

La campagne et le naufrage de "La Seine" sur les côtes de Nouvelle-Calédonie

le 3 juillet 1846

par le général Truffert
de la Sté Nationale Académique de Cherbourg.

Le naufrage de la "Seine" à Pouébo le 3 juillet 1846 est un épisode assez mal connu des drames de la mer, sauf par les secours que lui ont porté les missionnaires installés depuis trois ans à Balade, et qui y résident alors de façon assez précaire.

Nous avons retrouvé l'intéressant document ci-dessous dans les "Mémoires de la Société Nationale Académique de Cherbourg" et nous sommes persuadés que la richesse de la documentation contenue méritait d'être connue.

Mais aussi, la précision des faits rapportés antérieurement mérite d'être conservée car ils éclairent de façon concrète la vue que l'on peut avoir de la présence de l'Europe dans le Pacifique en 1845-46, notamment celle de la France (1).

Nous remercions le général Truffert et la Société Académique de Cherbourg d'avoir mis à notre disposition ces pièces importantes.

La S.E.H.-N.C.

La famille Leconte était une famille de marins ; les quatre fils du capitaine Guillaume Leconte entrèrent dans la marine. Le second, François, né en 1791, fit une belle carrière dans la marine nationale. Après avoir voyagé dans les cinq parties du monde et parcouru tous les Océans, il s'est plu à raconter ses souvenirs dans un livre fort intéressant intitulé : "Mémoires pittoresques d'un officier de marine". C'est Mademoiselle Godillot qui eut l'aimable pensée de me faire connaître l'existence de ces mémoires et je l'en remercie très vivement.

Il se trouve également que le chirurgien-major de la "Seine", M. Le Houelleur, était le grand-père maternel de notre collègue, M. Charles Pouthas, qui a eu lui aussi l'amabilité de me communiquer un document personnel, intitulé : "Notes sur la campagne de la "Seine", extraits des journaux faits à bord de ce bâtiment et sauvés du naufrage". Ce document a été rédigé par M. Guyon, élève de la deuxième classe, on dirait aujourd'hui aspirant, qui faisait sur la "Seine" sa première campagne.

Les mémoires du commandant F. Leconte et les notes de M. Guyon ont été mes deux principales sources de renseignements.

C'est au début de 1845 que le commandant Leconte alors en service à

Brest, reçut l'ordre de se rendre à Rochefort pour y suivre l'armement de la corvette la "Seine". Ce bâtiment était encore sur les chantiers, mais prêt à être lancé. Il était destiné à tenir la station de la Nouvelle-Zélande, dont le commandant Leconte aurait à exercer le commandement. Le commandant Leconte n'était encore que capitaine de corvette mais devait être promu au grade de capitaine de vaisseau avant la fin de l'année 1845. La "Seine" était une corvette qui

convenait parfaitement à la longue mission, quatre ans en principe, qu'elle devait remplir dans le Pacifique, parce qu'elle pouvait contenir de grands approvisionnements de vivres et de munitions.

Les instructions données au commandant Leconte étaient en substance les suivantes :

La "*Seine*" devait remplacer la corvette le "*Rhin*" à la station de la Nouvelle-Zélande. Sa mission principale concernait la pêche à la baleine ; elle devait donc croiser généralement dans les parages fréquentés par les navires baleiniers français.

Le commandant Leconte devait également visiter la plupart des îles du Pacifique et faire exécuter autant de travaux hydrographiques que les circonstances le lui permettraient.

Son armement terminé, la "*Seine*" se rendit à Brest où elle devait prendre deux cents passagers militaires à destination de Tahiti. Elle y attendit assez longtemps son ordre de départ, car le Ministre de la Marine voulait, avant de la laisser partir, avoir pris connaissance de dépêches qu'il attendait de Tahiti précisément et qui avaient été confiées à une frégate rentrant du Pacifique.

1 - Le départ de la "*Seine*"

Ce n'est que le 3 septembre 1845 que le commandant Leconte, muni des dernières instructions de son ministre, put mettre la "*Seine*" sous voiles.

"Les circonstances de ma navigation jusqu'à Rio-de-Janeiro, dit le commandant Leconte dans ses "*Mémoires*", n'offrirent rien de remarquable. En passant au milieu des îles Canaries, je relâchais à Sainte-Croix de Ténériffe le temps nécessaire pour me procurer du ravitaillement".

De son côté l'élève Guyon s'exprime pareillement : "Le 14 septembre au point du jour nous nous dirigeâmes couverts de toile sur la petite ville de Sainte-Croix, devant laquelle nous mouillâmes à huit heures et demie... Après les formalités d'usage le commandant se rendit à terre, où nous allâmes peu de temps après lui. Quelques heures nous suffirent pour visiter tout ce que Sainte-Croix offre de remarquable. Aussi étions-nous presque tous réunis le soir sur la place de la Constitution, où nous admirions la tournure des jeunes Espagnoles se promenant tête nue selon leur habitude et respirant l'air frais de la nuit... En fait de provisions nous emportâmes pour l'équipage deux bœufs magnifiques ; la gamelle du poste s'enrichit d'un baril de madère qui fut réservé pour le passage du Cap Horn.

Le 15 septembre la "*Seine*" quitta Sainte-Croix à destination de Rio-de- Janeiro.

Aucun incident ne marqua cette traversée en dehors du passage de l'Equateur le 5 octobre. Ce fut l'occasion à bord d'une fête amusante, au cours de laquelle tous ceux des membres de l'équipage et des passagers militaires, qui n'avaient pas encore franchi l'Equateur, reçurent le baptême de la ligne.

2. L'escale de Rio

Le 22 octobre la "*Seine*" mouilla dans la rade de Rio. Au grand étonnement du commandant Leconte, il ne s'y trouvait pas un seul bâtiment de la station française. L'amiral, commandant la station du Brésil, les avait tous emmenés dans le Rio de la Plata à la suite d'une nouvelle déclaration du blocus de Buenos-Ayres, faite

conjointement par les autorités françaises et anglaises.

Notre chargé d'affaires au Brésil demanda officiellement au commandant Leconte de toucher par urgence à Montevideo pour y déposer la malle anglaise arrivée à Rio par un packet. Mais ce n'était là que le prétexte ; le motif réel de cette requête était de donner la possibilité à l'amiral, commandant la station française de retenir, s'il le jugeait bon, le détachement de troupes que la "*Seine*" avait embarqué à Brest.

Le Commandant Leconte ne se prêta pas à cette opération, d'autant moins qu'il y avait en rade de Rio plusieurs navires anglais susceptibles de transporter le courrier en cause. Il répondit donc au chargé d'affaires de France qu'il avait le regret de ne pouvoir accéder à sa demande en raison de ses instructions qui lui prescrivaient d'une façon impérative d'amener à Papeete dans les délais les plus prompts le détachement qu'il transportait. Il rendit compte en même temps à l'amiral, commandant la station, de son passage à Rio et des raisons qui l'avaient empêché de relâcher dans la Plata.

Le commandant Leconte n'eut qu'à se féliciter de la décision qu'il avait prise. D'abord parce qu'elle eut l'approbation du gouvernement et qu'ensuite la prompte arrivée de la "*Seine*" à Tahiti eut une grande influence sur les événements de guerre, qui mirent définitivement cette île sous le protectorat de la France.

La "*Seine*" ne resta que huit jours à Rio, qui furent employés à remplacer les vivres de campagne consommés et à faire reposer un peu l'équipage et les passagers militaires de la "*Seine*".

Autant notre jeune élève admira l'immense baie de Rio-de-Janeiro et les sites environnants, autant le genre de la population de cette ville lui déplut. Aussi vit-il arriver avec plaisir le jour du départ, qui eut lieu le 28 octobre 1845.

Ce jour-là au point du jour, la corvette leva l'ancre et se dirigea du côté du large remorquée par ses propres embarcations et celles des bâtiments, qui restaient en rade, dont une frégate américaine. La brise de la mer ayant fraîchi rendit inutile le secours des canots qui furent renvoyés à leurs navires.

