Les sept navires-hôpitaux de la Société des Œuvres de Mer 1896-1939

Par le commandant de Loture (ancien administrateur de la société)

Bulletin 1960 de la Société des Œuvres de Mer

Lors de sa fondation dans les derniers jours de 1894, la Société des Œuvres de Mer se donnait comme mission primordiale de porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins sans distinction de nationalité, et plus spécialement à ceux qui se livraient à la grande pêche.

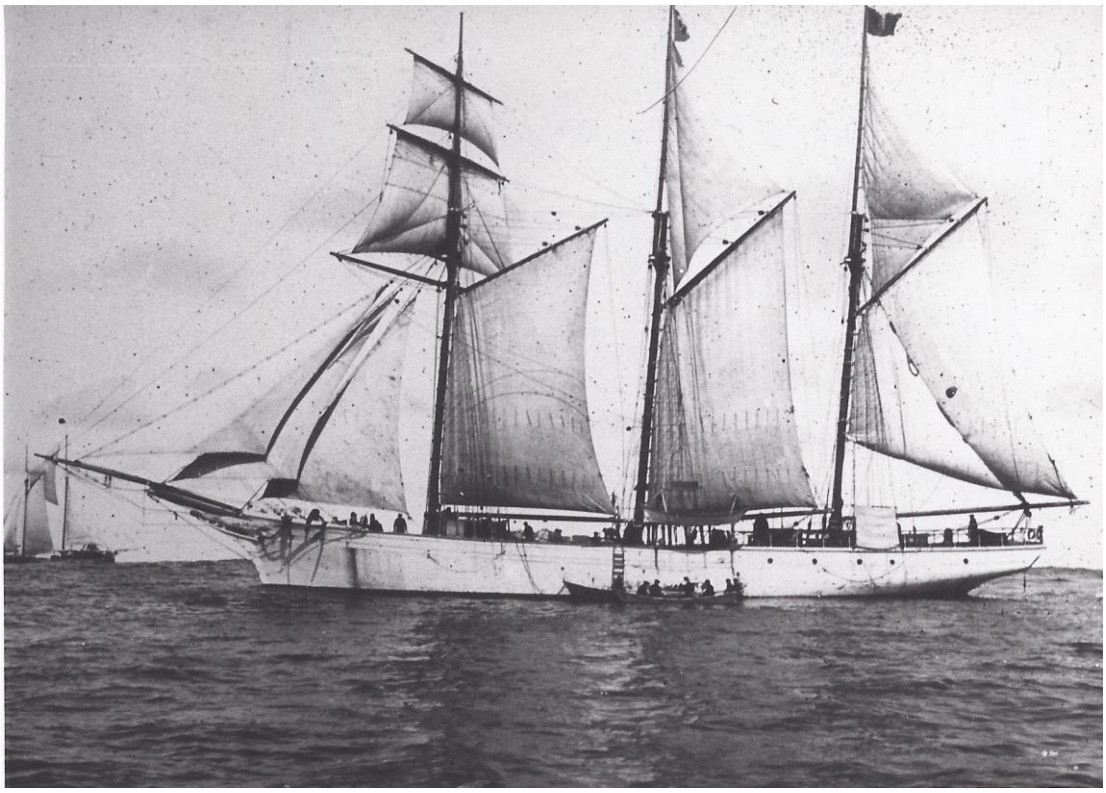
Pour atteindre ce but, elle armerait des navires-hôpitaux qui croiseraient aux époques convenables sur les lieux de pêches, bancs de Terre-Neuve et d'Islande. Un médecin et un aumônier seraient embarqués sur chacun d'eux.

A une époque où la grande pêche de la morue employait pour chaque campagne, rien que pour les armements français, près de quinze mille marins pêcheurs dans les conditions les plus navrantes d'isolement et de négation de toute hygiène, l'urgence d'une pareille entreprise s'imposait. De toutes les régions de France les dons affluèrent.

