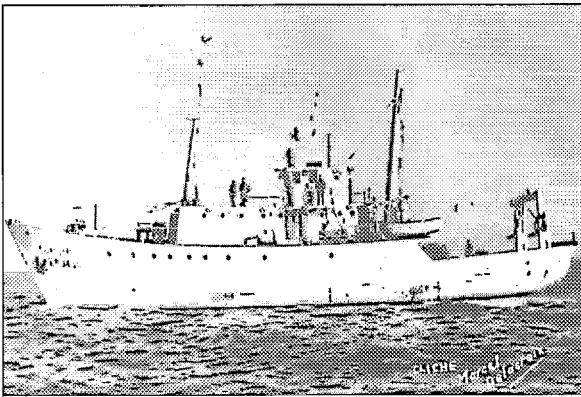
12 • Dictionnaire médical utilisé à bord en l'absence de médecin.

13 • Grande perche, perpendiculaire au bord, supportant des lignes ou des attaches de canots.

à savoir si c'était par enthousiasme patriotique à rebours, ivresse ou maladresse et cela ne suscita aucune excuse diplomatique. L'amitié était là et cela suffisait.

Malgré cela et grâce à la qualité du travail de tous, les résultats scientifiques furent tels que cela permit à l'Orstom d'obtenir des crédits pour la construction du *Coriolis*. En particulier, la présence de deux tangons en bambou, portant les lignes de pêche " fabrication maison ", permirent à l'*Orsom III* de mettre en évidence l'existence de ressources thonières importantes. C'est grâce à lui que fut construite la première longue ligne japonaise utilisée en mer de Corail. L'*Orsom III* a été désarmé en 1963.

LE CORIOLIS



Ce fut le premier navire océanique conçu pour la recherche après la guerre. L'Orstom n'avait pas d'expérience dans ce domaine et personne, même à l'ISTPM¹⁴ qui s'était cantonné à l'époque à des navires expérimentaux, ne pouvait lui apporter une aide significative. De plus, le *Coriolis* était un grand bateau de 37,50 mètres, destiné aux eaux tropicales dont aucun chantier français n'avait l'expérience.

14 • Institut scientifique et technique des pêches maritimes.



Lancement du Coriolis, fonds Orstom

Finally, it was the Workshops and Shipyards of the Channel that were charged with the construction, but the team of researchers who had to use the *Coriolis* took on the scientific arrangements: dry and humid laboratories, the definition of trellises, etc.

As everyone knew, from experience with the *Orsom III*, that no scientific operation was possible in a fixed position, but that it was necessary that the body, standing, be stabilized by many points of support, one had to organize to prohibit any movement. One analyzed all the gestures to be made, the length of the mats to reach the bottom by extending the arms, as well as their width so that the buttocks remained wedged (!). There was no sink, but a gutter recovering all the excess liquids. Obviously, this gave the laboratory a bizarre appearance that did not fail to surprise the researchers of the CNEXO¹⁵ when they recovered the boat.

For hydrology, a single operator had to be sufficient to command the trellis and install the bottles to reverse on the hydrological platform. A window, placed just next to the trellis command, allowed the operator to take the bottles that were passing one by one,

15 • Centre national pour l'exploitation des océans.

de les installer sur la table, de commander le déroulement du treuil et d'envoyer la bouteille à la profondeur requise, de stopper le treuil, de reprendre la bouteille, etc. Un montage spécial pour éviter l'action du roulis avait aussi été inventé.

Enfin, le *Coriolis* fut le premier bateau à être doté d'un portique arrière pour la mise à l'eau des gros engins de prélèvements biologiques. Pendant les essais, tous les treuils cassèrent et durent être réparés. La climatisation était de conception inefficace et il fallut isoler tous les circuits. Elle tomba ultérieurement en panne aux Antilles et il fallut refaire le condenseur à Panama. Tous ces ennuis permirent de rechercher des solutions qui servirent pour le *Capricorne*.

Signalons enfin qu'à l'inauguration du *Coriolis*, d'après certains, le ministre présent aurait parlé de Coriolan au lieu de *Coriolis*, mais *si non e vero, bene trovato*.

On était loin des installations que l'on a pu voir ces dernières années sur l'*Alis* et, maintenant, sur l'*Antéa*, catamaran en aluminium de 35 mètres de long et 11,70 mètres de large, avec son laboratoire sec de 18 m² et celui humide de 16 m², son PC scientifique de 40 m², ses cabines confortables pour dix scientifiques, cinq officiers et sept marins, ses deux moteurs, sa vitesse de pointe dépassant 13 nœuds, ses deux bulbes dans le carénage et ses appareils de positionnement très précis.

D'après certains techniciens, les appareils scientifiques sont cependant encore parfois un peu insuffisants pour les grands fonds, comme les sondeurs par exemple et les moyens de visualisation grands-fonds. Pour la taille même des bâtiments, un bateau comme l'*Alis* est un peu juste pour la géophysique, qui pour les grandes campagnes utilise les navires gérés par l'Ifremer¹⁶. La solution de "racks" embarquables pour certains matériels serait peut-être intéressante.

Actuellement, il semble que l'on soit limité à des fonds de 4 000 ou 5 000 mètres. En fait, on peut admettre que sur les bâtiments Orstom, les halieutes ont le matériel nécessaire,

16 • Institut français pour l'exploitation de la mer.

sophistiqué même pour de petits bateaux ; les physiciens ont besoin de sondeurs grands-fonds qui demandent des coques plus importantes, type *Antéa*.

LA VIE À TERRE

Il peut arriver, et même souvent, qu'une avarie survienne ; pendant les réparations, le personnel non indispensable va à terre. Il arrive aussi, sans qu'il y ait avarie, que le navire fasse escale pour se ravitailler. L'équipage et les chercheurs vont alors parfois en ribote.

Certaines de ces ribotes se terminent plus ou moins bien. Écoutons Le Guen, un des acteurs d'une de ces "tragédies" :

Il est de tradition, quand on fait une campagne en mer de huit jours, qu'on fasse une bonne petite escale avec un bon repas au restaurant et puis que, quelquefois, on aille faire un tour dans une boîte de nuit locale et, en 1968, un de nos bateaux, suite d'une campagne dite "campagne sardinelle" a fait escale à Libreville. Les chercheurs avaient pris l'avion pour rentrer directement sur Pointe-Noire et donc il restait à bord l'équipage européen et l'équipage congolais qui devaient reprendre la route pour rentrer sur Pointe Noire directement de Libreville.

Le bateau ne rentrant pas, on se demandait ce qui se passait et j'ai été alerté directement par M. Severac, ancien secrétaire général de l'Orstom, qui m'a appelé en disant : " Nous allons vous confier une mission. Il y a un gros problème à Libreville, l'équipage européen des navires est en prison pour vol à main armée et l'équipage congolais est à bord sans vivres. Nous avons pris contact avec le centre Orstom de Libreville qui va faire le nécessaire. Essayez d'aller voir ce qui s'est passé et dans quelles conditions nos deux marins sont en prison à Libreville. Voyez aussi comment recruter un équipage de conduite pour ramener le bateau. "

J'étais donc parti en mission pour le Congo avec le feu vert sur le plan financier, l'administratif du centre payant tout ce qui était nécessaire pour moi, le recrutement d'un équipage, etc. Je suis allé à Libreville et ai pris contact immédiatement avec l'Orstom. Là, un des techniciens s'occupait déjà de l'équipage et lui envoyait des vivres ; les marins n'étaient donc pas délaissés grâce à la présence de l'Orstom en Afrique. En ce qui concerne les Français, j'ai pu aller les voir en prison et ils m'ont alors un peu raconté ce qui s'était passé. C'est vrai qu'ils avaient bien fêté leur escale à Libreville et qu'ils avaient fréquenté plusieurs boîtes de nuit (" n " boîtes de nuit). Ils ne savaient plus à quel nombre de whiskys ils en étaient arrivés, lorsqu'ils se sont présentés dans une boîte appelée le Dragon bleu où ils ont eu un gros problème. La police leur est tombé dessus en leur disant : " Vous avez volé, vous avez volé, vous venez d'attaquer le bar à main armée ; vous avez volé de l'argent ! " D'ailleurs, dans leurs poches, on a retrouvé des billets dont la patronne avait déjà donné le numéro au policier. Ils m'ont expliqué que ce n'était pas possible, qu'ils n'avaient pas volé, etc. Finalement, l'affaire partait très mal.

Je suis allé voir un avocat qui m'a dit: " Oh là là, ils en ont pour trois ou quatre ans de prison au minimum ! Vous vous rendez compte, vol à main armée... ! "

Or il existait un compte rendu des événements que j'avais pu lire en allant au tribunal, compte rendu qui avait été rédigé par la personne qui avait été soi-disant volée. Elle indiquait une heure et le marin interrogé disait : " Ce n'est absolument pas possible qu'à cette heure-là j'ai pu faire un vol à main armée parce que j'étais avec une fille qui s'appelle Marie ! ". Mais, où l'avait-il trouvée ? Il ne le savait plus.

Dans un des bars, il y avait un commissaire de police gabonais avec qui j'ai eu l'occasion de discuter. Je lui ai dit : " Écoutez, ce n'est pas possible ; ils n'ont pas pu faire

ce genre de chose ! ” Il m’a répondu : “ Nous allons voir ensemble. ” Alors, nous avons commencé notre enquête et passé à peu près trois jours — je dirais même trois nuits — dans toutes les boîtes de Libreville. Au bout de la troisième nuit, nous avons retrouvé Marie qui se souvenait parfaitement être allé avec un Blanc qui était sur un petit bateau français en partance pour Pointe-Noire.

Nous sommes alors retournés voir le marin en prison. Il nous a dit qu’on lui avait demandé de décrire la chambre de Marie. Ce qui est extraordinaire, c’est que l’intéressé nous a bien décrit cette chambre : “ En entrant, à droite, il y avait une poussette et, sous la poussette, deux chaussures rouges. Il y avait, accroché, un imperméable de telle couleur et d’autres objets de ce genre. ” Quand, effectivement, avec le commissaire de police, nous sommes entrés dans la chambre de Marie, c’était exactement cela, à tel point que le commissaire et le policier se sont écroulés de rire en disant : “ Ah ça, les Blancs sont très forts ! Nous, quand on est avec une fille, on ne s’occupe pas de regarder la couleur des godasses sous la poussette ! ” J’ai su, par la suite, que le commissaire était déjà un peu au courant et que, finalement, c’était une combine entre deux ou trois policiers et la patronne du bistrot. Quand les marins arrivaient là, elle leur disait : “ Vous payez telle somme ou vous allez en prison ! ” Finalement, ils se laissaient faire, alors que les nôtres — tellement sûrs de leur bonne foi — ont systématiquement refusé : “ Ah non, ce n’est pas vrai ! Ce n’est pas possible ! ” Nous avons pu démonter ainsi toute l’affaire, les marins sont sortis de prison immédiatement et ont réembarqué.

Il y eut d’autres anecdotes extraordinaires dans cette histoire : c’est moi qui les conduisais du tribunal à la prison. Un jour, au tribunal, un responsable m’a dit : “ Le car de ramassage a oublié deux prisonniers; vous ne pourriez pas les ramener aussi ? ” Nous les avons embarqués avec nous. Sur la route de la prison, nous

sommes passés devant un restaurant et les prisonniers m'ont dit : " Ah, c'est mon cousin, nous sommes bien sages ! Est-ce qu'on peut s'arrêter ? " Nous sommes allés boire une bière au restaurant avant de les reconduire. Là, par hasard, nous sommes tombés sur deux chercheurs Orstom qui étaient en mission, qui n'en revenaient pas qu'on se promène avec des gens qui avaient des menottes et qu'on aille boire une bière au restaurant tranquillement avec eux ! Enfin, tout s'est arrangé par la suite et cela montre un peu le genre de choses qu'on est appelé à faire quand on est chercheur à l'Orstom et qu'on est responsable de navires. "

En escale, même si l'on reste à bord, il peut y avoir aussi des surprises. Ainsi aux Tonga, les matelots avaient de nombreux contacts avec les habitants. Un jour qu'un commandant d'armement de l'Ifremer était venu en visite sur le *Coriolis*, il s'aperçut que de l'argent avait été volé dans sa cabine. Très rapidement, on s'aperçut que parmi les " dames " montées à bord, il y avait un " rere ", un homosexuel, qui, n'ayant pas trouvé de clients, s'était fait un peu d'argent en fouillant les cabines. Or, le *Coriolis* arrivait d'un pays où pullulent les rhinocéros de cocotier. Les chercheurs avaient décidé que cet insecte " agaçant " ne pouvait voler sur plus d'un mille. Le navire était donc mouillé à cette distance du rivage. Il fallut alors protéger le " rere " quand il fut pris par les " dames " qui, furieuses qu'il eut cassé le travail dans un bateau aussi accueillant, voulaient le jeter à la mer pour qu'il rentre à la nage.

Il pouvait même arriver que les orstomiens soient victimes de leur courtoisie. Lors d'une escale en pleine fête africaine, l'océanographe, chef de mission, dut ouvrir le bal avec une star locale. Pendant qu'il dansait, il sentit que sa main, appliquée au dos de sa cavalière, était humide : ce n'était pas de la transpiration mais une fuite de l'enfant qu'elle portait sur son dos !

V

LES “ DENTS DE LA MER ”

Pour paraphraser André Maurois dans *Les silences du Colonel Bramble*, la vie du marin est une vie pénible mêlée parfois de réels dangers. Il ne s'agit pas seulement des vagues monstrueuses, de la trahison des rochers ou des coraux, de la lutte contre les vents ou les courants. Les pirates n'ont pas tous disparu des mers du globe et les conflits non plus. Ces quelques exemples le démontreront.

C'était le jour de la Saint-Valentin, à quatre heures du matin, le *Nizery* était au mouillage au large de Conakry. Tout le monde dormait à bord, le commandant dans sa cabine derrière la passerelle, le reste des officiers et de l'équipage dans leurs bannettes¹⁷. Soudain, des rafales de mitraillettes éclatèrent. Une douzaine de pirates investissaient le bâtiment. N'ayant pas pu accéder à l'intérieur du bateau, ils pénétrèrent sur la passerelle, menacèrent le commandant avec revolver et machettes et embarquèrent tout ce qui était sur le pont et la passerelle : VHF, coffre, réserves de peinture, filets, téléviseurs, jusqu'à la montre et aux chaussures du commandant. Heureusement, il n'y eut pas de blessés — comme il y en eu quelques temps plus tard sur des bateaux italien et coréen —, mais tout le monde resta sous le choc pendant des mois. Bien que connus à Conakry, où ils revendirent sur les quais les pots de peinture et autres matériels, il ne semble pas que les pirates aient été arrêtés. Cependant, les autorités guinéennes présentèrent leurs excuses et offrirent un dédommagement de 500 000 francs CFA.

L'*Alis* travaillait au large de Nouméa, à un moment difficile où l'avenir de l'île était en jeu. Au cours d'un mouillage de

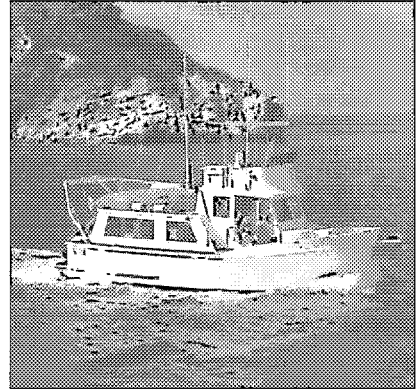
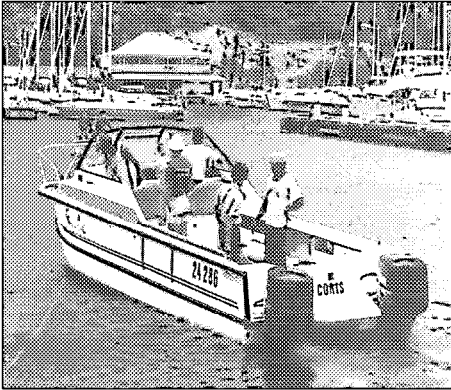
17 • Couchette.

nuit, des villageois armés ouvrirent le feu sur le bateau qu'ils avaient pris pour un navire de guerre et dont ils craignaient un débarquement de commando. Il n'y eut d'autres dégâts que des impacts de balle sur la cheminée et sur la dunette.

Était-ce le *Pyrrhus*, était-ce l'*Ombango* ? Au retour d'une campagne, le commandant déposa le rôle d'un bateau à Conakry. Le lendemain, un policier vint chercher le commandant pour l'amener à l'Inscription maritime. Puis il se rendit auprès de l'ambassadeur qui voulait que le navire, armé par l'Orstom, poursuive des contrebandiers, trafiquants de whisky et de cigarettes. Il fallut lui expliquer qu'en dehors du fait que le bateau n'était pas un garde-côte, il calait 3 à 4 mètres et se traînait à 4 ou 5 nœuds, alors que les pirogues, elles, filaient 20 nœuds, sans tirant d'eau !

Lors d'une escale du *Capricorne* à Sao Tome, l'Orstom ravitailla l'ambassade de France en vivres. En passant par le marché, un des chercheurs eut la malheureuse idée de photographier les étals où se vendait des rats. En rentrant au bateau, il se fit confisquer ses pellicules, bien heureux de récupérer son appareil. Ce même chercheur, marqué par le sort, se fit voler sa voiture à Port-Gentil !

