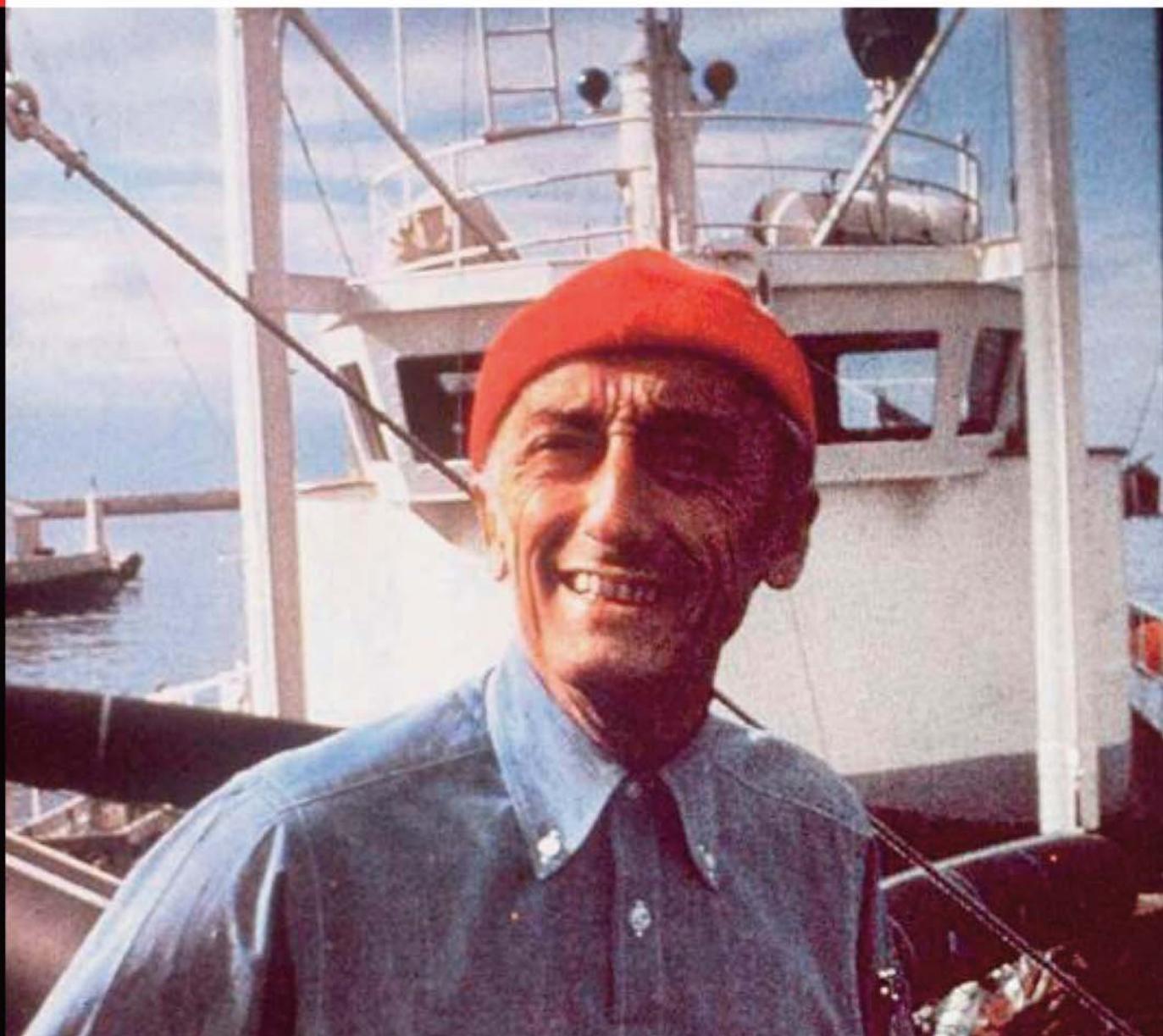


The French Captain

De Saint-André-de-Cubzac à La Rochelle,
l'odyssée du commandant Cousteau



The French Captain

*De Saint-André-de-Cubzac à La Rochelle,
l'odyssée du commandant Cousteau*

PAR LA REDACTION DU JOURNAL SUD OUEST

Avant propos

Né à Saint-André-de-Cubzac (Gironde) en 1910, Jacques-Yves Cousteau a aussi noué une histoire forte avec la ville de la Rochelle. Celle-ci débute par une commande, celle de l'Alcyone, son second navire, propulsé par la technique innovante des turbovoiles. Construit au chantier naval de la Pallice, il est mis à l'eau en 1985. En 1987, nouveau chapitre. Le commandant Cousteau déchire devant les caméras de télévision le rapport que lui a commandé le ministre en charge des Transports, au sujet du viaduc de l'Île de Ré. Cousteau vient d'apprendre que la décision de construire l'ouvrage a été prise avant qu'il n'ait eu le temps de remettre son rapport. Il y prenait position contre la construction du pont, estimant qu'elle aurait des conséquences négatives sur l'environnement de l'île. Après sa mort, c'est également à La Rochelle que viendra s'installer la fondation Cousteau et que fut rapatriée un temps l'épave de la Calypso.

Avant propos

Le Commandant Cousteau avait le sens du spectacle et savait mettre en scène, avec sa formidable équipe, ces acteurs muets entrant et sortant de l'écran d'un coup de nageoire. Il se faisait également un devoir de défendre ce qu'il aimait, en profitant de l'exceptionnelle tribune mondiale offerte par ses livres, ses films, et surtout ses innombrables émissions télévisées. Le poids de l'homme le plus populaire en France, mais aussi dans le monde entier -surnommé the French Captain aux États-Unis, où J. F.-Kennedy en personne le décora pour ses travaux- était redoutable pour tout ce que le globe compte de pollueurs. Il fut ainsi à l'origine du moratoire de cinquante ans bloquant l'exploitation des ressources minières dans l'Antarctique. Il réussit de la même façon à recueillir 5 millions de signatures pour faire reconnaître les droits des générations futures.

Cet ouvrage constitué d'archives du journal Sud Ouest retrace l'odyssée du Commandant Cousteau, des premières expéditions de la Calypso à la palme d'or du festival de Cannes, des "Turbovoiles" aux critiques sur son engagement véritable. Un défenseur de l'environnement sans la vision véritable d'un écologiste? Préférant le sens du spectacle à la réalité scientifique? Reportages et interviews du Commandant Cousteau lui-même lèvent une part du voile.

The French Captain

17 AOUT 1952

Le « Calypso » s'élance à la conquête des profondeurs de la mer



Le navire laboratoire « Calypso » a appareillé de Toulon à destination de Marseille.

Ce bâtiment, placé sous le commandement du capitaine de vaisseau Cousteau, directeur du Centre de recherches sous-marines de la marine nationale, doit entreprendre une expédition sous-marine au-dessus de l'épave d'une nef qui est échouée à 45 mètres de fond, au large de l'île Maire, au sud de Marseille.

The French Captain

Cette expédition se propose notamment d'étudier la construction navale et la vie à bord des bâtiments de l'antiquité. Pour mener à bien son programme, l'expédition dispose d'un matériel absolument moderne, entre autres, de nouveaux appareils qui ont été réalisés sur les plans du commandant Cousteau. De nombreux plongeurs se relayeront afin d'examiner l'épave, parmi lesquels le savant Dumas, appartenant lui aussi au Centre de recherches sous-marines. Outre les représentants de la marine nationale, participeront à l'expédition les représentants du ministère de l'éducation nationale, le directeur des services archéologiques, ainsi que M. Marcel Ichac, un des alpinistes de l'Anapurna.

The French Captain

17 DECEMBRE 1955

**Avec l'expédition Cousteau
dans les profondeurs de l'océan Indien
PAR JEAN SAM**

Il n'y a pas tellement longtemps que les historiographes, les poètes et les psychologues ont reconnu qu'il y avait un lien de parenté étroit entre la mentalité de l'homme de la mer et de l'explorateur, de l'alpiniste et du plongeur.

M. Gérard Gery qui, après avoir été un grimpeur de haute classe, fait partie à l'heure actuelle de l'équipe du commandant. Cousteau, en administre une nouvelle preuve... Une grande partie de ses commentaires des films tournés dans le golfe Persique et l'océan Indien, à bord du « Calypso » et sous la mer, tourne autour de son initiation à la vie de bord et des brimades que les « anciens » infligèrent au novice au « bizuth » qu'il était lors de son premier embarquement. Sans doute, le « bizuth » Géry, façonné par maintes expéditions périlleuses dans les Alpes et l'Himalaya, possédait-il les verjus et les capacités psycho-physiologiques nécessaires pour faire partie de l'équipe Cousteau, car quelques semaines après le départ du « Calypso », avec l'aide de quelques savants spécialisés, il effectue des recherches pétrolifères, rapporte des coraux et filme quelques scènes remarquables de la vie sous-marine. Chemin faisant, il donne quelques aperçus de la vie à bord du « Calypso » et du bel esprit d'équipe qui anime les chercheurs, les savants, les plongeurs et les obscurs qui en font partie. On comprend en l'écoutant que la « Calypso », partant pour Suez, le golfe Persique et l'Océan Indien, symbolise de façon si puissante pour chacun des membres de l'équipage ce mot si lourd de sens divers : « l'Aventure »...

The French Captain

Les images prises sous la mer, à la poursuite des mérours ou à la recherche des coraux sous la protection d'une cage de fer pour défier les requins si nombreux dans ces eaux tropicales sont très nombreuses et fort judicieusement accompagnées par d'autres images non sous-marines qui donnent à l'ensemble un ton « documentaire » de très haut intérêt. .

La séquence qui montre dans tous ses détails l'industrie de la recherche des huîtres perlières par des indigènes nus, sans masques, sans lunettes, sans aucune protection contre les requins — Jules Verne en avait déjà parlé dans son admirable chapitre : « Une perle de dix millions » au cours duquel le capitaine Nemo sauve un pêcheur indien — est extraordinairement suggestive et certaines images des îles « Seychelles » n'ont pas de mal à nous convaincre qu'il y a encore des « paradis »... quelque part... sur les mers...

Les commentaires de M. G. Gery sont très vivants et par moments fort comiques, mais comme ceux récemment entendus de Lionel Terray, souvent trop abondants. Ce n'est pas la première fois que nous faisons cette remarque et la discrétion du commentaire nous paraît toujours plus désirable que la surabondance. D'autre part, M. Gery, avec son expérience si complète des plongées, laisse dans l'ombre les réactions psychiques du plongeur à la descente ou à la remontée... C'est dommage...

The French Captain

19 MAI 1956

**« Nous espérons descendre notre caméra de télévision
à 7 500 m de fond »**

PAR CHARLES D'ASPET

Le capitaine de corvette Cousteau, commandant de la « Calypso », spécialiste des problèmes de plongée sous-marine et inventeur du célèbre appareil respiratoire qui porte son nom, rentre d'une tournée de conférences en Amérique où il est allé présenter son film « le Monde du silence », grand triomphateur au Festival de Cannes. Aussi était-il particulièrement intéressant de connaître les projets de ce grand chercheur, vedette lui-aussi, mais d'un genre sortant de l'ordinaire.

Ce film n'était-il pas une sorte de témoignage sur la plongée et les beautés insoupçonnées des paysages marins ?

C'est un film dans lequel mon équipe a essayé de mettre en raccourci l'essentiel des moments éblouissants que nous vécûmes pendant les vingt dernières années de plongée... Il y a en effet vingt ans que nous plongeons et six ans que la « Calypso » est à notre service : c'est donc une large tranche de vie sous-marine que nous avons derrière nous. Je pense que la réalisation de ce film n'aurait pas été possible quelques années auparavant et je crois que, dans quelques années, cela eût été trop tard.

Les profanes ont l'impression, en voyant ce film, que tout a été dit sur la plongée sous-marine. Celle-ci n'est plus, à présent, l'intérêt principal de vos recherches ?

The French Captain

C'est en partie exact, car je pense qu'il y a encore énormément de choses à voir, à découvrir, à filmer même dans cette petite zone de 0 à 70 mètres dans laquelle l'homme peut s'aventurer muni simplement d'un appareil respiratoire... J'ajoute que, dans un avenir très proche, notre équipe changera d'orientation et reléguera la plongée au rang des outils de l'océanographie pour se spécialiser vers une exploration plus profonde de cette mer qui nous passionne.

On a dit à ce propos que vous construisiez une « soucoupe plongeante » ?

Mon bureau d'études de Marseille, dirigé par mon camarade André Laban, travaille depuis de longs mois sur un projet d'appareil destiné à rendre accessibles à l'homme, d'une façon pratique et avec un grand rayon d'action, des profondeurs de l'ordre de 400 à 500 mètres, c'est-à-dire, en tout cas, toute l'étendue du plateau continental. Cette réalisation est faite, d'ailleurs, en collaboration avec mon ami Emile Gagnon, qui réside à Montréal, au Canada.

Avec le scaphandre autonome, vous ne dépassiez pas 100 mètres ?

Nous avons été jusqu'à 90 mètres, mais on peut considérer qu'il n'est pratique de plonger que jusqu'à une cinquantaine de mètres... Notre soucoupe plongeante doit son nom à sa forme, celle d'une lentille aplatie. Elle nous ouvrira certainement la clef du plateau continental. Ce plateau continental a pour l'espèce humaine une valeur considérable et un grand intérêt, car vous savez que les continents se prolongent sous l'eau jusqu'à 200 ou 300 mètres par un véritable plateau coupé du même relief que les vallées terrestres avoisinantes et certainement de même nature. Au-delà de ces 300 mètres, les profondeurs tombent rapidement,

The French Captain

et c'est ce qu'on appelle le talus vers les profondeurs de 4.000 à 6.000 mètres. Il est probablement encore utopique de vouloir tirer un profit pour l'humanité de l'exploration des grandes profondeurs : je ne dis pas qu'on ne le fera pas; je dis que cela sera de la science pure. En revanche, dans le domaine de la science appliquée, on peut dire que l'homme ira chercher des ressources toujours plus nombreuses dans ce prolongement des continents qui sont à portée de la main.

L'expérience du docteur Bombard nous a prouvé que la mer contenait à boire et à manger. Ne pensez-vous pas, commandant, que le plateau continental soit riche et que l'économie future puisse faire appel à lui ?

J'en suis intimement persuadé. Sans cela, je n'orienterais pas de nombreux chercheurs, jeunes et ardents, dans cette voie. On parle toujours de la pêche comme moyen d'exploiter la mer. Or, j'ai toujours considéré la pêche comme une sorte de barbarie. Nous sommes, en ce qui concerne l'exploitation de la mer, à peu près au même stade que les hommes des cavernes en ce qui concernent la chasse ! Exploiter la mer en capturant en aveugle des quantités considérables d'animaux, c'est exactement la période qui a précédé la civilisation sur terre : la civilisation n'est venue que le jour où l'homme a cessé d'être nomade et chasseur pour devenir sédentaire, cultivateur, éleveur... Tant que nous n'arriverons pas à ce stade en ce qui concerne la mer, nous serons des barbares. Dans un avenir très proche, l'homme cessera de pêcher pour élever et cultiver sous l'eau comme il le fait sur terre..

