

FABULEUX TAT MONT

Mythes, Mystères, NAUFRAGES et Sornettes



2

FORTUNES DE MER

«Les accidents qui arrivent aux navigateurs: naufrages, tempêtes, pirates, etc» (Litré)

Un sabordage, celui du cargo «l'Amiénois» -1940.
Un naufrage, celui d'Alfred Violleaud, marin de Talmont
embarqué sur le trois-mâts-barque «Macao» - 1859-1860.
Les textes qui suivent en pages 6 à 47 sont la
transcription de deux conférences données lors des
colloques du «Conservatoire de l'Estuaire de la Gironde».
8ème colloque, 18 Mars 2005: « Amiénois, l'épave
de Talmont » (1).

9ème colloque, 18 Mars 2007: «La légende de la frégate
de Talmont. Création et révision d'un mythe local» (2).
L'épave de l'Amiénois, à un kilomètre au large de la
presqu'île de Talmont; la frégate ex-voto, dans l'église
Sainte-Radegonde. Deux éléments désormais
«incontournables» dans la création médiatique des
mythes locaux.

Et, après enquêtes dont les résultats sont exposés
dans les deux conférences du Conservatoire de
l'Estuaire, deux mystères sur les origines.

Mais aussi une floraison de sottises.

Commençons donc par le florilège de ces sottises nées
de l'ignorance, de l'incompétence ou tout simplement
des défauts de la mémoire et des impatiences de
l'expression.

Et laissons ensuite le lecteur se faire une opinion après
examen des textes.

(1): publié dans le cahier n°7 du Conservatoire, Février 2007.

(2): publié dans le cahier n°8 du Conservatoire, Février 2009.



L'Amiénois, maquette demi-coques réalisée selon les plans restitués d'après les originaux de chantier par Maurice Melissent.



Trois-mâts-barque dit «de Bordeaux».

Illustration de couverture: «Le naufrage du «Macao» sur la côte d'Hainan», copie ancienne du tableau original d'auteur inconnu.

En cartouche: «L'Amiénois sabordé fin Juin 1940», esquisse au crayon par un témoin.



HISTOIRE DE L'AMIÉNOIS



En 1940, au large de Deau, l'«Amiénois» du Havre se saborda pour ne pas être coulé par les sous-marins allemands (sic). Aux tempêtes qui suivirent, une partie de sa cargaison, des barils de porto et de rhum, fut rejetée à la côte à la grande joie des riverains. On raconte même qu'un de ceux-ci fut victime de cette aubaine, car il mourut d'avoir trop bu (!). On distingue encore les mâts de l'«Amiénois». **En face de Talmont**, on voit la superstructure d'un autre navire coulé à la même époque et dont j'ignore le nom (note de l'éditeur de «Fabuleux Talmont» : c'est le même bateau...).

Robert Colle. «Saintonge mystérieuse, Aunis insolite». Rupella 1976, p.132.

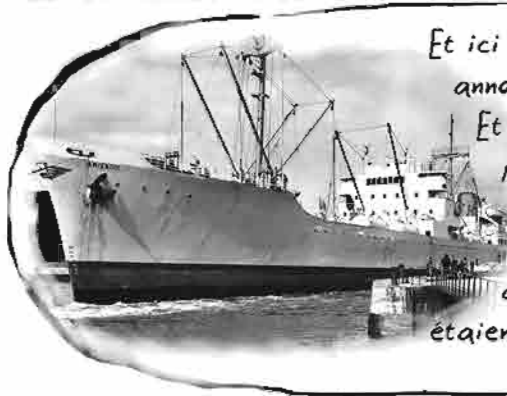
«Un bateau à voile de 100 mètres de long.»

Sud-Ouest, 2003.

«À un mille au large, en direction du Médoc, on distingue à mer basse deux tronçons de mâts corrodés: à fond de vase, par 11 mètres, reposent les restes du cargo l'Amiénois, sabordé par son équipage, en 1940. **Il venait de Bordeaux afin de tenter de soustraire des prototypes de mitrailleuses anti-aériennes**. Le sabordage était la décision ultime pour échapper aux Allemands en embuscade devant Royan »(sic).

Bernard Mounier. «Talmont et Merveilles sur la Gironde». Ed. Bonne Anse Juin 2004. p. 41.

Et ici on voit deux emplantures de mâts et une bouée qui annonce ces mâts parce que c'est un danger pour la navigation. Et alors il s'agit de l'épave de l'Amiénois. En 1940 ce bateau partait probablement vers l'Angleterre (photo de l'Amiénois 2 construit en 1947 pour la (BVN!) emportant dans sa cale notamment des modèles assez récents de mitrailleuses anti-aériennes et en arrivant ici, le commandant a été averti que les Allemands étaient déjà à Royan (sic) et de peur que le bateau tombe



entre les mains des Allemands, il l'a sabordé. Et dans les cales de ce bateau, il y avait aussi également des fûts de rhum et de porto et les fûts se sont répandus sur la côte. Alors, on dit, que dans un certain nombre de caves ici, il reste encore des bouteilles du porto de l'Amiénois et je trouve que c'est pas mal cette idée là parcequ'à Talmont même les désastres finissent bien...



Commentaire du film «Talmont sur Gironde», série Villages de France, réalisateur François Chayé, diffusé sur Arte (canal 7) le 16 Mai 2012.

Nota (pour être honnête): dans «Talmont sur Gironde. Le guide» éd. Karmanjo, 2012, p.21, le rédacteur fait preuve, pour parler de la cargaison de l'Amiénois, d'une généralisation prudente...

«C'était un cargo (l'Amiénois) venant de Bordeaux en Juin 1940. Plutôt que de tomber entre les mains de l'ennemi, il fut sabordé par l'équipage. Chargé de matériel militaire et également de tonneaux de rhum et de porto, ces derniers échouèrent sur la côte et furent «sauvés» par les habitants !»

Allons, encore un effort, cher rédacteur pour rendre à l'Amiénois ses quatre canons de 90 mm anti-aériens principale cause sans doute du sabordage, dûment répertoriés par des documents certifiés et objets de témoignages «vécus» escamotés au profit de récits incertains et incontrôlables.

AVENTURES ET NAUFRAGE D'ALFRED VIOLEAUD



«Alfred Violleaud, qui survécut à un naufrage au large des Philippines (sic) et tomba ensuite aux mains de pirates, a sans doute prononcé son nom (celui de Sainte Radegonde...) en ces moments cruciaux. Rentré sain et sauf au pays, il a offert en ex-voto la maquette d'un navire à Sainte Radegonde. Le bateau est là, au plafond de l'église à gauche en entrant. On le voit du dessous comme si l'on était un poisson, ou plutôt, ce qui est plus vraisemblable, comme s'il voguait en plein ciel».

Serge Sanchez, écrivain, Revue Le Festin, n° 82, été 2012.

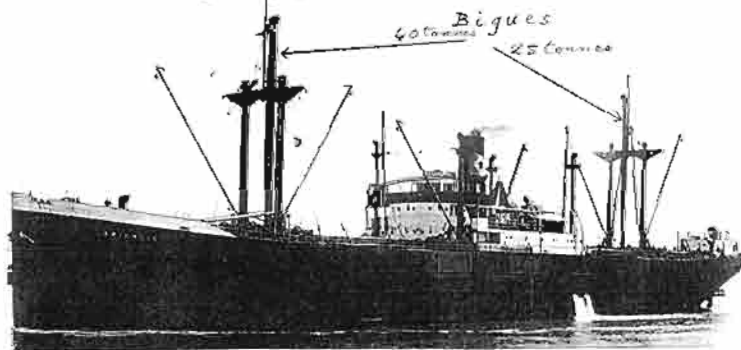
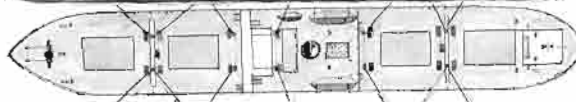
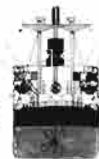


«Gaelle, je peux dire un mot de l'ex-voto, c'est symbolique de Talmont ce bateau, il a été offert à l'église par un marin de Talmont qui a échappé à une tempête dans les années 1850, du côté des Philippines (sic) et qui a été capturé par des pirates, enfermé sur une île et puis ils ont construit un radeau, ils sont partis à la nage et (...) et son tombeau est ici, c'est la famille Violleaud du Caillaud. Et alors il avait promis s'il en réchappait d'offrir un ex-voto à l'église de Talmont. Et cette frégate sur laquelle il avait fait son service militaire est classée monument historique, alors voilà, c'est un peu à l'image de Talmont qui est un vaisseau à l'ancre qui tourne sa proue tantôt vers New-York, tantôt vers Bordeaux et qui est soumis parfois à des tempêtes terribles mais nous survivons et avons bien intention de continuer de le faire!». (Fin du film)

id. Commentaire du film «Talmont sur fronde».

LA VÉRITABLE HISTOIRE DU CARGO «AMIÉNOIS» OU L'ÉPAVE DE TALMONT SABORDÉE EN JUIN 1940

Le cargo «S.S Amiénois»
(Compagnie des bateaux
à vapeur du Nord).
Construit en 1932 par
Furness SBC limited
à Haverton Hills-on-Tees.
Port d'attache Dunkerque.
Port en lourd 5420 tonnes.
Longueur 100,65 mètres.
Largeur 14,95 mètres.
Creux sur quille 7 mètres.
Indicatif radio FNWJ.
(Document «La marine
marchande 1919/1940»
tome 1)



Plans restitués par
Maurice Méliissent
d'après les originaux
de chantier.



Pendant un demi siècle, depuis 1940, deux mâts énigmatiques, se dressant dans la Gironde devant Talmont, n'ont cessé de mettre à l'épreuve la sagacité et l'imaginaire des curieux et des conteurs. Aujourd'hui, les deux mâts ont presque disparu et le navire, l'Amiénois, n'est plus qu'un nom, incompréhensible pour la plupart des passants, sur la plaque indicatrice d'une rue talmonaise qui joint la place de l'église à celle de la Tour-Blanche.

Réserveons pour la conclusion de ce récit les réjouissantes interprétations et sonnettes que ces vestiges ont inspirées. Et contons le triste destin d'un navire, en un temps de désastres et de désarroi.

Cargo à vapeur de 4 520 tonnes, long de 100,65 m, l'Amiénois fut lancé en 1932 aux chantiers Furness SB Co Limited à Haverton- Hills-on-Tees en Grande-Bretagne, pour la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord (CBVN). Son port d'attache sera Dunkerque.

Durant sa courte carrière en temps de paix, le navire sera souvent employé au transport de matériels lourds et encombrants qu'il peut facilement charger et décharger, même en l'absence - ou l'insuffisance - de moyens grutiers à terre, grâce aux deux fortes bigues dont sont munis ses mâts doubles, d'une force de 40 tonnes au mât avant et 25 au mât arrière.

L'écrivain et dessinateur Chas Laborde a ainsi raconté sous le titre «De Dunkerque à Alger, cent pas sur un cargo» un de ces voyages où l'Amiénois transporte en pontée des wagons de tramways pour la ville d'Alger.

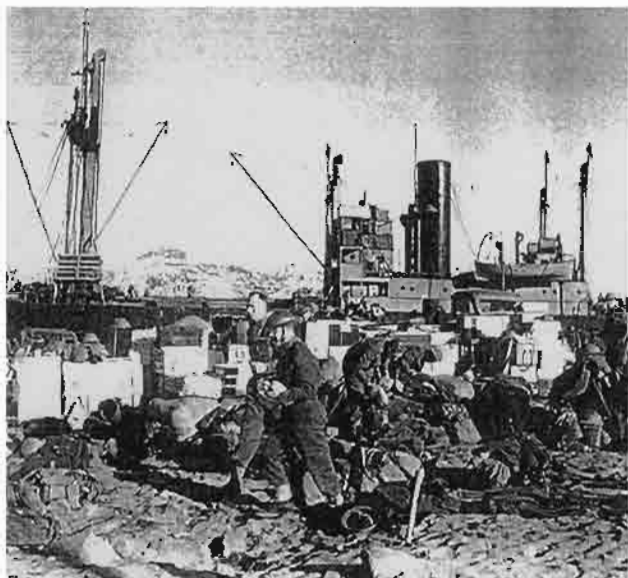
CAMPAGNE DE NORVÈGE, AVRIL 1940.



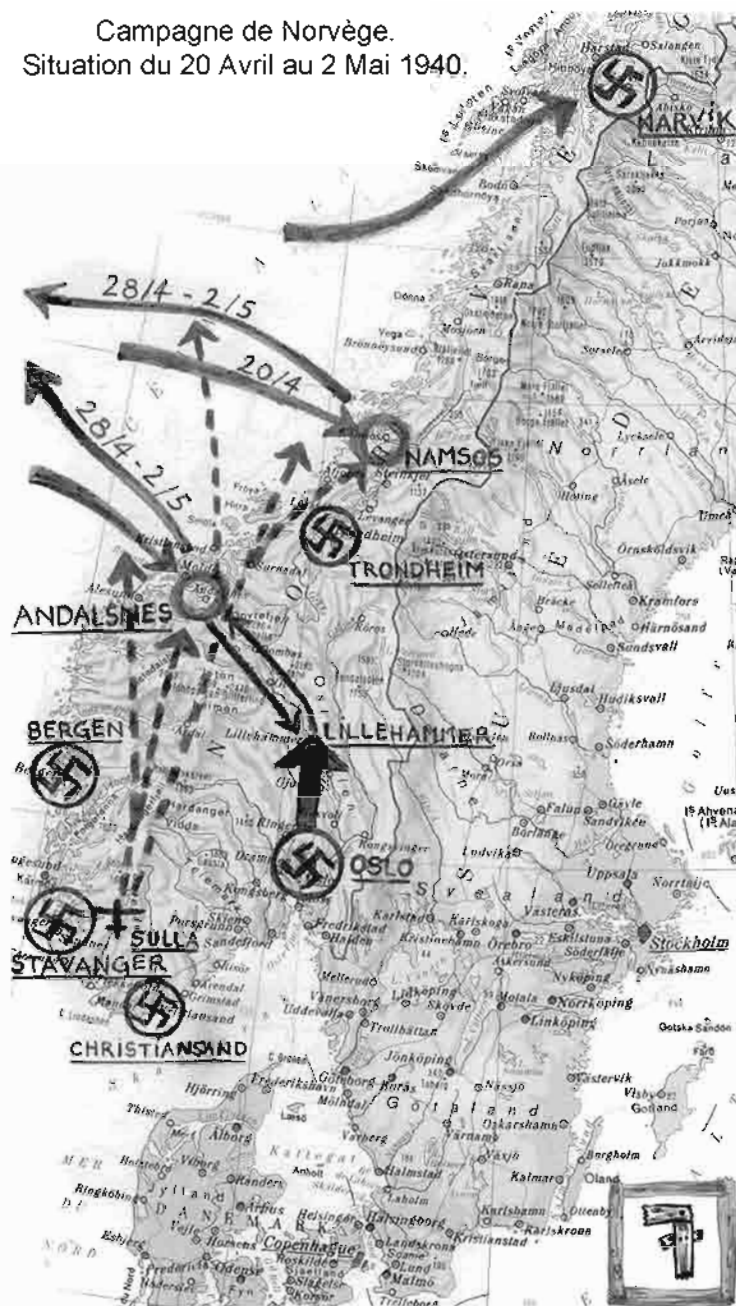
En 1940, l'Amiénois est commandé par le capitaine Avril. Sa disponibilité et ses capacités autonomes de manutentions lourdes vont faire choisir l'Amiénois pour

rejoindre les navires affectés en Avril 1940 à l'opération de Norvège après que ce pays eut été envahi par les troupes allemandes. Le récit qui va suivre est directement inspiré d'un texte paru dans l'ouvrage «La Marine marchande française 1939/1940» (tome 1) de Marc Saibene, Jean-Yves Brouard et Guy Mercier. Réquisitionné le 6 Avril sur ordre du Grand Amiral de la Flotte, équipé de deux radeaux de sauvetage et armé de deux petits canons anti-aériens, l'un sur la dunette à l'arrière, l'autre sur la passerelle, l'Amiénois fait partie, avec le Cap-Blanc (SAGA) et le Saumur (Delmas et Vieljeux) du convoi de cargos FS1, escorté par le destroyer britannique Matabele et les torpilleurs Brestois et Boulonnais, qui doit apporter le complément de matériel militaire destiné aux troupes débarquées à Namsos depuis le 20 Avril en vue d'une contre-offensive sur Trondheim occupé par l'ennemi. Le convoi FS1 est sous le commandement du capitaine de frégate Kraft. Le commandement militaire de l'Amiénois est confié au lieutenant de vaisseau Lavallé (le lieutenant Lavallé rejoindra en 1942 la France Libre, sera arrêté en 1943, en mission de renseignement, par la Gestapo, torturé puis fusillé à Büchenwald le 5 Octobre 1944; un aviso-chasseur de sous-marin porte aujourd'hui son nom). Le 26, le convoi arrive en vue des côtes norvégiennes. Mais les navires sont repérés dès le petit jour par un avion allemand qui s'approche à plusieurs reprises; le convoi réagit avec ses armes contre avions et ce n'est que vers 5 heure 30 que l'appareil passe à l'attaque sur l'Amiénois, dernier bâtiment de la formation. Il lance deux bombes, la première tombe à trente mètres tribord, la seconde à cent mètres sur l'arrière, sans faire de dégâts.

À 15 heures et quart, le Saumur et l'Amiénois reçoivent l'ordre de rentrer dans le fjord de Namsos avec le Brestois. Vers minuit le Saumur s'amarre au quai de bois du port, l'Amiénois au quai de pierre. Le déchargement commence aussitôt: canons anti-aériens



Campagne de Norvège.
Situation du 20 Avril au 2 Mai 1940.



27 Avril 1940

Déchargement de l'Amiënois amarré au quai de pierre du port de Namsos. (Documents id.)

chargés sur le pont, rouleaux de barbelés, barils de carburant, caisses d'explosifs, tracteurs du Génie... tout cela empilé un peu à la hâte dans les cales. Et il faut aller vite car le déchargement doit se faire de nuit, jusqu'à 4 heures, à cause des raids aériens ennemis. Mais, les batteries de DCA ayant été débarquées, on prend le risque, le 27, de décharger de jour. Et tout se passe bien... jusqu'au lendemain. Dès 10 heures, trois bombardiers allemands tournent au-dessus du port, ils leurrent la DCA, tandis qu'un quatrième appareil se présente en rase-mottes, dans le soleil. Un chapelet de bombes encadre les appontements, détruit le quai de bois et fait sauter les munitions qu'on vient de décharger. Quatre canonnières de l'Amiénois projetés par le souffle hors de la baignoire d'artillerie seront blessés. Le Saumur et l'Amiénois larguent les amarres et après une navigation délicate dans le fjord, rejoignent au large, vers 21 heures, le reste du convoi. Entre temps un ordre de rembarquement est arrivé, il faut évacuer Namsos...

Le 29 au matin, malgré un nouveau passage de la Luftwaffe sur les cargos, l'Amiénois, que deux bombes ont manqué, et le Saumur retournent au port pour y réembarquer un premier contingent de chasseurs alpins, aidés par six chalutiers britanniques qui vont effectuer les transbordements car les quais ne sont plus accessibles aux gros navires.

Le retour vers l'Angleterre se fera sous de nouvelles attaques aériennes: deux assauts sur le Saumur, cinq contre l'Amiénois.

Les tirs rapides et précis des canons anti-aériens obligent l'ennemi à lâcher ses bombes de trop haut, l'Amiénois est encadré à moins de 100 mètres mais la cible n'est pas atteinte.

Bien heureusement, car il y a sur l'Amiénois 450 chasseurs alpins du 53ème bataillon, dépourvus de brassières



de sauvetage, et dans les cales une bonne tonne de mélinite qu'on n'avait pas eu le temps de décharger à Namsos.

