

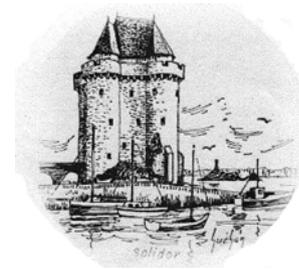
COMMUNICATION



N° 79 - Juin 2023

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

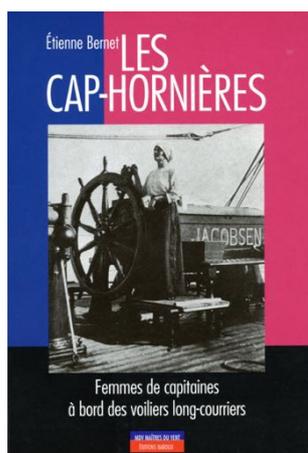
Notre ami Étienne Bernet nous a quittés le 4 novembre dernier. En classant la très nombreuse documentation qu'il avait accumulée, sa compagne Marie-Hélène Desjardins a retrouvé de nombreux documents sur les Cap-Horniers, dont l'article sur le Cap-Hornier Ange Bidon que nous avons le plaisir de publier ici.



Membre de notre association Cap Horn au Long Cours, cet architecte était devenu un érudit maritime. Il était très attaché à Fécamp où il animait l'association Fécamp-Terre Neuve. Il a travaillé sur les armements de voiliers terre-neuviens et de baleiniers, mais il a aussi effectué une très intéressante recherche sur les voiliers de charge dunkerquois... et sur les Cap-Hornières.

Il a publié de nombreux articles dans différentes revues maritimes et plusieurs ouvrages : *Bibliographie francophone de la grande pêche* ; *Sauvé de l'Oubli*, *Marité navire terre-neuvier...* et *Les Cap-Hornières*, premier ouvrage sur ce sujet.

Yvonnick LE COAT



Témoignage : La carrière mouvementée d'un capitaine cap-hornier, Ange Bidon

Ange Eugène Bidon, capitaine au long cours cap-hornier, est né le 12 juin 1866, à Fréhel (Plévenon), Côtes d'Armor, et décédé à Fréhel en 1939, inscrit, maritime à Saint-Brieuc. D'origine scandinave par son nom, il est issu d'une longue lignée de marins. Son père naviguait comme matelot à bord des petits trois-mâts de Saint-Malo, effectuant les voyages des mers de Chine. Il fit, sur le même navire, trois voyages en 15 ans !

Par nécessité, Ange Bidon abandonne très tôt l'école pour la petite pêche, puis embarque mousse sur un brick-goélette armé en cabotage. À 16 ans, il tombe malade et retourne en classe. Il obtient son certificat d'études à 17 ans puis, guéri, reprend le large.

Exempté de service militaire, son frère aîné étant mort sous le col-bleu, il embarque sur un paquebot de la Transat, mais sa préférence pour la voile lui fait mettre son sac de matelot sur les voiliers de la Maison Bordes, dont l'*Almendral*, où ses capitaines l'apprécient et l'incitent à suivre le cours d'hydrographie de Saint-Malo.

Reçu capitaine au long cours en 1895, il embarque comme premier lieutenant sur le cinq-mâts *France* de l'armement Bordes, puis est promu second capitaine. De 1897 à 1912, il va commander successivement les trois-mâts *Almendral*, *Canrobert*, *Amiral de Cornulier* et *Maréchal Suchet*.

Almendral

En 1897, succédant au capitaine Edmond Warneck, le capitaine Ange Bidon prend le commandement du trois-mâts carré en fer *Almendral* de l'armement Antoine Dominique Bordes, à bord duquel il avait navigué comme matelot dix ans plus tôt. Il fait à bord de ce navire

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>

deux voyages et demi, étant le dernier commandant de ce navire construit à Birkenhead (en rivièrre de Liverpool), en 1870, vendu en 1900.