"En quittant Rio-de-Janeiro, nous dit le commandant Leconte, je me

dirigeai pour doubler le Cap Horn, à la hauteur duquel je me trouvai dans les derniers jours de novembre... Au nord du Cap Horn nous éprouvâmes une température plus froide que je ne l'avais supposé... le vent se maintenait fort de la partie du sud-ouest à l'ouest avec de grosses bourrasques accompagnées de neige et de grêle... La "*Seine*" était un excellent navire d'assez bonne marche et

louvoyant bien, même par très grosse mer. Le vent restant constamment contraire, la "Seine" fut douze jours avant de se trouver en mesure de doubler le Cap Phares et la Côte de Patagonie...

3 - L'escale de Valparaiso et du Callao

Enfin je pus atteindre Valparaiso le 21 décembre au soir après une traversée de cinquante-cinq jours depuis mon départ de Rio.

"La brise étant complètement tombée, la "Seine" dut mouiller en dehors de la rade, heureusement la nuit fut des plus calmes. Le lendemain, dès la pointe du jour, nous vîmes arriver à bord les embarcations de la "Meurthe" et de la "Triomphante", cette dernière à la veille de rentrer en France après une campagne de quatre ans. Nous appareillâmes immédiatement pour aller les rejoindre", nous dit M. Guyon.

Le contre-amiral Hamelin, commandant la station du Pacifique, était absent, mais avait laissé à Valparaiso le commissaire d'escadre, qui mit le plus grand empressement à faire renouveler les vivres consommés à bord de la "Seine".

Le passage de la "Seine" au Chili et à Tahiti était annoncé depuis longtemps. Le commandant Leconte trouva à Valparaiso une lettre du Gouverneur de Tahiti, le commandant Bruat, qui le priait, si toutefois ses instructions ne s'y opposaient pas, de se rendre à Tahiti en passant par le Callao de Lima et par Nouka-Hiva, aux îles Marquises,

- A Callao pour y prendre les dépêches à son adresse qui auraient pu y être arrivées par la voie de l'isthme de Panama ;

- à Nouka-Hiva pour y compléter à cent cinquante hommes chacune des deux compagnies qui y tenaient garnison.

La route ne s'en trouvait guère allongée, aussi le commandant Leconte se fit un devoir d'accueillir cette requête.

L'escale de la "Seine" à Valparaiso fut de courte durée. Dès cette époque le port de Valparaiso était fréquenté par un grand nombre de navires de toutes nations et il s'y faisait un important commerce, mais la ville elle-même n'était pas belle, nous dit le commandant Leconte.

Cette escale plus beaucoup par contre aux jeunes officiers de la "Seine". "Nous aimions beaucoup les promenades à Palanco et les parties de cheval que nous faisons assez souvent. Les rues de San Francisco et San Martin ont une bonne place dans notre souvenir, nous nous rappelons avec plaisir la manière agréable dont nous apprenions la langue espagnole, dans laquelle nous faisons tous des progrès rapides".

La "Seine" quitta Valparaiso le 2 janvier 1846 et fit route au nord pour

atteindre la côte du Pérou.

Le vent, une brise du sud-ouest, fut constamment favorable et la "Seine" prit le mouillage au Callao le 12 au soir, après une traversée de dix jours.

Le commandant Leconte n'avait rien d'autre à faire au Callao que de prendre le courrier à l'adresse du Gouverneur des établissements français dans l'Océanie. Il ne voulut pas cependant refuser à une partie de l'Etat-major de la "Seine" et aux officiers passagers la satisfaction de voir la capitale du Pérou. Ils le désiraient vivement et lui-même eût regretté de ne

pas voir Lima.

Le lendemain matin, après avoir fait la visite protocolaire au Gouverneur du Callao, le commandant Leconte se mit en route dans une modeste voiture ; il était accompagné par le commandant du stationnaire au Callao, le lieutenant de vaisseau *Lamotte-Picquet*, qui s'était offert à lui servir de guide.

En arrivant à Lima, le commandant Leconte eut, nous dit-il, l'impression d'être plus vieux de trois siècles, pour lui cette ville lui paraissait être en 1846 ce qu'elle devait être à peu près à l'époque de la mort de François Pizarre. Ce qui le frappa, ce fut le grand nombre de bâtiments vétustes, des couvents abandonnés et tombant en ruines. La ville de Lima causa au contraire à M. Guyon un sentiment de plaisir ; il trouva entre cette ville et celles de France de grands points de ressemblance : beaux magasins, rues larges et bien percées, l'intérieur des maisons respirant le luxe et la propreté. La grâce et la jolie tournure des jeunes Limaïennes étaient peut-être bien pour quelque chose dans ces flatteuses appréciations.

Commandant et élèves allèrent visiter la cathédrale et descendirent dans les caveaux voir le tombeau de Pizarre. On leur montra couvert de vêtements et placé dans une espèce de niche le corps du conquérant espagnol, "dont, dit le commandant Leconte, on a vendu et dont on vend encore des reliques, en si grande quantité que plusieurs squelettes en auraient pu être formés".

4 - La "Seine" aux îles Marquises

Le lendemain, la "*Seine*" partait du Callao et vingt-huit jours plus tard, ayant parcouru mille deux cents lieues, elle se trouvait dans l'archipel des îles Marquises et mouillait dans la baie de Taïo-Haë, dans l'île de Nouka-Hiva. Elle n'y resta que deux jours pleins, juste le temps nécessaire pour permettre au commandant Leconte de remplir la mission dont il avait été chargé : compléter l'effectif de deux compagnies tenant garnison à Nouka-Hiva, à cent cinquante hommes chacune et par la même occasion faire des corvées d'eau.

Nouka-Hiva quoique peu étendue est très accidentée avec les hautes montagnes arides et les vallées profondes, où la végétation est belle et vigoureuse. Ces vallées, où se tiennent les insulaires communiquent

difficilement entre elles par les montagnes ; les Canaques (2) se servent ordinairement de pirogues pour se rendre d'une baie dans une autre. C'est la raison pour laquelle seuls les chefs indigènes de Taïo-Haë et des vallées tout à proximité s'étaient soumis à la France, qui n'occupait réellement qu'un tiers de l'île. "Le commandant particulier, le lieutenant de vaisseau Brunet était fort aimé des insulaires de Taïo-Haë, son administration était ferme et intelligente, mais faute d'argent, faute de monde, il sentait que l'établissement était sans avenir". "La baie de Taïo-Haë, où les navires sont bien à l'abri, est peu étendue, rapporte l'élève Guyon ; les hautes montagnes qui la

bordent ne laissent sur le bord de la mer qu'une très petite étendue de terrain plan, aussi le développement du chef-lieu de la colonie est-il très restreint : un hôpital bien tenu, une caserne inachevée pour la garnison, des magasins, quelques maisonnettes entourées de petits jardins pour les officiers et employés, tels sont les éléments de cet établissement défendu par deux ou trois blockhaus et un petit fort armé de huit bouches à feu".

5 - La "Seine" à Tahiti

Favorisée par le beau temps, la "Seine" mit huit jours à faire les quatre cents lieues qui séparaient l'Archipel des Marquises de Tahiti et le 25 février 1846, elle mouillait en rade de Papeete, cinq mois et demi après son départ de Brest.

Un résumé succinct des événements qui s'étaient déroulés au cours des trois ou quatre années précédentes permettra de se faire une idée de la situation politique de Tahiti, lors de l'arrivée dans cette île du commandant Leconte.

En Septembre 1842, la reine Pomaré avait fini par acquiescer au protectorat de la France sur son île.

En mars 1843, le roi des Français, Louis-Philippe, en avait ratifié l'acceptation. A la suite d'intrigues anglaises, Pomaré se rétracta et l'amiral Dupetit-Thouars prononça la déchéance de la Reine, qui s'était retirée d'abord sur un navire anglais, puis dans une autre des îles de la Société, Raïatée. A cette nouvelle, l'Angleterre protesta et excita en sous-main les indigènes à la résistance contre les Français. Des troubles et des engagements meurtriers s'ensuivirent et l'amiral Dupetit-Thouars expulsa de l'île un missionnaire protestant anglais, Pritchard, qui fomentait ces troubles.