La belle conduite de l'équipage durant ces opérations vaudra à l'Amiénois citation à l'ordre de l'Armée de mer, et la Croix de guerre.

LES CANONS DE L'AMIÉNOIS, JUIN 1940.

Le navire est rendu au service civil le 3 Juin... Mais, depuis le 10 Mai, Hitler a déclenché l'offensive à l'ouest. Le 24, Français et Anglais sont encerclés dans la poche de Dunkerque, le 27 la Belgique capitule. Le 10 Juin le gouvernement français quitte Paris, déclaré «ville ouverte».

Ce jour-là, sous un ciel noir des fumées des raffineries en flammes, l'Amiénois appareille du Havre menacé par les Panzers. On l'a chargé à la hâte d'une précieuse cargaison: huiles industrielles, rhum, porto, vins fins, lingerie, aciers ronds à obus, uniformes et effets militaires et, surtout, une batterie toute neuve de 4 canons anti-aériens de 90 mm modèle 39 sur affût à pneumatiques, avec 500 coups, et des affûts non finis d'usinage. Il a également embarqué des réfugiés, en particulier des ouvriers des Ateliers du Havre et de la Tréfilerie.

Escale à Cherbourg où l'on recueille des réfugiés venus sur des bateaux de pêche de Fécamp encerclé. Un des jeunes passagers involontaires, Jean-Claude Couture, nous a confié ses souvenirs personnels et familiaux. *«Nous avons été logés dans la cale, à l'avant du bateau. (...) Le plancher de la cale, en madriers, était recouvert de grands sacs kaki, remplis d'effets militaires et qui nous tenaient lieu de paillasses. (...) Par les interstices entre les madriers, on pouvait voir au niveau inférieur des pièces de canon. (...) La cale était déjà pleine, ou presque, de réfugiés et notre arrivée a été très mal accueillie. L'équipage a dû, d'autorité, nous dégager*

des emplacements. (...) L'ambiance, dans la pénombre de cette cale était pesante. L'ensemble était plutôt hargneux et les disputes fréquentes. (...) Surtout, nous étions affamés, n'étant nourris, au deuxième jour seulement, que d'une petite boule de pain pour quatre et de quelques figues sèches. (...) L'équipage était toujours très avenant et avec ses faibles moyens essayait d'arranger les choses, calmant les irritations ou s'occupant d'incidents plus préoccupants comme cet accouchement, qui se passa bien!

L'avis général était que nous allions en Afrique du Nord en passant par Bordeaux. Mais au large de Brest, nous avons été abordés par un navire de guerre qui a fait une brèche dans la coque, bâbord avant, d'environ 3 mètres de long sur 1 mètre à 1,5 mètre de large, au-dessus de la flottaison mais tout près de nos paillasses. un passager aurait été blessé. Cet incident a entraîné notre débarquement à Brest.»

La suite de l'histoire nous est connue par un texte «tapuscrit» établi par la CBVN, et obtenu grâce à l'obligeance de la Société Anonyme de Gérance et d'Armement (SAGA).

SACRIFICE DE L'AMIÉNOIS.

Le 16 juin, l'Amiénois entre en rade du Verdon où il mouille au milieu d'une flotte disparate en attente de départ, sous la menace constante des bombardements aériens et des mines magnétiques.

Le 19 Juin vers 13 heures (Paris est tombé le 14 et les Allemands sont sur la Loire), l'Amiénois quitte le Verdon, remonte la Gironde et, à 16 heures, s'amarré aux appontements de Pauillac pour y débarquer les canons; mais l'officier de port interdit le déchargement car les appontements ne sont

pas assez solides (sic) pour accueillir ces lourdes pièces. Le lendemain, en route pour Bordeaux ! et amarrage vers 20 heures au poste 6 des Quinquonces.

Les 21 et 22 Juin se passent en ordres et contre-ordres. Le 23 Juin on commence à décharger les marchandises diverses, mais les canons et les effets militaires doivent rester à bord...pour une autre destination.

24 Juin: ordre de repartir à 11 heures pour une destination inconnue. L'armistice est signé avec l'Allemagne depuis 24 heures («dans l'honneur, et entre soldats»), la signature est imminente avec l'Italie; on attend le «cessez le feu» («c'est le coeur serré que je vous dis qu'il faut cesser le combat» Ph. Pétain). Et depuis la veille, dans l'après-midi, les Allemands sont à Royan d'où

ils bloquent la Gironde avec trois batteries d'artillerie lourde : dès le soir de leur arrivée, elles vont tirer sur un petit convoi français qui veut forcer le passage. Les avisos-escorteurs

La Boudeuse, La Gracieuse, le drageur-cannonière La Luronne, le vieil aviso Dubourdieu et le torpilleur (non terminé) Lansquenet passeront, mais le paquebot De-La-Salle (touché?) devra faire demi-tour.

À Bordeaux, cela doit commencer à se savoir...

Et le texte de la CBVN poursuit en transcrivant la suite des événements qui se seraient succédés ce jour-là. Nous ne pouvons garantir l'absolue authenticité des propos rapportés, dont le ton a peut-être été amélioré pour rester à la hauteur des circonstances!

L'équipage, dont le patriotisme a été prouvé en Norvège, ne veut plus quitter le sol de la France, aller servir sous un gouvernement établi à l'étranger. Le drame qui divisera la France commence. À l'administrateur-adjoint qui, venu à bord, l'exhorte à partir, l'équipage répond: «Notre devoir, nous l'avons fait et nous sommes toujours prêts à le faire. Nous ne voulons



pas devenir des rebelles.»

Il s'est groupé sur le panneau 3. En présence de l'Administrateur, le capitaine Avril fait les sommations d'usage... vainement. À 15h45, le commandant est dans le bureau de l'Administrateur en chef de l'Inspection maritime. Le téléphone sonne. On le demande:

«Ici, le capitaine de frégate Dupin de Saint-Cyr, Chef d'état major de l'Amiral.

-Mes respects, Commandant, ici le capitaine de l'Amiénois.

-Votre équipage refuse d'appareiller. Je vous donne trois-quarts d'heure et si, à ce moment, je n'ai pas de réponse favorable, je le fais enfermer.

- Il n'y a rien à faire, une nouvelle sommation serait inutile.

-En ce cas, j'envoie la garde-mobile. Et vous? Partez-vous?

-Oui, mais je ne peux pas appareiller de suite avec un équipage de fortune, s'il n'en reste pas un bon noyau.

-Bon, vous suivrez le sort de votre équipage.

-Il m'a suivi à l'honneur, je le suivrai au déshonneur.»

17h30. Un enseigne de vaisseau vient prévenir le capitaine qu'il a l'ordre d'arrêter l'équipage qui, dans une demi-heure, doit être sur le quai. L'état-major reste seul à bord. 20h30, le même officier revient et annonce qu'il a l'ordre d'emmener l'état-major. Il n'a pas d'ordre écrit. Dix minutes plus tard le papier arrive: *«Ordre d'amener l'ensemble de l'état-major du SS Amiénois.»*

Une demi-heure plus tard, un équipage militaire, commandé par le lieutenant de vaisseau Farcy est à bord, cependant que l'état-major est emmené au Fort de Hâ et que l'équipage est déjà à l'École de santé de la Marine. Seul le chef mécanicien a accepté de rester à bord du navire.

Vers 22h30, l'Amiénois appareille et fait route vers l'entrée de la Gironde. Il aurait alors mouillé au Verdon. *«Au petit jour»*, dit le texte, il aurait levé l'ancre, puis fait route par l'ouest du banc des Marguerittes, se dirigeant vers Talmont (1).

«Au petit jour» le 25, le soleil se lève à 4 heures GMT, soit 5 heures (heure d'été «française»). Le petit jour, c'est disons 4 heures 30. L'armistice était entré en vigueur à 0 heure 35, toute opération militaire a dû cesser depuis au moins 4 heures...

De Royan, les Allemands ont-ils aperçu l'Amiénois dans ses insolites manoeuvres?

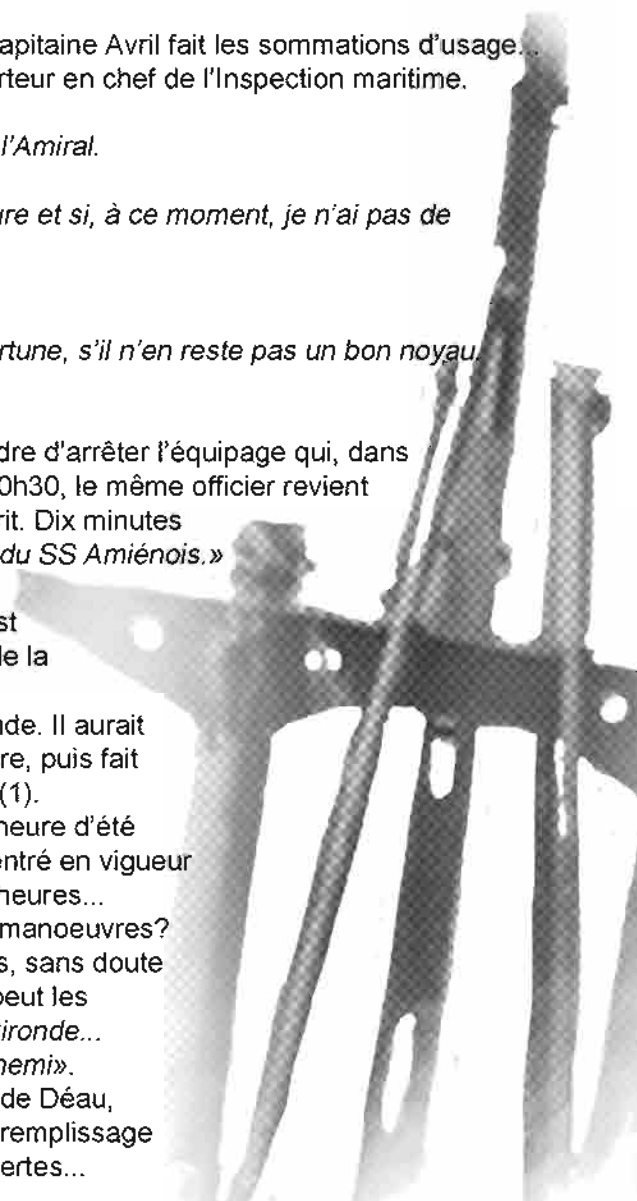
En tous cas, ils n'ont pas tiré... Et quelles pouvaient être les consignes, sans doute verbales, données par son commandement au lieutenant Farcy? On peut les imaginer, du genre *«Vous serez juge de la possibilité de sortir de la Gironde...*

En cas d'impossibilité, le navire ne doit pas tomber aux mains de l'ennemi».

Quoiqu'il en soit, vers 5 heures sans doute, par le travers du hameau de Déau, à un mille de la côte, l'Amiénois mouille à nouveau. Les soupapes de remplissage des balasts, ainsi que la soupape de la turbine d'épuisement sont ouvertes...



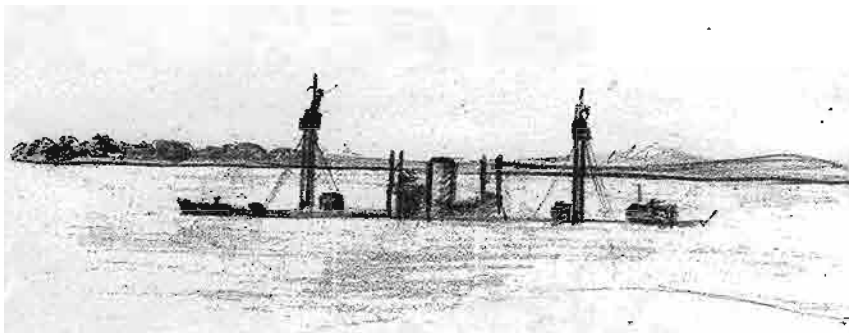
(1) : Sur le sort que les Allemands auraient réservé à l'Amiénois, s'il était resté à Bordeaux, aucun doute : il aurait été saisi comme prise de guerre, ainsi qu'il advint au Dunkerquois également CBNV, le 5 Septembre 1940. Dirigé sur Le Havre, ce navire fut coulé trois mois plus tard par la RAF.



Et le navire coule, par 11 mètres de fond, dit le récit, un peu moins sans doute sur ce banc de Talmont, car le pont découvre aux basses mers de malines; or l'Amiénois a un «creux de quille» de 7 mètres. Il va couler lentement, finalement tout droit après s'être un peu incliné vers l'arrière, puis vers l'avant, reposant sur le fond vers 10h30 - 11h par 45°31'40" de latitude et 0°55'48" de longitude, la proue tournée vers l'amont. Une patrouille allemande vient d'arriver à Talmont...

D'après le récit de la CBVN, l'équipage militaire aurait quitté le navire dès les soupapes ouvertes et «un remorqueur aurait accosté l'Amiénois et reçu tout le personnel». Or il est plus de 5 heures du matin, le soleil est bien levé. Sauf brume matinale épaisse, l'opération serait visible de Royan, distant de 12 km. Admettons que les observateurs allemands, artilleurs et non marins, n'aient pas saisi la manoeuvre... ou que les récents occupants ne disposaient pas de moyens leur permettant d'intervenir.

Il est possible aussi que le remorqueur ait embarqué la plus grande partie de l'équipage militaire lors de l'escale au Verdon. Il ne serait resté à bord que l'officier de la Royale, le chef mécanicien et deux ou trois matelots indispensables pour les dernières manoeuvres. Ils auraient pu alors gagner la côte saintongeaise toute proche, et encore mal gardée par l'ennemi, en utilisant cette grande baleinière, peinte en gris militaire, que les Talmonais trouvèrent échouée, au petit matin, dans l'anse de la plage sous le rempart Nord. Mais tout ceci reste conjectures...



L'Amiénois sabordé devant Talmont, fin Juin 1940.
Croquis de l'auteur

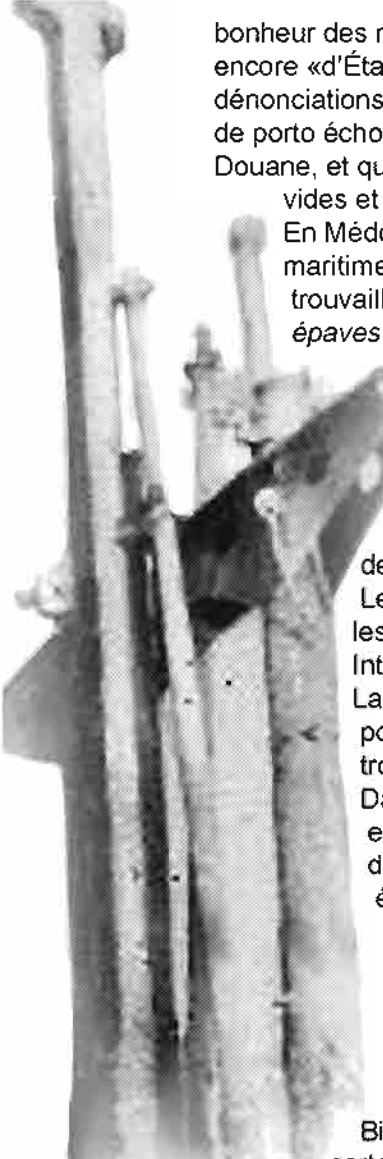


Les mâts de l'Amiénois vus de Talmont, années 60.

L'AMIÉNOIS, COMME ÉPAVE.

De l'Amiénois émergeaient seulement, sous ses deux mâts, la teugue, le bloc passerelle avec sa cheminée, et la dunette. Aux basses mers de malines, le pont découvrait encore. Bientôt, les fûts de rhum et de porto crevèrent les panneaux de cales et vinrent s'échouer sur la côte, de Royan à Mortagne, pour le plus grand





bonheur des riverains...purchassés aussitôt par les gabelous. Il n'y avait plus de République, pas encore «d'État français», mais restait la Douane : soutirages au clair de lune, réjouissantes poursuites, dénonciations bien sûr. Deux vieux de Talmont avaient reçu de bons amis six bouteilles tirées d'un fût de porto échoué sous l'église. On les avertit qu'ils avaient été dénoncés par «l'informatrice» locale de la Douane, et que les gabelous seraient chez eux le lendemain... qui ne trouvèrent que six bouteilles vides et deux vieux dans un sommeil béat.

En Médoc aussi arrivèrent les enivrantes épaves. Un avis de découverte, provenant du Service maritime des Ponts et Chaussées en date du 31 Juillet 1940 note ainsi, par exemple, la trouvaille par des marins-pêcheurs, entre les ports du Verdon et de Saint-Christoly, de *«plusieurs épaves consistant en 70 fûts de porto Sanderman contenant en totalité 16 142 litres, 17 fûts de porto blanc même marque contenant au total 3 828 litres (...) un fût de rhum de 120 litres (...), trois caisses de vin rouge contenant 119 bouteilles».*

Jusqu'en 1942, les Allemands ne semblèrent guère s'intéresser à l'épave et à son contenu, sauf à s'en servir parfois de cible pour des tirs de canon. Trouées d'obus, la cheminée et la passerelle furent emportées par les tempêtes d'hiver. En 1942, sur ordre des autorités d'occupation, le navire-grue La Bigue, avec un scaphandrier, va tenter de récupérer la cargaison.

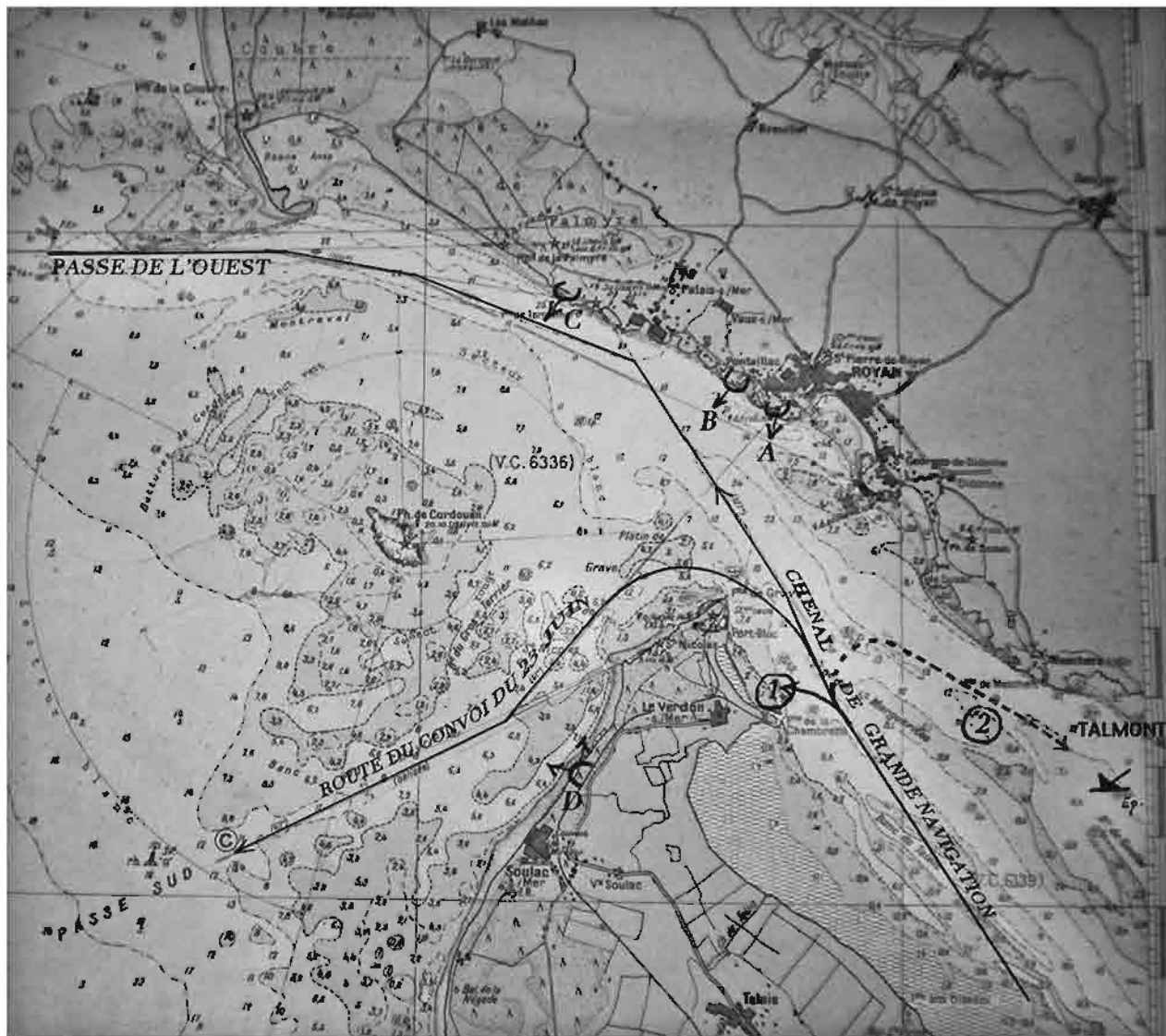
Le travail va lentement. On ne peut opérer que par beau temps et aux heures de marée où les courants sont faibles. La turbidité de l'eau ne facilite pas les plongées du scaphandrier. Interrompues par l'hiver, les opérations reprennent au printemps 1943. À la fin de l'année, La Bigue n'aura guère extrait autre chose que les sacs d'effets militaires, déjà à moitié pourris et qu'on tente de faire sécher sur le quai de Talmont... 1944 : il n'y aura pas de troisième campagne, les canons convoités resteront au fond.