Pour le vingt-septième voyage du navire, sous le commandement du capitaine Ange Bidon, l'équipage est enrôlé à Saint-Nazaire et doit rejoindre le trois-mâts à La Pallice aux frais de l'armement. Trois matelots manquent volontairement le départ le 25 juin 1897 et, craignant les poursuites des armateurs, rejoignent le bord à leur frais, à North Shields. Il leur en coûte 86,45 francs, auxquels s'ajoutent 15,05 francs de subsistance au *Saitor's Home*, sommes qui seront déduites de leur salaire au désarmement du navire à Glasgow, le 14 avril 1898. Il en sera de même pour le coût de l'envoi des bagages du second, Clément Bénard, et du capitaine, Ange Bidon, oubliés à Saint-Nazaire. Ce voyage a duré un peu moins de dix mois.

En 1898-1899, il fait un deuxième voyage à bord de l'*Almendral*, armé sans doute pour le Chili. Fin 1899, il repart pour le Chili et, le 2 février 1900, en relâche à Valparaiso, le trois-mâts est vendu à la Compagnie Exploitatore de Lota (sud du Chili). L'équipage de dix-sept hommes est payé au consulat de France à Valparaiso et rapatrié par le consignataire. Le capitaine Bidon et le matelot Pinasse rentrent en France, le 22 mai 1900, comme passagers sur le quatre-mâts *Persévérance*.

Canrobert

En octobre 1900 le capitaine Ange Bidon prend le commandement du trois-mâts barque *Canrobert* de la Société Anonyme des Voiliers Nantais.

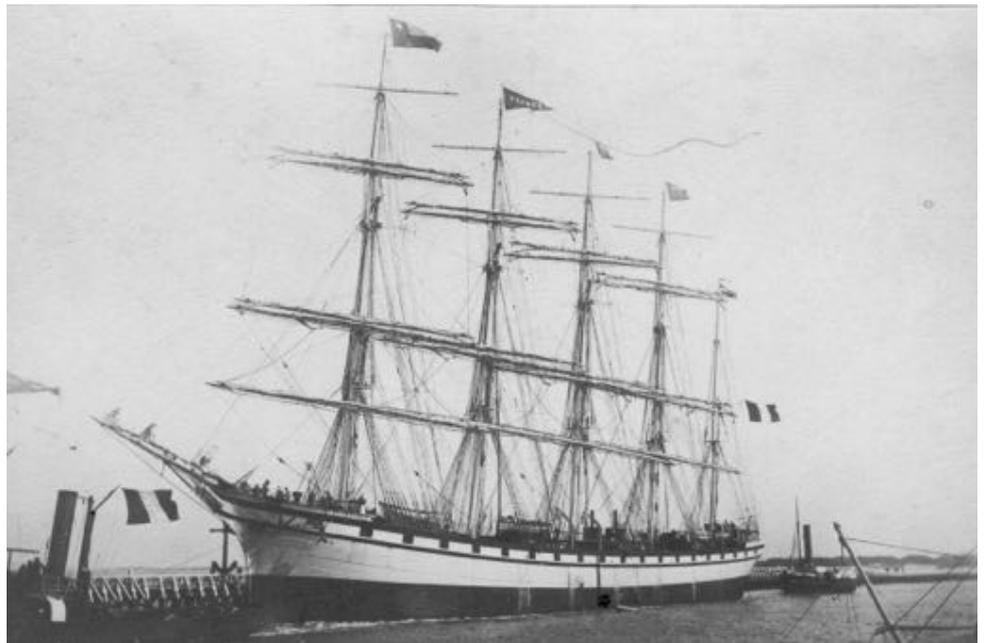
Il part pour un voyage de seize mois, avec un chargement de briquettes à destination de Madagascar, puis fait voile pour le Chili. Il est de retour à Hambourg, le 1^{er} mai 1902.

