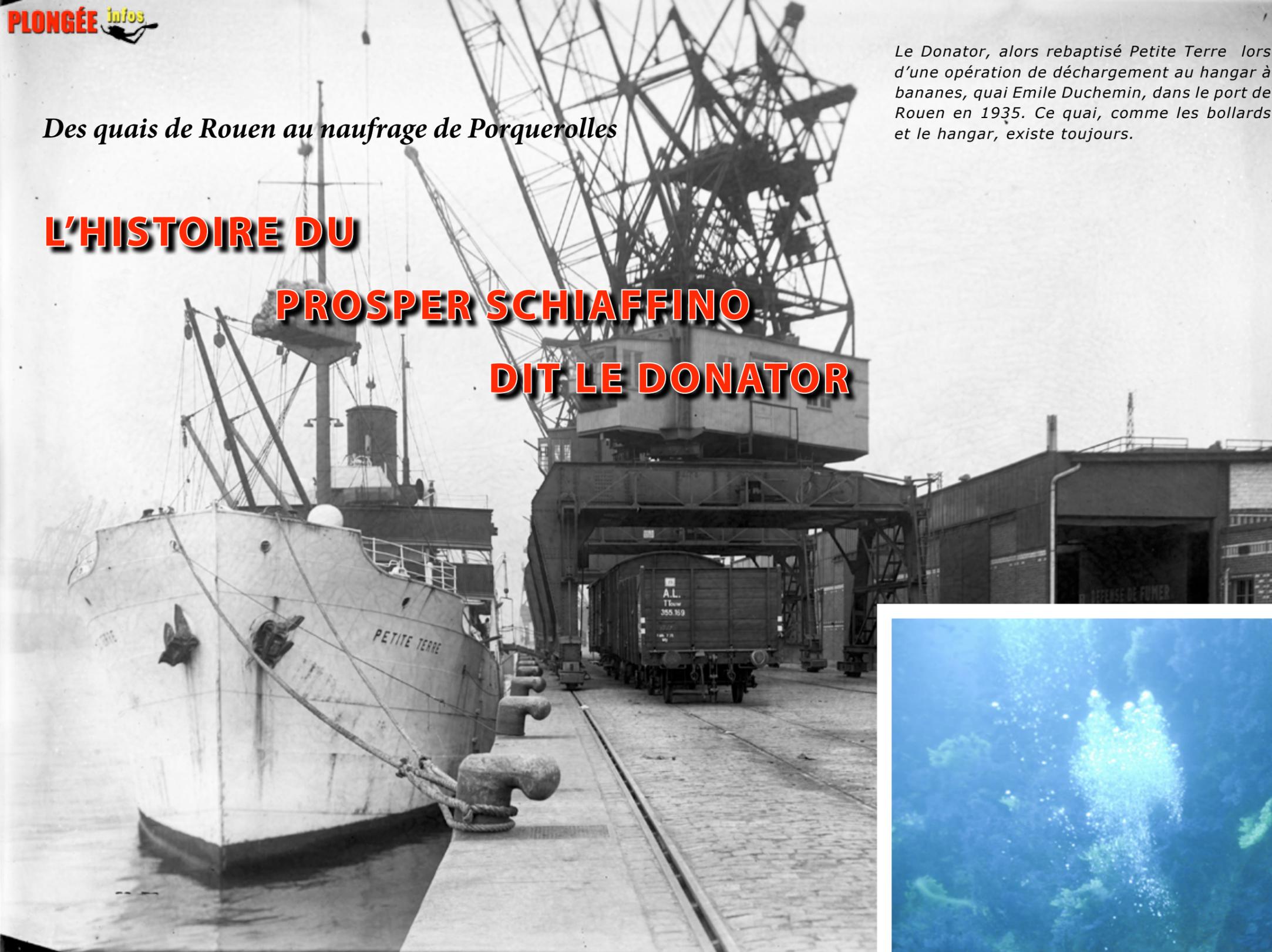


Des quais de Rouen au naufrage de Porquerolles

L'HISTOIRE DU PROSPER SCHIAFFINO DIT LE DONATOR



Le Donator, alors rebaptisé Petite Terre lors d'une opération de déchargement au hangar à bananes, quai Emile Duchemin, dans le port de Rouen en 1935. Ce quai, comme les bollards et le hangar, existe toujours.

