

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

La Revue Maritime publie ci-dessous deux enquêtes sur des événements de mer causés par trois vagues dites scélérates (rogue waves). Ces événements – présentés par ordre chronologique - ont en commun de survenir dans le grand Océan au XX^e siècle, le premier dans le Pacifique sud, le second dans le Pacifique nord. Les enquêtes relèvent de deux approches culturelles différentes : la première est celle d'un peuple d'insulaires ma'ohi dont la science reconnaît Dieu comme le seul maître à bord de tous les vaisseaux ; la seconde est celle d'un peuple de continentaux popa'a dont la science fait de l'art de la navigation la clé de voûte de la survie des nefs. Faut-il faire remarquer que ces deux événements concernent des navires portant des noms de femmes ; ceci n'est que pure coïncidence. En dégager une leçon ferait injure à la science. De même, tirer une conclusion du fait que si le premier accident est fatal et si le second ne l'est pas, cela viendrait de ce que le premier est le fruit du péché et non le second, relèverait d'une spéculation privée de toute sagesse. La Rédaction

La disparition de la goélette Va'ine Avera

Taaria Walker dite Pare

Auteur de « Rurutu, mémoires d'avenir d'une île australe »¹

Cette goélette a été construite par les Rurutu en 1910 ; elle suit la ligne Australes-Tahiti habituellement, mais elle va à Huahine pour la cueillette du kapok et aussi aux îles Cook pour des charters de marque.



Les Rurutu projettent de construire un temple et font l'honneur à la goélette *Va'ine Avera*² d'accomplir la précieuse mission d'aller à Tahiti choisir et ramener à Rurutu tout le nécessaire pour la réalisation de la sainte maison.

¹ Ce compte-rendu historique est extrait du livre publié par les Éditions Haere Po (1999). Il est publié avec l'accord de l'auteur. Les intertitres sont de la rédaction. NDR

² Ce nom de navire se traduirait en français par *Dame d'Areva*. Areva est un des trois districts de Rurutu, le seul situé sur la côte ouest. NDR

Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

Un comité est élu, parmi les sages (*ati arai'a*), parmi les meilleurs artisans, maçons, charpentiers, sculpteurs ; parmi les membres de l'Église les plus dignes, diacres, porte-parole, trésoriers ; parmi les princes, les chefs, les pêcheurs, les guerriers, les *'arioi*, tous experts et de réputation irréprochable. Toutes les disciplines de l'île sont représentées dans ce comité, mais aucune femme n'est admise à participer à ce voyage.

Après les rites particuliers accomplis en son honneur, tout ce beau monde quitte Rurutu.

Goélettes de Rurutu

	Nom	Armateur
1850	<i>Rainuiatea</i>	Tuanua
1870	<i>Faito</i>	District de Moerai
1890	<i>Tebaita</i>	Teamo Moua
1896	<i>Manureva</i>	District de Moerai
1898	<i>Taurama</i>	District d'Auti
1900	<i>Tamarii Moerai</i>	Teamo Moua
1905	<i>Vahine Avera</i> *	District d'Avera
1906	<i>Parii</i>	Famille Neagle
1910	<i>Toerau</i>	District d'Auti
1921	<i>Teohu</i> **	Le Roi
1924	<i>Matieura</i>	Famille Mara
1940	<i>Tumuhau</i>	Famille Mairau

* La *Vahine Avera* a disparu corps et biens lors de son dernier (*sic. NDR*) voyage Tahiti - Rurutu en octobre 1910. (*Taaria Walker situe en 1910 l'année de construction. NDR*)

** Achetée à Papeete (*seule goélette de la série à n'avoir pas été construite à Rurutu. NDR*).

Tableau extrait d'Archipol – le cahier des archives de la Polynésie n° 11 – décembre 2008, tiré de « Les Goélettes à voile des îles Australes » d'A. Degage – Tahiti 1990 – 2^e édition.

A-t-on des nouvelles de Va'ine Avera ?

