

LES EPAVES DE NAVIRES EN NOUVELLE-CALEDONIE

En décembre 1831, le schooner *Madeira Packet* de 108 tonnes, dont l'équipage venait pêcher la baleine, s'échouait sur le récif Bampton dans l'archipel des Chesterfield, ouvrant ainsi la longue liste des naufrages qui ont fait de la Nouvelle-Calédonie le « Cimetière des Grands Voiliers ».

Ces géants furent les principales victimes des récifs coralliens qui été souvent aperçus au dernier moment et impossible à éviter par des bateaux qui se manœuvraient difficilement. Les vents capricieux et les courants violents à l'abord des passes sont les principales causes de ces drames.

Par un hasard extraordinaire, les 2 plus grands voiliers au commerce jamais construits au monde reposent dans notre lagon. L'un en bois, le quatre-mâts barque *Roanoke*, lancé le 22 août 1892 de l'Etat du Maine aux Etats-Unis, coule le 9 août 1905 dans le baie de Néhoué (commune de Poum) à la suite d'un incendie, l'autre en fer, le mythique *France II*, lancé de Bordeaux le 9 novembre 1911. Sa disparition sur le récif de Téremba (Moindou) le 7 décembre 1922 sonnera le glas de la marine à voile commerciale française.

Il faut noter que la plupart des épaves se trouvent sur la côte ouest de la Grande Terre et que ce sont au total 216 bateaux qui ont été définitivement perdus dans les eaux de Nouvelle-Calédonie.

« La Seine » (juillet 1846)

En 1843, le Gouvernement de Louis-Philippe avait envisagé de prendre possession de la Nouvelle-Calédonie. Peut-être voulait-il ainsi réparer l'échec subi quelques années auparavant en Nouvelle-Zélande où l'Angleterre avait devancé la France de bien peu.

Le commandant du *Bucéphale*, le navire qui avait amené les premiers missionnaires à Balade, fut donc chargé de planter le pavillon français sur l'île et de faire reconnaître par les Chefs « le gouvernement de Sa Majesté, le roi des Français. »

Le drapeau y flotte de 1843 à 1846, mais à cette date personne ne sait les intentions du Gouverneur au sujet de la Nouvelle-Calédonie. C'est que les santaliers anglais continuent de relâcher en différents points de la côte Est et agissent en terrain conquis allant jusqu'à dire qu'à leurs yeux, la Nouvelle-Calédonie est une dépendance de la Nouvelle Hollande. Monseigneur Douarre, présent sur l'île ignorait alors que le sort de la Nouvelle-Calédonie venait d'être réglé à Paris, dans un sens radicalement opposé à celui qu'il espérait.

C'est par dépêche confidentielle que le ministre de la Marine et des Colonies M. Guizot (qui avait eu à Tahiti de grosses difficultés avec l'Angleterre au sujet de l'affaire Pritchard), donna l'ordre de faire connaître le plus rapidement possible qu'il n'entrait plus dans les vues du gouvernement français d'annexer la Nouvelle-Calédonie et qu'il convenait de remplacer l'emblème national flottant à Balade par un pavillon « particulier » de caractère moins provoquant pour éviter tout nouvel incident avec les Anglais.

Lancée de Rochefort (France) le 22 février 1845, cette corvette chargée de cette mission fit naufrage au Sud-Est de la passe de Pouébo le 3 juillet 1846 après que le Commandant ait confondu la passe de Pouébo avec celle Balade.

Ce navire a été retrouvé le 29 mai 1968 à une profondeur de 28 mètres par l'association Fortunes de Mer.

« Le Tacite » (octobre 1873)

C'est Tacite, l'écrivain romain (55-120 après JC), qui révéla le premier le nom de « Calédonie » pour décrire ce qui deviendra ensuite l'Ecosse.