VI LES “ PETITS ”



Vedette Coris, fonds Orstom

Vedette Dawa, photo Ribere, fonds Orstom

En dehors des bâtiments de “ croisière ”, de petits bâtiments annexes ont assuré le long des côtes ou dans les lagons un certain nombre de missions. Ce fut le cas de vedettes comme la *Coris*, la *Fiki*, la *Koe*, la *Dawa*, la *Polka*... qui, en principe, ne devaient sortir que le jour. Cependant, comme il y avait quatre couchettes à bord de la *Fiki*, on pouvait occasionnellement y passer la nuit à bord. La *Koe*, qui avait un bon treuil de cabestan, permettait de bonnes pêches au crabe. Comme le requin était le meilleur des appâts, un arrangement avait été trouvé : facile à trouver à Abidjan, un petit avion apportait du requin à San Pedro.

La *Fiki* avait un défaut : le lancement du moteur se faisait sur accus. Une nuit, l'équipage avait pêché du mérou en gardant les feux de pont, si bien que le matin les accus étaient vides. Il n'était plus question de démarrer le moteur,

ni d'utiliser la radio, ni le treuil, à douze milles de la terre, par 120 mètres de fond. Il fallut remonter l'ancre à la main (90 mètres de nylon, 30 mètres de chaîne et 25 kilos d'ancre). Avec les draps des couchettes, les antennes radio, les rambardes de passerelle, une voilure fut improvisée. Peu à peu la *Fiki* se rapprocha de la côte et de la route des pirogues. Un membre de l'équipe embarqua dans l'une d'elles et rapporta une batterie, ce qui permit à la *Fiki* de rentrer par ses propres moyens. La pêche avait été très belle mais, après deux jours, la glace avait fondu et tous les crabes furent bons à jeter.

La *Polka* eut une fin bien triste : par suite d'une mauvaise manœuvre de grue, elle s'écrasa sur le quai en 1989.

Citons encore l'*Yana*, vedette de 7,50 mètres, attachée au programme "Crevettes" dans le Saloum en 1969, et qui coula aux alentours de 1969 au port, la prise d'eau à la mer étant rongée par le sel.

Il faut enfin signaler l'utilisation par l'Orstom de pirogues locales de tout modèle. Pour ne prendre qu'un exemple, on peut citer celles de Dakar qui, deux fois par semaine, effectuaient une radiale vers les stations A et B au large de Thiaroye.

VII

ANCIENS NAVIRES ORSTOM ET BÂTIMENTS AMIS

Plusieurs navires océanographiques ont commencé leur carrière sous pavillon Orstom : le *Capricorne*, le *Coriolis*, puis ont été armés par GENAVIR, gérant de la flotte océanographique française.

D'autres, construits pour des États africains, ont travaillé et travaillent toujours avec un état-major Orstom et sur des programmes généralement élaborés en liaison avec l'institut, parfois en embarquant des chercheurs Orstom : le *Laurent Amaro*, le *Louis Sauger* pour le Sénégal, la *Reine Pokou* pour la Côte d'Ivoire, le *N'Diogo* pour la Mauritanie. On peut y ajouter l'*Altair*, dragueur de la Marine nationale, qui fut affrété par l'Orstom pour une traversée et auquel les chercheurs apportèrent une aide non négligeable. Enfin, les océanographes embarquent souvent sur des bâtiments totalement extérieurs à l'Orstom comme le *Noroît*, le *Suroît*, le *Charcot*, l'*Atalante*, sans oublier des navires étrangers.

CROISIÈRES SUR LE *CORIOLIS*

Nous avons vu les débuts du *Coriolis*, ses escales aux Tonga. De 1965, date de son arrivée à Nouméa, jusqu'à sa récupération par Genavir, il travailla aussi bien en géophysique, car il était équipé d'un sondeur grands-fonds, que pour l'océanographie physique et biologique entre Nouméa, la fosse des Nouvelles-Hébrides et la Polynésie.

Donguy raconte :

De conception moderne à l'époque, il apportait un changement considérable dans les conditions de travail

par rapport aux bateaux précédents, vieux chalutiers ou caboteurs transformés et passablement bricolés : locaux climatisés, vastes laboratoires, humide au niveau du pont principal pour la manipulation d'engins de mesure et de prélèvement, sec en bas pour la chimie et plus tard l'informatique. Son rayon d'action sans encombres était considérable. Par contre, il était limité par la quantité d'eau douce disponible.

Affecté dans le Pacifique Sud, à Nouméa et à Papeete, sa carrière entre 1965 et 1985 y a été longue et fructueuse. Après une série de croisières effectuées le long du méridien 170°E (croisières " Cyclone ") et le long de l'équateur (croisières " Caride "), il a semblé utile de pousser les recherches plus à l'ouest, c'est-à-dire au nord de la Nouvelle-Guinée. C'est là, en effet, que l'on pensait découvrir l'origine des courants équatoriaux et, en particulier, celle du fameux sous-courant de Cromwell. Les deux croisières qui y furent programmées en février et septembre 1971, furent appelées FOC pour des raisons dont personne ne se souvient.

La croisière de février devait durer 45 jours. En l'absence de renseignements précis sur les ressources des ports de Nouvelle-Guinée, elle avait un caractère un peu exploratoire. On savait cependant que ce pays était sous administration australienne et bénéficiait d'une atmosphère paisible et d'infrastructures correctes. En cherchant bien, on trouverait certainement de quoi se ravitailler.

Le programme retenu était assez lourd : hydrologie classique avec détermination des sels nutritifs et profil de courant, le tout entre la surface et 1 000 mètres de profondeur. Une station devait donc durer entre deux et trois heures et il fallait en faire tous les 60 milles et même tous les 30 milles au voisinage de l'équateur. L'équipe scientifique était composée de six personnes.

À l'heure du départ, le navire était prêt, scientifiques et équipage à bord, tous, excepté un matelot graisseur. Il fallait l'attendre. On le vit bientôt arriver poussé par sa

famille ; il ne semblait pas vouloir embarquer pour une raison mal définie, mais de cet embarquement dépendait un meilleur salaire et cela valait bien quelques énergiques encouragements de la part de ses proches. Aussitôt à bord, les amarres furent larguées et le Coriolis appareilla. Cinq minutes plus tard, au milieu du port, le matelot sautait à l'eau. Il fut récupéré par une vedette du port et nous le laissâmes. La machine comptait un matelot de moins et donc du travail en plus pour chacun.

Le Coriolis taillait sa route cap au nord-ouest à travers la mer de Corail, le travail d'hydrologie ne débutant qu'à 10°S. Il avait fallu embarquer peu avant le départ un nouveau garçon de cuisine. Personne ne le connaissait mais, pour un tel travail, il n'est pas besoin de qualifications particulières. Malheureusement, dès le lendemain du départ, il était évident que quelque chose n'allait pas dans sa tête : il cherchait sa femme et particulièrement près de la cheminée où il supposait qu'elle s'était cachée. Folie subite ou simulation ? Dans le doute, il fallut le faire surveiller par un matelot qui le suivait pas à pas et l'enfermer pendant la nuit. On le débarqua en rade de Rabaul.

Le travail commença donc à 10°S, le long du méridien 154°E, en allant vers le nord jusqu'à 9°N avec retour vers le sud le long du méridien 150°E. Une escale à Rabaul était ensuite prévue. Il faisait beau et chaud, la mer était calme et le travail avançait comme prévu.

Après l'escale de Rabaul, un technicien fit part de sa tendance à la constipation. Étant donné la fréquentation assidue de restaurants chinois pendant l'escale, il n'y avait rien d'anormal à cela. Cependant, avec le temps, l'affaire ne s'arrangea pas. Cela pouvait constituer le symptôme de maladies graves telles l'appendicite ou l'occlusion intestinale. Aussi, il fut décidé, après deux jours de mer, de faire une brève escale à Madang pour débarquer le malade. On le laissa dans un hôpital bien tenu, avec de charmantes infirmières australiennes et on

repartit vers le nord. À cinq scientifiques au lieu de six, bien que la mer restât calme, le travail devint plus dur. Dans le laboratoire sec, pour éviter de s'endormir sur les éprouvettes, nous avions des cassettes de danses tahitiennes. C'est donc assez fatigués que nous récupérâmes notre technicien, la campagne pratiquement terminée. Il était particulièrement frais et reposé, son indisposition ayant été simplement réglée par un régime de fruits tropicaux. Cette fois encore, l'hypothèse de la simulation était plausible !

Le retour fut long mais sans histoire. Une escale à l'îlot Tuam situé dans le détroit de Vityaz nous a laissé un souvenir inoubliable. Ce fut vraiment la récompense d'une croisière longue et difficile. Au moment de mouiller, nous fûmes entourés de petites pirogues armées par d'aimables Papous et, grâce à un matelot originaire des Nouvelles-Hébrides, il fut tout de suite possible de communiquer en bichlamar¹⁸. Un peu plus loin évoluait une pirogue de cabotage. Nous pouvions nous croire revenus à l'époque de Cook, La Pérouse et autres explorateurs. L'îlot était petit mais il y avait tout de même une école et certains habitants étaient capables de parler un peu anglais. Ils semblaient tous doués pour la sculpture : leurs ustensiles de cuisine étaient en bois et tous merveilleusement décorés. Pour obtenir de l'eau chaude, ils plongeaient des pierres préalablement chauffées dans un grand bol en bois plein d'eau. De ce fait, la durée de vie de ces ustensiles était évidemment limitée.

Les collègues restés à Nouméa avaient suivi par radio les péripéties de la campagne. Ils pensaient qu'avec ces incidents, il avait été difficile de travailler et que la campagne était ratée ; il n'en était rien, tout le programme avait été exécuté.

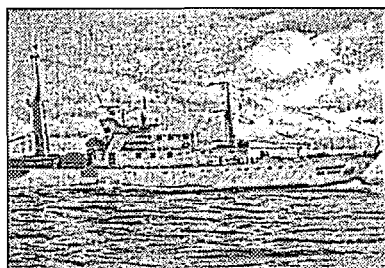
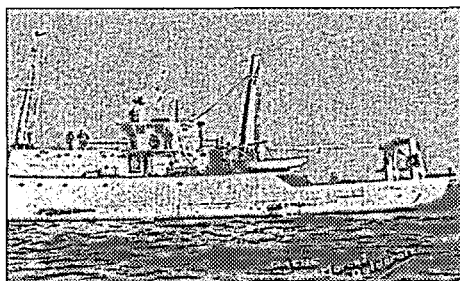
Le *Coriolis*, lors de campagnes qui atteignaient un mois, avait parfois des difficultés de ravitaillement dans quelques îles du

18 • Pidgin utilisé comme langue commerciale véhiculaire dans les îles du Pacifique où l'on parle anglais.

Pacifique, mais cela s'arrangeait après le match de foot obligatoire entre l'équipage et les natifs de l'île. Quand un joint d'hélice cassait, tout le monde, chercheurs et marins, s'y mettait pour sortir l'hélice et l'arbre, puis on réparait.

LA TRAVERSÉE DU *CAPRICORNE*

Le *Capricorne*, le plus grand bateau de l'Orstom avec ses 47 mètres et une étrave de torpilleur, a été construit en 1964 à Dieppe. Par rapport aux premiers bâtiments de l'institut, il a représenté un grand progrès en confort comme en équipement. C'est ainsi qu'en 1973 y ont été installés, parmi les premiers en Europe, des systèmes de détection acoustique (écho-intégration). Cela permit au *Capricorne* de prendre une orientation plus biologique, alors qu'auparavant il travaillait surtout sur des programmes de physique tels que " Cyprea " ou " Focal ".



Le Coriolis, photo Marcel Delacroix

Le plus grand bâtiment : Le Capricorne, photo Petiot

Pour cette installation, il fallait passer par le canal de Panama où le *Capricorne* attendit plusieurs jours du matériel américain. Comme il y avait d'immenses boutiques *duty free*, chaque orstomien (dix scientifiques et autant de marins) eut pour consigne d'acheter deux bouteilles de whisky de marques différentes, soit une jolie collection... à titre scientifique, bien entendu ! Après Panama, le *Capricorne* fit escale aux Galapagos où les orstomiens, perdus dans l'île, furent

recueillis par un couple de Belges qui vivait là depuis huit ans, dernier coin de paradis terrestre pour eux. Ils construisaient cependant un bateau !

Puis ce fut Mururoa.

LA REINE POKOU REÇUE CHEZ L'EMPEREUR

Dans les années soixante, l'Orstom avait la gestion de la *Reine Pokou*, bâtiment ivoirien de 22 mètres, affecté au centre de recherches océanographiques d'Abidjan et qui devait établir une radiale Abidjan - Sainte-Hélène - Ascension - Abidjan. Son capitaine de pêche n'avait pas le brevet permettant la navigation hauturière mais, très consciencieux, avait appris pendant ses vacances à faire un point complet. La direction des Affaires maritimes, pas convaincue, l'avait juste autorisé à prendre une route plein sud puis un atterrissage en latitude, ce qui est plus facile car il suffit de faire des droites de hauteur. Les directives étaient les suivantes : " Si vous ratez Sainte-Hélène et arrivez à Tristan da Cunha, par 30°S, vous n'avez qu'à aller plein est et vous trouverez sûrement la côte d'Afrique. "

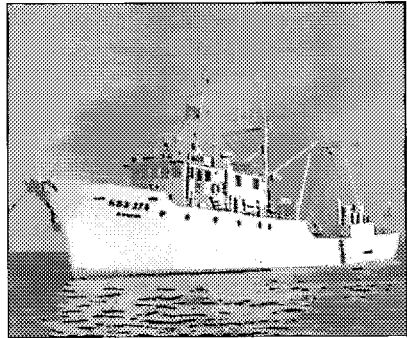
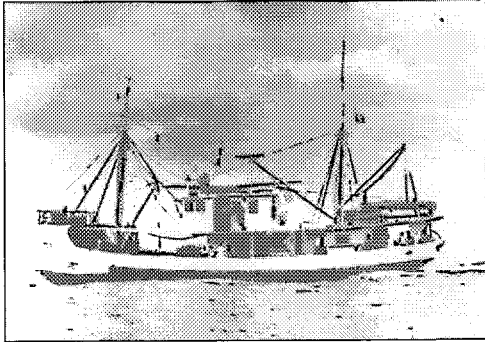
Avec des fûts de gasoil sur le pont, la *Reine Pokou* partit et, après douze jours de mer sans aucun problème, Sainte-Hélène fut trouvée.

Après les travaux de dragage, mesures, etc., le petit bateau fit une escale et fut reçu comme un roi, ou plutôt comme un empereur. Il y avait alors un consul de France qui cultivait le souvenir de Napoléon et vouait une rancune tenace à la " perfide Albion ". Ainsi il ne se rendait jamais à une invitation du gouverneur britannique, qui déclina lui-même l'invitation faite par le consul pour le passage de la *Reine Pokou*. Comme les recherches de l'Orstom semblaient indiquer la présence de thons dans la zone, le consul aurait souhaité intéresser des conserveurs français à la question et, qui sait, petit à petit remettre la main sur Sainte-Hélène !

Au retour, qui se fit sans histoire par l'île de l'Ascension, un objet non identifié fit une grande gerbe d'eau à quelques encablures de la *Reine Pokou*. On ne saura jamais ce que

c'était, mais l'île de l'Ascension était à l'époque louée aux États-Unis... pour l'observation de missiles.

DES ORSTOMIENS PARMIS LES PHOQUES : LE *N'DIAGO*



La Reine Pokou, photo Briet
Le N'Diago, fonds Campillo

Au nord de la Mauritanie, dans la zone rendue célèbre par le naufrage de la *Méduse*, tout près de Nouadhibou (ex-Port-Étienne), les phoques s'ébattent le long des côtes. C'est à Nouadhibou que s'est installée la recherche océanographique mauritanienne et que fut ouverte, dans les années quatre-vingts, une mission Orstom. Construit au Japon en 1979, le *N'Diago*, navire-école, a été donné aux Mauritaniens en contrepartie de la coopération française. Envoyé en 1980 à Concarneau pour modifications, il y resta un an par suite de lenteurs administratives. Les marins mauritaniens, d'abord consignés à bord par les services de l'Inscription maritime, devinrent peu à peu célèbres dans ce port dont le *N'Diago* repartit en juillet 1981. De même importance que le *Nizery*, battant pavillon mauritanien, le *N'Diago* fut confié à un état-major Orstom. Les chercheurs de l'institut l'ont utilisé en même temps que les océanographes mauritaniens pour la recherche halieutique. Son premier accostage à Nouadhibou ne fut pas une réussite. Par suite,

semble-t-il d'une marche arrière déficiente, le *N'Diogo* aborda un petit voilier à quai, armé par des anglophones, proches des *beatnicks*, dont l'indemnisation fut longue et difficile.

Par la suite, le *N'Diogo*, dont le nom rappelle un point de la côte entre le cap Tinerhir et Saint-Louis, eut le sort de tous ces petits navires : travaux à la mer, étude des potentialités de pêche — en particulier des crustacés et des coquillages — , cartes des fonds, pannes de matériel, dossiers de réparation bloqués en douane, etc.

Tout d'abord doté d'un état-major de la Coopération, il fut confié à un commandant Orstom à partir de 1984.

Les chercheurs du centre océanographique de Nouadhibou ont aussi utilisé une petite vedette, l'*Almoravide*.