Cette minime affaire faillit comme vous le savez, devenir un "casus belli" entre l'Angleterre et la France. Pour éviter un conflit, le roi Louis-Philippe consentit à payer à l'expulsé une indemnité de vingt-cinq mille livres, ce qui souleva en France une réprobation générale. L'amiral Dupetit-Thouars fut rappelé en France et le commandant Bruat le remplaça avec le titre de Gouverneur des établissements français dans l'Océanie.

En l'absence de la Reine, le commandant Bruat plaça le gouvernement de Tahiti sous une régence qui fut dévolue à un parent de la Reine. La population de l'île se divisa en deux partis : celui de la Reine, le plus

nombreux, et celui qui reconnaissait le protectorat de la France.

Cette situation engendra la guerre. Les Français furent constamment victorieux, mais non sans pertes.

La plupart des Tahitiens reconnaissaient qu'il était de leur intérêt de se soumettre au protectorat de la France, mais ils avaient une telle

vénération pour leur Reine qu'ils avaient décidé de n'entrer en pourparlers avec le Gouverneur, en vue de leur soumission, qu'autant que Pomaré reviendrait volontairement à Tahiti.

Bien qu'ils eussent été battus, les Tahitiens n'en menaçaient pas moins l'établissement de Papeete : ils avaient construit deux camps retranchés qui n'en étaient éloignés que de quelques lieues, l'un à l'est, l'autre à l'ouest et tous les deux situés à proximité du rivage, ce qui leur permettait de recevoir du secours et en particulier des armes de navires anglais et américains. La garnison du camp est ne comptait pas moins de huit cents hommes armés de fusils et d'une multitude d'autres munis d'armes diverses.

La garnison française de Tahiti ne dépassait pas cinq cents hommes et suffirait à peine à mettre Papeete en sûreté et à fournir de petites garnisons dans quelques forts et blockhaus, qui entouraient l'établissement.

La marine à Tahiti comprenait la corvette "Ariane", qui tenait station et garnison en un point de l'île, où elle maintenait dans le calme la population, un vapeur, le "Phaëton", qui était très utile, parce qu'il pouvait se mouvoir par tout temps ; deux autres corvettes "Héroïne" et la "Fortune" étaient arrivées à Papeete peu de jours avant la "Seine". L'"Héroïne" venait de remplir une longue mission dans l'Océanie, son équipage était presque en totalité malade ou convalescent par suite du scorbut. Il fut mis à terre pour y recevoir des soins et placé à cet effet dans un lieu bien retranché situé à l'ouest de Papeete et qui fut appelé le "fort de l'Uranie" ; les hommes les plus valides furent chargés de défendre cette position. La "Fortune" avait un équipage peu nombreux, elle put cependant fournir un détachement de quatre-vingt-dix hommes qui renforça la garnison et participa aux travaux.

Telle était à peu près la situation à Tahiti, lorsque le commandant Leconte arriva à Papeete avec la "Seine". Le Gouverneur l'attendait avec impatience, car il lui amenait un renfort de deux cents hommes, dont une belle compagnie de voltigeurs.

D'après ses instructions le commandant Leconte ne devait rester à Papeete que le temps nécessaire pour y débarquer ses passagers et faire à la corvette les quelques réparations ordinaires qu'entraîne un long séjour à la mer. Il était en effet attendu impatientement à la station de la Nouvelle-Zélande où la "Seine" devait relever le "Rhin". Il avait donc décidé de ne passer que huit jours à Tahiti ; mais étant donné la situation critique dans laquelle se trouvait le Gouverneur Bruat, il estima de son devoir de lui offrir ses services en mettant la "Seine" et tout son équipage à sa disposition. Le Gouverneur fut très touché de cette offre spontanée qui allait au-devant de ses désirs. Il en remercia chaudement le commandant Leconte. Une belle

mousqueterie constituait pour lui en effet un renfort des plus appréciables. La troupe qu'il pouvait mettre en campagne était cependant peu nombreuse, car il fallait laisser à Papeete assez d'hommes pour mettre le siège du gouvernement à l'abri d'un coup de main venant du camp ouest.

Le gouverneur passa la revue : l'infanterie de marine présentait un bataillon de cinq cents hommes sous les ordres d'un chef de bataillon; les détachements de l'"Héroïne", de la "Fortune" et de la "Seine" formaient un petit corps de trois cents marins, sous les ordres du commandant de la "Fortune", en tout huit cents hommes auxquels s'ajouta une force auxiliaire de deux cents partisans Canaques.

Le Gouverneur résolu à prendre l'offensive, décida d'attaquer d'abord le camp retranché situé à l'est de Papeete. Le mouvement des troupes devait se faire pendant la nuit en profitant du clair de lune. La "Seine" devait être remorquée par le "Phaëton" et conduite à travers les récifs à un mouillage reconnu dans le voisinage du camp retranché, afin d'aider les troupes à terre par le feu de son artillerie et de leur porter secours en cas de besoin.

Cependant, avant d'opérer l'attaque projetée sur le camp retranché est, le Gouverneur estima qu'il convenait d'entrer une fois encore en pourparlers avec Pomaré. Quelques-uns de ses parents s'offrirent pour se rendre près d'elle à Raïatéa et l'engager dans l'intérêt de ses sujets à revenir au milieu d'eux. Le "Phaëton" emporta cette députation. Il ne fut pas longtemps absent. Aussitôt qu'on le vit revenir il y eut une explosion de joie, car il portait au sommet du grand mât le signal convenu pour annoncer que Pomaré consentait à revenir à Tahiti.

Les parents de la Reine l'avaient trouvée fort courroucée contre les Anglais, qui l'avaient poussée à quitter son île et qui ensuite n'avaient pas tenu leur promesse de l'aider dans sa résistance aux Français. Pomaré venait d'accoucher, elle était au lit et avait manifesté la résolution de retourner à Tahiti aussitôt que son état de santé le lui permettrait.

Aussitôt après le retour du "Phaëton", le commandant Leconte alla voir le gouverneur. Il le trouva fort heureux de cette solution, qui mettait fin pensait-il à une guerre désastreuse aussi bien pour l'établissement français que pour les naturels. Le 12 mars, le Gouverneur écrivit au commandant Leconte pour lui faire savoir que les événements ayant perdu leur caractère de gravité, la "Seine" pouvait sans préjudice pour Rétablissement de Tahiti continuer sa route.

Le lendemain, après avoir pris congé, le commandant Leconte profitant d'une brise favorable pour sortir de la rade, fit voile pour la Nouvelle-Zélande.

Soit dit en passant, les affaires n'étaient pas réglées à Tahiti, comme pouvait alors le croire le Gouverneur Bruat. Il fallut encore de nouveaux et très durs combats avant que Pomaré se décidât définitivement à revenir dans l'île. Ce n'est en effet que plus d'un an plus tard, en mai 1847, qu'elle y revint

lorsqu'elle dut abandonner tout espoir d'en chasser les Français.

Le protectorat de la France sur l'île de Tahiti et de ses dépendances put alors être considéré comme définitivement établi.

6 - La station navale de Nouvelle-Zélande

Le 9 avril 1846, après une traversée de quatre semaines, la "Seine" jeta l'ancre dans la baie d'Akaroa, dans la presqu'île de Banks. Cette presqu'île est elle-même située sur la côte orientale de l'île du sud de la Nouvelle-Zélande. Au mouillage se trouvait la corvette le "Rhin" que la "Seine" venait relever. Cette relève était attendue depuis longtemps. Le commandant de la station s'empressa de passer le service au commandant Leconte et, aussitôt fait, quitta la Nouvelle-Zélande pour rentrer en France après une campagne de près de quatre ans.

L'établissement de colons français à Akaroa remontait à 1840. Sur des rapports faisant ressortir les avantages que procurerait un établissement colonial agricole dans cette partie de la Nouvelle-Zélande, une société d'actionnaires s'était fondée pour l'explorer et la coloniser. Cette société prit le nom de Nanto-Bordelaise ; elle était dirigée par quelques personnes haut placées en tête desquelles se trouvait le duc Decazes.

Le premier transport de colons devait se faire par le navire "Le Comte de Paris" ; un agent de la compagnie, M. de Béliigny, devait diriger l'établissement et traiter avec les chefs Néo-Zélandais des cessions de terrain.