Dans les années qui suivirent, l'épave va s'enfoncer un peu plus dans la vase, et se casser en deux. Les mâts font maintenant partie du paysage. Dans les années 60-70 on allait y décrocher des moules, excellentes, qui disparurent assez brusquement. Comme amers, ils étaient très utiles aux marins-pêcheurs pour repérer leurs «marques» dans les pêches à driver, mais il fallait se garder de trop les approcher, les ferrailles dispersées autour de l'épave constituant autant de «croches» pour les filets.

Une colonie de cormorans s'était installée sur les mâts pour s'y reposer, sécher le plumage entre deux plongées et y passer la nuit.

Le mât Nord, celui de l'arrière, a été abattu par la tempête des 15-16 Novembre 1984, le mât Sud lors de l'ouragan dans la nuit du 11 Février 1988.

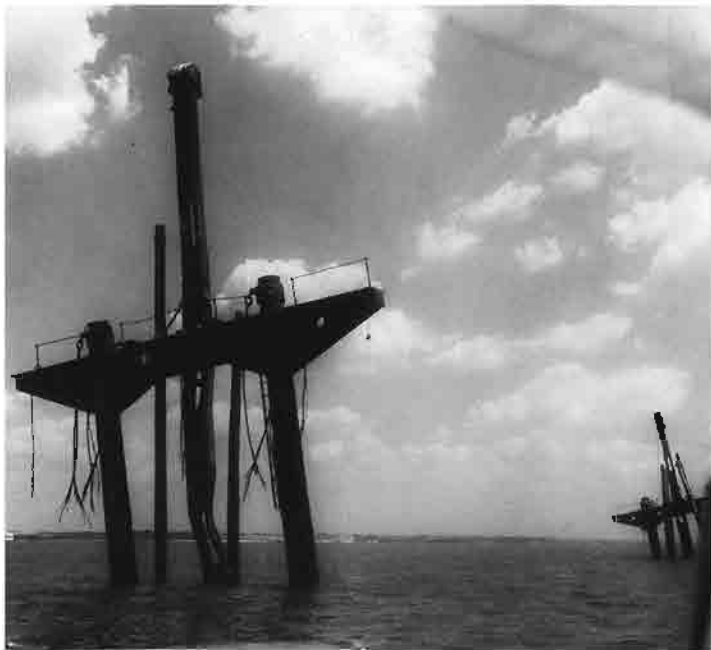
Bien qu'auparavant les mâts fussent très visibles (et l'épave parfaitement indiquée sur les cartes), l'Amiénois avait causé, en 1935, un «nauffrage» : de nuit, la gabare Roland-Raymonde vint s'y éventrer, mais l'équipage fut sauf. Désormais, à marée haute, il est pratiquement impossible d'apercevoir les moignons des mâts. Le 27 Juin 1992, le voilier Saint-James de Mortagne, est venu s'encaster entre les vestiges du mât Sud. Il put être tiré rapidement, sans dommage, de son acrobatique position.



OPÉRATIONS MILITAIRES À L'EMBOUCHURE DE LA GIRONDE, 23 ET 25 JUIN 1940.

- Batteries allemandes : A : (4 de 150mm)
 B : (4 de 150mm)
 C : (4 de 105mm) } Elles rendent impraticable le chenal de Grande Navigation, sous leur feu direct.
- D : Batterie française des Arros (4 de 164,7 mm). Elle aurait tiré sur B au Fort du Chay.
- 1 : La majeure partie de l'équipage de l'Amiénois gagne Le Verdon sur un remorqueur.
 2 : Route finale de l'Amiénois, jusqu'au lieu du sabordage.





Les mâts-portiques de l'Amiénois.

Sur le mât avant (à gauche) la bigue de 40 tonnes a été tordue par un obus tiré lors d'une école à feu de l'artillerie allemande.

Quinze ans plus tard, les usagers de la Gironde vont s'inquiéter, puis s'exaspérer : «Faudra-t-il qu'il y ait des morts?». Les pêcheurs, mais aussi de plus en plus nombreux - et parfois ignorants - les plaisanciers, skieurs nautiques, hors-bords, zodiacs, scooter de mer... Que faire? Pétardage, découpage de l'épave, pose de bouées? Outre les coûts, le nombre des décideurs, en raison des statuts de l'estuaire, ne facilite pas la décision. En 1996, en désespoir de cause, deux marins-pêcheurs disposent un balisage de fortune sur les mâts : de fortes perches d'acacia munies de voyants en bidons de plastique, fichées dans les moignons sud et nord. Le raz-de-marée du 27 Décembre 1999 les emportera.

Enfin, le 8 Août 2003, au matin, le navire des Phares et Balises mouille une bouée «cardinale Nord» non loin de la poupe de l'Amiénois.



L'AMIÉNOIS, COMME MYTHE.

Depuis la fin de la seconde Guerre Mondiale, pour les centaines de milliers de visiteurs qui sont passés sur la promenade des falaises de Talmont, les vestiges de l'épave restent mystérieux, dans l'ignorance de l'évènement initial. Alors, il faut des explications et l'imagination n'est pas en reste.

Pour les uns, les mâts étaient des balises signalant un haut-fond. Certains les déclarent même éclairés la nuit.

Comment ? Mais par un câble électrique sous-marin. D'autres assurent qu'il s'agit des supports d'un téléphérique américain: souvenir des installations provisoires de l'Opération Nodex, en 1956 (2). La plupart, cependant, pensent à une épave. Mais les avis divergent sur les circonstances du naufrage: un navire coulé par les sous-marins allemands; ou mieux, par les Stukas; le 6 Juin 1940 précisera un étrange amalgame de dates historiques; un bateau allemand «chargé de blessés» coulé par les Anglais; et même «un vieux rafiot de 300 ans»!

Inépuisable florilège verbal... Les paroles s'envolent mais les écrits demeurent. Un article d'un grand journal de la région parlera «d'un bateau à voile de 100 mètres de long». Une des plus curieuses fantaisies à propos de l'Amiénois est due au très sérieux historien Robert J. Colle dans son ouvrage «Saintonge mystérieuse, Aunis insolite» (Rupella-1976): «En 1940, au large de Deau, l'Amiénois, du Havre (sic) se saborda pour ne pas être coulé par les sous-marins allemands (re sic). On distingue encore les mâts de l'Amiénois. En face de Talmont on voit la superstructure d'un autre navire coulé à la même époque et dont j'ignore le nom»: la même épave, vue sous deux angles différents; effets retardés du célèbre porto de l'Amiénois ?

Tout récemment, un petit livre très distrayant consacré aux merveilles de Talmont croit pouvoir réviser à la baisse le chargement militaire de l'Amiénois; ce ne sont plus de gros

(2) : Installation d'un port artificiel devant les falaises du Caillaud à Talmont grâce à un ponton remorquable construit sur le principe des plates-formes de forage en mer De Long à piles rétractables, servant de quai de débarquement relié à la terre par un «téléphérique» pouvant transporter un camion lourd.

canons de DCA, mais des prototypes de mitrailleuses anti-aériennes... et l'auteur de rassurer ses lecteurs : aucun fût de porto n'a abreuvé des gosiers nazis; on voudrait le croire...

Ainsi, désormais, l'Amiénois est entré dans les domaines du mythe. Ou bien, qui sait, deviendra-t-il, avec dans ses flancs ses quatre canons et ses cinq cents obus, quelque gigantesque fossile ferrugineux inclus dans une formation argilo-calcaire du Quaternaire moyen... Longtemps après l'homme, d'ici quelques millions d'années!



Le lieutenant de vaisseau Farcy n'est sans doute plus de ce monde et puis aurait-il laissé quelque écrit ou témoignage? Les comptes-rendus et autres documents officiels (s'il y en eut) ont probablement disparu dans la débâcle de Juin 40. L'Amiénois aurait-il pu «passer», comme le fit le convoi du 23 Juin, au coucher du soleil, dans une brume épaisse qui rendait quasi nulle la visibilité à quelques dizaines de mètres. Ce soir là, les petits avisos «La Boudeuse», «La Gracieuse», «La Luronne» et le vieux «Dubourdiou» escortant le torpilleur «Lansquenet» pas encore armé de ses canons et le paquebot «De La Salle» forcèrent, par la Passe du Sud, le blocus de la Gironde sous le feu des canons allemands installés en fin d'après-midi, deux batteries de quatre 150 LFH (dans le parc de la mairie de Royan et au Fort du Chay) et une batterie de 105 à la Grande Côte ce qui interdisait évidemment toute tentative de sortie par la Passe Ouest de grande navigation par des tirs «à bout portant». Mais, malgré leur puissant matériel flambant neuf, les artilleurs de la Wehrmacht n'étaient pas des canonnières de marine et leurs canons pas tout à fait adaptés pour des tirs à longue portée sur but mobile. Dernière (petite) victoire dans le grand désastre. Seul le «De La Salle» ne put franchir l'entrée de la Gironde. On a écrit qu'il fut touché et s'échoua au Verdon. Si avarie il y eut, ce ne devait pas être bien grave, puisqu'on le retrouve à Bordeaux en Août 40 (3) (en fait son tirant d'eau ne devait pas lui permettre de franchir sans risque la Passe Sud).

Quant à l'Amiénois, des calculs et estimations dont on fait grâce au lecteur, laissent penser que, au soir du 24 Juin, il a quitté Bordeaux, vers 22h30, deux heures trop tard, retard provoqué sans doute par les incidents relatés dans le récit. Entre 1 heure et 2 heures du matin, par nuit noire (la lune, décroissante, n'étant pas encore levée), son tirant d'eau à pleine charge de 4 m pouvait lui permettre (tout juste) d'emprunter le chenal de la Passe du Sud, par une marée de coefficient 62 et de partir pour... certainement pas Londres comme le disent quelques uns mais plutôt Casablanca... avec les quatre canons de DCA dans sa cale!

Et quant à la raison, donnée par le récit «officiel», des marins ne voulant pas servir sous un gouvernement étranger, cela semble bien une échappatoire «politiquement correcte». «L'Appel du 18 Juin», à la BBC n'a, en fait, été entendu que par bien peu de gens en France, et le 24 Juin, à Bordeaux...

(3) : Réquisitionné par les Allemands le 4 Août, il fut dirigé vers Le Havre où il aurait dû prendre part au débarquement nazi en Grande-Bretagne (Opération See Lüwe), finalement annulée par Hitler. Rendu aux autorités françaises, «De La Salle» fut affecté, à partir de Marseille, aux liaisons entre la métropole et les colonies françaises d'Afrique Occidentale. Il se trouvait à Casablanca en Novembre 42 lors du débarquement américain. Il passe alors sous le contrôle allié, affrété le 16 Février 43 par le Ministry of War Transport. Le 4 Juin 43, il quitte la Grande-Bretagne pour l'Afrique du Sud. Le 8 Juillet, au large de Lagos, il est torpillé et coulé par le sous-marin U 508.



AVENTURES ET NAUFRAGE D'ALFRED VIOLLEAUD

MARIN DE TALMONT
RACONTÉS PAR LUI-MÊME

OU

LE MYSTÈRE DE LA FRÉGATE EX-VOTO
EN L'ÉGLISE SAINTE-RADEGONDE DE TALMONT



L'Histoire, si on ne la surveille pas assez, crée trop facilement le mythe; et tout particulièrement l'histoire locale où prolifère ce que les spécialistes anglo-saxons nomment «urban legend». Difficultés de recherches, lacunes de la documentation que l'on comble par l'imagination, légitimes fiertés de clocher, interventions de compilateurs spécialistes de l'à-peu-près : il court le mythe, le voilà devenu avéré. Pourtant, aucun ne résisterait à l'investigation rationnelle. Ceci dit, voici l'affaire, où vont se retrouver la petite histoire - celle des humbles et des érudits «more and more about less and less» comme disait Oscar Wilde - et la Grande Histoire du glorieux XIX^{ème} siècle.

L'église de Talmont conserve suspendu à l'arc de l'absidiole Nord, le modèle d'un trois-mâts que l'on s'accorde à considérer comme un ex-voto, don d'un marin talmonais.

L'objet, classé à l'Inventaire supplémentaire des objets mobiliers depuis le 10 Novembre 1980 (et non pas Monument historique comme on le dit parfois), a figuré en 1981 à l'exposition Ex-voto marins du monde entier au Musée de la Marine de Paris. À cette occasion, il a été expertisé par Éric Rieth, Directeur de recherches au CNRS, un des meilleurs spécialistes des navires anciens. Il reconnaît «une frégate française de la fin du XVIII^{ème} siècle» (et non pas «de la fin du XIX^{ème}» comme indiqué sur le panneau explicatif à l'église). Ce n'est pas non plus «une goélette militaire» comme l'écrivit un jeune chercheur dans une plaquette éditée par la Communauté du Pays Royannais. On peut même, sans trop s'avancer, rapporter ce modèle à ces frégates dites «de XVIII»(*)



(*) : Poids du boulet en livres : XVIII, XXIV, XXX, XXXVI.

en raison du calibre de leur artillerie principale. Plus de la moitié de ces bâtiments, sur un total d'environ 140, ont été construits selon les plans du grand architecte naval Jean-Noël Sané, de la fin du XVIIIème siècle à la fin du premier Empire.

L'EX-VOTO : UNE FRÉGATE DE XVIII.

Une frégate de XVIII est un bâtiment gréé en trois-mâts carré, long d'une cinquantaine de mètres, à un seul pont; la muraille étant percée à 14 ou 15 sabords pour des pièces tirant le boulet plein réglementaire de 18 livres (sans préjudice d'autres projectiles, boulets ramés ou boîtes-à-mitraille dites «grappes de raisin», par exemple). Les gaillards avant et arrière portent en barbette (1) un nombre variable de pièces plus légères, du 8 ou du 12, et/ou des caronades (2) de 36.

Les caractéristiques de l'ex-voto correspondent bien à la réalité d'une frégate de XVIII : grément comportant les cacatois au-dessus des perroquets et perruche, selon l'ordonnance de 1804; batterie de 28 pièces principales sous le pont, plus 2 tirant en chasse; sur le gaillard arrière, 10 pièces (du 8 ?) en barbette; forme de coque à muraille inclinée et poupe en tableau, correctes. À noter que la coque n'est pas construite sur charpente mais oeuvrée dans un seul bloc de bois; une pièce rapportée, au centre du modèle, est destinée, d'origine, à sa suspension.

Dans la note consacrée à l'ex-voto dans le catalogue de l'exposition de 1981, Éric Rieth pouvait juger que «ce modèle de frégate est d'une réalisation minutieuse. Le travail du modéliste se rapproche ici de celui effectué dans les arsenaux. L'homme qui entreprit la réalisation avait une juste connaissance de ce que représentait un bâtiment et réussit à traduire, à échelle réduite, la réalité». Ajoutons que tous les spécialistes consultés pensent que seul un marin ayant navigué sur un tel bâtiment, ou en ayant eu une vision quotidienne, pouvait en avoir une perception aussi complète et exacte.

- (1) : Barbette: disposition des canons en batterie à découvert sur le pont
(2) : Caronade: pièce plus courte et plus légère qu'un canon, placée sur affut simplifié, pouvant tirer à angle élevé.

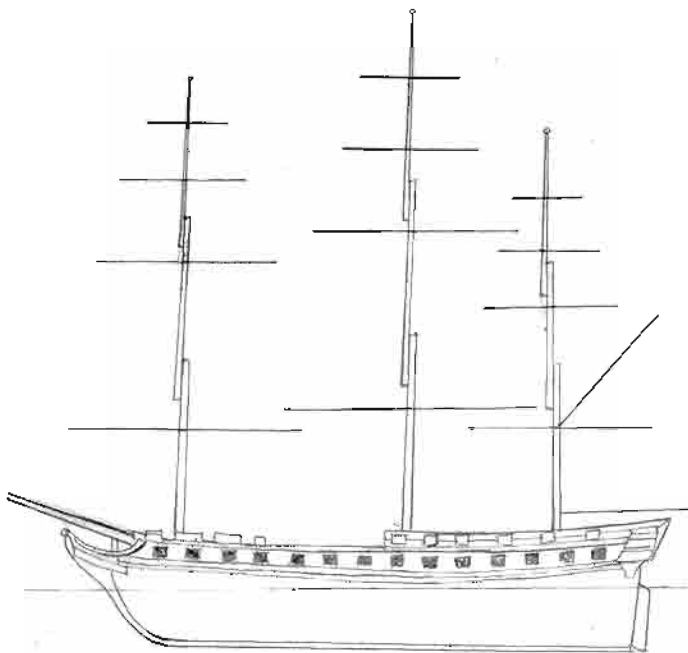


Schéma d'une frégate de XVIII sur plans de J.N.Sané -mâtère de 1804.
(d'après les plans d'origine conservés au Service historique de la Défense, Marine, Vincennes.



La frégate ex-voto dans son état d'origine suspendue sous l'arc de la chapelle de la Vierge, église Sainte-Radegonde de Talmont.





© 406. Talmont-sur-Gironde. — Intérieur de l'Église

Avant 1906. À gauche, la chapelle de la Vierge (absidiole Nord). Une lampe est suspendue sous la voûte...mais pas l'ex-voto.

UN EX-VOTO MÉCONNU.

Parmi le bien modeste mobilier actuel de l'église, l'ex-voto est évidemment très remarquable, et remarqué. Il n'en a pas toujours été ainsi.

Son installation remonte d'ailleurs à moins d'un siècle. Il ne figure pas dans l'inventaire fait en 1906, suite à la loi de 1905 relative à la séparation de l'Église et de l'État (3). Il ne figure pas plus sur une carte postale (cliché Braun), sans doute la plus ancienne représentant, en contre-plongée depuis l'ancienne tribune, l'intérieur de l'église avant les restaurations entreprises à partir de 1906. L'ex-voto apparaît sur des cartes postales (clichés Leguiastrenec) aussitôt après la Grande Guerre; une gravure du peintre G. Balande le montre, ainsi, en place, vers 1930.



Sur cette gravure de G. Balande, vers 1930, la frégate ex-voto est en place (en dessous, sur la console, la statue de la Vierge).

(3) L'inventaire, très détaillé, paraît avoir été fait scrupuleusement. Il permet de se rendre compte du «dépouillement» progressif de l'église Sainte-Radegonde, au fil des restaurations et déménagements...depuis 100 ans.

