DE PARIS AU LAC TCHAD EN BATEAU
HISTOIRE DU *LÉON BLOT*

Bruno CHAVERNAC

Près de l'entrée du musée des troupes de marine, à Fréjus, se trouve un vestige historique.

Proue du *Léon Blot*
Photothèque du musée des troupes de marine

Je me suis intéressé à cette relique quand elle est entrée, en bien triste état, dans l'enceinte de ce musée, en 2004.

De quoi s'agissait-il ? Il fut facile d'apprendre auprès du musée que cette ruine était un reste d'un vapeur démontable utilisé par Gentil pour atteindre le lac Tchad. Il s'agit de la proue du *Léon Blot.*

J'ai eu le plaisir de donner quelques informations sur ce bateau lors de la visite du musée par les membres de la SHFR, le 18 février 2024. J'en présente ici une étude plus complète enrichie des informations que Daniel Hainaut et René Deverdun (spécialiste du *Léon Blot*) ont bien voulu me fournir, ce dont je les remercie[1].

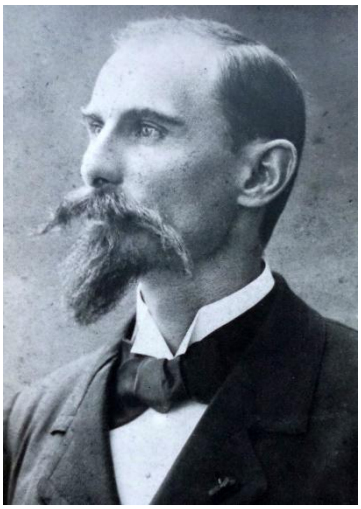
1 Initialement je me proposais d'écrire un article de vulgarisation destiné aux "honnêtes hommes" du XXIe siècle, en essayant de faire revivre l'aventure de ces hommes confrontés à de multiples problèmes. Il comportait des simplifications.
Les remarques des deux lecteurs cités, partisans de la vérité historique, m'ont amené à modifier mon projet.
Cet article est donc un compromis. Je fais preuve de modestie et sollicite compréhension et bienveillance.
Il convient de noter la complexité d'une histoire qui s'est passée il y a plus d'un siècle, avec des noms de localités qui ont changé et des témoignages qui ne sont pas toujours concordants.

La découverte du continent africain

À la fin du XIX[e] siècle, militaires, explorateurs et missionnaires partent à la découverte du continent africain, les uns pour planter notre drapeau, les autres pour recueillir des informations géographiques sur ces territoires inconnus ou pour évangéliser leurs habitants. En l'absence de routes, la pénétration des régions inexplorées en suivant des guides s'avère dangereuse avec la menace de la fatigue, des fièvres et de l'hostilité des "indigènes". Les Européens privilégient donc l'utilisation des cours d'eau mais il reste à relier les différents bassins fluviaux entre eux en abandonnant les baleinières et les pirogues pour les porteurs[2].

Pour la France, la liaison Congo-lac Tchad présente un intérêt stratégique essentiel car elle permet de relier les possessions du Congo à celles de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique du Nord, en obtenant ainsi un ensemble de territoires d'un seul tenant d'Alger à Brazzaville.

Émile Gentil



Émile Gentil est né le 4 avril 1866 à Volmunster, en Moselle. Après l'École navale, en 1885, nous le retrouvons enseigne de vaisseau, affecté au Gabon pour y effectuer des relevés hydrographiques. C'est là qu'il apprend l'échec de trois expéditions qui se proposaient d'atteindre le Tchad et son lac encore inexplorés, notamment celle menée par Paul Crampel (1864-1891), terminée tragiquement ; il avait eu l'intention, en partant du Congo, de revenir par le Sahara algérien mais il fut assassiné le 9 avril 1891 avant d'atteindre le lac Tchad. Gentil, qui n'avait pas obtenu de sa hiérarchie l'autorisation de l'accompagner, va reprendre en 1894 le projet d'atteindre le lac mythique par le sud.

Conquis par l'Afrique et voulant relever le défi, il intègre l'administration coloniale le premier janvier 1892. Dans le livre racontant ses souvenirs tchadiens[3], il écrit : « Les échecs successifs augmentaient en moi le désir de parvenir au Tchad ». À l'école du célèbre explorateur Pierre Savorgnan de Brazza, il effectue plusieurs missions de reconnaissance sur le Haut-Oubangui. Ses services sont appréciés par le gouverneur qui lui confie l'administration d'un vaste territoire : 400 km du nord au sud, au nord-est de Bangui.

En 1894, ayant mûri son projet, il retourne en France et il le présente à Théophile Delcassé, ministre des Colonies. Les expéditions précédentes partaient de Brazzaville, remontaient le Congo à bord de navires, puis devaient continuer à terre ou en pirogue, avec les dangers déjà évoqués. L'idée audacieuse de Gentil est de s'équiper d'un vapeur démontable dont les différentes parties pourraient être transportés par des porteurs d'une rivière à une autre.

Delcassé sait que Gentil devra surmonter beaucoup de difficultés mais il connait le dossier de l'ancien officier de marine et les commentaires élogieux le concernant qui plaident en sa faveur ; à l'école de Savorgnan de Brazza, il est partisan d'une colonisation pacifique et, dans ses entreprises, il a toujours fait preuve d'un grand sens de l'organisation.

Il sait aussi que ce territoire est l'objet de convoitises de la part de l'Angleterre et de l'Allemagne qui pourraient nous y devancer car elles ont des colonies limitrophes du Tchad.

2 MOLLION Pierre, « Le portage en Oubangui-Chari,1890-1930 ». In *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 33, n° 4, 1986.

3 GENTIL Émile, *La chute de l'empire de Rabah*, Paris, Hachette, 1902.

Bref, le ministre est séduit par le projet et fait confiance à l'explorateur. Il lui fournit les moyens demandés, notamment le bateau démontable.

