

Il y a soixante-dix ans, le "Sidi-Bel-Abbès" était coulé

MARSEILLE / PUBLIÉ LE VENDREDI 19 AVRIL 2013 À 16H56

Le 20 avril 1943, 834 passagers périssaient en mer. Marseille s'en souvient...

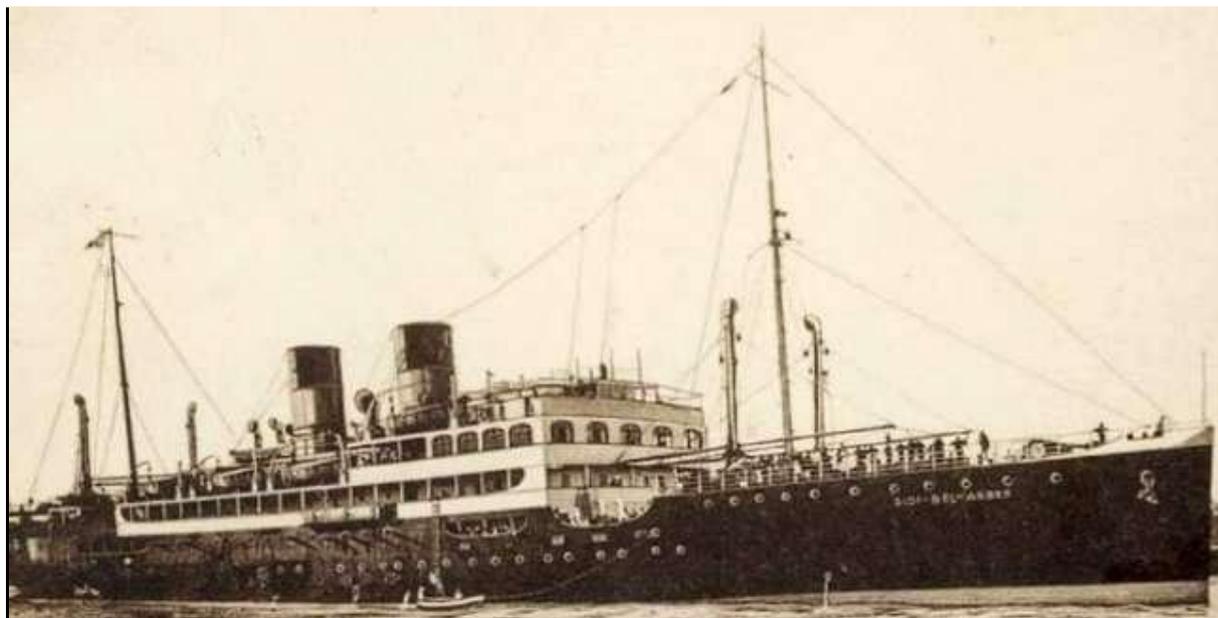


Photo DR

Transformé en transport de troupes, le Sidi-Bel-Abbès (112 m de long ; 4421 tonneaux de jauge ; 2 278 tonnes de port en lourd) avait quitté Casablanca, au Maroc, le 18 avril 1943... Deux jours après, il était torpillé par les Allemands.

S'il est un naufrage qui a profondément marqué les esprits de part et d'autre de la Méditerranée, c'est bien celui du paquebot Sidi-Bel-Abbès, torpillé au petit matin du 20 avril 1943 par un sous-marin allemand alors qu'il naviguait en convoi entre Gibraltar et Oran. Une attaque éclair qui allait entraîner la mort de 834 passagers et membres de l'équipage, suscitant une immense émotion aussi bien dans la cité phocéenne où le navire assurait avant guerre la desserte régulière d'Oran, que dans la ville algérienne où de très nombreuses familles furent directement touchées par ce drame.

Un drame marquant pour les Marseillais

Soixante-dix ans après la catastrophe, des Provençaux qui vivaient ou travaillaient à Oran à cette époque, se souviennent encore de ces files impressionnantes de camions transportant les corps des victimes ou évacuant les survivants vers l'hôpital Baudens, totalement dépassé par un tel afflux de blessés. Certains n'ont pas oublié non plus ces centaines de cadavres qui pendant des semaines, allaient être rejetés par la mer sur les plages des environs.

