

Textes :
PASCALE EGRÉ

Le naufrage oublié du « Titanic » français

DRAME. Huit ans après le célèbre paquebot britannique, un bateau français, « l'Afrique », sombre le 12 janvier 1920. Les vies de 568 personnes sont englouties... comme la mémoire de cette tragédie.

CE 9 JANVIER 1920, Louis Boucher somnole dans sa cabine. Pour ce voyage vers le continent africain, le jeune technicien ne s'attendait pas à ce confort. La Société agricole, forestière et industrielle pour l'Afrique lui a payé un billet de 1^{re} classe sur le paquebot « l'Afrique ». A 28 ans, cet ancien ambulancier durant la Grande Guerre veut tenter sa chance loin de l'Europe meurtrie. Il a déniché ce contrat qui l'envoie travailler sur les coupes de bois des forêts vierges de Guinée. Il espère laisser son chagrin derrière lui après le décès prématuré de sa jeune épouse.

Les amarres larguées, « l'Afrique » descend à vive allure l'estuaire de la Gironde. Le vent, déjà, s'est levé. Louis Boucher ignore que l'océan va sceller son destin trois jours plus tard, après une effroyable tempête au large des Sables-d'Olonne. Il ne saura pas non plus que ce terrifiant naufrage, dont l'origine exacte reste un



Le commandant Antoine Le Dü. (DR.)

mystère, sombrera longtemps dans l'oubli. Ni qu'il demeure, près d'un siècle après, la plus grande catastrophe de l'histoire de la marine marchande française. Notre « Titanic », ont dit certains.

Pour l'heure, ponts et coursives

grouillent de monde. Sur le quai des Chartrons, à Bordeaux, près de 600 personnes ont embarqué sur ce bateau de la compagnie des Chargeurs réunis. Direction Dakar, au Sénégal, capitale de l'Afrique occidentale française. A bord, les passagers offrent un portrait en modèle réduit de la France coloniale. Dans l'entrepont s'entassent travailleurs noirs et 192 tirailleurs sénégalais démobilisés. Le pont supérieur s'enorgueillit d'accueillir une personnalité : l'évêque Hyacinthe Jallabert, vicaire apostolique de la Sénégambie, accompagne 17 missionnaires de sa congrégation du Saint-Esprit. Il transporte un trésor, dit-on, pour achever l'édification de la cathédrale de Dakar. Il y a encore des militaires, des fonctionnaires, parfois avec épouses et enfants, et des commerçants avides de chercher fortune en Afrique. Des femmes seules aussi, comme Madeleine Felix, 19 ans, mariée depuis six mois, qui rejoint son époux à

Dakar. « J'ai le cœur lourd, tu sais », a-t-elle écrit à sa sœur Mona avant son exil.

Le 10 janvier 1920 au matin, alors que « l'Afrique » s'élance sur l'Atlantique, le chef mécanicien avertit le commandant Antoine Le Dü, 42 ans, que de l'eau s'engouffre dans les cales de chaufferie. Marin breton expérimenté, Le Dü, qui s'inquiète aussi du mauvais temps qui menace, ordonne de ralentir l'allure. Mais, dans les entrailles du bateau, impossible de localiser l'avarie. Les pompes s'échinent, les chaudières à charbon fatiguent. Celles de tribord s'arrêtent.

