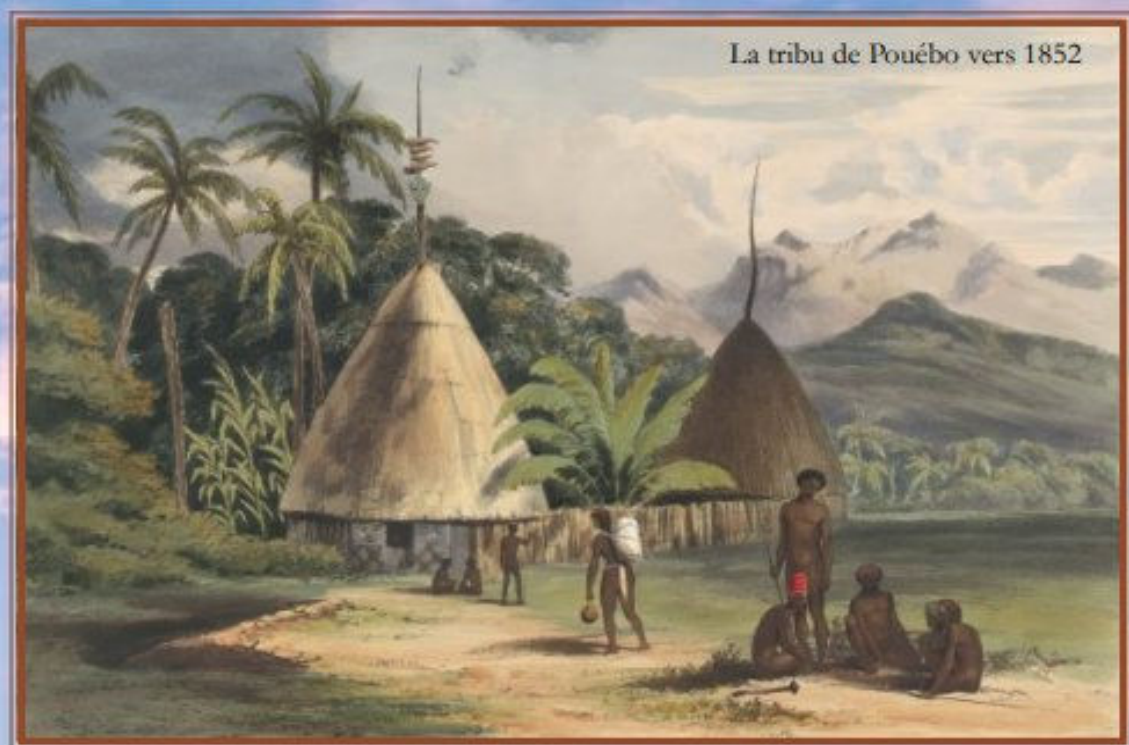


Société d'Etudes Historiques de la Nouvelle-Calédonie



- ◆ Maurice Leenhardt, pêcheur d'âmes. Origine, influences, début à Do Neva (1902-1909) première partie
- ◆ Le Père Noël de la Maison Barrau
- ◆ 15 juillet 1936 : une météorite tombe à Nassirah
- ◆ La tragédie du *Pey-Berland*, mars 1934
- ◆ Lettres de la Nouvelle-Calédonie

Directeur de Publication
Gabriel VALET

1^{er} trimestre 2015



BULLETIN N°182

Prix : 1 500 F

La tragédie du *Pey-Berland* ¹ – mars 1934

par Raymond Proner

Il est 7 heures du matin en ce lundi 26 mars 1934, et malgré cette heure matinale l'air est déjà chaud et lourd. Nous sommes à Voh au nord de la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie. La surface du lagon est lisse et grise, le soleil voilé qui se lève au-dessus de la chaîne montagneuse couvre le paysage tout autour d'une luminosité blafarde.