La commande du navire est passée auprès des chantiers de la Loire à Saint-Denis, au bord de la Seine.

Caractéristiques du *Léon Blot*

Dans son livre, Gentil donne la description suivante de son bateau original :

> « Il était long de 18 mètres et large de 4 au fort. Son creux était de 1 mètre, son tirant d'eau de 0, 40 m. Chaque poids de 600 kg embarqué le faisait caler de 1 cm de plus. Il était mu par une machine de 60 chevaux actionnant une hélice sous voute. ; la vapeur était fournie par une chaudière du Temple. Le navire, une fois rivé, pouvait se séparer en 7 parties qu'on n'avait plus qu'à réunir avec des boulons traversant les couples de jonction. Une bande de caoutchouc trouée pour laisser passer les boulons était interposée entre chaque tranche et assurant l'étanchéité de la coque ».

Il précise aussi que les 7 parties pesaient plus de 200 kg.

La machine à vapeur était grande consommatrice de bois (600 kg à l'heure).

Le vapeur démontable prend le nom de Léon Blot en hommage à un explorateur ayant perdu la vie au cours d'une reconnaissance au Sud du Tchad.

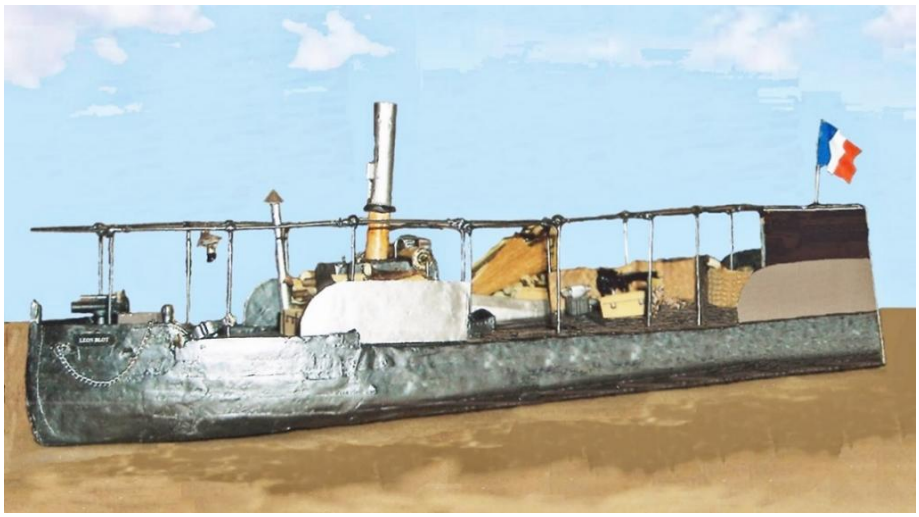
Gentil ne s'attarde pas sur les données techniques. Nous disposons de quelques détails supplémentaires et surtout de photographies grâce au site familial des Parseval qui contient les biographies de ses membres célèbres. On y rencontre ainsi l'enseigne de vaisseau Henri de Parseval (1874-1930) qui fut chargé en 1904 par Gentil, devenu commissaire général du Gouvernement dans le Congo français, de compléter la flottille du Chari en acheminant un bateau identique au *Léon Blot*, le *Jacques d'Uzès*, selon l'itinéraire qu'il avait ouvert neuf ans plus tôt. Son petit-fils a reproduit le rapport de mission d'Henri de Parseval adressé au lieutenant-colonel Gouraud, commandant le territoire du Tchad, daté du 3 février 1905[4].

Toute information ou photographie relative au *Jacques d'Uzès* peut s'appliquer au *Léon Blot.* On apprend ainsi que le *Jacques d'Uzès* pesait 5 tonnes en état de marche, que les 7 tranches de 4 m sur 2, 5 m et 1 m de creux pesaient 400 kg [c'est plus que ce qu'indique Gentil], les deux tranches extérieures étant un peu plus grandes et plus lourdes. Les 4 collecteurs de la chaudière pesaient 511 kg.

4 PARSEVAL Jean-Baudouin de, *Mission au Congo. Transport du* Jacques d'Uzès *de l'Oubangui au Chari en 1904.* http://www.parseval.fr/pages/congo.html

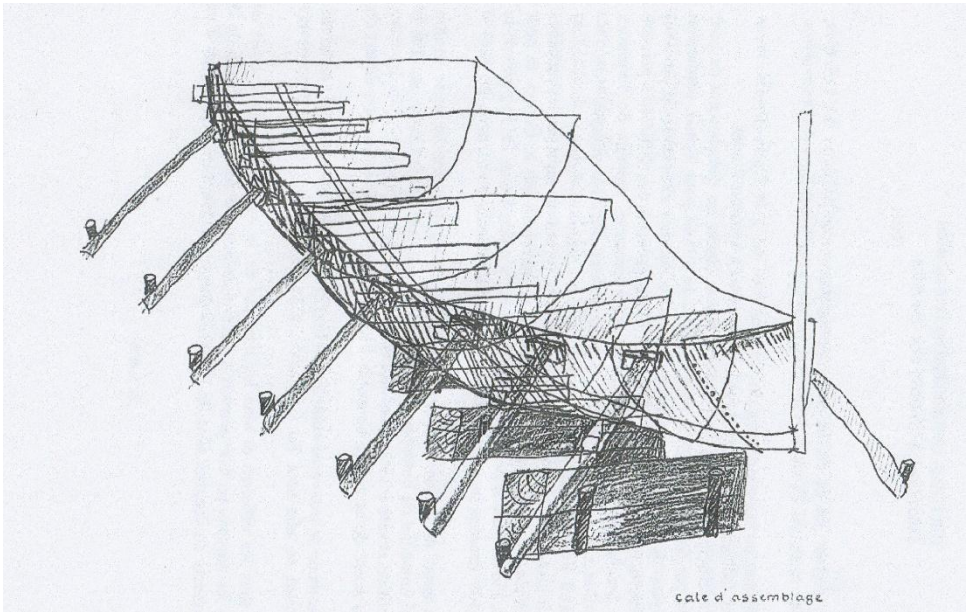
Gentil est célèbre dans son village natal, qui l'honore d'une statue. Dans le blog local "Volmunster Info", un article est consacré au *Léon Blot*[5].