Coloniser la Nouvelle-Zélande n'était pas une idée absurde et la tentative pouvait réussir, mais ni la société Nan to- Bordelaise, ni le gouvernement français, qui avait donné son assentiment à cette entreprise, ne firent le nécessaire pour en assurer la réussite. Il eut fallu que la France commençât par planter sans perdre de temps, son drapeau sur la presqu'île de Banks. Au lieu de cela, le gouvernement ne fit rien ; la société afficha le départ du "Comte de Paris", puis chercha à se procurer des colons difficilement. Enfin, vers la fin de 1840, plus d'une année après son armement, le "Comte de Paris" partit emportant M. de Béliigny et soixante colons : les deux tiers étaient des malheureux pris dans la Guyenne et la Saintonge, le reste se composait de quelques Alsaciens avec leurs familles.

Le gouvernement français ne voulant point abandonner à elle-même cette petite colonie, envoya la corvette l'"Aube" à Akaroa ; le commandant de ce navire, nommé commissaire administratif supérieur de l'établissement, reçut la mission de prendre possession au nom de la France de la presqu'île de Banks. Il était trop tard. L'armement du "Comte de Paris" et le but avoué de sa destination n'étaient pas restés inaperçus de l'Angleterre, qui lorsqu'elle apprit le départ de ce navire, dépêcha elle aussi un bâtiment de guerre pour prendre possession de cette même presqu'île et, lorsque l'"Aube" arriva à Akaroa, le drapeau anglais y flottait, bien que le sol eût été presque entièrement vendu par les naturels à M. de Béliigny.

La prise de possession par les Anglais ayant été postérieure aux

"Aube" protesta auprès du gouvernement anglais de l'île du Nord ; la compagnie de son côté se mit en instance près du gouvernement britannique pour faire valoir ses droits de propriété sur une grande partie de la presqu'île de Banks ; mais le gouvernement français, que ne voulait pas avoir de démêlés avec le gouvernement anglais, ne soutint pas la compagnie Nanto-Bordelaise et reconnut ainsi implicitement la prise de possession par l'Angleterre de la presqu'île de Banks. Toutefois, les colons français, obtinrent le droit d'y résider et de s'y établir. Chaque colon reçut une concession de cinq hectares ; deux villages furent formés : l'un à Akaora même, l'autre à deux milles de là par les Alsaciens.

L'équipage du premier stationnaire, la corvette *"Aube"* était venu à l'aide des colons pour la construction de leurs cases, aussi l'agent de la compagnie, pour reconnaître ce service, concéda une certaine étendue de terrain à la station navale. Le commandant français fit alors construire un pavillon à son usage au village d'Akaroa et cultiver un jardin et une ferme de cinq hectares.

Sous ce bon climat et sur un sol vierge, les travaux de la petite colonie furent couronnés de succès et au bout de trois ou quatre ans, les colons récoltaient plus de céréales, de légumineuses et de pommes de terre qu'ils n'en pouvaient consommer ; la vigne et les arbres fruitiers promettaient pour l'avenir de bons rendements. Quelques colons s'étaient mis également à élever des bestiaux.

Dans les débuts, les colons vendaient l'excédent de leurs produits aux nombreux navires baleiniers, qui, à certains moments de l'année, venaient séjourner à Akaroa. Le stationnaire procurait aussi un peu d'écoulement à diverses denrées. Par la suite, le gouvernement anglais interdit l'établissement de pêcheries françaises et américaines dans les baies de la presqu'île de Banks, les navires de ces nations n'y vinrent donc plus qu'en relâche. En outre les baleines, devenues assez rares dans les mers de l'Océanie, les navires-baleiniers partirent dans les eaux du Kamchatka où ils en rencontraient en grand nombre.

En 1846, les colons d'Akaroa avaient donc des vivres en abondance, leurs greniers étaient remplis de blé et de légumes secs, mais faute de débouchés, ils manquaient d'argent pour se procurer les produits manufacturés dont ils avaient besoin et principalement des vêtements. A la vérité, les colons qui n'auraient pas jugé à propos de rester à Akaroa, avaient été autorisés à rentrer en France en s'embarquant, lorsque l'occasion s'en présenterait, sur un bâtiment de l'Etat ayant terminé sa campagne dans le Pacifique. Cependant, aucun d'eux n'avait profité de cette autorisation au départ de la corvette le *"Rhin"*. Tous désiraient revoir le pays, c'est certain, mais ils voulaient y revenir avec une certaine aisance, qui leur permit de se procurer une petite propriété. Peu de temps d'ailleurs avant l'arrivée de la *"Seine"*, l'agent de la compagnie était rentré en France, dans l'intention

précisément, avait-il dit aux colons, de vendre à une compagnie anglaise de Nouvelle-Zélande, qui désirait les acquérir, la totalité des terrains appartenant aux Français, chaque lot pouvait atteindre quinze mille francs au minimum.

Dans son plan de campagne, le commandant Leconte avait projeté de revenir à Akaroa à la fin de l'année. Le naufrage de la "Seine" le 3 juillet de cette même année empêcha la réalisation de ce projet, en sorte que nous ne savons pas quel fut le sort des colons français de la presqu'île de Banks.

7 - La Seine à Tonga-Tabou

Après un séjour de près d'un mois à Akaroa, qui avait permis à l'équipage de la "Seine" de se reposer de ses fatigues, ce navire quitta la presqu'île de Banks à destination de l'île de Tonga-Tabou. La garde du jardin et de la petite ferme de la station fut confiée à quatre matelots, provenant du recrutement, cultivateurs de leur métier, à qui on laissa tous les vivres et objets susceptibles de leur être nécessaires pendant l'absence présumée de la "Seine", six mois environ.

Un mois après, le 9 juin la "Seine" franchissait la passe qui conduit au mouillage de Pangaï-Moudou, dans l'île de Tonga-Tabou. Deux missionnaires français y résidaient, qui se réjouirent de l'arrivée d'un bâtiment de guerre de leur nationalité. Le commandant Leconte leur rendit visite dans leur résidence, au village du fort de Péa, dont la population était entièrement composée de catholiques et de catéchumènes. Les principaux chefs de Péa accoururent pour le voir et improvisèrent un kava à son honneur.

Le kava, boisson favorite des Polynésiens, est une liqueur enivrante, qu'ils préparent avec la racine d'un arbrisseau originaire des îles de l'Océanie, appelé aussi kava.

Pour préparer ce breuvage, on choisit parmi les jeunes filles et les jeunes garçons les sujets qui ont les plus belles dents. Après s'être lavé la bouche, et les mains, ils mastiquent la racine du kava ; lorsque les tissus fibreux sont complètement broyés, ils les déposent dans un grand plat de bois, délaient le suc de la racine dans une quantité d'eau déterminée et enlèvent la partie ligneuse sans lui donner le temps de fermenter. Cette boisson d'abord douce devient bientôt âpre et piquante. Absorbée à faible dose elle est tonique, prise en excès elle produit une ivresse particulière, absolument différente de celle que causent les boissons alcooliques.

Le lendemain étant un dimanche, le commandant Leconte débarqua une partie de l'Etat-major et cinquante hommes de l'équipage non armés. Ce détachement alla entendre la messe à Péa. Ce fut l'occasion d'une grande fête ; il y eut un grand gala et un superbe kava pour les marins, ce qui les amusa énormément, car cette boisson non seulement se prépare, mais se sert et se boit avec beaucoup de cérémonial.

Le commandant Leconte invita alors non seulement les chefs Tongan mais tous les habitants de Péa et des autres villages de l'île à venir passer à bord de la "Seine" la journée du lendemain. Ce jour-là la corvette accessible à

tous et à toute heure fut littéralement couverte d'indigènes et entourée d'une quantité innombrable de pirogues. L'un des chefs donna dans le cours de la journée un grand kava sur le pont, tout l'équipage y prit part. Le commandant fit faire ensuite l'exercice du canon et de la mousqueterie, ce qui émerveilla les Tongas. Le dîner fut fort gai et ces hommes avec leur

instinct naturel et observateur ne furent certes pas aussi gauches qu'on eût pu le penser.

Dans la soirée, le commandant fit lancer des fusées et brûler des feux de Bengale ; le pont était éclairé avec un grand nombre de fanaux. L'équipage et les naturels dansèrent alternativement avec une joie bruyante et en s'accompagnant de chants. Cela faisait un ballet bizarre, qui avait quelque chose de fantastique.