Quel sera votre prochain itinéraire ?

La Calypso est actuellement sur le point d'appareiller pour les îles Baléares, où

The French Captain

nous ferons une campagne de carottage afin d'exploiter le terrain. Ensuite, nous appareillerons de Marseille, pour le golfe de Guinée ou plus exactement la baie de Biafra, cette grande baie située au nord du Congo, sur l'équateur et la côte ouest d'Afrique. Dans cette baie se trouvent, en face du Gabon français, quatre îles dont deux appartiennent au Portugal et deux à l'Espagne : les îles de Fernando-Po, Santomé, Principe et Anabon.

Ces quatre îles ont été très peu explorées, tant au point de vue de la faune terrestre que de la faune marine. Nous déposerons donc à terre une mission du Muséum d'histoire naturelle et ces savants feront une monographie des îles pour les plantes, insectes et animaux. Nous aurons également une équipe de plongeurs qui iront racler les récifs jusqu'à 60 mètres de profondeur, afin de ramener un échantillonnage complet de tout ce qui vit dans l'eau de ces parages et, pendant ce temps, la « Calypso » draguera à grande profondeur et prendra des photographies ainsi que des échantillons d'eau de mer et des mesures de températures, de façon à donner en deux ou trois mois un panorama complet des possibilités de vie dans cette zone, où les poissons, les baleines et le plancton pullulent.

Feriez-vous aussi de la télévision en profondeur ?

Oui, nous utilisons la télévision dès maintenant comme un outil régulier de l'océanographie. Nous avons fait depuis quatre ans des expériences de télévision sous-marine et disposons actuellement d'un équipement pouvant descendre à une centaine de mètres. Cependant, nous travaillons sur un équipement pouvant descendre à 1.000 mètres et c'est, pour le moment, un maximum. La télévision, qui lui assure la durée de l'observation à de telles profondeurs, est pour nous d'un

The French Captain

grand intérêt, mais la photo donne beaucoup plus de détails. Nous avons pris des centaines de clichés jusqu'à 4.500 mètres et nous espérons, en Guinée, cet été, descendre notre caméra par 7.500 mètres de fond. Ceci n'est, d'ailleurs, qu'une préparation à notre but qui est de descendre des caméras de toutes sortes jusqu'aux plus grandes profondeurs de l'Océan, c'est-à-dire 10.800 mètres !

Un dernier mot sur votre équipe ?

Mon équipe a une remarquable stabilité et, depuis le début, de nos travaux, nous n'avons rompu avec personne : Frédéric Dumas vient pratiquement à chacune de nos campagnes, bien qu'il soit au groupe de recherches sous-marines de la marine militaire à Toulon. On assure ainsi une liaison intelligente entre la marine pure et la recherche appliquée à la marine. Par ailleurs, les plongeurs sont toujours les mêmes. Le plus spectaculaire d'entre eux est certainement Albert Falco, qui est une des deux vedettes de mon film. Nous avons encore un deuxième petit bateau : l'Espadon, qui a 18 mètres de long, aménagé spécialement pour les recherches, et nous disposons d'un bureau d'études à Marseille. Nous avons donc à présent une organisation cohérente qui appuie les travaux du large exécutés par la « Calypso ».

The French Captain

7 JUIN 1956

Le commandant Cousteau raconté par le commandant Ferrière

L'existence du commandant Cousteau n'est pas seulement pittoresque. Elle est en outre un exemple d'idéal, de volonté, et elle prouve que vraiment la foi transporte les montagnes.

On sait que le film de Cousteau « le Monde du Silence », vient de remporter le prix du Festival de Cannes. Aucun de ceux qui ont vu ce film – et qui ne l'a pas vu ? – ne s'en étonnera. Sans doute me saura-t-on gré que de donner sur la vie de Cousteau des renseignements qui montreront qu'il est un metteur en scène hors série, puisque c'est certainement le seul que la marine ait conduit au cinéma.

Personnellement, je n'ai rencontré Cousteau qu'occasionnellement dans les rues de Toulon, alors qu'il embarqué sur le Duplex. Mais bien des camarades m'ont parlé de lui et il a fourni lui-même sur plusieurs incidents de sa carrière des détails qu'a publiés récemment la Revue de Paris. Cousteau est un « enfant du pays » et il a très exactement 53 ans puisqu'il est né le 11 juin 1903 à Saint-André-de-Cubzac. Mais il n'a pas fait long feu sur les bords de la belle Dordogne bleue car son père, grand voyageur, l'emmenait dans ses courses à travers le monde. Cousteau n'en a pas moins effectué de fort bonnes études soit en Alsace, soit à Paris, soit à New York, soit ailleurs... et en 1930, il est reçu à l'Ecole navale. Il est entré à l'Ecole navale parce qu'il aimait beaucoup nager, et il croyait que les marins avaient souvent l'occasion de nager. C'était évidemment une illusion, mais quelle carrière n'est basée sur une illusion ?

En sortant de l'Ecole navale, Cousteau a une chance inouïe : il embarque sur la

The French Captain

Jeanne-d'Arc, qui fait le tour du monde (la Jeanne-d'Arc n'a fait que trois fois le tour du monde, y compris celui qu'elle a terminé ces jours-ci). C'était, à cette époque, la bonne vie pour les midships, car n'allant à terre que quatre jours par mois (les autres jours c'était le service ou la mer), ils dépensaient en quatre jours la solde du mois. Ils étaient donc jeunes et riches. Cela donne des aventures et par conséquent des souvenirs.

Sorti de cette existence mirobolante, Cousteau veut y retourner. Comme il a été classé dans un très bon rang, car (en dehors des quatre jours de bordée) il a beaucoup travaillé, il peut choisir son embarquement et il choisit l'Extrême-Orient. Le voilà donc embarqué sur le croiseur Primauquet, puis à la base navale de Shanghai, et il utilise ses loisirs entre le Japon, la Chine et Sumatra, à apprendre le russe. Pourquoi le russe ? C'est parce qu'il a résolu de revenir en France non point par le paquebot Shanghai-Marseille, mais par le Transsibérien. Il a envie de voir Moscou. Et son plan réussit. Il réussit même au-delà du raisonnable, car Cousteau parvient non seulement à voir Moscou, mais encore le Caucase, l'Arménie, la Crimée, l'Ukraine et la Pologne ! Il met près de cinq mois pour faire sa petite promenade et il bénit la marine qui permet aux marins de faire de si beaux voyages terrestres. Aussi quand ce périple terminé, Cousteau est « embarqué » en service à terre à la préfecture maritime de Toulon, il a évidemment le cafard. Il lui faut de vastes horizons, et il demande à être affecté à l'aviation maritime à Hourtin. C'est au printemps 1936. Là, Cousteau fut sur le point de mourir. Non pas en avion, mais en auto. Une nuit, sur une petite Salmson qu'il conduit à vive allure, tout à coup les phares s'éteignent. Cousteau est projeté dans le décor : Résultat : onze fractures, poumons perforés, bras droit paralysé, quatre côtes enfoncées, deux os

The French Captain

des bras sortant des chairs. S'il s'en tire, c'est un miracle. Un miracle de sa volonté. Des mois de clinique. Des opérations sans nombre. Des plâtres, des appareils. Tous les médecins lui disent : « votre bras restera paralysé ». Mais Cousteau ne veut pas être paralysé. De toute son énergie, il se raidit contre la souffrance, et, sans trêve, sans repos, il fait malgré la douleur, des mouvements d'abord, du sport progressif ensuite, si bien que huit mois après l'accident il peut remuer les mains et plusieurs mois plus tard il peut se marier : il est valide. La Revue de Paris nous révèle que Mme Cousteau est fille, petite-fille et arrière petite-fille de marins et que ses deux grands-pères furent amiraux. Cousteau, lui, restera capitaine de corvette, mais les galons ou les étoiles ne mesurent pas toujours les mérites.

Après un bref embarquement sur le Concordet, Cousteau embarque sur le croiseur Duplex, et c'est la guerre. Le Duplex et Cousteau font la guerre comme ont fait tous les bateaux et tous les marins : chasse aux corsaires allemands, chasse aux sous-marins, convois jours et nuits interminables à la mer. A cela s'ajoute, pour le Duplex (et les autres croiseurs), le bombardement de Gênes, trois jours après la déclaration de guerre de l'Italie (ce fait d'armes est resté ignoré des Français). Après l'armistice, et ainsi que la plupart de ses camarades, Cousteau fait de la résistance en bernant les Allemands, en troublant leurs communications, falsifiant leurs papiers, soudoyant des agents. Une fois même, il cambriole la commission italienne d'armistice. Entre temps, il effectue des plongées et des photos sous-marines et, malgré les moyens précaires dont il dispose, il parvient à tourner à Bandol son premier film : Epaves. C'est en 1944 qu'il entre en relations (si on peut dire) avec l'état-major général de la marine pour créer le fameux G.R.S : le groupe de recherche sous-marines. Il lui faut alors déployer plus d'énergie, de science et d'habileté que

The French Captain

pour soulever un monde, même le monde du silence. C'est que la marine n'aime pas ceux qui s'écartent des traditions et veulent marcher en franc-tireur. Mais Cousteau n'est pas un franc-tireur ordinaire, et autant par intérêt pour ses recherches que pour avoir la paix, l'état-major général crée le G.R.S. De cette création découle, pour Cousteau, tout le reste.

Il commence par commander l'ingénieur Elie Monier, sorte d'avisio hybride où il se fait la main (il accompagne en Afrique le professeur Piccard) et il peut enfin armer la Calypso. Ce navire, il le doit à des amis, des savants, des cinéastes, qui ont confiance en lui. Il en fait l'instrument de travail idéal des explorations et des photos sous-marines. C'est en 1951, à ce moment – il a quitté la marine-, la marine ne lui donne pas un sou. Ce n'est que trois ans plus tard, en 1954 que l'Etat lui accorde une subvention. Jamais subvention n'a été mieux placée car avec la Calypso modifiée, équipée, bref inventée par lui, Cousteau réalise l'admirable Monde du silence. Mais là, je l'abandonne. En tant que cinéaste, savant et poète, Cousteau hélas n'appartient plus à ma chronique. Je n'ai voulu montrer que l'officier de marine qu'il fut. Mais en ces jours où il vogue vers la Guinée pour nous rapporter encore des images merveilleuses, tous les marins, ses anciens camarades, lui adressent leurs compliments, leurs vœux et leurs remerciements.

The French Captain

16 SEPTEMBRE 1956

Jacques-Yves Cousteau, au-delà des profondeurs

PAR JACQUES PAOLI

Cet été, sur tous les rivages, en Europe, en Asie, en Afrique, en Amérique, des centaines de milliers de jeunes - et pas seulement des jeunes - ont pris des palmes, un masque de plongée et, caméra au poing, ont voulu aller, eux aussi, à la découverte de ce sixième continent : le Monde du silence, les fonds sous-marins.

L'Empire jusqu'ici réservé, ou presque, de Glaucos, le dieu marin des profondeurs, est offert aujourd'hui, dans sa bordure continentale, aux congés payés. Derrière une roche méditerranéenne, sur une plage bretonne, par trois ou quatre mètres de fond, toute une jeunesse est allée cueillir, en même temps que ses meilleurs souvenirs de vacances, le goût d'une aventure nouvelle... Ce Monde du silence, Jacques-Yves Cousteau, le commandant Cousteau, l'homme de la plongée libre, est un de ceux qui nous l'ont le mieux révélé. Pendant vingt ans, Cousteau a étudié ce Monde du silence. Il continue. 1957 sera marqué, pour lui, par de nouvelles aventures sous la mer.

12 000 MÈTRES DE PELLICULE

Le samedi 28 avril 1956, un petit bâtiment tout blanc est venu se mettre au mouillage, en baie de Cannes, à quelques encablures de la plage du Carlton. A bord de la « Calypso », le commandant Cousteau venait présenter le Monde du silence au Festival international du film. Une réception à bord, un cocktail au Carlton, une conférence de presse, quelques interviews... La « Calypso » n'attendit pas

The French Captain

la proclamation du palmarès cannois ; le commandant Cousteau avait un rendez-vous en mer et sous la mer, quatre mois de campagne océanographique.

Le jeudi 10 mai, au soir, le public du Palais du Festival, debout, applaudissait à tout rompre l'attribution de la Palme d'or au «Monde du silence». Cousteau apprit la nouvelle par radio. A cette heure-là, quelque part en mer, sous les embruns, à la passerelle de la «Calypso», il veillait au grain.

Il y a dix ans à peine, timidement, il faisait son premier essai cinématographique : «Par 18 mètres de fond. » Plus tard, avec deux autres films. « Epaves » et « Carnets de plongée », il devait recevoir à deux reprises un prix, à Cannes, dans la catégorie des courts métrages. Cette année, son film a eu la plus haute récompense. Ce « Monde du silence » représente 12 000 mètres de pellicule tournés sous la mer, sept heures de projection, des mois de croisière, des heures et des heures de plongée et, surtout, vingt ans de recherches et de mises au point... toute l'histoire, ou presque, de l'homme libre chez les poissons. Le «Monde du silence», de Cousteau et Malle, c'est la première, vraie victoire du marin sur les profondeurs océanes, une victoire que le grand public a consacrée... Celui qui est à l'origine de cette victoire, aujourd'hui, s'esquive, prend le large - le grand large ! Il refuse célébrité et publicité... Une brève escale marseillaise, un « saut » à Paris : Jacques-Yves Cousteau est de nouveau à la mer.

PORTRAIT DU PLONGEUR

Il est grand, souple, longiligne, d'une maigreur qui surprend ; il plonge et il n'a pas « l'enveloppe », cette couche graisseuse qui est, nous a-t-on appris, la caractéristique de l'homme-poisson. Le visage est mince, marqué de rides profondes et sur

The French Captain

ce visage osseux, la peau est bronzée, tannée par le sel marin, le soleil, les alizés. Jacques Yves Cousteau porte avec une élégante nonchalante le costume du citadin. Il laisse deviner la prestance du marin sous l'uniforme... mais quelque chose ne va pas: On le sent «ailleurs», au sein de son équipage sans doute, loin de Paris, de ses mondanités, de ses feux rouges et des attentes dans les ministères ! Son accueil est extrêmement courtois, mais réservé. Cousteau ne se livre pas, il attend, j'interroge. Il répond. La voix est un peu sourde. Le débit est hésitant. Il parle sans chaleur et soudain, pour un mot, sur un détail, tout change : les mains de Cousteau entrent dans le jeu ! Elles sont longues, déliées, expressives. Elles soulignent une affirmation, ponctuent une phrase, silhouettent un poisson. Le ton monte. Un sourire éclaire le visage sévère de Cousteau. Il me fait les honneurs de la «Calypso», par la pensée... Il est pris par son récit, ses souvenirs, ses problèmes !