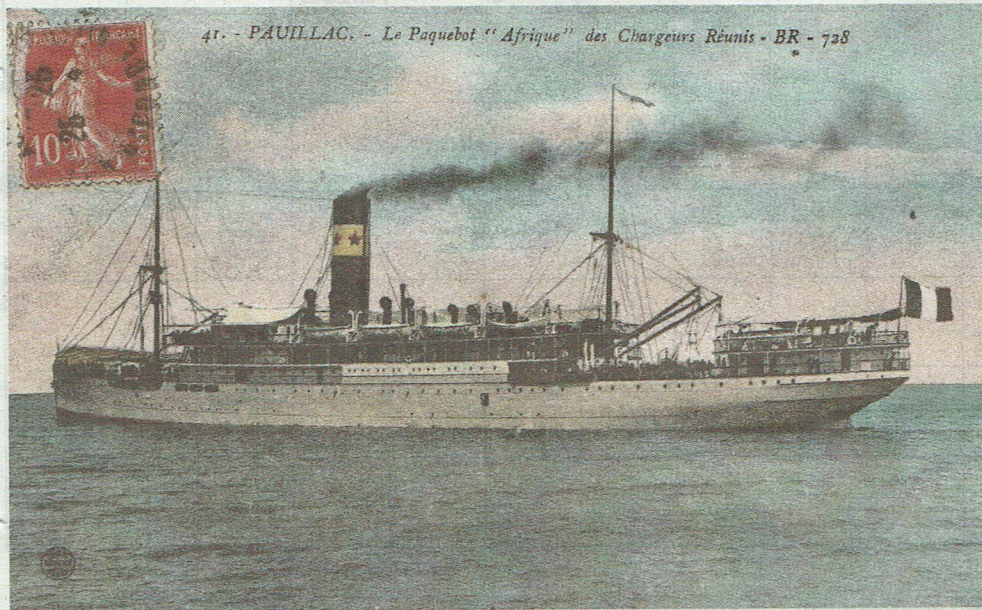
Le 11 janvier, après avoir consulté ses officiers, le commandant décide de rallier La Rochelle. Mais la houle a déjà enflé, et le navire gîte dangereusement. « La tempête s'était transformée en ouragan », décrira Eugène Corée, second capitaine de « l'Afrique » et l'un des 34 survivants. « Demandons assistance », alerte par radio le commandant, mais le paquebot « Ceylan », qui s'est dérivé, ne parvient pas à le remorquer.

Le capitaine est mort debout

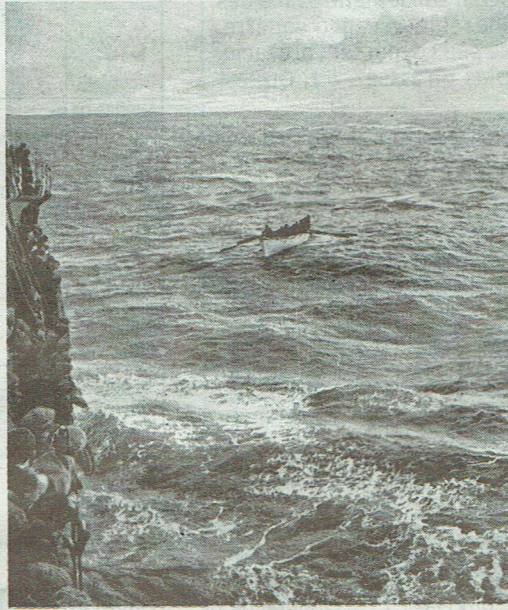
Dans la chaufferie, les machinistes ont de l'eau jusqu'à la taille. Ils doivent évacuer. Vers 20 heures, les chaudières bâbord se taisent à leur tour. Plongé dans l'obscurité, « l'Afrique » dérive vers le nord. Vers minuit, l'équipage tente de mettre les canots à la mer, mais le roulis est tel que les passagers, paniqués, ne parviennent pas s'y jeter. A la lueur des cierges, ils prient...

« L'Afrique » a franchi les récifs. Mais, vers 3 heures du matin, le 12 janvier, il vient heurter de plein fouet le bateau-feu de Rochebonne. L'énorme bouée de métal brise la coque. « Voie d'eau-stop-SOS-évacuons le navire-stop-gîte sur tribord-stop. »

« Les derniers qui ont vu le commandant m'ont assuré qu'ils l'ont vu monter sur le pont-tente, témoignera le lieutenant Thibaut. Puis il est monté au-dessus de la chambre de veille, sur la petite passerelle installée là-haut. Il a enlevé quelques vêtements, rajusté son gilet de sauvetage et attendu la fin. »



« L'Afrique » faisait route vers Dakar avec 602 personnes à bord quand le paquebot a fait naufrage, le 12 janvier 1920. Seules 34 d'entre-elles — 33 membres d'équipage et un civil — ont pu être secourues, notamment par le « Ceylan » (à droite). (Collection Daniel Duhand.)