UNE VICTOIRE À LA *PYRRHUS*

Le *Pyrrhus* était un bateau guinéen de 18 mètres de la direction des Pêches, mais qui ne naviguait pas faute d'armement et d'argent. Quand le président de l'Orstom passa en 1958, les chercheurs de l'institut et ceux de l'Ifan¹⁹, présents à Conakry, lui demandèrent si l'Orstom pouvait le faire naviguer. On leur promit de mettre à leur disposition, pour une mission ou deux, un patron de pêche, ce qui fut fait.

Le *Pyrrhus* roulait beaucoup. Le malheureux biologiste qui commença cette année là à travailler sur les thons en étudiant leur contenu stomacal n'était pas très à l'aise. Dès l'appareillage, la barre était très dure et le gouvernail bloqué. Il fallut quinze jours pour réparer. Une fois en mer, à 300 milles de Conakry, l'embrayage tomba en panne, tout comme la radio. Le mécanicien sénégalais, sur instructions du commandant, désaccorda l'arbre de l'embrayage et l'assembla directement au moteur. Cela marcha tant bien que mal et, à trois nœuds, le *Pyrrhus* rentra à Conakry en quatre

19 • Institut fondamental d'Afrique Noire.

ou cinq jours. C'était une victoire puisqu'il était rentré, mais c'était aussi sa fin car il fut désarmé peu après.

DE LA FAO AU SÉNÉGAL

Le *Laurent Amaro*, construit pour la FAO, était le frère jumeau du *Nizery* ; du moins à l'origine, car le *Nizery* fut modifié tandis que le *Laurent Amaro* restait inchangé : un bateau qui ne tenait pas bien la mer, gîtant beaucoup, trop chargé dans les hauts pour un tirant d'eau faible. Il ne fallait donc surtout pas naviguer les cuves à gasoil presque vides. Au début, ses installations étaient médiocres : navigation au sextant, moyens radio faibles. Le positionnement par satellite fut obtenu ultérieurement. Les sonars, les sondeurs et les installations étaient assez comparables au *Nizery*. Il semble que sa spécialité, outre l'océanographie, a été de récupérer les courantomètres perdus par les chercheurs !

Le *Laurent Amaro*, bien que navire de la FAO au commencement, fut affecté au Sénégal et géré par le centre océanographique de Thiaroye. Les officiers du bâtiment étaient orstomiens. Ce bateau a surtout travaillé de 1968 à 1984 sur de petits pélagiques. Les missions effectuées vers la Mauritanie n'étaient pas exemptes de danger en raison de sa mauvaise tenue par gros temps.

Il y a quelques années, le *Laurent Amaro* fut remplacé par le *Louis Sauger*, du nom d'un inspecteur général de l'Orstom, chercheur du Cirad-ISRA²⁰. Ce bâtiment, un peu du même type que le *Capricorne*, avec ses 35 mètres, lui aussi doté d'un encadrement Orstom, d'un équipage sénégalais, et embarquant des chercheurs sénégalais et orstomiens, est toujours en poste à l'ISRA de Dakar-Thiaroye.

Les moyens de travail étant limités, l'astuce des chercheurs et des marins a été mise à l'épreuve. Par exemple, pour faire fonctionner un profileur de courant, il faut qu'il reste

20 • Cirad : Centre international de recherche agronomique pour le développement ; ISRA : Institut sénégalais de recherche agronomique.

accroché à la bouée larguée par le bateau, le temps qu'il puisse s'éloigner de quelques centaines de mètres. Comme on n'avait pas les moyens d'acheter le matériel électronique qui libère en temps voulu le profileur, celui-ci fut remplacé par un bloc de glace troué dans lequel on faisait passer deux garcettes²¹, l'une accrochée à la bouée, l'autre au profileur. On larguait le tout. Quand la glace fondait au bout de quelques minutes, la bouée et le profileur se désaccouplaient et le tour était joué. Le *Louis Sauger* travailla ainsi aussi bien en mer qu'en remontant certains fleuves comme la Casamance.

Une année, alors que l'on pêchait généralement la crevette, ce furent des moules qui apparurent en quantité. L'année suivante, plus de moules mais des quantités de poulpes. De là à penser que les Japonais, friands de poulpes, ces derniers gourmands de moules, en avaient ensemencé les eaux... certains franchirent le pas !

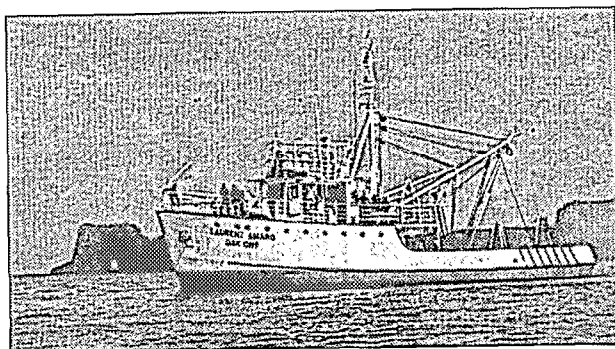
QUAND L'ORSTOM ANNEXAIT UNE ÉTOILE

L'île Rodrigues est trop proche de Maurice et de Madagascar pour que l'Orstom ne s'y intéresse pas, trop éloignée pour que ses moyens y suffisent. C'était le dilemme auquel étaient confrontés les chercheurs du centre de Tananarive en cette décennie soixante-soixante-dix. Jusqu'au jour où il fut possible d'affréter un petit dragueur océanique de la Marine nationale, baptisé *Altair*, du nom de la constellation de l'Aigle.

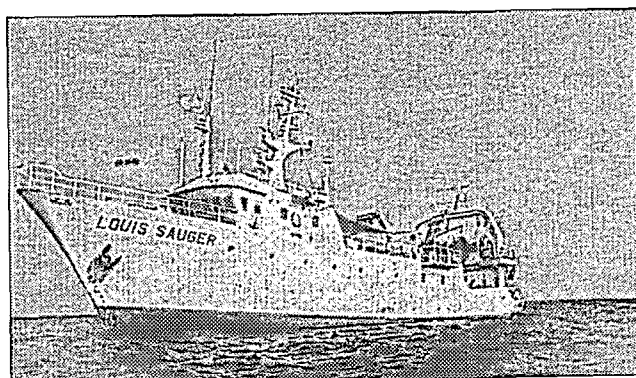
Un beau jour, l'*Altair* sortit de Diego-Suarez, emportant à son bord, outre son équipage normal, une équipe de l'Orstom où se côtoyaient entomologistes, hydrologue, historien...

À peine sorti de la rade, le bâtiment fut confronté à la colère de l'océan et les ennuis commencèrent : comme hors-d'œuvre, ce fut justement le cuisinier du bord qui, bousculé par un coup de roulis, se fit une telle entaille au bras que les tendons aient eu l'envie de remonter vers leur point d'attache. Bien

21 • Petit cordage tressé.

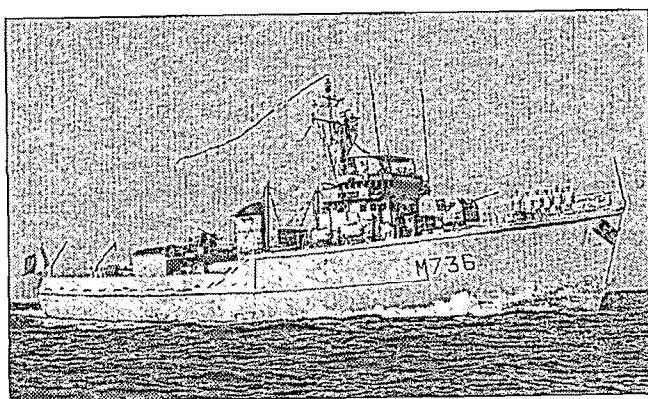


Le Laurent Amaro, fonds Campillo



Le Louis Sauger, fonds Campillo

L'Altair, fonds Marine Nationale



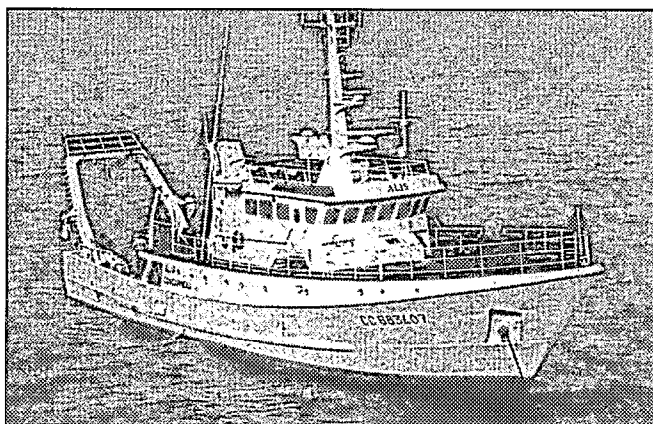
sûr, le malheureux quartier-maître infirmier en perdit son breton. C'était sans compter sur l'Orstom qui possédait un médecin parmi ses entomologistes, lequel médecin se fit un devoir, et peut-être un plaisir, de réparer, en attendant de trouver un port, l'outrage de la mer. S'il était bien soigné, le pauvre coq ne pouvait cependant plus préparer les repas, qui figurent, comme chacun sait, parmi les activités les plus importantes des matelots. On s'aperçut que, parmi les entomologistes, se trouvait un fin cordon bleu qui, lui aussi, se fit un devoir et, pourquoi pas un plaisir, de préparer des petits plats pour l'équipage.

Hélas, les épreuves n'étaient pas terminées pour l'*Altair* : le radio, malade comme on peut l'être sur un dragueur, même océanique, qui roule et tangue comme un ivrogne un jour de paie, était incapable d'assurer les transmissions. Là aussi, l'Orstom veillait. L'hydrologue, qui se souvenait de son service dans la Royale en tant que radio, ranima ses connaissances et remplaça fort bien le radio comateux. C'est ainsi que, pendant quelques jours, l'Orstom aurait pratiquement pu hisser son pavillon sur un bâtiment de la Royale.

VIII ET MAINTENANT...

La première génération de la marine Orstom, celle des *Orsom*, *Ombango* et autres *Gaillarde* a disparu de même que la deuxième génération, celle du *Vauban* et du *Nizery*. Le *Coriolis* et le *Capricorne* ont rejoint la flotte océanographique française gérée par GENAVIR. Depuis 1990, l'Orstom a fait un gros effort en faisant construire deux bâtiments, l'un de type classique, l'*Alis*, l'autre plus révolutionnaire, l'*Antéa*, en 1995.

L'ALIS



Le *Vauban*, affecté en Nouvelle-Calédonie, avait loyalement rempli sa tâche. Il était à bout de souffle, ne navigant plus que par la volonté de son commandant et les mesures dérogatoires des autorités. Aussi, dès 1984, il fut décidé de construire à Concarneau, aux Chantiers Piriou, un nouveau bateau qui reçut le nom d'*Alis* — pour alizé. Il représentait un certain progrès par rapport aux générations précédentes et fut mis en service en 1987.

L'*Alis*, navire de 28,20 mètres pour un tirant d'eau de 3,80 mètres et une vitesse de croisière de 10 nœuds, peut recevoir sept scientifiques en plus de l'état-major de cinq personnes et de sept hommes d'équipage. Pourvu de laboratoires sec et humide et du matériel nécessaire pour la pêche, les travaux hydrologiques et de physique de la mer, son appareillage de positionnement est très précis.

Par rapport au *Vauban*, l'*Alis* est un navire plus fermé où l'on prend moins de douches par gros temps. Son laboratoire est mieux conçu, assez performant en sismique et en dragage à des profondeurs de 3 000 mètres, bien qu'encore un peu petit pour les géologues.

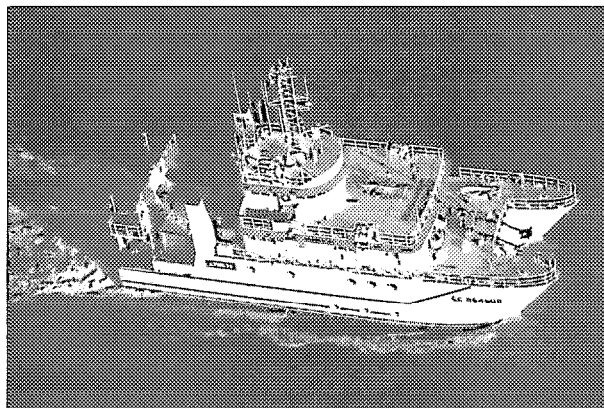
Pour les géophysiciens, en raison des prix, le matériel est cependant de conception ancienne, ce qui limite les manipulations de grands fonds à 3 000 mètres, parfois 4 000 mètres par temps idéal. C'est pourquoi les chercheurs Orstom vont parfois à bord de grands bateaux plus stables pour certaines recherches. Il faut comprendre que dans un petit bateau, un sondeur intégré à la coque ne donnerait pas de bons résultats car le bateau bouge trop, d'où des problèmes de correction importants. En revanche, avec l'appareillage électronique qui tiendrait dans un " rack " embarquable, il aurait dû être possible de traîner un " poisson " de petite taille à 50 mètres derrière l'*Alis*.

Cela n'a pas été réalisé par les structures françaises, qui en ont les moyens, et c'est dommage. Par contre, pour l'océanographie biologique et la pêche, l'*Alis* est bien équipé et dispose, en particulier, d'un système de positionnement remarquable.

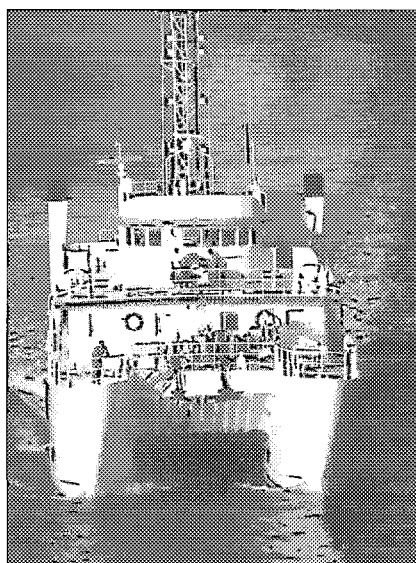
Comme pour tous les navires, sa mise au point s'est effectuée au cours des premiers mois de navigation. Des vibrations étant apparues au niveau des moteurs, les mécaniciens ont eu du mal à déceler leur cause qui, pour une question d'accouplement, venait du châssis.

L'ANTÉA

Ce catamaran, un des plus grands bateaux que l'Orstom ait jamais armé, est né de " l'utopie " d'un chercheur, mais néanmoins marin, et de quelques autres. Tout y était passé :



L'Antéa, photo Le Corre - Gamma



le système de propulsion de type Alcyon, le multicoque, etc. De ces réflexions sortit l'*Antéa*, bâtiment affecté actuellement à Abidjan et au golfe de Guinée, dont les petits fonds et les mangroves demandent un faible tirant d'eau.

Ce type de catamaran n'a pas fait l'unanimité de la corporation maritime de l'Orstom ; l'avenir nous dira qui avait raison. Quoi qu'il en soit, c'est un navire de conception originale. Si un navire de recherches similaire a été construit pour l'Ifremer, l'*Antéa*, dont la construction a été confiée aux chantiers navals Océa, en diffère car c'est le plus grand catamaran de recherches en aluminium construit en France. Sa carène a été modifiée pour lui adjoindre des bulbes.

Long de 35 mètres pour une largeur de 11,70 mètres et un tirant d'eau arrière de 3,40 mètres, il est doté d'une grande surface de travail avec un laboratoire sec et un laboratoire humide de 18 m² chacun, et d'un PC scientifique de 40 m². Il peut recevoir, outre cinq officiers et sept marins, dix scientifiques dont les conditions de vie à bord n'ont rien à voir avec celles qui régnaient sur les anciens bateaux de l'institut.

Il possède des appareils de pont classique, de bons équipements de positionnement, d'informatique et de travail scientifique pour un bateau de sa taille ; il peut, en outre, embarquer des conteneurs pour des travaux spécifiques.

Affecté à Abidjan, sa première traversée en décembre 1995 ne fut pas une promenade. Au cours de la liaison Les Sables d'Olonne — Montpellier, il eut à affronter une très mauvaise mer dont un chercheur, embarqué pour l'occasion, mesura durement les conséquences en chutant de près de quatre mètres par une échelle de coupée entre deux ponts.

Après ces premiers essais en " vraie grandeur " et les mises au point inévitables, on peut souhaiter longue vie, bonne mer et bon vent à ce nouveau navire amiral de la flotte Orstom.

IX

QUAND LE DROMADAIRE N'EST PAS LE SEUL VAISSEAU DU DÉSERT

Le 31 mars 1969, les habitants d'Alger, la presse et la télévision locales assistaient au départ d'un camion semi-remorque portant un curieux bateau destiné à naviguer sur le lac Tchad. Après avoir quitté la ville, le lourd véhicule (son chargement pesait 33 tonnes) prit la direction du sud. Ceux qui avaient assisté à son départ, ou qui en avaient entendu parler, ne surent jamais ce qu'il était devenu sur la longue route qu'il emprunta pour traverser le désert. Ils ignorèrent également ce qu'il advint par la suite de ce bateau, ou plutôt de ce laboratoire flottant car sa silhouette massive n'évoquait guère celle d'un navire destiné à fendre les flots, fussent-ils ceux d'un lac. En fait, son acheminement terrestre jusqu'à sa destination finale, N'Guigmi au Tchad, devait poser de multiples problèmes et donner lieu à de pittoresques aventures avant de se terminer le 19 juillet par une mise à l'eau laborieuse.