Ceux qui ont vu le « Monde du silence » ont « vécu » sur la « Calypso ». Ce petit bâtiment, net, élégant, a une proue curieusement épaissie : elle cache, sous la ligne de flottaison, un hublot, mieux qu'un hublot, une fenêtre sur le monde sous-marin ! Un double mât de charge limite le roof et les superstructures avec ces commandes de treuil qui permettent la lente et prudente remontée des richesses, des documents pris à la mer. Sur la plage arrière, l'outillage de plongée, les bi-bouteilles des appareils Cousteau-Gagnan, les caméras, les flashes électroniques, ces étranges combinaisons étanches qui donnent à l'homme-grenouille des allures de Martien (selon l'idée qu'on se fait d'un Martien naturellement) ! A un râtelier, les palmes, les masques, les fusils, les harpons. Plus loin, la cage de protection contre le seigneur, requin et le caisson, ultime recours contre la dangereuse ivresse des profondeurs, le mal des abîmes.

The French Captain

Ceux qui ont vu le « Monde du silence » n'oublieront pas ces images: la lente descente des porteurs de torches sous-marines, les acrobaties du scooter des profondeurs, le ballet des dauphins, l'agonie du cachalot, le banquet sanglant des requins, les facéties de Jojo le Mérrou... Il a fallu vingt années d'efforts, de recherches continuelles, l'équipement de la « Calypso » pour que la caméra gagne quelques mètres en profondeur et permette de prendre ces images... Des années de travail pour quelques mètres sous la mer ! Il y a dix ans, Cousteau tournait à moins de vingt mètres de la surface. Pour le « Monde du silence », ses plongeurs, Louis Malle, Frédéric Dumas, Albert Faice, sont descendus à 75 et 80 mètres.

UNE PRAIRIE PLANTÉE DE POINTS D'INTERROGATION VIVANTS

Nous évoquons ces souvenirs... et, brusquement, cette phrase : « Non ! Pas pour le moment ! Pas avant deux ou trois ans ! » Il n'y aura donc pas de suite immédiate au « Monde du silence », et Cousteau s'explique : « Nous n'avons pas à exploiter un succès... Nous ne devons pas abuser des bonnes choses, nous répéter... Le « Monde du silence », pour nous, c'est un tournant dans la recherche, l'aboutissement d'une longue période de travail. Quand nous aurons autre chose à montrer, du neuf, nous referons un film, pas avant ! »

Une équipe de cinéastes est maintenue à bord de la « Calypso ». Cousteau, à chaque sortie du navire, enrichit ses collections, mais il s'agit là de documents réservés aux spécialistes. L'heure, du grand public n'est pas encore arrivée... Des milliers de clichés ont été pris au cours de la dernière croisière. « C'est à Madère, me dit Cousteau, à Madère ou nous nous sommes accordé quelques jours de vacances, que nous avons filmé notre plus curieuse séquence... ». « Vers 40 mètres,

The French Captain

nous sommes tombés sur d'immenses bancs de sable. Sur ces bancs, des poissons, des congres qui avaient l'épaisseur d'un crayon. Il y en avait 40 à 50 au mètre carré. Chaque poisson avait creusé un trou dans le sable et s'y était planté par la queue... Tous ces congres, fichés dans le sable, arquaient leurs corps dans le sens du courant, avec un ensemble parfait. Ils formaient un vaste champ de points d'interrogation. Lorsque nous passions au-dessus d'eux, en plongée, nous avions l'impression de survoler une prairie. Mais lorsque nous descendions sur eux, à 10 mètres, ils commençaient à creuser leur trou, à 5 mètres, ils y entraient à mi-corps... A 3 mètres, il n'y avait plus personne. La prairie tout entière « rentrait » dans le sable ! » Ces points d'interrogation vivants ont quelque chose de symbolique : Que de choses encore, la mer qui nous entoure a-t-elle à nous apprendre ?

LE MUSEUM ET L'ABIME

Pour sa toute récente mission, la « Calypso » a quitté la baie de Cannes il y a plus de trois mois. A son bord avait pris place une mission du Muséum d'histoire naturelle, dirigée par M. Forrest. Huit chercheurs qui, avec Cousteau, se sont livrés à une étude systématique de la faune et la flore sous-marine accessibles du golfe de Guinée. Des dizaines de milliers de poissons ont été ainsi répertoriés. Les résultats de cette mission? « Il faut attendre, me dit le commandant Cousteau..., Il faut deux ou trois ans pour savoir ce qu'a donné une mission de cet ordre. »

Après une brève escale à Abidjan, la « Calypso » a rejoint le 21^e degré de longitude ouest, en plein Atlantique... et elle a jeté l'ancre. La « Calypso » s'est mise au mouillage sur un fond de 7,500 mètres, à la fosse de l'Arromanches, un centre de secousses sismiques atlantiques, la plus grande profondeur repérée au large de l'At-

The French Captain

lantique. Une seule fosse plus profonde existe en Atlantique, mais c'est une fosse côtière, près de Porto Rico. Elle fait 8.900 mètres. Sur la fosse de l'Arromanches, le commandant Cousteau a utilisé un filin de nylon de la grosseur du petit doigt, et ce nylon, pour toucher la fond, s'est dévidé sur les tambours des treuils pendant deux heures trente minutes... La descente de l'ancre à l'abîme a duré deux heures et demie ! Des kilomètres d'un mince filin de nylon reliaient la « Calypso » au fond de la mer et pendant trois jours la « Calypso » est restée au mouillage, par un courant de 2 kilomètre-heure, avec une mer formée et un vent établi à la force 3.

Le professeur Edgerton que la catastrophe de l'« Andréa - Doria » vient d'en-deuiller — l'un de ses fils, un plongeur, est mort par 40 mètres de fond au cours des recherches entreprises sur l'épave du navire italien — le professeur Edgerton participait à cette expérience, et, par deux fois, ses flashes et ses caméras électroniques sont descendus à 7.500 mètres sous la mer. Plus de 800 photographies ont été prises. Il faut attendre pour savoir ce qu'a donné cette série de prises de vues abyssales.

DEMAIN ?

La « CALYPSO » vient de reprendre la mer : Monaco, la Corse, les îles grecques. Ses côtes syriennes et libanaises. Le commandant Cousteau, à l'aide de dragues, par prélèvements, procède actuellement à l'étude systématique de la faune des grandes profondeurs de la Méditerranée orientale... Parallèlement, des études sur la transparence de l'eau seront menées. Le commandant Cousteau, après le scooter sous-marin, prépare la soucoupe volante, la soucoupe plongeante, plus exactement. Deux plongeurs pourvus d'une caméra et de flashes pourront prendre

The French Captain

place sur cet engin qui permettra de pousser plus avant l'inventaire du fond des mers. La « Calypso », de son côté, ne suffit plus à la tâche. Un autre navire-laboratoire est en cours de montage... Il s'appellera l'« Espadon», et, peut-être, les bénéfices de l'exploitation du film de Cousteau, le « Monde du Silence », permettront-ils de le doter du matériel le plus moderne... Jacques-Yves Cousteau, qui appartient toujours à la marine nationale française (il est en mission), a de grands projets : l'étude systématique des grands fonds. Il veut percer les secrets de la plus grande fosse marine connue : 10.500 à 11,000 mètres, près de l'île de Guam. Jusqu'ici, les recherches ont essentiellement porté sur la plateforme côtière des continents, sur la flore et la faune accessibles. Cousteau, maintenant, veut aller jusqu'au bout... Il entend conserver à la France, cette première place conquise de haute lutte dans un domaine de la recherche scientifique riche de promesses d'avenir. Le temps n'est peut-être pas loin où nous aurons des jardins sous la mer. Des troupeaux de poissons domestiqués ! Un jour viendra peut-être où la mer nous apportera la vie dans un monde voué, sans elle, à la famine. La « Calypso » est en croisière, quelque part en Méditerranée... Le « Bathyscaphe » s'apprête à plonger au large des côtes du Portugal. L'aventure moderne est sous la mer, la marine française y est.

The French Captain

21 MARS 1957

**Hommage au fils de notre terre cubzacaise
PAR LE PRÉSIDENT DU SYNDICAT D'INITIATIVE
DE SAINT-ANDRÉ-DE-CUBZAC**

C'est avec une bien légitime fierté que Saint-André-de-Cubzac s'apprête à honorer, modestement sans doute, mais avec tout son cœur, le brillant officier de marine de réputation mondiale, Jacques Cousteau, né dans notre ville le 11 juin 1910.

L'acte d'état civil conservé dans notre mairie mentionne que le « 11 juin 1910, à 1h15 du matin, est né en la demeure de son aïeul maternelle, M. Ronan Duranthon, au 83, rue Nationale (actuellement pharmacie Laffont), Jacques-Yves Cousteau, fils de Pierre-Daniel Cousteau et d'Elisabeth Duranthon ». Les témoins furent les regrettés MM. Galouye, propriétaire, et André Berson, libraire.

Après des études à Bordeaux et à Paris, il entre à l'Ecole navale. Il met ses premières lunettes sous-marines en 1936 et se voue aux recherches scientifiques. 1939 le place au commandement du « Dupleix » où, d'Oran, il appareille pour Dakar et participe à la victoire de nos forces navales sur le « Graf Spee ».

A l'armistice, pour tromper l'occupant, il cherche un alibi, nous dit le journaliste Paul Guth, sous l'étiquette de biologiste et de cinéaste et met sa volonté et sa science au service de l'étude de la faune des grands fonds, réussissant à convaincre la marine en montant son premier film « Epaves ». On lui confie alors le bâtiment « La Calypso » spécialement affecté à ses croisières, qu'il accomplit dans les mers tropicales d'où il a rapporté les documents uniques à la projection desquels nous

The French Captain

sommes conviés cette semaine par l'aimable direction du Magic-Ciné de Saint-André-de-Cubzac.

Que M. le commandant Cousteau, actuellement conservateur du musée océanographique de Monaco, trouve dans cet hommage l'expression de notre respectueuse admiration pour l'œuvre exceptionnelle accomplie et le capitale scientifique acquis à notre marine nationale.

Nous avons voulu, bien imparfaitement certes, l'honorer aujourd'hui, nous savons que ses mérites sont à la hauteur de sa simplicité, et formons le vœu que de plus durables manifestations perpétuant un jour à Saint-André, non loin du clocher qui abrita son premier souffle dans une vie pleine d'aventure, sa fierté d'avoir vu naître celui qui a réalisé le premier grand rêve de Jules Verne.

The French Captain

8 SEPTEMBRE 1984

**Le Moulin-à-Vent de Cousteau,
quand le commandant double la mise
PAR HENRI LOIZEAU**

En octobre 1983, le commandant Cousteau tentait d'effectuer une traversée transatlantique à bord d'un navire propulsé par un turbo-voile, le « Moulin-à-Vent ». A trois jours de l'arrivée, pris dans une violente tempête, le mât-cheminée rendait l'âme.

Quelques mois plus tard, la fondation Cousteau passait commande d'un nouveau navire expérimental aux chantiers navals de La Rochelle-Pallice. Le « Moulin-à-Vent-2 » prendra la mer au printemps 1985 pour deux années d'expérimentation qui montreront, selon le commandant Cousteau, qu'il est possible d'intégrer l'écologie à l'économie et à la science. Le surcoût croissant des frais de carburant est l'une des grandes difficultés rencontrées par les armements depuis une dizaine d'années. Est-il possible d'utiliser rationnellement les sources d'énergie renouvelables pour assurer la propulsion des navires ? « Oui », estime le commandant Cousteau qui, en 1979, pense à un navire 100 % « écologique » capable d'assurer tout à la fois le retraitement des eaux usées, du combustible et de la propulsion.

LE VENT DANS UNE CHEMINEE

En décembre de la même année, il réunit d'ailleurs autour de lui une équipe de personnes - parmi lesquelles André Mauric, architecte naval, et le professeur Lucien Malavard, professeur à l'Académie des sciences - chargée d'étudier un projet

The French Captain

de remplacement de la célèbre Calypso par un navire à propulsion éolienne. « Nous avons dû réfléchir très vite, explique Bertrand Charrier, ingénieur attaché à la fondation. Nous avons rencontré le ministre de la recherche, M Giraud qui nous a assurés de son soutien ». Le mode de propulsion est choisi. Il s'agit d'utiliser la force du vent s'engouffrant dans une grande cheminée.

Le procédé, à la vérité, n'est pas vraiment nouveau : dès 1925, en effet, un voilier, le « Barbara » utilisait ce mode de propulsion. Puis, en 1927, un cargo, le « Bu-ckaù », réussissait la traversée de l'Atlantique en utilisant un système de propulsion par rotor cylindrique : le « rotor Flettner », du nom de l'inventeur, un ingénieur allemand. « Avec ce procédé, le vent crée une force sept à huit fois plus grande par mètre carré qu'une voile normale. Nous avons choisi un autre système, poursuit Bertrand Charrier, où l'on aspire l'air à travers une paroi perméable. Les calculs démontraient que, sur la Calypso, 150 mètres carrés de turbovoile représenteraient une voile normale de 750 mètres carrés !»

OCTOBRE 1983 : UN MÂT TROP FAIBLE

Les essais effectués en soufflerie douze mois durant ayant donné toute satisfaction, la Fondation décide de passer aux essais en grandeur réelle. L'ex-« Lundl-16 », de Jean-Yves Terlain, est alors acquis et modifié. Les Chantiers Pouvreau, de Vix (Vendée), construisent le premier « Moulin-à-Vent », vaste cheminée de 13,5 m de hauteur pour une largeur de corde de 2,25 m, qui est testé avec succès au printemps 1983 sur l'étang de Berre, près de Marseille. Et la traversée de l'Atlantique est annoncée pour octobre 1983. Le retard de mise sur orbite d'un satellite japonais oblige l'équipage à différer son départ de Tanger. Espérée par temps calme, la

The French Captain

traversée s'annonce difficile. Trois tempêtes successives malmènent le navire expérimental.

« Trois jours avant l'arrivée à New York, nous perdons le mât et sommes contraints à détourner sur Norfolk, siège américain de la Fondation Cousteau. Le navire est d'ailleurs toujours là-bas. A quinze jours près, on passait... L'expérience nous a donné satisfaction. Mais le mât était calculé pour un temps calme... », confie Bertrand Charrier. Le commandant Cousteau, pourtant, ne renonce pas. Après avoir pris plusieurs contacts avec des armateurs intéressés par ce mode de propulsion, l'équipe Cousteau s'attelle à un nouveau projet au début de cette année.

Dès lors, fort du soutien des pouvoirs publics et d'industriels français, le commandant demande à André Mauric de lui dessiner un nouveau « Moulin-à-Vent » à deux mâts. Bois ? Plastique ? Aluminium ? Les discussions sont très serrées. L'aluminium est finalement retenu. Et les Ateliers et Chantiers de La Rochelle-Pallice emportent le marché : la qualité du travail et la rapidité d'exécution ont fait pencher la balance en leur faveur. Trente mille heures de travail pour ce chantier en difficulté, c'est peu. Mais la commande est symboliquement importante. Cousteau à La Rochelle, ça ne se refuse pas...