Une maquette a été réalisée par René Deverdun[6] :



Maquette du *Léon Blot* par René Deverdun

Le même auteur a schématisé le montage des 7 éléments du bateau :



Cale d'assemblage
Collection René Deverdun

L'acheminement du *Léon Blot*

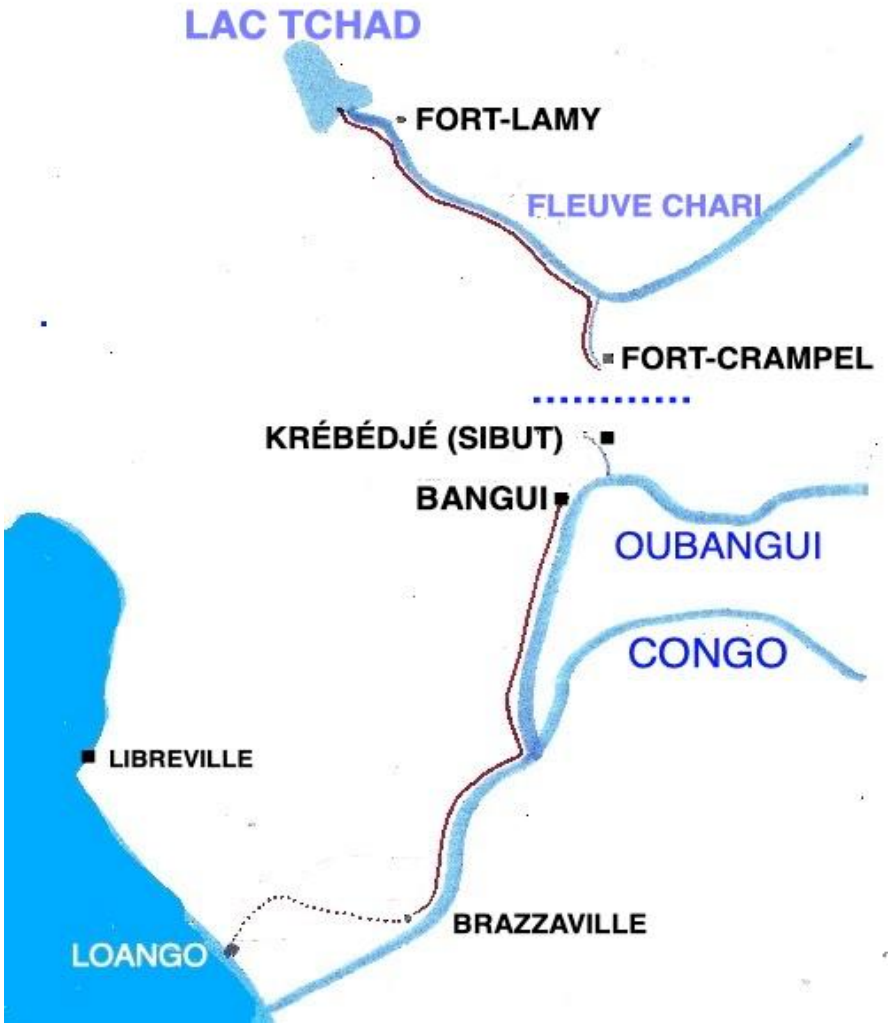
Quand l'expédition est prête, les éléments du bateau et tous les équipements sont transportés par le train jusqu'au Havre, où ils sont chargés sur un cargo à destination de Libreville. Là, Gentil se présente à Albert Dolisie, gouverneur, à cette époque, du Gabon et du Congo. Ce dernier lui confirme l'abandon de la voie ouest pour rallier le Tchad par le fleuve Niger en

5 volmunster.blogspot.com/2014/09/le-leon-blot-un-vapeur-demontable.html

6 Ingénieur agricole qui a séjourné de 1964 à 1966 à Crampel où il a appris l'existence du *Léon Blot.* Il en est devenu le spécialiste et l'historien.

raison de la dégradation de nos relations avec l'Angleterre. De ce fait, l'expédition partira de Loango et traversera le Congo et la Centrafrique.

Après un transbordement, toute l'expédition débarque au port de Loango, à 15 km de Pointe Noire. Outre les sept éléments du bateau, il y a une quarantaine de tonnes d'impédimenta nombreux et variés à répartir en 1 500 à 2 000 charges de 25 à 30 kg en moyenne. Tout a été prévu : vivres, whisky, appareils scientifiques pour faire le point et pour la météo, armement, fusils de chasse pour améliorer l'ordinaire, outillage, campement, pharmacie avec notamment des antipaludéens, cadeaux appréciés par les chefs de village (objets de pacotille, tissus, pagnes, fusils à pompe avec de la poudre et des amorces) et beaucoup de perles utilisées comme monnaie d'échange avec les habitants des territoires inexplorés réparties entre 1500 et 2000 charges.