Construit en 1869 en chêne chevillé et doublé métal, ce trois-mâts barque appareille de Bordeaux le 20 mai 1873 avec un chargement complet de diverses marchandises à destination de Nouméa. Après 5 mois de traversée, au milieu des déferlantes, sous la pluie et les bourrasques, ce navire de commerce fait route vers la Passe de Boulari pour gagner Nouméa. Vers 15H00, le capitaine aperçoit le Phare Amédée. Il est sur la bonne route. Il commande de diminuer sa toile pour maintenir sa position. Le vent tombe mais la mer devient houleuse. Le 11 octobre, à une heure du matin, alors que le Capitaine est endormi, le second à la vigie lui crie qu'il voit des brisants. Effectivement, le récif approche dangereusement. Malgré une série de manœuvres, le navire heurte le récif près de la passe de Mato et coule rapidement sans faire de victimes. Après le naufrage, le Capitaine Moyon concluait dans son rapport : *Le navire s'enfonçant de plus en plus, je songeais à sauver mes hommes et les papiers du navire ;les hommes étant tous embarqués virent le danger mieux que moi qui cherchait à sauver mes livres de comptes. Ils me crièrent tous : « Sauvez-vous Capitaine, le navire va sombrer ».*

Dès mai 1985, l'association Fortunes de Mer a organisé des campagnes de recherches et à l'occasion d'une légère anomalie magnétique, un des plongeurs a remonté un goulot d'une ancienne bouteille qui a mené à la localisation de l'épave le 2 octobre 1998. Cette dernière gise par 32 mètres de fond le long du tombant. Le gisement archéologique présente un grand intérêt pour la Nouvelle-Calédonie puisque la totalité de la cargaison, constituée de marchandises diverses, a été protégée par le sable corallien.

Le « John Higginson » (décembre 1882)

A 15H30 le 19 décembre 1882, depuis 2 ans en service sur les côtes calédoniennes, cette goélette à vapeur de 139 tonnes, construite en Ecosse en 1874, quitte Nouméa chargée de victuailles car les festivités de fin d'année approchent : c'est « le tour de côte ».

Son Capitaine, Ernest Marie Le Pommelec, souffrant, a confié la manœuvre du navire au subrécargue Georges Martin. Ils doivent faire escale à Thio.

Après avoir contourné la Passe de la Havannah au Sud de la Grande Terre, Monsieur Martin décide de sortir du lagon par la passe du Solitaire mais il n'a pas situé le récif avec précision. A 2H45, un choc ébranle le navire. Le Pommelec décide de tenter un nouveau passage mais le bateau talonne à nouveau le récif et une voie d'eau apparaît. Progressivement, l'eau noie la chaudière et atteint le niveau du pont ce qui risque à tout moment de faire sombrer le navire. Le capitaine donne l'ordre de quitter le navire.

Le 20 décembre 1882, à 8H00, la goélette disparaît sous le regard impuissant des 20 membres d'équipage et des 7 passagers. La côte n'est qu'à 200 mètres. Toute la cargaison sera perdue. Découvert en février 1987 par l'Association Fortunes de Mer, entre Yaté et Thio, le « *John Higginson* » est couché sur bâbord par 22 mètres de fond.

« L'Emile Renouf » (février 1900)

« *L'Emile Renouf* » fait partie d'une série de grands voiliers spécialement bâtis pour le transport du minerai de nickel entre la Nouvelle-Calédonie et l'Europe. C'était un coursier aux lignes élancées conçu pour aller vite et loin.

Fin 1898, il effectue un premier voyage aux antipodes et en revient sans incident marquant.

Au cours de la deuxième traversée, le capitaine Boju et son équipage décharge à Nouméa un lot de marchandises diverses. Le navire gagne ensuite Thio d'où il repart le 2 février 1900 rempli de 3.452 tonnes de minerai de nickel et 199 tonnes de minerai de cobalt.

Dès sa sortie du lagon, un vent fort contraire sa progression. Il est contraint de tirer des bords pendant plusieurs jours entre la Grande Terre et les Iles Loyauté.

Le 6 février, la voie semble libre. Vers 19H10, une secousse ébranle le navire. C'est la panique et la situation est désespérée. Le navire se couche sur le flanc gauche. Le navire est évacué et l'équipage prend place dans les canots de sauvetage.