Amiral de Cornulier

En juin 1902, le capitaine Ange Bidon prend le commandement du trois-mâts barque *Amiral de Cornulier* de la Société Anonyme des Voiliers Nantais, succédant au capitaine Alphonse Rio. Il va commander l'*Amiral de Cornulier* pendant plus de trois ans, pour des voyages sur San Francisco, Madagascar, la Nouvelle Calédonie, et l'Australie.

En 1902, il fait une traversée assez rapide de Birkenhead (Angleterre, face à Liverpool, sur l'autre rive de la Mersey) à Astoria, Oregon, en cent-quatorze jours seulement. Lors de la saison des blés de 1902, plusieurs voiliers français qui se trouvent en charge dans l'Oregon ont quelques démêlés avec les "crimps", les marchands d'hommes américains. Parmi eux, quatre navires de la Société des Voiliers Nantais : *Amiral de Cornulier*, capitaine Ange Bidon, *Bourbaki*, capitaine Largouet, *Général Mellinet*, capitaine Pierre Noël, et *Lamoricière*, capitaine Ange Tréhondart.

Les meilleurs marins désertent sans raison, et quatre autres navires nantais, le *Commandant Mar-*



Le cinq-mâts *France* de la Maison Bordes. Coll. Bordes.

chand, le *Colonel de Villebois Mareuil*, le *Duc d'Aumale* et *La Tour d'Auvergne*, perdent une quinzaine d'hommes. Cette année-là, une cinquantaine de navires auraient perdu trois-cent marins.

O'Sullivan, un des "crimps" les plus redoutables de Portland, ancien boxeur qui fut maire de Portland, fait la loi dans tous les ports de la côte. Il entretient d'excellentes relations avec la police locale et l'agent consulaire de France, Henri Labbé qui, de ce fait, fait la sourde oreille aux plaintes répétées des capitaines.

Le capitaine Boudrot, du *Belen* de la Compagnie Celtique Maritime, en fait la douloureuse expérience. Ayant refusé de se soumettre aux exigences d'O'Sullivan, celui-ci fait signer contre lui une plainte par un des hommes de son bord, et obtient qu'on mette le capitaine en prison dès qu'il quitte son navire. Il faudra l'attitude énergique des capitaines présents sur la rade pour que l'agent consulaire français intervienne et obtienne la libération

du capitaine Boudrot contre le paiement d'une caution de sept mille cinq cent dollars (37 500 francs).

Pour se venger, O'Sullivan décidant de tout, sans aucun contrôle, inflige de sa propre autorité cent vingt-cinq dollars (652 francs) d'amende à chaque navire présent sur rade. Il fait désertier neuf hommes du *Lamoricière*, dont un en traitement à l'hôpital et le mousse G. Brochard, ainsi que six de l'*Amiral de Cornulier*. Quand le capitaine du *Lamoricière* est prêt à partir, son chargement fait, il doit payer à O'Sullivan cinquante-cinq dollars (275 francs) par homme fourni, plus les cent vingt-cinq dollars pour l'amende. Au capitaine du trois-mâts



Canrobert. Coll. State Library of Victoria, Australie.

Bourbaki qui lui résiste, O'Sullivan fait payer deux-cent dollars (1 000 francs) d'amende.

Enfin, O'Sullivan exige de Pierre Noël, capitaine du *Général Mellinet*, double tarif pour fournir des hommes en remplacement de ceux qu'il lui a enlevés et à bord du *Bossuet*. Le second doit faire usage de son revolver pour empêcher les marchands d'hommes de monter à bord. À son retour en France, le capitaine Houelbeck, commandant du *Bossuet*, fait paraître dans les journaux un long réquisitoire contre les "crimps" de la côte Ouest des États-Unis. Cela va durer des mois avant que le gouvernement français s'en émeuve et que les autorités maritimes américaines n'interviennent pour mettre un terme à ces abus.