L'abbé Seguin, qui fut curé de Talmont de 1890 à 1950, ne semble pas avoir porté une attention particulière à l'ex-voto, et pas plus aux circonstances du don... alors qu'il disputa vigoureusement à un maire des années 30 la propriété et l'usage de l'antependium (4). Il est vrai que les paroisses ne tiennent pas registre des ex-voto : on ne demande pas un reçu à Dieu, à la Vierge ou aux saints dans une affaire personnelle entre un fidèle et les puissances célestes... Mais, à cette époque, le maire de Talmont ne parle pas non plus de l'ex-voto dans ses brochures touristiques!

Les érudits qui en ces temps se sont intéressés à Talmont et à son église négligent aussi l'ex-voto. Rien chez Charles Dangibeaud (Talmont sur Gironde à travers les siècles, 1926), ni chez Jeanne Digard (L'église Sainte-Radegonde de Talmont, 1934). Dans «Monique poupée française» (1926), l'héroïne de la romancière populaire Trilby, bien que fréquentant assidûment l'église, son cimetière, le vieux curé et sa vieille bonne, n'a pas un regard pour le bateau...

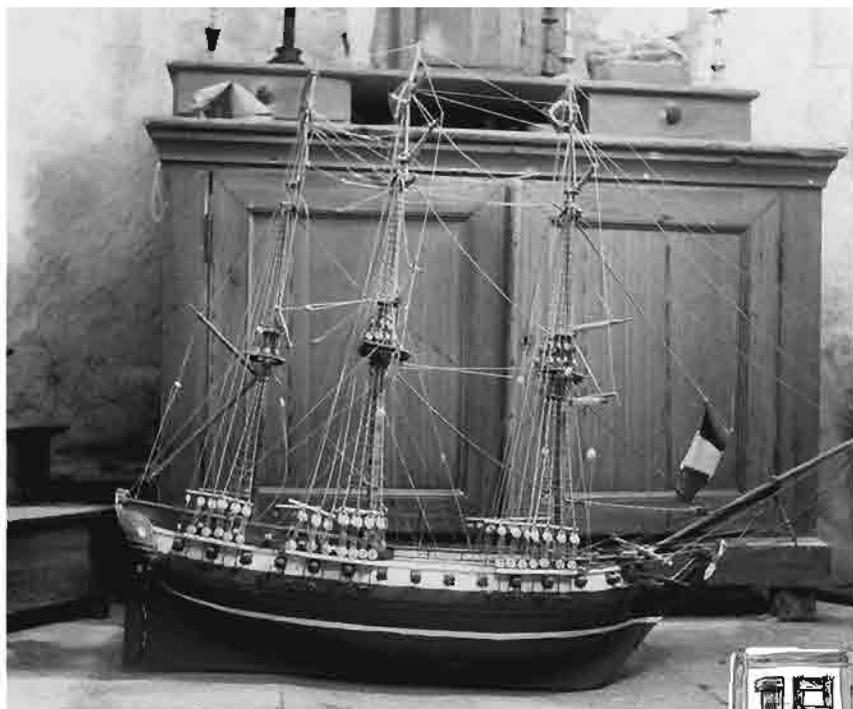
Le chanoine Tonnellier, qui a passé longtemps pour un spécialiste des églises de Saintonge et en particulier de celle de Talmont, cite, parmi le mobilier de l'église, la chaire, l'antependium et le Christ du XVII^{ème} siècle, mais pas un mot sur l'ex-voto. Il faut attendre 1952 et «Les églises de Saintonge» par Charles Connué pour lire : « Devant (l'absidiole) de gauche (...) est suspendu en ex-voto un magnifique trois-mâts », qu'il n'identifie pas davantage, pas plus qu'il n'évoque son possible donateur ou auteur.

La déposition de l'objet à l'occasion de travaux de restauration intégrale de l'église à partir de 1970 donne à l'abbé Jean Ficot, nouveau curé de Talmont, l'occasion

de s'intéresser de près à l'ex-voto, remis dans la sacristie, en assez mauvais état. L'abbé décide de faire restaurer ce qu'il considère à juste titre comme un bien de la paroisse, mais confie malheureusement ce travail à une personne plus riche d'enthousiasme que de connaissance en architecture navale

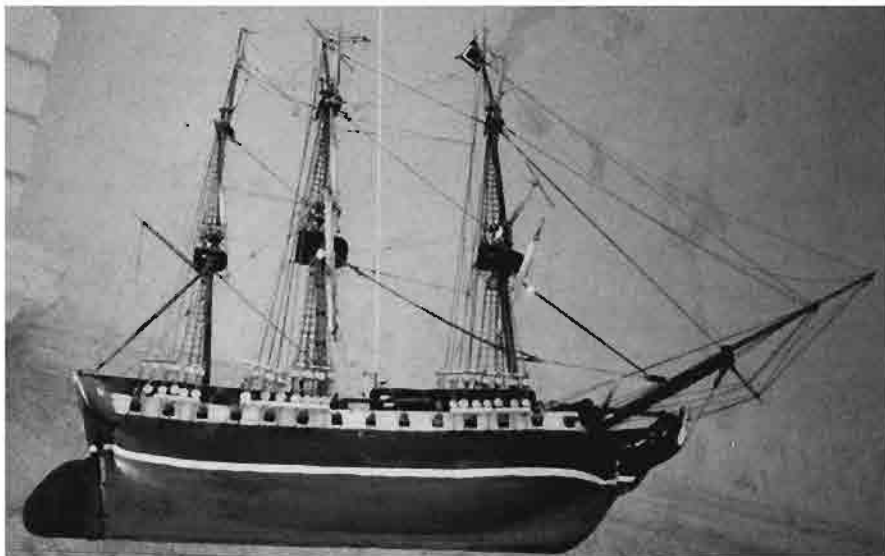
Les dégâts sont assez importants : peinture de coque grossièrement «naïve», agrès et manoeuvres rattachés au petit bonheur (jusque sur les volées des canons); pavillons déplacés arbitrairement ou supprimés; et surtout adjonction d'un énorme safran de gouvernail digne d'une péniche, pièce que le restaurateur néophyte crût cassée, ignorant la véritable forme d'un safran sur les navires du temps...

(4) : Devant-d'autel brodé, milieu du XVII^{ème} siècle, actuellement exposé, après minutieuse restauration, à droite du portail d'entrée de l'église.

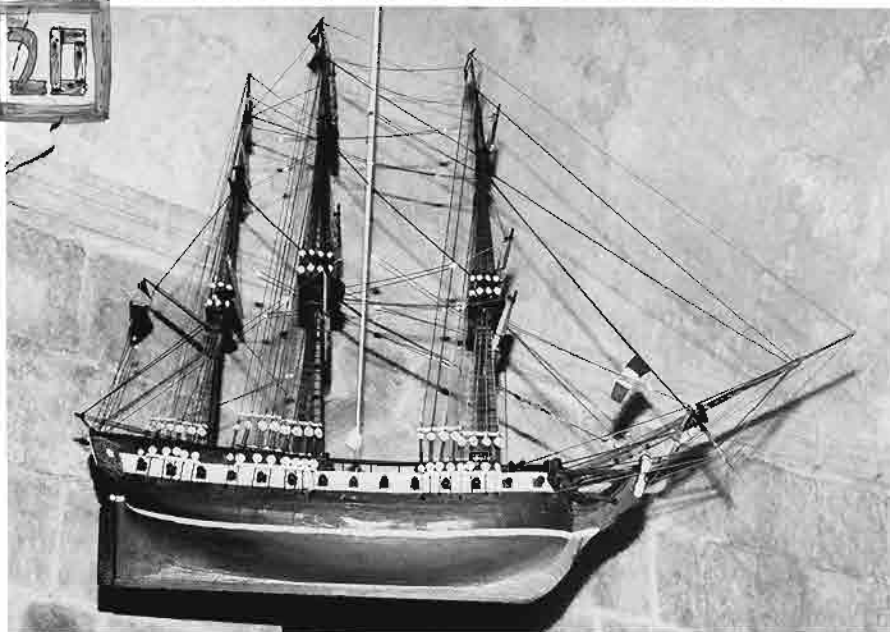


1970. Déposée dans la sacristie (alors installée dans l'absidiole Sud) la frégate ex-voto est en bien mauvais état...





Tentative de restauration par un amateur trop zélé : en particulier adjonction d'un safran de gouvernail digne d'une péniche; agrès rattachés à la gueule des canons, etc...



Après deux nouvelles restaurations...

La vérité des détails sera rétablie en 1980 lors de la restauration (100 heures de travail) par André Dangeé, restaurateur de Musée naval de Rochefort, aux frais partagés de la commune et de la Société des Amis de Talmont (5).

Mais, jusqu'à la fin des années 70, personne ne s'est vraiment préoccupé du donateur et encore moins des circonstances de la donation. C'est d'ailleurs le cas de la majorité de ces «maquettes dites votives qui ne portent aucune dédicace, aucune identification qui permette de remonter le temps jusqu'à la raison de leur présence» (6).

NAISSANCE DU MYTHE.

La question des origines va se poser à l'occasion de la création du Musée de Talmont, années 1976-1979. Dans la petite salle alors consacrée aux «Marins et Pêcheurs», va figurer une photo de l'ex-voto. Et à cette occasion, le conservateur apprend d'un ami de sa famille, Jean Violleaud, agriculteur au Caillaud, que, citation textuelle: «C'est mon grand-père qui a donné le bateau à l'église». Le grand-père, c'est Alfred Violleaud, ancien marin, mort en 1912. La photo de la frégate exposée au Musée va donc avoir pour légende : «don d'Alfred Violleaud (1830-1912) à l'église de Talmont». Et dans «Coup d'aile», journal paroissial de Meschers, l'abbé Ficot qui s'inquiète d'un avis d'inscription à l'inventaire supplémentaire,

(5) : Une restauration complémentaire sera effectuée en 1983 au Musée de Bordeaux.

(6) : In «Barquettes votives ou maquettes profanes ?» par Willem Frijhoff, Actes du colloque «Foi chrétienne et milieux maritimes» - Paris, Collège de France, 23-25 Septembre 1987.

signale que «le bateau de Talmont a été réalisé par un ancêtre de la famille Violleaud, du Caillaud». Début d'une légende...

En 1991 paraît «Talmont jadis et aujourd'hui», ouvrage d'histoire locale. L'ex-voto y est mentionné avec son origine. Mais le rédacteur se laisse aller à un excès de plume. Il écrit «donné à l'église par son constructeur Alfred Violleaud», fallacieuse assurance qui sera évidemment reprise par tous les écrits postérieurs.

Et comme un malheur ne vient jamais seul, l'auteur de ces lignes va retrouver dans ses archives de famille un précieux document autrefois confié par une des filles d'Alfred Violleaud, Laure (1863 - 1946) : la copie intégrale du manuscrit original de son père, relatant son naufrage en 1859, dans les Mers de Chine avec le trois-mâts-barque «Macao», et ses aventures jusqu'à son retour dans ses foyers neuf mois plus tard. Un résumé du manuscrit sera publié en Décembre 1996 dans le Bulletin municipal de Talmont, très vite réutilisé, en tout ou en partie par les compilateurs qui suivront. Et voilà le mythe irrémédiablement constitué : «la frégate a été construite par le marin Alfred Violleaud, aux fins d'ex-voto offert en 1910 à l'église de Talmont en conséquence d'un voeu exprimé sur le voilier «Macao» en perdition dans les Mers de Chine».

Histoire si cohérente que, sur une pancarte dans l'église, on baptisera - un temps - la frégate «Le Macao», au mépris de toutes les traditions de la Royale...



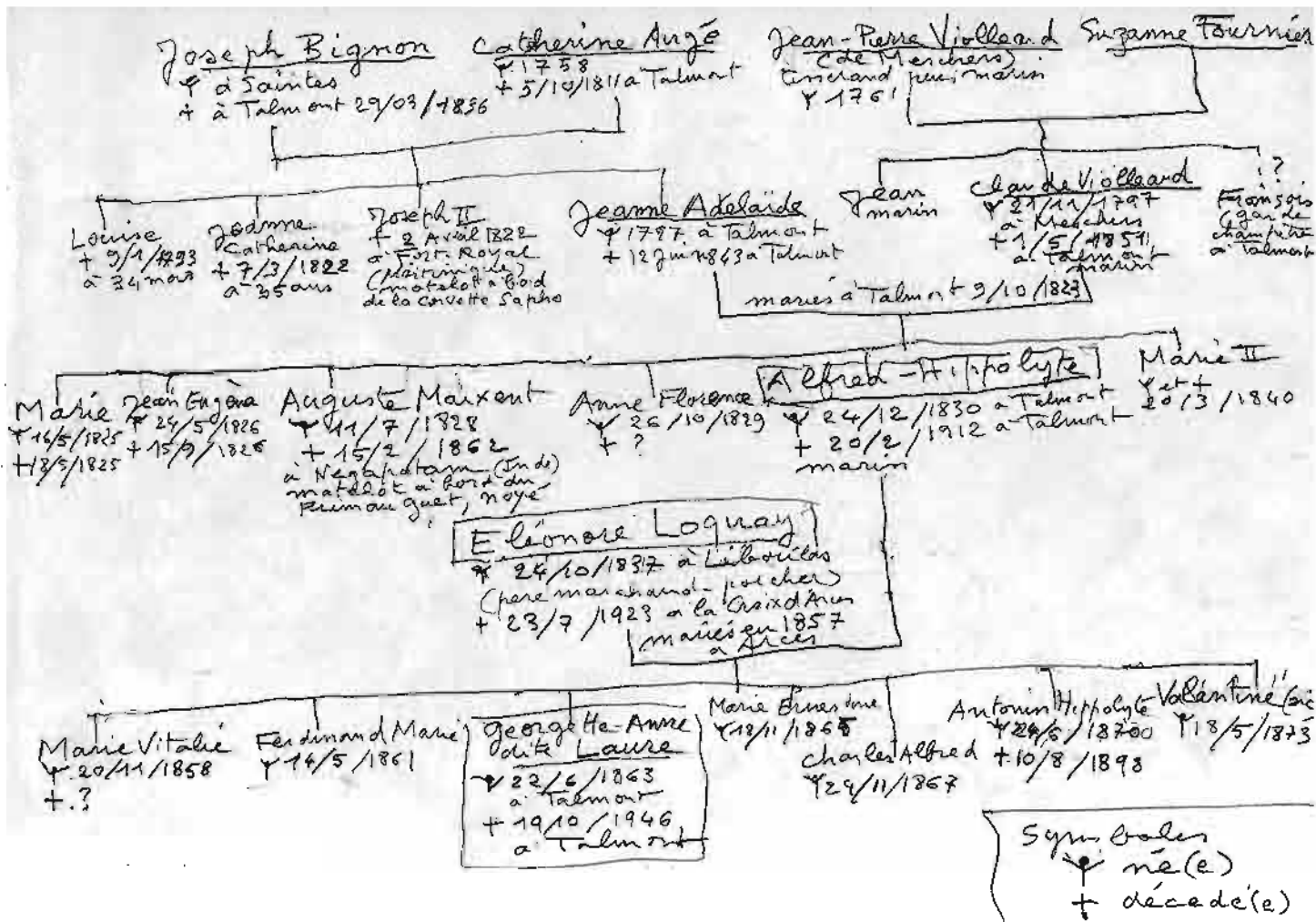
MAIS QUI ÉTAIT ALFRED VIOLLEAUD ?

Hippolyte Alfred naît la veille de Noël 1830 à Talmont. Son père, Claude, alors âgé de 33 ans, marin né à Meschers, a fait ce qu'il est convenu d'appeler un beau mariage en épousant l'an 1823 Adélaïde, née comme lui en 1797, fille et unique héritière de Joseph Bignon, patron de barque talmonais qui a assuré son aisance durant les années mouvementées de la République et du Directoire...

19 Avril 1841 : Alfred Violleaud, 11 ans, est inscrit comme mousse sur les matricules du quartier de Royan; novice en 1844, matelot en 1846. Premier embarquement pour un long-cours comme matelot sur le «Mazagran» pour la Californie (passe le Horn). Appelé au service à Toulon le 10 Février 1852, embarque le 12 Mars sur la frégate à vapeur «Sané» (7) en transport de troupe pour Alger. Reçoit le baptême du feu le 26 Avril lors du bombardement du port marocain de Salé en représailles de l'attaque de navires français par les pirates de ce port (3 tués sur le «Sané»). Matelot de 1ère classe le 1er Janvier 1855, embarqué sur le transport «Canada» pour la Crimée, jusqu'au 28 Juillet 1856; reçoit la médaille militaire anglaise de la Campagne de Crimée. Passe sur la frégate «La Vengeance» ce 28 Juillet, débarqué le 3 Septembre 1856 et congédié. Rentre dans ses foyers après 49 mois et 23 jours de service à l'État.

(7) : À l'origine paquebot à roues, armé avec 20 canons. Le «Sané» est sous le commandement du capitaine de frégate Ducamps-Rosamel.

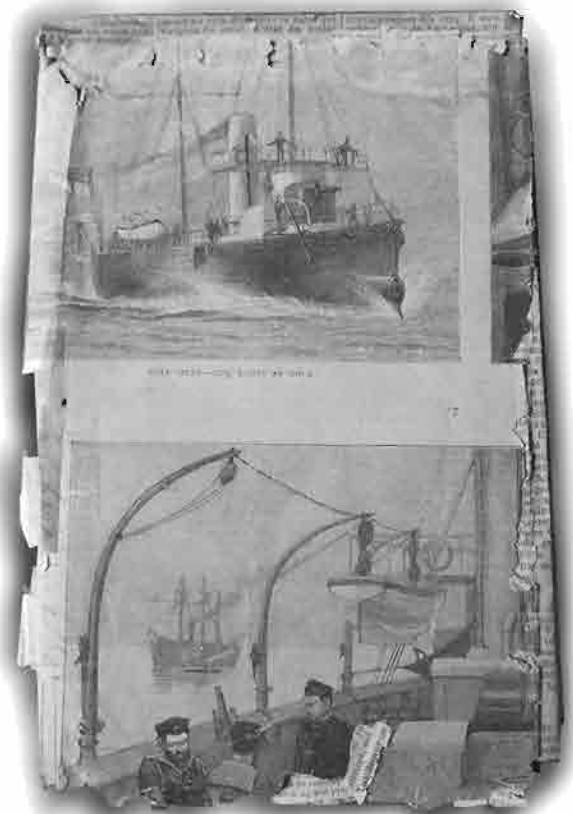
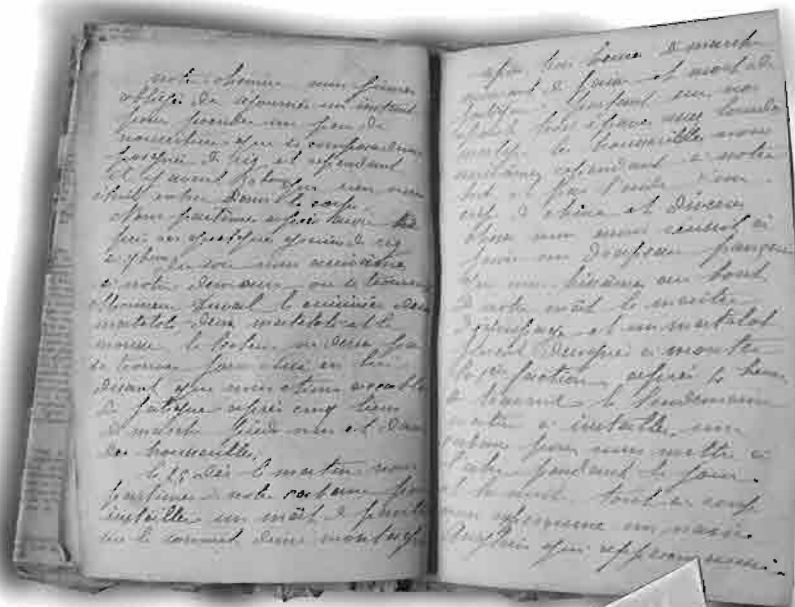




Généalogie simplifiée d'Alfred Violleaud.