A la nuit, on avait fait déborder de la "*Seine*" toutes les pirogues, cependant plus de deux cents Tongas restèrent à bord et y couchèrent. Quant aux principaux chefs, ils ne quittèrent la corvette que trois jours après, lorsqu'elle fut sous voiles.

Tous les vieillards s'accordaient à dire que depuis le passage du Capitaine Cook, que plusieurs se rappelaient avoir vu dans leur jeunesse, rien de semblable ne s'était vu dans leur île.

Au cours de ces réunions les Tongas, qui appartenaient à des religions différentes : catholique, méthodiste, païenne et qui de ce fait se considéraient presque comme des ennemis, se donnèrent la main et se frottèrent le nez l'un contre l'autre. Dans l'enthousiasme, il n'était pas question pour ceux qui ne l'étaient pas que de devenir catholiques. Aussi les missionnaires en prenant congé du commandant Leconte lui exprimèrent-ils toute leur gratitude.

8 - La Seine à Wallis

La "*Seine*" quitta le mouillage de Pangaï-Modou le 15 juin. Par un vent favorable, le commandant Leconte se dirigea vers Wallis ou Uvéa, qu'il atteignit quatre jours après son départ de Tonga. La "*Seine*", pour prendre le mouillage d'Uvéa, fut pilotée par un chef, homme intelligent à qui on pouvait faire confiance pour l'entrée et la sortie des navires.

Uvéa ou Wallis est une petite île qui a au plus quatre lieues dans son plus grand diamètre et sa population n'excède pas deux mille âmes. Les navires baleiniers y relâchaient volontiers parce que la population est douce et hospitalière et que l'on peut s'y procurer facilement du ravitaillement, cochons, volailles, ignames, patates douces.

Uvéa était la résidence du Vicaire Apostolique de 1 Océanie centrale, Mgr Bataillon. Lorsqu'il n'était encore qu'un simple mariste, le R. P. Bataillon avait été chargé d'établir ces missions catholiques dans les îles polynésiennes; il avait placé les missionnaires qui l'accompagnaient, partie à Tonga-Tabou, partie à Futuna et Alofa et lui-même s'était fixé à Uvéa. Au moyen d'une petite goélette, qu'il avait achetée, il communiquait avec les autres missions

qui relevaient de son autorité. Muni d'une petite imprimerie, il avait imprimé un catéchisme en langue polynésienne, traduit quelques cantiques en leur conservant leur airs et fondé des écoles à Tonga, Futuna, Uvéa où les naturels apprenaient à lire et à chanter, ce qu'ils aiment passionnément. Le succès qu'il obtint à Uvéa dépassa ses espérances. A Futuna et Alofa, les missions réussirent également bien, mais elles y mirent plus de temps. En récompense des heureux résultats qu'il avait obtenus, le R. P. Bataillon reçut la dignité épiscopale, avec le titre de Vicaire

Apostolique de l'Océanie Centrale, et devint Mgr d'Enos.

Ne devant faire qu'un court séjour à Uvéa, le commandant Leconte voulut, le jour même de son arrivée, aller saluer l'Évêque et se rendit à cet effet au village de Norea, à proximité de l'endroit où mouillai la "Seine". Il fut reçu par un missionnaire. Mgr Bataillon se trouvait à deux lieues de là. Le commandant Leconte fit le trajet à pied, aller et retour, car après avoir fait sa visite à l'Évêque, il avait tenu à rentrer à son bord le soir-même.

Le lendemain, qui était un dimanche, le commandant Leconte fit descendre à terre la compagnie de débarquement forte de cent vingt hommes avec armes "nous assistâmes, dit-il dans ses Mémoires. à une grand-messe solennelle chantée par Monseigneur dans l'église de Moué. Rien n'y manquait : chantres avec leurs chapes, enfants de chœur en robe et même un suisse en habit galonné et chapeau bordé surmonté d'un grand plumet. Les hommes tenaient comme à Tonga un côté de l'église et les femmes 1 autre. Le plain-chant était bien dirigé et remarquable ; la plupart des naturels avaient un livre à la main. Pendant l'élévation et après la messe, des cantiques en langue du pays furent chantés avec un ensemble admirable, les chœurs d'hommes et de femmes chantant alternativement leur couplet.

Après la messe, la compagnie de marins fit des exercices de mousqueterie et de peloton qui causèrent autant d'étonnement que de plaisir aux spectateurs. Ensuite un grand kava fut servi : du cochon grillé et des ignames en abondance l'accompagnaient".

Pendant les deux jours suivants le commandant Leconte traita les Uvéa à son bord ; ce fut en quelque sorte la répétition de qui s'était fait à Tonga.

Le commandant Leconte n'avait aucun motif de prolonger son séjour à Uvéa -, il ne lui restait que trois mois de vivres ; et il comptait passer un mois à la Nouvelle-Calédonie avant de se rendre à Sydney. Il prit congé de Mgr d'Enos, avec qui il s'était trouvé tout de suite une complète sympathie; en se quittant, l'Évêque et le Commandant s'embrassèrent comme de vieux amis.

9 - L'arrivée en Nouvelle-Calédonie et le naufrage

En quittant Uvéa le commandant Leconte mit le cap sur la Nouvelle-Calédonie. Après avoir dépassé la longitude des îles Viti, il rejoignit la route de d'Entrecasteaux, que par prudence il se décida à suivre jusqu'au havre de Balade.

Le 2 juillet un peu avant la nuit, on distingua dans un horizon lointain le

sommet des hautes montagnes de cette île. Le 3, à l'atterrage sur un cap, on trouva un récif qui s'étendait de dix à douze milles au large. D'après la route de d'Entrecasteaux et la carte dressée à la suite de son voyage, la côte est libre de tout danger jusqu'au récif de Balade et ce récif est porté sur la carte comme assez étendu et sans solution de continuité (3).

A partir de ce moment il devient difficile, sans carte, de suivre les explications que donne le commandant Leconte sur les différentes manœuvres qu'il prescrivit et sur la route qu'il fit suivre à son navire.

En bref l'échouage de la "Seine" se produisit à peu près de la façon suivante : le navire longeait les récifs de la côte est de la Nouvelle-Calédonie lorsqu'une passe, large d'un demi-mille, se présenta qui paraissait ouverte dans le

récif. Les vigies et un officier, qui avait été placé sur la vergue de misaine annoncèrent que par la couleur de la mer ce passage semblait libre de tout danger. Sa configuration ressemblait tout à fait à celle de la passe de Balade portée sur la carte de d'Entrecasteaux. Le commandant Leconte ne douta plus que ce fût l'entrée du havre de Balade et fit prendre les dispositions nécessaires pour le mouillage dans ce havre.

A trois heures trente de l'après-midi, il se disposait à faire venir au vent sur bâbord, lorsque l'enseigne de vaisseau placé en vigie lui cria vivement qu'il y avait un haut-fond devant la corvette. Le commandant donna l'ordre d'arriver. Bien que la barre eût été mise entièrement à babord, le navire qui avait le vent presque de l'arrière n'obéit pas assez rapidement et toucha dans toute sa longueur.

Le commandant fit forcer les voiles, mais la "Seine" gardant son immobilité, il donna l'ordre de les carguer et de les serrer. Un canot fut mis à la mer et un officier alla sonder aux alentours : à l'arrière du bâtiment, à l'avant à tribord on trouva deux brasses et demie et trois brasses, alors que le tirant d'eau de la corvette était en moyenne de quatre mètres quatre-vingt soit trois brasses un quart ; à une demi-encablure, dans le nord par la hanche de tribord on trouva douze à quinze brasses.

Le commandant tenta plusieurs manœuvres au moyen d'ancres pour sortir la "Seine" de sa dangereuse position, mais elles demeurèrent sans succès, les chaînes se rompirent.