La carrière aquatique de ce bateau ne devait pas non plus se dérouler sans de multiples avatars. Elle se termina de façon aussi inattendue que prématurée. C'est cette odyssée qui est racontée ici pour la première fois par celui qui l'a vécue de bout en bout, Jean-Jacques Troubat. Ce technicien avait été engagé par l'Orstom le 1^{er} avril 1969 pour assurer, à Fort-Lamy, la maintenance et remplir les fonctions de patron du bateau-laboratoire, alors en cours de construction en France. Né en décembre 1942 à Dakar, Troubat avait passé toute sa jeunesse au Sénégal. Polyvalent, mécanicien, conducteur de poids lourds, pilote d'avion et de bateau, il appartient à la pléiade des techniciens

expatriés qui, au sein de l'Orstom, ont accompli et continuent d'accomplir, dans un anonymat le plus souvent total, des tâches obscures mais indispensables pour que les chercheurs puissent effectuer leurs travaux dans les meilleures conditions. Laissons maintenant la plume à J.-J. Troubat pour nous conter le récit de ses aventures.

Jacques Daget

L'ODYSSÉE DU M/S *JACQUES DAGET* par Jean-Jacques Troubat

LA TRAVERSÉE DU SAHARA

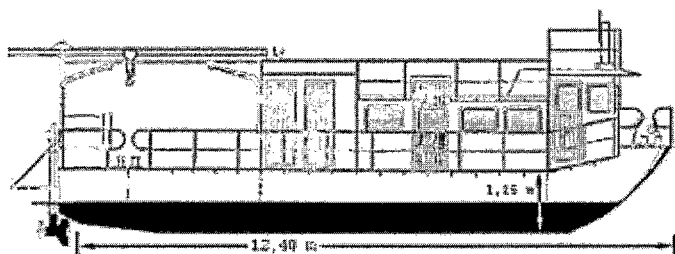
Traverser le Sahara avec un bateau, je n'étais pas le premier à me lancer dans une telle aventure. D'autres l'avaient tentée et réussie avant moi, mais dans des conditions bien différentes. Le 25 mars 1850, l'Anglais Richardson et les Allemands Barth et Overweg quittaient Tripoli. Dans leurs bagages, ils emportaient, démontée en quatre parties, une petite embarcation qui devait leur servir à naviguer sur le lac Tchad. Une grande partie du transport se fit à dos de dromadaires. Le 23 décembre 1937, une autre embarcation *L'Explorateur René Estienne* quittait Alger, traversait le Sahara par l'itinéraire de la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) et rejoignait Bosso au Niger, à l'embouchure de la Komadougou, site choisi pour sa mise à l'eau dans la partie nord du lac Tchad. *L'Explorateur René Estienne* avait été baptisé en souvenir du frère cadet de Georges Estienne, administrateur-délégué de la SATT, qui fut tué sur son camion près de Bou Denibb le 18 mai 1927 au cours d'une reconnaissance saharienne. *L'Explorateur René Estienne* était une embarcation marine à coque d'acier, de 10 mètres de long, 2,65 mètres de large, jaugeant 20 tonnes. Pour le transport, elle avait été chargée sur un Renault de 6 tonnes de la SATT.

Le lac Tchad est un phénomène géologique et géographique exceptionnel à plus d'un titre, tout particulièrement sous son aspect producteur de matières alimentaires. L'Orstom avait donc lancé un grand programme intégré visant à l'étude de la cuvette et du lac et réunissant des spécialistes de diverses disciplines, allant de la sédimentologie à l'ichtyologie, en passant par la physico-chimie des eaux et les chaînes

alimentaires pélagiques et benthiques. Pour ce faire, l'institut avait créé en 1963, à Fort-Lamy, une section d'hydrobiologie dont la direction avait été confiée à Jacques Daget, biologiste des pêches qui avait travaillé au Mali de 1946 à 1963. Je dois le remercier ici pour ses encouragements à relater cette histoire.

En hydrobiologie, il n'est pas de recherche possible sans moyens navigants, surtout pour une étendue d'eau aussi importante que le lac Tchad qui faisait alors 21 000 km². Il avait donc été prévu pour le centre de Fort-Lamy un bateau spécialisé correspondant, en réduction, à un bateau océanographique. Un architecte naval agréé fut consulté. Il fit les plans d'un bâtiment correspondant aux besoins des utilisateurs, avec pour disposition générale celle d'un navire à fond plat, à faible tirant d'eau, avec des locaux habitables en superstructures, une timonerie à l'avant, une plage de travail à l'arrière et une forme de coque très simple, cependant munie d'une étrave pour tenir dans les creux d'environ 50 centimètres qu'il est possible de rencontrer sur le lac Tchad.

Plan du *Jacques Daget*



Longueur hors-tout	13 m
Longueur à la flottaison	11,8 m
Largeur hors membres	4,5 m
Creux	1,2 m
Profondeur de carène moyenne	0,6 m
Tirant d'eau minimal	0,6 m
Poids total à vide	33 t*

* poids qu'il convient de garder en mémoire pour la suite.

Un appel d'offres fut lancé auprès de quatre chantiers africains en 1967 mais il apparut que l'engin ne pouvait être construit sur place. Il fut donc décidé qu'il le serait en France. Sur les douze entreprises consultées, trois chantiers firent parvenir leurs offres : la SCIMA, la STIM et les Ateliers de la Charente. Après ouverture des plis, la commission des marchés pour l'Orstom arrêta son choix. Ce fut au chantier naval de La Rochelle, la STIM, qu'échut la tâche de construire le *Jacques Daget*.

Lors des essais officieux, dès sa mise à l'eau, le bateau dut par mesure de sécurité rester accroché à son engin de levage. Il roulait bâbord sur tribord au moindre déplacement d'un individu à son bord, d'où affolement de la part du constructeur. Il fallut de toute urgence modifier ce navire, en ajoutant sur ses flancs des caissons étanches, style ballasts, ce qui eut pour effet immédiat d'augmenter sa largeur de 3,50 à 4,50 mètres. On verra plus loin que ce petit mètre supplémentaire devait nous poser d'énormes problèmes. Les essais officiels furent donc repoussés au 25 avril 1969.

Précisons qu'en état de naviguer, ce bateau avait une autonomie de 1 650 milles marins et un poids de 50 tonnes.

Avant que ne soit décidée la mise en chantier d'un tel bateau, une étude complète de ses possibilités d'acheminement avait été menée à Paris et à Fort-Lamy. Les propositions des transporteurs français étaient assez décevantes et préconisaient le découpage du bateau en tranches afin de l'embarquer par morceaux séparés susceptibles d'être chargés sur des camions normaux ou même sur des avions cargo. Une étude réalisée dans ce sens montra alors que, si une telle solution était techniquement possible, le remontage à Fort-Lamy posait de très difficiles problèmes tandis que le prix de revient se trouvait majoré de plus de 80 %.

Or, en septembre 1967, le centre de Fort-Lamy avait appris que des transports lourds destinés aux pétroliers étaient couramment effectués entre Tripoli et le Tchad. Fort de ces renseignements, le centre remettait à la direction parisienne de l'Orstom la proposition chiffrée d'un transporteur tchadien susceptible d'acheminer le bateau entier de Tripoli

à Fort-Lamy. Ce fut un gros soulagement pour les responsables qui décidèrent de retenir cette solution. Malheureusement, en décembre 1968, alors qu'il fallait fixer la date d'embarquement du bateau à destination de Tripoli, il fut impossible d'entrer en contact avec ledit transporteur. Il fallut repartir à zéro et envisager rapidement d'autres solutions ; il fut fait appel à différentes entreprises spécialisées dans les transports exceptionnels (Walon, L. Vincent, Peschaud) et des conseils furent demandés à des organismes utilisateurs de moyens lourds dans les régions sahariennes. Ces démarches menées conjointement permirent de faire certaines constatations.

À partir de la Lybie, il fallait traverser une zone d'insécurité dans la région du Tibesti. De plus, en raison du très mauvais état des pistes, les liaisons routières avec le Tchad avaient été pratiquement abandonnées. L'hypothèse d'un acheminement via Tripoli étant exclue, on étudia les possibilités d'approche par la côte occidentale d'Afrique qui offre trois voies d'accès en direction de Fort-Lamy au départ de Douala, Lagos ou Pointe-Noire.

De Douala, les ouvrages d'art qui jalonnaient la piste excluaient le passage de convois exceptionnels, principalement en raison de l'existence d'un pont, haut de 4,10 mètres, qui ne permettait pas le passage du convoi, même surbaissé. Seule restait la possibilité d'utiliser le train Douala-Yaoundé, puis la route jusqu'à Fort-Lamy. Il aurait fallu cependant ramener la largeur du bateau à 3,50 mètres, ce qui aurait obligé à démonter les caissons.

De Lagos, le transport posait aussi des problèmes en raison des dimensions de la charge, tant par route que par voie ferrée — car il avait été envisagé un moment d'utiliser la voie ferrée Lagos-Maiduguri. Le gabarit maximum d'une plateforme des chemins de fer nigériens (9,80 mètres sur 2,47 mètres) était incompatible avec les dimensions du bateau.

L'éventualité de partir de Pointe-Noire, bien que plus complexe, fit l'objet d'une étude détaillée à cause des difficultés insurmontables rencontrées par ailleurs. Il

s'agissait de mettre l'embarcation sur wagon à Pointe-Noire puis d'effectuer le trajet Pointe-Noire–Brazzaville par voie ferrée, Brazzaville–Bangui par les fleuves Zaire et Oubangui, Bangui–Fort-Archambault par la route, enfin Fort-Archambault–lac Tchad par le fleuve Chari. Malheureusement aucun engin de manutention n'était capable de lever une telle charge.

Notre correspondant à Alger (Walon) nous fit savoir qu'il était possible d'organiser, en toute sécurité, un transport sur Fort-Lamy via Zinder, à condition que la largeur de l'embarcation soit de l'ordre de 3,50 mètres. Il y avait toujours le problème des dimensions et c'était le parcours le plus long. Les chances de voir arriver le matériel en bon état étaient minces. Quant au coût du transport, il était très élevé, supérieur même à la valeur du bateau.

Pour compléter l'étude, il fut aussi envisagé un transport par voie aérienne de Bordeaux à Fort-Lamy, après un transport routier exceptionnel de La Pallice à Mérignac. Toutefois, un éventuel acheminement par cette voie, compte-tenu de la capacité des appareils en service à cette époque, n'était possible qu'à la condition de fractionner le chargement en six ou huit parties. Le remontage à l'arrivée aurait posé naturellement de gros problèmes. Il apparut également que le seul avion européen capable d'effectuer un tel transport était l'Antonov 22, présenté au salon du Bourget en 1968. Or, petit détail non négligeable, cet avion n'était pas encore en exploitation commerciale.

Tous les moyens et les itinéraires envisageables à l'époque ayant été étudiés, aucune solution satisfaisante ne s'étant dégagée, c'était l'impasse. Face à ces difficultés, la direction de l'Orstom envisagea l'achat d'un véhicule spécial pour assurer l'acheminement.

Talonné par des impératifs de temps (saison des pluies) et par les chercheurs impatients d'utiliser ce matériel, l'idée du transport par Alger via Zinder revint sur le tapis. Il restait à trouver le transporteur susceptible de faire ce travail. Après avoir choisi l'itinéraire et la société de transport algérienne — qui fut la SNTR (Société nationale des

transports routiers) —, le directeur général de l'Orstom demanda au directeur du centre de Fort-Lamy de désigner le plus rapidement possible un agent pour accomplir cette mission. Sa tâche devait consister à surveiller non seulement l'ensemble des opérations de transport et de manutention, mais aussi, et dans toute la mesure du possible, à éviter les vols ou dégradations qui risquaient de se produire au cours de la traversée du Sahara.

Il fallut trouver l'individu. Les bonnes volontés ne manquèrent pas mais tous les candidats eurent des raisons valables pour ne pas partir le moment venu. Jeune orstomien recruté pour faire naviguer le *Jacques Daget* sur le lac Tchad, je fus donc chargé d'assurer cette mission, prévue pour durer une vingtaine de jours. La décision d'embarquement du bateau sur un cargo, le *Sainte-Maxime*, prévue le 30 avril 1969, fut avancée au 26 avril, pour une arrivée à Alger une semaine après.

Pour la petite histoire, nous allons détailler le déroulement du voyage du *Jacques Daget* d'Alger à N'Guigmi sur l'itinéraire routier emprunté bien plus tôt par l'*Explorateur René Estienne*

Ce trajet était celui de l'ancienne transsaharienne qui passait par Tamanrasset avant que la chaussée ne soit goudronnée : tracé légèrement différent de l'actuel. Le 8 mai 1969, je quittai Fort-Lamy pour Paris, afin de procéder aux dernières formalités. Dans le même temps, le *Jacques Daget* faisait le trajet La Rochelle-Alger sur le *Sainte-Maxime*.

À mon arrivée à Alger, le 17 mai 1969, je pris contact avec la société Walon qui avait pris en charge les formalités de transport et de douane. Sans perdre de temps, avec les responsables de la SNTR, nous allâmes voir le *Jacques Daget*, posé à sec sur son quai. Nous fixâmes au 20 mai la date du chargement sur le véhicule de transport terrestre. De mon côté, comme me l'avait demandé la direction de l'Orstom, je fis parvenir un courrier à Fort-Lamy dans lequel je donnais tous les renseignements concernant le convoi, croquis à l'appui.

Au jour J, nous dûmes repousser le chargement au lendemain à cause d'un vent violent. Le 20 mai ne fut cependant pas une journée perdue car les responsables de la SNTR, en voyant le bateau de plus près, s'aperçurent qu'il allait poser un gros problème. L'ensemble bateau-véhicule ne pouvait pas passer sous les grues de quai. Il fallut donc prévoir son déplacement vers un quai plus adéquat.

Cette manœuvre fut effectuée le 21 à l'aide d'un ponton flottant tiré par un remorqueur. Le *Jacques Daget* fit ainsi plus d'un kilomètre pendu à un câble à 8 mètres au-dessus de la mer. Arrivé à l'emplacement choisi, nous le chargeâmes directement sur le camion, ce qui demanda quatre heures de travail.

Une fois le bateau sur sa plateforme (qu'il avait fallu changer entre temps, car la première remorque choisie ne pouvait supporter une telle charge), on se demanda si on allait pouvoir sortir du port et traverser la ville avec une masse aussi imposante. Pour éviter tout déplacement du chargement dû à la différence de largeur d'un mètre entre le bateau et la remorque, qui aurait eu pour effet de déséquilibrer l'ensemble, nous dûmes faire travailler nos méninges. Nous décidâmes de souder par endroit la coque à la remorque et d'assurer le tout avec de fortes élingues en acier.

À la sortie du port, les vraies difficultés commencèrent. Notre passage en ville avait de nouveau permis aux responsables de la SNTR de se rendre compte qu'ils avaient mal préparé le trajet d'un convoi de ce gabarit : 20 mètres de long et 7,5 mètres de hauteur, pour un poids total de l'ordre de 60 tonnes reposant sur 18 roues. Il fallut arrêter le convoi, chercher un nouvel itinéraire urbain et demander de nouvelles autorisations, ce qui dura encore une semaine de plus.

À mon passage à Paris, avec les dernières recommandations, on m'avait indiqué la composition du convoi proposée par la SNTR à l'Orstom. Il devait comporter plusieurs véhicules : un semi-remorque pouvant transporter le *Jacques Daget* (avec trois hommes d'équipage), un camion pour le matériel (pièces détachées, carburant, eau) et une voiture d'escorte. En réalité, seul le camion semi-remorque avait été prévu. Il

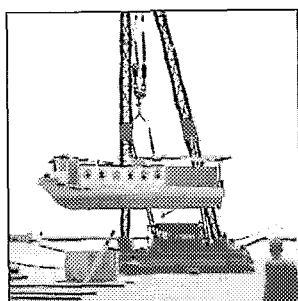
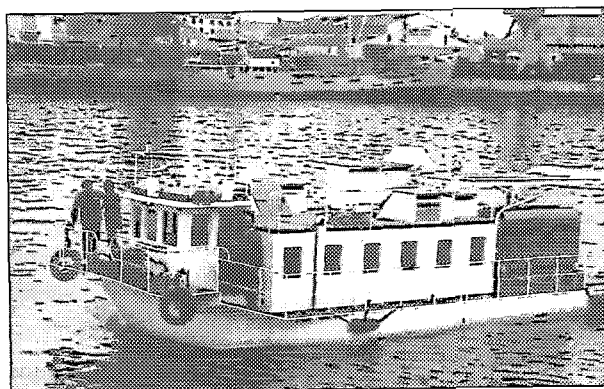
fallut donc adapter rapidement ce véhicule et lui adjoindre des réservoirs supplémentaires pour l'eau et le gasoil afin de garantir un minimum de sécurité à l'équipage.

Le départ effectif d'Alger eut lieu le 31 mai à 13 heures, trois semaines après la date prévue. Pour nous mettre du baume au cœur, nous fûmes accompagnés par la presse et la télévision durant les premiers kilomètres. À partir de ce moment, de pittoresques épisodes se succédèrent. Les chauffeurs craignaient d'abord des difficultés aux passages de certaines gorges de l'Atlas, un peu après Blida.