Le retour tragique des tirailleurs sénégalais

GORAN KODIO (photo), soldat 2^e classe, matricule 509, né en 1887 à Saint-Louis du Sénégal, rentre enfin chez lui. Dans l'entrepont de « l'Afrique », cet homme de 32 ans, survivant de l'effroyable bataille du Chemin des Dames en 1917, pense à ses milliers de frères africains tués durant la Grande Guerre. A ses côtés, 191 tirailleurs sénégalais, originaires de l'ouest de l'Afrique, regagnent aussi leurs foyers. Mais la mort poursuit ces miraculés des tranchées. Le 12 janvier 1920, ils ne sont que sept — dont Goran Kodio — à en réchapper.

Une pétition pour leur rendre hommage

« Combattants sans corps dont l'âme réclame justice », les salue l'essayiste Karfa Sira Diallo, qui en-

tend réhabiliter la mémoire de ces « tirailleurs naufragés ». Début 2016, le président de l'association Mémoires et Partages (www.memoiresetpartages.com), adresse une lettre ouverte à l'Élysée, qui demande qu'un hommage national soit rendu à ces soldats engloutis. « Il faut leur rendre les honneurs qu'ils méritent », réclame-t-il. Son plaidoyer a pris depuis de l'ampleur : au printemps, une douzaine de parlementaires (dont les députés Noël Mamère et Michèle Delaunay) ont interpellé le secrétariat d'État aux Anciens Combattants. Une pétition circule (sur Change.org), un film est en préparation... La mémoire des Africains de « l'Afrique » sort peu à peu des abysses.



« Quatre-vingt-dix-sept ans après, l'énigme perdue »

Daniel Duhand, auteur d'un livre à paraître en septembre sur le naufrage

Malgré un lourd bilan humain, le drame de « l'Afrique » ne pèse que quelques échos dans les journaux de l'époque. Le naufrage est éclipsé par l'élection présidentielle — celle à laquelle le Tigre Clemenceau a renoncé — qui se tient cinq jours après la catastrophe, le 17 janvier.

Après une brève polémique sur l'état du navire, il faudra douze ans de procédure judiciaire à la compagnie des Chargeurs réunis pour se dédouaner de toute responsabilité. Le naufrage ne survira ensuite que dans la mémoire et les archives des familles des victimes : Francine Sautet, la petite nièce du passager Louis Boucher, ou Joël Le Dü, l'un des petits-fils du commandant de « l'Afrique », marin lui aussi. Avec le

concours de ce dernier, l'historien rochelais Roland Mornet consacra un premier livre à cette histoire (« la Tragédie de l'Afrique », Geste Éditions, 2006). Luc Corlouër, descendant du maître d'équipage rescapé Joseph Le Tallec, en fera, lui, un roman : « Le Bosco de Kerpallud » (Ramsay, 2015).

La version officielle innocente l'armateur

Fin septembre paraîtra le livre « Mémoires de l'Afrique », de Daniel Duhand, coréalisateur avec Lionel Chaumet il y a deux ans d'un film-documentaire du même nom*. Pour mener son enquête, le documentariste a retrouvé plus d'une centaine de descendants des

disparus. Il s'est plongé dans les archives, dénichant le journal de bord du 57^e et avant-dernier voyage du paquebot. A l'issue de ces recherches, Daniel Duhand questionne la version officielle, qui voudrait que la coque de « l'Afrique » ait cogné une épave dans l'estuaire de la Gironde, générant la première voie d'eau dans la salle des machines. Ce scénario-là, dit-il, arrangeait bien l'armateur. A ses yeux, c'est en réalité l'état général de « l'Afrique » qui pourrait être en cause. Il en convient cependant : « 97 ans après, l'énigme perdure. »

* Documentaire et livre (400 pages, 25 €) sont disponibles sur le site www.memoiresdelafrique.fr.