Sur la rade, un panache de fumée noire s'échappe en lourdes volutes de la haute cheminée d'un vapeur qui manœuvre pour prendre en remorque un ponton chargé de minerai de nickel. C'est un spectacle habituel le long des côtes calédoniennes aux endroits où l'on charge la terre rouge provenant des centres miniers. Du wharf en bois on peut lire le nom à l'arrière du navire, c'est le *Saint-Joseph* ², robuste navire en fer de 73 mètres de long sur 9 de large taillé pour la haute mer. Il appartient à la société Calédonickel et ses cales sont elles aussi chargées de minerai. De la passerelle, le Capitaine Jego homme d'expérience qui a la confiance de son équipage, donne ses ordres pour la délicate manœuvre du passage de l'auSSIÈRE du remorqueur au remorqué. Il a à ses côtés le pilote Hénin, dont les qualités sont reconnues. Le ponton qu'il prend en charge à destination des hauts-fourneaux de Doniambo à Nouméa est le *Pey-Berland*. C'est un ancien grand voilier réformé construit en 1881 en Ecosse pour un armateur Finlandais qui le baptisa *Clan Mac Farlan* ³. Sa coque en fer de 75 mètres de long et 11.5 de large lui permet de transporter 2500 tonnes de minerai. De son immense et fier gréement de trois mâts, il ne reste que les parties basses. Les bas mâts, équipés de bigues, servent maintenant à charger et décharger le minerai.

¹ Deuxième du nom, qui était celui d'une tour de 47 mètres érigée au XVe siècle à Bordeaux sur la place du même nom où se trouvaient il y a quelques années encore les bureaux de la Maison Ballande.

² Cargo à vapeur construit en Ecosse et lancé le 30 avril 1908 sous le nom de *Bellambi*. Il s'échoue le 17 octobre 1917 près de la Passe St Vincent. Déséchoué quelques mois plus tard après plusieurs tentatives, il est ramené à Nouméa le 26 août 1918 à la remorque du vapeur *France*. Il devient le *Saint-Joseph* en mars 1919.

³ Voilier finlandais *Clan Mac Farlan*, fabriqué à Glasgow en 1881. Il perd son gréement en 1913 en partant de Nouvelle-Calédonie à destination de Hambourg en Allemagne. Remorqué à Auckland, il y est condamné et transformé en ponton.



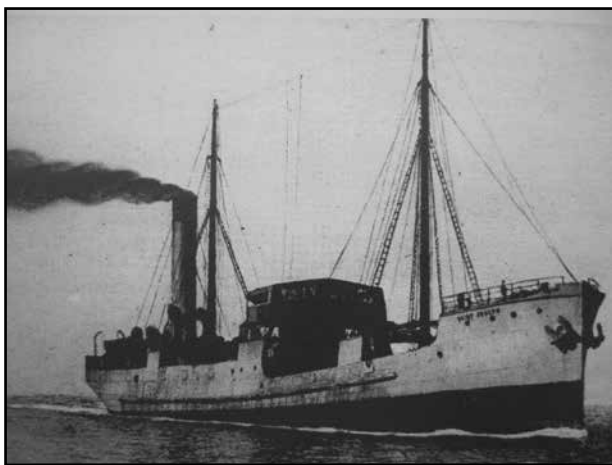
Le capitaine Maurice Chaniel

Dans le gaillard avant et sous la dunette arrière, les aménagements de l'équipage n'ont pas changé. Les boiseries travaillées sont patinées par le temps, elles ont gardé le confort et le charme réservés à ces grands coureurs pour des voyages commerciaux autour du globe qui pouvaient durer plusieurs années. A présent, les deux navires prennent de l'erre et se dirigent lentement vers la passe. Sur le gaillard avant du ponton, l'équipage s'active au réglage de la grosse aussière sous un ciel devenu gris. Sur la dunette arrière le patron, Maurice Chaniel fils du commandant du vapeur *Loyauté*

autre navire de la Calédonickel, actionne la grosse barre à roue qui tourne en grinçant. Il veille à bien positionner son navire dans le sillage du *Saint-Joseph* à l'approche de la Passe du Duroc par où le convoi va rejoindre la haute mer.

Au large, en fin de matinée, le massif de Koniambo qui défile à bâbord à une douzaine de miles est à peine visible sous les grains qui se forment. Sur les deux navires la vie s'organise pour ce court voyage d'environ 130 miles. Il est prévu d'arriver demain matin en rade de Nouméa.