devient alors le Prosper Schiaffino. Cette compagnie qui possède vingt bâtiments en 1939 en perd 19 pendant la seconde guerre mondiale. Ce qui fait qu'à la fin des hostilités, le seul rescapé est le Prosper Schiaffino, qui assure le transport du vin entre l'Algérie et la Métropole. Le 10 novembre 1945 le cargo fait route vers Marseille avec une cargaison de vin. Le relevage des mines n'est pas encore accompli en Méditerranée, alors le Capitaine, monsieur Baillet, ordonne à ses hommes d'observer la plus grande vigilance à l'approche des passes. Le mistral souffle, la mer est forte pendant que le bateau contourne l'île de Porquerolles par le Sud lorsque à 13h10 une effroyable explosion retentit. Le cargo a heurté une mine par bâbord avant, la proue est quasi détachée du reste de la coque, l'eau envahit le navire, la poupe se soulève rapidement. Ne pouvant mettre les chaloupes à la mer, l'équipage, composé de 29 marins, se trouve dans l'obligation de se jeter à l'eau. Par chance un avion de la R.A.F, témoin du drame, alerte les secours sauvant ainsi 27 hommes, alors que 2 sont portés disparus. Cet ultime naufrage aurait pu sceller le destin de la Compagnie Schiaffino qui retrouve grâce aux Liberty-Ship, les premiers éléments de remplacement d'une flotte totalement mise à mal. La compagnie continuera de fréquenter le port de Rouen jusqu'au début des années 90.

HISTORIQUE DE L'ÉPAVE DU PROSPER SCHIAFFINO, DIT LE DONATOR...

En 1931, le Donator est lancé par les chantiers Holz Worksted A-S à Bergen, en Norvège. Premier point commun avec la capitale normande qui entretient depuis plus d'un siècle des liens privilégiés avec les Norvégiens, descendants de ces lointains ancêtres qui firent trembler l'Europe, les Vikings. Long de 78

m pour 12 m de large, il pouvait filer 14 à 15 nœuds propulsé par une machine à triple expansion de 1800 CV. Revendu en 1933 à la Compagnie Générale d'Armements Maritime, il est rebaptisé Petite Terre affecté au transport de fruits, principalement des bananes entre les Antilles et le port de Rouen. Puis, à la veille de la guerre, en 1939, il passe à la Compagnie Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord ou Compagnie Schiaffino, compagnie elle aussi habituée à utiliser le port de Rouen. Le Petite Terre ex Donator



La proue du Donator couchée sur bâbord



Le Petite terre déchargeant des primeurs à l'aide d'appareils mécanisés en 1936. En arrière plan, un remorqueur rouennais de la Compagnie Union Normande qui semblerait être le « Cyrano », une belle épave gisant au large de l'Île de Groix

1870-3-2-36

LE BANANIER PETITE TERRE ABONNE REGULIER DU PORT DE ROUEN

Lorsque l'Algérie était un département français, le principal maillon de la chaîne du vin était le port de Rouen. A cette époque, Rouen était aussi un port d'importation de fruits et primeurs venant des Antilles et d'Afrique du Nord, traitant principalement, avant-guerre, caisses d'oranges, de clémentines et régimes de bananes. Ces deux trafics perdureront jusqu'au milieu des années 80 avec l'arrêt des exportations de vins en provenance de l'Algérie puis du Maroc pour l'un et soit le transfert vers d'autres ports soit la conteneurisation pour l'autre. Quoiqu'il en soit ces deux sortes de trafics déjà traités entre les deux guerres nous permettent d'avoir de belles photos du Donator, alors Petite Terre et futur Prosper Schiaffino en escale à Rouen et ainsi d'en savoir un peu plus sur les appareils mis en place pour le traitement de son chargement.

Le premier trafic assuré par le Donator, l'amenant à fréquenter Rouen sera le transport des fruits et primeurs qui verra le Petite-Terre comme le Marigot assurer la liaison Antilles-port de Rouen afin d'y décharger des bananes. Ce trafic à l'époque était assez complexe, puisqu'il nécessitait une surveillance

de tous les instants des cales chargées de régimes de bananes qui risquaient, durant le voyage, de mal mûrir ou de mûrir trop vite. Une partie de l'équipage - en général sous les ordres d'un apprenti officier - était chargée journalièrement de surveiller leur état et de jeter à la mer tout régime suspect qui aurait pu contaminer le reste. Ce n'était pas fini pour autant, durant cette opération de surveillance comme lors du déchargement il fallait faire attention au serpent des bananiers ou serpent minute qui pouvait infester un régime de bananes et provoquer une mort rapide par morsure.



PAR
J. DESSERÉ
ingénieur en Chef
de la Chambre de Commerce

PERMETTRA A ROUEN, L'AN PROCHAIN, D'ÉTABLIR DES RECORDS DE VITESSE DANS LA DISTRIBUTION DE FRUITS ET LÉGUMES IMPECCABLEMENT FRAIS
UN MODÈLE D'ORGANISATION TECHNIQUE, SCIENTIFIQUE ET COMMERCIALE

Ci-dessus :
Le Donator tête d'affiche d'un article concernant les primeurs africains

Ci-après :
Publicité au profit de la flotte bananière où apparait le Donator

Ci-dessous :
Le hangar à bananes vu de l'intérieur avec ses régimes emballés de papier Kraft

UN MARCHÉ A QUAI DES PRIMEURS AFRICAINES



Le Donator tête d'affiche d'un article concernant les primeurs africains

Déchargement des cargos de primeurs et de fruits.



COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ARMEMENTS MARITIMES

CAPACITÉ DE LA FLOTTE BANANIÈRE	
Année	Capacité (tonnes)
1931	2 200 000
1932	2 200 000
1933	2 200 000
1934	2 200 000
1935	2 200 000

NAVIRES MODERNES
A VENTILATION RÉFRIGÉRÉE, EXPLOITÉS PAR
LA C^{IE} G^{ÉN}ÉRALE TRANSATLANTIQUE
POUR LE TRANSPORT DES BANANES
DES ANTILLES FRANÇAISES EN FRANCE

IMPORTATIONS DE BANANES	
Année	Quantité (tonnes)
1931	210 000
1932	210 000
1933	210 000
1934	210 000
1935	210 000



Navire	Capacité (tonnes)	Année	Port	Statut
GRANDE TERRE	84 200	1931	ROUEN	11
PETITE TERRE	81 200	1931	ROUEN	11
BASE TERRE	80 200	1931	ROUEN	11
CARAVELLE	80 200	1931	ROUEN	11
MARTINIQUE	80 200	1931	ROUEN	11
ALLIER	80 200	1931	ROUEN	11
ARDECHE	80 200	1931	ROUEN	11
GUYANE	80 200	1931	ROUEN	11

CAPACITÉ ANNUELLE DE TRANSPORT DE LA FLOTTE BANANIÈRE EXPLOITÉE PAR LA C^{IE} G^{ÉN}ÉRALE TRANSATLANTIQUE
50 000 TONNES



Ce zoom sur la publicité permet de révéler pourquoi la puissance de la mine a presque arraché la proue du Donator : la cassure due à l'effet de souffle de la mine a été favorisée par la présence de portes latérales d'accès aux cales présentes dans les murs de coque

"PETITE-TERRE"
"GRANDE-TERRE"
"CARAVELLE"

Embarquement de bananes par porte de chargement sur s.s. "PETITE-TERRE"



La présence du Donator dans la forme de radoub du port de Dieppe met en évidence la présence de la porte de cale latérale bâbord

UN PEU D'HISTOIRE

A peine le Duché de Normandie rattaché au royaume de France (1204), qu'éclatait, en 1292, la guerre entre Edouard 1er d'Angleterre et Philippe le Bel. Une des causes du conflit, était l'attaque par soixante bâtiments anglais de deux cents navires normands chargés de vins de Gascogne à destination de Rouen. Au XVIIIème siècle, les négociants de Libourne demandaient l'établissement d'une ligne régulière entre leur ville et Rouen. La guerre de course sous le 1er Empire, puis la concurrence des ports de Dunkerque et du Havre aidés par un chemin de fer naissant allait entraîner le trafic à la baisse. Deux événements d'importance pour le port de Rouen allaient en décider autrement. Ce sera d'abord le démarrage des premiers travaux d'approfondissement du chenal de la Seine, votés en 1946 par Monsieur le Vicomte Victor Hugo et Monsieur Alphonse de Lamartine, écrivains et poètes mais aussi députés, qui allaient permettre l'accès à Rouen à des navires à plus fort tirant d'eau ; puis ce sera, et surtout, la destruction des vignes françaises par le phylloxera. De ce fait, à partir de 1880, les déchargements de vins d'Espagne et du Portugal ne cessent de croître. En 1891, les arrivages de vins espagnols atteignent 338.209 tonnes et provoquent un tel encombrement des quais pendant de longs mois qu'il fallut mettre à disposition du commerce maritime tous les espaces libres avoisinant le port. Puis, les vignobles de la péninsule ibérique aussi touchés, ce fut l'apparition des vins algériens. En 1938, Rouen reçoit plus de 950.000 tonnes de vins d'Afrique du Nord, tonnage supérieur à tous les autres ports métropolitains réunis. (source : revue de Rouen, 1947)

A cette époque d'entre les deux guerres, alors que toutes les marchandises – du charbon au blé en passant par la viande et le poisson – avaient vu leur manutention et leur stockage évoluer, le vin continuait à être transporté dans les barriques et fûts descendant des tonneaux inventés par nos ancêtres les Gaulois...

