

11. — DUNKERQUE. — Quai Freycinet. — 4 Mâts.

© Collection du musée Portuaire

Patrimoine

L'épopée des grands cap-horniers dunkerquois

Armant la plus grande flotte de voiliers cap-horniers au monde à la veille de la Grande Guerre, la compagnie maritime Bordes a fait de Dunkerque son principal port d'attache, contribuant ainsi au développement économique de toute l'agglomération.

L'an dernier, quelque 9516 personnes ont visité le « Duchesse Anne », cet ancien navire-école de la marine de guerre allemande reconverti en musée à flot. À bord de ce majestueux trois-mâts, tout évoque la liberté, l'aventure, les voyages au long cours et les terres lointaines. Amarré devant le Musée portuaire depuis 1998, ce vaisseau de 92 mètres de long nous rappelle que Dunkerque fut au tournant des XIX^e et XX^e siècles l'un des plus importants ports cap-horniers français. Chaque année, des dizaines de grands voiliers marchands quittaient l'ancien port corsaire et taillaient leur route autour du globe, accomplissant maints exploits et prouesses avant de réapparaître en rade de Dunkerque des mois plus tard, les cales remplies de précieuses marchandises. Parmi les principaux armateurs implantés en Citadelle figure alors la maison Bordes que d'aucuns considèrent comme la plus grande compagnie de voiliers au monde.

Approvisionner la France en nitrate de soude

Fondée en 1847 par Antoine-Dominique Bordes, un agent maritime français installé au Chili, et Ange-Casimir Le Quellec, un capitaine au long cours, cette compagnie se charge à ses débuts d'exporter vers le Chili des produits français et de ramener en France des marchandises sud-américaines telles que du cuir, de la laine et des minerais. Mais en 1868 survient un événement inattendu : Ange-Casimir Le Quellec décède. Aussitôt, Antoine-Dominique Bordes rentre en France et rachète les parts de la société au fils héritier de son ancien ami et associé. Désormais seul maître à bord, il change de stratégie, concentrant tous ses efforts sur le seul trafic du nitrate de soude chilien, un produit que les agriculteurs européens

utilisent massivement pour amender les sols, notamment ceux servant à la culture du blé et de la betterave sucrière. Pour approvisionner ses dépôts de Bordeaux, de La



Portrait d'Antoine-Dominique Bordes, père de la compagnie maritime dunkerquoise. © Collection particulière

Palice et de Nantes, il commande 14 trois-mâts en fer de 1000 à 1200 tonnes à des chantiers anglais. Puis, en bon entrepreneur, il met en place son propre réseau d'agents commerciaux dont la principale tâche consiste à démarcher les négociants et autres cultivateurs.

Un marché en pleine explosion

Désireux de s'implanter dans le nord de la France, il confie à l'un de ses représentants, le capitaine Petibon, la mission d'ouvrir une succursale à Dunkerque et d'établir des relations commerciales avec les marchands

d'engrais locaux. Cet envoyé spécial débarque dans la cité portuaire en juillet 1874, installe son bureau quai de la Citadelle et se met à arpenter les foires et marchés du département afin d'y vanter les mérites de sa marchandise. Le succès est immédiat. La demande régionale est telle que la cité de Jean Bart devient très rapidement le centre le plus actif et le principal port d'attache de la flotte Bordes. En 1884, 10 voiliers accostent à Dunkerque contre seulement 5 à Bordeaux qui n'est autre que la base originelle de la compagnie. Dix ans plus tard, en 1896, plus de la moitié des cargaisons de nitrate importées par l'armement Bordes sont déchargées dans le seul port de la mer du Nord.