Sur le *Pey-Berland* le capitaine et ses quinze hommes d'équipage, Européens, Mélanésien, Tonkinois et Javanais sont à leurs postes. Dans la chambre de veille à l'arrière du bâtiment, on a installé sur une large banquette au cuir élimé un rapatrié sanitaire Monsieur Tran-Ru d'origine tonkinoise, qui doit être hospitalisé à Nouméa. Enfin, plus en arrière sous la dunette, dans les confortables appartements du capitaine, se trouve une jeune femme dont la présence à bord doit rester discrète. Il s'agit de Mademoiselle Pacalet, objet d'une intrigue amoureuse qui met en concurrence le jeune capitaine et un infirmier militaire, le sergent-chef Severt. Il y a en tout dix-huit personnes à bord.



Le *Saint-Joseph* ex *Bellambi*

A la passerelle du *Saint-Joseph* le capitaine et le pilote Hénin observent le temps qui se détériore. En partant de Voh, ils ont bien pris connaissance du câblogramme émis samedi, il y a deux jours par le chef-lieu annonçant la présence d'une dépression tropicale au nord du territoire.

En fin d'été austral, les eaux chaudes de la mer de corail sont favorables à la formation de dépressions qui peuvent dégénérer en cyclones. Ceux-ci ont une trajectoire qui les emmène généralement au sud. Après avoir observé le ciel et tapoté du doigt le baromètre, les deux officiers ont cependant décidé d'un commun accord d'appareiller, pensant qu'ils ont le temps de rejoindre Nouméa avant l'arrivée du phénomène météorologique.

Le vent chaud et humide qui soufflait dans la matinée de secteur nord-est se renforce et tourne vers midi au secteur nord-ouest, emmenant avec lui un ciel gris sombre. La grande terre et le récif ne font plus écran au vent qui à présent souffle du large. La mer se lève, une grosse houle de nord nord-ouest soulève les navires par l'arrière dans leur route vers le sud parallèle à la grande terre. Le temps prend rapidement mauvaise apparence. Le capitaine Jego est inquiet, il sent qu'une situation délicate est en train de prendre forme. Il pense à son collègue Legras, capitaine du *Saint-Vincent de Paul* qui quelques semaines plus tôt a refusé de prendre en remorque le ponton *Doniambo* dans des conditions semblables. Il décide alors, avec l'accord du pilote, d'aller se mettre à l'abri dans la rade de Pouembout qui se trouve à quelques miles plus au sud en attendant une amélioration de la météo. Il sait que si les conditions météorologiques s'aggravent, la manœuvre sera délicate. Sur le pont des deux navires les équipages observent inquiet, la grosse houle qui éclate sur le récif en formant d'énormes geysers blancs qui contrastent sur le gris sombre du paysage. Les grains violents se succèdent, il est maintenant évident que la dépression tropicale annoncée est passée au stade de cyclone et se rapproche beaucoup plus vite que les officiers ne l'avaient supposé. A la passerelle du *Saint-Joseph* toutes les jumelles cherchent en vain la passe qui doit se trouver à quelques miles devant mais qui se confond avec la ligne des brisants. De fortes averses de plus en plus fréquentes, réduisent la visibilité.

Les pires craintes du capitaine Jego prennent forme, il sait maintenant qu'il est beaucoup trop dangereux de tenter de franchir une passe dans ces conditions, surtout avec un navire en remorque. Le visage grave, vouté sous le poids des responsabilités qu'il doit assumer, il donne l'ordre au barreur de changer de cap et de faire route au large à l'ouest pour ne pas ajouter le danger du voisinage des écueils à celui déjà effrayant d'un cyclone qu'il va falloir affronter en mer et de nuit.

Au changement de cap, les marins des deux bords ont compris la situation, ils savent maintenant qu'une nuit terrible les attend. Sur le ponton, plus que sur le vapeur, l'anxiété est grande. Dans cette mer, l'ancien voilier amputé de son gréement a des mouvements désordonnés et brutaux. Le mal de mer s'est installé à bord et à l'inconfort s'ajoute la peur, tous savent que dans les conditions actuelles, la rupture de la remorque leur serait fatale.