Il ne possédait pas de document donnant l'heure des marées, mais il crut s'apercevoir à un moment donné que la mer montait ; il se prit alors à espérer que la corvette viendrait à l'appel de son ancre. Pour alléger le bâtiment une grande partie des caisses à eau furent vidées, les pièces de canon placées à l'arrière et tous les projectiles furent portés à l'avant. Le navire fit un petit mouvement mais porta à faux, tangua et fut agité de secousses très violentes ; l'eau arrivait dans la cale et on fut obligé de pomper. Cependant la corvette s'était mise à flotter de l'avant, la sonde donnait à six brasses, quinze sous le beaupré et un peu plus au large du fond de plus de vingt-cinq brasses. Il était urgent de faire franchir à la corvette le pâté de corail qui la retenait encore. Le commandant fit filer de la chaîne, la

"Seine" alla de l'avant et son arrière se trouva par cinq brasses d'eau, il fit mouiller l'ancre de veille de bâbord, elle tomba par quinze brasses et la corvette resta ainsi embossée au large du récif.

C'est alors que le commandant en second vint prévenir le commandant Leconte que l'eau commençait à entrer dans les soutes à pain et dans les soutes à poudre. Toutes les embarcations, au nombre de neuf, étaient à la mer pour servir en cas d'accident fortuit. Tous les sacs qui se trouvaient à bord furent remplis de biscuit et montés dans la batterie et l'on retira des soutes à poudre toutes les caisses de cartouches. Trois pompes fonctionnaient sans arrêt. La nuit se passa à ces divers travaux. L'équipage fut admirable de courage.

Le 4 au matin la mer était plus houleuse que la veille. Autour du navire on trouva jusqu'à soixante brasses d'eau et seulement tout à côté de la corvette par

les travers des haubans d'artimon, un pâté de corail sur lequel il n'y avait que deux brasses et demie. En faisant filer de la chaîne de l'arrière on fit dépasser ce danger à la corvette qui se trouva en dehors de tout, mais il était impossible en raison de la force du vent et de l'état de la mer de la démarrer de sa position pour la touer en dedans des récifs.

"On peut facilement comprendre, dit le commandant Leconte, toutes les émotions que j'avais dû éprouver dans le courant de la nuit qui venait de s'écouler... Ma responsabilité était immense car si je devais dans l'intérêt de l'Etat et pour mon honneur personnel faire tous mes efforts pour conserver le bâtiment qui m'avait été confié, je devais aussi songer à la conservation de ce personnel malheureux menacé de périr misérablement sur une terre aussi peu fréquentée que la Nouvelle-Calédonie". Il y a lieu de se rappeler que cette île ne devait être annexée à la France qu'en 1853, c'est-à-dire sept ans après les événements dont nous parlons.

"Je fis appeler les officiers dans ma chambre, je leur exposai la situation et leur demandai leur avis. Ils pensèrent unanimement comme moi qu'un sauvetage de nuit était impossible, en raison de la proximité du récif qui se trouvait sous le vent et pour lequel les embarcations risquaient d'être jetées et du désordre qui en résulterait, que nos moyens de transport étaient faibles pour un équipage de deux cent trente hommes, qu'il était urgent cependant d'emporter des vivres et surtout de descendre armés sur un rivage dont les habitants avaient mauvaise réputation".

L'ordre fut donné à l'équipage de prendre son rechange de vêtements et de se vêtir de deux bonnes chemises. On mit dans la chaloupe autant de biscuit qu'il fut possible et des caisses de cartouches. Elle déborda emportant cinquante hommes bien armés. Cette embarcation était accompagnée de deux baleinières emportant les mousses et quelques malades. Le lieutenant de vaisseau, commandant cette expédition avait la mission de prendre possession d'un point à terre, d'y camper et de tout disposer pour recevoir au besoin tout l'équipage. Il devait renvoyer immédiatement la chaloupe.

Pendant ce temps on continuait de pomper, mais on était très

largement dépassé. Les voiliers confectionnaient des sacs qu'on remplissait de biscuit pour mettre dans la chaloupe qui revenait, mais ne pouvait gagner le bord à cause de la force du vent, de l'état de la mer et du courant.

A trois heures, la partie supérieure des caisses à eau dans la grande cale était envahie. Malgré toutes les illusions qu'il cherchait encore à se faire, le commandant Leconte dut se décider à faire évacuer la corvette. L'abord du rivage avait été difficile à la chaloupe à cause des récifs et il était important d'y arriver avant la nuit.

"J'expédiai successivement les canots ; mes canotiers continuaient à pomper avec quelques autres hommes qui étaient restés avec eux. Mon second homme de cœur et de courage, voulait demeurer avec moi jusqu'au dernier moment. A trois heures et demie, il ne restait que lui et moi sur le pont. Le capitaine d'armes fit une ronde appelant à haute voix ; le maître d'équipage appela aussi à différentes reprises avec son sifflet. Tous ce qui restait de monde s'étant embarqué, je

descendis dans mon canot qui portait plus de trente personnes.

Je me dirigeai sur la chaloupe qui se trouvait sous le vent, luttant et ne pouvant gagner le bord ; je lui remis quelques hommes, elle se dirigea ensuite vers la terre. J'y arrivai peu avant la nuit et rejoignis l'officier que j'avais envoyé prendre possession d'un point du rivage. Il s'était établi entre quelques cocotiers, auxquels il avait fait attacher des cordes qui formaient comme un parc et placé de nombreuses sentinelles pour interdire l'accès aux habitants d'un village voisin, accourus sur les lieux en grand nombre. Par la suite nous apprîmes que ce village, appelé Pouébo, était celui d'une tribu comptant parmi les plus nombreuses de l'île. Il était éloigné de neuf milles de Balade où se trouvaient les missionnaires. Deux d'entre eux arrivèrent au camp peu après le commandant Leconte. Ils lui apprirent que Monseigneur Douane, évêque d'Amata et coadjuteur de Mgr d'Enos, était parti de Balade la veille au soir dans une baleinière et que jusqu'à onze heures du matin de ce jour même, il avait inutilement cherché à gagner la corvette et qu'en désespoir de cause il était retourné à Balade.

Cependant sans prendre de repos, Mgr d'Amata avait repris la route par terre. Il arriva à Pouébo à trois heures du matin et trouva le commandant Leconte étendu à terre enveloppé dans son manteau mais ne dormant pas. Mgr d'Amata apprit au commandant qu'un petit brick-goélette anglais le "Mariam -Watson" devait se trouver en un point de la côte appelé Hienghène, à quarante-cinq milles au sud de Balade où il faisait un chargement de bois de santal à destination de la Chine. Le commandant Leconte vit là aussitôt le salut, s'il pouvait se mettre en communication avec Sydney au moyen de ce petit navire. Il écrivit aussitôt au capitaine en lui demandant s'il pouvait venir le voir à Balade. Un enseigne et un missionnaire furent dépêchés à Hienghène accompagnés de deux naturels, qui portaient quelques vivres et devaient leur servir de guides.

Mgr d'Amata apprit également au commandant qu'il avait une bonne

provision de vivres ; celui-ci lui faisant remarquer qu'il avait à nourrir deux cent trente hommes l'Évêque répondit qu'il n'avait pas moins de quatre mille kilos de farine. C'était une fortune vraiment providentielle. Mgr d'Amata tint à mettre non seulement cette farine, mais toutes les autres provisions qui lui étaient arrivées récemment à la disposition du commandant, qui lui en exprima sa vive reconnaissance.

Dès que le jour parut, le commandant Leconte prit la mer avec la chaloupe, car la corvette flottait encore ; Mgr d'Amata voulut à toute force l'accompagner. Le commandant tenait à faire ce voyage parce qu'il avait manqué deux hommes à l'appel fait à terre et que l'on prétendait les avoir vus ivres à bord dans la journée, pour avoir bu le vin laissé par leurs camarades. Le commandant désirait beaucoup également prendre le biscuit qui se trouvait préparé dans la batterie. La chaloupe gagna le bord assez difficilement et l'on trouva en effet les deux matelots qui, après s'être enivrés, s'étaient couchés et endormis dans les coffres de l'équipage. La "Seine" plongeait de l'avant et donnait de la bande à tribord, la partie avant de l'entrepont était couverte d'eau et la grande cale en était presque remplie. Le commandant Leconte fit embarquer dans la chaloupe le biscuit préparé la veille et quelques vivres, une senne pour pêcher et

quelques voiles légères susceptibles de faire des tentes pour l'équipage et une partie des sacs de l'équipage, puis on retourna à terre.

