

CW Infos

F6AXX, Norbert LAURENT

Union française des télégraphistes - www.uft.net



L'histoire du paquebot « L'AFRIQUE »



Début 2008, nous vous avons conté la saga de Phillips et Bride, les deux officiers radio du Titanic. Ils eurent les honneurs, posthumes pour Philips, et quelque peu abrégés pour Bride, survivant. Leur métier issu directement des inventions de la radio et des développements récents de Marconi, qui avait équipé le navire, permirent de sauver de nombreuses vies humaines.

On parle encore du Titanic, mais qui connaît aujourd'hui l'histoire du paquebot L'Afrique et celle de Frédéric Mézier ?

En 1920, la France fut également touchée dans sa flotte marchande par un naufrage qui fit plus de 550 victimes, en dépit des appels au secours de son radio.

L'Afrique, sous commandement du capitaine Antoine Le Dü, 43 ans, des Chargeurs Réunis, est un paquebot mixte de 120 mètres et 7800 tonneaux, cloisonné en quatorze compartiments étanches. Il assure la ligne de Dakar via Madère et les Canaries

Outre les marchandises, il peut embarquer 76 passagers de première classe, 68 de seconde, 72 de troisième et 78 de pont.

Il vient juste de quitter Bordeaux ce 10 janvier 1920.

Le temps est détestable, comme souvent en hiver sur le Golfe de Gascogne, qu'il faudra pourtant traverser avant d'espérer des moments plus sereins au large de Gibraltar.

Les passagers, parmi lesquels Mgr Jalabert, archevêque de Dakar, et 18 membres de la congrégation du Saint-Esprit, en seront quittes pour patienter jusque-là, dans leurs cabines. Pas tous pourtant car il y a de nombreux passagers dans l'entrepont dont beaucoup de tirailleurs et artilleurs sénégalais et autres serviteurs africains, des militaires métropolitains et leur familles et des fonctionnaires coloniaux. La plupart des militaires sont des échappés de la Grande Guerre que la France rapatrie au Sénégal.

Seul le rôle du navire permettra de savoir qu'ils étaient plus de 250.

Il y a donc 602 personnes à bord ce jour-là (d'autres sources disent 599).

Le paquebot encore au calme descend la Gironde. Face au Verdon, le pilote ne va pas tarder à quitter la passerelle pour remettre l'Afrique aux ordres du commandant Le Dü. Il quitte donc le navire par l'échelle de coupée et monte dans le canot. Il est temps pour eux de rentrer au calme rapidement, la tempête gronde au large.

A partir de ce moment-là, la danse va commencer ; l'Atlantique est déchaîné et c'est bien ce qui inquiète le commandant ; la triste réputation du golfe de Gascogne n'est pas une légende. Le commandant Le Dü a beau avoir commandé « Les deux machines en avant », plus le navire avance, plus il a de mal à affronter les éléments ; les paquets de mer embarquent les uns derrière les autres de plus en plus violemment.

Frédéric Mézier, le « tsf » (sic) âgé de 23 ans, est originaire de Boulogne-sur-Mer. Il est affecté sur ce paquebot pour la traversée. Il est le seul officier radio du bord.

Depuis le départ, il n'a cessé d'envoyer et recevoir de nombreux messages pour les passagers par la station de Bordeaux.

Les télégrammes d'adieu et en retour souhaits de bon voyage se succèdent, sans fin ; c'est la monnaie habituelle de l'époque sur tous les bateaux en partance. Eh oui, dans ce trafic commercial, la tâche du radio l'est également. Outre les messages de service, il doit, au gré des fantaisies, écouler les télégrammes des clients de la compagnie.

Toute la nuit, l'Afrique a bataillé contre les éléments. Le lendemain dimanche, le jour s'est levé sur une mer toujours aussi démontée. Le Dü interroge son second pour connaître la position : 100 milles au large de l'estuaire de la Gironde ; bref, ils n'ont pas beaucoup avancé cette nuit malgré les efforts.