Des mois d'attente s'écoulent, pénibles et angoissants. Au bout d'un an, aucune âme n'apparaît, Rurutu est en deuil. Les *arai'a* passent leur temps en prière sur les *marae* dans les grottes et offrent de généreux sacrifices à leurs dieux. Les pasteurs chrétiens ordonnent des jeûnes répétés et des journées entières de prières dans les maisons de paroisse.

Femmes et enfants se plaignent de la longue absence des maîtres du foyer. D'un commun accord, la population met en place dans chaque village un local où l'on entasse nourriture, linge, ustensiles de cuisine et tous objets susceptibles d'être utiles aux veuves, aux orphelins et aux parents des absents.

Rurutu pleure la colossale perte en vies humaines qui touche son royaume. Toute la classe supérieure est partie, où se trouve-t-elle en ce moment ?

On ne parle plus de la construction du temple, ce projet est banni de la bouche des habitants. On le traite d'assassin, de décret du démon ; on se lance des reproches les uns

Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

aux autres, on veut changer de religion ou reprendre celle des ancêtres auprès des *arai'a*.

L'investigation conduite par Inaite

Un jour comme les autres se lève et un appel arrive de Auti. Une vieille dame, nommée Inaite, possédée par une légion d'esprits, convoque tous les parents, épouses et enfants des disparus, pour leur transmettre des nouvelles de la *Va'ine Avera*.

Une foule se rue vers ce petit coin de Rurutu et attend avec impatience l'heure de la révélation qui arrive le soir venu.

La petite vieille éprouve une sensation de froid intense et demande à être enveloppée entièrement d'une couverture. Des frissons et des convulsions la secouent fortement, puis elle tombe en léthargie.

Quand elle se rassoit, en transes, elle lance le son que produit une conque pour les départs ou arrivées des goélettes. Puis avec la voix du capitaine, elle annonce la présence de la *Va'ine Avera* près d'elle, équipage et passagers compris.

Chacun son tour, elle s'adresse aux parents des disparus qui parlent à travers elle de leur propre voix. Ces dialogues entre vivants et disparus déclenchent une véritable hystérie collective, et des scènes douloureuses se déroulent sous les yeux des spectateurs.

Des hommes musclés sont engagés pour assurer l'ordre et faire respecter le tour de chacun, car les affligés, stupéfaits, n'ont plus la force de dégager les lieux, et plusieurs parmi eux perdant connaissance sont éloignés sur des brancards.

Des enfants abîmés dans la souffrance crient après leur père. Le sorcier qui préside les opérations impose la maîtrise de soi, car la vieille ne répète pas deux fois la même chose. Si tout le monde hurle, on ne comprend plus ce qu'elle dit. La séance s'arrête au premier chant du coq à l'aube, par un coup de conque.

La vieille dame possédée s'affaisse alors sous sa couverture, inerte. On la réanime par de petites gifles et des massages sur le dos et sur la poitrine. On l'asperge d'eau de Cologne. Au réveil, d'une fatigue extrême, elle réclame à boire et à manger, s'étonne de tout le peuple qui entoure sa personne et sa maison, et demande ce qui s'est passé. Après un copieux repas réparateur, elle s'endort jusqu'au soir où, comme la veille, le martyr reprend, heureusement à son insu.

Le sorcier a pris soin de publier la liste des interlocuteurs suivants, mais tout



Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

Rurutu est au rendez-vous et personne ne veut être écarté d'une si troublante et unique occasion de communiquer avec l'au-delà. Plus une place vacante dans la cour, et on s'installe chez les voisins avec des *pe'ue* et des matelas, en attendant l'appel et les nouvelles.

Trois nuits successives de pénibles épreuves endurées par la vieille Inaite ont épuisé la liste des parents concernés, désormais il ne manque à l'appel que Vaitoare Va'ine³ qui réside à Moera'i.

Lorsque vient son tour, son absence oblige la vieille à crier son nom jusqu'au chant du coq.

Le scepticisme de Vaitoare Va'ine

Le lendemain, pendant que la messagère se repose, le sorcier et quelques-uns de ses parents se rendent chez Vaitoare Va'ine pour la supplier et la convaincre de ne plus rester sourde à l'appel de la vieille. Car plus vite elle se présentera, plus vite les esprits partiront. Sinon la vie de la grand-mère est menacée et elle peut en mourir.