Dès le 20 Octobre, embarque à Bordeaux sur «L'Émile et Laure» pour Goré (Sénégal), de retour le 29 Juin 1957. Épouse le 17 Juillet suivant, à Arces-sur-Gironde, sa promise Éléonore Loquay, 20 ans, fille d'un marchand-porcher. Trois mois plus tard, il est matelot sur le trois-mâts «Ferdinand», pour Vera-Cruz. De retour le 20 Janvier 1858, rembarque sur le «Ferdinand», mais comme second jusqu'au 22 Septembre. 2 Novembre 1858, naissance de sa première fille, Marie-Vitalie, qui mourra en bas-âge.





Couverture du manuscrit

NAUFRAGE ET AVENTURES.

Le 23 Avril 1859, Alfred Violleaud embarque à Bordeaux sur le trois-mâts-barque «Macao», capitaine Bouyé, comme maître d'équipage pour Singapour et Hong-Kong. Bon navire, bon équipage, bons officiers, traversée favorable. Le «Macao» livre ses cargaisons, charge du fret de retour. La suite, Alfred Violleaud la raconte dans ce récit, fidèlement recopiée du manuscrit original (8) par sa fille Laure sur des papiers de fortune, en particulier au dos de polycopies provenant du camp américain

(8) : Dont la localisation actuelle est inconnue.



Le manuscrit

du Caillaud (9) donc après 1919 (10). En titre : «Alfred Violleau (sic). Copie du Naufrage de mon Père à bord du Macao en Chine l'année 1859, précieux souvenir pour sa fille Laure».

«Naufrage du Macao le 21 octobre 1859
sur l'île de Hainan (Chine) (11).

Nous sommes partis de Hong-Kong le 19 octobre à 1 heure de l'après-midi avec grande brise d'est pour destination Bangkok. Le lendemain 20 octobre à 8 heures du matin un coup de vent se déclare. Nous dégréâmes les perroquets, ensuite nous primes le bas-ris aux huniers. Le vent soufflait avec plus de violence et se déclara en typhon autrement dit tempête de Chine. A dix heures nous fîmes obligés de serrer les huniers. A midi le petit foc fut emporté par la force du vent ainsi que la misaine, obligés de tenir la côte au vent avec cette voilure en lambeaux, le vent soufflant toujours avec plus de violence. A 11 heures du soir nous fîmes monter tout le monde sur le pont pour sonder : le premier coup de sonde pas de fond; à 1 heure 30 du matin, sondé pour la deuxième fois, et nous trouvâmes fond de sable à 55 brasses d'eau.

A 2 heure 15 notre pauvre Macao toucha par un énorme coup de talon. Nos embarcations furent enlevées et brisées en morceaux par la grosse mer. A 3 heures 15 le navire se trouvait en pleine côte et une mer épouvantable qui submergeait de l'avant à l'arrière. La cuisine, le roof de l'équipage, les dromes, tout fut enlevé par la grosse mer. A 3 heures 30 nous coupâmes le mât d'artimon, ensuite le grand mât et celui de misaine à seule fin de pouvoir assurer le Macao sous nos pieds. Par ce moyen là, le navire fatiguant moins, il n'y avait donc plus de danger de perdre la vie en mer. Aussi nous restâmes jusqu'au jour à bord, nous munissant d'un peu des effets seulement pour notre nécessaire. Aussitôt ces préparatifs faits, il était grand jour et nous reconnûmes la terre de Hainan (12) côte inhospitalière. Nous aperçûmes une masse de naturels qui était cachée par les dunes de sables. Ces gens là espéraient notre arrivée à terre pour nous piller.

(9) : Une des installations de l'armée des États-Unis implantées dans la région de Talmont pour la construction d'un grand port en eau profonde et d'une base de transit pour l'approvisionnement du corps expéditionnaire américain combattant sur le front français en 1917-1918. Les travaux s'y arrêterent dès le 18 Novembre 1918 et le matériel subsistant sera liquidé aux «stocks américains» dès l'année suivante.

(10) : Le document se présente comme un recueil (environ 24 X 14 cm) de 42 pages reliées en 4 cahiers par des piqûres de fil blanc : pages 1 à 3, papier crème à rayures horizontales sur le verso; pages 4 à 19 d'un registre sur papier fort crème avec colonne «Dates» en marge; pages 20 à 26 formées par pliage en deux feuilles en papier fort, le recto en polycopies chimiques négatives avec pour titre «Réquisition 5400 - Talmont project-sheet Nr 5.6.7. écriture manuscrite au verso; pages 27 à 42, pages d'un carnet quadrillé. Couverture faite d'une feuille de parchemin pliée en deux, protégée par une «jaquette» réalisée à l'aide d'une page du «Journal des Débats» du 29 Août 1913 et d'une feuille découpée dans le magazine «The Graphic» du 14 Avril 1888. Sur le rabat intérieur de la jaquette recto: «Souvenir précieux du naufrage fait par mon père Alfred Violleaud - sa fille Laure».

(11) : Orthographe et ponctuation rétablis pour la lecture.



Avant de quitter le bord nous jetâmes par
 sabord 4000 piastres, laissant ainsi
 une masse de marchandises qui étaient
 le commencement de notre chargement
 pour (12) France. A 5 heures un homme
 (s) est jeté à la mer avec une ligne de
 sonde et par le moyen de cette ligne nous
 avons formé un va-et-vient, et tout
 l'équipage descendit à terre l'un après l'autre.
 Aussitôt sur le lieu de notre sinistre naufrage,
 les naturels arrivèrent sur nous en foule et
 nous arrachèrent le peu d'effets que nous
 possédions en nous menaçant même de
 leurs armes tranchantes et nous faisant
 comprendre de les laisser faire ou bien la
 tête sauterait. Le courage et la bonne volonté
 ne nous manquaient pas mais contre des
 forces semblables il n'y avait pas de
 résistance. Nous voilà donc sur l'île de
 Hainan, côte inhospitalière sans le sou,
 sans vivres, sans effets, tout mouillés.
 Deux heures environ après ce triste spectacle,
 un chinois qui paraissait supérieur aux
 autres vint à nous et nous fit comprendre
 de le suivre ou sinon on nous couperait le cou:
 nous fîmes donc obligés d'abandonner notre
 navire avec regrets, ensuite nous prîmes
 congés de notre navire et du chinois qui



Trois-mâts-barque dit «de Bordeaux», tel était le «Macao». Sur sa coque peinte en noir, une bande blanche est ornée d'une dizaine de faux sabords, peints en noir : un «camouflage» classique à l'époque pour faire croire à un navire de guerre pourvu de canons, afin de dissuader d'éventuels pirates dans les mers d'Extrême-Orient.

nous a éloigné de la plage. A 1 heure de
 l'après-midi, quittant (13) le Macao à
 une bande de pirates, après avoir marché
 le reste de la journée sans savoir au juste
 où nous dirigions nos pas, mais Dieu merci
 la Providence veillait sur nous; nous
 arrivâmes à un village après avoir passé
 un étang d'environ deux kilomètres de large.
 Nous fîmes conduits par un Chinois qui
 nous mena dans une pagotte (sic) à seule
 fin de prendre du repos, chose dont nous
 avions réellement besoin. Il était alors
 7 heures du soir.

(12) : Hainan . cette grande île au sud de la Chine avait été conquise fin XVIIème début XVIIIème siècle par le grand empereur Kang Xi (1662 -1723) mais les Chinois ne contrôlaient guère l'intérieur de l'île, et au milieu du XIX ème siècle, la dynastie mandchoue étant déjà très affaiblie, les mandarins locaux s'affranchissaient du pouvoir impérial... Aujourd'hui, «la côte inhospitalière d'Hainan» est devenue... le «Club Méd» des Chinois aisés du Guangdong.

(13) : quittant = laissant (en saintongeais).

Un instant après nos fûmes entourés par une bande de figures barbares. Notre première idée fut de croire qu'aucun de nous n'aurait vu le jour le lendemain. Nous passâmes cependant la nuit dans cette église mais ne dormant que d'un œil sans que personne cependant nous montrât le moindre risque à craindre.

Le 22 nous nous mîmes en marche dès le matin pour tâcher de découvrir quelques bateaux ou villages hospitaliers. Mais Dieu merci toutes nos démarches ne furent pas inutiles. Nous fûmes accueillis par une jeune femme chinoise qui prit peine à notre triste position. Elle s'empressa de nous faire cuire du riz et quelques morceaux de poisson salé. Elle nous fit même de l'ombre pour nous abriter du soleil. Les larmes nous vinrent aux yeux de voir que cette femme était si humaine pour nous; on voyait même qu'elle partageait notre pauvre misère. Au même instant, je fus piqué par un cent-pieds (14) à la jambe. Cette pauvre femme défît sa chevelure qui était parfaitement bien tressée. Elle frotta l'endroit de la piqure; un instant après, l'inflammation disparut. Nous reconnûmes d'avantage la bonté quelle

avait pour nous. Nous prîmes donc congé de cette aimable femme. Une heure après mes souffrances, elle vint même nous conduire et nous montrer le chemin à suivre. À 4 heures du soir nous arrivâmes à un village où se trouvent mouillés sur rade (espèce de fleuve) quatre jonques chinoises qui n'étaient autre que des pêcheurs. Nos idées étaient d'aller plus loin encore, mais par bonheur un Chinois nous fit signe de ne pas avancer, que l'on nous couperait le cou.

Fatigués de se voir menacés si souvent, en outre de cela fatigués de marcher et n'ayant rien mangé qu'une poignée de riz de toute la journée, nous nous sommes mis à prendre un peu de repos sur le sable, contemplant et examinant notre triste position. Tout à coup nous vîmes un canot qui traversait le fleuve, armé par six chinois qui vinrent à nous aussitôt traversé. Un d'entre eux parlait anglais. Leur première parole fut de nous dire qu'ils étaient naufragés eux aussi. Ces gens là nous paraissaient assez aimables bien que chinois. Ils nous menèrent avec eux de l'autre côté du fleuve pour être plus en sûreté. Nous passâmes donc la nuit dans une petite cabane à demi-couverte sans savoir auprès de qui nous étions.

(14) : Un «mille-pattes» en saintongeais.

Mais enfin le courage nous donnait des forces. Dès le matin, au jour, l'on fit travailler jusqu'à 4 heures du soir sans manger. Le travail était de transporter trois de leurs canons qu'ils avaient sur la plage, provenant de leur jonque, environ à un kilomètre de notre demeure. Nous fîmes cela dans le but de nous fortifier en cas d'attaque la nuit, dans notre misérable cabane. Aussitôt ce travail terminé malgré l'ardeur du soleil, nous partîmes à 4 heures, 15 de nous et 10 chinois naufragés, armés de fusils, de pistolets et (de) plusieurs armes tranchantes, pour une expédition sur le lieu de notre naufrage qui se trouvait environ à 5 lieues. Nous fîmes cette expédition dans le but de retrouver les quatre mille piastres que nous avions jetées comme je le dis dans le commencement de ce récit. Arrivés sur le lieu à 11 heures du soir, nous prîmes un peu de repos dans les dunes de sable près de la plage, environ à un demi-kilomètre du navire. Nous entendions de temps en temps des coups de hache qui n'étaient autre chose que les chinois qui démolissaient notre pauvre Macao. Une demi-heure se passa en repos. Nous partîmes ensuite en nous dirigeant sur le

navire. Arrivés près du bord, plusieurs chinois se sauvèrent. Quoique cela, nous nous mîmes à l'œuvre immédiatement, à charrier le sable le long du navire dans l'endroit où on avait jeté l'argent. Dans cet intervalle, plusieurs de nous montèrent à bord pour voir s'il était possible de pouvoir avoir un peu de biscuit et de vin. Mais malheureusement toutes recherches furent inutiles. Notre pauvre navire était entièrement pillé. Il ne restait plus rien à bord que quelques caisses de cannelle complètement démolies. Nous trouvâmes aussi trois chinois qui se trouvaient cachés, ils demandèrent grâce et aucun mal ne leur a été fait. Continuant toujours à charrier le sable par le moyen de nos mains seulement, au jour nous fîmes obligés d'abandonner notre travail à cause de la mer qui arrivait à nous, et sans avoir rien trouvé après avoir remué 90 tonneaux de sable et perdant tout espoir, en plus accablés de fatigue et morts de faim; tout à coup nous voyant entourés par une grande quantité de naturels qui vinrent au bout de la plage pour continuer leur pillage. Nous voyant cernés par nos bourreaux et ne sachant pas trop à quoi penser nous nous décidâmes

d'abandonner notre pauvre navire pour la deuxième fois. Cependant, un mandarin chef de cette maudite caste nous fit comprendre de le suivre ainsi que plusieurs de ses gardes qui se trouvaient armés. Nous reconnûmes à leurs physionomies et à leurs manières que ce n'était autre chose qu'un complot : c'est-à-dire de nous faire évader de la plage à seule fin d'être plus libres pour reprendre le travail que nous avions abandonné concernant l'argent. On a jugé aussi que ce complot menait directement à une boucherie. Nous nous aperçûmes heureusement de tout cela.

Nous avons donc pris le parti le plus simple et le plus sûr, qui fut du côté de notre cabane plutôt que de suivre cette bande de pirates qui nous regardait comme des individus que l'on conduit au supplice.

Sur notre chemin nous fûmes obligés de séjourner un instant pour prendre un peu de nourriture qui se compose d'une poignée de riz et cependant il y avait 50 heures que rien nous était entré dans le corps.

Nous partîmes après avoir pris ces quelques grains de riz. À 7 heures du soir nous arrivâmes à notre demeure où se trouvaient Monsieur Duval, le cuisinier, deux matelots et le mousse. Le lecteur ne devra pas se

trouver formalisé en lui disant que nous étions accablés de fatigue après 5 lieues de marche pieds nus et dans les broussailles. Le 25 dès le matin, nous partîmes de notre cabane pour installer un mât de pavillon sur le sommet d'une montagne. Après 3 heures de marche, mourants de faim et morts de fatigue portant sur nos épaules trois épaves assez lourdes, malgré les broussailles nous arrivâmes cependant à notre but et, par l'aide d'un crêpe de Chine et diverses choses, nous avons réussi à faire un drapeau français que nous hissâmes au bout de notre mât. Le maître d'équipage (15) et un matelot furent désignés à monter la première faction. Après 4 heures de travail le lendemain matin à installer une cabane pour nous mettre à l'abri pendant le jour et la nuit, tout à coup nous aperçûmes un navire anglais qui aperçut aussi notre pavillon et vint mouiller en face de notre mât près des rochers. Ils débarquèrent leur chaloupe, et le capitaine lui-même, seul blanc à bord, vint nous chercher sur la plage que nous quittâmes sans regret. Ce navire nous sauva la vie car nous étions déjà résignés à manger des racines. Arrivés à son bord il nous donna



(15) : Alfred Violleaud lui-même.

Du riz à manger tout simplement. C'était donc la première fois depuis le jour de notre naufrage où nous mangéâmes à notre faim. Il ne pouvait nous donner autre chose. Les malheureux avaient éprouvé la même tempête que nous; ils étaient donc démunis de vivres. En plus de cela ils étaient dématés et désemparés de toute voilure. Cependant ce navire valait encore mieux pour nous que le projet fait par le capitaine qui était de construire un radeau et de se mettre à la volonté de Dieu sur l'eau. revenons donc sur le navire qui nous sauva de la peine de mourir de faim sur l'île. Ce navire avait pour chargement que quelques sacs de riz plus 120 passagers chinois. Le lendemain 28 octobre nous sommes appareillés en nous dirigeant vers Tourane où se trouvait mouillée l'escadre française (16).. Le 3 novembre, nous tenant sous terre de Tourane en calme et courant contraire voyant qu'il était impossible de gagner le mouillage, nous partîmes du bord dans un canot à six hommes et Monsieur Bouyer. Après huit heures de nage sans avoir rien pris partant du navire, nous arrivâmes cependant à bord de la frégate amiral «La Némésis».



Détail du tableau anonyme représentant le naufrage du «Macao». Les péripéties détaillées dans le récit sont fidèlement reproduites en une scène unique (à lire de gauche à droite).

(16) : Tourane ; aujourd'hui Da-Nang. C'est là qu'en 1858 est établie la base d'une expédition franco-espagnole envoyée contre l'empereur d'Annam Tu-Duc. En 1802, le prince Nguyen Ahn, s'étant dégagé de l'influence chinoise, avait été proclamé empereur d'Annam sous le nom de Gia-Long. Le nouvel empereur avait entretenu de très bonnes relations avec la France : missionnaires, ingénieurs et militaires français l'avaient aidé à établir son pouvoir. Ses successeurs, Thieu Thri, puis Tu-Duc, rompent cette politique, en partie à cause de l'intransigeance croissante des convertis chrétiens de Cochinchine qui refusent d'obéir à des «païens» (et même de cohabiter) ce qui inquiéta jusqu'à des officiers français. En 1857, des missionnaires sont massacrés dont l'évêque espagnol Diaz. Le corps expéditionnaire franco-espagnol envoyé contre Tu-Duc ne dispose que de moyens assez réduits car Napoléon III est alors fort engagé en Italie... et participe déjà avec les Anglais à la guerre contre la Chine. En Janvier 1859 un «raid» s'empare de Saïgon et détruit les approvisionnements et le matériel des Annamites puis se retire de la ville qui ne sera définitivement occupée qu'à la fin de 1859. Ainsi commença la conquête de l'Indochine...



Carte de la Mer de Chine, des côtes d'Annam à la Chine du Sud, théâtre du naufrage du Macao et de son équipage.

(17) : Lire annamites!

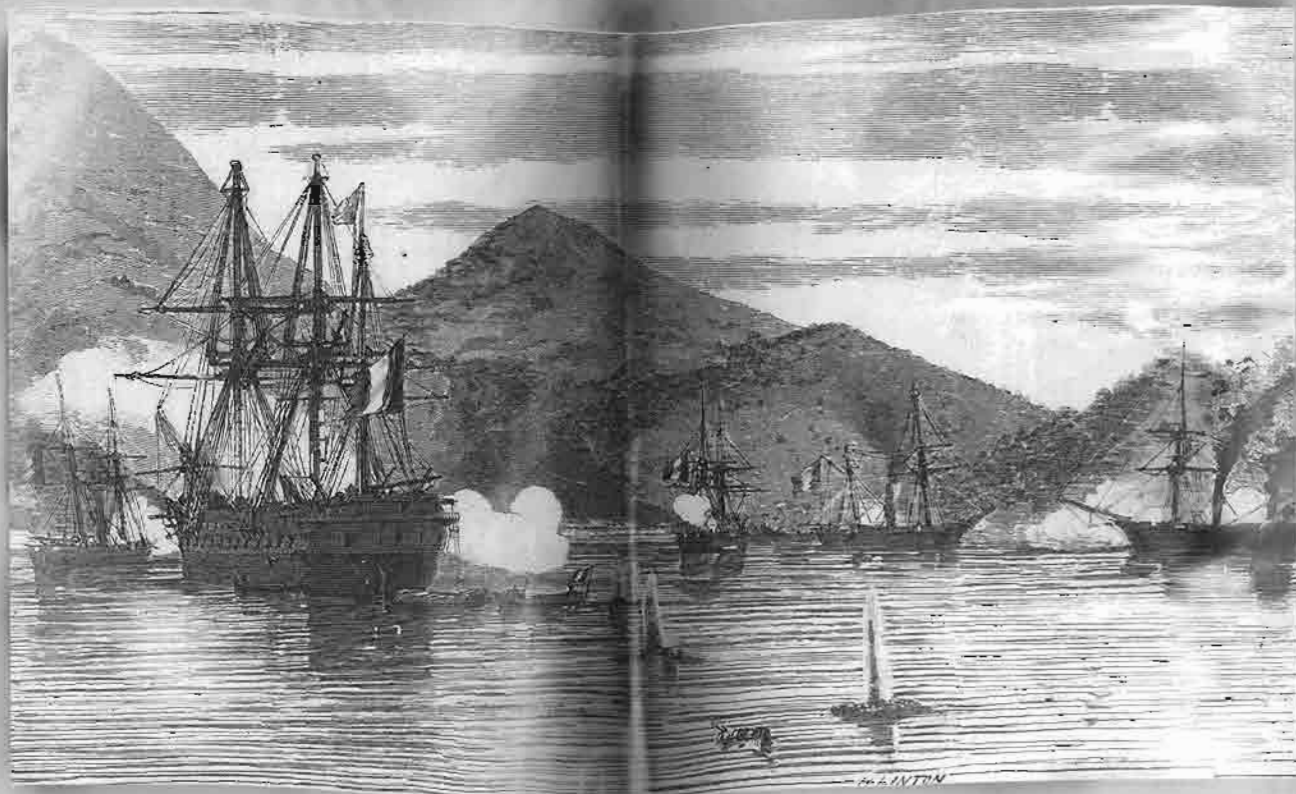
(18) : Plus exactement, la flotte franco-espagnole est composée de la frégate-amiral «Némésis», de la frégate espagnole «Jorge Juan», de la corvette à vapeur «La Marne», de l'avis à vapeur «Le Prégent» et des canonnières à vapeur «Alarme», «Avalanche» et «Phlégéton».