Carte générale du parcours du *Léon Blot*
Carte de l'auteur

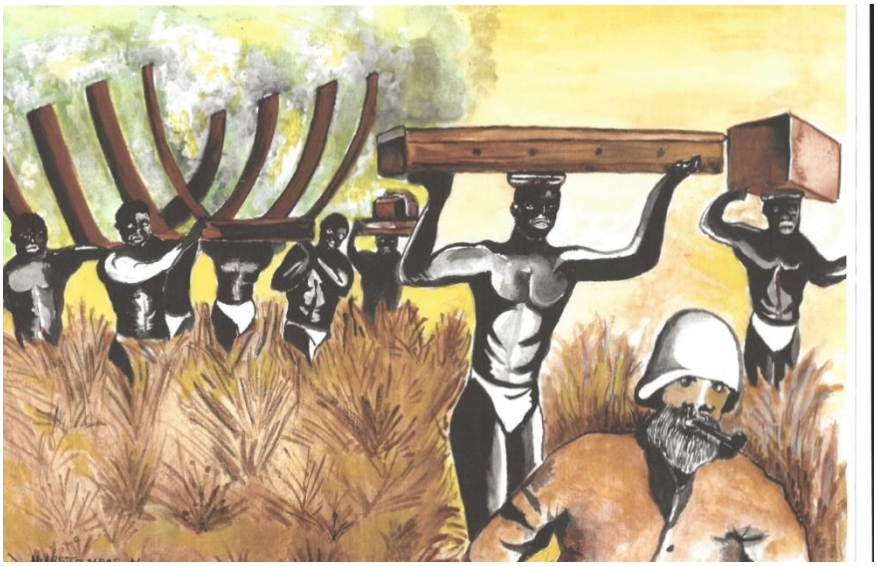
Pointillés noirs : déplacement à pied avec des porteurs
Pointillés rouges : déplacement sur les cours d'eau
À cause de rapides, le fleuve Congo n'est pas navigable entre l'océan et Brazzaville.
Les pointillés bleus entre Fort-Crampel et Krébédjé figurent la ligne de partage des eaux séparant les bassins de l'Oubangui et du Chari.

Entre Bangui et Fort Crampel l'expédition se déplace sur des cours d'eau avec des pirogues et sur des pistes.

Le détachement comprend :

- 3 cadres européens, de solides briscards connaissant la région ;
- 80 auxiliaires recrutés sur place, polyvalents, cuisiniers, domestiques etc. ;
- 1 interprète ;
- un peu à part, 40 tirailleurs sénégalais, fiers et nobles combattants qui assurent la sécurité.

2 400 kilomètres séparent Loango du lac ; l'explorateur a prévu d'utiliser les cours d'eau sur les trois quarts de l'itinéraire et de se déplacer sur les pistes sur le quart restant en faisant appel à des porteurs.



Les porteurs. Vue d'artiste DR
En tête, un cadre européen avec sa barbe et sa pipe, symboles de l'aventurier viril

Entre l'océan et Brazzaville, le fleuve Congo n'est pas navigable à cause de rapides. Les liaisons Loango-Brazzaville étaient assurées par la « route des caravanes », en réalité par une piste de 500 km. Comme il n'était pas possible d'utiliser des chevaux pour le transport, à cause de la mouche tsé-tsé qui transmet la trypanosomiase, maladie mortelle, on faisait appel à des porteurs, familiers de la piste qu'ils parcouraient tout au long de l'année.

> « Le transport de 1 500 à 2 000 charges a toujours été une besogne longue et très pénible, écrit Gentil. La piste, suffisamment praticable en saison sèche, l'est beaucoup moins en saison des pluies.
> Le terrain détrempé, les cours d'eau débordants sont autant d'obstacles à la marche des porteurs, chargés d'un colis pesant en moyenne de 25 à 30 kilos. Quand, et c'était notre cas, on avait à transporter des pièces pesant plus de 200 kilos, l'entreprise devenait plus dure. Les porteurs refusaient de s'en charger, ou s'ils acceptaient, c'était pour les déposer à quelques kilomètres du point de départ et s'enfuir. Aussi considérai-je toujours comme un véritable tour de force le transport qui fut fait de transporter sept de ces charges lourdes, pesant plus de 200 kilos chacune, en moins de 45 jours ».

La colonne de porteurs progresse chaque jour de 25 km en moyenne. Le soir, on s'arrête pour le bivouac ; les Européens dorment dans leur tente ; les porteurs se reposent. Il arrive que l'un

d'eux vienne secourir un camarade fatigué et souffrant. Après l'avoir allongé, il appuie son talon sur le point douloureux d'abord doucement puis de tout son poids. Résultat garanti et le lendemain, le fatigué repart avec sa charge.

À Brazzaville, personnel, bagages et éléments du Léon Blot embarquent sur des bateaux qui assurent leur transport jusqu'à Bangui. À cette époque, la logistique de la colonie, le ravitaillement des postes et le trafic commercial sont assurés par des bateaux qui naviguent sur le Congo et l'Oubangui. Les plus grands vapeurs à double pont qui naviguent sur le Congo et l'Oubangui. D'une longueur de 30 mètres, ils sont propulsés par une machine à vapeur qui actionne une roue à aube ; on alimente la chaudière avec le bois de la forêt. Après 1 200 km de navigation sur le Congo et l'Oubangui, on débarque à Bangui car au-delà les rapides rendent la navigation de ces bateaux impossible.