L'atmosphère est lourde, par moment une déchirure dans les nuages bas laisse passer les lueurs cuivrées d'un soleil mourant. En fin d'après-midi, la chute rapide du baromètre annonce l'approche imminente du phénomène dépressionnaire. La mer se gonfle encore et à la tombée de la nuit elle est énorme. Le *Saint-Joseph* met à la cap, en avant lente, il épaula de sa robuste étrave les montagnes liquides qui recouvrent régulièrement le pont et montent à l'assaut de la passerelle.

A l'abri du château arrière, le lieutenant et trois matelots veillent sur la remorque, guettant les points de friction qui pourraient provoquer sa rupture. Ils ont en tête les consignes sans équivoque qui viennent d'être données de la passerelle et qui les hantent. Ils devront larguer l'aussière si le ponton venait à chavirer ou si ses embardées sur les très grosses vagues venaient à mettre le *Saint-Joseph* et son équipage en péril. Engoncés dans leurs cirés, coincés entre le treuil et l'escalier pour ne pas être emmenés par les paquets de mer qui balaient régulièrement le pont, ils redoutent d'avoir à exécuter l'ordre le plus terrible de leur carrière.

Le chronomètre en cuivre installé à la passerelle du *Saint-Joseph* marque 21 heures. La mer est maintenant en furie, les coups de boutoir des énormes vagues qui frappent l'étrave résonnent et font vibrer tout le navire. Par les vitres arrière de la passerelle, on guette la masse sombre du *Pey-Berland* qui se dessine par instant sur la clarté de l'écume puis disparaît au creux d'une autre vague. Si sur le vapeur le martellement sourd et régulier de la machine rassure, il n'en est pas de même sur l'autre navire. La vieille coque riveté qui, par le passé, a affronté les dangers du Cap Horn est à rude épreuve. Dans les cales chargées de minerai, ça et là quelques rivets commencent à prendre du jeu et à fuir. Des filets d'eau ruissellent sur les parois intérieures puis se rejoignent sous le plancher qui isole le minerai de la coque métallique. Dans la nuit l'eau qui s'accumule finit par atteindre la terre rouge qui peu à peu s'alourdit et se transforme en boue. Cette masse instable devient extrêmement dangereuse et commence à faire subir au vieux voilier la terrible épreuve de la carène liquide dont il est difficile de réchapper, particulièrement dans le gros temps. A bord, les hommes connaissent le danger et dans leur cauchemar ils guettent, dans les mouvements du *Pey-Berland*, les réactions annonciatrices du phénomène, résignés ils ne peuvent que prier.



Le *Saint-Joseph* au quai de la SLN

La nuit passe, terriblement longue. Cependant, avec les lueurs blafardes du jour qui se lève et malgré l'épuisement, l'espoir renaît. Il sera de courte durée. Vers six heures, les vents tournants du cyclone lèvent une énorme houle croisée qui assaille les navires de toute part. Soudain une

vague plus grosse soulève par l'arrière le *Pey-Berland*, qui part en surf malgré ses 75 mètres. Dans sa course il rattrape le *Saint-Joseph* sur un bord, s'en écarte, puis retenu par sa remorque il se couche, entraîné dans ce mouvement par le minéral boueux qui glisse dans les cales et rompt définitivement l'équilibre du vieux voilier.

