



L'épave de l'Afrique gît par plus de quarante mètres de fond au large des côtes françaises. ROLAND CAINEAU

Le souvenir englouti de l'« Afrique »



Jean Chichizola
jchichizola@lefigaro.fr

Près de 600 hommes, femmes et enfants engloutis au large des côtes françaises avec pour tout lineuil l'Océan et l'oubli. Le naufrage, toujours inexplicable, du paquebot *Afrique*, le 12 janvier 1920, à moins de cinquante kilomètres des Sables-d'Olonne est la plus grande catastrophe de l'histoire de la marine marchande française. Mais qui s'en souvient aujourd'hui, à l'exception de quelques familles de victimes ou de survivants de ce que certains n'hésitent pas à appeler le « Titanic français » ? Ces descendants se recueilleront bientôt sur le lieu du naufrage dans le cadre de la préparation d'un documentaire. Pour rendre hommage aux morts. Et lancer un appel aux vivants.

Quand il quitte Bordeaux pour Dakar, le 9 janvier 1920, l'*Afrique*, propriété de la compagnie des Chargeurs réunis, est un petit monde où se côtoient des univers étanches réunis l'espace d'une traversée. Dans l'entrepont, des tirailleurs africains, rescapés de la grande hécatombe, revenant au pays natal. Au-dessus, une brochette d'administrateurs coloniaux et de commerçants de Cotonou ou de Port-Gentil. Ces derniers emmènent parfois femmes et enfants (près d'une vingtaine, âgés de 3 mois à 9 ans). Sur le pont, officiers et sous-officiers de la coloniale devisent avec les missionnaires rejoignant leurs ouailles au-delà des mers. Quelques personnalités émergent. Comme M^{re} Hyacinthe Jalabert, évêque de Dakar à l'éclatante barbe blanche, qui devait prendre un autre navire mais a tenu à voyager en compagnie de dix-huit autres ecclésiastiques. Aux côtés des « VIP's », la foule des passagers avec leurs amours et leurs secrets. Marie Fraisse, 27 ans, part rejoindre son mari commerçant, épousé en juillet 1914. Quelques jours plus tôt, elle lui a écrit : « On a vécu la guerre, puis tu es retourné en Afrique. Vivrons-nous un jour ensemble ? » À l'amour conjugal de Marie répond, à quelques cabines de là, la romance, sulfureuse pour l'époque, de Blanche, 30 ans. Passagère de première, cette femme mariée mais séparée de son époux, part pour Cotonou avec son amant Louis et voyage sous le nom de ce dernier...

Une voie d'eau dans la salle des machines

Pour veiller sur cette humanité disparate, Antoine Le Dü, commandant expérimenté de 42 ans, aimé et respecté par son équipage. Il connaît bien son navire et, dans la soirée du 9 janvier, le mauvais temps hivernal qui sévit dans le golfe de Gascogne ne l'empêche pas de larguer les amarres. Ce 58^e voyage de l'*Afrique* sera le dernier. Au cours de la nuit, le bateau remonte la Gironde avant, le 10 au matin, de déposer le pilote et de s'élancer vers la haute mer. Le temps a encore fraîchi, mais l'équipage ne sait pas que ce coup de vent va se transformer en une tempête dont le golfe a le secret. Une tempête dont on sentira les effets jusqu'à l'intérieur des terres et dont les journaux parisiens décriront les ravages dans la capitale.

La descente aux abysses de l'*Afrique* commence ce matin-là. Dans la salle des machines, les chauffeurs, qui alimentent les machines en charbon, signalent une voie d'eau. Le niveau monte lentement mais sûrement. Alerté en fin de matinée, le commandant ordonne de réduire l'allure et de rechercher l'avarie. La voie d'eau, peut-être tapie derrière les magasins à charbon, est introuvable. Les chauffeurs ont bientôt de l'eau jusqu'à la taille, les chaudières commencent à donner des signes de fatigue. Après avoir réuni ses officiers, le commandant Le Dü décide de se diriger sur La Rochelle. Le 11 janvier, la tempête est à son comble, les chaudières lâchent une à une. À 6 h 22, le « radio »

Le 12 janvier 1920, le naufrage du « Titanic français » au large des Sables-d'Olonne a entraîné dans la mort 568 hommes, femmes et enfants. Mais la plus grande catastrophe, encore inexplicée, de l'histoire de la marine marchande tricolore est aujourd'hui oubliée. Des descendants des victimes se battent encore pour raviver la mémoire du paquebot « Afrique ».



de 23 ans, qui restera à son poste jusqu'au bout, transmet l'appel : « Urgent. Situation grave. Demandons assistance remorqueurs. » Deux navires partent mais rebroussement chemin devant les flots en furie.

Un paquebot, le *Ceylan*, se déroute. Le 11 dans l'après-midi, il est en vue de l'*Afrique*, mais la tempête empêche un rapprochement des deux navires. À la tombée de la nuit, le *Ceylan*, gravement endommagé par la force des lames, perd le contact. L'*Afrique*, désarmé, s'enfonce dans la nuit. Les chauffeurs, de l'eau jusqu'aux épaules, quittent la salle des machines. Le paquebot, sans éclairage, n'est plus qu'une coquille à la surface de l'Océan. Mais une coquille qui flotte encore. L'équipage et les passagers peuvent espérer attendre la fin de la tempête qui permettra un sauvetage ou un remorquage vers la côte peu éloignée.

