

L'EXPLORATION DU CONTINENT AFRICAIN PAR LES FLEUVES

Au XIX^e siècle, de nombreux européens partent en Afrique pour explorer un continent encore mystérieux et inconnu. Ils sont encouragés et soutenus par leur gouvernement qui y voit l'occasion de fonder de nouvelles colonies où flottera le drapeau national.

Ils doivent surmonter de nombreuses difficultés : climat, maladies, hostilité des habitants. Par ailleurs, l'absence de routes voire de chemins carrossables représentait une importante contrainte. D'où l'idée d'utiliser les fleuves avec des petits bateaux métalliques fabriqués en Europe.

LES PRECURSEURS

Les premiers bateaux furent lancés par les anglais sur le Nil en 1874 ; l'expérience étant réussie, elle fut renouvelée sur le Zambèze pour atteindre le lac Malawi. Les bateaux étaient démontables, les éléments étant transportables par des porteurs ou à dos de chameaux. Les anglais construisirent le Stanley destiné à la navigation sur le fleuve Congo.

LE LAC TCHAD

Au cœur de l'Afrique, ce lieu mythique excite l'imagination de explorateurs. Plusieurs expéditions ont déjà essayé de l'atteindre : elles ont toutes échoué, la plupart ont dû faire demi-tour avec des morts par maladie ou massacrés par les habitants.

A cette époque le Tchad est un territoire inexploré, sans frontière, soumis à l'autorité de chefs locaux notamment du sultan Rabah, un homme cruel qui terrorise les populations.

L'EXPLORATEUR EMILE GENTIL

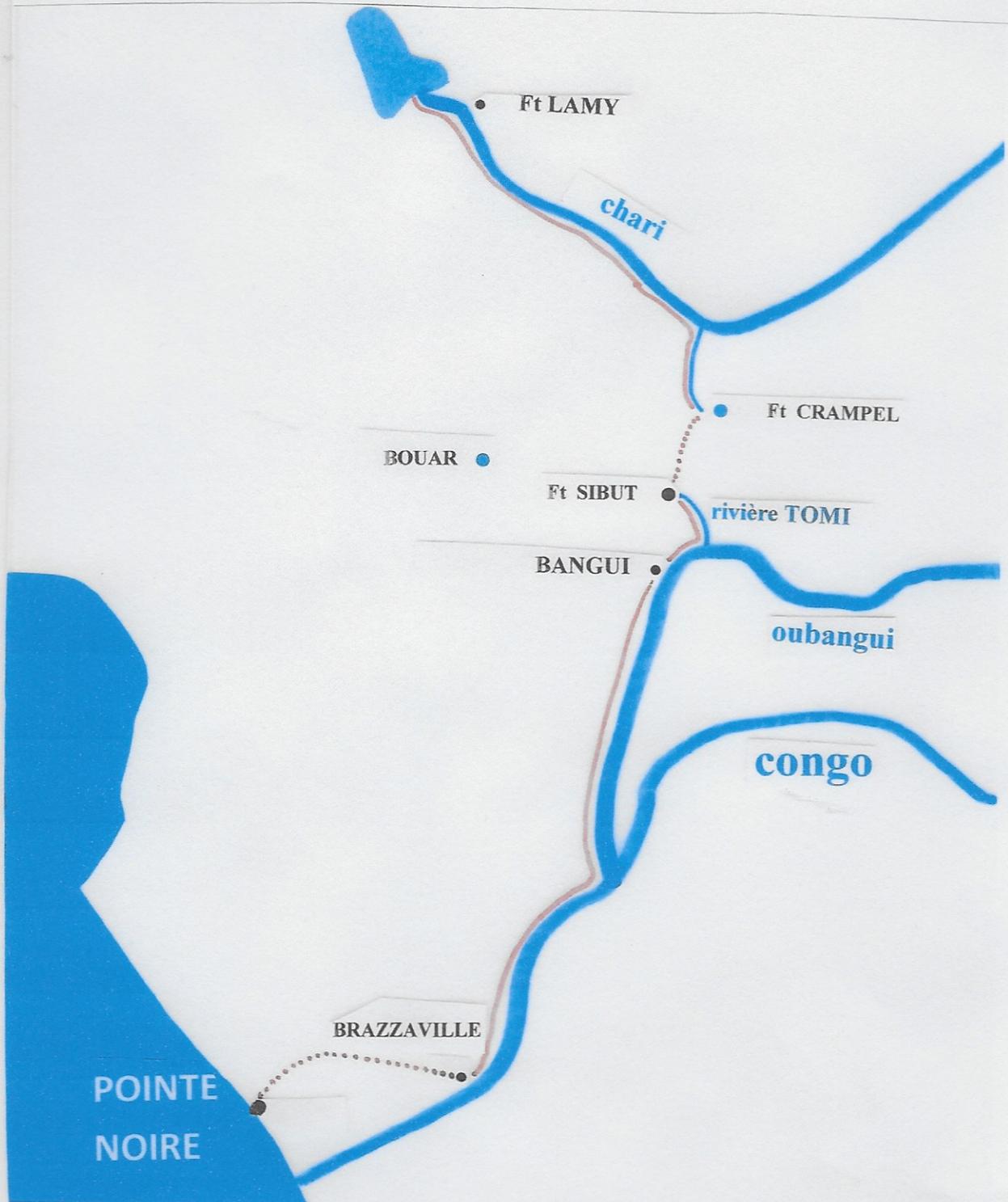
En 1894, il présente un projet original et audacieux : se rendre au lac Tchad avec un bateau métallique, démontable pour pouvoir être transporté sur les pistes. Séduit par le projet, le ministre des Colonies encourage l'explorateur et passe commande du bateau au chantier naval de Saint-Denis installé au bord de la Seine.

