Récits de naufrages, incendies, tempêtes et autres évènements de mer (2e édition) – Auteur : Levot Prosper 1808-1878 – Editeur : Challamel aîné (Paris) – 1878 – pages 227 à 238 -
sources : gallica.bnf.fr - – droits : domaine public

ÉCHOUAGE DU VAISSEAU LE DUGUESCLIN

DANS LA BAIE DE ROSCANVEL

Le 14 décembre 1859, à 9h 30 du matin, un événement désastreux s'accomplissait sur le rocher la Couette (Grenoc'h), situé près de la pointe nord de l'Ile-Longue ; le vaisseau de 82' *le Duguesclin*, armé pour essayer la machine de six cents chevaux de M. **MAZELINE**, dont il venait d'être pourvu, s'échouait sur cet écueil, mal connu du pilote de la rade qui était à bord.

Ce jour-là, le temps étant assez beau, le vent au N.-E., brise fraîche et la mer belle, la commission chargée de procéder aux essais de la machine, sous la présidence de M. le capitaine de vaisseau **LONGUEVILLE**, commandant supérieur des bateaux à vapeur, s'était rendue à bord vers 8h 30 du matin, et à 8h 58, *le Duguesclin* se mettait en route, sous vapeur, pour la base des essais indiquée par des bouées placées, celle de l'ouest, à petite distance de l'Ile-Longue, l'autre près de Penarvin. Ses voiles étaient, comme d'usage, serrées et enfermées dans des étuis pour qu'elles fussent préservées de la flamme. Son personnel était de cent quatre-vingt-quatre hommes dont beaucoup embarqués de la veille seulement.

Si nous indiquons le moment précis de quelques circonstances du sinistre, c'est qu'il s'est accompli dans un espace de temps assez restreint, et que vers 5 heures du soir, instant où l'eau, envahissant le navire, força à abandonner les deux seules pompes qu'il possédât, sa perte était devenue inévitable.

Vers 9h 20, tout paraissait bien marcher dans la machine qui donnait une vitesse de neuf nœuds cinq dixièmes, lorsqu'un passant près de la pointe des Espagnols, M. le capitaine de frégate **CHOUX**, commandant du vaisseau, fit observer au pilote que sa route lui paraissait bien rapprochée de terre, et qu'il était dangereux pour un grand navire de s'enfoncer dans la baie de Roscanvel. Le pilote lui répondit : « *Soyez sans inquiétude, je suis sûr de ma route ; il y a grande eau*. » Toutefois il fit venir un peu plus vers l'est.

Quelques moments après, le vaisseau se rapprochant de la bouée ouest de la base, qui lui restait à quelques encâblures seulement par le bossoir de bâbord, le commandant demanda par le porte-voix, de la passerelle à la machine, si l'on était prêt pour les essais. Sur la réponse : « Non, l'on n'est point près, » faite par M. l'ingénieur **JAY** qui suivait les mouvements de la machine, il ordonna au pilote de faire route directe sur la base et de ne point en dévier jusqu'à l'instant où l'on serait en mesure de commencer les épreuves de la machine. Le pilote obéit et fit mettre de la barre à tribord. Presque aussitôt, préoccupé par la pensée d'avaries possibles dans une machine non encore éprouvée, et des lenteurs qu'occasionnerait le déploiement des voiles du vaisseau, enfermées dans des étuis, s'il devenait urgent de les faire appareiller par un équipage faible et tout nouveau à bord, le capitaine **CHOUX** descendit vivement dans la machine, afin d'être fixé sur l'état des choses. Dès qu'il eut appris que tout fonctionnait bien dans la machine, et qu'un quart d'heure au plus suffirait pour y régler l'alimentation, les injections et les extractions, il remonta rapidement et pleinement rassuré sur le pont.

Le commandant **CHOUX** avait encore un pied dans l'échelle de commandement, lorsqu'il vit que le pilote n'avait point continué à exécuter son ordre de naviguer sur la base des essais. Le vaisseau avait repris la direction de l'Ile-Longue, malgré les observations adressées par M. le capitaine de frégate **ROBIN**, membre de la commission, au pilote **PICARD**, qu'il lui paraissait que l'on courait trop à terre. « Oh ! il y a grande eau, » avait répondu le pilote.