(19) : Le commandant Déroulède-Dupré, à la tête d'une compagnie de débarquement, avait planté le drapeau français sur une redoute annamite de Tourane lors d'une première attaque le 8 Mai 1859. Son nom fut donné à l'avis à roues «Than-Wan».

Aussitôt notre arrivée on nous donna à manger, chose très nécessaire car nos forces nous manquaient. Un instant après, l'Amiral ordonna au bateau à vapeur «Le Prégent» d'aller chercher le navire anglais qui se trouvait au large et ne vint que deux jours après pour cause de grand vent et de grosse mer. Le reste de l'équipage vint nous rejoindre à bord de «La Némésis», qui fut le 5 novembre, et nous restâmes en subsistance à bord. Le 18 novembre, l'Amiral ordonna au vapeur de venir s'amarrer le long de la frégate. A 6 heures du matin nous partîmes de Tourane pour attaquer les forts chinois (17), accompagnés d'une frégate espagnole plus 5 corvettes françaises (18).

Donnons momentanément la parole au Contre-amiral Page, commandant de l'escadre Franco-espagnole basée à Tourane. Son rapport au Ministre de la Marine (19 Novembre 1859) est évidemment plus précis et encore plus dramatique que le récit d'Alfred Vieilleaud.

«Le 18 (Novembre) au matin, le temps était beau, «La Némésis» s'emboucha à 500 mètres du rivage par le travers de la grande redoute (annamite). A peine étions nous mouillés que l'ennemi commença le feu. Ses premiers coups nous furent funestes. Soit hasard, soit habileté de tir, soit ce que je crois plus probable résultat de la position que j'avais naturellement prise en face du point le plus fortifié, tous les boulets semblèrent dirigés sur la dunette de «La Némésis» où je me trouvais avec un nombreux état-major. Le quartier-maître Yven eut la tête emportée et son cadavre vint tomber à mes pieds. Le vaillant commandant du génie Déroulède (19) sur qui je m'appuyais pour mieux juger des défenses de l'ennemi qu'il me faisait voir, fut coupé en deux par un boulet; le commandant de «La Némésis», capitaine



Attaque et prise des forts de Rien-Chan en baie de Tourane, le 18 Novembre 1859. À gauche la frégate-amiral «La Némésis»; sur la gauche avec le pavillon français largement déployé, l'avis à vapeur «Prégent». À gauche de «La Némésis», la canonnière «Avalanche» et à droite du «Prégent» la canonnière «Alarme». La corvette à vapeur, à l'extrême droite est la «Jorge Juan» espagnol. (Musée national de la Marine).

de frégate Barry fut blessé au visage; l'aspirant de 2ème classe Galdner blessé à la main et le jeune volontaire Fitz-James (20) blessé à la tête tombèrent; mon aide-de-camp espagnol, le commandant Dusmet, l'officier de manoeuvre, lieutenant de vaisseau de Fontenille et mon officier d'ordonnance Napoléon de Montebello (21), enseigne de vaisseau, tombèrent aussi frappés tous trois d'inexplicables coups dans les jambes; il en fut de même de quelques timoniers sur le couronnement de la dunette; en quelques instants, de toute cette belle jeunesse qui se pressait autour de moi, je restais presque seul debout mais couvert de sang des pieds à la tête, tout contusionné et les habits déchirés par des débris humains.

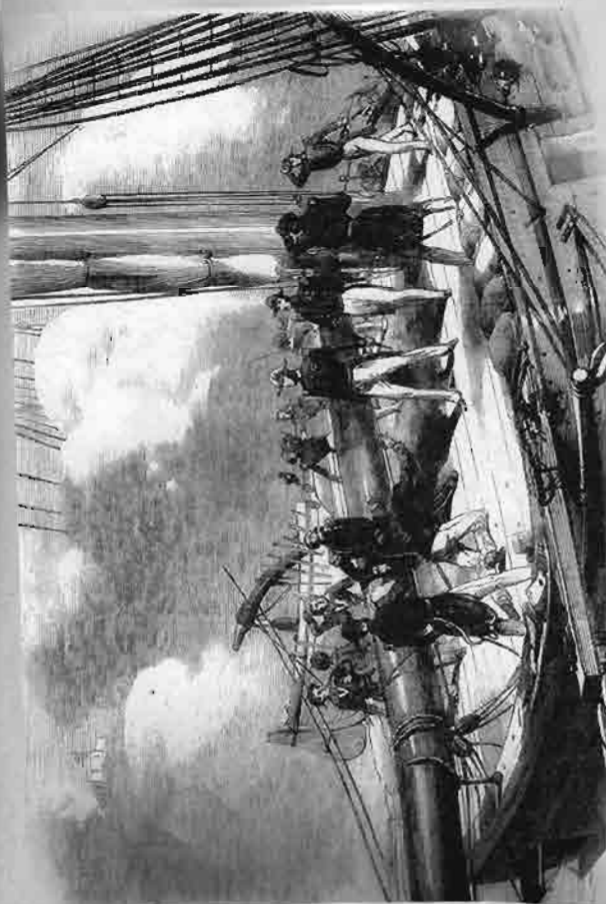


(20) : Descendant d'une illustre famille française d'origine anglaise, le comte Édouard de Fitz-James remporta en 1747 la bataille de Lawfield.

(21) : Petit-fils du maréchal Lannes.

Cette première dette ne song payée, nous fumes bientôt vengés.» Réjouissons-nous, la victoire fut complète. Les redoutes annamites sautèrent les unes après les autres, les compagnies de débarquement achevèrent le travail et les Espagnols, avec leurs miliciens philippins (22) s'emparèrent du fort le plus élevé, comme le raconte Alfred Violleaud :

Nous ripostâmes aussitôt, une heure après le feu était dans le fort par le moyen de nos obus (23), les chinois (sic) quittèrent alors leurs positions; la compagnie de débarquement de chaque navire fut débarquée immédiatement. Plusieurs coups de fusil ont été tirés par nos troupes sur les chinois qui prenaient la fuite parmi les broussailles; le fort le plus élevé a été pris par les Espagnols. Deux compagnies restèrent à garder les positions. A 5 heures du soir nous sommes allés reprendre notre mouillage à Tourane. Le lendemain on célébra l'enterrement des défunts (24) par 21 coups de canons et la musique en tête. Le 22 novembre (un) nous envoya à bord du «Prégent» pour nous conduire à Hong-Kong, lieu de notre départ du «Macao». Nous arrivâmes le 27 et débarquâmes le même jour.



La dunette de «La Némésis» frappée par les boulets annamites, ou comment le dessinateur de l'illustration dédramatise le carnage. (Musée national de la Marine)

(22) : Les Philippines sont colonies espagnoles. Les milices incorporent des Tagals, tribus christianisées de l'île de Luzon, tandis que dans l'île du Sud, Mindanao, dominaient des tribus musulmanes fanatiques, surnommées «Moros» par les Espagnols.

(23) : Les redoutes, dont les glacis de terre renforcés d'un cloisonnement interne en treillis de bambous étaient à l'épreuve du canon, virent leurs équipements incendiés par les boulets explosifs (obus) tirés au ras des parapets. «Je crois pourtant que nous retirerons des cendres deux très beaux canons de 8 en bronze niellé; c'est de l'un d'eux qu'est parti le boulet qui a tué le Commandant Déroulède». (rapport du contre-amiral Page).



(24) : Les pertes au combat, pour cruelles qu'elles fussent (le contre-amiral Page, dans une lettre ultérieure, réclame avec insistance au Ministère l'envoi d'un officier aussi expérimenté que le Commandant Déroulède) sont très inférieures aux décès dus au climat et aux maladies tropicales. À la fin de 1859, 600 tombes s'alignent déjà au cimetière de Tourane...

Suite du journal : un chargement
de chair humaine.

Après trois jours de séjour dans la ville de Hong-Kong je me décide à m'embarquer sur le trois-mâts «L'Emile Pereire» (25) le 30 novembre. Nous sommes partis de Hong-Kong le 3 janvier 1860 pour Macao prendre un chargement de Chinois. Nous restâmes sur cette rade jusqu'au 24 du même mois, ayant à bord 460 Chinois. Le 30 janvier, nous trouvant près de St Japore (Singapour, sic) hors de vue de cette terre cependant, un complot de révolte se projeta entre 150 chinois. Le projet consistait à désarmer le factionnaire du gaillard avant et de le jeter à la mer ensuite et de s'emparer de l'arrière et de se rendre maître du navire. L'interprète en fut instruit ainsi que les officiers. On doubla les factionnaires aussitôt et on se tint sur les gardes, armés de sabres, de fusils et quatre canons. Nous voyant si bien préparés ils furent obligés d'abandonner leurs tentatives. Un autre malheur nous était réservé à l'entrée du détroit de Gaspar (26). Le 2 février par un temps orageux, faible brise, mer belle,

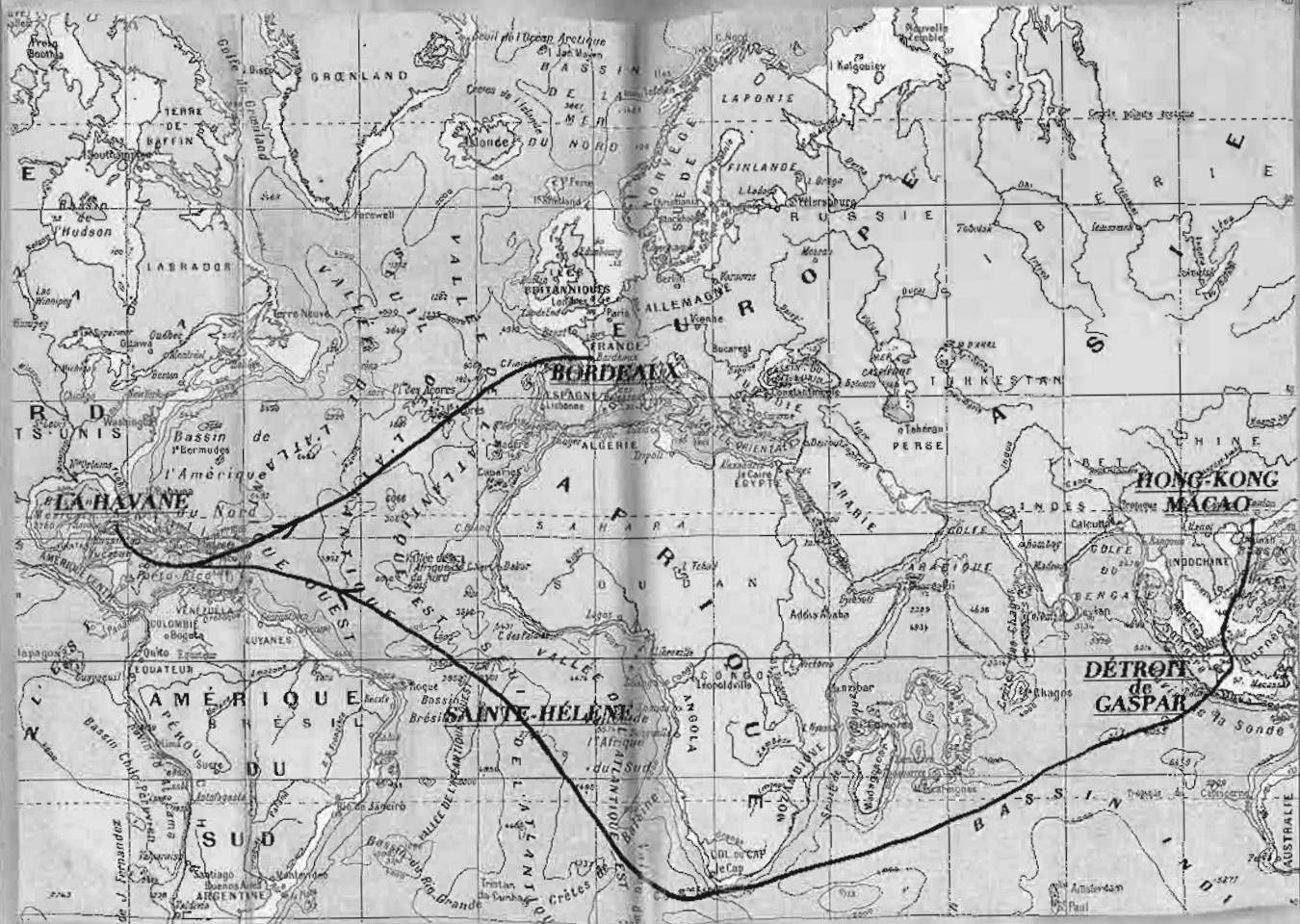
allant vent arrière sous toutes nos voiles et fort courant nous portant vers les récifs, à deux heures de l'après midi nous touchâmes sur un banc de corail, où nous vîmes avec peines les morceaux de notre fausse-quille venir sur l'eau ainsi que quelques feuilles de cuivre qui se déclouèrent du navire. Pendant un instant nous pensâmes que «L'Emile Pereire» allait servir de proie au danger auquel nous étions exposés. Mais par le moyen de notre manoeuvre et la petite brise que Dieu nous envoya nous sommes parvenus à sortir du danger auquel nous allions succomber. Dieu ne permettait pas sans doute que je fasse naufrage deux fois en trois mois. revenons donc à notre chargement de chair humaine. Un complot était encore terminé par trois cents Chinois de nous attaquer le soir à cinq heures le 6 février. Leurs projets furent encore vendus par des Chinois hors du complot. Il y avait parmi les révolutionnaires sept chefs du complot qui furent reconnus et une punition leur fut infligée, qui fut de vingt coups de corde sur le dos où nous vîmes le sang jaillir à tout coup, et mis aux fers leur punition aussitôt exécutée. Ils ne doivent en sortir qu'à notre arrivée à La Havane (27).

(25) : Navire de la Compagnie maritime des frères Pereire, célèbres financiers et hommes d'affaires, promoteurs d'Arcachon, sous le Second Empire.

(26) : Au Nord du Détroit de la Sonde, entre les îles de Bangka et de Belitung. Dit aussi Détroit de Relasa.

(27) : But du voyage. Cuba est encore colonie espagnole et les grandes plantations de canne à sucre, privées de main-d'oeuvre par l'interdiction de la traite des esclaves noirs, ont trouvé leurs remplaçants en Chine...





Voyage de retour d'Alfred Vieilleaud sur l'Emile Pereire. Hong-Kong, La Havane, Bordeaux.

Je désire faire connaître à ceux qui liront mon journal la manière dont on prend les Chinois à Macao. Les compagnies qui envoient leurs navires prendre des coolies (28) en Chine, ils ont des commissionnaires qui font pire que l'on faisait autrefois aux Noirs. C'est à dire, ils parcourent les campagnes et tous les Chinois qu'ils trouvent ils leur amarrent les mains derrière le dos et les conduisent en prison. Là on les frappe s'ils ne veulent pas adhérer (sic) à La Havane. On leur promet aussi qu'ils gagneront huit piastres par mois, qu'ils ne touchent jamais. Se voyant en prison et frappés parfois, ils sont donc obligés de consentir à la proposition. Une autre manière de tromper ces gens-là, sur le bord des côtes par exemple, lorsqu'ils sont pris, les mains liées, on les fait marcher par force en les tenant par leurs belles tresses de cheveux qui tombent sur les talons. En outre de cela, on les jette à l'eau à plusieurs reprises jusqu'à ce qu'il consentent d'aller à La Havane, obligés de dire oui; et bien d'autres manières encore que je pourrais

citer, chose inutile. On leur promet aussi que la traversée n'est que de 25 à 30 jours, et en étant favorisé il en fait 90. La manière dont on les prend en les trompant et la durée de la traversée sont les seules choses qui occasionnent les révoltes. En outre de cela ils savent après leur arrivée à La Havane qu'ils sont esclaves. Car je crois que malgré toutes les précautions que l'on prendrait, il n'y aurait aucun navire capable de faire ces voyages.

Revenons au complot du 6 février. On a trouvé depuis ce jour, aujourd'hui 10 mars 1860, cent dix paquets de chaux vive. Leur but était donc de nous aveugler (29), ensuite saisir nos armes et s'emparer du navire. Mais Dieu merci notre bonne surveillance jusqu'à aujourd'hui nous a évité cela. Je ne laisse pas non plus à ignorer que nous surveillons, nos attentions sont plus fondées qu'elles n'étaient jusqu'à ce jour. Nous relâchons aujourd'hui 27 mars à Ste Hélène pour des vivres pour cette maudite caste (sic) de Chinois. Le 29 à 4 heures du soir, nous appareillons avec beau temps en nous dirigeant vers La Havane. Nous ne savons trop à quoi (*) la tranquillité et le bon accord qui règne entre les Chinois. Cependant

(28) : Pour coolies : ouvriers indigènes employés dans «les colonies».

(29) : Alfred Violleaud ignore évidemment le véritable usage des paquets de chaux vive : provisions individuelles des malheureux Chinois, indispensable pour mâcher le bétel, drogue très en usage dans le Sud-Est asiatique et en Chine du Sud.

(*) : Un mot oublié ?



on suppose que ce n'est pas autre chose que la punition qu'ils ont subie et surtout les sept chefs de la révolte. Nous voilà donc arrivés Dieu merci, à La Havane aujourd'hui 10 mai à 2 heures de l'après-midi. Après 24 heures de quarantaine on vient chercher notre chargement de chair humaine que je vois partir bien certainement sans regret.

Cependant il nous est arrivé dans le courant de la traversée qui est de cent sept jours de mer (30).

Exemples de voyages des Chinois. Deux navires de la même compagnie arrivant quelques jours avant nous : Le « Charles Martel », dans le courant de la traversée a perdu 585 Chinois par les révoltes et les maladies!!!; la « Ville de Lima », 57, en plus une révolte qui dura huit heures de temps. Enfin le voyage est fini, les Chinois sont débarqués, je termine mon journal sur cet article (31); et je continue jusqu'à mon arrivée à Bordeaux. Je serais fâché de ne pas dépeindre la position dans laquelle nous nous trouvons dans ce moment, et surtout moi. Car bien certainement il y a de la différence, des officiers de « l'Emile Pereire »

à ceux du « Macao » que je fus obligé de quitter avec bien du regret mais Dieu l'a voulu. Je dirai donc que tout le temps que nous avons eu les Chinois à bord nous étions on ne peut mieux. Mais à partir du jour où ils ont débarqué, il y a eu beaucoup de changement. Car quand un officier supérieur dit à ses officiers de faire travailler ses matelots au soleil et à la pluie, et aucun égard pour eux pas plus que pour un noir, et surtout dans le pays de La Havane, sont aussi rares que la forêt. Enfin Dieu n'a permis que quelqu'un d'entre nous en soit victimes.