Dès l'été de 1895, la Société des Œuvres de Mer mettait sur cale son premier navire-hôpital, le *Saint-Pierre*. C'était un voilier, du type des plus récents trois-mâts employés pour la pêche de Terre-Neuve. A la place de la grande cale à poisson, on avait aménagé la salle d'hôpital, l'infirmerie, les chambres du docteur et de l'aumônier, le carré de l'état-major. Un autel était installé dans la salle d'hôpital pour la célébration quotidienne de la messe.

L'équipage du Saint-Pierre en 1897

Armé à Saint-Malo, le *Saint-Pierre* prenait la mer le 20 avril 1896 et arrivait le 10 mai sur le Grand banc de Terre-Neuve. Sa carrière, commencée sous les plus encourageants auspices, devait être brève. Vingt jours plus tard, par une mauvaise nuit, il faisait côte sur les récifs de l'île de Terre-Neuve. L'équipage put gagner la terre, mais le navire était perdu sans recours.



Le Saint-Pierre II et le Saint-Paul

La Société des Œuvres de Mer fit face à l'adversité. Une souscription fut ouverte, et, devant son résultat, ce ne fut pas un navire de remplacement qui fut mis en chantier dès cette même année 1896, mais deux nouveaux bâtiments identiques à celui qui venait de se perdre : un deuxième *Saint-Pierre* destiné à Terre-Neuve, et le *Saint-Paul* qui serait affecté aux besoins de la pêche d'Islande. C'étaient encore des voiliers, solution moins onéreuse que la vapeur qui aurait apporté nombre d'avantages, mais qui n'aurait pas permis, faute de ressources suffisantes, de mettre à la fois deux navires en campagne.

Les deux nouveaux navires-hôpitaux partirent au printemps de 1897, chacun vers sa destination. La malchance les y attendait. A Terre-Neuve le *Saint-Pierre* abordait et coulait dans la brume une goélette de Saint-Malo dont il réussissait à recueillir l'équipage. Malgré ses grosses avaries, il poursuivait sa campagne.

En Islande le Saint-Paul, drossé à la côte, s'y éventrait. La voie d'eau ayant pu être aveuglée provisoirement, il fut ramené en France et réparé. Mais dès l'année suivante il était de nouveau jeté sur les récifs et était, cette fois, irrémédiablement perdu, l'équipage ayant été heureusement sauvé.

Deux navires sur trois perdus en trois ans ; le bilan était lourd pour la jeune Société ! Loin de renoncer, elle résolut de persévérer.

L'importance des résultats déjà obtenus, tant à Terre-Neuve qu'en Islande, était là pour l'y décider : 930 navires assistés en mer et de très nombreuses consultations données ; 88 malades hospitalisés et soignés à bord pour un total de 934 journées ; 35 naufragés et armements de doris en dérive recueillis et probablement sauvés ; enfin, plus de 17.000 lettres distribuées, le plus grand soutien moral que les marins des bancs aient jamais osé entrevoir, et qui leur était apporté par l'aumônier, leur confident naturel, qui s'était fait d'emblée le facteur bénévole des bancs.

Plusieurs de ces aumôniers devaient laisser parmi les pêcheurs et leurs familles une empreinte dont le souvenir subsista longuement. Tel l'admirable Abbé Silvent au temps des voiliers et des premières campagnes du *Saint-François d'Assise*, tel encore l'Abbé Le Crioux qui fit six campagnes successives à bord de la *Sainte-Jeanne d'Arc*.

Le Saint-François d'Assise

La direction du service médical fut assurée, pour la plupart des campagnes des navires-hôpitaux, par un médecin du corps de Santé Naval détaché à cet effet.