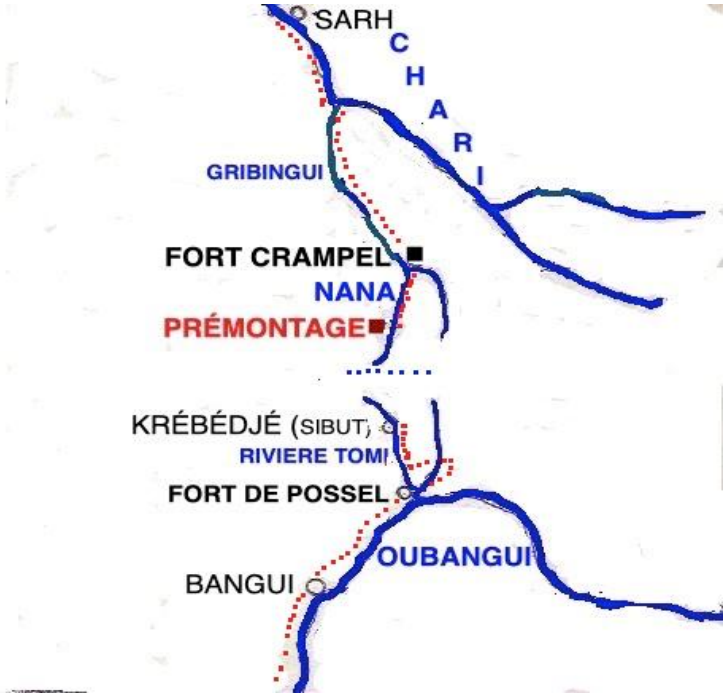
La question de l'alimentation fut résolue relativement facilement grâce aux sages prévisions de l'explorateur et aux bonnes relations entretenues avec les habitants. Il est possible de distinguer plusieurs sources d'approvisionnement :

- vivres et vin provenant de France, surtout pour la consommation des Européens
- denrées achetées dans les villages : citrouille, mil, manioc qui remplace le pain, bananes, poisson fumé et vin de palmier. Le paiement s'effectue contre de petites perles : un poulet contre une cuillère de perles, un cabri pour huit, etc.

Payés avec des perles (2 cuillères par jour), les porteurs achètent leur nourriture

Le commissaire général de Brazzaville suit la progression de l'expédition et lui fait parvenir – lorsque les circonstances le permettent – vivres et vin.

Comme la région est giboyeuse, les nemrods ramènent antilopes, canards, crocodiles et même hippopotames dont on fait boucaner la viande. Tout le monde apprécie le gibier, notamment les tirailleurs qui en consomment une grande quantité : 500 grammes par jour.



De Bangui au lac Tchad d'après la carte de Gentil

L'itinéraire de l'expédition est indiqué par des pointillés rouges. La ligne de partage des eaux entre les bassins est figurée par des pointillés bleus

L'étape suivante est la remontée de l'Oubangui sur 120 km en utilisant des pirogues. Les pagayeurs sont les seigneurs de l'Oubangui. Ils vont assurer le transport de l'expédition jusqu'à Fort de Possel à bord de leurs embarcations taillées dans d'immenses arbres ; personnel et impedimenta prennent place dans leurs pirogues, chacune pouvant transporter 600 kg. Ils impressionnent Gentil lorsque, à 10 ou 16 par pirogue, ils franchissent les rapides en chantant au son des tam-tam.

Durant la journée on remonte le fleuve, et le soir on s'arrête pour bivouaquer. La nuit, on reste vigilant et les tirailleurs montent la garde car on craint que des pagayeurs mal intentionnés jettent des charges dans le fleuve pour ensuite venir les récupérer.

On arrive ainsi à Fort de Possel.

La suite devrait se faire à pied mais Gentil constate qu'il lui est impossible de recruter des porteurs. Il va donc faire construire un magasin pour entreposer la plus grande partie des bagages. En fait, les riverains du fleuve sont avant tout des piroguiers et des pêcheurs qui éprouvent un sentiment de désaffection pour le portage. S'ils se risquent à l'intérieur, c'est pour échanger leurs poissons fumés contre du manioc, des cabris, des poules voire des chiens dont ils apprécient la chair ; ils sont aussi les intermédiaires entre les chasseurs d'éléphants et les commerçants européens pour des achats d'ivoire.

La chance sourit à notre explorateur car il rencontre Droumba, notable local, qu'il avait connu lors de son précédent séjour ; il l'avait soigné et guéri d'une grave blessure résultant d'un coup de sagaie. Reconnaissant, Droumba lui fournit des piroguiers pour remonter la rivière Kémo (sur la carte, à l'est de la rivière Tomi) et l'accompagne. Comme après 3 jours de navigation, la rivière n'est plus navigable, on débarque pour s'enfoncer dans la forêt. On recrute un guide qui va faire preuve de malveillance : cet ancien esclave propose ses services car il connaît bien la région mais après une trentaine de kilomètres parcourus sur de mauvais sentiers, il disparait subitement et définitivement en ayant égaré la colonne. Sans guide, on reprend la progression à la boussole.

Au cours du déplacement, le silence de la forêt épaisse est soudain interrompu par des cris accompagnés du tam-tam provenant des taillis où se cachent des indigènes hostiles. Comprenant qu'ils s'intéressent aux ballots de fusils, Gentil concentre la colonne en adoptant la formation en « carré », avec des tirailleurs sur les côtés. Surpris et dépités, les agresseurs s'éloignèrent en emportant une caisse de perles et un fusil à piston que transportait un porteur isolé qui s'étant attardé, avait quitté la colonne. Cet incident – somme toute isolé – n'aura pas de suite car depuis le début, l'explorateur s'efforce d'entretenir avec les habitants des relations sereines basées sur l'humanisme et le respect.

Ensuite, on traverse des marécages avant de rejoindre la Tomi, où on trouve des piroguiers qui transportent le détachement à Sibut. On y aménage un camp organisé où l'on construit des cases pour le personnel et de magasins pour les bagages. On s'y repose.

À Sibut, Gentil éprouve des difficultés pour recruter des porteurs : il en trouve 300 alors qu'il lui en faudrait 2 000 ! Qu'importe, on fera des allers-retours. Par contre, le recrutement des interprètes est relativement facile : ce sont, en général, des jeunes femmes, anciennes esclaves qui au cours de leur périple avec leurs maîtres ont assimilé les cinq ou six idiomes de la région entre l'Oubangui et le Chari.