UN MONOCAT DE 31 METRES

Mis en chantier le 23 mai dernier, le « Moulin-à-vent 2 » est un catamaran ou, plus exactement, un monocet (catamaran à l'arrière, monocoque à l'avant) de 31 mètres de long, 9 mètres de large et de 70 tonnes de déplacement, équipé de deux turbovoiles de 10 mètres de hauteur pour deux mètres de corde. Il est doté de deux moteurs de 132 kW chacun et de deux groupes électrogènes de deux fois 46 kW.

The French Captain

Le bateau devrait être livré à la fin de l'année et l'équipe du commandant Cousteau prévoit de repartir pour Norfolk dans le printemps 1985. Les deux premières années d'exploitation devraient être mises à profit pour effectuer de multiples essais et tenter d'optimiser le rendement du « Moulin-à-Vent 2 ».

De nombreuses démonstrations sont inscrites au programme à l'intention d'armements français et étrangers. D'ores et déjà, la Delmas-Vieljeux, la C.G.M., Mobil-Oil, Total, Esso se sont déclarés intéressés. « Il s'agit pour nous de les convaincre du bien-fondé de nos recherches », dit Bernard Charrier, « et de faire commercialiser le dispositif. L'objectif du commandant Cousteau, c'est de montrer que l'on peut utiliser rationnellement les sources d'énergie renouvelables et qu'il est aujourd'hui possible d'intégrer l'écologie à l'économie et à la science. »

Plus d'un siècle après l'invention de H.-G. Magnus, verra-t-on prochainement un cargo équipé de turbovoiles armé par un grand armement français? L'hypothèse est plus que vraisemblable. Delmas-Vieljeux pourrait ainsi, si le « Moulin-à-Vent 2 » donnait toute satisfaction, mettre en chantier un transporteur de produits chimiques de 6 000 tonnes. Dès lors, le « Moulin-à-Vent 2 » se verrait confier des missions océanographiques pour le compte de la fondation.

The French Captain

13 MAI 1985

Turbovoiles : deux ans pour convaincre
PAR HENRI LOIZEAU. PHOTO PASCAL COUILLAUD



L' « Alcyone », navire équipé d'un système de propulsion - complémentaire - par turbovoiles, quitte ce matin le port de La Rochelle-Pallice. Cap sur New York, en prélude à deux années de démonstration et d'essais d'un système dont le commandant Cousteau veut démontrer qu'il peut équiper des cargos.

The French Captain

Dix-huit mois après le semi-échec du « Moulin-à-Vent », la foi du commandant Cousteau dans les nouvelles possibilités d'utilisation de l'énergie éolienne n'a pas varié d'un iota. Et l'objectif qu'il s'est fixé de célébrer « les noces de l'hydrodynamique et de l'aérodynamique pour améliorer nos méthodes de gestion des ressources naturelles » est plus que jamais d'actualité.

UNE VIEILLE HISTOIRE

« Alcyone » est là pour en porter témoignage. Le nouveau navire de la Fondation Cousteau, construit aux Ateliers et Chantiers de La Rochelle-Pallice s'apprête à prouver tout à la fois le bien-fondé des recherches de l'équipe Malavard-Charrier, et l'avance technologique prise en ce domaine par la France. Long de 31 mètres, large de 9 mètres, pour un peu plus de 60 tonnes de déplacement à vide, l'« Alcyone » a été réalisé entièrement en alliage léger (aluminium). Equipé d'une propulsion classique par moteurs Diesel, le navire associe une propulsion éolienne complémentaire par turbovoiles.

Turbovoile? Une vieille histoire. Le principe de l'utilisation de cylindres pour transformer une partie de l'écoulement de l'air le long de leurs parois en force de portance - comme pour les ailes d'avions - avait été appliqué dès le début de ce siècle.

L'astuce trouvée par le professeur Lucien Malavard qui a mis au point le turbovoile de l'« Alcyone », consiste à doter la « cheminée » de fentes longitudinales dont l'ouverture est réglable par des volets mobiles. Ceux-ci assurent l'aspiration de l'air. Et c'est une hélice, placée à l'intérieur du cylindre, qui provoque une dépression, augmentant d'autant la portance générale par le défléchissement des filets d'air, et qui propulse le bateau dans la direction désirée.

The French Captain

Les expériences aérodynamiques conduites en souffleries ont montré, au terme de trois cent cinquante essais, que le dispositif mis au point par le professeur Malavard permet de produire des forces très élevées tout en ne demandant qu'un apport d'énergie extérieur très limité. Ainsi, à titre d'exemple, la Fondation Cousteau a-t-elle pu établir que la future « Calypso-II », navire de 800 tonnes, équipée de deux turbovoiles, d'une surface totale de 150 mètres carrés, filerait à 15 nœuds avec un vent de travers de 24 nœuds avec un vent de travers de 24 nœuds, tout en ne demandant que 150 ch pour réaliser l'aspiration, c'est-à-dire 10 % seulement de la puissance qui serait nécessaire si la propulsion était assurée par un moteur classique de 1 500 ch entraînant une hélice.

PROPULSION MIXTE

Certes, un navire équipé de turbovoiles se comportera moins bien au vent arrière. Mais il remontera, en revanche, beaucoup mieux au vent. Tout en prenant moins de gîte. La manœuvre est, par ailleurs, totalement mécanique - commandée par ordinateur sur « Alcyone » - et n'exige pas d'équipes particulières de « gabiers » entraînés. Pour l'heure, le second navire expérimental du commandant Cousteau, l'« Alcyone » s'apprête à prendre la route de l'Atlantique Nord. Les deux turbovoiles, d'une hauteur de 10 mètres (au lieu de 13,5 m sur le « Moulin-à-Vent ») entreront en action à partir d'un vent de 5 à 8 nœuds.

« Quand le vent atteindra 20 nœuds par le travers, explique l'ingénieur Bertrand Charrier, l'« Alcyone » marchera à plus de 10 nœuds si nous coupons les moteurs principaux. Entre ces deux valeurs de la vitesse du vent, le navire avancera en propulsion mixte. Les enseignements techniques et économiques que nous

The French Captain

tirerons du fonctionnement du bateau durant cette propulsion mixte seront fondamentaux pour l'avenir du procédé. Le couplage hélice marine-turbovoile doit être étudié de très près pour optimiser l'économie de carburant réalisée. »

L'ordinateur qui équipe « Alcyone » - dont la mise au point a d'ailleurs retardé les derniers essais - aura pour mission de recueillir toutes les informations des girouettes-anémomètres, speedomètres, capteurs de pression, wattmètres, etc. Informations aussitôt analysées afin d'agir simultanément sur les centrales hydrauliques des deux turbovoiles et de régler tout à la fois la vitesse de rotation du ventilateur d'aspiration, l'orientation des turbovoiles et la position des volets. Puis sur les moteurs entraînant les hélices marines.

Un système dont la Fondation Cousteau estime qu'il pourra être directement transposable sur un cargo ou un pétrolier. La première traversée d'« Alcyone » va ainsi faire l'objet d'un suivi très pointu. Toutes les contraintes que rencontre un cargo sur un trajet identique vont être simulées. La vitesse de croisière a d'ores et déjà été fixée, de même que les routes-maritimes et les dates d'arrivée aux escales. Un système de positionnement par satellite donnera la position du bateau.

« Alcyone » a ainsi été doté d'équipements très modernes destinés à faciliter la vie de l'équipage (1), commandé par Bernard De-lay, 45 ans, ancien directeur de l'Ecole de voile rochelaise (1966- 1968), ex-skipper de « Neptune » et reporter-photographe à la revue « Neptune nautisme. Outre la traversée La Rochelle-New York, via les Açores et les Bermudes, l'« Alcyone » sera engagé deux années durant pour une période de démonstration et d'essais du système dans les principaux pays à vocation maritime.

Simultanément, le navire devrait être utilisé par la Fondation pour des missions

The French Captain

d'explorations scientifiques et cinématographiques de l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud (cap Horn en décembre 1985 et remontée vers Vancouver pour l'Exposition universelle en juin 1986), avant de rejoindre le Japon, la Corée, la Chine, la Malaisie, l'Inde, puis le Pakistan, l'Iran et l'Irak, avec retour par la mer Rouge.

Parallèlement aux démonstrations effectuées à l'attention des principaux armements internationaux, cinq grands films seront réalisés par la Fondation dans le cadre des contrats liant celle-ci à Ted Turner (cap Horn, île Coco face à Panama, presqu'île de Californie, Exposition à Vancouver...).

DEMAIN LES CARGOS ?

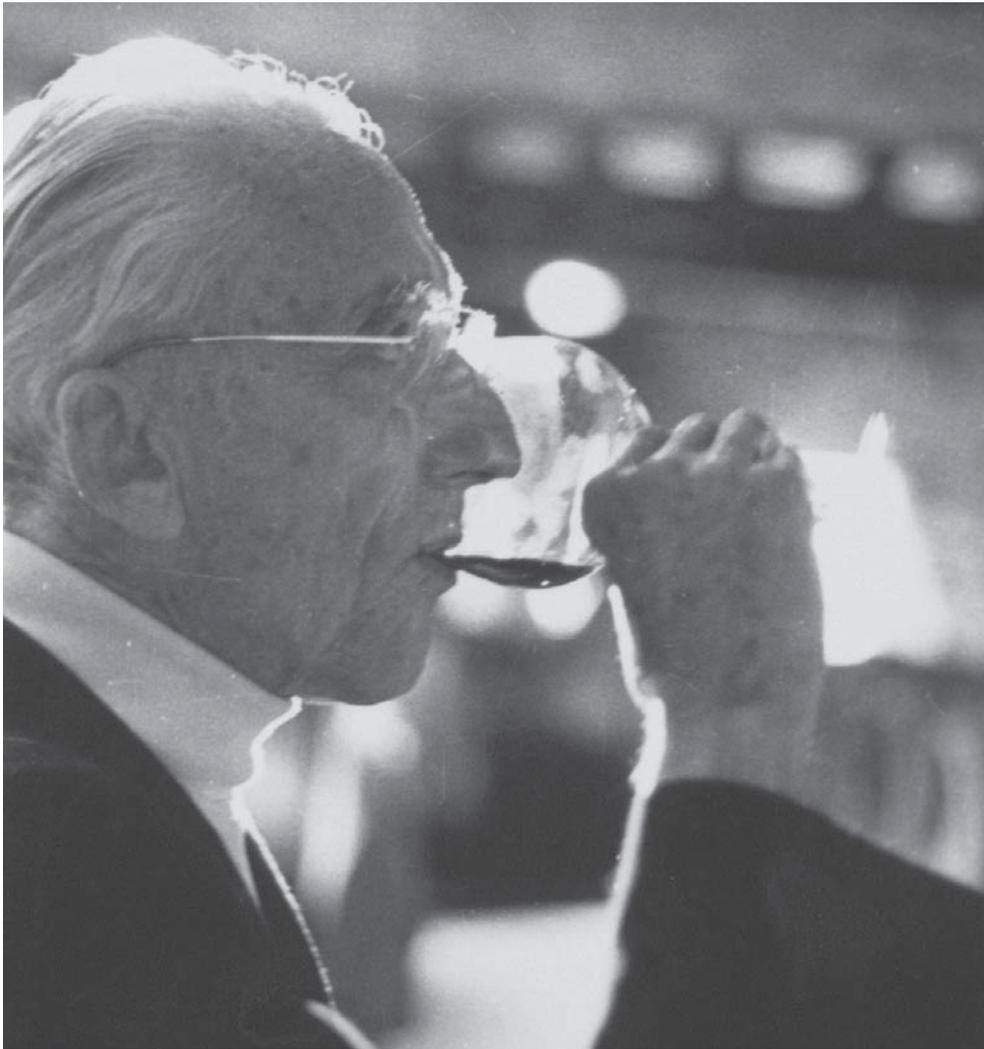
Sans attendre les résultats de ces deux années d'exploitation, on sait déjà que des études sont en cours pour l'installation de turbovoiles sur un navire marchand, un transporteur chimique de quelque 6 000 tonnes. Installation qui permettrait de réaliser une économie d'énergie de l'ordre de 15 à 35 %.

Et si le système de propulsion éolienne complémentaire par turbovoiles, mis au point par le tandem Malavard-Charrier a, d'ores et déjà, fait l'objet de dépôt de brevets dans l'ensemble des pays maritimes il s'agit aussi, pour la Fondation Cousteau de trouver rapidement des solutions les plus adaptées à un développement industriel et à une commercialisation rapide du procédé. Une étape qui a trouvé un premier fondement dans l'accord de cession exclusive signé entre Cousteau et la Société CEGEDUR-Péchiney. Et cela au moment où plusieurs armements, au premier rang desquels la Delmas-Vieljeux, se montrent particulièrement intéressés par ce mode de propulsion.

The French Captain

28 MARS 1993

Le commandant épinglé, un entretien avec Bernard Violet
PAR ALAIN BERNARD



En publiant « Cousteau, une biographie », le Bordelais Bernard Violet n'a voulu démolir ni un homme ni un mythe, mais s'est attaqué aux racines d'un mal qui, écologie à bon marché aidant, peut « fabriquer des gourous ». Explications.

Après plusieurs ouvrages sur les services secrets ou la sécurité aérienne, le Bor-

The French Captain

delais Bernard Violet, ancien de l'IUT de journalisme, reporter à FR3 puis à TF1, s'est attaqué à la biographie de Jacques-Yves Cousteau, le Français le plus populaire aux côtés de l'abbé Pierre. Pour écrire « Cousteau, une biographie », Bernard Violet n'a non seulement pu rencontrer le commandant, mais encore a dû déjouer des pièges parfois cocasses. Quand on lui demande si « Captain Planet » mérite sa réputation de père putatif de l'écologie, cela le fait bien rire.

« Sud Ouest Dimanche ». Le commandant Cousteau est-il pour vous un écologiste, sinon la figure de proue de la défense de l'environnement ?

Bernard Violet. Il a, me semble-t-il, toujours entretenu des relations très ambiguës avec les choses de la nature. L'écologie, en tant que système de référence, est quelque chose de récent ; de par son âge, il ne pouvait pas être « écolo » au sens actuel du terme. Il est avant tout un militaire, un marin, spécialiste non point de la mer en général, mais du monde sous-marin. Là, il a excellé comme cinéaste et comme expérimentateur impénitent de tout nouveau matériel de pointe. J'avais 7 ans quand, en 1956, j'ai découvert, fasciné, « Le Monde du silence », le seul documentaire jamais primé à Cannes. Cette aventure magique, où il avait entraîné un Louis Malle de 23 ans, a offert des images aussi fortes que celles des premiers pas de l'homme sur la Lune. Après Jean Painlevé et Yves Le Prieur, véritables Méliès d'en dessous la mer, c'est lui qui aura eu le mérite d'initier à jamais à ses secrets des générations entières : sans Cousteau, il n'y aurait jamais eu « le Grand Bleu ». Mais s'il a su, le premier, nous éblouir dans cette nouvelle dimension, il représente à mon sens, pour la nature, un montreur hors du commun, mais pas forcément son défenseur.

The French Captain

Estimez-vous qu'il ait pris le train de l'écologie en marche ?