Vaitoare Va'ine, récemment arrivée de Raroto'a, éduquée dans la religion chrétienne jusqu'au bout des ongles, voit d'un mauvais œil les pratiques sataniques de ses compatriotes rurutu.

Son père, Tuamiri, célèbre constructeur, fait partie du comité envoyé sur la *Va'ine Avera*. Cédant au chantage et à la compassion, Vaitoare Va'ine prend son courage à deux mains, non pas pour entendre les génies du mal, mais pour sauver la vieille Inaite et la débarrasser de ses ignobles locataires.

Elle se rend donc à Auti, et à l'heure prévue elle s'approche de la vieille. À travers la couverture, elle lui caresse les jambes, geste automatique qu'une jeune personne fait à une personne âgée en témoignage de son affection. La petite vieille saute en l'air en poussant des râles de douleur, et sa voix est celle du père de Vaitoare Va'ine que celle-ci reconnaît parfaitement parce qu'il bégaie. Tuamiri hurle et supplie de ne pas toucher ses jambes écrasées sous le mât. Le poids du mât lui rend tout mouvement impossible et il coule avec le bateau.

Le résultat de l'enquête accident

C'est le dernier message, et il a failli coûter la vie à Vaitoare Va'ine qui, choquée, ne mange plus pendant plusieurs jours.

Les Rurutu ne se contentent pas des rendez-vous chez la vieille dame de Auti où dialogues alternent avec hurlements et crises d'hystérie, rendant son discours incompréhensible ; ils envahissent du premier au dernier, les logis des parents des défunts.

On apprend ainsi que la *Va'ine Avera* est arrivée à Tahiti sans l'ombre d'un problème, trois jours après avoir quitté Rurutu. L'achat des matériaux de construction du temple et de tout le matériel exigé s'est déroulé comme prévu et avec succès.

3 Madame Vaitoare. NDR

Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

Reste une somme rondelette que se partagent les envoyés en mission sans désavantager personne. Les uns s'achètent une bicyclette, des bijoux pour l'épouse, des caisses de boîtes de bœuf, des tissus, les autres se font arracher des dents pour se parer de dents en or ; chacun profite de sa part du butin librement, selon son désir.

Le jour du départ sonne et tout le monde saute à bord sans exception, pressé de retrouver sa famille et son pays, et surtout de se pavaner avec ses achats.

Il leur reste une journée de voyage avant d'apercevoir- l'île de Rurutu, quand des lames aussi hautes que la montagne Manureva⁴ déferlent sur eux. La première fait pencher la goélette ; tout de suite une deuxième la couvre et la troisième la coule sans lui laisser de répit.

Les voyageurs savent qu'ils sont punis pour leurs méfaits : s'approprier l'argent du temple est un péché mortel ; ils en endureront les conséquences pour l'éternité. Ils errent dans le néant, et à cause des appels insistants de leurs familles, ils ont décidé, de revenir à Rurutu pour informer la population de la raison de leur disparition et de mettre ainsi fin à une inutile attente.

Après avoir traversé toute la plage de Moera'i puis celle de Peva sans trouver de maison libre et apte à les accueillir, ils ont aperçu, à Auti, une maison grande ouverte, entièrement dénuée de toute trace de notre Créateur. Ils y sont entrés pour pouvoir nous communiquer leurs messages.



La goélette *Va'ine Avera* devait être un navire de ce type. Dessin tiré de « Rurutu, mémoires d'avenir d'une île australe » © Ed. Haere Po

La méthode d'enquête

Après quelques jours, la vieille Inaite est complètement rétablie et nous révèle son étrange histoire :

Elle ne sait ni lire ni écrire, et aller au temple est le dernier de ses soucis depuis sa jeunesse. Elle préside les groupes de danse, et sa maison est le refuge des jeunes et de la joie. Puis cet inoubliable dimanche arrive. Couronne au cou, elle va rejoindre un groupe de jeunes pour une super bringue au bout de la plage de Auti. À l'embouchure d'une rivière, elle s'arrête pour un brin de toilette avant de poursuivre son chemin. Là elle perd connaissance et ne se réveille que le lendemain matin, entourée d'une foule de personnes. Elle n'est pas capable de dire ce qui s'est passé pendant la durée de son sommeil ; toujours est-il qu'au réveil, elle a une faim de loup, se sent très fatiguée et se replonge dans un profond sommeil.