Le lendemain, les rescapés aperçoivent la terre et sont récupérés à l'entrée de la passe de la Havannah (au Sud-est de Maré).

Il apparaît que le haut fond sur lequel le navire s'est empalé est le récif Durand qui figure sur toutes les cartes. Un autre Capitaine ira sur les lieux du naufrage mais « *L'Emile Renouf* » aura

complètement disparu. Sans doute a-t-il glissé sur le tombant ou s'est-il déséchoué tout seul pour sombrer plus loin en eau profonde ?

Après maintes recherches, l'association Fortunes de Mer a localisé l'épave en 1991 sur le récif Durand soit 91 ans après le naufrage.

« Le Roanoke » (août 1905)

C'était un quatre-mâts barque américain de 3.539 tonnes. Il était à l'époque le plus grand voilier en bois, connu, et avait été construit en 1892 à Bath aux Etats-Unis.

Il avait quitté Sydney pour la Baie de Néhoué (Nord de la Grande Terre). Un incendie se déclara le 9 août 1905 et le voilier coula avec son chargement de 3.000 tonnes de chrome. On prétend que cet incendie a été mis par l'équipage à la suite de mécontentements.

« La Joliette » (février 1909)

Le 11 février 1909, ce 3 mâts barque en acier, en cours de chargement de nickel à Thio est amarré au duc d'Albe attendant son tour pour décharger le minerai. Un cyclone est annoncé mais aucun remorqueur n'est disponible pour le tirer jusqu'au large. Le navire sera drossé contre les blocs de béton servant d'enrochement à la station d'arrivée du transbordeur. « *La Joliette* » coulera en quelques instants.

L'épave, à 50 mètres du rivage est facilement accessible.

Ce minéralier à voiles dont la coque repose à 12 m de fond n'a plus sa poupe. Elle a été découpé par des scaphandriers. Ses cales recèlent encore des godets de chargement.

L'histoire du naufrage de la Joliette a même inspiré le créateur de Spirou qui en 1946 en a fait une bande dessinée.

« Le France II » (juillet 1922)

1910... Le glas de la marine à voile sonne un peu partout à travers le monde. Seule une poignée d'armateurs français croit encore en l'avenir des grands coursiers blancs. C'est alors que des armateurs rouennais décident de lancer un gigantesque 5 mâts barque baptisé « *France II* ».

Mauvais présage, un premier voilier « *France* » avait existé à la fin du siècle dernier et il sombrât en mai 1901. On dit que les gens de la mer sont superstitieux mais aucun n'allait soulever d'objection à la reprise du nom France et le 5 novembre 1911, long de 142 mètres, le « *France II* » est lancé de Bordeaux où une foule assiste au lancement de ce nouveau fleuron.

Le 6 novembre 1913, le « *France II* » parvient pour la première fois à Thio où il décharge 800 tonnes de combustible avant de repartir vers l'Europe avec un chargement de minerai de nickel. C'est donc un succès incontestable pour les armateurs.

Le 27 janvier 1922, « *France II* » quitte la Tamise à destination de Thio porteur de 25.000 barils de ciment, 10 caisses de tuyaux d'acier, 28 wagonnets...

Le 5 juillet 1922, le Commandant Le Port reçoit l'ordre de gagner Pouembout afin de récupérer un chargement de minerai de chrome. Le « *France II* » sort du lagon par la passe de la Havannah avec l'aide du remorqueur « *Tayo* ». Le grand voilier contourne l'île des Pins et entreprend la remontée de la côte Ouest en longeant le récif. Dans la soirée du 12 juillet, « *France II* » est au large de Moindou. Le vent est tombé et le Commandant réalise soudain qu'il n'est qu'à une centaine de mètres du récif. L'angoisse s'installe et le grand voilier est la proie d'un violent courant. Vers 20h, le bateau talonne le récif au large de l'îlot Téremba. A l'aube, le drame est consommé : légèrement couché sur le flanc après s'être profondément encastré dans le corail, « *Le France II* » termine sa carrière. Le commandant et les 63 hommes d'équipage sont indemnes.