L'*Afrique* doit encore affronter un dernier danger, qui peut s'avérer mortel. Les courants et la houle le font dériver vers un endroit bien connu des marins de la région : le plateau de Rochebonne. Un haut-fond avec des récifs à quelques mètres sous la surface. Miracle : le paquebot passe l'obstacle et continue de dériver plein nord. Vers son destin. La malchance veut en effet que, peu après avoir passé les récifs, il heurte de plein fouet le bateau-feu de Rochebonne, une bouée automatique en métal de près de cent tonnes qui défonce la coque. À minuit, le commandant décide de mettre les canots à la mer. Deux membres d'équipage doivent prendre place dans chaque embarcation et accueillir les passagers. La tempête en décide autrement : les canots sont fracassés, arrachés au navire. Tout est perdu et il est temps pour l'*Afrique* d'entrer dans la légende.



Desservant le continent noir, l'Afrique était sorti en 1907 des chantiers britanniques. DR



La navire offrait un intérieur luxueux (ici une cabine de première classe). MÉMOIRES DE L'AFRIQUE

taire sur France 3*, Daniel Duhand penche pour cette thèse et pour celle d'une voie d'eau apparue dès le départ du navire ou même avant. Il évoque, entre autres éléments, des documents retrouvés dans les archives de la compagnie.

Ces archives, il faut aller les chercher à la chambre de commerce et d'industrie de Marseille. Plusieurs cartons remplis du souvenir de ce que furent l'*Afrique*, son équipage et ses passagers. Sous une couverture usée par le temps, on découvre ainsi le carnet où ont été notées avec soin les coordonnées de ces derniers. Plus loin, voici la description, parfois terrible, des corps des naufragés ou les photos de certains d'entre eux à fin d'identification.

On trouve surtout le journal de mer de l'avant-dernier voyage de l'*Afrique*, le 57^e, dans lequel le commandant Le Dü évoque une série d'avaries, notamment au niveau du joint empêchant l'eau de pénétrer à hauteur de l'arbre d'hélice. Autant de faits qui, une fois arrivés à Bordeaux, le conduisent à préciser : « Je fais toutes réserves pour les avaries qui pourront être reconnues ultérieurement. » Avant de repartir pour son dernier voyage, et à la demande de son commandant, l'*Afrique* passera 45 jours dans les chantiers pour une remise à neuf (chaufferie, machines, pompes...) certifiée par les services compétents. La voie d'eau apparue dès les premières heures de la traversée, qui fut la cause de la catastrophe, est-elle due à une nouvelle défaillance ou à une réparation déficiente ?

La culpabilité des survivants

Contre-vérité, s'insurgent les opposants ! Cette mystérieuse voie d'eau serait due à un choc avec une épave engloutie dans la Gironde. La thèse est défendue par les anciens marins Roland Mornet, auteur d'un livre sur la catastrophe (*La Tragédie du paquebot « Afrique »*, Geste Éditions, 2006) et Joël Le Dü, qui n'est autre que le petit-fils du commandant. Pour eux, le destin de l'*Afrique* fut scellé quand, remontant la Gironde, le navire a heurté une épave engloutie et non repérée. Elle aurait percé la coque. Une mésaventure qui surviendra en 1922 dans la même zone à un autre navire, le *Lucretia*. Instruit par le précédent de l'*Afrique*, le *Lucretia* rentrera immédiatement au port...

Vétuste du navire ou écueil mortel ? Une chose est sûre : le souvenir du drame est perdu pour la France entière, mais la mémoire du naufrage continue à hanter les descendants des victimes. « Quand j'ai pu rencontrer les familles, raconte ainsi Anne-Marie Le Dü, petite fille du commandant, je me suis sentie très soulagée, car j'ai constaté qu'elles savaient le courage de mon grand-père. Nous n'étions plus seuls, nous étions comme une famille éprouvée qui se retrouve et qui peut enfin parler en oubliant la chape de plomb de toutes ces années. » Et d'ajouter que le souvenir du commandant fut toujours entretenu dans sa famille. « Quand le Concordia s'est échoué, se souvient-elle, un de mes petits-fils a dit fièrement à l'école que son arrière-arrière-grand-père, lui, n'avait pas abandonné son navire... »

La petite-fille de Marie Fraisse, dont le corps fut reconnu grâce à un bijou que sa descendante porte encore, explique qu'en 1986, à la mort de sa mère, qui ne parla jamais de la tragédie, elle découvrit une boîte à chaussures nichée au fond d'une armoire. À l'intérieur, une brassée de lettres sur sa grand-mère et le naufrage. Se faisant l'écho de nombreuses familles, son frère lâche : « On parle beaucoup du Titanic, mais on n'a jamais parlé de l'Afrique, j'aimerais bien qu'on en parle. » Petit cousin éloigné de Joseph Corliouër, le maître d'équipage qui put sauver sa vie, Luc Corliouër évoque, lui, le sentiment de culpabilité et les attaques qu'il eut à subir ce « survivant » jusqu'à la fin de sa vie. En 2006, les familles ont inauguré une sobre stèle aux Sables-d'Olonne. À 23 miles de là, par plus de 40 mètres de fond, l'épave attend qu'on se souvienne des morts du « Titanic français ». ■

* site du film : www.memoiresdelafrique.fr/