Ainsi s'achève l'existence de la goélette *Va'ine Avera*.

⁴ Le mont Manureva est le point culminant de Rurutu à 383 m. L'auteur semble exagérer la hauteur de ces trois vagues monstrueuses. NDR

La Jeanne d'Arc aux prises avec les trois glorieuses

Bord, en mer, le 5 février 1963.

Croiseur *Jeanne d'Arc*

Fiche

Objet : Franchissement par la Jeanne d'Arc d'un « train » de trois grosses lames, le 4 février 1963.

1. Situation

Position du bâtiment à 09 45 K : à 450 nautiques environ dans le sud-est de Tokyo⁵.
Temps : très gros temps d'ouest.

Vent ; ouest, force 5 à 6 (vitesse de 50 à 40 nœuds).

Mer : force 7, houle d'ouest, creux de 7 à 8 mètres.

Route : bâtiment à la cape tribord amures reçoit la houle par deux quarts tribord, cap ordonné : 245° à 250° (l'homme de barre éprouvant de grandes difficultés à corriger les embardées).

Vitesse : allure de la machine bâbord : 130 t/mn (le bâtiment n'a plus que sa ligne d'arbre bâbord) - vitesse estimée sur le fond : 4 nœuds.

2. Description de l'événement et de la manœuvre effectuée

2.1 Vers 09 47, on aperçoit droit devant de grosses lames déferlantes à un demi-nautique environ, juste derrière une zone de « calme relatif » (4 à 5 mètres de creux).

Le Commandant ordonne aussitôt « à gauche 25 », afin de présenter le bâtiment dans une meilleure position et protéger l'hélice. La *Jeanne* abat d'une quinzaine de degrés, ce qui lui permet de prendre la première lame par environ deux quarts tribord. La hauteur de cette lame a été évaluée à une quinzaine de mètres.

Elle soulève le bâtiment en précipitant son abattée sur la gauche, de telle sorte qu'il retombe dans le creux avec une « pointe » accusée (15° environ) et en se couchant fortement sur bâbord (la gîte est estimée à 30°) - puis effectue une abattée supplémentaire d'environ vingt degrés.

Pour contrarier cette tendance, et ne pas tomber plus en travers des lames suivantes, le Commandant ordonne « zéro la barre », puis « à droite 25 ».

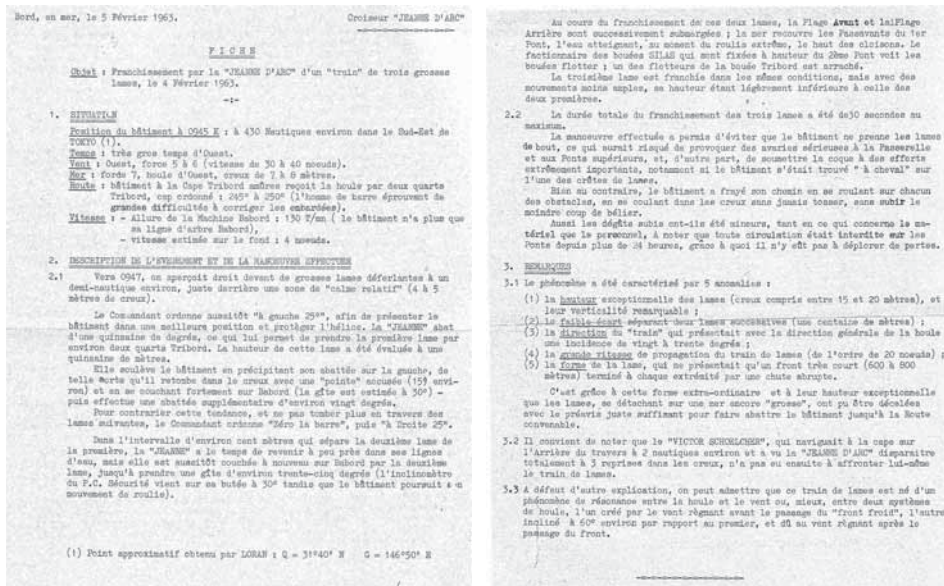
Dans l'intervalle d'environ cent mètres qui sépare la deuxième lame de la première, la *Jeanne* a le temps de revenir à peu près dans ses lignes d'eau, mais elle est aussitôt couchée à nouveau sur bâbord par la deuxième lame, jusqu'à prendre une gîte