Certains passagers un peu curieux sont montés à la passerelle et tentent d'obtenir des informations du commandant, quand ce dernier est interrompu par Gaston Bellanger, le chef mécanicien, qui vient annoncer une voie d'eau au niveau de la chaufferie. Toutes les pompes sont en marche, mais bientôt on ne fonctionne plus qu'avec une seule chaudière. La poussière de charbon et les escarbilles mêlées à l'eau obstruent les pompes.

Mézier envoie un message radio indiquant qu'ils tentent de revenir à Bordeaux ou La Pallice, mais ils sont à 70 milles de la Coubre, c'est donc sur La Pallice qu'ils vont essayer de rentrer. Du plateau de Roche Bonnes, à 55 milles de là, personne ne parle encore.

Mû par une seule hélice, l'Afrique en manque de puissance, tente de virer de bord par babord, en vain, puis par tribord. La barre ne répond plus. Il commence à dériver dans le courant. Il n'est plus question de tenter de rejoindre La Pallice.

Le Dû appelle Mézier : Il faut lancer un S.O.S.

Fi des télégrammes des passagers. Mézier commence à manipuler les séries de trois points trois traits trois points.

« S.O.S. du paquebot Afrique... »



Salle télégraphie

Soudain, sur les fréquences maritimes c'est le silence radio. Rochefort a reçu le message et en a accusé réception. D'autres navires dans les parages ont fait de même dont le Ceylan, autre paquebot des Chargeurs, en route lui pour La Plata. Les deux remorqueurs de Rochefort, le Cèdre et le Victoire, appareillent en hâte.

Pendant ce temps, Mézier, inlassablement, garde sa fréquence en répétant ses SOS et signalant la position de l'Afrique. L'Afrique dérive toujours sans qu'on puisse vraiment garder cap à terre. Le Ceylan qui a dévié sa route assiste impuissant à sa lutte contre la « mangeuse d'hommes » - termes employés par Mézier plus tard dans l'un de ses derniers messages ; il est impossible compte tenu de l'état de la mer de s'approcher et d'envisager de passer une remorque.

Sur l'Afrique, les passagers s'énervent et ne comprennent pas pourquoi on ne vient pas les secourir. La nuit tombe et beaucoup pressentent qu'elle sera leur dernière.

A 8 heures du soir, on voit encore les feux du Ceylan, mais à bord de l'Afrique, ces feux n'entretiennent plus beaucoup d'espoir. En bas, l'eau monte toujours.

Mézier lance un dernier appel avec son poste principal, puis plus rien. Il va falloir passer sur le poste de secours.

L'eau vient de noyer la deuxième salle des machines et la dynamo s'est arrêtée. Les chauffeurs et mécaniciens doivent remonter en hâte sur le pont.

L'agonie du bateau vient de commencer ! Privé de machine et de lumières, avec seulement le poste de secours de Mézier comme dernier lien avec les hommes, l'Afrique dérive de plus en plus.

Le Ceylan a disparu de l'horizon, parce qu'il vient de contourner le plateau des Roches Bonnes, un piton rocheux

au milieu du golfe sur lequel la mer vient de drosser l'Afrique. Trois milles de large à fleur d'eau ; la fatalité a voulu qu'il se trouve sur la route du paquebot à la dérive. La catastrophe est là et rien ne pourra l'empêcher.

A trois heures du matin, l'inévitable se produit : l'Afrique heurte le bateau-feu et talonne sur le plateau, la coque se déchire et des montagnes d'eau l'envahissent.

Tandis que les canots sont mis à la mer, Mézier, stoïque, continue, au moyen de son poste de secours sur accumulateurs, à envoyer - points traits - le descriptif de la situation.

« Navire gité, presque à moitié plein d'eau »

puis un peu plus tard :

« Canots difficiles à mettre à l'eau en raison état de la mer »

Beaucoup de canots et radeaux se retournent au contact de l'eau, précipitant leurs passagers à la mer ; beaucoup décèdent d'hydrocution ou d'épuisement pour avoir essayé de nager dans l'eau glacée.