Des voyages longs et difficiles

À cette époque, il faut environ 350 jours (soit près d'une année) à un trois-mâts pour effectuer le trajet aller-retour entre Dunkerque et le port nitratif d'Iquique au Chili. Le rituel est alors immuable. Le voilier sort du port tracté par un remorqueur qui l'emmène loin des côtes. Une fois au large, le capitaine fait hisser les voiles et met le cap vers l'Angleterre où les cales sont remplies de charbon destiné aux pays d'Amérique du Sud. La Grande-Bretagne est alors la seule nation exportatrice de houille. Sitôt le chargement terminé (cela peut prendre plusieurs jours), le navire reprend la mer et quitte l'Europe. Commence alors pour les marins un périple de plusieurs mois qui doit les mener à l'autre bout du monde. Mais avant d'arriver à bon port, ils doivent d'abord traverser l'océan Atlantique et affronter des conditions de navigation souvent difficiles. Après une rapide escale à Rio de Janeiro (Brésil) où le voilier est remis en état et délesté d'une partie de sa cargaison, ils descendent plus au sud afin de doubler le mythique mais redoutable cap Horn, seule route pour gagner l'océan

Pacifique et rejoindre le Chili, leur destination finale. Pour tous, c'est sans conteste le moment le plus délicat et le plus angoissant de l'expédition. Le danger est permanent et les naufrages sont légion. Après avoir bataillé durant des jours contre des vents violents et de puissants courants marins, le navire peut enfin faire route vers Valparaiso (Chili) où il doit livrer le reste de sa marchandise avant de remonter vers Iquique pour prendre livraison de sa précieuse cargaison de nitrate de soude. Le chargement effectué, le bâtiment prend le chemin du retour. Arrivée prévue à Dunkerque une centaine de jours plus tard.

L'essor des quatre-mâts

Pour réduire la durée du voyage et dans le même temps accroître la capacité de chargement de sa flotte, Antoine-Dominique Bordes achète en 1880 11 magnifiques voiliers mis en vente par des armateurs victimes de la crise du transport maritime. Mieux, en 1882, il commande à un chantier anglais le premier quatre-mâts carré français en fer: « l'Union ». Malheureusement, notre armateur n'aura guère le temps de savourer ce beau succès puisqu'il décède un an plus tard, laissant à ses trois fils, Adolphe, Alexandre et Antonin, une compagnie prospère forte de 41 navires. Poursuivant la politique paternelle, les trois frères mettent en chantier nombre de nouveaux quatre-mâts plus performants et plus rentables que leurs aînés les trois-mâts. 4 sont construits en Angleterre en 1888 et un cinq-mâts, le premier battant pavillon français, est lancé deux ans plus tard, le 2 septembre 1890, sous le nom de « France ». Pouvant emporter 6000 tonnes de marchandises, ce bâtiment de 112 mètres de long est à l'époque considéré comme le plus grand au monde. Sur les quatorze voyages qu'il effectuera au cours de sa courte carrière (il sombrera au large des côtes argentines en mai 1901), près de la moitié seront réalisés au départ de Dunkerque.

Quatre cap-horniers construits par les ACF

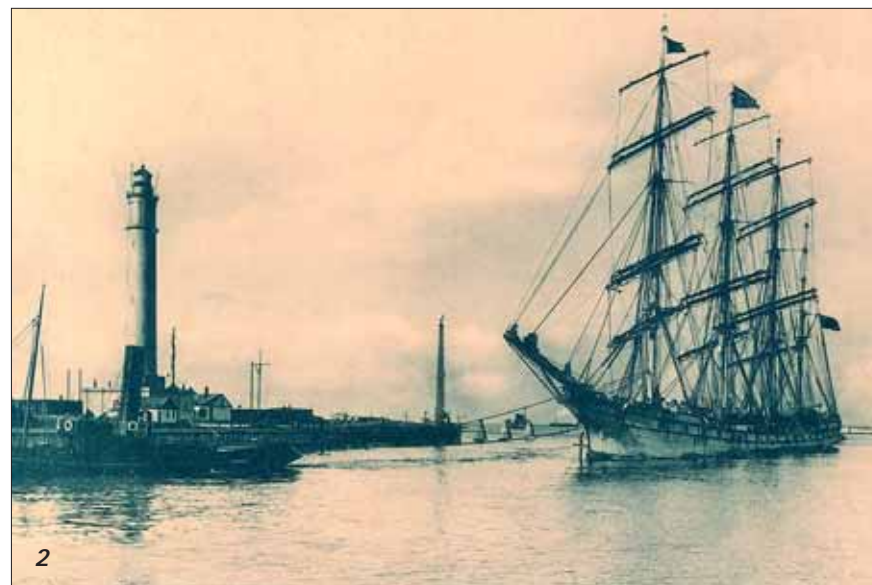
Profitant également de la promulgation d'une loi instituant une prime à la construction de quatre-mâts en 1893, les Bordes continuent de renouveler leur flotte. De 1895 à 1912, ils mettent ainsi en service 13 trois-mâts et 29 quatre-mâts dont quatre sont livrés en 1902 par les tout jeunes Ateliers et Chantiers de France de Dunkerque (ACF). Mesurant 90 mètres de long et pouvant emporter 3200 tonnes de fret, l'« Adolphe III », l'« Antonin III », l'« Alexandre II » et le « Valparaiso III » figurent parmi les voiliers les plus modernes de l'époque. Grâce à ces nouveaux vaisseaux et à la réduction des