Le commandant Leconte ayant décidé de quitter Pouébo pour se rendre à Baïo, où résidaient les missionnaires, le camp fut évacué, le petit matériel qui avait pu être sauvé fut mis dans les embarcations et celles-ci dirigées sur Balade sous le commandement du commandant en second. Le commandant Leconte, que Mgr d'Amata accompagnait, prit la route par terre à la tête d'une partie de l'État-major et de la compagnie de débarquement en armes. A la nuit, la troupe arriva à Baïao, les missionnaires la reçurent de leur mieux et le commandant Leconte, qui n'avait pas dormi depuis trois jours, put prendre un peu de repos.

Le lendemain on ne voyait plus que le sommet des mâts de la "Seine". Ce même jour, la petite goélette des Missions de l'Océanie, la "Clara", vint mouiller à Balade. Mgr d'Amata promit au commandant Leconte qui si un arrangement ne pouvait se faire avec le capitaine de la "Mariam-Watson", il expédierait de suite la "Clara" à Sydney.

Après recensement général des vivres, y compris ceux que possédait l'établissement des missionnaires, on constata qu'on avait pour deux mois et quelques jours de vivres en ration complète de biscuit ou de pain et à raison de trois repas par semaine, de viande salée à deux tiers de ration. Il n'y avait pas de vin, mais un peu d'eau de vie, qui fut réservée pour être distribuée en cas d'urgence ; il n'y avait pas à compter sur les ressources du pays.

A peine l'équipage de la "Seine" fut-il à terre, qu'il se produisit un acte d'indiscipline. Un matelot insulta et menaça un maître. Le matin qui suivit l'arrivée à Baïao le commandant fit lire à l'équipage l'article du code pénal,

qui maintient au commandant d'un bâtiment naufragé la plénitude de ses pouvoirs sur l'équipage, jusqu'au rapatriement. En conséquence, il fit assembler le conseil de justice au milieu du bivouac, en plein air ; le matelot, prévenu d'insubordination fut condamné à recevoir la cale. Usant de la faculté que lui donnait la loi, le commandant commua la peine en celle de douze coups de corde. L'exécution fut immédiate. Cet exemple de sévérité fut d'un bon effet et il n'y eut plus dans la suite à sévir contre personne.

Le nouveau camp fut organisé. Les officiers et les élèves furent logés dans une petite chapelle couverte en paille, qui n'était pas encore consacrée et qui servit en outre de magasin. Le commandant avait accepté l'invitation d'habiter dans une petite maison qui servait de logement aux missionnaires. A proximité de ces cases, une grande tente avait été dressée sur un terrain uni et désherbé, tout l'équipage pouvait y tenir à l'abri. Des râteliers d'armes y furent disposés, de sorte qu'en cas d'alerte, les hommes avaient leurs armes sous la main. Un détachement de vingt-cinq hommes fournissant cinq sentinelles, assurait la garde du camp et des embarcations qui avaient pu être maintenues à flot dans un ruisseau assez profond, non loin et en contre-bas de la tente des matelots. Pendant la nuit les sentinelles poussaient toutes les demi-heures le cri de la veille et elles avaient l'ordre de tirer contre tout indigène qui tenterait de passer entre elles. Les indigènes en avaient été prévenus et ils n'osèrent jamais s'y risquer.

Au bout de trois jours, l'enseigne de vaisseau qui avait été envoyé à

Hienghène revint dans un canot de la "*Mariam-Watson*" et rendit compte que ce navire viendrait mouiller le lendemain à Balade. Le capitaine profitant de la détresse dans laquelle se trouvait le commandant Leconte, émit des prétentions excessives : il ne demandait pas moins de mille deux cents livres sterlings, soit trente mille francs, pour aller faire connaître à Sydney le naufrage de la "*Seine*". Le commandant Leconte répondit par quelques paroles fort dures et engagea le capitaine à retourner à Hienghène couper son bois de santal ; il lui dit qu'il lui paierait une juste indemnité pour le déplacement de sa goélette de Hienghène à Balade et qu'il se servirait de la petite goélette des Missions, la "*Clara*" pour informer Sydney du naufrage de la "*Seine*".

Après être allé se consulter avec son second, le capitaine de la "*Mariam-Watson*" abaissa ses prétentions et ne demanda plus que huit cents livres soit vingt mille francs. Ce prix était encore exorbitant du fait que le bois de santal dont la "*Mariam-Watson*" avait un demi chargement, se vendrait un bon prix à Sydney ; néanmoins le commandant Leconte traita à ces conditions et la "*Mariam-Watson*" partit pour Sydney dès le 12 juillet, emportant un détachement de cinquante-trois hommes, y compris un enseigne de vaisseau, commandant le détachement, un élève de la marine et le second chirurgien de la "*Seine*".

La petite goélette la "*Clara*" qui se trouvait en relâche à Balade devait aller aux îles Salomon. Mgr d'Amata s'embarqua, sur ce frêle navire et partit

le lendemain du départ de la "*Mariam-Watson*" à destination de Saint-Christobal, visiter la mission établie en cette île. Il partait rassuré puisque le commandant Leconte avait à peu près deux mois et demi de vivres pour nourrir les cent quatre-vingt hommes qui se trouvaient encore en Nouvelle-Calédonie.

Le commandant Leconte organisa militairement le service à terre et maintint dans le détachement une discipline à la fois sévère et bienveillante. Il s'attacha surtout à ne pas laisser les hommes oisifs, il leur fit exécuter divers travaux : une partie d'entre eux furent employés à des travaux de défrichement, à des coupes de bois, à la culture du jardin des missionnaires. Les hommes ayant des métiers faisaient des ouvrages utiles à la mission. Un service régulier de pêche fut établi ; au début il fut assez fructueux, mais finit par être nul. La chaloupe de la "*Seine*" et deux autres embarcations furent employées d'une façon continue à des travaux d'hydrographie ; par chance, presque tous les instruments d'observation avaient pu être sauvés du naufrage. Un lieutenant de vaisseau dirigeait ces travaux que lui-même et deux enseignes exécutaient, assistés de plusieurs élèves.

De son côté le chirurgien-major, M. Le Houelleur, pendant les deux mois que l'équipage de la "*Seine*" passa à Baïao, fut fréquemment conduit par les missionnaires près d'indigènes malades à qui il rendit la santé, plutôt par des pratiques d'hygiène que par l'emploi des médications. Dans les derniers temps, les indigènes venaient eux-mêmes souvent réclamer son assistance. Ils le respectaient beaucoup.

Quant au commandant Leconte, il employait ses loisirs à étudier les mœurs et les coutumes des indigènes de la Nouvelle-Calédonie, leur état social, leur religion, leur croyances, leur superstitions. Les Pères de la Mission l'accompagnaient très souvent et lui servaient d'interprètes.

Après une absence d'un peu moins d'un mois, la "*Clara*" revint à Balade avec Mgr d'Amata. A Saint-Christobal il y avait abondance d'ignames et la "*Clara*" en rapportait environ quatre tonnes, ce qui assurait quinze jours de vivres de plus.

Cette petite goélette retournant à Sydney, le commandant Leconte lui remit vingt hommes sous la conduite d'un élève de première classe.

Le 3 septembre 1846, deux mois juste après le naufrage de la "*Seine*", apparut un navire anglais à trois mâts, l'"*Arabian*", qui venait recueillir l'équipage naufragé.

Son capitaine prit lui aussi la passe de Pouëbo pour celle de Balade. Bientôt il aperçut le haut des mâts de la "*Seine*" et se trouva fort embarrassé. Fort heureusement les embarcations employées aux travaux d'hydrographie se trouvaient dans les parages, il fit route vers elles. Le lieutenant de vaisseau directeur des travaux, monta à bord de l'"*Arabian*", se chargea de le piloter et le conduisit heureusement au mouillage de Balade après trois heures de route à l'intérieur du grand récif, empruntant des canaux difficiles, parsemés de bancs de corail.

97

Le consul de France à Sydney avait fait toute diligence pour porter secours au commandant Leconte : trois jours seulement après qu'il eût appris le naufrage de la "*Seine*", l'"*Arabian*" partait pour la Nouvelle-Calédonie.