Quittant Krébédjé (Sibut), Gentil veut rejoindre le Chari, en recherchant un de ses affluents assez large pour permettre la navigation du bateau.

La plupart du temps, on se déplace en utilisant des pistes mais, quelquefois, on est obligé d'aménager des couloirs au coupe-coupe dans la végétation, d'une largeur de 4 mètres pour le

passage du bateau. L'itinéraire est jalonné de villages entourés d'immenses plantations de mil et de manioc. Gentil écrit : « C'est partout l'abondance et la prospérité et les porteurs en profitent pour acheter des poules et se gaver à leur aise ».

L'arrivée dans un village donne lieu à un rituel destiné à gagner la confiance. Pour éviter tout incident entre ses hommes et les villageois (villageoises), Genty fait aménager son camp à l'écart et, accompagné de son interprète et de son guide, il contacte les notables en les assurant de ses intentions pacifiques ; il souligne qu'il ne vient pas en conquérant esclavagiste mais en voyageur de passage. La glace étant rompue, on aborde divers sujets : la situation des familles, les récoltes et les rapports avec les autres villages.

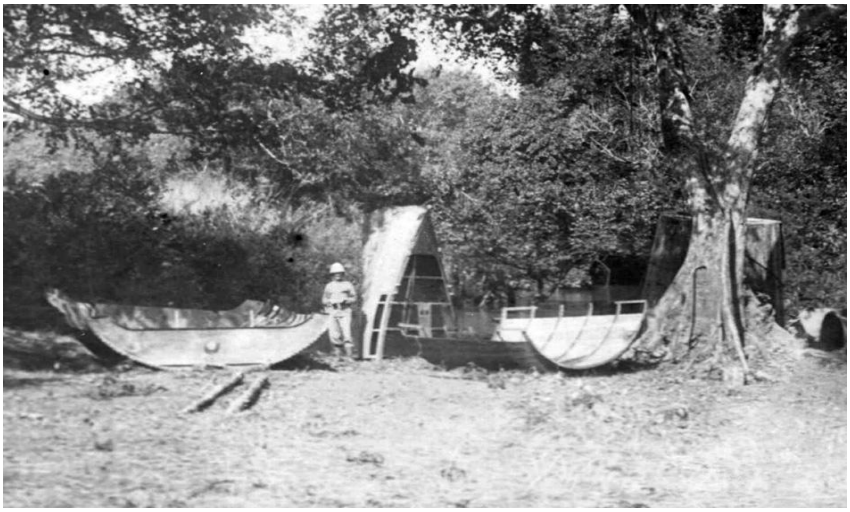
Après avoir dissipé la méfiance de ses interlocuteurs, Gentil distribue des cadeaux : poudre et amorces pour les armes des notables ; la remise de fusils à piston est particulièrement appréciée et se révèle efficace pour obtenir des porteurs ; les épouses ne sont pas oubliées puisqu'on leur offre étoffes, pagnes et objets de pacotille. Le moment est alors bien choisi pour débuter de longues palabres sur des sujets plus importants.

Même si les notables manifestent le désir d'aider l'explorateur, ce dernier ne peut obtenir que de vagues et imprécises indications sur les pistes et l'emplacement des villages et des affluents du Chari. Suivant les interlocuteurs, le nom des villages et des cours d'eau peut être différent. Par ailleurs, l'absence de pistes entre deux localités s'explique par des mésententes entre les villageois.

Sans carte, il n'a qu'un seul point de repère : la ligne de partage des eaux entre les bassins de l'Oubangui et du Chari. Compte tenu de la faible déclivité du terrain dont la forme s'apparente à un plateau, il observe la direction du courant des ruisseaux en s'assurant qu'ils coulent bien en direction du nord, et quand la situation le permet, il utilise ses instruments scientifiques pour calculer la latitude et la longitude.

Après avoir recoupé et interprété les quelques informations recueillies sur le terrain, il explore, durant une dizaine de jours, le versant sud du bassin du Chari et découvre un sous-affluent du fleuve, la Nana, assez large pour le bateau. Prudent, il lance une reconnaissance avec ses adjoints pour vérifier la navigabilité du cours d'eau ; au retour, ces derniers font état de chutes et autres cascades situées en aval interdisant toute navigation sur un petit tronçon.

Après examen de la situation, l'explorateur décide de débuter la construction du bateau par un prémontage en assemblant les éléments du Léon Blot pour fabriquer 3 radeaux.



Le *Jacques d'Uzès* en cours de montage, comme l'a été le *Léon Blot*
Photographie Parseval

L'assemblage des éléments s'effectue au moyen d'écrous et de boulons comprimant une bande de caoutchouc pour assurer l'étanchéité. Des cloisons sont boulonnées aux extrémités pour rendre l'ensemble étanche et apte à la navigation. C'est le cas du radeau de gauche sur la photo ci-dessus.

L'idée est de faire naviguer les dits radeaux jusqu'aux chutes puis de les confier à des porteurs pour contourner la coupure avant de continuer sur la Nana.