En décidant de poursuivre, provisoirement avec le seul *Saint-Pierre*, la mission qu'elle s'était assignée, la Société des Œuvres de Mer résolut d'abandonner pour l'avenir la formule des voiliers navires-hôpitaux. En dehors des catastrophes évitées de justesse, l'économie apparente s'était montrée onéreuse. La navigation de croisière sur les bancs, presque toujours dans la brume, des navires-hôpitaux était extrêmement dangereuse, sans aucun point de comparaison avec les risques encourus par les voiliers de pêche qui restaient établis au mouillage sur le banc, leurs doris pêchant autour d'eux, ou la pêche se faisant directement du bord pour les goélettes et les dundees d'Islande. Pour cette seule raison de sécurité le navire-hôpital à vapeur s'imposait.

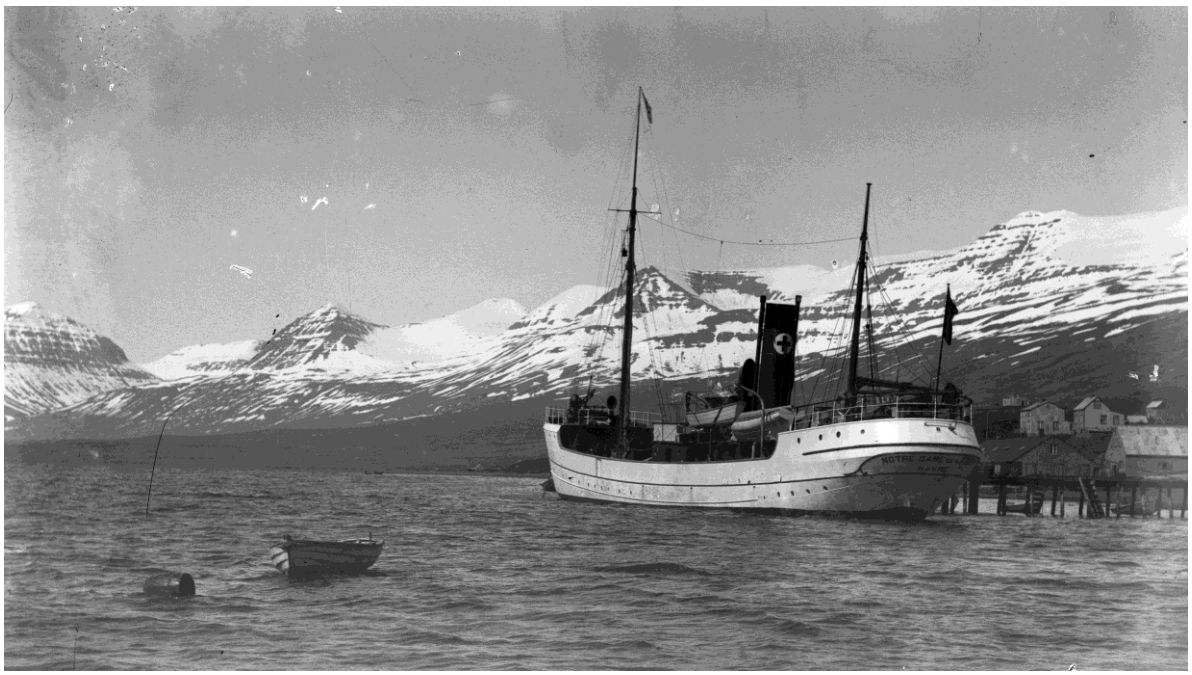
Dès 1900 un don important était remis à la Société des Œuvres de Mer pour être affecté à la construction du *Saint-François d'Assise* qui, tout en élevant haut son gréement de fin voilier, était muni d'une machine à vapeur de quatre cents chevaux.

Pendant plus de dix ans, sous le commandement de l'infatigable lieutenant de vaisseau Mahéas, ce ravissant et excellent navire sillonna chaque année sans arrêt, de mars à novembre, les lieux de pêche d'Islande et de Terre-Neuve.

La mémoire de Mahéas reste liée de façon indissoluble à l'œuvre que dans l'acception la plus large, débordant sans limites ses fonctions techniques de commandant du navire-hôpital, il servit avec le plus généreux et fructueux dévouement.