Pendant les deux mois de séjour dans cette île, l'équipage quoique fatigué, mal couché, mal nourri et dévoré sous sa tente par les moustiques et les maringoins, avait joui d'une bonne santé : aucune maladie sérieuse ne s'était déclarée. Tous les hommes étaient d'une docilité remarquable, ne murmuraient jamais et faisaient preuve d'une grande résignation. L'arrivée de l'"*Arabian*" causa à tous une joie excessive, car on savait que, si ce secours sur lequel tous comptaient n'était pas arrivé à temps, on se serait trouvé aux prises avec la famine.

Les rapports avec les naturels avaient été bons, les matelots avaient pitié de ces pauvres gens, qui mouraient littéralement de faim et qui venaient mendier les restes de leur repas.

L'équipage composé presque entièrement de Bretons avait observé les règles de la vie de famille : les mousses avaient fait leur première communion ainsi que quelques matelots ; la confirmation fut administrée à ceux qui ne l'avaient pas encore reçue et jusqu'au jour du départ, le nombre des marins qui demandaient des secours spirituels aux bons Pères ne cessa d'augmenter. Tous les dimanches les hommes assistaient à la messe en plein air.

Pendant les jours de repos et après les heures de travail, chacun cherchait à se distraire : les uns jouaient au loto, d'autres aux quilles ou aux boules ; il y avait des maîtres d'armes et de bâton qui donnaient des leçons, mais ils avaient moins d'élèves qu'un vieux matelot qui apprenait à danser.

Le commandant Leconte avait demandé au consul de France à Sydney de bien vouloir lui envoyer des vivres en quantité suffisante pour lui permettre de rendre largement aux missionnaires l'équivalent des vivres que l'équipage de la "*Seine*" avait consommés, ce qui fut fait. En outre à la demande de Mgr d'Amata, le commandant Leconte voulut bien laisser trois matelots de bonne volonté, qui désiraient rester au service de la mission. L'évêque ayant également manifesté le désir de profiter du départ de l'"*Arabian*" pour se rendre en Australie et de là en France, le commandant Leconte y consenti bien volontiers, se félicitant d'avoir comme compagnon de voyage, un homme aussi bon et sympathique que Mgr d'Amata et envers qui il avait une telle dette de

reconnaissance.

Le 7 septembre au moment où le commandant Leconte allait s'embarquer avec Mgr d'Amata et dire adieu aux naturels, tous les habitants de Baïao se réunirent autour d'eux, leur chef en tête. Le commandant leur fit cadeau d'un grand sac de biscuits brisés, restant des provisions de l'équipage; ils manifestèrent alors leur joie en dansant autour du précieux sac et en poussant des cris épouvantables, à la fin de leurs danses.

"En descendant la rivière pour nous rendre à bord de l'"*Arabian*", rapporte le commandant Leconte, tous les habitants de Baïao, femmes et enfants compris, nous suivirent sur la rive et, lorsque nous prîmes le large, le

98

chef et beaucoup d'autres indigènes s'embarquèrent dans des pirogues, nous suivirent jusqu'à bord du navire et ne nous quittèrent qu'à la mise sous voiles. Plusieurs d'entre eux pleuraient sincèrement en voyant partir leur bon Évêque, des larmes coulaient des yeux du chef. "Dans combien de temps reviendras-tu T demanda-t-il à l'Evêque, "Après trois récoltes d'ignames" (deux ans) - "Mais tu ne nous retrouveras plus, nous serons tous morts alors".

De son côté M. Guyon nous dit : "Les Pères de la Mission nous accompagnèrent à bord. Ils avaient le cœur gros de nous voir partir, nous, mais surtout Mgr d'Amata auquel ils tenaient tant.

"A dix heures et demie on vira au guindeau. Nous les embrassâmes cordialement leur souhaitant toutes sortes de prospérité et c'est ainsi que nous quittâmes la Nouvelle-Calédonie.

"Malgré les souffrances physiques que nous y avons éprouvées, nous en rapportions d'excellents souvenirs, nous y laissions des hommes dont nous avons pu apprécier la bonté et le dévouement".

La traversée de Balade à Sydney de l'"*Arabian*" se fit par très beau temps.

Après vingt-huit jours de mer, ce navire jeta l'ancre dans la baie de Port-Jackson en face de la ville de Sydney.

Le commandant Leconte fut accueilli très cordialement par le consul de France. Le premier détachement de cinquante hommes, expédié sur la "*Mariam-Winston*", était déjà parti à destination de la France, le second d'une vingtaine d'hommes parti sur la "*Clara*", attendait l'arrivée du gros de l'équipage de la "*Seine*". Le commandant Leconte, avec l'assistance du Consul mit le transport de l'équipage de Sydney à Brest en adjudication et conclut le marché avec le capitaine du navire "*Berkshire*", de cinq cent quatre-vingts tonneaux ; le départ de Sydney fut fixé au début de Novembre.

Pendant le temps qu'il passa à Sydney, le commandant Leconte fut reçu de la façon la plus aimable par le Gouverneur et les autorités de la Nouvelle-Galles du sud, avec qui l'avait mis en rapport le consul de France.

La conduite de l'équipage de la "*Seine*" ne donna lieu à aucune réclamation des autorités anglaises. Un matelot succomba à la suite d'un mal qui lui était survenu au genou.

Le départ du "*Berkshire*" eut lieu le 7 novembre 1846, mais ce ne fut que le 28 mars 1847 qu'il arriva non pas à Brest, mais à Cherbourg, après avoir essuyé, quelques temps avant la fin de sa traversée, une tempête

épouvantable à la suite de laquelle il fut complètement démâté et, pendant plusieurs jours même, désemparé.

Il était temps d'arriver. L'équipage de la "*Seine*" tenait la mer depuis près de cinq mois, tous les hommes étaient horriblement fatigués, le dernier mois de la navigation les avait exténués et la plupart étaient atteints du scorbut. La veille de l'arrivée en France un matelot mourut de cette maladie.

Le premier détachement de la "*Seine*" était rentré depuis peu sain et sauf.

99

Le commandant Leconte fut reçu avec cordialité par le Préfet Maritime, qui lui offrit l'hospitalité à la Préfecture. Le commandant Leconte fut très sensible à cette offre aimable, qu'il déclina cependant pour descendre chez un amiral, de ses bons amis, sous les ordres duquel il avait servi et qui était venu le recevoir au débarcadère. "J'éprouvai, nous dit-il, une vive émotion le matin de notre arrivée en contemplant cette rade et ce port de Cherbourg que je n'avais pas revue depuis 1818, où j'étais né et avais passé mes jeunes années".

"Le Ministre décida que le conseil de guerre devant lequel je devais être appelé à me justifier sur la perte de la "*Seine*" s'assemblerait à Cherbourg".

"Le 27 avril 1847, je me présentai devant un conseil de guerre présidé par le Vice-Amiral Dupetit-Thouars. Voici la teneur du jugement qui fut rendu "Le conseil déclare à l'unanimité : non, le prévenu n'est pas coupable ; oui, M. Leconte a honorablement et complètement rempli toutes les obligations que lui imposait son devoir dans l'événement du naufrage de la corvette la '*Seine*', qu'il commandait".

"Le Président du conseil de guerre, en me remettant mon sabre, qui était déposé sur la table du conseil, voulut bien m'adresser quelques paroles aussi flatteuses qu'honorables".

Après son acquittement le commandant Leconte partit à Brest, où le bonheur de se retrouver au milieu de sa famille, lui fit oublier les fatigues et les tribulations qu'il avait éprouvées au cours de sa dernière campagne et qu'il avait supportées avec un courage qui ne s'était jamais démenti.

NOTES

- 1) Textes publiés dans les Mémoires de la Société Nationale Académique de Cherbourg, vol. XXVII, année 1969.
- 2) Depuis Cook en 1772, et encore en 1846, le mot Canaque (de Kanaka, mot polynésien signifiant homme) est donné aux indigènes de Polynésie, où lui est attribué son sens propre.
- 3) C'est la croyance en cet état de fait, où la passe de Pouébo n'est pas indiquée, qui semble avoir causé le drame.

Nota : les titres des paragraphes ont été ajoutés par la S.E.H.