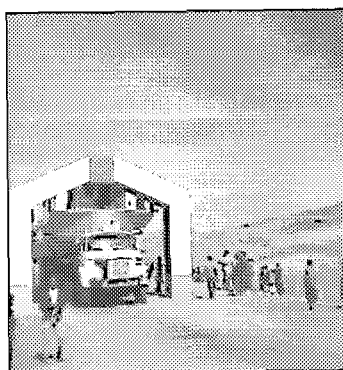
Mais dès le tronçon Alger–El Goléa, il nous fallut démonter et remonter un à un tous les arcs de triomphe, banderoles, guirlandes, fils téléphoniques et autres babioles qui avaient été installés à l'entrée et à la sortie de chaque localité en l'honneur d'une visite présidentielle. Cela dura jusqu'à Laghouat. Pour corser le tout, nous causâmes quelques dommages au réseau téléphonique Laghouat-Ghardaïa : la ligne ayant eu la malencontreuse idée de nous couper la route, nous arrachâmes involontairement deux poteaux et leurs fils. Trente minutes après l'incident, nous fûmes rattrapés par un escadron de gendarmerie. Ayant fait stopper le convoi, je m'aperçus que le *Jacques Daget* était affublé d'une paire de moustaches qui pendaient largement de chaque côté : restes du réseau téléphonique et début de grands palabres avec les autorités algériennes pour déterminer qui allait prendre en charge les dégâts. Le transporteur était allergique aux questions d'argent ; quant au bateau, seul responsable, on ne pouvait rien lui reprocher sinon ses dimensions. Enfin, après vingt-quatre heures de discussions, parfois houleuses, nous finîmes par nous entendre et par reprendre la route.

Le 8 juin, entre El Goléa et In Salah, nous rencontrâmes une piste très dure, une tôle ondulée de grande amplitude, et, surtout, un obstacle de taille, la dangereuse descente du plateau du Tademaït qui comporte sept kilomètres de lacets et une très forte déclivité.

À plusieurs reprises, les roues arrière de la remorque, extérieures au virage, se trouvèrent dans le vide, tandis que

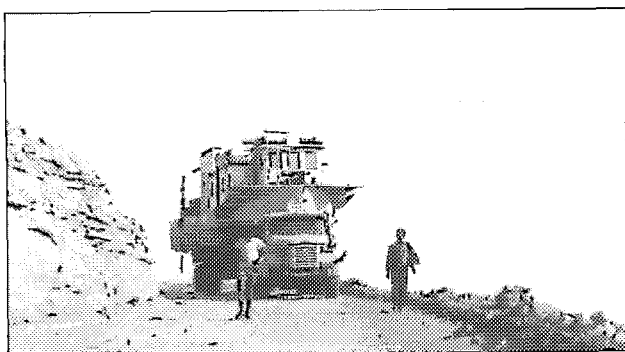


Entre ciel et mer, fonds Troubat



Un arc de triomphe, fonds Troubat

La descente du Tademaït, fonds Troubat



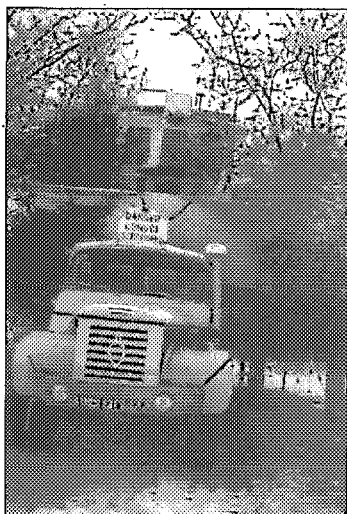
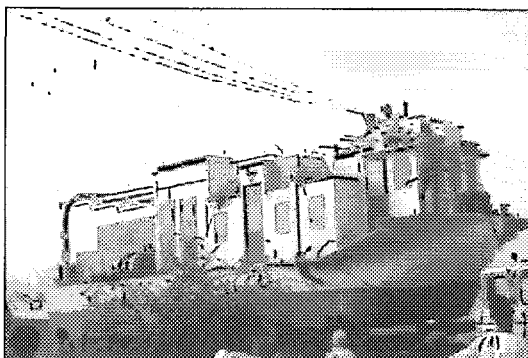
la coque frottait contre la paroi de la falaise. Nous parcourûmes la descente en deux heures, avec des sueurs froides, ayant constamment sous les yeux, au fond du ravin, de vieilles carcasses de camions moins chanceux que nous. Nous arrivâmes à In Salah le 9 juin à 10 heures.

Après un ravitaillement en eau et gasoil, nous reprîmes la piste le 10 au matin pour effectuer le trajet In Salah-Tamanrasset. À quelques kilomètres d'In Salah, il fallut porter assistance à deux touristes espagnols qui avaient fait une chute de moto. Ces gens envisageaient de faire la traversée du Sahara, à deux sur une petite moto de 125 cm³ avec, en tout et pour tout, cinq litres d'essence et cinq litres d'eau pour assurer leur survie.

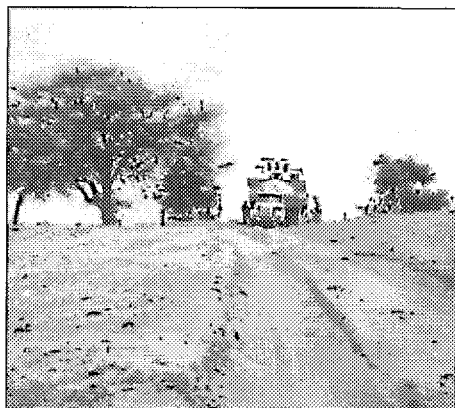
Après quelques difficultés dans les étroites et sinueuses gorges d'Arak, une route toute droite et relativement bonne s'offrait à notre regard. C'était la détente. À bord régnait une certaine bonne humeur car nous n'étions plus très loin de Tamanrasset, quand, tout à coup, nous entendîmes un bruit sinistre, suivi d'un claquement et de cris. Nous venions d'arracher la ligne électrique qui alimentait alors un ancien poste militaire français situé entre Inecker et In Amguel. Je me vis tout de suite confronté à de graves problèmes, mais contre toute attente, le chauffeur accéléra en me disant : " Ne te fais pas de souci, ils ne pourront pas nous poursuivre, ici ils n'ont que des chameaux ". Nous arrivâmes le 12 juin à Tamanrasset où d'autres ennuis nous attendaient.

Au passage de la douane, le 13 juin, le bateau ne fit pas de difficultés, mais le camion, véhicule national, se vit bloqué pour fausse déclaration quant à sa valeur. La douane exigea que soit refait tout le dossier, ce qui ne pouvait être effectué qu'à Alger. Dépassé par les événements, le représentant local de la SNTR ne voulut prendre aucune responsabilité. Il fallut que je prenne les choses en main et essaie de désembourber la situation. Avec l'aide de la société Walon-Alger et après une semaine d'attente, la situation étant régularisée, la douane d'Alger donnait le feu vert.

Au moment de reprendre la piste, d'autres difficultés nous tombèrent sur le dos. Les autorités algériennes me firent



Dunes et arbres entre Zinder et
N'Guigmi



appeler et me demandèrent de récupérer un individu d'une cinquantaine d'années, afin de le remettre aux autorités françaises à Agadès ou à Zinder. Selon leurs dires, il devenait encombrant, voire indésirable. Depuis une dizaine de jours, il hantait les rues de Tamanrasset à la recherche d'un sauveur capable de le véhiculer, tout en assurant sa survie jusqu'à Agadès — dure épreuve car il avait oublié l'usage du savon depuis belle lurette. Ce pauvre bougre n'avait comme seul bagage qu'un passeport. En plus de ce passager, il me fallut prendre en charge deux Renault R4, ayant chacune à leur bord deux personnes. Comme dernier convoi à sortir d'Algérie avant les pluies, nous devions assurer leur sécurité pour la traversée Tamanrasset–Agadès. Nous acceptâmes tout, instruits par les ennuis précédents qu'il ne fallait surtout pas contrarier les autorités.

Nous voilà donc partis de Tamanrasset pour Agadès, avec toute cette smala, le 18 juin. Pour les 900 kilomètres de sable insuffisamment balisés et sans points de repère, il nous fallut cinq jours.

Pour faciliter les choses, un des véhicules légers qui suivaient le convoi tomba en panne peu après le poste frontière d'Assamaka que nous avons passé dans la matinée. Nous nous aperçûmes de sa disparition le soir, il me fallut équiper la deuxième voiture et partir à la recherche de la première. Ce n'est que le lendemain matin, vers 6 heures, que je retrouvai ses occupants. Ils avaient abandonné leur véhicule et faisaient route à pied. Il y eut de grandes explications. Tout ce petit monde embarqué, je partis à la recherche de la R4 abandonnée, retrouvée peu après. La voiture dépannée, nous rejoignîmes le convoi.

Dans la foulée, pour nous remonter le moral, nous restâmes ensablés un après-midi puis embourbés, le semi-remorque en portefeuille, une journée. Il avait plu durant la nuit et nous dûmes attendre que le sol sèche pour reprendre la piste. Comme après chaque pluie, les oueds étaient pleins et il fallait, à chaque traversée, consolider un passage avec du sable et des tôles. En ces occasions, nos touristes se révélèrent utiles en nous apportant une aide appréciable.

Nous arrivâmes à Agadès le 22 juin, cette fois sans aucun problème de formalités. À ma grande surprise, une voiture de l'Orstom Fort-Lamy nous attendait. Plus indépendant, je pus visiter les autorités et reconnaître le trajet pour la traversée de la ville, ce qui se fit sans difficulté.

J'avais espéré me débarrasser de mon touriste solitaire. Il souhaitait en effet rester à Agadès où il avait des connaissances susceptibles de l'aider dans sa misère. Une fois de plus, un vilain grain de sable se mit dans les rouages. Tandis que j'effectuais des démarches pour la traversée de la ville, le préfet me fit appeler pour que je récupère de toute urgence mon brave touriste qui se trouvait dans les geôles de la préfecture, à la suite d'une bagarre dans un bar. Je reçus l'ordre de remettre ce monsieur en main propre au consul de France à Zinder. Cette fois encore je piquai une grosse colère et j'expédiai mon bonhomme sur le haut du chargement avec consigne de ne plus bouger jusqu'à l'arrivée.

Nous repartîmes le 23 juin, équipage au complet. Pour ajouter aux problèmes liés au convoi, je devais mater une équipe de bras cassés et affronter une piste de sable sillonnée de profondes ornières dans lesquelles le camion restait souvent coincé à cause de sa largeur d'essieux.

Pour éviter toute mauvaise surprise à notre arrivée à Zinder, le 25, je fis arrêter le convoi au poste de police, à l'entrée de la ville. J'y déposai, avec les recommandations d'usage, mon fameux passager. Quant aux autres, plus indépendants, ils partirent de leur côté.

Sans plus tarder, je contactai l'Orstom pour l'informer sur notre progression. Puis, je demandai des nouvelles de l'équipe de Faure, chargée de la mise à l'eau, qui devait quitter Fort-Lamy et nous rejoindre à N'Guigmi sur le lac Tchad. Je me rendis ensuite auprès des autorités pour organiser la traversée de la ville. La gentillesse et la compréhension des habitants nous facilitèrent la tâche car Zinder resta privée d'électricité durant le passage du convoi qui devait passer sous soixante-dix lignes à haute tension.

Perché sur le haut du chargement, m'évertuant à faire glisser une ligne électrique par-dessus, j'eus la surprise de

voir arriver une délégation du consulat de France, porteuse d'une convocation. Après un échange de politesses, j'appris que le consul me demandait des nouvelles d'un certain monsieur... que je ne connaissais que trop bien. Pour le rassurer, je lui dis que je l'avais laissé sous bonne garde. À ce moment, rappliquèrent deux policiers qui déclarèrent que notre touriste " s'était fait la paire ". M. le Consul, très contrarié, m'expliqua alors la raison pour laquelle il aurait aimé lui mettre la main dessus : l'année précédente, hébergé par le consulat, ce brave homme était parti avec l'argenterie, au grand déplaisir de ses hôtes.

J'ai oublié de mentionner que, depuis El Goléa, nous étions accompagnés par un petit instituteur, en vacances scolaires. Ne sachant que faire de ses jours de repos, attiré par le remue-ménage provoqué par le passage de notre véhicule insolite, il était venu nous voir et avait eu l'idée de nous demander s'il pouvait faire un bout de route avec nous, histoire de passer le temps. Contrairement aux autres, il ne fut jamais un poids pour notre équipe et nous aida toujours dans les moments difficiles. Sa gentillesse était telle que nous l'acceptâmes jusqu'à N'Guigmi. Il participa même à la mise à l'eau du bateau et, avec l'accord d'Audry, il put faire le restant du voyage jusqu'à N'Djamena – traversée du lac et remontée du Chari comprises. Il n'en demandait pas tant.

Revenons à nos moutons. À la sortie de la ville, je m'inquiétai de l'état de la piste que je devais prendre pour poursuivre le voyage. Les renseignements recueillis étaient décourageants. Jusqu'alors, aucun semi-remorque n'avait osé s'aventurer sur cette piste, tant était réputé difficile le franchissement des hautes dunes de sable du Manga.

Après d'abondantes recommandations, nous prîmes la piste vers N'Guigmi, le 27 juin, dernière étape longue de 750 kilomètres. Les 110 premiers furent franchis sans problème. Nous passâmes la nuit au pied d'une dune. Le lendemain matin nous l'attaquions. Deux jours plus tard, nous n'avions fait que deux kilomètres à grand renfort de tôles et de manie-ment de pelles. Le troisième jour au matin, le convoi était bloqué entre deux montagnes de sable.

Je décidai d'aller à N'Guigmi pour obtenir de l'aide et en espérant retrouver l'équipe chargée de la mise à l'eau. À l'annonce de l'arrivée du convoi à Zinder, Faure était parti de Fort-Lamy avec armes et bagages le 25 juin pour arriver à N'Guigmi le 27. C'est donc le 29 juin à minuit que je retrouvai Faure et lui annonçai, ainsi qu'à Fort-Lamy, la triste situation du convoi, bloqué jusqu'à nouvel ordre, et peut-être pour longtemps, entre deux dunes, à 120 kilomètres de Zinder et à 680 kilomètres du point de débarquement.

Le jour même, Audry, chef du centre de Fort-Lamy, Dejoux, chef de laboratoire, et Jouanny – constructeur du bateau qui avait souhaité être présent lors de la mise à l'eau –, se rendirent par avion à N'Guigmi pour évaluer la gravité du problème. De nouveau, après réunion et discussion de tout l'état-major, je fus chargé de trouver une solution. Je dus retourner à Zinder pour me renseigner sur les possibilités d'aide mécanique. Aucun engin n'était capable de nous désensabler. Impossible, dit-on, n'est pas français. Je décidai alors d'appliquer la seule tactique possible, en utilisant les moyens du bord : manœuvres, pelles, tôles et déblaiement du sable qui nous barrait la route. Entre temps, Faure était reparti pour Fort-Lamy, car il était impossible de préciser la date d'arrivée au point de débarquement. Cette visite ne fut pas entièrement négative, Jouanny put se rendre compte des difficultés que Faure allait rencontrer pour la mise à l'eau.

De tout le trajet, c'est sans aucun doute la partie Karguiri–Maïné Soroa qui fut la plus dure, la plus incroyablement pénible : nous mîmes 10 jours et consommâmes 1 800 litres de gasoil pour faire 200 kilomètres. Comparativement, les derniers 280 kilomètres furent faciles. Le convoi arriva enfin à N'Guigmi le 11 juillet 1969 à 9 heures 30. La première phase du convoiage du *Jacques Daget* sur 4 500 kilomètres de route était achevée.

MISE À L'EAU ET PREMIER VOYAGE

Dès l'arrivée du convoi à N'Guigmi, j'avais prévenu Fort-Lamy. Après expertise des dégâts occasionnés au cours du voyage, Faure put entamer les préparatifs de déchargement et de mise à l'eau. Tout le mérite de l'une des péripéties les plus critiques, la mise à l'eau du bateau, revient à la compétence de F. Faure, sans lequel il n'y aurait pas eu de suite à l'aventure.

Ce dernier avait effectué une reconnaissance le 4 avril pour choisir le point de déchargement, prévenir les autorités et leur expliquer le but de tout le remue-ménage envisagé. Il était prévu de creuser un immense trou à 25 mètres du bord du lac, d'une profondeur de 1,80 mètre et d'une longueur correspondant au moins à la longueur du convoi plus sa pente d'accès, soit 35 mètres. Pour amener le bateau au niveau du sol, le halage devait se faire avec un véhicule muni d'un treuil mouflé : il était prévu un plan incliné, renforcé de palplanches, et un chemin de rouleaux constitué de tubes de deux pouces de diamètre remplis de sable pour éviter leur écrasement.

Les travaux de terrassement furent entrepris le matin du 28 juin, avec une première équipe de trente manœuvres embauchés pour l'occasion. Au soir, le débroussaillage des abords du lac et la délimitation du trou étaient terminés. Mais, pour arriver à bout des travaux de terrassement, il avait fallu doubler le nombre de manœuvres. Les opérations de creusement commencèrent le deuxième jour et, en fin de journée, le trou était profond de 1,20 mètre. Les infiltrations d'eau empêchant de creuser plus profond, il fallut compenser les 60 centimètres manquants en rehaussant le plan incliné avec la terre déblayée.