En 1910 la Société des Œuvres de Mer recevait de nouveau un don magnifique la *Notre-Dame de la Mer*, l'un des plus grands chalutiers de l'époque, qui, ayant reçu les transformations nécessaires, fut affecté aux campagnes d'Islande, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Ferret.

Dans les années suivantes il fallut songer au remplacement du vaillant *Saint-François d'Assise* qui donnait des signes évidents de fatigue irrémédiable, du moins pour le dur service des bancs. Une fois de plus une insigne libéralité y pourvut, permettant de mettre en chantier, en 1913, un navire de plus fort tonnage et comportant des installations hospitalières plus spacieuses, la *Jeanne d'Arc*[1] qui devint, le jour de la cérémonie de canonisation, la *Sainte-Jeanne d'Arc*. Le lieutenant de vaisseau Mahéas en prit le commandement l'année suivante pour la campagne habituelle de Terre-Neuve, tandis que la *Notre-Dame de la Mer* ralliait comme chaque année les parages d'Islande.



La Notre-Dame de la Mer

L'ordre de mobilisation mit fin prématurément à cette campagne de 1914. Bâtiments de pêche et navires-hôpitaux s'empressèrent de rallier leurs ports d'attache, et leurs équipages suivirent leur sort d'inscrits maritimes.

[1] La *Sainte Jehanne*, armée au printemps 1914, ne fit qu'une courte campagne de pêche avant d'être réquisitionnée. Rendue à la Société des Œuvres de Mer en 1919, elle sera rebaptisée *Sainte Jeanne d'Arc* en 1921.

Les deux navires-hôpitaux furent réquisitionnés. La *Sainte-Jeanne d'Arc* devait trouver son affectation comme bâtiment amiral des patrouilles de défense du secteur Atlantique contre les sous-marins, tandis que la *Notre-Dame de la Mer* rejoignait la flotte opérationnelle de la Méditerranée orientale.

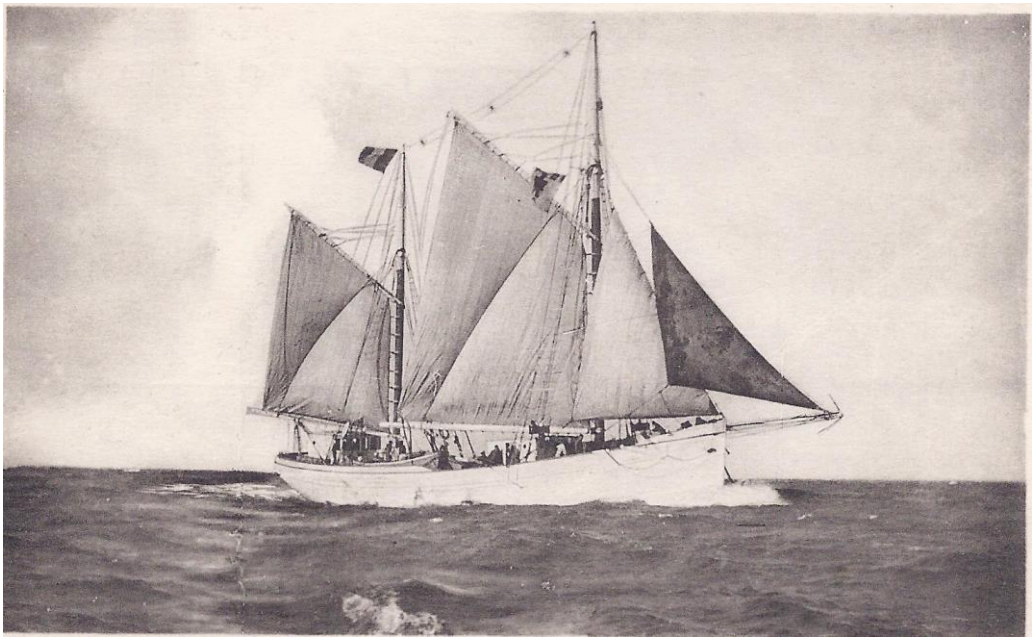
La guerre terminée, la Société des Oeuvres de Mer ne pouvant assumer la charge de la remise en état et de l'armement de ses deux navires, dut se séparer de la *Notre-Dame de la Mer*. D'ailleurs la pêche des goélettes et des dundees d'Islande accentuait, devant l'emploi des chalutiers, un déclin datant d'avant-guerre, qui l'acheminait vers la disparition totale à brève échéance.