L'EXPEDITION

Rassemblée à Pointe Noire, port et base arrière de Brazzaville, au mois de mai 1895, elle est composée :

- . d'une escorte de protection : 40 tirailleurs, d'authentiques tirailleurs sénégalais, équipés, armés
- . de 80 auxiliaires recrutés sur place. Polyvalents, on va les utiliser comme porteurs, domestiques ou cuisiniers. On va aussi les armer.
- . de 3 cadres européens et d'un interprète
- . de 30 tonnes de bagages et de matériel : vivres, campement, matériel scientifique, pharmacie, perles pour les achats de vivres et payer les porteurs, fusils de chasse, pacotille et articles de Paris pour offrir aux habitants, outillage et les éléments du bateau

DEROULEMENT



Sur cette carte actualisée l'itinéraire de Gentil est figuré en rouge : pointillés pour les pistes et traits pleins pour les cours d'eau.

Le bateau ne sera monté qu'à Fort Crampel. Auparavant, il faudra parcourir 2050 km. soit 660 par la piste et 1390 sur les cours d'eau.

Sur les pistes le transport des bagages et du matériel est assuré par des porteurs qui se déplacent avec 25 kg sur la tête. Le bateau fait l'objet d'une attention particulière : avec des perches, des équipes formées avec les hommes les plus robustes assurent le transport des éléments les plus lourds.

L'étape entre Fort Sibut et Fort Crampel (160 km.) s'avère la plus difficile : on doit se déplacer dans une région inexplorée où on ne trouve pas de volontaires pour le portage. Enfin après beaucoup de palabres avec les chefs de village Gentil parvient à en rassembler 300. Compte tenu du nombre de charges, environ 2000, il faudra faire plusieurs aller retour.

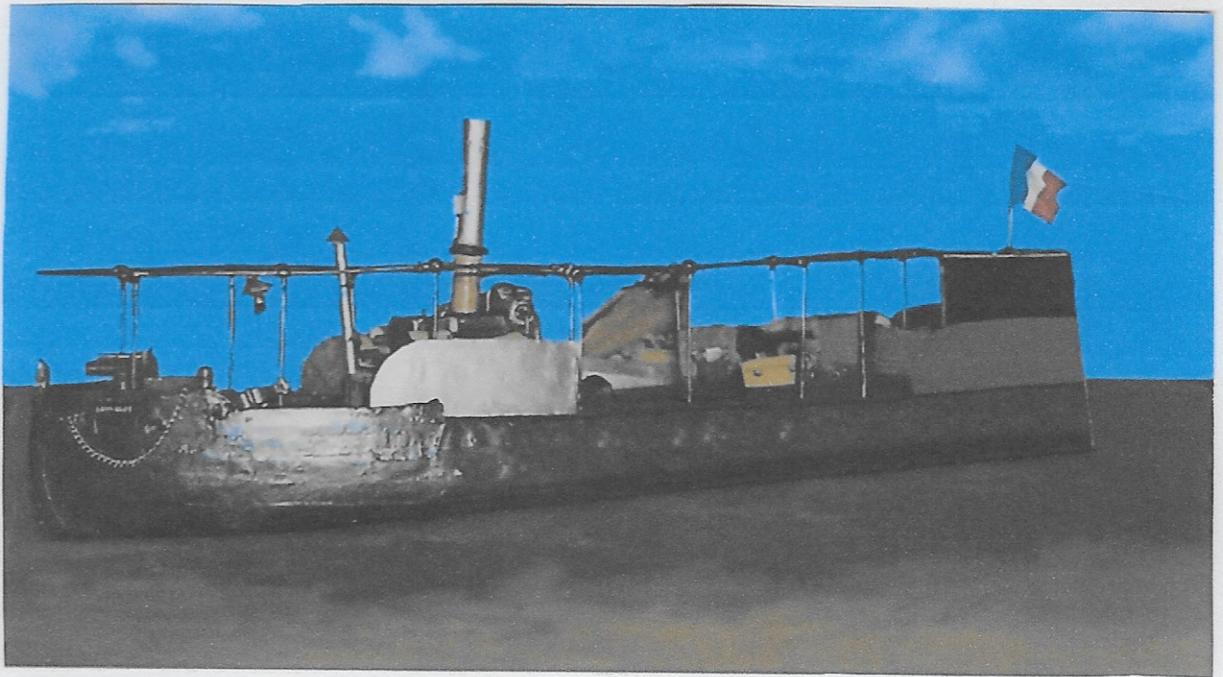
Bien évidemment, les déplacements sur les cours d'eau sont plus faciles. A Brazzaville, l'expédition au complet (personnel, bagages et les éléments du bateau) embarque sur de grands bateaux à vapeur qui remontent le Congo et l'Oubangui jusqu'à Bangui qui n'est qu'un tout petit poste isolé où on arrive un mois après. Ensuite on utilise des pirogues jusqu'à Fort Sibut ; Gentil admire les pagayeurs qui franchissent les rapides en chantant au son du tam-tam. Un poste est construit au confluent de la Tomi et de l'Oubangui : ce sera la base arrière de l'expédition qui permettra de recevoir le matériel et les renforts envoyés par Brazzaville ; on pourra aussi évacuer les malades et les blessés.

