

Nous nous retrouverons
un jour

Michel Audierne

**Nous nous retrouverons
un jour**

Catastrophe aérienne à Bahreïn

LES ÉDITIONS DU NET
126, rue du Landy 93400 St Ouen

© Les Éditions du Net, 2022
ISBN : 978-2-312-12858-0

À ma chère grand-mère Lisa (1901-1996)
À ma tante, Annick Audierne épouse Clochec (1922-1950)
À mon oncle, Jean Clochec (1921-1950)

Marseille – Saïgon

LE MACOUI

Adages, dictons et superstitions peuvent, plus souvent qu'on ne le pense, nous influencer. Qu'un miroir nous échappe des mains et se brise en mille morceaux et nous voilà peut-être devant sept ans de malheur. On se garde bien d'offrir à de nouveaux mariés, une belle série de couteaux, pour éviter de mettre à l'épreuve le lien qui vient de les unir. On n'ouvre pas non plus, en intérieur, un parapluie, sans savoir ce qu'il en coûterait si on le faisait. Comme la plupart d'entre nous, nous évitons de passer sous une échelle, car sans être superstitieux, on ne sait jamais. Quant aux mystères qui entourent le chiffre treize, pour les uns, c'est un mauvais chiffre et pour les autres, c'est signe de chance aux jeux d'argent, surtout lorsqu'il tombe un vendredi. Enfin, qui n'a pas, sans trop savoir pourquoi, et dans un geste machinal, retourné le pain pour que sa croûte se trouve sur le dessus. Nous avons tous nos petites superstitions.

Les marins, eux, ont les leurs. Évidemment axées sur leurs activités et ayant trait aux océans et aux navires qui vont dessus. Il est inutile de provoquer Neptune, par des pratiques insensées. C'est le cas de ce que l'on appelle « l'empêche », puissance occulte qui empêche le bon déroulé des traversées et des prises de poissons.

Quitter un port un vendredi, par exemple, n'est pas forcément un bon choix pour revenir avec les cales pleines de poissons. Ne jamais prononcer le mot corde, car il n'y a qu'une corde sur un bateau, celle de la cloche servant à saluer les défunts ou à pendre les mutins. Ne jamais nommer directement, mais uniquement par

périphrase, l'animal aux grandes oreilles, appelé aussi le cousin du lièvre. Prudence donc sur le choix de la terrine que l'on apporte à bord pour le casse-croûte.

Mais il y a sans doute plus diabolique, voire plus funeste, dans l'action qui consiste à changer le nom d'un navire. On peut d'ailleurs, légitimement, se poser la question d'une telle démarche. À moins d'un changement de nationalité du navire, cette démarche incongrue, est le plus souvent hasardeuse. On rapporte encore de nos jours que des équipages n'étaient plus en confiance après un nouveau baptême, qu'un capitaine avait été atteint de démence, oui, je dis bien de démence, à la suite du changement de nom de son navire et que parfois cela pouvait aller jusqu'au sinistre corps et biens de l'embarcation. On raconte que le compas d'un chalutier, à la poupe duquel « droits de l'homme » avait remplacé « ainsi soit-il », fut pris de si étranges et capricieuses déviations que les meilleurs techniciens n'ont pu résoudre le problème. Un bateau n'est pas un boulevard, un cartouche de poupe n'est pas une plaque de rue.

Bon, admettons quand même que ce changement de nom soit indispensable. Il doit s'effectuer, selon des règles bien précises, dont la pratique et le rituel nous ont été transmis depuis des temps immémoriaux. Le moment est donc venu de vous parler du « Macoui ».

