

« C'est un îlet là, enfin qui est devenu un îlet. Vous voyez en dessous là, il y a comme un bateau, un reste de bateau. Alors c'était le bateau Edith Cavell. Edith Cavell c'est un bateau qui venait pour la première fois à Saint-Laurent. Et puis qui a échoué là sur un banc de sable. Dans mes souvenirs d'enfance, on racontait qu'il y avait une chaloupe qui guidait les bateaux. Et le capitaine de ce paquebot n'avait pas voulu suivre l'avis du capitaine de la chaloupe, parce qu'il était tellement près de Saint-Laurent, qu'il pensait pouvoir venir tout seul, alors qu'il a échoué ».

Mme **Ho Sack Wa**, 2013.



Villes et Pays d'art et d'histoire
Saint-Laurent-du-Maroni

laissez-vous conter

l'épave Edith Cavell

Laissez-vous conter Saint-Laurent du Maroni, Ville d'Art et d'Histoire...

... en compagnie d'un guide-conférencier.

Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes de Saint-Laurent du Maroni et vous donne des clés de lecture pour comprendre l'histoire de la ville et son développement au fil de ses quartiers.

Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Le Service Patrimoine...

... coordonne les initiatives de Saint-Laurent du Maroni, Ville d'Art et d'Histoire. Il propose toute l'année des animations pour les saint-laurentais, les scolaires et les touristes. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Pour mieux connaître notre patrimoine, le Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (CIAP) vous propose des activités : ateliers du Patrimoine, cycle de conférences des Jeudis du Patrimoine, expositions et de nombreuses manifestations nationales à suivre au fil de l'année.

Renseignements, réservations

Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine

Camp de la Transportation
97320 Saint-Laurent du Maroni
05 94 27 85 96 / patrimoineslm@gmail.com
www.saintlaurentdumaroni.fr



Cette plaquette est réalisée par le Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine, Service patrimoine de la ville de Saint-Laurent du Maroni.

Un remerciement particulier est adressé à Monsieur Jean-Louis Conte.

Conception graphique et maquette : Ouest Publicité

Texte : Jean-Louis Conte

Crédits photos : © Xavier Jourdin © CIAP, Saint-Laurent du Maroni, © Catherine Conte,

© David Damoisson, © Arnault Heuret, © ANOM, © edithcavell.org.uk

Avec le soutien de la Direction des Affaires Culturelles de Guyane, Ministère de la Culture et l'inventaire régional de Guyane.

L'épave Edith Cavell



Edith Cavell

Edith Cavell naît le 4 décembre 1865 à Swardeston en Angleterre. Son diplôme d'institutrice obtenu, elle quitte l'Angleterre et s'installe en Belgique où elle devient infirmière chef puis directrice de l'Ecole d'Infirmières d'Ixelles. Personnage à deux visages, Edith Cavell est également agent du « Secret Intelligence Service » (le Service Secret anglais). Dès le début de la 1^{ère} Guerre Mondiale, elle aide des centaines de soldats alliés à quitter la Belgique pour les Pays-Bas. Dénoncée, elle est arrêtée en août 1915 avec plusieurs membres de son réseau. Condamnée à mort, elle est fusillée par les Allemands le 12 octobre 1915. Les causes de sa mort et son courage font entrer Edith Cavell dans la longue liste des martyrs anglais.



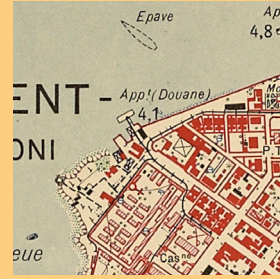
Cette épave, envahie par la végétation luxuriante de Guyane, est échouée près de la rive française du fleuve Maroni.

Le vapeur

Pour honorer sa mémoire, un vapeur, mis en chantier en 1898 à Sunderland, prend son nom en 1915. Construit en acier, le bâtiment mesure 107 mètres de long pour 15 de large. En charge son poids peut atteindre 3.475 tonnes. Il appartient à la compagnie « The Sefton Steamship Co. », propriété de monsieur Edward A. Cohan. Affrété par la Société Générale des Transports Maritimes de Marseille, l'Edith Cavell effectue, en novembre 1924, un transport de marchandises de Marseille aux Antilles en passant par Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni. Le bateau est commandé par le capitaine JOYS John, secondé par le 1^{er} officier BURTON Francis.

Le naufrage

L'Edith Cavell quitte Cayenne le 27 novembre 1924 et atteint le lendemain le fleuve Maroni. Deux jours après, le bateau voulant accoster le quai de l'Administration Pénitentiaire à Saint-Laurent s'échoue sur un écueil qui le stoppe net. D'abord, l'eau envahit la salle des machines. Les premiers travaux d'urgence sont effectués le 1^{er} décembre. Les pompes sont mises en fonction pour vider le navire et procéder au sauvetage des marchandises. Devant leur inefficacité, les pompes du vapeur Maroni – vapeur de l'Administration Pénitentiaire sont sollicitées. Néanmoins, le 30 décembre, l'Edith Cavell se brise en deux. Devant l'ampleur du naufrage, les autorités guyanaises ne restent pas inactives. L'Administration Pénitentiaire met à disposition de l'équipage des bagnards : une centaine de condamnés et libérés se chargent du transport de la rive jusqu'au hangar à chaud près de l'hôpital.



« L'Adm et les intéressés assureront la surveillance des opérations, mais il faut s'attendre à ce que les convoitises se déchaînent au sujet de la valeur considérable des marchandises en sauvetage et je vous prie de vouloir bien venir confère avec moi ce soir à 3 h au sujet du concours que vous pouvez donner en concurrence avec les autres forces de la police pour prévenir tout pillage » Mais le déchargement à bras est trop lent pour être efficace. Les treuils de l'Edith Cavell étant hors d'usage, on fait appel à ceux du vapeur Oyapock bateau de l'Administration Pénitentiaire. Malgré tous ces efforts, le sauvetage de la cargaison est arrêté et seulement 1.200 tonnes sont récupérées.



L'Affaire Edith Cavell

L'Edith Cavell commence à provoquer des remous. Des enquêteurs, dont monsieur Wargniez, chef du Service de Travaux Publics, sont désignés. La responsabilité du capitaine de l'Edith Cavell est sérieusement mise en cause. Ce dernier attribue le naufrage de son navire à une erreur du pilote français chargé de guider le vapeur et à la mauvaise position de la bouée qui signale l'écueil. Cette théorie ne tient pas puisque l'échouage s'est produit de nuit et la bouée n'est pas lumineuse.

On peut parler « d'Affaire Edith Cavell », car, après audition de tout l'équipage, le capitaine, le 1^{er} officier et le chef mécanicien sont arrêtés et emprisonnés le 13 janvier 1925. Le 24 janvier, l'équipage est rapatrié pour le Havre sur le vapeur « Prins Frederik Hendrik ». L'état de santé du capitaine Joys

se détériorant, le Foreign Office intervient auprès du Ministère Des Affaires Étrangères qui interpelle le Ministère des Colonies. Ce dernier demande au gouverneur de la Guyane la mise en liberté de deux officiers, le chef mécanicien ayant été autorisé à quitter la Guyane. La tenue d'un procès est envisagée et le capitaine est inculpé pour « abandon volontaire de navire ». L'affaire soulève en Angleterre une vive émotion qui se manifeste autant au parlement que dans la presse anglaise avide de sensationnel. En haut lieu on juge inopportun la tenue d'un procès, perdu d'avance, et on préfère « liquider » cet épineux dossier en versant une forte indemnité aux familles des deux officiers, malheureusement décédés après leur retour en Angleterre.