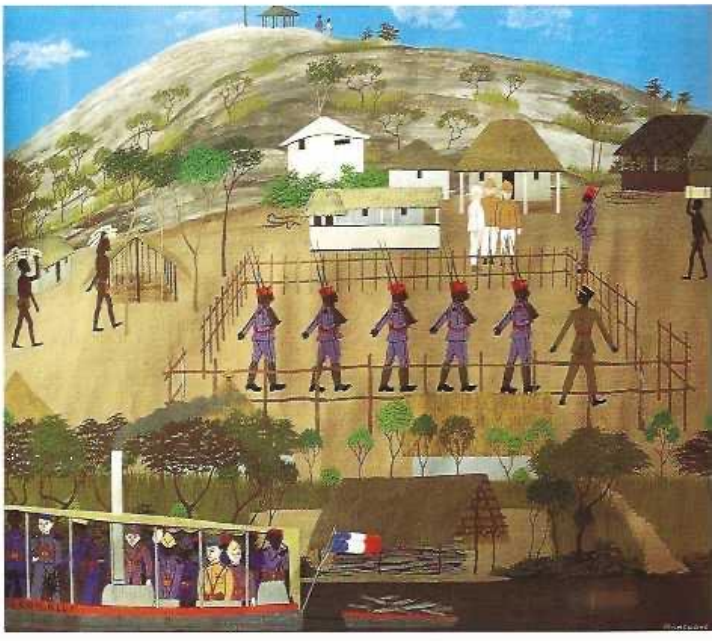
Après quinze mois de fatigues, de privations et de dangers, Gentil et ses cadres entrevoient le succès. Confiants et joyeux, ils ouvrent une bouteille de champagne conservée précieusement depuis son achat à Brazzaville.

Entraînés par le courant, propulsés par de pagaies, les radeaux descendent la rivière sur une cinquantaine de kilomètres avant d'être hissés sur la berge juste avant les chutes.

L'opération réussie, Gentil repère un site idéal pour le montage définitif du bateau. Il le baptise «Fort-Crampel » en souvenir d'un explorateur massacré lors d'une précédente expédition.

Fort-Crampel va cumuler plusieurs fonctions :

– Base militaire dans une région où l'on craint les razzias de tyrans esclavagistes ;
– Future base logistique de la nouvelle colonie du Tchad sur la ligne de communication reliant Brazzaville à Fort Lamy ;
– Port d'attache du Léon Blot, lorsque mis à l'eau, il naviguera jusqu'au grand lac ;
– Centre de production agricole où l'on va cultiver salades, haricots, tomates, fraises etc.



La création du poste de Fort-Crampel
Peinture de Jérôme Ramedane

Sur ce tableau[7], on distingue, au sommet de la colline, un poste d'observation ; plus bas, les magasins et les cases du personnel ; à gauche, des chasseurs avec des défenses d'éléphants qu'ils vont vendre à des commerçants européens ; à droite du bateau, la réserve de bois pour la chaudière bien protégée de la pluie pour tenir le bois sec ; sous la réserve, une baleinière transportant le bois de la chaudière.

7 DEVERDUN René, *Jérôme Ramedane peintre centrafricain*, Sepia, 1995.

À proximité de Fort-Crampel, au bord de la Nana, Gentil repère une immense clairière où il va aménager un chantier naval. Fort de ses connaissances et de son expérience acquises à l'École navale et sur les navires, il coiffe la casquette d'ingénieur, chef de chantier ; il est aidé par deux mécaniciens spécialistes européens. On coupe des arbres pour construire le berceau où reposera le Léon Blot, on scie, on cloue, on visse, on rabote, on travaille le fer, on forge, on martèle les rivets préalablement chauffés, on ajuste les tôles. On mesure en mètres, en centimètres, en degrés en utilisant les plans soigneusement conservés dans les bagages. Au cours des essais à terre, on n'arrive pas à faire fonctionner correctement la pompe d'alimentation en eau de la chaudière mais heureusement M. Fredon, technicien émérite qui vient de rejoindre l'expédition, rassure tout le monde en réglant avec succès la dite pompe et après quatre mois de travaux, le bateau est prêt.

Enfin c'est le grand jour. Là-bas, au cœur de l'Afrique, sans cérémonie, dans une rivière inexplorée, le bateau est lancé. Pierre Prins, adjoint de Gentil, décrit le lancement et les essais préalables organisés avec la plus grande rigueur[8] :

> « On procède aux essais au point fixe du bateau mouillé au milieu de la Nana sur quatre chaînes. Chronomètre en main, Gentil guette la pression près de la chaufferie où l'on enfourne les fagots de bois tenus en réserve spécialement. Jamais père n'assista avec plus d'anxiété aux premiers pas de son enfant.
> Son premier coup de sifflet, premier vagissement, résonne dans cette solitude sauvage, et c'est un cri bien doux à nos oreilles. La joie est telle que chacun suspend ses gestes. Boubakar, notre mécanicien tient en main les leviers de marche comme des sceptres. « En avant, doucement ! » commande Gentil.
> Le moteur commence sa chanson, ronron de gros chat où la vapeur qui fuse mêle ses jurements impatients ; l'hélice bat l'eau au ralenti et de la voûte qui la protège, système réalisé pour les fleuves à faible tirant d'eau, sort comme une respiration profonde.
> Au commandement de Gentil, la vitesse augmente, les chaînes se tendent, la fumée tourbillonne ; énergiquement fouettée, l'eau chasse derrière nous et écume.
> Gentil rayonne, nous atteignons sans peine deux cents tours, ce qui correspond à six nœuds ou onze kilomètres à l'heure.
> Le Chari est à nous désormais ».

Le *Léon Blot*, une baleinière et une pirogue
Collection René Deverdun

À gauche, la proue, qui se trouve au musée, avec une chaîne reliée à l'ancre ; au centre, la cheminée de la chaudière avec la machine protégée par une plaque de blindage. Entre la

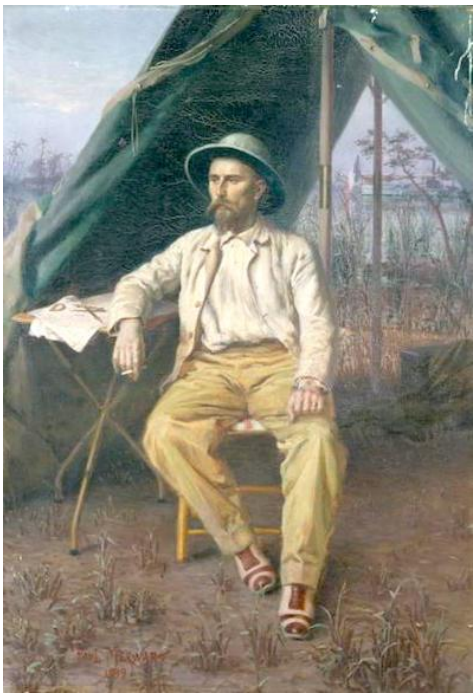
8 PRINS Pierre, *Une histoire inconnue de l'Afrique centrale (1895-1899)*, Paris, CTHS, 2013.