Le « Macoui », c'est ce grand serpent marin, qui, depuis le baptême du navire, est attaché au bateau et à son nom, et qui a pour mission de le protéger. Sans jamais le voir distinctement, on sait qu'il est là et bien là. Il suffit de regarder, à l'arrière, le sillage qu'il produit, en navigation comme au mouillage. Il faut alors savoir qu'en rebaptisant un bateau, on lui rattache un nouveau « Macoui ». Le risque est que les deux divinités ne fassent pas bon ménage et que leur affrontement, qui ne manquera pas de se passer, entraîne des conséquences marquantes sur le navire. On a tous à l'esprit l'affrontement entre Charybde et Scylla.

Pour contrer les effets dévastateurs d'une telle lutte entre les deux divinités, il est prudent, si l'on persiste dans le changement du nom d'un navire, de prendre quelques précautions.

La première est de partir au large, boire quelques verres de votre boisson alcoolisée favorite, puis de verser ce qui reste, à bâbord¹ et à l'arrière dans le sillage du « Macoui ». Vous l'avez compris, le but de la manœuvre est de saouler le « Macoui » afin de l'affaiblir.

La deuxième est de se faire aider par un bateau ami qui se rapprochera au maximum du sillage de votre navire et en coupant la vague par trois fois, tuera définitivement le « Macoui ».

La troisième est de remercier Neptune. On ne sait pas pourquoi, mais bien imprudent qui ne le ferait pas. D'autant plus que c'est simple. Il suffit de verser, cette fois côté tribord, pour conserver la règle des équilibres, une autre rasade d'alcool. Une fois ces trois étapes terminées, le navire peut alors être de nouveau baptisé.

Un dernier avertissement pour les marins pressés. Tirer au fusil sur le « Macoui », pour s'en débarrasser au plus vite, n'est d'aucun effet. Cela aurait même comme conséquences d'énerver Neptune ! Et ça, ce n'est pas de bon augure pour la suite.

On pourrait penser, qu'à l'époque où les connaissances sont sans cesse vérifiées, contrôlées, authentifiées, par une multitude de savants de tous bords, que tous ces adages et dictons sont d'un autre âge et ne méritent pas que l'on s'y attarde trop longtemps. Pourtant, des hommes les respectent, toujours, parfois secrètement, d'autres les ignorent, volontairement ou par méconnaissance. Cela n'empêche pas les navires de naviguer, les passagers d'aller à l'autre bout de la terre sans se soucier un seul instant de cette armada de prédictions.

Grand bien fasse à tous ces innocents qui ne croient sans doute en rien.

RECONSTRUCTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE

La « Grande guerre » a laissé la France exsangue de sa flotte de commerce. Plus de 70 % de ses navires ont été détruits. Les

1. Sur un bateau, lorsque l'on regarde vers l'avant, bâbord est à gauche et tribord à droite.

compagnies mettent alors en chantier des commandes ambitieuses pour reconstituer une flotte de commerce, indispensable pour assurer les liaisons entre la métropole et les colonies, protectorats et mandats, à une époque où l'aviation est encore presque inexistante et où 60 % de la population française réside hors métropole.

Au début de 1919, la Compagnie des Chargeurs Réunis passe commande, d'une série de dix paquebots mixtes, série dite des « Îles », à des chantiers en Angleterre et en France dont quatre sisterships seront construits par les Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire ; le Lipari, le Kerguelen, le Jamaïque et l'Island.

En juin 1919, sous la pression de l'agriculture française, qui depuis la fin de la guerre a augmenté sa production de viande, l'État réduit ses commandes de viandes congelées à l'argentine et la Compagnie des Chargeurs Réunis, doit reconsidérer ses ambitions et se séparer, sur les dix navires en commande, de trois navires en surnombre, le Kerguelen, l'Islande et le Jamaïque. L'État français attribuera ces trois navires à la Compagnie des Messageries Maritimes, qui en changera les noms, car ceux-ci n'avaient que peu de résonance pour les lignes qu'elle opérait dans l'océan Indien. Imprudence ? Méconnaissance des traditions ? L'avenir le dira !