Puis, après en avoir terminé avec son chargement et payé ce qu'il fallait pour reconstituer son

équipage, Ange Bidon fait son retour sur l'Europe.

Le 2 mai 1903, il quitte Cardiff, toujours à bord de l'*Amiral de Cornulier*, à destination de San Francisco. Il est très éprouvé au passage du cap Horn, perdant toutes ses voiles et subissant diverses avaries graves de gréement et de mâture. Le capitaine Ange Bidon et plusieurs hommes sont blessés, le navire ne peut plus passer, il doit faire demi-tour et relâcher au Brésil, à Santos, où il arrive le 28 août sous voilure de fortune, après cent dix-huit jours de mer. Reparti du Brésil le 23 novembre, il n'arrive à San Francisco que le 24 mars 1904, en cent vingt-deux jours. Son retour se fait sur Londres, le 10 octobre, après dix-huit mois de campagne¹.

Le 9 novembre 1904, *Amiral de Cornulier*, est armé à Londres pour un voyage vers l'Oregon, toujours sous les ordres du capitaine Ange Bidon, second Ange Le Breton, avec dix-neuf hommes d'équipage.

À la fin de l'année 1905, il est armé à Cherbourg pour son sixième voyage, arrive à Port Adélaïde en quatre-vingt-neuf jours et charge du blé à Port Victoria. En relâche sur rade à San Francisco, il est abordé par un gros cargo anglais de 7 000 tonnes, le *Vauxhall Bridge* qui, ayant chassé sur ses ancres, aborde brutalement le voilier. Ce dernier subit de sérieux dommages ; l'Anglais sera jugé responsable de l'abordage, ses chaînes s'étant croisées. *Amiral de Cornulier* fait son retour sur Cardiff, le 3 juillet 1906.

En 1906, sur l'*Amiral de Cornulier*, armé pour la Nouvelle-Calédonie, fait la traversée Cherbourg - Port Adélaïde en 80 jours². Il arrive à Thio, le 18 janvier 1907, y prend son chargement de nickel, et repart de Thio le 1^{er} février pour l'Europe. Le 24 mai 1907, le capitaine Ange Bidon transmet le commandement au capitaine Pierre Touchet.

Maréchal Suchet

En 1908, Ange Bidon prend le commandement du trois-mâts barque (ou trois-mâts carré) *Maréchal Suchet*, de la Société Anonyme des Voiliers Nantais, qu'il va commander pendant quatre ans.

En février 1908, à bord du trois-mâts carré *Maréchal Suchet*, il appareille sur lest du Havre pour New York où il prend un chargement de pétrole pour Murorsu (Japon), où il arrive après cent cinquante-six jours de traversée. Ayant la confiance de son armateur, Eugène Pergeline, celui-ci avait fait embarquer son neveu en qualité de passager, mais ce mauvais garçon de bonne famille fomenta

¹ En 1904, du 23 mars au 11 octobre, le capitaine Félix Humbert (30/10/1874 - 08/1941) aurait embarqué sur l'*Amiral*

de Cornulier.

² cf. Henri Picard

une rébellion au sein de l'équipage. Le jeune Pergeline fut donc débarqué au Japon, et confié par le capitaine Bidon à un commandant des Messageries.

Il fait son retour, à ordres, sur Falmouth. Mais le voyage de retour est très pénible, marqué par des maladies, des décès, et des avaries de gouvernail dans le Pacifique. Ayant quitté Hakodaté, au nord du Japon, le 12 juin 1909, le navire doit relâcher à Valparaiso, le 5 octobre, pour avaries de gouvernail. Il repart le 27 et touche Falmouth le 11 février 1910, après cent sept jours de mer.