5 Point approximatif obtenu par LORAN : Q = 31°40' N ; G = 146°50 E.

LORAN : *LOng RAnge Navigation*. NDR

Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle



d'environ trente-cinq degrés (l'inclinomètre du P.C. Sécurité vient sur sa butée à 30° tandis que le bâtiment poursuit son mouvement de roulis).

Au cours du franchissement de ces deux lames, la plage avant et la plage arrière sont successivement submergées ; la mer recouvre les passavants du 1^{er} pont, l'eau atteignant, au moment du roulis extrême, le haut des cloisons. Le factionnaire des bouées Silas qui sont fixées à hauteur du 2^e pont voit les bouées flotter ; un des flotteurs de la bouée tribord est arraché.

La troisième lame est franchie dans les mêmes conditions, mais avec des mouvements moins amples, sa hauteur étant légèrement inférieure à celle des deux premières.

2.2 La durée totale du franchissement des trois lames a été de 30 secondes au maximum.

La manœuvre effectuée a permis d'éviter que le bâtiment ne prenne les lames debout, ce qui aurait risqué de provoquer des avaries sérieuses à la passerelle et aux ponts supérieurs, et, d'autre part, de soumettre la coque à des efforts extrêmement importants,



© EV2 B. Dujardin - 1963

notamment si le bâtiment s'était trouvé « à cheval » sur l'une des crêtes de lames.

Bien au contraire, le bâtiment a frayé son chemin en se roulant sur chacun des obstacles, en se coulant dans les creux sans jamais tosser, sans subir le moindre coup de bélier.

Aussi les dégâts subis ont-ils été mineurs, tant en ce qui concerne le matériel que le personnel. À noter que toute circulation était interdite sur les ponts depuis plus de 24 heures⁶, grâce à quoi il n'y eût pas à déplorer de pertes.

3. Remarques

3.1 Le phénomène a été caractérisé par 5 anomalies :

- (1) la hauteur exceptionnelle des lames (creux compris entre 15 et 20 mètres), et leur verticalité remarquable ;
- (2) le faible écart séparant deux lames successives (une centaine de mètres) ;
- (3) la direction du « train » qui présentait avec la direction générale de la houle une incidence de vingt à trente degrés ;
- (4) la grande vitesse de propagation du train de lames (de l'ordre de 20 nœuds) ;
- (5) la forme de la lame qui ne présentait qu'un front très court (600 à 800 mètres) terminé à chaque extrémité par une chute abrupte.

C'est grâce à cette forme extraordinaire et à leur hauteur exceptionnelle que les lames, se détachant sur une mer encore « grosse », ont pu être décelées avec le préavis juste suffisant pour faire abattre le bâtiment jusqu'à la route convenable.

3.2 Il convient de noter que le *Victor Schoelcher*, qui naviguait à la cape sur l'arrière du travers à 2 nautiques environ et a vu la *Jeanne d'Arc* disparaître totalement à 3 reprises dans les creux, n'a pas eu ensuite à affronter lui-même le train de lames.

3.3 À défaut d'autre explication, on peut admettre que ce train de lames est né d'un phénomène de résonance entre la houle et le vent ou, mieux, entre deux systèmes de houle, l'un créé par le vent régnant avant le passage du « front froid », l'autre incliné à 60° environ par rapport au premier, et dû au vent régnant après le passage du front.