Aujourd'hui, les restes de ce qui fut le plus grand voilier en fer jamais construit au monde gisent sur le récif sur un demi hectare. Seuls émergent quelques chicots informes et rouillés que l'on a peine à identifier.

Un morceau de la poupe indique le site accessible en plongée libre. On peut y voir l'appareil à gouverner, une caisse à eau et deux ancres monumentales. L'intérieur des mâts sert de refuge aux saumonées et des bancs de perroquets verts passent dans les tôles déchiquetées.

« Le Snark » (février 1942)

Le 24 février 1942, ce cargo panaméen en provenance de Sydney est victime d'une mine. Il s'échoue à proximité du banc de sable qui porte désormais son nom dans la rade de Nouméa.

L'étrave pointée à seulement 1,50 m sous l'eau est le point de départ idéal pour plonger sur ce site. La poupe, une hélice et d'énormes moteurs sont les seules parties identifiables du bateau.

« L'Ever Prosperity » (juillet 1970)

Au matin du 3 juillet 1970, un temps orageux règne sur le Lagon Sud. Rien ne peut inquiéter ce grand minéralier qui fait route tranquillement vers la Calédonie. L'Ever Prosperity, qui bat pavillon libérien arrive de Sydney et met le cap sur Monéo où il doit charger du minerai pour le Japon. Une mission de routine pour le minéralier qui n'en est pas à son premier voyage. Un grain plus violent s'abat soudain sur la zone que traverse le navire, alors qu'il se trouve près du Phare Amédée. La visibilité devient quasiment nulle, et brusquement, le récif surgit, droit devant, à quelques encablures devant l'entrave du navire. Le capitaine réagit aussitôt, le navire vire de bord mais il est trop tard. Lancé à près de 15 nœuds, l'Ever Prospérité s'échoue sur le récif Aboré à environ 5 milles nautiques de la passe de Boulari, à 6h du matin. Un remorqueur arrive aussitôt sur les lieux et il est décidé d'attendre la marée haute pour tenter un déséchouage mais après maintes tentatives, le résultat est nul. Aujourd'hui, le navire suscite la curiosité des visiteurs qui survolent la barrière de corail ou qui se rendent au Phare Amédée.

Chose étonnante, quelques années auparavant, en 1965, un minéralier du même nom s'était échouait près du récif de La Foa.

« La Dieppoise » (janvier 1988)

La Dieppoise est le dernier patrouilleur en bois de la Royale. Sur les conseils des spécialistes locaux de la plongée, il fut pétardé le 19 janvier 1988 par les artificiers de la Marine Nationale pour en faire un site de plongée.

A quelques encablures du Phare Amédée, il repose par 26 m sur un fond de sable.

L'épave est vite devenue l'un des hauts lieux de la plongée en Nouvelle-Calédonie. Posée bien droite sur un fond de sable de 25 mètres dans des eaux protégées, claires et sans courant, elle constitue un site de plongée idéal pour les débutants. La timonerie est accessible par 2 portes latérales. Les amateurs d'images apprécieront la barre à roue.

De plus, l'épave est habitée par de superbes loches et des myriades d'autres poissons. Cependant, la détérioration de la coque rend dangereuse l'exploration de l'intérieur. Il convient de la visiter avec précaution.

« Le Humboldt » (1993)

Palangrier de la SOCALFI, il fut coulé en 1993 pour en faire un récif artificiel et un lieu de plongée touristique.

L'épave repose sur le flanc tribord par 22 m.

Les chambres froides sont ouvertes et la timonerie est intéressante à traverser. L'hélice et la proue raviront les photographes.

« Sunburnt Country »

Ce ketch, échoué en passe de Boulari, fut ensuite coulé volontairement entre l'îlot Maître et l'îlot Goélands.

La visibilité moyenne est de 10 à 15 mètres. Ce voilier en polyester, entièrement désarmé, repose par 25 m de fond, incliné sur tribord. A l'intérieur, le carré, en communication avec plusieurs compartiments sera visité à l'aide d'un projecteur.