Nous voilà donc partis de La Havane aujourd'hui. Dimanche jour de la Fête-Dieu, le 10 juin 1860 après avoir souffert de pratiques que nos forces ne pouvaient supporter pendant un mois, à la rigueur d'un soleil insupportable et des nuits dangereuses par l'humidité. Il était donc temps de partir de ce maudit pays car les nuits pour nous étaient l'égal pour le travail. Le résultat fut que, cinq jours après avoir quitté La Havane, dix d'entre nous tombèrent malades. Je croirais manquer si j'oubliais de dire que nous avions un médecin à bord qui était aussi capable de soigner un malade comme un individu qui n'aurait jamais étudié la médecine; en outre

(30) : Phrase obscure par oubli d'un mot. Lire sans doute : il ne nous est rien arrivé.

(31) : Violleaud a certainement connu l'histoire du voilier américain « Flora Temple » dont l'équipage fut aussi recueilli à Tourane quelques jours avant les naufragés du « Macao », après avoir abandonné, le 15 Octobre, leur navire échoué sur un récif sur les îles Spratleys avec à bord 850 Chinois révoltés 3 jours avant. On trouvera en annexe le rapport du capitaine américain et les rapports des autorités navales françaises sur ce terrifiant drame de mer

De cela, les principaux du bord lui défendaient de nous soigner et de ne rien nous donner que simplement du biscuit sec et de l'eau. Mais si Dieu veut que nous échappions tous, nous n'aurons bien certainement pas de remerciements à faire à nos supérieurs. Mais Dieu n'a pas permis sans doute que tous nos malades en réchappent, car aujourd'hui 17 juin à 4 heures du matin, nous avons enseveli un de nos collègues, que nous jetâmes à la mer avec bien du regret et surtout étant père de famille. Revenons donc à nos malades. Nous voyons aujourd'hui qu'il y a beaucoup de mieux et nous espérons que Dieu permettra qu'ils se remettent de l'agonie où ils se trouvent. Je n'oublierai pas non plus que le 23 et le 24 juin nous avons éprouvé un coup de vent horrible. Ce temps ne devait pas trop durer sans doute, car nous aurions été bien à plaindre. Il dura cependant 48 heures, bien trop encore pour nous car nous n'étions que sept hommes à travailler, tous les autres étaient convalescents. Heureusement pour nous que nous avions été poussés par un vent favorable qui nous a fait éloigner bien vite de la température

de La Havane. Nous voici donc dans le travers des Açores aujourd'hui 4 juillet, à la distance de 400 lieues de la terre que nous espérons tous de voir avec impatience. Ce ne fut que le 16, où nous entrâmes en Rivière de Bordeaux (32) le matin à 6 heures, et à midi nous prîmes notre mouillage sur la rade de Richard, espérant la marée du lendemain pour monter à Pauillac. Et le 17 juillet, nous passâmes la revue au bureau de Bordeaux. Je quitte donc «l'Émile Pereire» comme j'ai quitté l'île d'Hainan. Je rentre aujourd'hui dimanche 20 juillet au centre de ma famille qui m'attend les bras ouverts.

Fin d'un voyage d'agrément fait par
Violleaud Alfred de Jalmon.
Chte Inférieure.

(32) : La Gironde, bien entendu.

Récit probablement rédigé peu de temps après le voyage; sans doute même le marin a-t-il tenu un «journal de bord» personnel sur «l'Émile Pereire», si l'on en juge par l'emploi du présent dans la dernière partie du récit. Mais a-t-il, dès l'époque de son retour, rendu public son témoignage?



RETOUR EN RIVIÈRE DE BORDEAUX.

Le 29 Octobre 1860, Alfred Violleaud reprend - non la mer - mais la Gironde, comme patron de la gabare-sloop «Les 3 soeurs» et navigue au bornage jusqu'au 9 Octobre 1864. À dater du 30 Janvier 1865 il acquiert une filadière qu'il baptise «Laure et Marie» (prénoms de ses deux filles aînées) sur laquelle il naviguera à la pêche et au bornage suivant les saisons jusqu'en Octobre 1871.

D'Octobre 1871 à Avril 1872, il est sur le paquebot «Sindl», comme matelot, voyage aller-retour Bordeaux-Buenos-Aires. Avril à Octobre 1872, matelot sur la filadière «Lydie», à la pêche et au bornage. Embarquement en Octobre 1872, au long cours, sur le vapeur «Niger», comme matelot, jusqu'à Janvier 1873.

Retour sur la «Lydie-Amélie», comme patron, à la pêche de Mars à Juin 1873. Le 3 Avril 1874, il est affecté au Service des Phares et Balises, sur le bateau-feu (sloop) de Talais, en face de Talmont, sur lequel il servira jusqu'au 17 Août 1880. Porté à la matricule des hors-service le 1er Janvier 1881, il prend alors ses «invalides».

Entre temps, «au sein de sa famille» des enfants sont nés : Fernand-Marie en 1861; Georgette Anne dite Laure en 1863; Marie-Ernestine en 1865; Charles-Alfred en 1867; Antonin-Hippolyte en 1870; Valentine (sic) en 1873. Mais aussi un tragique évènement : son frère aîné de deux ans, Auguste-Maixent, matelot à bord de la corvette à hélice «Primauguet», s'était noyé accidentellement le 15 Février 1862 à l'escale de Negapatam (Indes anglaises).

Alfred Violleaud était depuis longtemps orphelin : sa mère est décédée le 12 Juin 1843, son père le 1er Mai 1851 (33). Son frère Maixent est mort à 34 ans, célibataire, et ses autres frères et soeurs sont morts en bas-âge. Il reste donc seul héritier des biens familiaux.

Quand a-t-il commandé ce tableau qui représente, en une vue «synthétique», le naufrage du «Macao», le sauvetage de l'équipage et sa capture par les Chinois ? À qui ? Probablement à un peintre bordelais spécialisé dans la «peinture d'ex-voto marins»? Mais pourquoi ?

L'oeuvre originale (34) , huile sur toile d'environ 70 sur 90 cm, encadré, non signée, non datée, a manifestement été exécutée selon les indications très précise du commanditaire. Sous un ciel enténébré, aux éclaircies livides, zébrées d'averses, qui couvre les 2/3 supérieurs de la toile, la mer se déchaîne en six déferlantes. Deux groupes d'oiseaux de mer semblent emportés par la tempête.

(33) : Les cénotaphes de Claude et Adélaïde Violleaud existent toujours à droite de l'entrée de l'église de Talmont.



(34) : Peu de personnes ont vu cet original, que nous connaissons par une copie réduite ancienne, gouache sur carton.



Le naufrage du «Macao». Copie, gouache sur carton.

Le navire, vu de trois-quart arrière, coque noire avec bande blanche ornée de sept faux sabords (35) peints en noir, est couché sur le flanc tribord par une énorme lame qui balaie le pont. Le mât d'artimon est déjà parti, les voiles déchirées battent dans les rafales. Sur la coque, à la poupe, sous un canot brisé, on peut lire «Macao BX». Le peintre a figuré la ligne du va-et-vient par laquelle deux matelots quittent le bord, et même «l'homme jeté à la mer» pour porter à terre cette ligne, qui s'aide d'une barrique pour gagner le rivage. Dans le coin de la toile en bas à droite, sur une étroite langue de sable fouettée d'embruns, une dizaine de naufragés se serrent, petites silhouettes à peine esquissées, avec pourtant quelques détails, un homme portant un sac sur l'épaule, le deuxième à gauche vêtu d'une veste brune, qui passe selon une tradition familiale pour Alfred Violleaud lui-même. Tout à fait dans l'angle inférieur, s'avance la troupe bigarrée et menaçante des Chinois, à leur tête le mandarin portant hallebarde. La toile est largement brossée dans le style classique des peintures de marines du début du XIXème siècle, le peintre étant nettement moins habile dans le traitement des figures comme presque toujours dans les tableaux ex-voto marins.

Mais peut-on dire ex-voto ?

Pas de présence céleste, Vierge ou saint; certes le cas est de plus en plus fréquent en ce milieu du XIXème siècle, particulièrement sur ces rivages du Ponant comme la Saintonge déjà largement laïcisées, au contraire du Levant. Et surtout, même pas de titre «ex-voto», ni de légende au bas du tableau comme l'usage en devient général sur les ex-voto de ce temps, au point de prendre parfois la forme d'un véritable récit. Enfin, le tableau n'a jamais été exposé, encore moins donné à une église. Il est resté, un peu secret, dans la famille. Laure Violleaud (décédée en 1946) le gardait dans sa petite maison du Caillaud, en sa chambre, là où l'on n'admet que la parenté et quelques intimes. Donc, plutôt que l'expression d'un vœu, sans doute un souvenir majeur, personnel et familial.

Bien entendu, Alfred Violleaud a dû parler, et sans qu'il fut besoin de récit écrit ou de tableau, le bouche-à-oreille a dû faire son office sur notre côte où, comme encore aujourd'hui, tout se sait bien vite de Bonne-Anse à Marmisson... Pour les terres de l'intérieur, les «gens des bois» comme disaient les riverains de la Gironde, c'est une autre affaire, sauf peut-être sur les circuits traditionnels des «chineuses» (36). Pour comble de malchance, on ne peut même pas, en 1860, compter sur la presse locale : les deux journaux concurrents de Royan (37) viennent de mourir, victimes de s'être déchirés en luttes judiciaires!

LE POÈTE S'EN MÊLE.

On a voulu trouver trace du naufrage Violleaud dans un poème d'André Lemoyne «Retour» publié en 1870 par Lemerre (38) dans le premier recueil du poète «Les Charmeuses» et probablement écrit en 1867. André Lemoyne (1822-1907), poète parnassien disciple entre autres de Sully-Prudhomme et François Coppée, est une des gloires de Saint-Jean-d'Angély. En 1867 il est depuis une vingtaine d'années correcteur chez Firmin-Didot, suite à des revers de fortune familiaux qui l'écartèrent du barreau. Il revient passer ses (courtes (39)) vacances à Saint-Jean mais ne semble guère à cette époque fréquenter les rivages de la lointaine Gironde. Et Talmont c'est encore, à proprement parler, le bout du monde. Le peintre Courbet, lors de son séjour en Saintonge à cette époque, venu de Saintes à

(35) : Camouflage destiné à faire croire à un navire de guerre pourvu de canons, afin de dissuader d'éventuels pirates, fort communs dans ces eaux du Sud-Est asiatique.

(36) : Les femmes de pêcheurs allant vendre le poisson dans les campagnes.

(37) : «La Vigie» et «Le journal de Royan».

(38) : Principal éditeur des poètes du «Parnasse».

(39) : Pas de 5ème semaine ni de RTT...



Royan, ne dépassera pas dans ses promenades le port de Saint-Georges-de-Didonne. Qu'André Lemoyne ait eu vent du naufrage du «Macao» paraît douteux. Voici donc «Retour» : un poème ciselé, très parnassien, des détails de convention sur le thème rebattu du «retour de l'oublié».

L'absent qu'on n'osait plus attendre est revenu
dans bruit il a poussé la porte
Son chien aveugle et sourd, au flair l'a reconnu
Et par la grande cour l'escorte.

L'enfant blond d'autrefois est un homme aujourd'hui
Par de-là l'Équateur sa trentaine est sonnée
Et voilà bien dix ans qu'on n'a rien su de lui.
Par les soleils de mer sa peau rude est tannée.

Du vieux perron de pierre il monte l'escalier
Les fleurs d'un chèvrefeuille antique
Versent comme autrefois les baumes hospitaliers
Au seuil de la maison rustique.

Il hésite, il a peur, quand son pied touche au seuil
C'est un pressentiment funèbre qui l'arrête.
Que va-t-il retrouver ? Les siens portant son deuil
Ou des êtres nouveaux dont le cœur est en fête ?

On l'aperçoit d'abord : "Quel est cet étranger
Qui chez les autres se hasarde
Sans éveiller la cloche, et semble interroger
Si gravement ceux qui le regardent ?"

Servantes et valets ne le connaissent pas
Mais la maîtresse, assise et près du feu courbée,
Se lève toute droite et lui tend les deux bras.
En étouffant un cri de mère elle est tombée."

On peut en convenir, tout cela est très poétique mais peu précis. Cet oublié qui revient, est-ce un marin, un explorateur, un trafiquant d'ébène, d'armes ou d'opium, voire un marsouin (40) ? D'où revient-il ? Aucun détail n'évoque un naufrage, une captivité. Le rapprochement avec Alfred Violleaud est peu convaincant.

(40) : Pour les «pékings lambda» : soldat d'infanterie de marine...



Mais le poète angérien va pourtant, sans doute, croiser le marin talmonais; beaucoup plus tard. Vers 1875, André Lemoyne a resserré des liens d'amitié avec un homme qu'il avait connu enfant, son compatriote, Victor Billaud, de trente ans son cadet. Fondateur en 1876 de l'Académie des Muses Santones, Victor Billaud s'établit à Royan en 1877 et y fera une belle carrière de journaliste, d'éditeur et de «communicant» au service de la cité balnéaire. Cette même année 77, André Lemoyne est nommé archiviste-bibliothécaire de l'École des Arts Décoratifs, poste qui lui assure un revenu et des loisirs pour la poésie; les recueils se succèdent chez Lemerre. Durant ses vacances il est souvent reçu chez Victor Billaud. Dans les années 1880-1890, le promoteur touristique de Royan ne néglige pas les alentours de sa ville. Il racontera ainsi (41) une excursion à Talmont en compagnie de l'éditeur Charpentier et d'Émile Zola. On peut penser que son vieil ami poète a pu quelques fois suivre à Talmont un tel cicéron, et sinon rencontrer le marin qui a pris ses invalides au pays natal, du moins entendre parler de son ancienne aventure. De quoi renouveler l'inspiration du poète septagénaire «plus jeune et plus fécond que jamais» selon le rédacteur de la revue des Deux-Mondes où sont publiés le 1er Mai 1894, quatre de ses derniers poèmes (42). Un quart de siècle après «Retour», ce sera «Le Retour». l'article défini n'est pas sans signification. Car, tandis que le premier avait pour cadre un empyrée poétique, le second est géographiquement et humainement bien situé. Le texte comporte trois parties : une introduction de huit strophes (dont on peut se faire grâce...) qui n'est que la paraphrase, en parnassien tardif - en 1894 la mode littéraire en est déjà au symbolisme - d'un célèbre et antique poème, sinon virgilien mais bien homérique «Le retour d'Ulysse» (43), et un récit en deux parties de 5 à 6 strophes.

*"Je me souviens d'un vieux matelot saintongeais
Né près de l'Océan à Talmont-sur-Gironde"*

Jusqu'ici tout va bien. Après, ça dérape un peu, en une amphigourique amplification des aventures d'Alfred Violleaud :

*"Son rapide voilier courait autour du monde
À l'époque où moi-même autrefois voyageait. (44)*

*En pleine mer du Sud, de longs groupes d'îlottes
Émergeant au hasard sur des bancs de corail
Qui fourmillent d'écueils, où bricks et goélettes
Sur des rocs à fleur d'eau brisent leur gouvernail.*

(41) : Dans «Royan et ses environs».

(42) : Jamais publiés en recueil.

(43) : In «L'Odyssée» d'Homère, le plus ancien et le plus grand succès de librairie de tous les temps. Le lecteur curieux trouvera ces huit strophes dans la Revue des Deux-Mondes...

(44) : Licence poétique. André Lemoyne n'a semble-t-il guère voyagé que par les Chemins de Fer de l'État entre la gare du Montparnasse et Saint-Jean-d'Angély, et, sans doute, canoté sur la Boutonne...



Ce fut là qu'en débris disparut son navire,
Dans la chaude contrée où les paradisiens
Senivrent en mangeant la noix des muscadiers
Où les cygnes sont noirs, où règne l'oiseau lyre.

Un seul des naufragés fut sauf.: le matelot,
Intrépide nageur qui put gagner la terre,
Et des jours et des mois resta sur un élot,
De ses grands bois déserts ermite involontaire.

Il devint prisonnier de pirates malais,
Luis au banc des rameurs sur des jonques chinoises.
Quand il put échapper aux peuplades sournoises,
En rade appareillait un trois-mâts bordelais.

Mais l'homme avait perdu treize ou quatorze années.
De son bel âge mûr et dans un rude exil
Sous de lointains soleils tristement égrenés:
Au cher pays natal il revint en droit fil.

Il entra dans le bourg après la nuit tombée.
Déserte était la rue... on ne l'attendait pas
Dans une maison basse, une claire flambée
Rougissait la fenêtre. Il marchait à grands pas.



De la porte entr'ouverte, il voit sa cheminée
Et reconnaît la haute armoire de noyer
Par un feu de sarment très vif illuminée.
Une femme était là, travaillant au foyer

Malgré l'heure tardive encor bien éveillée,
Et la quenouille en mains filant comme autrefois,
Seule, toute songeuse et de noir habillée...
Il eût voulu parler, mais il resta sans voix

La pauvre et sainte femme à chevelure grise
Ne comptait plus le voir.. Elle avait fait son deuil...
Sur sa chaise de paille, elle rêvait assise...
Lui s'arrêta d'abord haletant sur le seuil...

Lui vint à deux genoux s'incliner devant elle,
Rivant ses yeux noyés de larmes sur les siens,
Dans un profond regard d'espérance immortelle,
En lui disant tout bas : "Oui, c'est moi qui reviens."

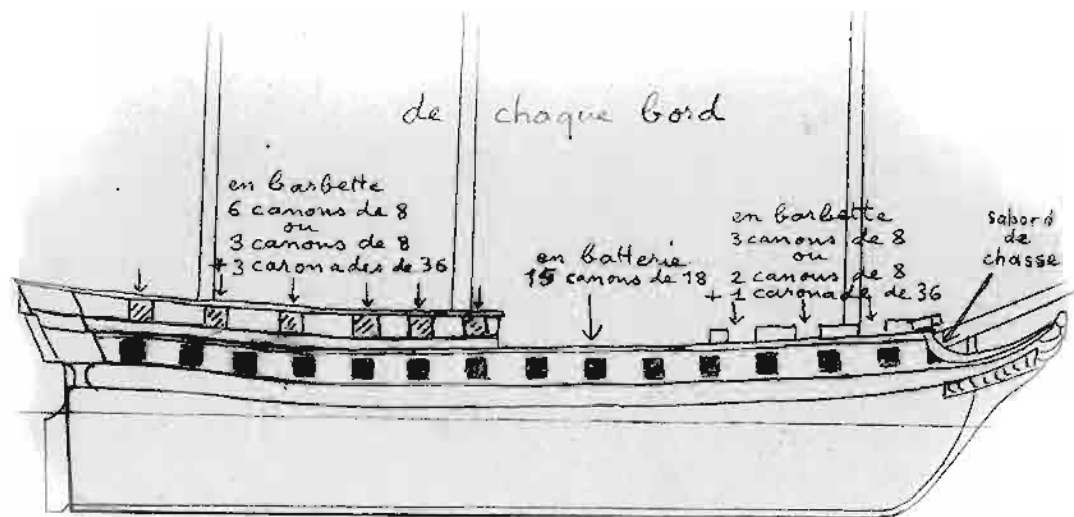
On est évidemment assez loin de la vérité brutale du «Journal d'Alfred Viel»... Pourquoi, direz-vous, 14 années d'errances, de solitude et de captivité du naufragé aux prises avec les «peuplades sournoises», alors que le marin n'a passé que neuf mois loin de sa famille ? Astuce dialectique évoquant pour les «happy few» les années passées par Ulysse loin de son Ithaque!



Quand paraît «Le Retour», Alfred Violleaud a 64 ans. Par la plume d'André Lemoyne, le voilà entré - même si c'est sous anonymat - dans la renommée littéraire grâce à la très lue et très influente Revue des Deux-Mondes!

ALFRED VIOLLEAUD, LE DONATEUR. MAIS QUI A CONSTRUIT LA FRÉGATE ?