C'est sous l'impulsion de son fils cadet Philippe que Jacques-Yves Cousteau s'est lancé, à la fin des années 60, dans la défense de l'environnement... Mais il reste à mes yeux un très grand cinéaste, avant d'être un résistant, un savant ou un écologiste. Des titres dont il a trop souvent voulu se parer... ou qu'on lui a trop facilement prêtés, alors que les faits eux-mêmes sont bien plus équivoques.

Quels faits précisément concernant l'écologie ?

Par exemple, l'erreur de manipulation qui a fait apparaître la fameuse « algue tueuse » qui menace à l'heure actuelle une bonne part du littoral méditerranéen : un fort malencontreux déversement d'eau d'aquarium du musée océanographique de Monaco, dont Cousteau était encore le patron en 1984. Ou l'histoire de la caution donnée à Pechiney pour la décharge de 40 millions de tonnes de poussière de bauxite au large de Cassis...

Cette affaire a rebondi en janvier, dernier avec une interpellation des Verts mais n'a guère suscité de réponse du commandant. On pourrait également évoquer nombre de faits paradoxaux, comme le massacre de requins carrément coupé dans la version anglaise du « Monde du silence ». Sans parler de mauvais traitements infligés à des crocodiles, à des otaries et autres poulpes pour des impératifs de tournage. Cela dans la logique d'un sens du spectacle que les chercheurs reconnaissent volontiers à Cousteau, à défaut pour la plupart d'entre eux de lui accorder un réel crédit scientifique.

The French Captain

Avez-vous des griefs plus généraux ?

Je ne sais pas si le commandant Cousteau aurait défendu l'Antarctique dans les années 50 comme il l'a fait depuis. Mais je pense qu'on ne peut en même temps maudire les centrales nucléaires des pays de l'Est et absoudre celles situées en France ou Mururoa. On ne peut pas non plus sortir, en 1981, un volumineux almanach de l'environnement et avoir pour soutiens Rhône-Poulenc, le CEA, l'Air liquide, Pechiney, etc. Autant de sociétés que l'on retrouve ensuite parmi les gentils sponsors de l'« Alcyone », son bateau en alu, ou de son épée d'académicien en cristal.

L'homme au bonnet rouge aurait-il pour vous deux langages ?

Je le considère comme un faux révolté qui a utilisé l'écologie, jouant d'un catastrophisme qui se vend bien pour la mer, le milieu polaire, la forêt, etc. Cela n'enlève rien à la beauté des concepts qu'il élabore, comme la Charte pour les générations futures. Mais, là encore, que de points d'interrogation ! Est ce se placer à l'écoute des jeunes que de mettre en parallèle les images des Crados et la cocaïne, ou de condamner sans appel les Tortues Ninja ? Enfin, que dire de son élitisme qui lui fait suspecter nos structures démocratiques, et mépriser jusqu'à certains écologistes comme Brice Lalonde ?

Vous n'avez pas peur d'être trop iconoclaste, et de briser une légende vivante qui a déjà valeur d'exemple, notamment pour la jeunesse ?

Effectivement, c'est là un vieux débat : la vérité ou la légende ? Le lecteur est seul juge, et mon livre n'est ni un pamphlet ni un réquisitoire. Il raconte une vie exceptionnelle, marquée du sceau de la plus étonnante vitalité. D'ailleurs, cette histoire se poursuit : Cousteau, l'esprit en perpétuel éveil, n'arrête pas de courir le

The French Captain

monde pour des tournages, des conférences, des colloques. Mais j'ai voulu suggérer qu'il fallait peut-être arrêter de le solliciter sur tout et n'importe quoi. Il a construit sa gloire grâce à la télé, et il est devenu prisonnier de son mythe.

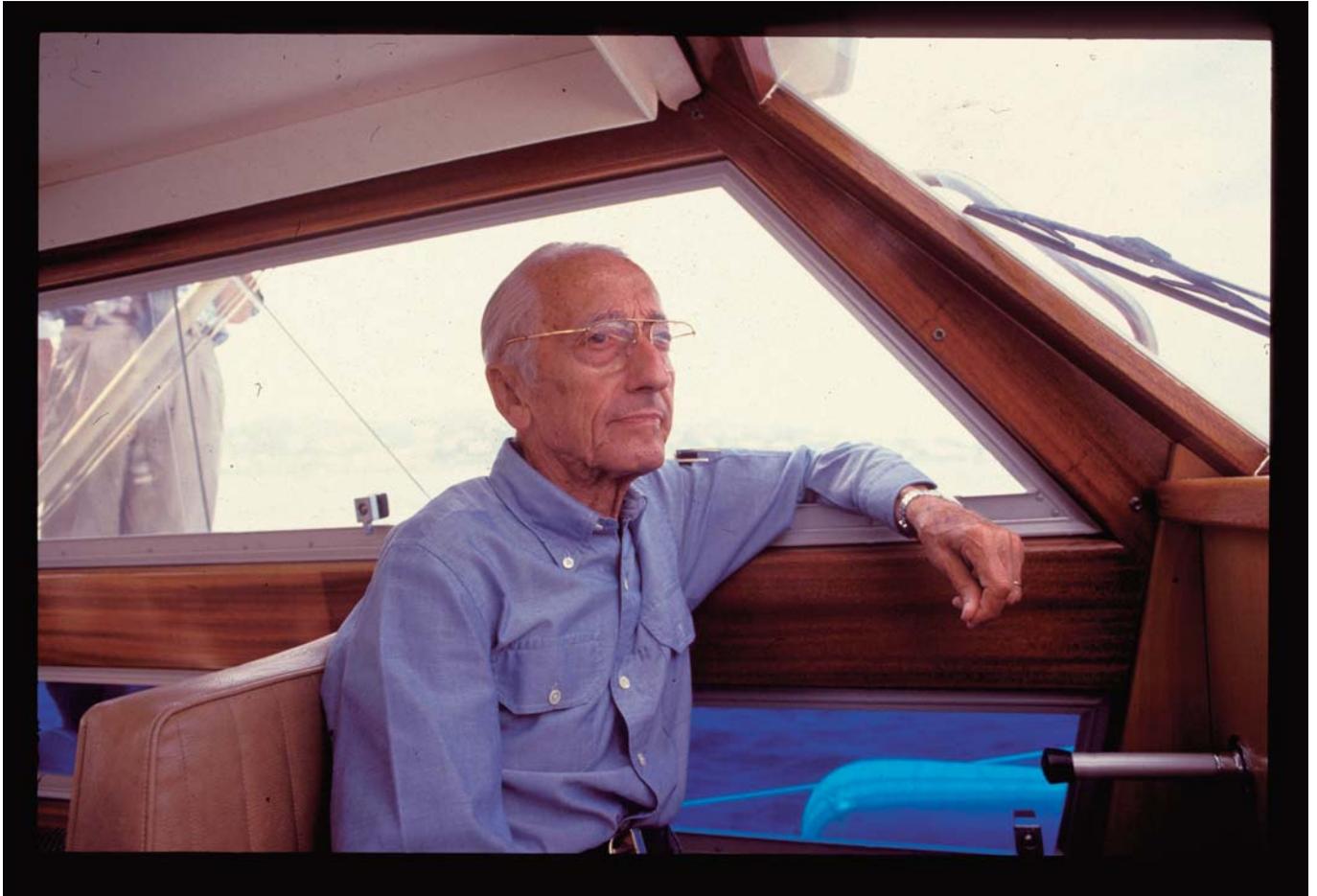
Arrêtons de fantasmer sur lui, et alors nous pourrions l'apprécier à sa juste valeur. Sinon, après le monstre médiatique, pourquoi pas le gourou ? J'ai remarqué dans plusieurs journaux européens, après parution du livre, qu'on était sensible à cette désacralisation. C'est peut-être à travers elle qu'il retrouvera le visage humain que d'aucuns lui reprochent parfois d'avoir perdu. J'ai envie de clamer : à bas Cousteau superstar, vive Jacques-Yves Cousteau !

The French Captain

26 JANVIER 1996

Cousteau sort du silence

PAR PIERRE VERDET. PHOTO JEAN-DANIEL CHOPIN



Comment sera payée la « Calypso 2 ». Comment est financée l'Équipe Cousteau. Pourquoi y a-t-il eu un procès entre le père et le fils ? Le commandant répond à ces questions pour « Sud-Ouest ».

La « Calypso », bateau emblématique de l'aventure Cousteau, a été coulée par une barge dans le port de Singapour. L'heure est venue de la remplacer par « Calypso 2 », un formidable navire, mais reste à trouver le financement. Telle est la

The French Captain

question posée à l'Équipe Cousteau. Comment une association régie par la loi de 1901, peut-elle récupérer de telle sommes ? Le commandant a accepté de révéler le fonctionnement financier de cette énorme machine, connue dans le monde entier grâce à ses films, au moment où d'autres associations, célèbres aussi, rencontrent quelques difficultés.

« SUD OUEST ». A-t-on renfloué la vieille « Calypso » ?

JACQUES-YVES COUSTEAU. Oui, cela s'est passé hier. Reste maintenant à effectuer des travaux de remise en état, avant de la rapatrier.

Pourra-t-elle encore être utilisée pour vos campagnes ?

Non, hélas, une page de notre histoire se tourne. Nous avons malgré tout déjà prévu son remplacement par « Calypso 2 », un formidable bateau qui sera le plus propre du monde et nous permettra d'intervenir en direct par satellite de tous les points de la planète. Nous y travaillons depuis trois ans avec le bureau d'études André Mauric qui a dessiné « Alcyone », notre premier navire à turbovoiles, mais nous ne pensions pas devoir la construire aussi vite.

Que deviendra « Calypso 1 » ?

Je refuse qu'elle soit reléguée au rang de simple objet touristique dont on tirerait profit, elle doit encore servir une cause, c'est-à-dire aider à l'éducation des gens et des enfants, sous forme de laboratoire de biologie marine sans doute. Elle sera peut-être ancrée à Marseille, à Monaco, à Paris au Musée de la marine, ou bien à New York devant le siège des Nations unies. Nous étudions toutes ces éventualités.

The French Captain

Combien coûtera la « Calypso 2 » et où sera-t-elle construite ?

Elle reviendra à 150 millions de francs minimum, équipements compris, mais il serait idéal de pouvoir disposer de 200 MF, afin de placer 50 MF pour son entretien pendant une dizaine d'années. Pour ce qui est du chantier, j'espère que nous pourrions choisir la France, peut-être Le Havre, mais nous avons également des contacts avec plusieurs pays européens, notamment en Allemagne et en Italie.

Comment allez-vous trouver 20 milliards de centimes, et comment aviez-vous payé la « Calypso 1 » et l'« Alcione » ?

La « Calypso 1 » m'avait été offerte par Loël Guinness, un mécène anglais. Pour « Alcione », qui a coûté 16 MF, nous avons fait un emprunt et Pechiney avait versé un droit d'entrée pour la fabrication de la turbovoile. Pour « Calypso 2 », je veux encore rester totalement indépendant, donc je refuse toute subvention, et les cadeaux que pourraient faire des sociétés seront sans contrepartie, il n'est pas question de sponsoring ou de marque inscrite sur la coque. Le bateau sera payé exclusivement grâce à des dons, et le nom de chaque donateur figurera dans un registre spécial.

Il faudra des millions de donateurs.

Effectivement, mais je suis confiant, ils seront des millions dans le monde à vouloir nous aider, car on apprécie notre travail et notre rôle de défenseurs de la planète. Savez-vous qu'en 1981, j'avais reçu 80 000 lettres de gens me demandant de me présenter aux élections présidentielles ? (sourire). Déjà, je rentre des États-Unis, avec dans la poche, l'accord de mon ami Ted Turner, un passionné d'environnement, qui m'avait suivi lors de notre campagne sur l'Amazone -le patron de

The French Captain

CNN et d'autres chaînes comme TVS - pour organiser une énorme campagne de trois mois aux USA, mais aussi sur l'Asie et l'Amérique du Sud. Il y aura des clips et des annonces TV, des émissions de dons en liaison avec des grands journaux, peut être « USA to Day », et nous bénéficierons également du réseau Internet. Tout est gratuit. Nous avons simplement ouvert un compte à la Chase Manhattan. Au Japon, nous sommes en contact avec NHK.

Comment comptez-vous procéder en France et en Europe ?

Nous commençons nos démarches, il n'y a encore rien de conclu. Nous allons traiter avec les télés et les journaux, en espérant que ce marketing nous reviendra le moins cher possible.

Les associations Cousteau n'ont pas assez d'argent pour financer un tel projet ? Comment êtes-vous organisé ?

Nous avons dû nous séparer de quarante-cinq personnes en 1993, et définir de nouvelles structures qui nous permettront de continuer à fonctionner pendant les cinquante années à venir. En France, il y a l'Équipe Cousteau, association régie par la loi de 1901, anciennement Fondation Cousteau. La modification a été rendue nécessaire par les lois de 1987 et de 1990. Il fallait que tout soit clair, car une fondation reçoit souvent des subventions, ce qui n'est pas notre cas. Aux États-Unis, nous avons The Cousteau Society. C'est cette société qui a l'usage exclusif de mon nom depuis 1974, pour toutes nos productions. Au total, entre la France et les États-Unis, nous avons soixante-sept salariés, des scientifiques aux marins, en passant par les cameramen ou le personnel administratif.

The French Captain

Vous fonctionnez avec quel budget ?

Nous avons 60 000 membres en France, 120 000 aux États-Unis. Ces membres font des dons, ou bien sont adhérents, ou bien à la fois adhérents et abonnés à notre revue mensuelle « Calypso Log ». Le cumul de toutes ces sommes a été de 47 MF en 1995.

Vous disposez également des droits de vos films ?

Non, nous ne disposons que de 8,5 %, soit 3 MF par an, sur la vente des cassettes tirées de ces films qui, eux, appartiennent à deux sociétés de production. Il s'agit de Ted Turner aux USA et d'Amaya - une filiale de la Worms - en France qui financent moitié-moitié et possèdent donc tous les droits d'exploitation des quatre films que nous tournons par an. Bientôt nous aurons peut-être des revenus supplémentaires avec notre magazine « Cousteau junior », lancé avec Hachette, mais pour l'heure il ne rapporte rien.

Vous disposez donc de 47 plus 3 MF, soit 50 MF de budget de fonctionnement ?

En effet, et 75 % de cette somme sont affectés aux buts sociaux, c'est-à-dire sert à payer notre personnel, nos scientifiques de haut niveau et plongeurs, mais aussi à financer nos travaux de recherche scientifique, des études comme celle sur l'eau potable à Madagascar ou des enquêtes sur le nucléaire, par exemple. Le reste couvre les frais de fonctionnement, les déplacements, notre salle de montage cinématographique, le loyer de notre immeuble de quatre étages à Paris -rue de l'Amiral-d'Estaing dans le 16e, 2 MF par an-, les assurances et l'entretien des bateaux. Nos adhérents reçoivent chaque année un bilan financier détaillé et approuvé

The French Captain

Le commandant Cousteau, lui, touche combien ?