LE PINARDIER PROSPER SCHIAFFINO

Le deuxième trafic, mènera probablement le « Donator » aussi à Rouen, mais nous n'en avons pas de preuve photographique. Ce qui est sûr, c'est qu'avec son passage à l'armement « Schiaffino » et à sa transformation en pinardier, il va subir quelques modifications. Et là, revenons un peu en arrière et retrouvons l'histoire du commerce des vins en France et plus particulièrement en Normandie : Rouen a été de tous temps le grand marché d'approvisionnement de la région parisienne, où les vins de Gascogne, de Guyenne, d'Espagne et du Portugal faisaient déjà l'objet d'un trafic important.



Le Petite Terre vu de profil dans le port de Rouen en 1935

L'AVENEMENT DES NAVIRES PINARDIERS

L'évacuation du vin vers l'intérieur du pays se faisant maintenant par wagons ou camions réservoirs et par chalands-citernes, il était naturel de penser à effectuer le parcours maritime avec le concours de navires-citernes. Jusqu'alors, les navires pinardiens étaient des cargos de 4 à 5000 tonnes qui pouvaient manutentionner avec leurs mâts de charge et transporter grâce à leurs 4 cales environ 5 à 6000 fûts. Tels étaient les pinardiens des armements Schiaffino, des Cargos Algériens ou des Bateaux à Vapeur du Nord affectés à la ligne Algérie/Manche/Mer du Nord. Ces navires, bien que présentant l'avantage d'être polyvalents et employés au besoin à un transport différent, allaient laisser leur place aux Tankers. En janvier 1935, le Bacchus amenait à Rouen la première cargaison de vin en vrac, 17 000 hectolitres contenus dans des réservoirs d'acier vitrifié intérieurement. En 1938, un deuxième tanker venait renforcer la flotte : le Sahel, mis en chantier cette année-là et d'une capacité de 24 500 hectolitres. Il existait deux autres navires citernes en service, le Tunisien de 12 000 hectolitres et le Sainte-Bernadette de 20 000 hectolitres, sous pavillon tunisien. En 1940, avec l'entrée en guerre et à défaut de pouvoir construire un bateau citerne neuf, on transforme certains cargos tels que le Cap-Cantin, puis en 1942 son sistership, le Cap-Blanc. L'idée allait faire son chemin, puisque c'était le tour du Finistère de 9 500 hectolitres, tandis que des installations partielles étaient réalisées sur le Ville de Djijelli et sur le Prosper Schiaffino ex Donator ...



LE PRINCIPAL
MAILLON DE LA
CHAINE DU VIN
C'EST LE PORT DE ROUEN

Ci-dessus : Aperçu, sur un article de la Revue de Rouen de 1947, de citernes à vin en pontée

Ci-dessous : Une cuve du chai à vins de Rouen, tout neuf, porte une ardoise précisant la date, la nature et la quantité de vin (Vin Rouge, 226,78 hectolitres) ainsi que le navire porteur : Le Charles Schiaffino un des successeurs du Donator...



Le Bacchus, immatriculé à Rouen, premier tanker pinardier.

508
3021
7.12.50
S/S Ch. Schiaffino
V.R. 1235
226-227

Voilà pourquoi et comment le Donator est équipé de 4 citernes en pontée, faisant ainsi partie des premiers cargos modernes à avoir transporté du vin autrement qu'en barriques. Ce transport du vin par tanker connaîtra à Rouen un réel succès puisque dès les années 50, un chai à vin y sera construit. Il sera élaboré sur le modèle des citernes en acier vitrifié de ces bateaux puisqu'il sera équipé de cuves doublées par des carreaux de verre



1950 : Une citerne du chai à vin de Rouen recouverte de carreaux de verre

Une des 4 citernes en pontée du Donator



Alors, lors de votre prochaine plongée sur le « Donator », arrêtez-vous à la hauteur des cales 2 et 3 afin de jeter un coup d'œil attentif aux citernes qui y reposent en pontée. Dites-vous que vous avez sous les yeux les vestiges d'un modeste mais moderne cargo préfigurant l'ère du transport maritime actuel dont le conteneur, belle citerne aux formes parallélépipédiques en quelque sorte, en est le maillon principal. Ainsi, vous n'aurez pas plongé sur une épave aussi belle et aussi profonde en vin, pardon, en vain.

François Wender

Bibliographie :

Plongées en Méditerranée – La revue de Rouen, 1ère année, 1947.

Informations sur la compagnie Schiaffino : Deux officiers du port de Rouen, ex-employés de cette dernière.

Crédits photographiques :

Photos anciennes : Plaques de verre numérisées par l'atelier du Musée Maritime, Fluvial et Portuaire du Port de Rouen pour le compte du Grand Port Maritime de Rouen

Collection particulière et photos sous-marines de l'auteur



Le Donator : une épave très poissonneuse



Fleurie par une multitude de gorgones. La vie a remplacé le vin



Barre à roue et château arrière.



La poupe du Donator ornée de gorgones, magnifique