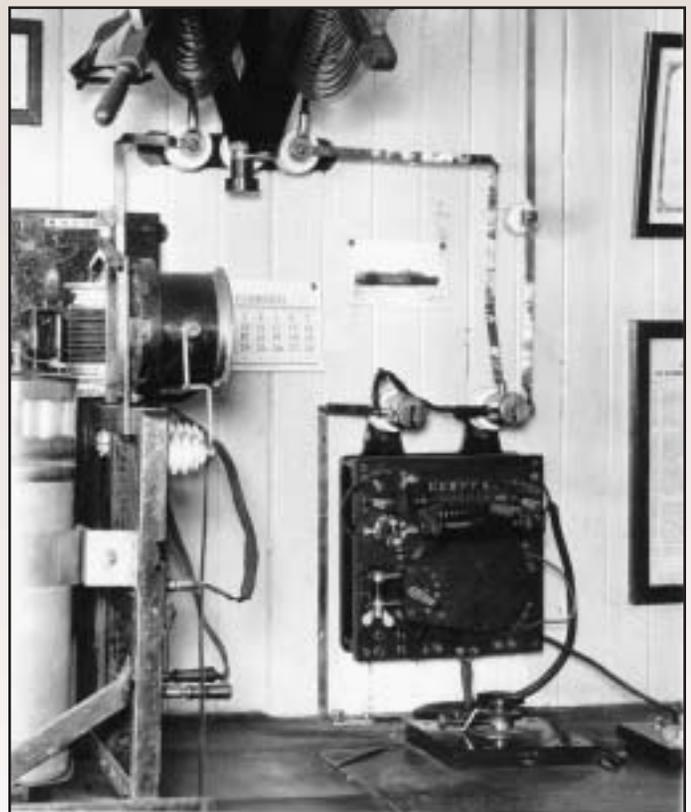
Mézier : « Il n'y a pas d'impatience à bord »

Il assiste aux efforts de l'équipage impuissant devant ce navire qui s'enfonce inexorablement.

Mézier reste à son poste jusqu'au bout pour assurer la liaison. Il a déjà fait le sacrifice de sa vie.

Pour chaque message commencé, il n'est pas certain de pouvoir l'achever : les batteries baissent.

Le Ceylan qu'on ne voyait plus a réussi à contourner le plateau rocheux mais il ne tourne plus non plus que sur une seule machine.



Salle télégraphie embarquée

Il se porte néanmoins à la limite du plateau pour tenter de récupérer des canots. Les deux remorqueurs le Cèdre et le Victoire, partis de Rochefort, dès le SOS, ne sont pas encore sur zone, et pour cause ; pas assez puissants, ils ont dû se mettre à l'abri quelques heures à Ré à cause de l'état de la mer. L'Anvers-Ville participera aussi aux secours.

Pendant ce temps, Mézier manipule encore :

« C'est triste de voir les braves matelots qui luttent contre cette grande mangeuse de vies humaines ».

Le radio du Ceylan continue d'appeler Mézier qui répond :

« Aucun affolement, tout est calme »

Puis plus rien. Les messages du Ceylan seront définitivement sans réponse.

Frédéric Mézier, le tsf, est resté héroïquement à son poste comme le commandant le Dû ainsi que la plupart des officiers.

L'Afrique reposait bientôt par quarante huit mètres de fond pour longtemps.

Le lundi matin, au jour, le Ceylan et les autres bateaux récupéreront une embarcation vers midi sur une mer jonchée de cadavres. Deux jours plus tard, une deuxième embarcation accostera dans la région de Jard-sur-Mer avec douze survivants.

La tragédie de l'Afrique avait coûté la vie à 568 personnes. 35 survivants ou plutôt 34 seront comptés car un tirailleur sénégalais, hissé sur le Ceylan, y mourra d'une attaque dès qu'il aura posé le pied dessus.