La Sainte-Jehanne, rebaptisée Sainte-Jeanne d'Arc après transformations

Tout l'effort ayant ainsi pu se porter sur la remise en état de la *Sainte-Jeanne d'Arc*, celle-ci prenait armement pour la campagne de 1921. Mais le lieutenant de vaisseau MAHEAS n'était plus là pour la commander. Il avait disparu en mer en 1917 dans l'abordage, au large de Brest, du bâtiment de la Marine Nationale dont il avait reçu le commandement.

Sous le commandement du savant Commandant BAUGE, puis du Commandant GUYADER qui renforça sa mission d'assistance par l'établissement de précieuses cartes de pêche des bancs de Terre-Neuve, la *Sainte-Jeanne d'Arc* poursuivit sa carrière jusqu'en 1933. Elle avait été munie d'un puissant poste radio-émetteur, amélioration capitale de ses moyens d'assistance, puisqu'elle permettait aux pêcheurs de communiquer avec leurs familles à un tarif spécialement réduit.

On était loin à cette époque des douze à quinze mille hommes des campagnes de grande pêche de naguère. Peu à peu les voiliers, qu'on ne construisait plus, laissaient la place aux chalutiers. Or, à bord d'un chalutier de l'époque, un homme, aidé de la machine, faisait, au point de vue production, cinq fois le travail d'un pêcheur de doris. D'autre part les besoins d'assistance des chalutiers, tous équipés de T.S.F., n'avaient rien de commun avec ceux des voiliers qui en restaient démunis.



Le Saint-Yves

Cette évolution devenant de plus en plus rapide, il fallut se rendre à l'évidence. La mise en campagne d'un navire-hôpital de l'importance de la *Sainte-Jeanne d'Arc* ne se justifiait plus.

L'année 1933 la vit pour la dernière fois sur les bancs. Mais la Société des Œuvres de Mer ne pouvait rester sourde aux appels angoissés qui lui furent adressés. Acquisition fut faite d'un robuste petit voilier à moteur qui, dans les années précédentes, armait à Gravelines pour la pêche au Groënland. Les transformations nécessaires y furent effectuées, il reçut les installations les plus modernes de radiotélégraphie et de radiophonie, et, sous son nouveau nom de *Saint-Yves*, il fit en 1935 sa première campagne d'assistance à Terre-Neuve et au Groënland.

La cinquième et dernière de ses campagnes fut celle de 1939 pour laquelle onze derniers voiliers avaient armé. La guerre était déclarée depuis plus d'un mois lorsqu'il rentra à Saint-Malo, en ayant terminé avec sa carrière de navire-hôpital. Lorsqu'après la guerre les armements de grande pêche purent reprendre leur activité, il n'y avait plus de voiliers ; et avec l'équipement ultra-perfectionné des nouveaux chalutiers, égal ou supérieur à celui de bien des navires long-courriers, le maintien de la vieille formule des navires-hôpitaux ne pouvait plus se concevoir ; l'ère en était révolue.

Mais la Société des Œuvres de Mer demeure résolument fidèle au genre d'assistance dont l'intérêt primordial demeure toujours le même, celui d'une assistance morale sur les lieux mêmes de pêche par l'aumônier des bancs de Terre-Neuve et d'Islande qui, passant d'un chalutier à l'autre, reste pendant toute la durée de chaque campagne au milieu des Terre-Neuvas.

Société des Œuvres de Mer : Un siècle d'assistance humanitaire maritime

Photos et textes appartenant à Société des Œuvres de Mer.

Toute reproduction interdite.

Copyright 2017 © http://www.societe-oeuvres-mer.fr