Le 14 juillet, Audry, Dejoux, Faure, Jouanny et le commissaire aux avaries arrivèrent par avion de la capitale tchadienne. Tout le monde était au rendez-vous. Il fallut enlever toutes les protections montées pour le voyage, le plus dur étant de dessouder les pattes de fixations reliant le bateau à la remorque.

Dans l'après-midi, le camion se mit en position. Malgré les conseils prodigués au chauffeur, le camion s'embourba jusqu'aux essieux dans la fosse. Pour l'en sortir, il fallut l'aide de trente manœuvres avec leurs pelles.

Le 15 à 11 heures, le halage commença. Les premiers essais furent négatifs, à cause du mauvais ancrage du camion chargé de tirer. Il était nécessaire de soulever le bateau pour aider au halage. Ce levage fut très laborieux, faute de moyens suffisamment puissants. Le système d'ancrage du camion fut amélioré, le déplacement efficace du bateau put commencer. On profita de l'espace alors apparu entre la remorque et le bord du fossé pour repeindre les œuvres vives de la coque d'une couche d'anti-fouling. Cette gymnastique se poursuivit pendant toute la durée du déchargement.

Le 16 juillet vers 10 heures, le camion était libéré, le bateau entièrement posé sur son slip. À cause de son poids et de la déformation du dispositif sur le plan incliné, le halage devint encore plus difficile. Il fallut l'aide d'un second camion pousseur pour compléter l'effort de traction. En tout dernier ressort, les manœuvres durent intervenir. Quelques heures après la mise à l'eau, un vent violent poussa une île flottante de papyrus qui apparut à l'entrée de la rade et alla s'installer à l'endroit même du chantier, coinçant notre pauvre bateau, impuissant faute de système de propulsion contre la rive. Vu le poids et le volume de l'île à déplacer, tout effort manuel fut nul. Fatiguée, l'équipe abandonna, et remit l'opération au lendemain.

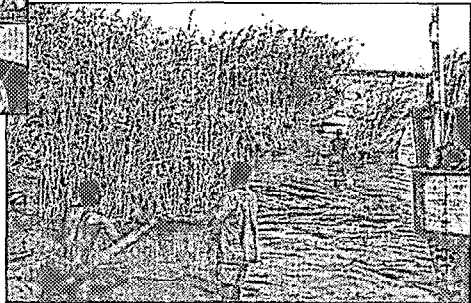
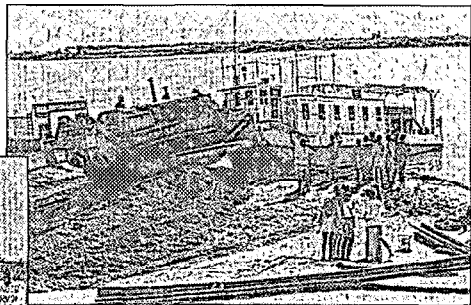
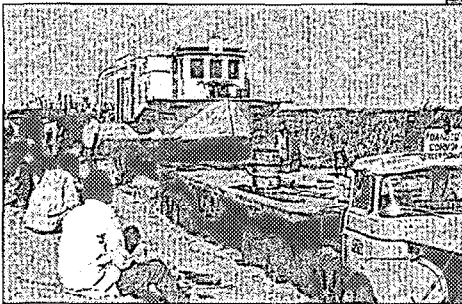
Au petit matin, agréable surprise pour l'équipe : l'île avait disparu. Ceci permit de continuer les essais moteurs, le contrôle d'étanchéité des ballasts et la mise en place du Schotell (système de propulsion). Le bateau fut nettoyé. À 18 heures, il était fin prêt à appareiller.

Dans la nuit du 18, à 2 heures du matin, le vent se leva en quelques minutes et devint très violent. Il prit pour cible le *Jacques Daget* ; Faure se leva et vérifia l'ancrage. Notre embarcation était bousculée et chassait sur ses amarres. À 2 heures 30, le vent redoubla de violence, suivi d'une forte pluie. Le *Jacques Daget* ne tint plus, il ripa sur son ancre, prit

le vent et partit dans le milieu du bras. Dans l'affolement général, Faure arma un petit youyou et, à la lueur des phares d'un des camions, il partit à la poursuite du bateau. Heureusement, après une course d'une centaine de mètres, l'ancre s'accrocha et immobilisa le bateau ce qui permit à Faure de le récupérer et de le ramener à son point de départ.

Les deux ou trois jours suivants furent consacrés à de petites mondanités en l'honneur du *Jacques Daget*. Pour les remercier du soutien qu'ils avaient apporté à Faure lors de la mise à l'eau, tous les notables furent cordialement invités. Une visite du bateau avait été prévue ainsi qu'une petite sortie en face de N'Guigmi.

La journée du 22 juillet fut consacrée à la prise en main du *Jacques Daget*, au nettoyage et aux derniers préparatifs avant la grande traversée. Le mercredi 23 au matin, le moment du départ arriva enfin. Tout était prêt, l'équipage au



Mise à l'eau
Iles de papyrus

complet, avec le *capita*, chargé de nous servir de guide pour la partie lacustre. En bon navigateur, nous avons établi une route à suivre qui devait nous permettre, en tenant compte des aléas inévitables sur un tel parcours, d'arriver à l'embouchure du fleuve Chari. De mon côté, ne connaissant pas le lac, et surtout après ce que j'avais vu des îles flottantes et du vent, j'éprouvais une certaine angoisse en entreprenant ce voyage.

Après quelques minutes de marche à un régime de rodage, nous arrivâmes aux eaux libres. La stabilité de notre embarcation fut mise à l'épreuve par une petite houle et un vent debout. Nous croisâmes quelques îlots de papyrus dérivant çà et là. Le cap suivi passait au large, les fonds étant douteux. La côte, que l'on apercevait sur l'horizon à babord, semblait être une plage s'étendant à perte de vue. Il était difficile de se rendre compte de ses détails, les amers étant rares et notre position imprécise. Qui plus est, les équipements de navigation étaient plutôt sommaires : il n'y avait qu'un compas de bord. À tribord, s'étendait un horizon d'eau sans limite. Au soir, après une navigation sans histoire, nous décidâmes par précaution de mouiller en eau libre, à cause des hauts-fonds supposés proches de la côte. Notre première soirée sur le lac fut féérique.

C'est au milieu de la nuit que tout se gâta. Aux environs de minuit, le vent se leva avec force, provoquant une forte houle avec des creux de plus de 50 cm. Notre pauvre coque de noix à fond plat fut malmenée. Au petit matin, nous avions dérivé à quelques encablures des côtes, à la limite des hauts-fonds. Le sondage indiqua que nous n'avions que quelques centimètres d'eau sous la coque. Nous mîmes en route prudemment. À l'arrière du bateau, une traînée d'eau boueuse indiquait que nous venions de frôler la catastrophe.

La journée du 24 juillet se déroula sans gros problème. Notre seul souci était de suivre un cap sans trop perdre de vue la rive, histoire de nous rassurer. C'est seulement en fin d'après-midi que nous aperçûmes quelques îles qui annonçaient l'approche de la Grande Barrière²² dont

22 • Succession d'îles et d'îlots alignés suivant un axe est-ouest, partageant le lac en deux grandes zones.

l'épaisseur est de l'ordre de 20 kilomètres. Autre phénomène rassurant, nous venions de croiser une énorme pirogue en papyrus, appelée *kadei*, chargée d'individus. Renseignements pris, nous étions en eaux tchadiennes. À l'entrée de la Grande Barrière, notre *capita* dit qu'il y avait des risques à se hasarder de nuit dans cette zone et nous conseilla de stopper avant la nuit, de façon à nous mettre à l'abri d'une île.

Le 25, aux premières lueurs du jour, après inspection, nous appareillâmes et mîmes le cap sur une trouée repérée dans cette chaîne d'îles. Après quelques minutes, nous nous engageâmes dans une passe qui déboucha dans un grand bassin. Nous pensions être sortis de cette barrière de végétation. Après un ou deux kilomètres, on distingua un chenal. Selon notre *capita*, la route était bonne mais il jugeait préférable de tirer sur la côte tchadienne, près de laquelle les fonds sont plus francs. Après six heures de changements de cap, nous aperçûmes les eaux libres du sud. À 19 heures, nous étions mouillés à l'abri d'une grande île, face au delta du Chari. Ainsi se terminait notre première traversée du lac Tchad.

Le 26 juillet, nous appareillâmes dès le lever du soleil. Grâce à une bonne connaissance des passes de la part du *capita* et grâce à la maniabilité du bateau, nous entrâmes dans le delta sans anicroche, malgré un niveau d'eau très bas en certains endroits. Une fois dans le bras principal, nous remontâmes le fleuve jusqu'à Djimtilo, petit village sur la rive tchadienne et premier contact avec la terre ferme après quatre jours de navigation. Nous mîmes à profit la journée du 27 pour nous détendre et réparer les avaries survenues au cours de cette traversée.

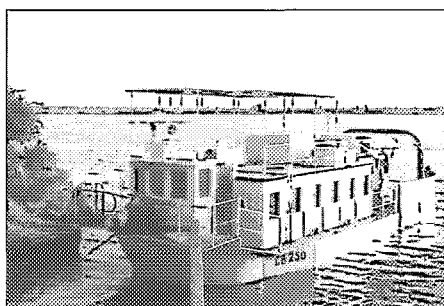
Le 28 juillet, au petit matin, nous quittâmes notre village pour une autre escale. Nous passâmes notre temps à briquer et préparer le bateau en vue de son arrivée à Fort-Lamy. Au terme d'un voyage de 54 jours après notre départ d'Alger le 29 juillet 1969, nous amarriâmes le bateau, après un accostage impeccable, à l'endroit prévu par l'Orstom, non loin des jardins de la maison de l'ambassadeur de France. Les formalités de douane furent faites immédiatement.

Deux ou trois jours avant l'arrivée du *Jacques Daget* à Fort-Lamy, lors d'un entretien avec l'ambassadeur de France, le directeur du centre avait souligné l'importance que l'Orstom attachait à l'événement : l'arrivée du premier navire construit pour servir dans les eaux intérieures africaines. L'ambassadeur attira l'attention du président de la République tchadienne. Le service de l'information de la présidence reçut pour directive de mettre en œuvre les différents services de presse.

Concrètement, ce remue-ménage se solda, le 30 juillet, par la prise de quelques photos par les services de presse, par la présence du représentant de l'agence France-Presse à qui nous fîmes un rapide exposé, ainsi que par celle de la radiodiffusion nationale tchadienne. Nous eûmes droit à un communiqué de deux minutes qui passa au bulletin de midi et un exposé de 20 minutes qui passa le soir sous forme de " magazine ". Il y eut d'autres articles dans la presse locale ou africaine : un article paru le 14 août 1969 dans les informations économiques du *Bulletin de la Chambre de Commerce de Fort-Lamy*, un article dans le *New Nigerian* du 2 août.

INAUGURATION ET MISE EN SERVICE

Le *Jacques Daget* après transformation



L'inauguration de ce bateau-laboratoire a beaucoup compté dans sa carrière. Début juillet, un important courrier fut échangé entre Paris et Fort-Lamy sur la façon dont devait se dérouler cette cérémonie : simple cocktail avec un protocole

réduit, ou cérémonie plus fastueuse, impliquant la présence ou la représentation de la direction générale et du conseil d'administration de l'Orstom, donc un protocole plus lourd et la participation de l'ambassadeur de France et des personnalités tchadiennes. Qui allait patronner la cérémonie ? Se déroulerait-elle dans un cadre uniquement tchadien ou dans le cadre de la commission du bassin du lac Tchad ? La deuxième solution fut retenue.

À cause des dégâts dus au voyage, le pauvre bateau dut repasser entre les mains d'ouvriers de diverses corporations pour subir de nombreuses modifications et améliorations. Tout ayant été remis en état, la date de l'inauguration fut fixée au 21 décembre 1969.

De très officiels discours furent prononcés, notamment par G. Camus, alors directeur général de l'Orstom. Voici un extrait de son discours adressé au président de la République et aux autorités tchadiennes pour expliquer l'utilité de ce bateau ainsi que l'origine de son nom :

Et puisqu'il fallait un nom à ce bateau, plutôt que d'en choisir un parmi les astres, la mythologie, la faune ou les gloires disparues, il a semblé légitime de rendre hommage à un homme qui, au sortir de l'École polytechnique, a choisi de consacrer exclusivement sa carrière à l'Afrique et a apporté à la connaissance de la faune ichtyologique du fleuve Niger, puis du lac Tchad, une contribution d'une exceptionnelle qualité. De plus, c'est grâce à la personnalité de Jacques Daget qu'a pu être constituée l'équipe hydrobiologique de Fort-Lamy et je suis assuré qu'il voit aujourd'hui, avec une pleine satisfaction, ses jeunes collègues dotés de moyens de travail plus efficaces, mais à coup sûr moins pittoresques, que son légendaire Tilapia, dont la caractéristique principale consistait à descendre le Niger sans pouvoir le remonter autrement que halé. Il est vrai que le Jacques Daget a dû, lui, être convoyé par voie maritime de La Rochelle à Alger, puis sur plateforme automobile à travers le Sahara, dans des conditions qui furent, elles aussi, parfois pittoresques, mais souvent difficiles.

Le ministre tchadien du Plan, M. Digimbaye, répondit :

Pour conclure, il m'est très agréable de respecter les usages en exprimant tous mes vœux au Jacques Daget. Qu'il effectue des missions innombrables et fructueuses dans les sinuosités de nos fleuves impassibles ou dans le dédale des archipels lacustres ! Qu'il échappe aux traîtrises des hauts-fonds, aux fantaisies des îlots dérivants, aux colères subites du lac ! Et qu'il continue à porter bien haut les couleurs et le renom de l'Orstom, de la France et des quatre États riverains du lac Tchad.

UNE VIE COURTE MAIS BIEN REMPLIE

En dépit du faste déployé lors de son inauguration et de tous les vœux exprimés à cette occasion, la vie du *Jacques Daget* devait être brève. D'après mes calculs, elle dura très exactement 2 586 jours.

Le bateau effectua sa première mission scientifique fin décembre 1969. Je dis bien scientifique, car sa première tentative de sortie avait tourné court. Le lendemain de l'inauguration, le directeur général, accompagné de sa suite, avait souhaité faire une petite promenade sur le Chari puis pousser jusqu'au lac. Cette balade ne dura que quelques heures, le directeur, malade, n'ayant pas supporté la petite houle du fleuve.

Une fois équipé de son matériel scientifique, notre bateau-laboratoire appareilla pour une mission de trois semaines fin 1969. Se trouvaient embarqués, outre un équipage de trois hommes (deux barreurs et un cuisinier), une équipe de chercheurs de différentes disciplines, épaulée par des agents techniques locaux. Pour ma part, j'allais faire mes débuts de patron et de responsable de ce bateau qui devait nous permettre d'explorer l'immensité du lac Tchad. Cette première mission nous permit surtout d'évaluer les qualités et les défauts de l'engin. D'emblée il se révéla puissant, maniable et stable par mauvais temps. Mais, car il y avait un mais, et de taille, les zones sur lesquelles nous avions à

travailler étaient très peu profondes. Nous éprouvions de ce fait beaucoup de difficultés à naviguer, le tirant d'eau en bout de pale atteignant 1,17 mètre. Au cours de nos déplacements, alors que nous ne connaissions pas encore les chenaux navigables, le pénible travail de halage prit souvent le pas sur la propulsion motorisée.

À la fin de la mission, notre cahier de doléances était très chargé, surtout quant au système de propulsion, ce qui provoqua une grande réunion de l'état-major. Il fallait trouver un remède à ce handicap afin de pouvoir nous déplacer à vitesse réduite sur certaines zones peu profondes ou franchir certains hauts-fonds. À défaut, l'utilisation du *Jacques Daget* aurait été limitée à très court terme car des crues déficitaires allaient se succéder d'année en année. On envisagea la possibilité de relever de 40 cm, à la demande, le Schottel, uniquement dans les cas où il serait matériellement impossible de faire autrement, la position de marche normale restant celle du Schottel baissé. Il n'était pas question de renvoyer le bateau à La Rochelle. J'eus le privilège de me pencher sur ce problème et de proposer une solution technique pouvant être réalisée avec des moyens limités par les ateliers du centre de Fort-Lamy.

Bien entendu, il avait fallu renoncer à toute modification du système de propulsion. Nous fûmes obligés de l'utiliser tel quel, ce qui nous demanda à chaque sortie des efforts physiques énormes, sans compter les ennuis mécaniques liés aux mauvaises conditions de navigation rencontrées dans certaines zones.

Malgré tous ces soucis, le moral des équipes à bord resta toujours excellent. Bien souvent, nous étions une dizaine d'individus à cohabiter plusieurs jours sur cette petite surface, avec tous les problèmes que cette situation entraîne inévitablement. Il n'en demeurait pas moins qu'à chacune des sorties on découvrait des paysages extraordinaires, on vivait des moments inoubliables, des coups de vent violents donnant naissance à des tempêtes de plusieurs heures. La vie à bord n'était ni monotone ni ennuyeuse ; chaque sortie apportant son lot d'imprévus.