Depuis 1898, avec le naufrage du Bourgogne de la Compagnie Générale Transatlantique, en rade de New-York, la France n'avait pas connu de catastrophe maritime de cette ampleur.

Pendant des jours et des jours, en dépit des navires dépêchés sur place pour récupérer les dépouilles flottantes, l'Océan rejettera des cadavres sur les plages de la Tranche-sur-Mer et les pêcheurs en ramèneront d'autres dans leurs filets.

Au-delà des inévitables polémiques entretenues par la presse (déjà) quant à la compétence des officiers dont celle d'Antoine Le Dû, de ses officiers et donc de son radio, de l'état du navire et de la responsabilité des Chargeurs Réunis qui furent blanchis par le tribunaux et des inévitables passes d'armes à la Chambre des Députés, ce naufrage aura au moins eu le mérite de provoquer des changements en matière de secours en mer.

À la suite du naufrage du paquebot Afrique, on palabre encore beaucoup sur l'état des secours en Atlantique. Mais cette fois c'en était trop. On se dit aussi qu'en Méditerranée cela ne devait pas être très différent. Alors, un réseau de quatre stations d'assistance à Brest, Saint-Nazaire, Le Verdon et Marseille, avec des remorqueurs de 1 000 ch, sera mis en place en 1923 par l'Union Française Maritime, sous convention avec l'Etat.

En matière de radio, les navires bénéficieront des progrès techniques tant à terre avec les créations de nouvelles stations côtières et Saint-Lys, qu'à bord.

Les vieux émetteurs à étincelles auront quasiment tous disparu dès les années 30... Ils seront remplacés par des appareils modernes qui subsisteront jusque dans les années 2000, puis disparaîtront à leur tour devant les avancées des satellites.

Il existe encore en Vendée aujourd'hui une association des descendants des victimes de l'Afrique, qui tente de maintenir la mémoire de tous les acteurs, victimes et survivants, de ce naufrage.

Quant à l'épave, elle fut localisée quelques années plus tard par 2° 11 W et 46° 20 N.

Elle est devenue un but pour les plongeurs. Ceux de La Roche-sur-Yon et des Sables y organisent des sorties. Il faut trois heures de navigation au DOMI-SOPHIE pour l'atteindre. C'est aussi le paradis des poissons qui n'y sont pas dérangés.

Enfin, une épave a toujours un voile de mystère. La légende dira qu'avec les victimes, le naufrage aura aussi englouti les millions que Monseigneur Jalabert emportait avec lui pour construire des écoles et dispensaires au Sénégal. La légende dit aussi qu'il y aurait encore des bijoux de ce trésor à trouver.

Sources :

Texte :

- - SOS, les radios de bord (Rudy Kantel, Plon 1939)
- CERES , Cabinet d'Expertises & Recherches Sous-marines. (<http://www.ceresm.com/>)
- Wikipédia (et Monsieur Roland MORNET «La tragédie du paquebot Afrique» Geste Editions 2006),
- Congrégation des Missionnaires du Saint Esprit.
- Lucien Gourong, conteur, www.luciengourong.com
- Défense Nationale et Sécurité collective <http://www.defnat.com>
- Association des Descendants Corlouër, 22210, PLEMET
- Scaphandre club Yonnais, La Roche-sur-Yon

• Illustrations : Wikipedia, Cartes postales d'époque, The Telegraph Office (www.telegraph-office.com)

Deux vidéos sont visibles sur le Net, tournées beaucoup plus tard par des plongeurs ayant visité l'épave. Malheureusement, l'une d'elle a complètement raté la date. Une vidéo 15 mn est visible à : http://www.legrem.org/afrique_YL.htm
Voyage autour de l'épave de l'Afrique.
Celle qui indique une date erronée est, elle, visible à <http://de.video.yahoo.com/watch/1098304/4025870>

Maurice F5NQL

Les survivants