Pas un centime. J'ai même payé ma voiture. Seul le chauffeur est salarié par l'association. Je peux également vous dire que j'ai remis au total près de 3 millions de dollars de ma poche (15 MF), pour renflouer l'association à divers moments de son existence. Je vis avec mes deux retraites de capitaine de corvette de la marine nationale et d'ancien conservateur du Musée océanographique de Monaco, plus des rentes de mes brevets et de mes droits d'auteur. C'est vrai, je ne m'en cache pas, j'ai eu l'occasion de faire de l'argent. Mon livre, « le Monde du silence », s'est vendu à 4 millions d'exemplaires et mon encyclopédie (des séries de vingt et un volumes) à 1 100 000 exemplaires. Mais là, il s'agit d'œuvres qui me sont propres.

Votre femme, Francine, qui travaille désormais à vos côtés, est-elle appointée ?

Elle touche une retraite de chef du personnel à Air France, et sur le salaire qui lui est effectivement payé par l'Équipe Cousteau, elle ne garde que la part réservée aux impôts, elle reverse tout le reste à l'association, ce qui revient à dire qu'elle est bénévole.

Vous affirmez que vous n'avez jamais touché un centime de l'association ?

Jamais !

Que pensez-vous de ce que l'on découvre peu à peu dans d'autres associations célèbres ?

Je suis profondément choqué, et je comprends l'amertume et l'écœurement de

The French Captain

tous ceux qui croient donner pour une juste cause. On n'a pas le droit de les trahir ainsi. Tout cela me révolte autant que les affaires de pots-de-vin entre politiques et industriels. Je n'ai jamais été intéressé que par un seul capital : il ne s'agit pas d'argent, mais de ma crédibilité et de mon indépendance.

The French Captain

26 JUIN 1997

Il nous a fait rêver

PAR PIERRE VERDET

Jacques-Yves Cousteau, le Français le plus populaire, vient de mourir à 87 ans.

Il nous avait fait pénétrer dans le monde du silence et avait défendu la planète avant la mode de l'écologie. Steven Spielberg n'avait pas besoin de jongler avec ses effets spéciaux et ses monstres pour nous épater. À la fin du dîner, lorsque la famille faisait cercle autour du téléviseur, le commandant mettait son masque, chaussait ses palmes et allait chatouiller 30 mètres plus bas, dans les bouillonnements bleutés de la Méditerranée, les moustaches de Jojo le mérrou. Falco, lui, apprivoisait les pieuvres et faisait des grimaces aux cachalots, quand il ne fonçait pas sous la calotte glaciaire, tiré par une soucoupe plongeante en guise de traîneau.

L'homme au bonnet rouge nous offrait un hublot de la « Calypso ». Il nous immergeait dans un univers inconnu, nous initiait au monde du silence. Celui où les poissons font des ronds dans un aquarium sans vitres, où les requins peuvent devenir des copains et les baleines de simples mémères inoffensives, soufflant leur fumée d'écume. Le commandant nous montrait et nous expliquait. C'était sa première passion. Photographier, filmer, raconter, vulgariser. La seconde était d'inventer. En transformant l'énorme scaphandre, version Jules Verne ou premier homme sur la Lune, en scaphandre autonome, il s'était ouvert les portes de l'aventure de sa vie. Il ne fit ensuite que perfectionner tout ce qui pouvait lui être utile pour fouiller le ventre des océans et jeter un coup d'œil dans celui de Moby Dick.

The French Captain

THE FRENCH CAPTAIN

Il avait le sens du spectacle et savait mettre en scène, avec sa formidable équipe, ces acteurs muets entrant et sortant de l'écran d'un coup de nageoire. Il se faisait également un devoir de défendre ce qu'il aimait, en profitant de l'exceptionnelle tribune mondiale offerte par ses livres, ses films, et surtout ses innombrables émissions télévisées. Le poids de l'homme le plus populaire en France, mais aussi dans le monde entier - surnommé the French Captain aux États-Unis, où J. F.-Kennedy en personne le décora pour ses travaux - était redoutable pour tout ce que le globe compte de pollueurs. Il fut ainsi à l'origine du moratoire de cinquante ans bloquant l'exploitation des ressources minières dans l'Antarctique. Il réussit de la même façon à recueillir 5 millions de signatures pour faire reconnaître les droits des générations futures.

Peu lui importait de porter l'habit vert d'académicien, c'était le sort de la planète qui le préoccupait au soir de son existence. La vie des déchets nucléaires, la réduction de la couche d'ozone, la déforestation, la surpopulation, la drogue, l'exclusion... « Je suis un écologiste qui déteste l'écologie politique et les politiques », nous avait-il confié il y a un an. « Parce que l'écologie politique a fait un tort considérable à l'image de l'écologie tout court et parce que, par définition, un politique se refuse à prendre en compte l'avenir de nos enfants. »

RETENONS L'ESSENTIEL

Le commandant aimait garder ses distances avec ceux qui nous gouvernent et fuyait toutes les récupérations. Il voulait garder une marge de manœuvre intacte en cas de désaccord, pour pouvoir peser librement de tout son poids médiatique. Il savait profiter de cette incroyable popularité, à rendre jalouses les plus grandes stars

The French Captain

du globe. Quand on lui demandait le secret de cette célébrité, il avouait en riant : « Parce que je crois avoir été sincère, je n'ai pas triché avec le monde qui me fascinait. »

Peu importe les histoires qui fleuriront inmanquablement dans les prochaines semaines sur l'envers du business Cousteau, entrevu lors de l'affaire qui l'opposa à son fils Jean-Michel -Philippe, son autre fils, était mort dans un accident d'hélicoptère. Chassons également le malaise que peut faire naître la sortie de cette autobiographie testament, prête à envahir les rayons des libraires au lendemain des obsèques. Gardons plutôt l'image intacte du vieil homme au bonnet rouge, jouant avec les monstres des profondeurs, celle de JYC, comme le surnommaient ses amis. Comme Paul-Emile Victor, ou le commandant Charcot, autres aventuriers mythiques, Jacques-Yves Cousteau nous a fait rêver.

UNE VIE EXCEPTIONNELLEMENT RICHE

Jacques-Yves Cousteau est né le 11 juin 1910 à Saint-André-de-Cubzac, en Gironde. Il entre à l'École navale en 1930, et devient officier de la marine nationale. En 1942, il réalise son premier film tourné en apnée, intitulé « Par 18 mètres de fond ». L'année suivante, il met au point, avec l'ingénieur Émile Gagnan, un détendeur dont ils équipent un scaphandre autonome qui va révolutionner la plongée sous-marine. En 1950, grâce à l'homme d'affaires Loël Guinness, il arme la « Calypso », un dragueur de mines en bois qui deviendra son camp de base flottant. Avec l'ingénieur André Laban, il perfectionne la première caméra sous-marine, puis il conçoit la soucoupe plongeante.

En 1953, avec le Dr Harold Edgerton, il prend les premières photos à grande

The French Captain

profondeur et publie l'inoubliable « Monde du silence », qui se vendra à 4 millions d'exemplaires. L'adaptation cinématographique, réalisée avec un certain Louis Malle, remportera la Palme d'or au Festival de Cannes, en 1956. La « Calypso » devient navire océanographique français lorsque le commandant Cousteau quitte la marine en 1957 et est nommé directeur du Musée océanographique de Monaco. La même année, dans le cadre de la première émission Eurovision, la RTF transmet en direct du fond de la mer les activités de l'équipe Cousteau.

« L'ODYSSÉE »

Les expériences comme celle de l'île mystérieuse - laboratoire flottant installé en Méditerranée- ou de la maison sous la mer vont dès lors se multiplier, avec le concours du célèbre plongeur Albert Falco. Les téléspectateurs découvrent de curieux personnages chevauchant des scooters sous-marins électriques pour se promener sous le ventre des baleines. La grande série télévisée « l'Odyssée du commandant Cousteau » vient de naître. Nous sommes en 1966. Les missions de la « Calypso » vont se succéder sur tous les océans et toutes les mers du monde, jusque dans le gigantesque bassin de l'Amazone. Parallèlement, de multiples innovations maritimes vont naître, telle la turbovoile -un cylindre aspirant le vent, dirigé par ordinateur- qui équipera ses bateaux révolutionnaires le « Moulin-à Vent » puis l'« Alcyone ».

Le 28 novembre 1988, le commandant Cousteau est élu à l'Académie française. En 1990, il lance une pétition mondiale pour la protection de l'Antarctique, qui recueille 2,5 millions de signatures. En 1991, il organise une vaste campagne pour obtenir la reconnaissance des droits des générations futures. À ce titre, il occupe un poste auprès de la présidence de la République, dont il démissionne,

The French Captain

en septembre 1995, pour protester contre la reprise des essais nucléaires dans le Pacifique décrétée par Jacques Chirac.

Il avait fondé, en 1974, The Cousteau Society, dont le siège est à Norfolk, aux États-Unis. Cette société détient l'usage exclusif du nom et sert notamment à la commercialisation des innombrables cassettes, encyclopédies ou autres productions. En France, la Fondation Cousteau est devenue Équipe Cousteau, association régie par la loi de 1901. Au total, les deux affaires emploient 67 salariés.

Le commandant, décédé hier matin d'un accident cardiaque, laisse 127 films pour la télévision, mais aussi des longs métrages, tels « le Poisson rouge » ou « le Monde sans soleil ». Il est également l'auteur de nombreux ouvrages, comme « la Mer blessée », « Nos amies les baleines » et surtout la fameuse « Encyclopédie Cousteau, le Monde des océans », vendue à 1,1 million d'exemplaires. Derrière le nom de Cousteau, on retrouve 60 000 adhérents en France, 120 000 aux États-Unis, abonnés à des revues ou effectuant des dons qui s'élevèrent, par exemple, à 47 millions de francs en 1995. C'est aussi cela l'empire Cousteau, dirigé aujourd'hui par Francine, sa seconde épouse. Dès mardi prochain, paraîtra le livre testament du commandant, « L'Homme, la pieuvre et l'orchidée ».

The French Captain

26 JUIN 1997
Au 83, rue Nationale...
PAR SYLVAIN VIAUT



Le coureur d'océans était né au cœur du bourg de Saint-André-de-Cubzac en Gironde, où il n'avait laissé que quelques souvenirs de sa petite enfance.

Si l'on évoque encore à Saint-André-de-Cubzac (Gironde) le nom de Jacques-Yves Cousteau, c'est bien parce que l'homme était céléberrime. Mais, de fait, ses racines cubzacaïses s'étaient bien étiolées. Né au 83 de la rue Nationale, en 1910, quasiment au pied de l'église, au centre du bourg, au premier étage de la pharmacie de son grand-père maternel, Ronan Duranthon, le jeune Cousteau avait très vite quitté la région. Dès la fin de la Première Guerre mondiale. Pour suivre aux États-Unis son père Daniel Cousteau, secrétaire particulier « de milliardaires », comme l'on dit encore dans la famille.

The French Captain

Une famille dont les deux branches étaient solidement implantées en Cubzaguais. Et dont il reste quelques représentants. Tels Antoine Duranthon, son cousin germain, à Asques; Ermine Théallet, une cousine, à Néac; les Quancard (branche André Quancard André)... Brutalement sollicités ces dernières heures, Pierrette et Antoine Duranthon n'étaient pas habitués à livrer leurs souvenirs communs. « Le commandant » n'y tenait pas. Et il l'avait rappelé souvent. S'il revenait dans la région, c'était aussi pour y être tranquille. « Depuis 1978, il organisait régulièrement des repas de famille tous les quatre ans », se souvient Pierrette Duranthon, qui n'avait pu assister au dernier, à Bordeaux, en 1993.

DRAPEAUX EN BERNE

Grand homme de la petite ville des bords de la Dordogne, il avait en outre suscité des vocations... d'artistes. Et le sculpteur cubzacais, Bernard Valade, exhibait, depuis l'installation de son atelier rue Nationale, en 1995, un portrait de Jacques-Yves Cousteau, au milieu de sa vitrine ! Dès le début de l'après-midi, hier, le téléphone s'est mis à sonner plus fort que d'habitude à Saint-André-de-Cubzac. A la mairie en particulier, où le maire et plusieurs de ses adjoints étaient venus renforcer le secrétariat-standard totalement débordé.

« On nous appelle de partout, et même des États-Unis », racontait hier soir Jacques Maugein, le maire, qui avait tout de même eu le temps de faire mettre les drapeaux en berne, d'ouvrir un registre public de condoléances, à la mairie, et d'expédier un télégramme à Francine Cousteau, la dernière femme du commandant. Et l'idée de baptiser (ou de rebaptiser...) une rue de la ville du nom de Jacques-Yves Cousteau faisait dès hier son chemin.

The French Captain

Mais si les visites du commandant Cousteau étaient rares, le coureur d'océans n'oubliait pas sa petite enfance cubzacaïse, et ses origines. Il avait même demandé à son petit-cousin, le photographe Jean-Marie Duranthon, qui collaborait également à « Sud-Ouest », de retrouver et de photographier « les traces » de la famille Cousteau dont les « initiales entrelacées, gravées dans la pierre » des propriétés de famille (tel le château Cousteau-Beychevelle, à Saint-André-de-Cubzac).

Aujourd'hui, on est entré dans l'Histoire. Mais l'on ne sait pas encore où sera inhumé « le commandant ». A Saint-André-de-Cubzac, le cimetière abrite bien un caveau de famille, où reposent déjà Rose et Pierre Cousteau...

The French Captain

26 JUIN 1997

« Un enchanteur vient de nous quitter »

FRANCINE, SON ÉPOUSE : « Le commandant Cousteau a rejoint le monde du silence, mais sa voix va continuer à se faire entendre. » La veuve de l'océanographe a dit qu'elle continuerait son « combat », notamment en lançant la « Calypso 2 », qui sera la vigie de la planète pour les cinquante ans qui viennent.

ALAIN BOMBARD, le « naufragé volontaire », ami de Jacques-Yves Cousteau : « C'est un grand personnage qui disparaît. Il a fait découvrir et partager son amour de la mer à des millions de personnes. C'était un jalon pour un travail qui sera poursuivi, je l'espère. »

JACQUES CHIRAC : « Cet ancien officier de marine était de la lignée de ces coureurs des mers dont la vie ressemble tant à une légende. (...) Un enchanteur vient de nous quitter. »

LIONEL JOSPIN : « La planète a perdu un de ses défenseurs les plus reconnus. »

DOMINIQUE VOYNET, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, a rendu hommage « au merveilleux aventurier de la mer », et s'est engagée à « poursuivre son action au travers de la protection et de la défense des richesses de la mer ».

ROBERT HUE, secrétaire national du PCF : « Ce fut un combattant de la paix et du désarmement nucléaire. »

LOÏCK PEYRON, à Stockholm, où il s'apprêtait à recevoir ses prix pour sa victoire dans la Course de l'Europe à la voile : « On a découvert le monde sous-marin grâce au Français le plus important dans le monde avec Jean-Claude Killy et Maurice Chevalier. »

The French Captain

VSEVOLOD ROMANOVSKY, auteur d'un livre intitulé « la Face cachée de Cousteau » : « Le commandant Cousteau n'a jamais été un océanographe. Il n'avait rien d'un inventeur génial, mais il a su parfaitement exploiter à son profit les inventions des autres. »

LA NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY : « L'environnement des océans a perdu son plus grand champion. Il était clairement la première personne à avoir attiré l'attention sur la fragilité des mers. »

POUR AL GORE, vice-président des États-Unis, il « était un géant à tous égards et un ami personnel ».