Cependant le commandant **CHOUX**, ayant encore un pied sur l'échelle, était à toucher la roue du gouvernail. Il fit mettre aussitôt la barre pour courir au large ; puis, sautant sur la passerelle, il

demanda au pilote s'il voulait couper la terre en deux. Ce dernier lui répondit tranquillement : « Oh ! quand nous serions à toucher cette pointe (celle de l'Ile-Longue), il y a trente-deux pieds d'eau. »
Le vaisseau venait toujours en grand sur bâbord, et le commandant jugeant sa vitesse de près de dix nœuds suffisante, s'il devait parer la Couette, trop forte pour le cas contraire, fit stopper ; puis il fit mettre, mais inutilement, la machine en arrière. Presque au même instant, il sentit un glissement sur le fond : le vaisseau s'échouait, sans secousse vive, sur l'accore nord de la Couette, à sept mètres environ de sa limite extérieure, et inclinait sur tribord d'au moins 5°. Il était 9 heures 31, et la marée descendait. A ce moment, le commandant, se tournant vers le pilote, le regarda fixement en lui disant : « Eh bien, pilote ! » Celui-ci lui répondit aussitôt en se saisissant par les cheveux : « Oh ! commandant, vous pouvez me faire fusiller ; c'est ma faute. »
A 9 heures 35, le signal : « Le navire est échoué sur un fond dur » signal flottant à la mâture du *Duguesclin*, et appuyé d'un coup de canon, annonçait à Brest et aux vaisseaux mouillés sur la rade[1] le malheur qui venait d'arriver. En même temps, les mâts de perroquet étaient dépassés, les embarcations mises à la mer, et l'on passait les drisses des basses vergues, ainsi que les guinderesses des mâts de hune. L'intention du commandant était de béquiller avec les basses vergues sur tribord, afin d'empêcher une trop forte inclinaison de ce côté.
A 10 heures, des canots munis d'ancres à jet partaient du bord pour les mouiller N.-E. et N.-O., direction la plus commode pour renflouer, à la marée montante, le vaisseau autour duquel les sondes étaient réparties de la manière suivante :

A l'arrière	7m	75c
A TRIBORD. — Au porte-hauban d'artimon	7	25
Au grand porte-hauban	5	75
Au porte-hauban de misaine	7	»
Sous le bossoir	7	25
Sous la poulaine	9	50
A BABORD. — Au porte-hauban d'artimon	8	»
Au grand porte-hauban	8	»
Au porte-hauban de misaine	10	»
Sous le bossoir	8	»
Sous la poutaine	5	»

Tout à coup, à 10 heures 15, au moment où l'on amenait les basses vergues pour les disposer en béquilles, le vaisseau se redresse, puis il se penche lentement sur bâbord pour s'arrêter à 8 degrés au moins d'inclinaison du côté de la déclivité de la roche.
Cette situation était menaçante. Aussi le commandant ordonna-t-il de jeter à la mer les canons des gaillards et de la batterie haute de bâbord, ainsi que les ancres. Les sabords des batteries furent fermés, consolidés, calfatés, et les hublots fortement resserrés. La sonde aux pompes n'accusait point d'eau dans le navire, mais l'inclinaison augmentait avec la marée qui descendait.
Le commandant **CHOUX**, dès qu'il avait vu que la machine ne pouvait être utilisée pour le moment, avait fait faire le vide dans les chaudières de bâbord et pousser les feux au fond des fourneaux ; puis, jugeant que l'inclinaison pouvait rendre dangereux le séjour dans la machine, il avait fait éteindre tous les feux et ordonné une forte extraction dans les chaudières de tribord. Il fit alors monter le personnel de la machine, après avoir reçu l'avis que les prises d'eau étaient fermées et l'arbre de l'hélice désembrayé. Les chaudières de bâbord paraissaient soulevées d'une manière sensible, et le parquet de la chambre de chauffe était tombé d'environ quinze centimètres sur sa