LE MONTAGE DU BATEAU

Neuf mois après Fort Sibut, Gentil atteint Fort Crampel où coule une belle rivière, assez large pour permettre la navigation du Léon Blot. Enfin Gentil va pouvoir réaliser son rêve : assembler les éléments de son bateau avec les plans soigneusement conservés dans les bagages. Avant d'être explorateur il a servi dans la marine nationale. Fort de son expérience et des connaissances acquises à l'Ecole Navale, il va exercer les fonctions d'ingénieur responsable d'un chantier naval installé en pleine forêt. On abat des arbres pour dresser le berceau supportant la coque. Pendant 5 mois on scie, on cloue, on boulonne, on enfonce des rivets, on installe la machine à vapeur, la cheminée, l'hélice et le gouvernail. Notons que Gentil fut secondé par le mécanicien du bateau, M. Gabriel de Mostuéjols dont l'activité, l'habileté et l'expérience contribuèrent grandement à la réussite de l'opération.

En même temps on construit des maisons, des magasins, des fortifications et même un jardin potager où poussent salades, haricots, radis : Fort Crampel devient la base avancée de l'expédition.

Enfin c'est le grand jour ; là bas au cœur de l'Afrique, sans cérémonie dans une rivière inexplorée le bateau est lancé. On procède à des essais en règle : on allume la chaudière, la cheminée commence à cracher, la pression monte, enchaîné à la rive le Léon Blot commence à vibrer, l'hélice tourne à 200 tours/mn. La joie se lit sur le visage de Gentil qui savoure sa réussite.



Légende : Maquette du bateau réalisée par M. René Deverdun, spécialiste du Léon Blot. La protection est assurée par une plaque de blindage devant la machine. A l'avant au dessus de la chaîne, le canon-révolver Hotchkiss de 37 mm.

L'ARRIVEE AU LAC TCHAD

Le 21 août 1897, le Léon Blot largue ses amarres. Gentil part avec 58 tirailleurs et matelots entassés dans le bateau et dans deux baleinières métalliques fixées sur ses flancs. Enfin, deux ans et demi après Pointe Noire on découvre le lac Tchad. Emu, ébloui, Gentil écrit : « Les eaux libres du lac s'offraient à nos regards émerveillés ; nous contemplions avec un sentiment de joie profonde ces eaux mystérieuses s'étendant à perte de vue ; nous savourons la jouissance et l'émotion intense qui s'étaient emparés de nous ».

Les raisons de la réussite de l'expédition sont multiples. On retiendra surtout l'attitude d'Emile Gentil envers les habitants qu'il respectait en faisant preuve de tact et de délicatesse. Arrivant dans une localité, il contactait le chef de village pour débiter, avec l'aide de son interprète, la palabre. La glace étant rompue, les malentendus dissipés, il pouvait obtenir de précieux renseignements sur les pistes, les cours d'eau et obtenir guides et porteurs. En fait rien d'étonnant pour les marsouins et les bigors d'aujourd'hui qui continuent d'appliquer ces préceptes.