© Photo du capitaine Yves-Marie Bernard

temps de chargement, la liaison Dunkerque-Iquique via le cap Horn ne demande plus, vers 1900, que 180 jours de mer, soit une durée de voyage réduite de moitié en seulement un peu plus d'une décennie. La maison Bordes est alors considérée comme la plus grande compagnie de voiliers cap-horniers au monde. Mais paradoxalement, si les

trois- et quatre-mâts ont assuré la fortune de la famille Bordes et de leurs actionnaires, ils occasionneront également leur perte. En effet, tandis que leurs concurrents abandonnent progressivement la voile au profit de la vapeur, les Bordes se refusent à remplacer leur flotte de voiliers par des navires à moteur.



2

© Collection Musée portuaire

1- À bord, les mousses étaient mis à contribution pour le chargement du charbon notamment.

2- En 1902, les Ateliers et Chantiers de France livrent 4 voiliers parmi les 29 quatre-mâts de la flotte.

3- À Iquique (Chili), les voiliers Bordes embarquaient le précieux nitrate de soude.



3

© Collection particulière

Le tournant de la vapeur

En 1904, ils acquièrent bien un cargo à vapeur de 7000 tonnes, le « Magellan », mais celui-ci fait figure d'exception. Quoique très rapide (il ne met que 150 jours pour effectuer l'aller-retour Dunkerque-Iquique), son coût d'exploitation reste nettement supérieur à celui d'un voilier traditionnel. Indifférents aux

progrès techniques et à l'évolution du trafic maritime mondial, les Bordes continuent donc à investir dans la voile. Entre 1905 et 1913, leur flotte s'enrichit encore de 19 bâtiments acquis auprès d'armateurs anglais et allemands passés à la vapeur. À la veille de la Première Guerre mondiale, la maison Bordes est à son apogée. Elle emploie 60

capitaines, 170 officiers et plus de 1400 hommes d'équipage dont le travail consiste à faire naviguer sur toutes les mers du globe 46 unités dont 29 quatre-mâts en acier pouvant transporter chacun 4000 tonnes de marchandises. À l'époque, incontournable, cette flotte aura un rôle décisif à jouer dans l'effort de guerre.



© Collection Musée portuaire

Au départ de Dunkerque, le cap-hornier est tiré au large, direction l'Angleterre et son charbon.