1 L'Algésiras, sur lequel le contre-amiral Pâris avait son pavillon, l' Impérial et l'Austria.

largeur de quatre mètres. Il pouvait être 11 heures du matin. L'ordre d'évacuer la machine et les cales fut alors donné d'une manière absolue.
A 11 heures 10, l'inclinaison était de 25° et augmentait encore, mais faiblement. Toutefois, comme la déclivité du fond pouvait faire craindre de voir chavirer le vaisseau qui avait encore à supporter plus d'une heure de jusant, le commandant donna l'ordre de transporter sur l'Ile-Longue, avec leur dîner, tout ce que les canots pourraient contenir de monde, en commençant par les malades, les novices et les surnuméraires. Les canots partirent vers 11h, 30, munis de faux-bras pour assurer leur rentrée à bord, la brise N.-E. ayant encore fraîchi. Le débarquement se fit sans accident, et au retour des canots, vers midi, on fit descendre le reste de l'équipage, avec du biscuit, pour dîner le long du bord.
En ce moment, des embarcations des vaisseaux mouillés sur la rade arrivèrent avec un renfort de personnel et deux pompes à incendie, en même temps que *le Souffleur, le Marabout* et *le Liamone.* Le commandant renvoya immédiatement à Brest le dernier de ces vapeurs avec une lettre où il informait le préfet maritime que le vaisseau ne faisant point d'eau, il espérait le remettre à l'eau vers 4 heures de l'après-midi, à la condition *qu'il fût pourvu d'un nombre suffisant de pompes puissantes.*
A midi 49, la mer était basse, et le navire n'avait point fait d'eau, car environ soixante centimètres que l'on avait observés sur le flanc bâbord et qui n'avaient point augmenté, devaient provenir des arrosements de la machine ou des caisses à eau que l'on avait vidées. La hauteur moyenne de l'eau autour du navire, à marée basse, a été de trois mètres.
A une heure 10, le maître calfat prévint que l'eau commençait à paraître sur le parquet de la machine, et l'on mit à sa disposition des gabiers et des canonniers pour l'épuiser. Jusqu'à 2 heures 50, les deux pompes de cale, celle à incendie du *Duguesclin* et les deux pompes à incendie envoyées par les navires, purent étaler ; mais, à mesure que la mer montait, les coutures fatiguées du vaisseau présentaient à l'eau des ouvertures plus nombreuses, et malgré le personnel employé à des chaînes d'épuisement auxquelles vinrent se joindre quatre nouvelles pompes à incendie envoyées par les vaisseaux de la rade, le niveau de l'eau montait dans *le Duguesclin.*
A 2 heures 55, le commandant jugea prudent de mettre à l'abri les sacs de l'équipage. Il les fit monter du faux-pont et envoyer à bord du *Souffleur*.
A 3 heures 50, le vapeur *le Porteur* amenait du port des ancres et des grelins, mais aucune pompe.
A 4 heures 15, le commandant **CHOUX** fit établir quelques voiles orientées pour essayer de redresser le vaisseau, mais ce moyen fut impuissant, et à 4 heures 30, il dut perdre l'espoir de voir le *Duguesclin* se relever, lorsque l'eau envahissant le faux-pont, il lui fallut faire abandonner la pompe de cale de bâbord dont les hommes avaient de l'eau jusqu'à la ceinture. A 5 heures, au moment où l'eau allait faire irruption dans le faux-pont par les panneaux de la batterie basse, il donna aussi l'ordre de quitter la pompe de tribord.
A 6 heures, la mer se nivelait à l'intérieur et à l'extérieur; l'inclinaison du vaisseau était de 28 degrés. La mer était haute à 6 heures 54. Elle se retira du navire avec le jusant, et les murailles du vaisseau commençaient à se courber légèrement.
A minuit, *l'Elorn* arriva avec des ouvriers et des matériaux envoyés du port d'où l'on avait déjà expédié, à 3 heures 50 de l'après-midi, des chaloupes et des grelins par *le Porteur,* et à 5 heures, des câbles-chaînes, des grelins et des cabestans par *le Marabout* ; les pompes demandées avaient seules fait défaut.
Nous n'avons pas cru devoir entrer dans tous les détails circonstanciés des travaux qui incombèrent aux officiers et à l'équipage du *Duguesclin*, pour l'alléger et assurer sa remise à flot tant qu'on put la croire possible. Tous travaillèrent avec ardeur, dévouement et intelligence. Ce ne fut qu'après minuit que des détonations se faisant entendre dans les tôles et l'inclinaison sur bâbord étant arrivée à 31 degrés, le commandant, après avoir essayé de faire jeter à la mer quelques canons de la batterie basse, opération que la bande du navire rendit impossible, donna, vers une heure 15 minutes, l'ordre d'envoyer tout son monde prendre à bord du *Souffleur*, repos bien nécessaire. Pour lui, resté seul à

bord, il put constater, au moyen d'une embarcation qu'il avait conservée, que, à une heure 15 minutes, moment de la marée basse, à la suite des craquements incessants qui se faisaient entendre dans le vaisseau, un bordage s'était largué, à tribord de l'arrière de l'échelle, à la hauteur de la dix-septième virrure du doublage en cuivre jusqu'aux porte-haubans de misaine ; que le corps de chaudière de bâbord avait remonté jusqu'à rejoindre celui de tribord, et que la muraille de bâbord avant s'était considérablement affaissée à partir de la coupée.

Le lendemain, 15 décembre, il n'y avait plus en quelque sorte qu'un sauvetage de matériel à faire, et le contre-amiral **PARIS** vint en prendre la direction supérieure en faisant mouiller son vaisseau *l'Algésiras* non loin du *Duguesclin*.

L'équipage du vaisseau naufragé resta chargé, avec des sections de gabiers du port, de continuer le sauvetage du matériel accessible, sous la direction du commandant **CHOUX** et de son état-major. Cette opération continuée avec énergie, malgré une série de coups de vent, de la neige et un froid exceptionnels qui, parfois, obligeaient à l'interrompre, était à peu près terminée quand, le 6 janvier, M. **CHOUX** reçut l'ordre de revenir à Brest avec tout son personnel, en ne laissant, pour aider aux travaux dont le port restait seul chargé désormais, que M. le lieutenant de vaisseau **LETOURNEUR** et cent hommes.

Plus tard, M. le lieutenant de vaisseau **MALLET** et M. l'ingénieur **de ROUSSEL**, chargés de continuer à alléger *le Duguesclin*, parvinrent, après en avoir supprimé les hauts à partir des préceintes, à venir l'échouer, au moyen de pontons, sur la plage de Laninon, où il fut dépecé jusqu'au moindre morceau.

Ancestrami