Une catastrophe également marquée par des actes héroïques et d'une grande abnégation comme le geste de ces trois matelots inscrits à Marseille, Pierre Franceschi, Pierre Booccardi et Joseph Berdocchi, décorés à titre posthume de la Croix de Guerre avec Étoile de bronze pour avoir cédé volontairement à des camarades en difficulté, le morceau d'épave sur lequel ils s'étaient réfugiés.

Relaté avec une rare précision par Alain Croce dans la revue Marine marchande dont s'inspire largement cet article, ce drame a également passionné l'un de nos fidèles lecteurs, Henri Lafite, qui nous a communiqué de nombreux documents et photographies permettant de reconstituer la fin tragique de ce paquebot, fleuron de la Société générale de transports maritimes à vapeur (SGTM); Henri Lafite dont

l'arrière grand-père avait ouvert les premiers comptoirs de la compagnie en Algérie.

Torpillé par un sous-marin Allemand

Transformé en transport de troupes, le Sidi-Bel-Abbès (112 m de long; 4421 tonneaux de jauge; 2278 tonnes de port en lourd) avait quitté Casablanca, au Maroc, le 18 avril 1943 avec à son bord 105 marins et 1182 passagers dont 972 soldats du 4^e régiment de tirailleurs sénégalais. Dans ses soutes et plus particulièrement dans la cale n°2, se trouvaient un chargement constitué de 542 tonnes d'huile de palmes et 50 tonnes de munitions.

Le lendemain, le paquebot commandé par le capitaine au long cours Jules Besançon (lui aussi recevra à titre posthume la Croix de Guerre avec Étoile de vermeil) intégrait le convoi UGS-7 à destination d'Oran, prenant la position qui lui avait été assignée par l'état-major, à 800 mètres en arrière du navire de tête, le cargo américain Michigan.

Au total, 42 navires naviguaient ainsi de conserve, répartis en neuf files espacées latéralement de 200 m. La nuit se déroulait sans encombre, mais à 6h45, la première d'une série de torpilles tirées par le sous-marin allemand U565 commandé par le lieutenant de vaisseau Franken, coulait le Michigan. Deux minutes plus tard, Wilhem Franken lançait une seconde salve dont l'un des engins touchait le Sidi-Bel-Abbès par le travers tribord, à hauteur de la cale n°2.

L'explosion qui s'en suivit, fut terrifiante, détruisant la passerelle de navigation et tuant la plupart des membres de l'équipage tandis qu'une flamme s'élevait à près de 200 m de hauteur. Toute la partie avant du navire s'enfonçait alors sous les flots tandis que la partie arrière où s'étaient réfugiés les survivants se dressait peu après vers le ciel avant de s'enfoncer à son tour et disparaître sous la surface ; plusieurs naufragés étant happés par les hélices encore en marche.

Des survivants livrés à eux mêmes

Seulement 80 secondes s'étaient écoulées depuis l'impact... Livrés à eux-mêmes par la mort de l'équipage et privés de la quasi-totalité des canots de sauvetage qui avaient été détruits par l'explosion, les passagers n'eurent d'autre solution que de se jeter dans les flots, espérant être sauvés rapidement par les autres navires du convoi. Mais bien peu connaissaient la terrible consigne qui présidait en pareil cas. Afin de ne pas exposer d'autres navires au feu ennemi, les bateaux avaient l'ordre formel de poursuivre leur route, quoi qu'il arrive.

Seul le paquebot Lorraine qui suivait le Sidi-Bel-Abbès enfreint en partie cet ordre ; son commandant donnant l'ordre de stopper quelques minutes, le temps de mettre à la mer quelques-uns de ses canots, avant de rejoindre la flottille. De nombreux survivants gravement blessés, épuisés, ne sachant pas nager ou victimes d'hypothermie allaient ainsi perdre la vie dans les heures qui suivirent le naufrage ; les premiers secours ne parvenant sur place que vers 10 heures du matin. Quant au U565 qui avait réussi à prendre la fuite, échappant à la traque des contre-torpilleurs alliés, il sera coulé l'année suivante en rade du Pirée.

Dans son ouvrage consacré aux grandes catastrophes maritimes survenues entre 1900 et 1945, Michel Giard rappelle qu'un ex-voto du Sidi-Bel-Abbès figure à Notre-Dame de la Garde. Un autre auteur, Guy Le Moing, classe ce naufrage parmi les 60 plus meurtriers de tout le XX^e siècle.

Philippe Gallini