Il est difficile après tant d'années de se souvenir de toutes les anecdotes. L'une d'elles me revient à l'esprit : ce n'est pas l'histoire de la sardine qui a bouché le port mais celle d'un poisson qui a stoppé le bateau. En pleine eau libre, on ressentit un choc violent et le moteur principal s'arrêta, sans que le bateau soit immobilisé. On pensa à un tronc d'arbre ou à un hippopotame. En relevant le propulseur, on eut la surprise de voir un énorme poisson du genre *Citharinus*, coincé entre le corps du propulseur et l'hélice.

Je me rappelle d'un autre incident, survenu en février 1970, et qui aurait pu être dramatique. Nous étions partis pour une tournée d'une dizaine de jours dans le nord-est du lac derrière la Grande Barrière. Vu la lenteur et les difficultés des déplacements du bateau dans cette région, nous avons décidé d'un commun accord de mouiller à proximité d'une île et, pour effectuer le travail, d'utiliser de petites embarcations du type Zodiac. Aussitôt dit, aussitôt fait, dans la matinée du 12 février, on arma un Zodiac et une petite équipe de trois individus partit faire des prélèvements plus à l'intérieur de l'archipel sur 5 à 10 km. Jusque-là, rien d'anormal. Ce ne fut que le soir, ne voyant rien revenir, que je me posai quelques questions : ont-ils eu des problèmes mécaniques ? Se sont-ils perdus ? Je n'avais qu'une chose à faire : attendre sur place en espérant que, pour nos trois aventuriers, la nuit ne serait pas trop pénible, sans abri et au milieu d'une région infestée de moustiques.

Le lendemain, au petit jour, toujours pas d'embarcation en vue. Toute la journée, sur une petite coque équipée d'un moteur, j'essayai de retrouver trace de mes compagnons. Au long du parcours, j'interrogeai les pêcheurs : ils n'avaient vu aucun Blanc sur un petit bateau.

La deuxième nuit d'attente vit grandir mon angoisse. Dans le secteur en question, hormis les moustiques, se trouvait une forte concentration d'hippopotames qui constituent un grand danger pour des embarcations légères. Comment faire pour demander de l'aide, sans poste radio émetteur à bord. Au matin du troisième jour, je décidai de partir avec ma petite coque vers Baga-Sola, village situé sur les berges du lac à une

cinquantaine de kilomètres au sud-est du *Jacques Daget*, dans l'espoir de trouver un poste radio auprès des autorités locales et de donner l'alerte.

Chemin faisant, j'eus la surprise de trouver au milieu de la Grande Barrière, une famille de missionnaires évangélistes installée sur une île appelée Haïkoulou et qui disposait d'une radio. Nous pûmes contacter Fort-Lamy. Le branle-bas de combat fut déclenché dans les heures suivantes et, le lendemain, ce fut un ballet aéronautique, avec un Noratlas 2 501 et sa compagnie de largage et un avion privé qui quadrillèrent toute la zone du lac entre la Grande Barrière et le nord. Ce cinéma dura toute la journée sans résultat. Inutile de dire que tout le monde était dans l'angoisse. Les familles s'affolèrent.

Au matin du 16 février, je vis arriver un petit avion privé qui décrivit un cercle au-dessus du *Jacques Daget* et m'envoya un message. Mes compagnons avaient été retrouvés, ils étaient à Bol, préfecture sur les bords du lac, où l'Orstom avait une antenne. Ils attendaient sagement que l'on vienne les chercher. Après explications, on put comprendre ce qui s'était passé. À la suite d'un ennui mécanique, ils avaient regagné les berges du lac puis le village de Baga Kiskra. De là, ils avaient fait prévenir le docteur de Bol, qui était venu les chercher avec leur matériel, sans laisser aucune trace de leur passage. Ce remue-ménage s'était passé dans la journée du 12 février et personne n'avait eu le réflexe de me faire prévenir, négligence qui avait coûté cher.

Une autre anecdote, beaucoup plus technique, concerne le bateau. Comme prévu par le règlement, il avait été inscrit au Registre international de classification de marine en mai 1969 sous le n° 567547. Il devait subir une visite spéciale en mai 1973, avec un protocole de contrôle très lourd qui nécessitait de mettre le bateau à sec. À Fort-Lamy, aucune installation portuaire ne permettait une telle opération. Là encore, on dut faire face à de grosses difficultés mais le système D fonctionna à plein régime. L'idée consistait à poser le bateau sur un gros chariot puis à sortir l'ensemble de l'eau sur un plan incliné de halage, à l'aide d'un engin de traction.



Chenal entre N'Djamena et Bol



Arrêt brutal provoqué par un gros poisson

Cette idée ayant été retenue, il ne restait plus qu'à construire un chariot suffisamment résistant pour supporter 40 tonnes et trouver sur les berges du Chari un site pouvant faire office de slip²³.

Passons sur l'aspect technique des deux premières phases de l'opération. Venons-en tout de suite à la dernière phase de remise à l'eau. Les premiers mètres furent parcourus sans effort anormal et sans déformations du slip, il suffisait de donner du mou au treuil. Il ne restait que quelques minutes pour que le bateau se retrouve dans son élément quand retentit un craquement sinistre. L'essieu avant du chariot venait de casser à la hauteur de la roue droite, le bateau s'était affaissé sur l'avant. En quelques secondes, tout était remis en question. Il allait falloir soulever cette masse de 40 tonnes pour réparer l'essieu. Après des heures d'effort, force nous fut de constater notre impuissance à remettre le *Jacques Daget* sur ses roues. Une fois encore, les moyens de levage nous firent défaut, la seule solution étant de pousser

23 * Plan incliné pour mettre à l'eau de petits bâtiments sur chariot.

l'ensemble sur les quelques mètres qui restaient à parcourir. Un camion Berliet fit les premiers essais sans que le bateau bougeât d'un pouce. Il fallut louer à une entreprise de terrassement un tracteur à chenilles de plusieurs centaines de chevaux, un " D8 ", pour que la masse d'acier consentît à se déplacer, au grand dam de la peinture toute fraîche.

Quelques mois après sa remise en état, cet infortuné bateau eut à subir une autre épreuve de taille. Au cours d'une mission en période de décrue, au moment de rejoindre les eaux libres, il se trouva prisonnier, dans l'archipel Sud-Est, d'un seuil sableux faisant barrière. Il fallut qu'il attende la remontée des eaux.

À cette époque, l'Orstom avait installé un petit laboratoire de campagne à l'intérieur de l'archipel Est sur une petite île appelée Lafia, à une vingtaine de kilomètres de Bol. C'est là que le *Jacques Daget* passa trois ans comme annexe à ce petit laboratoire, en espérant des jours meilleurs. Une mission effectuée à la mi-1976 permit de le ramener à Bol.

Afin de permettre le trafic des bateaux entre N'Djamena (anciennement Fort-Lamy) et Bol, préfecture du lac, un chenal avait été taillé dans la végétation isolant l'archipel Sud-Est des eaux libres du sud du lac. Ce chenal de vingt kilomètres avait été réalisé grâce à l'aide financière du PNUD. Entrepris au mois de décembre 1976, il était achevé dans le courant du mois de mars 1977. J'obtins le feu vert pour tenter une sortie avant que cette petite voie de navigation ne soit de nouveau envahie par la végétation. Le niveau du lac ayant sérieusement baissé en moins de deux mois, je trouvai, à mon arrivée à Bol, le *Jacques Daget* aux trois quarts échoué et emprisonné par une *kirta*, île flottante de papyrus, poussée par le vent et venue bloquer l'arrière du bateau. Quatre jours d'efforts furent nécessaires à une équipe de dix manœuvres pour le dégager de sa prison végétale et le remettre à flot. Une fois l'embarcation en état de naviguer, nous entreprîmes de rejoindre les eaux libres où nous rencontrâmes de sérieuses difficultés. Sous l'influence du vent, l'entrée du chenal était bouchée par la végétation sur une centaine de mètres. Pour parcourir cette distance, il fallut utiliser le

Jacques Daget comme pousseur et comme tracteur pour déplacer des tonnes de végétation, ce qui nous demanda une bonne matinée de travail. Les mêmes problèmes furent rencontrés à chaque étendue d'eau importante, qui permettait un déplacement des plantes flottantes sous l'effet du vent. Une autre difficulté tenait à la largeur du chenal, bien souvent inférieure à celle du bateau, ce qui nous ralentit énormément et limita nos possibilités de manœuvre. En outre, le chenal était peu profond. Dans certains secteurs, il n'y avait pas plus de 70 à 80 centimètres d'eau : il fallait pousser et tirer le bateau sur de longues distances, en faisant appel à des manœuvres recrutés sur place.

Il nous fallut deux jours et une nuit pour parcourir les 20 kilomètres du chenal. Malgré tous les incidents survenus au cours de ce trajet, la mécanique et la coque du *Jacques Daget* avaient très peu souffert. Une fois dans le fleuve Chari, nous ne pûmes remonter jusqu'à N'Djamena, faute d'une hauteur d'eau suffisante. Nous laissâmes le bateau à Hadidé, petite station de pêche située dans le delta du Chari.

Le *Jacques Daget* remis en service, il était prévu qu'il effectuerait de nombreux jours de sortie sous la responsabilité d'un nouveau patron, Sanseo, marin de profession, recruté pour prendre ma relève. Je devais en effet quitter le Tchad courant mai 1977 pour une nouvelle affectation. Après passation de service dans les règles à Sanseo, le 9 mai 1977, en présence de quelques utilisateurs du bateau et du responsable du centre Orstom de N'Djamena, je pouvais quitter le Tchad, après un très long séjour, pour la Côte d'Ivoire.

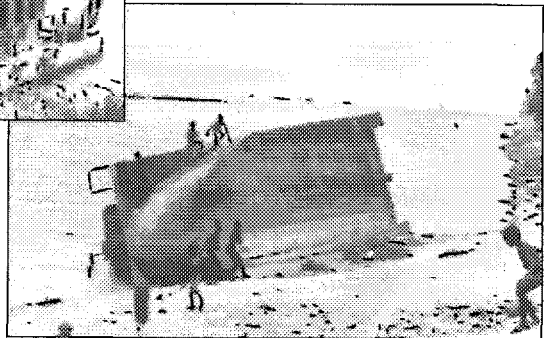
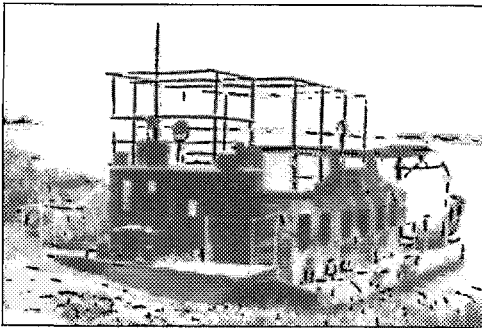
Fin mai, une équipe de deux ichtyologistes décida de faire une petite campagne de pêche d'une semaine dans le delta, à proximité de Hadidé. Elle comptait utiliser le *Jacques Daget* comme base logistique. Sanseo proposa de se joindre à eux afin d'effectuer les révisions prévues par un protocole, établi le 9 mai afin de rendre le bateau pleinement opérationnel pour une grande mission prévue au mois d'août de cette même année. Nos trois compères partirent pour Hadidé dans la matinée du 1^{er} juin 1977. Après deux bonnes heures de

piste, ils arrivèrent vers 12 heures et prirent possession du bateau afin d'organiser leur séjour à bord. Pour améliorer le confort, et surtout pour conserver au frais le ravitaillement qu'ils avaient emporté, ils allumèrent le réfrigérateur à gaz aux environs de 13 heures, après avoir procédé aux vérifications d'usage, sans qu'aucune odeur suspecte ait pu signaler une fuite. Le matériel rangé, ils décidèrent de partir pour une petite reconnaissance sur le lieu de pêche. De retour à bord en fin de soirée, tout le monde alla se coucher vers 22 heures 30. À cette époque de l'année, les nuits sont chaudes, ils décidèrent donc de dormir à la belle étoile et s'installèrent sur le toit aménagé à cet effet.

Vers 23 heures 15, des cris et des appels réveillèrent nos camarades. Un habitant de Hadidé, qui se promenait sur la berge, avait aperçu des flammes et une épaisse fumée à l'intérieur du *Jacques Daget*. Les dormeurs se levèrent sans trop comprendre ce qui avait pu se passer. Le feu s'était propagé si vite que des flammes sortaient par la porte arrière du laboratoire et gagnaient le pont où le gaz était stocké. Sanseo se précipita vers les bouteilles pour les fermer mais le système de fermeture était brûlant et toute manœuvre devenue impossible. L'extincteur installé à proximité était au milieu des flammes. Une fumée noire et suffocante interdisait l'accès à l'arrière. L'équipe fut obligée d'évacuer le bateau en passant par le toit et l'avant. Toutes les tentatives pour combattre le feu se révélèrent vaines car, en l'absence de pompe à incendie sur la terre ferme, on ne pouvait compter que sur les extincteurs de bord. Devant l'impossibilité d'agir et les risques d'explosion, l'abandon du bateau fut décidé. Par mesure de précaution, les habitants proches du sinistre furent évacués et la gendarmerie la plus proche, au village voisin de Mani, fut alertée. À 4 heures du matin, le gros de l'incendie était terminé mais le bateau se consumait toujours. Il était impossible de monter à bord. Le bilan des dégâts ne put être établi que dans la journée. Selon le rapport d'accident, le feu s'était déclaré au niveau du réfrigérateur à gaz situé dans le laboratoire, à l'arrière de l'embarcation.

ÉPILOGUE

Ravagé par cet incendie accidentel, le *Jacques Daget* devint inutilisable aussi bien pour naviguer que pour servir de base fixe. De plus, il était impossible de le remorquer jusqu'à N'Djamena et de le réparer avec les moyens dont on pouvait disposer sur place. L'épave fut donc abandonnée à son triste sort. La situation au Tchad n'allait d'ailleurs pas tarder à se détériorer. Les missions sur le terrain, de plus en plus difficiles à organiser, durent bientôt être totalement suspendues. Le personnel expatrié du centre Orstom fut progressivement affecté dans d'autres pays. Ne restèrent qu'un chercheur, directeur de centre, et un agent administratif. En février 1979, de violents combats entre factions rivales éclatèrent dans N'Djamena. Le centre Orstom fut entièrement détruit. Quant à l'épave du *Jacques Daget*, à l'occasion des hautes eaux mais dans des circonstances mal connues, elle fut enfin remorquée jusqu'à N'Djamena, probablement par l'armée française qui aurait envisagé une éventuelle remise en état. Toutefois celle-ci ne fut jamais entreprise et l'épave resta amarrée le long des berges du Chari, à hauteur de l'ambassade de France, en attendant d'être envoyée à la casse.



Après l'incendie

X CONCLUSION

Les navires de l'Orstom ont permis d'accumuler les données, ils ont participé à des missions nationales et internationales et, malgré leur petite taille, ils ont souvent joué dans la cour des grands. Grâce à eux, aux équipages qui les armaient et aux océanographes embarqués, la connaissance des milieux marins et côtiers a été considérablement améliorée.

Outre ces moissons scientifiques, le côté humain de toute navigation n'a pas été négligé et l'ambiance à bord a été, quel que soit le bateau, tout à fait remarquable ; c'est peut-être là ce qui a fait et fait encore l'originalité de la marine Orstom.

Les années ont passé depuis la création de l'institut. Aux petits bâtiments " bricolés " ont succédé des navires mieux conçus et bien équipés. L'important est que cet esprit de confiance et de camaraderie entre ceux du pont, ceux de la machine et ceux des laboratoires reste le même tant que les bateaux, qui ont arboré notre pavillon sur les trois principaux océans, de nombreuses mers et cinq continents, continueront de naviguer.

ANNEXE 1

COPIE DE RAPPORT DE MER

Je soussigné, Ange Le Bars, capitaine de pêche, commandant le navire océanographique Le Vauban de 102 tonneaux de jauge brute armé de 10 hommes d'équipage à la grande pêche, appartenant à l'Office de la recherche scientifique et technique outre-mer, 24 rue Bayard, Paris 8ème,

Déclare avoir appareillé de Dieppe le 7 novembre 1965 à 13 heures à destination de Nosy Be, sur lest muni de mes expéditions et du matériel réglementaire. Franchi les jetées à 13 heures 15, mis en route libre à 13 heures 30, route au 272 du compas pour doubler Barfleur, temps nuageux, vent de sud-ouest force 4, mer houleuse. Doublé Barfleur à 1 heure 10 le 8 novembre, mis le cap sur Ouessant qui est doublé à 2 heures 25 le 9 novembre. Route au 218 du compas pour reconnaître le cap Finistère à 5 milles, dans la journée du 9 le vent fraîchit, la mer se creuse. Dans les journées des 10-11 novembre, essuyé une tempête de sud-ouest force 9, mer très grosse, tangage et roulis très violents, fatigue du navire qui embarque des paquets de mer par tribord. Le 11 novembre vers 5 heures, le chef mécanicien me prévient que sous la violence d'un paquet de mer, de l'eau s'est infiltrée dans la boîte de jonction du ventilateur machine, provoquant un court-circuit et rendant ce dernier inutilisable. Reconnu le cap Villane à 14 heures. Doublé le cap Finistère à 17 heures à 5 milles, la mer est très grosse, vent de sud-ouest 8/9, vitesse 3 nœuds.