LE PRINCE RAINIER III DE MONACO, où le commandant Cousteau a dirigé le Musée océanographique de 1957 à 1988 et où son navire, la « Calypso », a longtemps été amarré, a salué la fin d'un « destin extraordinaire » qui a « fasciné des générations d'hommes et de femmes ».

FEDERICO MAYOR, directeur général de l'Unesco : « Il nous en a appris plus que tout autre sur les océans qu'il aimait et comprenait, à une époque où très peu de gens avaient conscience de leur rôle essentiel dans l'équilibre écologique de notre planète ».

HANS HASS, océanologue autrichien, a estimé que la disparition de celui qu'il considérait comme son « rival » était une « grande perte ».

FRANCIS IMBERT, président national de la Fédération française d'études et de sports sous-marins, a estimé que « cette nouvelle rend orphelin le monde de la plongée qui perd plus qu'un guide, un réel prophète de la conquête du monde sous-marin ».

POUR GREENPEACE, le décès du commandant Cousteau est « l'occasion de rappeler la course contre la montre pour protéger l'environnement et les générations futures ».

The French Captain

GEORGES PERNOUD, producteur de « Thalassa » (France 3) : « Cousteau a mis la mer à la une, et cela n'a pas dû être facile de chercher à entraîner, l'espace de toute une vie, les gens vers l'océan, vers un élément peu connu avant lui ».

LA BRITISH ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY a estimé que le commandant Cousteau resterait « l'un des plus grands explorateurs que le monde ait connus ». En 1963, la reine Elisabeth II avait remis à Cousteau la plus haute distinction de cette société, la médaille d'or.

The French Captain

2 JUILLET 1997

**Retour en terre natale
PAR SYLVAIN VIAUT**

Jacques-Yves Cousteau sera inhumé demain, à 11 heures, au cimetière de Saint-André-de-Cubzac, sa ville natale. Dans une intimité familiale souhaitée par ses proches.

Demain, en fin de matinée, Jacques-Yves Cousteau aura bouclé son ultime circumnavigation et reposera en terre cubzaguaise. Saint-André-de-Cubzac, port d'attache... Il l'avait rappelé clairement à notre confrère Pierre Verdet, qui l'avait interviewé voici un an : le marin, le plongeur, le citoyen du monde qu'il était devenu n'envisageait pas de ne pas retrouver la terre de son enfance au terme de sa vie. Et il n'oubliait pas, lors des réunions de famille régulières qu'il provoquait entre Bordeaux, Saint-André et Néac, de rappeler son attachement à la région qui l'avait vu naître le 11 juin 1910 (1); et son souci précis de mieux connaître l'origine de son nom. Ce « Cousteau » dans lequel certains verraient une forme locale de « petit coteau »...

Cette quasi-certitude d'un retour du grand homme au pays avait donc mobilisé les responsables locaux, comprenant parfaitement que l'inhumation à Saint-André-de-Cubzac d'un personnage mondialement célèbre, même dans « l'intimité familiale », n'irait pas sans un certain remue-ménage.

Cela avait commencé dès mercredi dernier, à l'annonce du décès de JYC, avec le déchaînement du téléphone dans la paisible mairie de Saint-André : des journalistes du magazine américain « People » ou de la BBC aux confrères de « VSD » ou

The French Captain

aux plaisantins se faisant passer pour des membres de la famille se renseignant sur... la date des obsèques (!), le standard municipal avait chauffé. La pression s'est ensuite confirmée tous les jours, contraignant les élus à se relayer au pied des combinés municipaux. Mais hier, il s'agissait de mettre la dernière main au dispositif public de sécurité, « même léger et discret », selon les mots du maire Jacques Maugein. Et aux différents aspects administratifs du dossier.

« Il s'agit pour nous de gérer la "coexistence pacifique" d'une cérémonie privée et d'une manifestation inévitablement publique », a rappelé le premier magistrat cubzacais, lors de la dernière réunion de travail tenue hier après-midi en présence des représentants de la gendarmerie, de la DDE, et à laquelle participait Xavier Piton, petit-cousin de Jacques-Yves Cousteau et porte-parole local de la famille.

Prudent, Jacques Maugein avait auparavant sondé les responsables des médias (audiovisuels en particulier) et acquis la quasi-certitude qu'il faudrait compter demain avec le déplacement de cinquante à cent journalistes de télévision et des agences d'images... Sans oublier les Cubzacais eux-mêmes, les curieux et autres badauds venus d'ailleurs.

Bref, c'est, selon des estimations de la gendarmerie, plus d'un millier de véhicules qui devraient converger demain vers le carrefour du Cheval-Blanc et l'ancienne RN 10 à la sortie sud de Saint-André, qui sera pour l'occasion interdite au stationnement le long du cimetière. Et un millier de personnes, peut-être, qu'il faudra canaliser en douceur. Une... intimité à la hauteur de la dimension acquise par un certain Jacques-Yves Cousteau, né quatre-vingt-sept ans auparavant à quelques centaines de mètres de là.

The French Captain

(1) Dans un courrier adressé à notre rédaction, M. Jacques Lacampagne, de Bordeaux, manifeste son étonnement suite à un article publié dans nos colonnes : « Une note relative à l'extrait de naissance de Jacques-Yves Cousteau mentionne sa naissance le 11 juin 1910, à 1 h 15 du soir, ce qui vous fait dire que de ce fait c'était le 12 juin. Si l'on sait que la France s'est alignée sur le fuseau horaire de Greenwich par une loi du 10 février 1911 (appliquée à partir du 11 mars 1911) et qu'à cette époque le décompte des heures ne se faisant pas sur vingt-quatre heures mais sur douze heures (de 0 à midi : matin; de midi à minuit : soir), il est donc bien évident que le commandant Cousteau est bien né le 11 juin. C'est le 1er juin 1912 que l'on a adopté pour les usages de la vie civile le décompte des heures de 0 à 24.

The French Captain

4 JUILLET 1997

« Il a su conquérir le monde »

PAR JACQUES RIPOCHE



Hier matin, le commandant Cousteau a rejoint ses parents dans le caveau familial de Saint-André-de-Cubzac. Une cérémonie simple et familiale, suivie par un public respectueux.

La famille de Jacques-Yves Cousteau avait souhaité une inhumation dans l'intimité. Mais s'agissant d'un personnage aussi considérable que « le Commandant »

The French Captain

l'intimité a forcément ses limites. C'est donc accompagné de sa famille, mais aussi de plusieurs centaines de badauds et d'une trentaine de reporters-photographes-cameramen que le grand homme au célèbre bonnet rouge a rejoint, hier matin, le caveau du vieux cimetière de Saint-André-de-Cubzac où il repose désormais auprès de ses parents.

Si la cérémonie ne fut pas « intime » au sens strict du terme, elle fut en tout cas très respectueuse. La municipalité de Saint-André-de-Cubzac avait, à cet égard, bien fait les choses. À l'extérieur du cimetière, devant les bâtiments provisoires du lycée qui porte le nom de Philippe-Cousteau, une rangée de barrières contenait un public à très forte dominante locale. À l'intérieur, un vaste périmètre, autour de la tombe, était réservé aux seuls proches. Au-delà, il était possible d'accéder.

Jacques Maugein, maire de Saint-André-de-Cubzac, était le seul « officiel » admis en tant que tel. Ceint de l'écharpe tricolore, il a exprimé, devant le cercueil, « l'émotion » de ses concitoyens : « Que le commandant ait choisi d'être inhumé ici, avec son père et sa mère, nous touche profondément. » Puis il a salué ce grand cubzaguais dont il ne doute pas « qu'il restera l'un des rares citoyens du monde à porter un message universel ».

L'émotion fut à son comble lorsque Clémence Cousteau, sa petite-nièce, puis le docteur Jean-Pierre Cousteau, son neveu, ont évoqué, à leur tour, le défunt. « Être les héritiers d'un homme qui a su conquérir le monde ne doit pas être facile », a dit Clémence Cousteau à l'adresse de Diane et Pierre-Yves, les jeunes enfants du Commandant, tout de noir vêtus, comme leur mère, Francine. Quant au médecin, c'est toute une vie qu'il a retracée, de la jeunesse à Saint-André au firmament de la

The French Captain

gloire, en passant par « la Calypso » chère à Simone, la première épouse du Commandant, la mère de Jean-Michel, que l'on a vu très ému, et Philippe.

Avec quelques anecdotes peu connues, comme ce premier livre écrit vers l'âge de 14 ans, intitulé « Une aventure au Mexique » que Jacques-Yves Cousteau fut tout heureux de retrouver un jour alors qu'il le croyait à jamais perdu. Ce livre, il l'avait écrit en référence à... Marcel Proust, tout simplement. « Merci vieux frère d'avoir tenu la route si longtemps », a lancé le toubib en guise d'oraison, lui attribuant au passage le grand mérite de n'avoir jamais complètement « dépendu d'un système », et d'avoir su conserver toujours « un grain de folie ».

Le curé de Saint-André-de-Cubzac, l'abbé Chastenet, a prononcé quelques mots sur la résurrection, puis béni le cercueil. En tout, la cérémonie a duré trois quarts d'heure. La tombe est désormais recouverte d'un manteau de gerbes de fleurs, coiffé de l'écusson de la ville de Saint-André, assorti d'un ruban noir, portant la mention « Merci commandant ». Au hasard des gerbes, celles du prince de Monaco, de l'Académie française de Tahiti...

LE LIEN GIRONDIN

Francine Cousteau, la veuve du commandant, a déclaré à « Sud-Ouest », combien celui-ci était attaché à la terre et à sa famille girondine. « C'était très important pour lui », dit-elle. « Il y a trouvé la force pour accomplir toute son œuvre. » Francine Cousteau a indiqué qu'au-delà de la disparition du commandant, ce lien serait maintenu et entretenu. Sur le plan familial tout d'abord : « Nous poursuivrons les réunions de famille qui avaient lieu tous les deux ans, autour du vin. » Ces réunions, précisons-le, se déroulent traditionnellement au château Belles-Graves, à Néac, dans l'appellation Lalande-de-Pomerol, chez

The French Captain

Hermine Théalet, la cousine germaine de Jacques-Yves Cousteau. C'est d'ailleurs là que toute la famille s'est retrouvée hier après-midi après la cérémonie.

Ensuite, la Fondation Cousteau entretiendra avec le lycée Philippe-Cousteau de Saint-André-de-Cubzac le même type de rapports qu'elle entend développer avec la soixantaine d'établissements scolaires qui portent le nom de Cousteau à travers le monde. Francine Cousteau n'a pas précisé sous quelle forme. Toutefois, au cours d'une brève discussion avec le maire, le proviseur du lycée, M. Lehu, l'ancien proviseur Mme Moreau-Charron, le représentant des enseignants M. Sauce, elle a évoqué tout l'intérêt qu'avait porté le commandant à un travail réalisé sur l'Afrique et la ressource en eau par le lycée, dans le cadre d'un PAE (Projet d'action pédagogique). Il s'était traduit concrètement par la livraison de deux pompes à eau dans le village de Sanankoroba au Mali.

The French Captain

26 AVRIL 1998

La dernière mission de la Calypso PAR THOMAS BROSSET

Coulé à Singapour, oublié à Marseille, le bateau de Cousteau va bientôt rejoindre La Rochelle, où il sera transformé en musée. Avant l'ultime voyage, visite dans les entrailles vermoulues de la plus célèbre épave du monde.

On est loin de la Canebière, des terrasses des cafés, du cliquetis des mâts. Loin de Notre-Dame-de-la-Garde qui veille si bien, paraît-il, sur la ville. Loin du Stade-vélodrome et des clameurs de l'OM. On est bien à Marseille quand même, mais loin de tout, au bout d'un quai gris et désert du port de service, à la forme 3 très exactement. La « Calypso » est là, oubliée. Grise, lépreuse, abîmée. A son bord, Ange Legal et Eric Dayou gardent la célèbre épave jusqu'à son départ pour La Rochelle, vers la mi-mai . Leurs seules visites, ce sont les anciens du navire, la garde rapprochée du commandant Cousteau.

« Après la mort de JYC, j'ai pensé qu'on irait la couler loin au large, avec le corps du commandant à bord. Ils étaient tellement indissociables, tous les deux. Mais finalement, puisqu'"il" repose dans le caveau familial de Saint-André-de-Cubzac, la meilleure solution pour "Calypso", c'est La Rochelle. Parce que c'est en France, parce que c'est un port historique, parce que des millions de touristes la verront et qu'ainsi, la mémoire de l'odyssée se perpétuera. Tout ça ne pouvait pas disparaître... Et puis nous, les vieux, les fidèles, les inconditionnels, on viendra tous les ans en pèlerinage. On s'arrêtera à Saint-André, sur "sa" tombe, et on continuera sur La Rochelle... » Il parle, il parle, Claude Wesly. Parfois, on sent bien

The French Captain

dans l'humidité de ses yeux que la vague de nostalgie qui l'envahit est trop forte pour supporter le silence.

A ses côtés, Albert Falco se tait. L'homme a 71 ans, presque pas de cheveux blancs. Un sourire amical flotte sur son visage, il est l'âme douce de la « Calypso ». Bébert s'accommode, lui, du silence.

IL Y PLONGEA SI SOUVENT

« Tout ce que je sais, c'est Falco qui me l'a appris. Tout ce que Falco sait, c'est JYC qui lui a appris. » Claude Wesly ne dit jamais Cousteau. Il dit JYC ou le commandant. Du menton, il montre un vieux tabouret de ficelles tressées au bout d'une table : « C'est là qu'"il" se mettait toujours. »

Sur une cloison, une carte du monde avec des milliers de points, toutes les escales de la « Calypso ». Sur une autre, un simple portrait de l'homme au bonnet rouge. Sur la toile cirée, cinq, six verres et une bouteille de pastis. « Qu'on le veuille ou non, on forme un clan. Ici, c'est notre famille. Moi, je ne peux pas m'empêcher de venir et revenir, prendre un pot avec les copains. Parler du passé. Quand le bateau partira, je ne sais pas où j'irai. C'est un peu de moi qui partira. »

L'OCEAN POUR PATRIE

Claude Wesly, 69 ans, était lorrain et prof de ski quand Albert Falco, marseillais et plongeur, est venu le chercher dans les années 50. Depuis, Claude est marseillais, comme Bébert. « Non, en fait, on est de tous les océans du monde. On appartient à "Calypso". C'est plus qu'un morceau de bois taillé, c'est notre mère.

The French Captain

Quand on était perdus dans les glaces de l'Antarctique, c'était notre maison de famille. C'est elle qui nous a sauvés du froid... »

Albert Falco est arrivé sur la « Calypso » dès 1951. Il était de la première expédition. De la mer de Chine, du « Monde du silence », des « Maisons sous la mer »... Il y passa trente-sept ans. De simple matelot, il devint capitaine. JYC restait le commandant des expéditions, mais Bébert était maître à bord.