Cinq jours plus tard, le 16 février, il appareille pour Londres en remorque du *Guadiana*, de la Cie Walkins. Mais, le 18 février à deux heures du matin, ayant le pilote à bord, par un coup de vent de N.E. et temps bouché, le remorqueur signale de se tenir prêt à mouiller aux approches du banc de Shingle Bank, qu'ils atteignent à cinq heures. Au moment de mouiller, un violent coup de vent provoque une embardée du remorqueur qui met le navire sur le banc, en position dangereuse.

Six remorqueurs alertés essayent de le retirer de sa position critique, mais le navire talonne et menace de s'ouvrir, et le grand mât, ployé sous la hune, s'affaisse. Tout devient inutile, le *Maréchal Suchet* est en si mauvaise position que l'ordre est donné à l'équipage de quitter le navire. L'équipage est évacué par le bateau de sauvetage de Ramsgate, pour se réfugier à Margate.

Le 22, dans une embellie, l'équipage retourne à bord et le navire peut enfin être retiré du banc sur lequel il est échoué. Il arrive à Londres le 24 février et les sociétés de remorquage appelées pour son sauvetage le font saisir. C'est la cour de Londres qui départagera les parties, les intérêts de la Société Anonyme des Voiliers Nantais étaient défendus par Armand Cammartin, un des administrateurs, qui gagna le procès. Les négociations et les réparations prendront plusieurs mois et coûteront 184.564 francs. Le 4 juin 1910, le navire est prêt à appareiller quand un incendie, heureusement vite éteint, se déclare à bord.

Fin juin 1910, le *Maréchal Suchet* est réarmé à Londres pour la Nouvelle-Calédonie. Il fait escale à Thio, puis va prendre son chargement de nickel à Poro. En octobre, il quitte la Nouvelle-Calédonie pour Le Havre, et sur la route du retour fait escale à Honolulu. En 1911, il est armé à Dunkerque pour un nouveau voyage en Nouvelle-Calédonie, fait escale à Réunion, à la Pointe des Galets, puis touche Thio et charge à Poro au mois d'octobre. Il fait son retour sur Le Havre.

Au mois de mars 1912, le *Maréchal Suchet* est

à Glasgow où, le 27 avril, le capitaine Ange Bidon passe le commandement au capitaine Joseph Créquer.



Maréchal Suchet. Coll. State Library of Victoria, Australie.

Fin de carrière

Déprimé par la mort tragique de sa femme, et par les nombreux incidents qui ont marqué ses voyages, le capitaine Ange Bidon, qui a 46 ans, décide d'achever sa navigation comme il l'avait commencée, à la petite pêche, à bord de son canot. Il occupe des fonctions municipales et prend la défense des intérêts des pensionnés de la caisse des Invalides. Lors de la création de l'Ordre du Mérite Maritime, son nom figure dans la première promotion. Il décède à Fréhel, en 1939.

Son fils, capitaine au long cours, a navigué à bord du trois-mâts *Bonchamp*. De tous les donateurs au Musée des Cap-Horniers, c'est lui qui a offert le plus grand nombre de souvenirs et deux cents ouvrages sur la navigation.

Sources

- Marthe Barbance, *Vie commerciale de la route du Cap Horn au XIX^e siècle, l'armement Bordes & fils*. SEVPEN, Paris, 1969.
- Louis Lacroix, *Les derniers grands voiliers*. Amiot-Dumont, Paris, 1950.
- Louis Lacroix, *Les derniers Cap-Horniers français*. Imprimerie Pacteau, Luçon (Vendée), 1948.
- Brigitte et Yvonnick Le Coat, *Cap-Horniers Français (1)*. Le Chasse-Marée, Douarnenez, 2002.
- Claude et Jacqueline Briot, *Cap-Horniers Français (2)*. Le Chasse-Marée, Douarnenez, 2003.
- Henri Picard, *La fin des Cap-Horniers*, Édita S. A., Lausanne, 1976.
- Jean Randier, *Hommes et navires au Cap Horn*. Hachette, Paris, 1966.
- AICH, Saint-Malo (Livre d'or des capitaines).

Étienne BERNET