À la merci des U-Boote

En effet, si le nitrate de soude importé du Chili est très apprécié des cultivateurs pour ses vertus fertilisantes, il est également très recherché par l'armée pour ses propriétés explosives. Dès la déclaration de guerre, la maison Bordes remet donc à l'État tous ses stocks, soit plus de 28000 tonnes de minerai. Indispensables à l'approvisionnement des industries d'armement en « salpêtre du Chili », les grands cap-horniers Bordes sont réquisitionnés par les autorités françaises. Entre août 1914 et fin 1917, ils effectueront près de 130 aller-retour entre la France et le Chili. Mais lents et peu manœuvrants, ces bâtiments s'avèrent être des cibles faciles pour les sous-marins allemands. L'« Union » est ainsi coulé au large des côtes brésiliennes après avoir été vidé d'une partie de son chargement le 28 octobre 1914. Ce torpillage sera le premier d'une longue série. Ce sont au total 23 bâtiments (dont 19 appartenant à la flotte de Dunkerque) qui seront arraisonnés et envoyés par le fond avec pour conséquence la mort de 123 marins.

Le déclin de la marine à voile

Lorsque les États-Unis entrent en guerre en 1917, les voiliers en état de naviguer sont envoyés vers la base de Norfolk en Virginie afin d'y être échangés contre des vapeurs américains. Remis au gouvernement français au lendemain de l'Armistice, les voiliers Bordes sont affectés à l'approvisionnement du pays en matières premières, en produits alimentaires et en biens d'équipement avant d'être progressivement rendus à

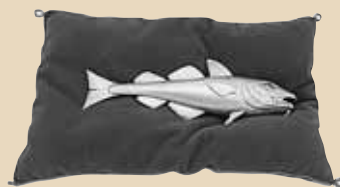
leur armateur qui tente de relancer son activité sous le nom de « Compagnie française d'armement et d'importation de nitrate de soude ». Sur les 46 bâtiments qu'elle possédait avant-guerre, la maison Bordes n'en récupère que 19. Pour reconstituer sa flotte et combler son retard sur les compagnies étrangères, elle met en chantier trois grands vapeurs auxquels viennent s'ajouter un cargo allemand et trois autres gros navires (dont un est appelé « Port de Dunkerque ») obtenus dans le cadre des dommages de guerre. Malheureusement, la compagnie se heurte à une baisse des cours du nitrate de soude et à une concurrence de plus en plus féroce. Dès 1923, la compagnie doit se séparer de ses derniers quatre-mâts. La crise s'accentuant encore au début des années 1930, la compagnie décide d'immobiliser momentanément ses navires qui ne navigueront plus jamais sous pavillon français. Victime de la guerre, de la concurrence et des crispations socio-économiques, la compagnie Bordes fait faillite en 1935. Les équipages sont licenciés et les navires vendus à des armements grecs. C'est la fin d'une belle aventure qui aura permis à Dunkerque de se hisser au troisième rang des ports français. ◆

Sources :

Musée portuaire et Archives municipales.
Yann Gobert-Sergent, « La compagnie Bordes et le port de Dunkerque ».
Brigitte et Yvonnick Le Coat, « Cap-horniers français », tome 1.
Claude et Jacqueline Briot, « Cap-horniers français », tome 2.

Le saviez-vous ?

Une pêche miraculeuse



Emblème originel de notre cité, le poisson a inspiré de nombreuses légendes et coutumes locales, parmi lesquelles le don du poisson d'argent, un rituel vieux de deux siècles qui puise sa signification et sa symbolique dans l'aventure hauturière et l'histoire maritime de notre ville. Selon cette tradition, il revient aux femmes des patrons pêcheurs, les bazennes, le privilège d'offrir cette belle pièce d'orfèvrerie aux épouses des souverains ou chefs d'État en visite à Dunkerque. Le premier poisson d'argent a ainsi été remis à l'impératrice Marie-Louise, épouse de Napoléon I^{er}, le 21 mai 1810. Les deuxième et troisième furent pour leur part offerts à l'é-



pouse de Napoléon III, l'impératrice Eugénie, en septembre 1853 et août 1867. Par la suite, la tradition est quelque peu modifiée. Le 18 août 1897, une délégation de bazennes présente le poisson et offre des fleurs au président de la République Félix Faure. Quatre ans plus tard, le 18 septembre 1901, c'est au tour de la tsarine Alexandra, épouse de Nicolas II de Russie, de recevoir cette prestigieuse offrande. Suprême honneur : le poisson est

alors de vermeil. Les deux suivants furent quant à eux symboliquement offerts en 1903 et 1936 à la chapelle Notre-Dame des Dunes. Un temps abandonnée, cette tradition est remise au goût du jour en juillet 1991. Le plus prestigieux des présents est alors remis au président de la République François Mitterrand, venu participer en compagnie de John Major, Premier Ministre du Royaume-Uni, au sommet franco-britannique. ◆