Pour tous ces hommes, plongés dans le monde des odyssées Cousteau depuis le début, ces dernières années auront été terribles. Trop âgés pour continuer à plonger en mission, ils sont restés à quai pour ressasser leurs souvenirs, écrire des livres, bien sûr, toujours préfacés par le commandant.

Et puis, il y a eu le naufrage, le 11 janvier 1996, dans le port de Singapour. Harponné par une barge maladroite, leur bateau, toute leur vie, séjourna dix-sept jours dans la vase. « J'ai quitté le bord à 14 heures pour aller faire une course. J'étais en short, tee-shirt, claquettes. Quand je suis revenu à 17 heures, "Calypso" avait disparu », raconte Ange Legall, le machiniste qui était de la dernière expédition.

Arraché de la vase par une grue sans scrupule, le vieux dragueur de mines, mué en baroudeur écolo après la guerre, était cette fois très mal en point. Un trou béant dans la coque, les bastingages arrachés par les élingues du treuillage, on le posa sur un dock destination Marseille, son port d'attache.

Premier choc pour Falco, Wesley et leurs amis : l'état de leur « Calypso » quand ils la virent débarquer à Marseille. Ce n'était plus qu'une épave. Et même s'ils ne cessent de dire aujourd'hui que sa coque est increvable et qu'elle pourrait encore faire dix fois le tour du monde, on sent bien qu'il y a dans ces propos une goutte

The French Captain

d'objectivité dans un raz-de-marée d'affection. La « Calypso » ne naviguera plus. Une réparation de fortune lui permet juste de se maintenir à flot. Sortie des Chantiers navals en 1941, elle a largement mérité le repos.

Deuxième choc un an plus tard : la mort de JYC. Ils en parlent peu. A Saint-André-de-Cubzac, sur le sobre caveau familial, il y a beaucoup de cette pudeur des gens de mer. Avec juste cette simple inscription : « Au papa du globe ». Le troisième choc fut plus long, plus diffus : ce fut l'amertume de l'abandon. A Marseille, d'où l'odyssée est partie, Marseille, capitale de la plongée, on a boudé la « Calypso » pendant deux ans. Allant même jusqu'à faire payer la location de l'anneau à la fondation et refusant de mettre le moindre centime dans sa remise en état. « Quand je pense qu'aux États-Unis, j'ai vu des gens pleurer en touchant la coque du bateau, que dans une île perdue d'Indonésie, les gosses criaient "Calypso, Calypso" en nous voyant passer. Quand Gagarine faisait la conquête de l'espace, nous, on faisait la conquête des océans et on était connus dans le monde entier. Non, tout cela ne peut pas s'oublier du jour au lendemain. »

LE BONNET ROUGE

Du caisson de plongée à la chambre des machines, en passant par la cale arrière où se logeait la fameuse soucoupe sous-marine, Bébert et Claude continuent de se promener dans les entrailles vides de la « Calypso ». Tout est parti après le naufrage, les banquettes, les meubles, les souvenirs. Ne restent que des cabines vermoulues et vides, des machines d'un autre temps, des haussières, cordages tressés qui n'amarreront plus nulle part. Aujourd'hui, toutes les générations de plongeurs, mécaniciens, cuisiniers, qui se sont relayés sur la « Calypso », rêvent que tout revienne à La Rochelle : la soucoupe, la plate-forme pour hélicoptère, le faux-nez refait

The French Captain

à neuf, le portique avant pour repérer les baleines, les premières combinaisons de plongée, le bonnet rouge du commandant...

Puisqu'il n'y aura pas de résurrection, que la « Calypso » et Cousteau ne seront pas immergés ensemble, autant que le souvenir soit le plus fidèle possible à ce que fut leur vie. Et que des millions de personnes en soient les témoins.

The French Captain

7 AVRIL 1999

La fondation Cousteau à La Rochelle, une vitrine mondiale PAR ERIC CHAUVEAU

La remise des clefs de la maison qui abrite la Fondation Cousteau fut le dernier geste tourné vers l'océan de Michel Crépeau.

Le commandant de la « Calypso » et le commandant de La Rochelle étaient deux passionnés au fort caractère. D'un coup de gueule, chacun d'eux pouvait rivaliser avec la tempête si le besoin s'en faisait sentir. Et si le député-maire a tonné contre les menaces pesant sur le Livret A avant de s'écrouler, on se souvient encore de la colère du marin-pédagogue contre le pont de l'île de Ré. Cette façon de dire ce qu'on a sur le cœur pourrait presque suffire à expliquer pourquoi La Rochelle abrite depuis mi-mars la Fondation Cousteau. Pas moins que l'antenne française.

Ancrée au Gabut, entre le vieux port et le tout neuf bassin des grands yachts (ancien bassin des chalutiers), la fondation de l'homme au « bonnet rouge », décédé le 25 juin 1997, est abritée dans la petite maison des éclusiers. Ancien bureau du port, ancien port d'attache de la société des régates ou feu mouillage de France 3, elle ne paye pas de mine mais la vue sur les deux tours est imprenable. A quelques brasses, le nouvel aquarium, métamorphose en plus grand de celui des Minimes, prépare sa sortie de terre.

L'emplacement de la fondation est assurément stratégique et atteste bien que la politique de la capitale de l'Aunis est aussi tournée vers le large, soucieuse de la pédagogie maritime autant que de la défense de l'environnement. Avant de mettre à disposition une maison à la fondation, Michel Crépeau avait plaidé avec succès la

The French Captain

cause et la venue en eaux rochelaises de la « Calypso » qui pourrissait à Marseille. Ce fut chose amarrée à l'été 1998. Une prise de choix (à remettre en état) pour le Musée maritime de La Rochelle, une ville dont le port avait vu sortir, en mai 1985, l'« Alcyone », le second bateau d'expédition, un turbovoile, de la Fondation Cousteau. Le célèbre océanographe assistait au lancement de son bateau qui a maintenant port d'attache aunisien. Fin mars, l'« Alcyone » quittait La Rochelle pour une mission québécoise en collaboration avec la Biosphère de Montréal.

Ainsi, en remettant, le 12 mars dernier, les clefs de la petite maison à Francine Cousteau et Peter Blake, le député-maire était donc en excellent terrain de connaissance et, pas fier, lâchait un de ses tendres bons mots : « Je suis une sorte de saint Pierre, et je vous ouvre les portes du paradis... »

14 FEVRIER 2006

Le testament sonore du commandant Cousteau PAR DOMINIQUE PARIES

En août 1984, le commandant du bateau océanographique affirmait à la radio préférer le voir couler que transformer en musée.

Dans l'interminable bataille juridique autour de la propriété de la « Calypso », il a souvent été question de l'avenir de l'ancien navire océanographique du commandant Cousteau, amarré depuis des années au fond du bassin des Chalutiers, à La Rochelle. Avenir sur lequel les différentes parties, qui continuent de se disputer la propriété du bateau, divergent également.

A la tête de l'Equipe Cousteau, reconnue propriétaire de la « Calypso » le 17 novembre 2005 par le tribunal de grande instance de Paris, Francine Cousteau, la veuve du commandant, n'a pas totalement abandonné l'idée d'un grand voyage du bateau jusqu'aux Bahamas. Grâce à un financement assuré par Carnival Corporation, le géant mondial de la croisière (1), la « Calypso » serait rénovée et transformée en musée puis exposée devant un centre pour la science et l'environnement. Carnival Corporation attend la fin de la procédure judiciaire pour confirmer son engagement financier dans cette opération.

Pour leur part, les membres des COF (Campagnes océanographiques françaises) ont fait appel du jugement du 17 novembre (2) et continuent de revendiquer la propriété du bateau en s'appuyant sur l'acte de francisation rédigé à leur nom - un document en leur possession. Et ils rejettent cette idée de musée. «

The French Captain

La "Calypso" ne doit pas terminer dans un Disneyland », affirmait ainsi Jean Ali-nat dans « Sud Ouest » du 28 novembre.

Une position qui va dans le sens de celle du commandant Cousteau. Bien avant de disparaître (le 27 juin 1997), celui-ci avait rejeté toute idée de transformer la « Calypso » en musée.

La semaine dernière, le réseau Radio France a exhumé un document sonore dans lequel Jacques Yves Cousteau, lui-même, s'exprimait sur la destinée future de la « Calypso ». Extraite d'un reportage effectué par Jacques Chancel - il ne s'agit pas d'un entretien dans le cadre de l'émission Radioscopie - cette archive de quelques secondes a été diffusée successivement sur France Bleu La Rochelle, puis France Info et France Inter.

Interrogé le 23 août 1984, il y a donc plus de vingt ans, le commandant Cousteau était alors formel: « Quand la "Calypso" aura fini sa carrière, dans cinq ans probablement et qu'elle sera remplacée par un autre bateau (...), je préférerai la couler que de la voir transformée en musée. Je ne veux pas que ce bateau de légende se prostitue et qu'on y voie des gens pique-niquer à bord. Ce n'est pas un Disneyland la "Calypso". C'est un bateau qui a beaucoup souffert, qui a été dans toutes les mers, qui a une carrière presque historique. Je ne vois pas pourquoi l'on permettrait d'y saucissonner, qu'on le laisserait (se) prostituer. »

Cette archive sonore, importante, provient des trésors de l'INA, l'Institut national de l'audiovisuel. Préparant une série radiophonique intitulée « Dans le sillage de la "Calypso" », avec le concours de témoignages des « bonnets rouges » ayant travaillé avec Jacques Yves Cousteau, Laurent Pironti et Laurent Tastet, de France Bleu La Rochelle, ont puisé dans les archives de l'INA. Et ils en ont extrait,

The French Captain

notamment, ce court interview de l'ancien patron de la « Calypso ». Lequel a été « détourné » par les rédactions du réseau Radio France et versé au débat toujours brûlant de la propriété et de l'avenir de la « Calypso », avant même la diffusion du feuilleton radiophonique.

(1) Un accord a été signé en ce sens entre Carnival Corporation et The Cousteau Society, représentant les intérêts moraux du commandant disparu aux États-Unis en novembre 2004.

(2) L'appel vient en audience le 2 mars à Paris.

The French Captain

23 AOUT 2016

Sur les pas de Cousteau PAR PHILIPPE BAROUX

Retour sur la relation de l'explorateur marin avec la ville de La Rochelle

Elle dérive de port en port depuis vingt ans. À Singapour où une drague l'a heurtée et coulée en 1996, puis à Marseille qui l'a rejetée, avant que La Rochelle, puis Concarneau ne pétrissent l'idée de la restaurer, la "Calypso" fait davantage gloser les avocats dans les prétoires que chanter les outils des charpentiers de marine. Bien loin de la seconde vie qui lui était promise ce jour où la veuve du commandant, Francine Cousteau, avait convaincu le premier des Rochelais, Michel Crépeau (à moins que ce ne fût l'inverse), d'accueillir dans le Vieux Port le célèbre bateau océanographique.

L'avant-première de "L'Odyssée", biopic de Jérôme Salle consacré à Jacques-Yves Cousteau réveille les souvenirs. L'expert maritime rochelais Philippe Joussemet connaît l'histoire de la venue de la "Calypso" à La Rochelle sur le bout des doigts. Pour en avoir été l'un des tout premiers acteurs, lorsque Michel Crépeau l'a missionné à Marseille avec Patrick Schnepf, alors directeur du Musée maritime.

"UNE GRANDE DISCUSSION"

"En 1997, un soir de conseil, raconte Philippe Joussemet qui est alors conseiller municipal. Comme à son habitude, Crépeau arrive en avance. Tour de la salle. Il salue chacun des présents. Arrivé à moi, il me révèle une "grande discussion avec Mme Cousteau", et me demande si je veux bien me rendre à Marseille pour voir si nous pouvons ramener la "Calypso". Le navire y pourrait.

The French Captain

Va pour Marseille ! "La crème de la crème nous y accueille. Albert Falco, l'ancien capitaine de la "Calypso", Denis Martin-Laval, médecin du bord, Jean-Marie France, son chef mécanicien. Le bateau est en ruine ; la machine est un bloc de rouille, la plateforme hélico est détruite, la passerelle aussi." Mais malgré tout, Philippe Joussemet adhère au projet de Michel Crépeau pour le plus célèbre des bateaux : une vitrine de la ville et de son musée maritime. Il se laisse aussi emporter par la passion des anciens de la "Calypso". "Moi qui ne suis pas fan de Cousteau, ce jour-là, je deviens fan de son équipe."

Autant l'affirmer, Philippe Joussemet l'est un peu moins de la veuve du commandant. "Une sacrée aventure ! Ça commence juste après l'expertise maritime pour charger la "Calypso" sur un navire spécifique. Une première réunion se tient au Musée maritime. Ils mettent dans la balance les droits sur les films et sur la vente des souvenirs contre versement de 15 % des recettes du musée ! Le bateau est toujours à Marseille. Le devis de l'armement pour le transport arrive. Nous sommes prêts à l'accueillir en cale sèche à la Pallice et à faire les travaux pour le consolider avant l'arrivée au bassin des Chalutiers. Nouvelle réunion. Nous tendons le devis de transport à Mme Cousteau. Encore le grand jeu. On dit stop ! C'est tant, et il faut réserver le bateau avant midi, pour ne pas perdre sa réservation."

LA FIN DU RÊVE

L'opération séduction se poursuit. Michel Crépeau offre sur un plateau la Maison du port à la Fondation Cousteau, un semblant de convention est signé, le Néo-Zélandais Peter Blake, ancien vainqueur de la Coupe America, sort du chapeau de Francine Cousteau le jour de la remise des clés. On s'embrasse et on se

The French Captain

promet la Lune, lorsque le ciel vient à s'obscurcir. Plus de gardien à bord, ce qu'il reste d'accastillage est pillé. Michel Crépeau décède. Et même si son successeur Maxime Bono donne le change, la passion pour la " Calypso " n'y est plus. Le contentieux sur la propriété revendiquée par l'Équipe Cousteau d'un côté, et par les Compagnies océanographiques françaises de l'autre, finit de ternir le dossier. C'est le divorce : une fin de nuit fraîche d'octobre 2007, la "Calypso" glisse vers la sortie du chenal, direction Concarneau. Neuf ans après avoir rempli d'espoir ceux qui se sont nourris des films de l'odyssée du commandant.

Pour toute remarque concernant cet ouvrage, écrivez à
supplements@sudouest.fr.

Vous pouvez également contacter la Documentation du journal :
doc@sudouest.fr

Édité par la SA de presse et d'édition du Sud-Ouest (SAPESO),
société anonyme à conseil d'administration au capital de 268 400 €.

Siège social : 23 quai des Queyries, 33094 Bordeaux Cedex.
Tél. 05 35 31 31 31.

Président directeur général : Olivier Gerolami.
Directeur général délégué, directeur de la publication : Patrick Venries.

Réalisation : Agence de développement
avec le centre de documentation du journal Sud Ouest.

Numéro de commission paritaire : CPPAP 0612K.

Dépôt légal : à parution.

Textes et photos par la rédaction du journal Sud Ouest.