© EV2 B. Dujardin - 1963

⁶ On ne peut que constater que cet ordre donné par le Capitaine de vaisseau André Storelli, commandant la *Jeanne d'Arc*, n'a pas été entièrement respecté comme en témoignent les deux photographies en Kodakrome qui illustrent l'article, prises de l'avant du 3^e pont à bâbord (déjà publiées dans l'article de Jean-Paul Guinard « Les vagues « scélérates » et la recherche » du n° 479 de la Revue Maritime - juillet 2007). NDR

Histoire maritime

Vagues scélérates dans un océan pacifique au XX^e siècle

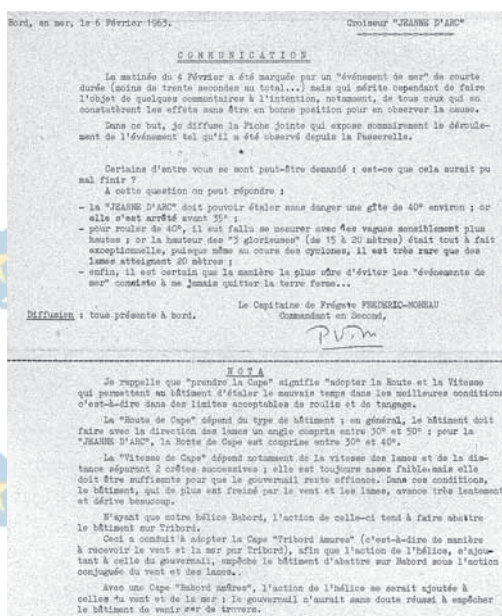
Bord, en mer, le 6 février 1963.

Croiseur *Jeanne d'Arc*

Communication

La matinée du 4 février a été marquée par un « événement de mer » de courte durée (moins de trente secondes au total...) mais qui mérite cependant de faire l'objet de quelques commentaires à l'intention, notamment, de tous ceux qui en constatèrent les effets sans être en bonne position pour en observer la cause.

Dans ce but, je diffuse la fiche jointe qui expose sommairement le déroulement de l'événement tel qu'il a été observé depuis la passerelle.



Certains d'entre vous se sont peut-être demandés : est-ce que cela aurait pu mal finir ?

À cette question, on peut répondre :

- la *Jeanne d'Arc* doit pouvoir étaler sans danger une gîte de 40° environ ; or elle s'est arrêtée avant 35° ;
- pour rouler de 40°, il eut fallu se mesurer avec des vagues sensiblement plus hautes ; or la hauteur des « 3 glorieuses » (de 15 à 20 mètres) était tout à fait exceptionnelle, puisque même au cours des cyclones, il est très rare que des lames atteignent 20 mètres ;
- enfin, il est certain que la manière la plus sûre d'éviter les « événements de mer » consiste à ne jamais quitter la terre ferme...

Le capitaine de frégate Frédéric-Moreau
Commandant en second

Diffusion : tous présents à bord.

Nota

Je rappelle que « prendre la cape » signifie adopter la route et la vitesse qui permettent au bâtiment d'étaler le mauvais temps dans les meilleures conditions, c'est-à-dire dans des limites acceptables de roulis et de tangage.

La « route de cape » dépend du type de bâtiment ; en général, le bâtiment doit faire avec la direction des lames un angle compris entre 50° et 50° ; pour la *Jeanne d'Arc*, la route de cape est comprise entre 30° et 40°.

La « vitesse de cape » dépend notamment de la vitesse des lames et de la distance séparant 2 crêtes successives, elle est toujours assez faible, mais elle doit être suffisante pour que le gouvernail reste efficace. Dans ces conditions, le bâtiment, qui de plus est freiné par le vent et les lames, avance très lentement et dérive beaucoup.

N'ayant que notre hélice bâbord, l'action de celle-ci tend à faire abattre le bâtiment sur tribord.

Ceci a conduit à adopter la cape « tribord amures » (c'est-à-dire de manière à recevoir le vent et la mer par tribord) afin que l'action de l'hélice, s'ajoutant à celle du gouvernail, empêche le bâtiment d'abattre sur bâbord sous l'action conjuguée du vent et des lames.

Avec une cape « bâbord amures », l'action de l'hélice se serait ajoutée à celles du vent et de la mer ; le gouvernail n'aurait sans doute réussi à empêcher le bâtiment de venir par le travers.