cheminée et la proue, le sifflet protégé de la pluie par une coiffe tronconique. Une bâche permet de se protéger des ardeurs du soleil ; comme les escarbilles de la cheminée risquent de l'enflammer, elle est en toile ignifugée. Amarrée à la coque, une baleinière (9 mètres de longueur) qui transporte le bois, les bagages ou le personnel, compte tenu de la capacité limitée du bateau.

Le 20 août 1897, arrive une colonne de renfort envoyée par Brazzaville, avec des tirailleurs, des vivres, des perles et du vin. Le lendemain, le sifflet strident du Léon Blot retentit annonçant le départ. Armés de fusils, les 58 hommes (Européens, tirailleurs, interprète, matelots et domestiques) de l'expédition sont répartis sur le bateau et sur deux baleinières remorquées.

Le bateau navigue sur le Gribingui, affluent du Chari, en direction du grand lac à 900 km. Quelquefois, la végétation et l'étroitesse du cours d'eau ralentissent la navigation.

Sur les rives, les Africains sont médusés : « C'est la maison qui marche sur l'eau ». Un ancien leur explique : « Elle est descendue du ciel au cours d'un orage ». On s'arrête dans les villages pour acheter des vivres et de l'huile de poisson ou d'arachide pour lubrifier la machine.



Émile Gentil
Portrait de Paul Merwart

Le soir on s'arrête pour le bivouac. Les auxiliaires dressent la tente de Gentil. Un tableau le représente, appuyé sur sa table, où figurent une ébauche de carte, un rapporteur et un compas. En fond de tableau, le *Léon Blot.*

Le 30 août, on rejoint le Chari ; la largeur (200 à 300 m) de ce fleuve rend la navigation plus facile et permet d'accoler, de chaque côté, les baleinières à la coque du vapeur, fermement maintenues par de solides cordages.

Ce dispositif facilite la manutention et permet de rapprocher le personnel de Gentil, seul maître à bord ; il sera conservé par ses successeurs.

Parvenu à 200 km du lac, Gentil se rend à Massenya, capitale de la région, où le sultan Gaourang l'accueille, l'héberge, lui offre 2 boubous, un blanc et un bleu, et organise une fantasia en son honneur. Gentil découvre la ville et se rend au palais à plusieurs reprises où il est reçu par le sultan.

Au cours des entretiens, un climat de confiance s'instaure entre les deux hommes qui font le point sur la situation et détaillent leurs projets et leurs difficultés. Gentil rassure le sultan qui craint d'être attaqué par le cruel tyran Rabah et l'assure du soutien de la France. Le sultan le remercie et fait le nécessaire pour que Gentil reparte avec tout ce dont il a besoin : viande boucanée, bois pour la chaudière ; il désigne un membre de sa famille comme guide connaissant bien le lac.

Enfin, on atteint le lac. Dans son livre, Gentil décrit ce moment de bonheur :

> « Les eaux libres du lac s'offraient à nos regards émerveillés. Tous, nous contemplions avec un sentiment de joie profonde, ces eaux mystérieuses s'étendant à perte de vue. Une bonne brise soufflait, formant sur le lac un clapotis sérieux. Nous mouillions, pour faire des observations, et aussi pour savourer, dans toute sa plénitude, la jouissance intense et l'émotion profonde qui s'étaient emparées de nous ».

Avec la réussite de cette expédition, la carrière militaire et administrative du *Léon Blot* va commencer. Elle s'étendra jusqu'en 1945.

Cela fera l'objet d'un autre article.

Remerciements à René Deverdun, pour de fructueux échanges sur le *Léon Blot.*

Sources principales :

La chute de l'empire de Rabah, d'Émile Gentil

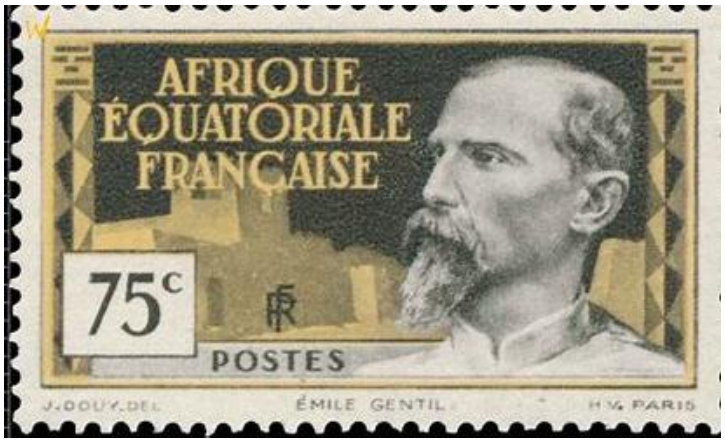
Une histoire inconnue de l'Afrique centrale (1895-1899), de Pierre Prins

Carnet de route manuscrit d'Henri Parceval, *Une mission en Afrique centrale en 1904-1905*

Émile Gentil 1866-1914, notices biographiques d'Eugène Heiser

Jérôme Ramedane, peintre centrafricain de René Deverdun, 1995

Musée des troupes de marine (CHETOM)



Timbre à l'effigie d'Émile Gentil

Le *Léon Blot* avant traitement de conservation