UN BATEAU MULTI-MISSIONS

Conçu pour des missions d'exploration, le Léon Blot va ensuite être transformé en canonnière en étant armé et blindé.

Après les combats de Kouno (1) et de Kousseri (2), les blessés furent évacués à bord du bateau transformé temporairement en navire-hôpital.

Entre 1900 et 1920 il effectue des navettes entre Fort Crampel et Fort Lamy pour assurer la logistique de la colonie ; on le retrouve aussi sur le grand lac pour dresser la carte, pour des opérations de police et aussi pour le déplacement des militaires chargés de la collecte d'impôt. Plus tard, le Léon Blot accueillit les visiteurs de marque désireux de visiter et découvrir le lac devenu haut lieu touristique : ce fut, par exemple, le cas en 1924 de l'état-major de la croisière noire durant son escale à Fort Lamy.

LE NAUFRAGE

Après la deuxième guerre mondiale le Tchad s'est modernisé ; de ce fait l'utilité du Léon Blot est de moins en moins évidente. Néanmoins il continue de naviguer, utilisé à des tâches subalternes : il transporte des fagots de bois pour l'usine à briques de fort Lamy. En 1945, à la suite d'une voie d'eau, il commence à couler et son capitaine le dirige vers la berge où il s'échoue. Devenu obsolète, on l'abandonne à son triste sort. A la saison sèche, on aperçoit l'épave qui émerge au milieu de la ripisylve.

DU CAMP KOSSEÏ AU MUSEE DES TROUPES DE MARINE

En 1998 on craint que le bateau ne disparaisse à tout jamais à cause de travaux de terrassement prévus juste à l'endroit où il repose. Heureusement on a la bonne idée de le sauver : nos militaires en mission au Tchad détachent la proue en faisant sauter les boulons qui la relient au reste de l'épave. C'est ainsi que l'avant du Léon Blot va trôner pendant quatre ans sur la place d'armes du camp Kosseï, base de notre détachement «EPERVIER» de N'Djamena.



Photo prise le 14 juillet 2001 sur la place d'armes du camp Kosseï avec le Léon Blot et un détachement du 3° RIMa

Enfin en 2002 décision est prise de rapatrier la proue en France. Transportée par avion Transall jusqu'à la base aérienne 125 d'Istres, elle a été confiée au Musée des Troupes de Marine de Fréjus qui conserve les archives, le matériel et l'armement de l'expédition (3).

Rouillée et dégradée, son état nécessite d'importants travaux de restauration qui vont être réalisés par une entreprise spécialisée, l'objectif étant de la présenter au public et aux chercheurs qui pourront l'admirer et l'étudier (4).

Témoin de notre histoire coloniale, elle nous rappelle aussi et surtout l'exploit d'Emile Gentil et de ses compagnons qui furent les premiers à faire flotter nos couleurs sur le grand lac.

(1) Kouno se trouve sur la rive gauche du Chari entre fort Archambault et fort Lamy

(2) En 1900 la victoire de Kousseri, localité du Cameroun proche de fort Lamy, mit fin à l'empire de Rabah qui s'étendait sur toute cette région

(3) notamment la boussole, le livre de bord, les fusils et le canon revolver Hotchkiss de 37 mm. du bateau qui ornait la salle d'honneur du 43^e Bataillon d'Infanterie de Marine d'Abidjan

(4) Elle a été classée « objet historique » par la Direction des Musées de France

SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS & CHANTIERS DE LA LOIRE

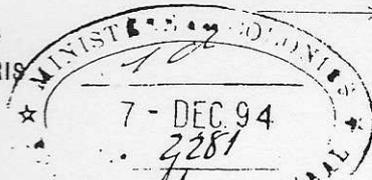
Capital fr. 10.000.000

PARIS - NANTES - S^T-NAZAIRE - S^T-DENIS

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION GÉNÉRALE

à PARIS, Boulevard Haussmann, 11^{bis}

TÉLÉGRAMMES
CHANTLOIRE - PARIS
Mod. N° 11



Paris, le 6 décembre 1894.

Monsieur le Ministre des
Colonies,
à Paris.

Direction politique
Commerciale

Bureau
1. Afrique

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous
faire savoir que, conformément à
votre Dépêche du 4^e Dec^r; nous avons
commencé la construction de la canon
nière le "Lion Bleu", sans attendre la
notification du marché que nous avons
signé vendredi Dec^r, 30 novembre.

Veuillez agréer

Monsieur le Ministre
l'assurance de nos sentiments les
plus respectueux et les plus dévoués



J. Chauvaff