Pour amplifier encore l'image de qualité que cette compagnie souhaitait offrir à ses passagers, elle décida de donner le nom de trois châteaux français prestigieux, Chantilly, Compiègne et Fontainebleau.

Ces quatre sister-ships, construits à Saint Nazaire, vont avoir des destins différents. Mais bien que n'étant pas dans la même compagnie, il était impensable, de séparer leurs histoires. Les quatre « frères » sont ainsi réunis ici.

Le Lipari, sera le premier, lancé en 1921 pour le compte de la Compagnie des Chargeurs Réunis. Il est affecté au transport de viandes congelées sur la ligne Buenos-Aires/Hambourg. En 1923, il quitte Buenos-Aires et fait route vers Dakar, Leixoës (Portugal), Gijon (Espagne), la Pallice et Brest. Dans ce port, il débarque des passagers et 390 tonnes de viande congelée. Il reprend ensuite sa

route pour Le Havre, Dunkerque et Anvers le lundi soir 30 avril 1923, vers 8 heures 30. Vent de sud suroît, jolie brise.

Après avoir passé les Vieux Moines, au pied de la pointe Saint Mathieu, à 21 h 55, le navire monte vers la Manche par le chenal du Four, quand tout à coup, aux abords des Platresses, la coque subit une violente secousse¹. Immédiatement, l'ordre de stopper les machines est donné et l'inspection des cales, à la recherche d'une entrée d'eau, est organisé. De l'eau est déjà rentrée à la pointe du navire. Il n'y a qu'une seule alternative, retourner à Brest. D'après le pilote, le navire n'a pu que rencontrer une épave et non pas heurter une roche.

Le Lipari tente de regagner Brest, mais la voie d'eau ouverte à l'étrave est trop importante. Le Commandant du navire décide alors, d'échouer le bateau sur la plage des Blancs-Sablons. Deux ancres sont mouillées ; le steamer est positionné perpendiculairement à la plage, mais avec le ressac, une chaîne casse, la deuxième ancre chasse, et finalement le Lipari se met en travers de la vague et est poussé par les flots vers la plage. Ce même jour et le lendemain, des navires essaient de le tirer de là, mais en vain. À partir du 8 mai, pour alléger le navire, à la suite de la décision des autorités maritimes et sanitaires, il est décidé d'évacuer la viande congelée (une partie était d'ailleurs décongelée parce que l'eau avait envahi certains compartiments).

Le dimanche 13 mai, à cause des mortes-eaux et pour gagner du temps, 1 600 tonnes de viande sont jetées par-dessus bord, car le mauvais temps ne permet pas aux chalands de s'approcher du navire pour un transbordement. C'est la curée des gens de la côte. Des tonneaux de graisse sont entreposés sur la dune, surveillés par douaniers et gendarmes, mais la tentation est trop forte pour les riverains. Chaque maison du Conquet a rapidement sa provision de graisse.

Les enfants des écoles plaisantent pendant le cours de géographie en chantonnant : « Grèce, capitale Lipari ! » Des familles

1. Récit complet sur le blog plein d'humour de jean.pierre-clochon@wanadoo.fr (over-blog.com).

utiliseront les dernières provisions de graisse pour fabriquer du savon durant la guerre 39-45. Le vendredi 18 mai, 8 remorqueurs, les plus puissants que l'on ait trouvés, attendent à l'entrée de la baie. Un seul s'attelle au paquebot. Vers 16 heures, le remorqueur tend l'aussière, les deux hélices du Lipari battent la mer, la masse s'ébranle. En eau libre, le Lipari largue sa remorque, et regagne seul le port de Brest. 1 500 tonnes de viande sont débarquées avant que le navire n'entre en bassin de radoub.

La viande avariée, échouée en haut des dunes des Blancs-Sablons, empeste l'air, et à l'aide de pétrole, coaltar, bois et charbons, des équipes incinèrent tout ce qui peut être brûlé. Mais au bout de plusieurs jours, l'entreprise chargée de l'opération déclare forfait. Le reste sera enterré dans de grandes fosses de 4 mètres de profondeur.