Un hôtel de ville sur la « plaine du Sahara »

Inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques et classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco au même titre que les beffrois de l'église Saint-Éloi et de l'hôtel de ville de Dunkerque, la tour de l'hôtel de ville de Calais érigé entre 1912 et 1925 sur la « plaine du Sahara », un vaste terrain vague sablonneux et désert situé au centre de la cité, a été dessinée par un véritable précurseur : l'architecte dunkerquois Louis Debrouwer. Choisi parmi une centaine d'autres, le projet de Debrouwer fut pour l'époque particulièrement novateur puisqu'il préconisait l'utilisation du béton armé - un matériau nouveau et très économique - pour réaliser l'ossature de l'édifice dont la flèche devait culminer à 75 mètres de haut. Un temps décriée, cette méthode de construction révolutionnaire s'avéra être la solution la mieux adaptée aux contraintes financières et techniques du projet, en particulier celles de résister aux tempêtes et de s'adapter à un sol instable. C'est d'ailleurs en grande partie grâce à l'emploi du béton armé que ce monument de style néo-flamand traversa les deux guerres mondiales sans grand dommage. ◆



Record battu

Construit aux Ateliers et Chantiers de France, le contre-torpilleur « Vauban » a battu au cours de l'une de ses premières sorties en mer au large de Lorient, en juillet 1930, le record du monde de vitesse des navires de guerre, précédemment détenu par deux contre-torpilleurs français de la même classe que lui, le « Valmy » et le « Verdun », lancés respectivement en mai et juillet 1928. Lors de cet essai, le bâtiment dunkerquois a atteint la vitesse moyenne de 40 nœuds 20, soit près de

75 kilomètres à l'heure. Une vitesse prodigieuse pour l'époque et qui plus est pour un navire de guerre de plus de 2 700 tonnes. Lancé le 1^{er} février 1930 et entré en service l'année suivante, le « Vauban » est, à l'instar de ses six sister-ships de la classe des « Guépards », engagé dans l'Atlantique lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Après avoir rejoint la Méditerranée et participé au bombardement de Gênes le 14 juin 1940, il est rapatrié à Toulon où il est sabordé le 27 novembre 1942.

Une vice-doyenne de 308 ans !

La Chambre de commerce et d'industrie fait partie du paysage dunkerquois depuis plus de trois siècles. Fondée par un édit royal de Louis XIV daté de février 1700, cette institution est considérée comme la plus ancienne de France après celle de Marseille qui fut créée pour sa part en 1599. Ses missions étaient alors bien définies : faire fleurir le commerce à Dunkerque et rétablir « la bonne foy parmi les négocians ». Ses membres se sont réunis pour la première fois le 12 mai 1700 dans une salle de l'hôtel de ville. Par la suite, ils se sont installés dans les bureaux de



la balance publique. Pour subvenir à ses besoins, la Chambre a obtenu divers privilèges dont celui de fournir le lest aux vaisseaux marchands. Grâce à ces revenus, l'assemblée est parvenue à transférer son siège au premier étage de la nouvelle Bourse du commerce, construite en 1756

sur la place d'Armes (actuelle place Charles Valentin), en face de l'hôtel de ville. Avec le développement portuaire du XIX^e siècle, ses missions évoluèrent considérablement. Elle devint même l'un des piliers de la vie économique locale. En 1888, elle emménageait en Citadelle au plus près du port. Inauguré en 1891, le nouveau bâtiment a succombé aux bombardements de mai 1940. Reconstitué en lieu et place du précédent édifice, le nouvel hôtel consulaire est entré en service en 1963. ◆