C'est la fin. L'équipage du vapeur assiste impuissant au malheur qui frappe sous ses yeux collègues et amis. De la passerelle le capitaine fait le signe sans équivoque de couper la remorque avant que le *Saint-Joseph* soit à son tour en péril. Par instant, entre deux déferlantes, on aperçoit quelques silhouettes accrochées aux cadènes sur un des flancs de la vieille coque rouillée en train de sombrer. La poupe se redresse à peine puis le *Pey-Berland*, plonge à tout jamais vers les sombres abîmes, emportant avec lui son lot de vies humaines dont celle de la jeune femme. A la surface quelques survivants surnagent parmi les débris. De la passerelle du *Saint-Joseph* on entrevoit quelques secondes au sommet d'une vague quatre naufragés agrippés à un gros madrier et qui font des signes désespérés. Roulant dangereusement bord sur bord le vapeur fait demi-tour pour revenir sur les lieux du drame. Dans cette mer déchaînée la manœuvre est longue et périlleuse. Lorsque le vapeur arrive où les naufragés ont été aperçus pour la dernière fois et quand enfin le madrier est retrouvé, il n'y a plus aucun signe de vie. Ordre est donné de lancer à la mer des bouées au cas où et aussi de filer de l'huile pour calmer la mer.

Commence alors d'anxieuses recherches qui ne sont pas sans dangers. Par instant, dans cette mer chaotique, l'hélice sort de l'eau et la machine s'emballe faisant vibrer tout le navire. Les yeux brûlés par le sel des embruns, les hommes qui scrutent désespérément les flots déchaînés comprennent qu'il n'y a plus guère d'espoir de retrouver un survivant dans ces conditions.

A la passerelle, l'état-major du vapeur repoussant l'échéance de la terrible réalité continu d'espérer. En fin de matinée il faut pourtant se résigner et l'ordre d'abandonner les recherches est donné. Le cap est mis sur Nouméa où il va falloir annoncer l'insupportable nouvelle aux familles.

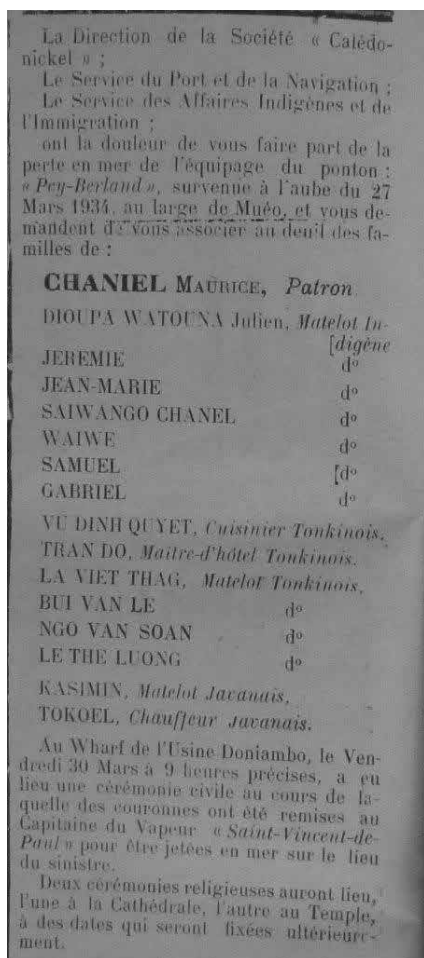
La disparition de Mademoiselle Pacalet ne fut pas immédiatement liée à celle du *Pey-Berland*, son nom n'apparaissant pas sur le rôle d'équipage. Qu'a pu ressentir le jeune Severt quand la réalité fut mise à jour?

Le *Saint-Joseph* arriva sur rade de Nouméa le 28 mars au matin, drapeau en berne. Quelques jours plus tard, le capitaine Mary commandant le *Saint-Vincent de Paul* de la même compagnie, fut chargé de jeter à la mer au large de Muéo des couronnes de fleurs en hommage aux dix-huit disparus ⁴.

Sources :

- *Le Bulletin du Commerce* N°2347.
- Propos de Monsieur Paul Millot recueillis chez lui le 4 août 1990.
- Dires de Monsieur François Coursin chez lui en 1984.

Photos : Collection AFMC



⁴ Au début des années 2000 des restes humains furent trouvés sur les plages au vent des îlots Koniène à Koné et de l'île double à Koumac, une relation avec cette tragédie n'est pas exclue.

ANNEXE
ajoutée le
26 janvier 2025



'Mac Farlane' devenu le ponton 'Pey-Berland'



Ponton

Un trois mats devenu ponton remorqué par le "Tayo II" devant Nouméa