Le lecteur a pu le constater, Alfred Violleaud est un marin «premier brin», intelligent, courageux et endurci. Franc dans son propos, il ne cache pas les contradictions de certaines situations, mais ne concède guère d'excuses aux injustices. S'il est bien le donateur de l'ex-voto, qu'il en soit l'auteur reste pourtant peu vraisemblable. Les bâtiments de guerre sur lesquels il a embarqué plus ou moins longtemps, (mis à part le «Sané», vapeur à roues), la «Vengeance» et la «Némésis» (45) étaient des frégates, respectivement de XXX et XXIV, mises en chantier à la fin du règne de Charles X et entrées en service seulement à la fin du règne de Louis-Philippe! (46)



Frégate de XVIII, type «La Pallas», armement; d'après les plans de J.N. Sané (croquis d'après les plans d'origine conservés au Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes).

Ces grandes frégates de 1er rang, à murailles droites et poupe ronde n'ont aucun point commun avec les frégates de XVIII de la Première République et du Premier Empire, bâtiments de très belles qualités nautiques, mais dont la construction cessa dès la Restauration, vers 1820, leur artillerie étant désormais jugée trop faible. Alfred Violleaud, durant sa carrière marine, n'aurait pu en voir guère plus d'une demi-douzaine, et encore réduites à l'état de navires de charge ou de pontons pour divers usages (47).

(45) : Bizarre hasard de l'histoire : Némésis est la déesse grecque de la «Vengeance divine»!

(46) : 1828-1847 pour la «Némésis»; 1829-1848 pour la «Vengeance».

(47) : «Didon» (1810) : corvette de charge en 1841; «Médée» (1810) : ponton -amiral à Toulon en 1843; «Armide» (1810) : navire-hôpital (1832), puis entrepôt en 1866; «Nymphé» (1805) : ponton-débarcadère à Brest jusqu'en 1873; «Illyrienne-Hermione» (1811) : désarmée à Rochefort en 1840; «Thétis» (1813) : École des mousses en 1851, mais Violleaud n'y a jamais embarqué. «Ergone» (1810) : transport de forçats pour Cayenne en 1852. Toutes les autres avaient été perdues ou déchirées.

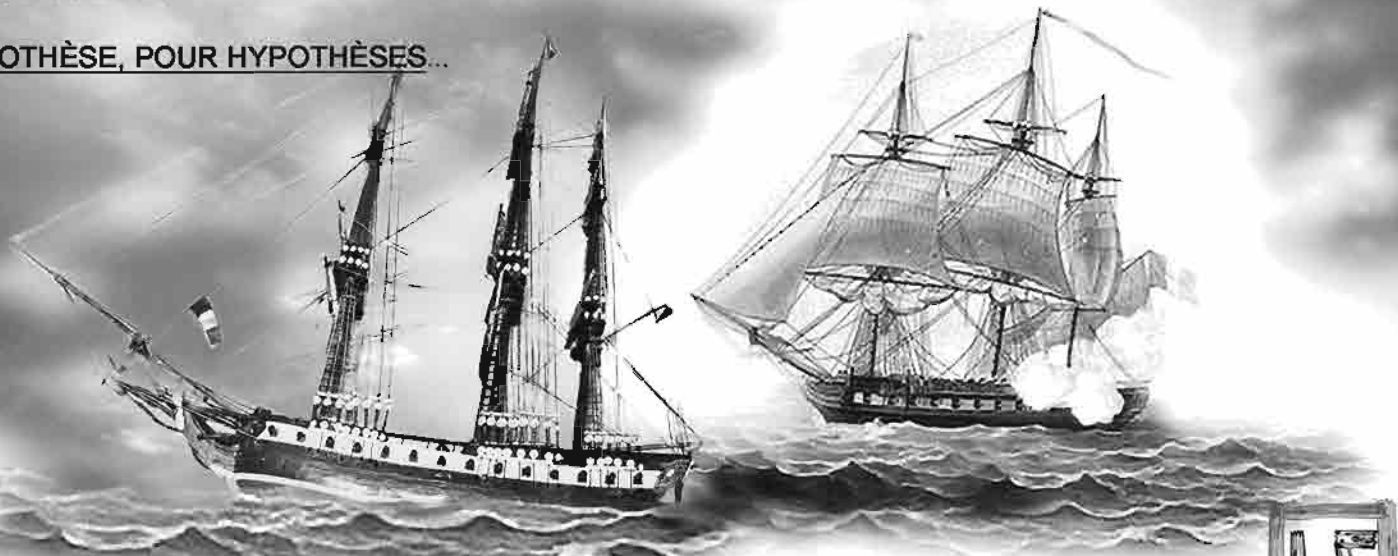


Le don de l'ex-voto, entre 1906 (il ne figure pas sur les «Inventaires») et 1912 (décès d'Alfred Violleaud), peut-être vers 1910, n'a sans doute rien à voir avec le naufrage du «Macao» en 1859. Et pourquoi une frégate de XVIII ? On attendrait plutôt ce trois-mâts-barque que le naufrage d'Hainan a tant regretté, son «pauvre Macao». Ce naufrage, il en avait légué le récit et l'image à sa famille. Le manuscrit a circulé, peut-être assez tardivement, entre ses enfants qui en ont fait copie (48). Le tableau, qui ne porte aucun signe caractéristique d'un ex-voto, est resté dans la famille. La frégate de l'église serait ainsi non pas le traditionnel ex-voto «gratulatoire» (geste d'action de grâce et accomplissement d'un vœu); ni même «commémoratif» en souvenir de l'heureuse issue d'un danger couru; mais un ex-voto dit «surrégatoire», démarche uniquement dictée par la piété (49). Et dans ce cas, ne pourrait-il s'agir d'un bien de famille, un héritage qu'Alfred Violleaud, à l'extrême fin de sa vie, aurait choisi de confier à la Sainte-Vierge ?

Alors, l'auteur ? Écartons le frère aîné, Maixent, disparu bien trop jeune à 34 ans. Et aussi le grand-père Jean-Pierre : il était tisserand à Meschers. Le père, Claude ? Bien que qualifié «d'encin (sic) marin» sur son cénotaphe, sa carrière maritime paraît courte : inscrit sur la matricule des novices le 28 Août 1815, il embarque à Bordeaux le 28 Décembre sur le navire «Les Amis du Roi», pour Pointe-à-Pitre, et est de retour le 24 Août 1816; il ne figure plus sur les matricules suivantes, et n'a pas été au service dans la Royale. Il meurt le 1er Mai 1851, à 54 ans.

Resterait ce Jean Violleaud, semble-t-il frère aîné de Claude, donné comme marin dans un acte où il signe comme témoin, mais dont nous n'avons pu trouver trace dans les matricules de Rochefort et dont nous n'avons pu encore préciser l'état civil. Cet oncle d'Alfred Violleaud, né probablement entre 1785 et 1790, pourrait fournir une hypothèse vraisemblable. mais pourquoi pas aussi l'aïeul paternel, le patron de barque Joseph Bignon, né en 1753 et mort à Talmont en 1836 ?

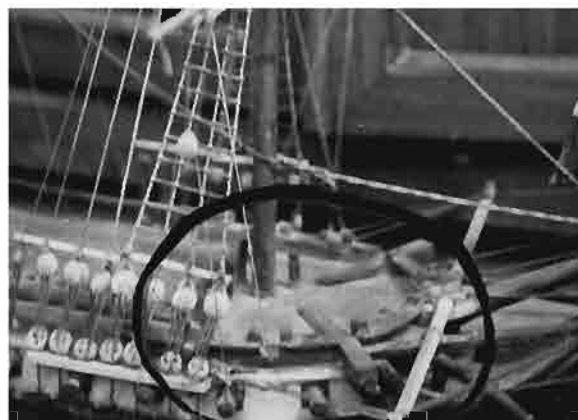
HYPOTHÈSE, POUR HYPOTHÈSES...



(48) : «Précieux souvenir pour sa fille Laure».

(49) : Michel Mollat du Jourdin : Ex-voto des gens de mer - La Nouvelle Revue Maritime - Juin 1981.

Car les deux frères, Jean et Claude, et le beau-père de ce dernier, Joseph Bignon, ont pu, sinon servir, du moins bien connaître une certaine frégate de XVIII. Parmi ces bâtiments construits au début du XIX^{ème} siècle sur les plans de Sané, une série présente des caractéristiques proches de la silhouette et des détails de l'ex-voto : les «Pallas», «Elbe», «Renommée», «Clorinde» et «Eurydice», construites à Nantes et Paimboeuf, auxquelles on peut ajouter l'«Érigone» (50) construite à Anvers, toutes entre 1805 et 1811. La parenté visuelle avec l'ex-voto est certaine, malgré d'inévitables déformations d'échelle si le constructeur ne dispose pas de plans de chantier (51), et le fait que le constructeur a dû, par manque de place, réduire à 5 de chaque bord les pièces en barbette sur le gaillard arrière, et supprimer les pièces du gaillard d'avant pour cause d'encombrement par les ancres et les bites d'amarrage surdimensionnées.



Quelques (rares) libertés prises par le constructeur de l'ex-voto par rapport à la réalité.

D'autre part, l'ex-voto portait à l'origine, en pavois à la tête des mâts, trois pavillons faisant partie des codes de signaux en vigueur sous le Premier Empire (52).



Artimon



Grand-mât



Misaine

Pavillons d'origine de la frégate ex-voto en tête des mâts d'artimon, grand-mât et misaine (plus pavillon national sur drisse de beaupré). Le pavillon d'artimon figure en n°1 sur le code pour 1801-1802 des «Signaux généraux de jour, de nuit et de brume». Les deux autres pavillons sont visibles sur une aquarelle de F. Roux «Frégate de 1er rang sous grand pavois 1er Empire (Musée national de la Marine).

(50) : À ne pas confondre avec son homonyme citée en note 47.

(51) : Inaccessibles dans ces cas à l'époque.

(52) : L'histoire des codes de signaux dans les marines de guerre a été peu vulgarisée. Pour indications et renseignements, voir : Signaux généraux de jour, de nuit et de brume. Imprimerie Nationale - 1798.



Or, le 26 Août 1808, part de Nantes pour Rochefort, la frégate «La Pallas» qui vient d'entrer en service et est aussitôt affectée comme «stationnaire» en «Rivière de Bordeaux», poste qu'elle occupera jusqu'en 1814, à part une courte croisière en Atlantique en 1813. En 1810, elle avait été réarmée avec du personnel provenant du 6ème bataillon de ligne de Rochefort. Elle semble avoir échappé au désastre naval de 1814 - où périt le «Régulus» - puisqu'on la retrouve désarmée à Brest fin 1814. Non réarmée durant les Cent-Jours, elle sera condamnée en 1821 et déchirée en 1824. Pendant ses cinq ans et demi de station, «La Pallas» a dû souvent, et longuement être vue par les Talmonais, car le mouillage en baie de Talmont-Meschers est couramment utilisé à l'époque. Et l'ex-voto présente une figure de proue, certes grossièrement sculptée (et trop souvent repeinte) mais dans une attitude classique d'une Athéna debout tenant sa lance dressée. Alors, hypothèse pour hypothèse ? Aurions-nous le droit, enfin, de baptiser la frégate - Pallas étant comme chacun sait l'autre nom grec d'Athéna - et de confier ainsi notre ex-voto à la guerrière déesse de la Sagesse ?

POUR NE PAS CONCLURE.

Alfred Violleaud est décédé le 20 Février 1912. Au cimetière, incertitude sur sa tombe... Mais il y a une rue, au Caillaud, qui longe la propriété fondée entre les deux guerres mondiales par le travail de son petit-fils Jean; là où résident encore ses descendants... mais où il n'a, et pour cause, jamais vécu! Il était né, il a habité, et il est mort dans sa maison de famille, héritage de Joseph Bignon, au bourg de Talmont, une maison de l'actuelle rue de la Tour Blanche, avec arrière-cour sur la rue dite du Médoc; une maison aux volets orange... Tout va bien.

DOCUMENTATION TECHNIQUE.

- Jean Boudriot et Hubert Berti : La Frégate, Marine de France 1650-1850 - Collection Archéologie navale française. Édition Ancre - 1992.
- Lieutenant de vaisseau Jean-Michel Roche : Dictionnaire de la flotte de guerre française de 1671 à nos jours - 2002 - Tome 1.
- Signaux généraux de jour, de nuit et de brume - Imprimerie Nationale - 1798 (Exemplaire avec mise à jour du code pour les années 1801-1802)
- François et Colette Boulet : Ex-voto marins - Éditions Ouest-France - 1996.
- Michel Mollat du Jourdin : Ex-voto des gens de mer - La Nouvelle Revue Maritime - Juin 1981.



La figure de proue : une femme le bras doit dressé : Pallas-Athéna ?

REMERCIEMENTS.

(sans ordre de préséance!)

- Archives départementales de la Charente -Maritime :
Jeanne Bernard-Grit, Benoît Julien
- Mairie de Talmont-sur-Gironde :
Madame le Maire, ses adjoints et la secrétaire de Mairie
- Mairie d'Arces-sur-Gironde :
Monsieur le Maire, et la secrétaire de Mairie
- Service Historique de la Défense, Marine, Vincennes :
Valérie Forest-Hansard
- Service Historique de la Défense, Marine, Rochefort :
Suzanne Py
- Musée National de la Marine, Paris :
Éric Rieth, Jean-Michel Brunner
- Musée Naval, Rochefort :
André Dangel, Denis Rolland
- Et
James et Liliane Violleaud
bien amicalement

Convenons-en : malgré le sérieux des hypothèses, la construction de l'ex-voto et son don à la chapelle de la Vierge dans l'église de Talmont restent un mystère .

Et d'abord, les motivations d'Alfred Violleaud. Dans son récit, le marin n'invoque ni la Sainte-Vierge, ni Sainte Radegonde (patronne, entre autres, des naufragés) ni même Saint Nicolas (autre grand saint «maritime»). Mais il cite une fois la Providence et dix fois Dieu dans ses volontés suprêmes. Faut-il se souvenir que son père, Claude, était d'origine michelaise, et que Meschers (comme Saint-Seurin d'ailleurs) fut une citadelle de la Réforme contre Talmont la catholique au temps des Guerres de Religion ?

Voici donc cette histoire de chair et de sang sur la «Mer salée», brut de langage. Une vérité, bien loin des calembredaines qu'en ont tiré certains spécialistes de l'à-peu-près et du faux-semblant : de pauvres scénarii - poncifs pour BD minables.



Le quartier-maître du «Macao», un homme de courage et de conscience. Dans son périple, il a traversé deux mers et deux Océans, passé les détroits des îles de la Sonde et le Cap de Bonne Espérance; mais il a aussi participé à des événements dont nous connaissons aujourd'hui les lointaines conséquences.

Il a été témoin actif des débuts de la Guerre d'Indochine (53). Il a détesté, et plaint, selon les circonstances, les Chinois qui vont bientôt subir le « temps des traités inégaux » de la part des Occidentaux (54). Il a condamné le trafic des coolies organisé par les colonisateurs espagnols de Cuba (55). Il a pu observer certains changements de comportements sociaux et la différence d'attitudes et de commandement, entre les armateurs et les capitaines traditionnels de la Gironde, et les officiers des Grandes Compagnies Maritimes naissantes (56).

Et voilà donc rentré « au centre de sa famille qui l'accueille à bras ouverts ». Avec pour finir, un peu d'humour que des intellectuels jugeront facile, mais c'était dans l'air du temps (57). Un humour qu'il a peut-être transmis à certains de ses descendants. Sa fille Laure d'abord, celle qui a copié, par respect filial, la manuscrit du voyage de son père. Elle avait baptisé sa petite maison du Caillaud d'une exclamation gaillarde :

« Oh ZUT ALORS ! » (58)



(53) : Pour les Français, Dien Bien Phu; pour les Américains, le toit de l'ambassade de Saïgon.

(54) : Mao...

(55) : Fidel...

(56) : Ne nommons personne...

(57) : « Ce roi barbu qui s'avance, bu qui s'avance, bu qui s'avance, c'est Agamemnon, Aga, Agamemnon. »
(La Belle Hélène, Offenbach)

(58) : Confidence. L'auteur de ces textes entretient avec la famille une amitié de cinq générations.



ANNEXE.

Naufrage de la «Flora Temple» Iles Spratleys - 14 Octobre 1859

- Lettre du Contre-Amiral Page, à bord de la Némésis, 31 octobre 1859

... »Avant-hier a paru sur rade (Tourane) une chaloupe américaine portant 31 hommes échappés du naufrage du navire américain « Flora Temple », capitaine Ch. R. Johnson (...)
Après avoir donné des ordres pour soigner ces malheureux rudement éprouvés par 15 jours de misère et de gros temps entassés dans un canot, j'ai expédié le transport « La Gironde » avec le capitaine Johnson pour tenter de sauver quelques débris de ces misérables coolies si tous n'ont pas péri. L'humanité commandait ces mesures ».

- Déposition du capitaine Johnson.

« Le 14 octobre courant à 7h 30 du soir le navire « Flora Temple », navigant avec deux ris dans ses huniers, tomba sur une roche qui n'était pas marqué sur les cartes et que mon estime résultant de bonnes observations solaires faites le même jour 14 octobre, plaçait par 10° 15 de latitude et 113° 20 de longitude de Greenwich. J'ai fait tout mon possible pour le relever de cette position, mais en dépit de tous mes efforts il se creva et resta immobile sur la roche, ayant lorsque je l'abandonnai non moins de 10 pieds d'eau dans la cale. Nous avions 4 brasses d'eau devant et derrière et 3 au milieu (...) Les coolies qui étaient à bord au nombre de 850 s'étaient révoltés trois jours auparavant et ayant tué un homme de l'équipage, j'ai cru nécessaire, pour le salut de l'équipage et pour empêcher les embarcations d'être coulées, d'abandonner le navire avant qu'il fut permis aux coolies de monter sur le pont et, dans ce but, j'expédiais tous les canots, à l'exception d'un, je restais moi-même à bord le dernier, et enfin, je quittais le navire à 4 heures du matin le 15 du courant.

... Nous restâmes près du bâtiment jusqu'à 9 heures du matin, lorsqu'un coup de vent soufflant de l'ouest-sud-ouest nous chassa hors de vue du navire (...) Après être restés exposés 14 jours dans une embarcation non pontée ayant 31 hommes à bord, étant arrivés (par la Providence de Dieu tout-puissant) sains et saufs au port vendredi 28 courant ». (suivent les remerciements à la marine française)

- Rapport du Lieutenant de Vaisseau Baux, commandant le transport mixte « La Gironde ».

« Je suis arrivé le 2 novembre en vue de ce récif qui me fut signalé à une distance d'environ 6 milles. Je m'en suis approché et j'ai envoyé, sous les ordres de Mr Flandrin, Enseigne de Vaisseau, assisté de Mr Johnson, officier de la « Flora Temple », une embarcation qui a pu reconnaître les débris du bâtiment naufragé. Il restait encore quelques parties des murailles, la mâture dont quelques pièces étaient brisées flottait sur le récif, retenue par le gréement. Il ne restait plus un seul Chinois, je pense qu'ils ont dû se noyer tous au moment où le bâtiment s'est démoli : toute tentative de sauvetage au moyen de radeaux eut été impossible au milieu des brisants. Des nuées d'oiseaux de proie qui se sont abattus sur le canot et contre lesquels il a fallu soutenir un combat à coup de gaffes et d'aviron ont dû être attirés quand les cadavres sont remontés sur l'eau, et la voracité avec laquelle ils ont attaqué les canotiers m'a fait supposer qu'ils n'en voyaient plus depuis quelques temps (...) Ne pouvant plus rien pour les naufragés, j'aurais voulu sauver la mâture qui seule avait quelque valeur : mais l'état de la mer n'a pas permis au canot d'en approcher à moins de deux ou trois longueurs d'embarcation (...) »



Pour télécharger «Fabuleux Talmont» 1, 2, 3 et 4
et ce hors-série :

<http://btribond.perso.neuf.fr>

«Fabuleux Talmont» est édité et diffusé par
l'Association, loi 1901, «Mémoire pour Talmont»

Code des articles :



INFORMATIONS



FAITS-DIVERS



MYSTÈRES



MYTHES



SACCAGES



SORNETTES