Des sondages effectués dans les parages des Platresses ont révélé l'existence de deux roches inconnues, mais hors la route effective suivie par le navire. Par ailleurs, il est fort possible que le Lipari ait heurté, soit l'épave d'un bateau coulé pendant la guerre et qui se déplacerait encore, soit une grande masse flottante entre deux eaux.

On retrouve le Lipari, quelques années plus tard, en 1942, à Casablanca où il vient, avec quatre autres navires, de transporter environ 800 personnes fuyant Dakar où des « fuites » avaient laissé présager une attaque Américaine. Mais c'est à Casablanca que cette attaque eut en définitive lieu, les Américains ayant pour principal objectif le cuirassé français Jean Bart. Les cinq navires cargos, qui avaient eu le temps de transférer tous les passagers à terre, subirent involontairement le feu des navires américains destiné au Jean Bart. Le Lipari, durement touché se cassait en deux et coulait le 8 novembre 1942. C'était là la fin de sa carrière, après vingt et un ans de service.

Le Compiègne, le deuxième sistership est lancé le 18 novembre 1922, pour le compte de la Compagnie des Messageries Maritimes. Affecté à la ligne de l'Extrême-Orient, il effectue sa croisière inaugurale Marseille/Saïgon le 15 mars 1924 avec comme passager le Général Salan, nouvellement affecté en Indochine.

Il est arraisonné par la marine britannique le 3 novembre 1941, alors qu'il est au large de Port Élizabeth. La Royal Navy le saisit et transforme le paquebot en navire caserne sur la Tamise pour les cadets de la marine britannique. Ses deux mâts et sa cheminée sont coupés.

Il sera rendu au gouvernement français et à la Compagnie des Messageries Maritimes le 7 novembre 1945, au Havre. Se rendant à Dunkerque, pour passer en cale sèche, il heurte une mine au large de Fécamp, le 21 juillet 1946, et est contraint de s'échouer près des falaises de Puy, près de Dieppe. Renfloué, il reprendra sa route vers Dunkerque où il passera en cale sèche. Les chaudières à charbon seront remplacées, avec beaucoup de difficultés, par des chaudières à mazout. Il reprendra le trajet de l'océan Indien et de l'Indochine, le 15 mai 1948. Il sera vendu le 7 avril 1954 pour démolition.

Le Fontainebleau, le troisième sistership, est lancé le 9 novembre 1923 pour le compte de la Compagnie des Messageries Maritimes. Il effectue sa croisière inaugurale sur la ligne Marseille/Saïgon le 15 mars 1924. Le 11 juillet 1926, alors qu'il effectue un voyage Marseille-Saïgon, le feu prend dans des balles de coton embarquées à Port-Saïd, un peu avant Djibouti. Le lendemain, au mouillage à Djibouti tandis que les passagers sont descendus à terre pour visiter la ville, la cale est ouverte pour combattre l'incendie. Mais sous l'effet d'un vent violent, l'ouverture de la cale active le feu qui devient vite immaîtrisable. Alors le navire sur rade doit être évacué des personnes encore à bord et des explosions se succèdent faisant des victimes parmi les marins.

Le 12 juillet au soir, le constat est brutal, le navire est perdu. Il est vidé en catastrophe de tout ce qui peut encore être sauvé. Des voitures par exemple, qui restées sur place deviendront les premiers taxis de la ville. Le navire petit à petit se couche sur le flanc tribord et finit par couler. Les cent dix membres d'équipage, douze officiers, vingt-six hommes de la maistrance et soixante-douze matelots et chauffeurs ainsi que les trois cent quatre-vingt-huit passagers seront rapatriés à Marseille le 24 juillet par l'Angkor, Paquebot Poste des Messageries Maritimes. Plusieurs essais de renflouement seront