Dans la journée du 12 novembre, lente amélioration du temps, reconnu les îles Berlingues à 22 heures. Doublé le cap Saint-Vincent le 13 à 17 heures, le temps est beau, la mer belle. Franchi le détroit de Gibraltar le 14 novembre dans l'après-midi. Traversée sans incident, avec beau temps jusqu'à la rade de La Goulette, pris le pilote à 16 heures. Accosté à Tunis à 17 heures. Relâche pour gasoil et eau.

Appareillé de Tunis le 20 novembre à 14 heures pour Port-Saïd, débarqué le pilote sur rade de La Goulette à 15 heures. Voyage sans incident jusqu'au 25 novembre où le vent passe à l'ouest-sud-ouest et fraîchit force 6, mer grosse. Mouillé sur rade de Port-Saïd le 27 novembre à 5 heures 30. Pilote à bord à 10 heures. Accosté et amarré tribord à quai à 11 heures. Fait 7 tonnes de gasoil et 4 tonnes d'eau.

Appareillé le 28 novembre à 2 heures 30, pris le convoi et gouverné dans le canal de Suez sur instruction du pilote, changement de pilote à Ismaïlia à 8 heures. À 15 heures, débarqué le pilote à Suez. Route libre à 15 heures 30, cap au compas 141, la mer est belle, le temps beau. Franchi le détroit de Jubal le 29 novembre à 13 heures. Voyage sans incident en mer Rouge jusqu'au samedi 4 décembre où le vent passe au sud-est

force 6/7, la mer est forte, courte et hachée, violents coups de tangage, la vitesse est de 4 nœuds, embruns et paquets de mer sur le pont. Vers 8 heures 20 le 5 décembre, le matelot Le Bezvoet me signale que la barre est dure et que le navire gouverne mal. Mis en travers, le chef mécanicien aidé d'un graisseur démonte la drosse ainsi que l'appareil à gouverner. Ces derniers ne trouvent rien d'anormal, remis en route à 10 heures 10. La barre est toujours très dure. Doublé le détroit de Bab-el-Mandeb à 17 heures 38 le 5 décembre. Pris le pilote sur rade de Djibouti le 6 décembre à 7 heures 30. Accosté babord à quai à 8 heures. Fait 6 tonnes de gasoil et 5 tonnes d'eau.

Appareillé de Djibouti le 8 décembre à 17 heures, débarqué le pilote à 17 heures 45. Route libre à 18 heures. Cap compas 85 pour doubler le cap Guardafui, la mer est houleuse, le vent est-nord-est force 4. Doublé le cap Guardafui le 11 décembre à 12 heures à 2 milles, le temps est beau. Longé la côte des Somalies et du Kenya à 5 milles jusqu'à Mombasa. Voyage sans incident, le temps est beau. Pris le pilote sur rade de Mombasa le 17 décembre à 11 heures 30. Mouillé 3 maillons dans le port de Mombasa. Amarré à quai le 18 décembre, fait 10 tonnes d'eau et 5 tonnes de gasoil.

Appareillé de Mombasa, le 18 décembre à 17 heures, franchi les passes, débarqué le pilote à 17 heures 45, mis en route libre à 18 heures. Route au 146 du compas, le temps est beau. Reconnu la Grande Comore le 21 décembre, à 12 heures nord-sud pointe nord de la Grande Comore, travers d'Anjouan à 23 heures. Beau temps calme. Atterri sur Nosy Iranja le 23 décembre à 3 heures. Routes diverses pour l'atterrissage, mouillé 2 maillons devant le centre Orstom à 8 heures. Fin de traversée.

Étant donné les mauvais temps subis, les fatigues supportées par le navire et les circonstances exceptionnellement mauvaises dans lesquelles s'est trouvé ce dernier, je fais, dès à présent, toutes protestations et réserves pour sauvegarder mes intérêts et ceux de qui de droit, dans le règlement des avaries que l'on constatera au navire. Je me réserve en outre le droit d'amplifier le présent rapport si besoin est.

À Nosy Be, le 24 décembre 1965

Le capitaine, Le Bars

ANNEXE 2



República de Guinea Ecuatorial
CONSEJO MILITAR SUPLENTO
MINISTERIO DE DEFENSA
MINISTERIO DEL INTERIOR

GOBIERNO PROVINCIAL DE ANNOBÓN

Annexe 2

COMMISSION ECONOMIQUE PROVINCIAUX DE
L'ILE D'ANNONON.

A C T E N° 1/1.983.-

Num. _____ A Saint-Antoine de Pale, Province d'Annobón, étant dix-heures
Ref. _____ du cinq mai de l'année mil neuf-cent quatrivint-trois, réunis
Sec. _____ au siège du Gouvernement de cette Ile, S. E. le Gouverneur Provin-
ciaux Monsieur LEONCIO PÉCHO MCCHÉ, son Secrétaire Monsieur SEGUN-
DO MUÑOZ LLATA, et tous les messieurs et madames annotés dans le
suite: - Monsieur VICENTE PANADES MENEBA (President); Madame CATA-
LINA HUESCA AVILA Vice-President; Madame MANUELA MENEJAL MADANA
(Cassiere); Monsieur JOSE MENEJAL MUÑOZ, membre; Monsieur FEDERICO
MUM MEJIA, membre; Monsieur GUILLERMO MUM HUESCA, membre; Monsieur
EDUARDO BLANCO MONTERO, membre et moi même le Secrétaire de cette
Commission Economique Provinciaux qu'écrire Monsieur PEDRO REDIPO
Lisso; Monsieur le Gouverneur fait le donnaton formel des arti-
cles gracieusement donné a les habitants de l'Ile deux jours aupar-
avant pour le bateau océanographique d'immatriculation française
"ANDRE NIZERY", arrivé chez nous le trois mai de l'année que coule

Les dites articles ce sont surtout des vêtements et chaussures
usées, matériaux scolaire et du laits en poudre, que transcrit en
détaille, est comme suite: 34 caisse de craie; 39 vêtements des
enfants; 111 robes; 31 robes de mademoiselle; 8 vêtements Monsieur
15 robes filles; 2 paires chaussures messieurs et 10 paires chaus-
sures enfants; 11 sacs laits en poudre; 96 bicks; 618 cahiers, 14
plus part de 200 pages chaque uns; 4 boîtes de peintures speciale
pour tableau scolaire; 200 gomes; 475 crayon; 453 chemises messie
100 pantalons et 140 chemises garçons.

Après-avoir delibérée très longtemps sur ce que est convenable
faire avec tous ses articles; tous les presents dans le lieu sont
tombés d'accord pour partager les mêmes à toute la population, e
selon le format suivante:

Premierement, donner a l'Ecole d'Enseignement Secondaire et le Ly-
cée 320 cahiers, nombre totale des élèves inscrit et immatriculé
capables d'écrire dans des cahiers, 250 seront caches à la Mairie
pour le prochaine rentrée scolaire 1.983-84, et les rest de 48 ca-
hiers, seront remis aux besoins de chaque bureau officielle de
la Province.

Deuxiemement, le moitié des sacs du laits en poudre seront don-
nés à l'Ecole d'Enseignement Secondaire pour les élèves, et l'aut
moitié sera destiné aux usage du Dispensaire locaux pour les beso-
des malade logée la-bas.

Troisiemement; les bicks en nombre de 96; 475 crayon; 200 gomes;
34 caisse de craie; et les quatre boîtes de peintures, seront desti-
nés aussi à l'Ecole Secondaire et Lycée.

Quatriemement, les vêtements et chaussures seront partagés le soi-
venu de la même jour comme s'était accordé des le debut, une



Republic of Guinea Ecuatorial
ANEXO MILITAR SUPLENTO
AJUNTAMENT TECNICA
MINISTERIO DEL INTERIOR
GOBIERNO PROVINCIAL DE ANNOBON

.....//.....

fois toutes les gens seront rentrées de ses occupations cotidiere
Num. en tenant compte que comme auparavant s'était accordé dans l'Acte -
numéro 2 du vent-deux novembre mil neuf-cent quatre vent deux, on -
Ref.º peut pas mettre ces articles en vente aux prix accessible à tous -
Secc. les pèches, puisque tous les vêtements ne sont pas néfs.

D'accorde a tous ce que est ici ecrites, lamême soire a eu lieu
le partage conformement a les individus de chaque village; cest à
dire, le partre s'était fait pour villa_e.

Une fois toutes les choses traités sont laisser dans le conformi
té pour tous les reunis, n'ayant une autre choses a delibérer, s'es
levé le sie_e à douce heures et quarent cinq minutes du jour ecrit
au-dessus; et de tout, moi comme le Secretaire administratif, je --
transcrit ici.



ANNEXE 3

CHANSON DU VAUBAN

Air " La paimpolaise "

Quand le Vauban quitte la ville close
Le vieux bassin de Concarneau
Tous les gens étaient moroses
et beaucoup de cœurs étaient gros

Refrain

Le Vauban avait belle allure
Fuyant dans l'air calme du soir
Chaque fois c'était l'aventure
Chaque fois c'était l'espoir.

Après dix ans en mer d'Irlande
Tous les bancs il a patrouillé
Dans l'inférieure sarabande
Des gros grains et ciels mouillés

Le Vauban avait fière allure
Quand sur les flots tumultueux
Dans le ciel dansait la mâtûre
Dans les roulis impétueux.

Et puis un beau jour Ô ironie
Le fier bateau vit le destin
Le mener Ô mélancolie
Pendant des mois dans un bassin.

Le Vauban avait grise mine
Envahi par des étrangers
Gens de science ou bien de marine
Sa vocation vint à changer

Après bien des jours d'espérance
Tout pimpant et pavillon haut
Il reparti bien loin de France
Sous des cieus pour lui tout nouveau.

Le Vauban règne sur les ondes
Affrontant tous les éléments,
c'est avec une joie profonde
Que P'tit Louis revient vers le continent.

ANNEXE 4

BON CINQUANTENAIRE P'TIT LOUIS

Air : Ma Normandie

Quand on fête un anniversaire,
Surtout le tien, mon p'tit Louis,
On aime à rev'nir en arrière,
Tell'ment ta vie est bien remplie.
Mais après toutes ces campagnes,
Quand viendra le dernier retour,
T'iras revoir ta vieille Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

Je t'ai connu à Pointe-Noire
Où tu servais à la SOSAP.
Ce ne fut pas la grande gloire,
Car tu finis, pauvre " toubab ",
Comme gardien et presque au baigne,
Sur un bateau, au long des jours,
En rêvant à ta vieille Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

Plus tard, tu fus pris, ô merveille,
Dans le personnel de l'ORSTOM,
Cett' boîte n'a pas sa pareille
Pour embaucher les meilleurs hommes !
Quittant le thon et c'qu'on y gagne
Tu viens à nous et sans détour,
Tout en pensant à ta Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

Après l'Océan Atlantique,
Et Annobon, et Sao Tomé,
Te voilà dans le Pacifique,
À Tahiti, il' de beauté.
Malgré les Tahitiennes en pagne
Ou dévêtues de leurs atours,
Tu es fidèle à ta Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

Après quelques bonnes années
Sur le Vauban où tout te rit,
Retour au Golfe de Guinée
Pour embarquer sur le Niz'ry.

Content toujours et puis sans hargne,
Tous les ans tu es de retour
Sur le vieux sol de ta Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

Les évènements se précipitent,
Tu viens au Laurent Amaro.
Et puis ça se passe très vite,
Le Louis Sauger devient ton lot.
Mais sans te faire une montagne
Des moteurs neufs au bruit très sourd,
Tu penses encore à ta Bretagne :
C'est le pays qui t'a donné le jour !

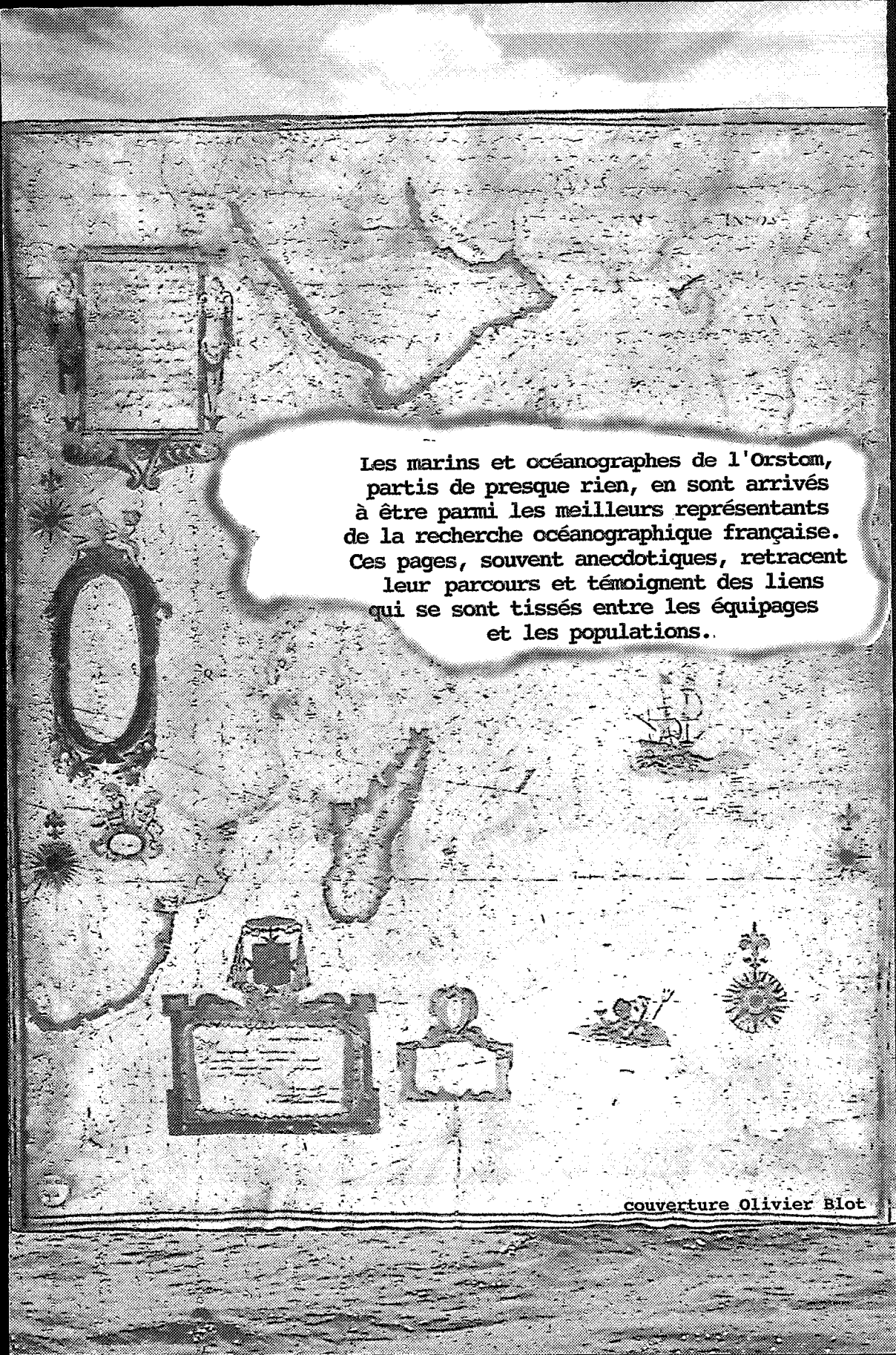
P'tit Louis, bon cinquantenaire !
Sois heureux sur le Louis Sauger,
Jusqu'à la fin de ta carrière.
Et pense, à tes prochains congés,
À découvrir une compagne
Pour la retraite et pour l'amour !
Car tu reviendras en Bretagne :
C'est le pays qui verra tes vieux jours !

ANNEXE 5

CARACTÉRISTIQUES DE QUELQUES NAVIRES ORSTOM

Navire	Long.	Larg.	Tirant d'eau	Jauge (tonneaux)	Vitesse (en nœuds)
<i>Orsom I</i> Construction 1953 à Guyan Mestras	27 m	7,20 m	5,20 m	-	-
<i>Orsom III</i> Construction vers 1944	22,50 m	6 m	-	-	-
<i>Ombango</i> Ancien dragueur allemand. Construction 1949 à la Rochelle. Échoué en 1962	22 m	6,40 m	3,40 m	77	7,5
<i>Vauban</i> Date de construction 1955 à Hambourg (transporté à Dieppe en 1965) Vendu en 1987	24,50 m	6,20 m	3,40 m	110	8
<i>Andre Nizery</i> Date de construction 1969 à Stredrecht (Pays-Bas) Vendu en 1995	24 m	6,50 m	3,40 m	119	9
<i>Coriolis</i> Construction 1963 à Dieppe. Pris en charge par Genavir	37,60 m	8 m	4 m	326	12
<i>Alis</i> Construction 1987 à Concarneau	28,40 m	7,60 m	3,80 m	200	10
<i>Antea</i> Catamaran Construction 1995 aux Sables d'Olonne	34,95 m	11,70 m	3,40 m	421,40	13

Achévé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie de Montligeon
61400 La Chapelle Montligeon - Dépôt légal septembre 1998 - N° Imp. 19043



Les marins et océanographes de l'Orstom,
partis de presque rien, en sont arrivés
à être parmi les meilleurs représentants
de la recherche océanographique française.
Ces pages, souvent anecdotiques, retracent
leur parcours et témoignent des liens
qui se sont tissés entre les équipages
et les populations.