

## **Le *KAIROUAN* et la Compagnie de Navigation Mixte au cœur du rapatriement des pieds-noirs d'Algérie.**

### **Préambule**

Ma participation à ce colloque n'est pas celle d'un historien qui travaillant sur un événement en recherche les causes pour mieux le comprendre, cerner la vérité et en analyser les conséquences,

Elle est celle d'un témoin qui malgré les 46 ans qui nous séparent de cette tragédie conserve en mémoire les images poignantes de la détresse des hommes et des femmes qui quittaient à jamais la terre où leurs parents et eux-mêmes étaient nés, sur un paquebot mythique qui pour eux avait représenté pendant 15 ans loisir, luxe, amusement, plaisir d'un voyage confortable et qui tout à coup devenait le navire de leur exode dramatique.

Mon témoignage n'est bien sûr que partiel puisqu'il rapporte mon vécu, mon ressenti en tant que lieutenant- commissaire du *Kairouan*, un des nombreux paquebots de ligne régulière qui participa intensivement au rapatriement.

### **La Compagnie de Navigation Mixte.**

*Kairouan* se caractérisait par sa coque élégante, toute blanche, la richesse de sa décoration intérieure, le confort, voir le luxe de ses installations. Sa vitesse, supérieure à 24 nœuds, lui permettait de relier Marseille à Alger en moins de 18 heures ou Port-Vendres à Oran en 19 heures ce qui lui avait valu le surnom de « paquebot d'une nuit. » Il appartenait à la Compagnie de Navigation Mixte.

Les 5 paquebots de cette Compagnie (*Kairouan*, *El Djezair*, *Président de Cazalet*, *El Mansour*, *Djebel Dira*) se partageaient en part à peu près égale 93% du trafic passagers entre la France métropolitaine et le territoire algérien, qui tournait autour de 800.000 passagers, avec les 5 paquebots de la « Transat » dont les célèbres « *Ville* »

Le *Sidi Bel Abès* de la SGTM transportait la part restante.

Un phénomène important de cette époque mérite d'être souligné car il explique en partie le dévouement dont firent preuve les équipages des navires de commerce de ces compagnies et les responsabilités que prirent leurs commandants lors des opérations de rapatriement.

Chaque compagnie, chaque paquebot avait une clientèle fidélisée. Les passagers étaient attachés à tel ou tel navire. Les horaires publiés par la Mixte indiquaient non seulement le nom du bateau mais également celui du Commandant, ce qui impliquait, d'ailleurs, par voie de conséquence ceux du Second Capitaine, Commissaire et Maîtres d'hôtel, car le Commandant naviguait avec son « équipe ».

Le plus souvent les candidats au voyage en déterminaient les dates pour embarquer sur leur navire préféré, avec le Commandant de leur choix.

Des relations confiantes, cordiales, parfois amicales se nouaient donc entre Etat- Major, membres d'équipage et les passagers habitués du navire dont une majorité était pied-noir, de tous âges, professions. Ils nous confiaient leurs espoirs, craintes, projets, etc.

### **Les prémices du rapatriement**

Dès l'été 1961 nous percevions les signes avant-coureurs de ce qui un an plus tard allait devenir l'exode de la population européenne, mais nous n'osions l'imaginer.

En effet si au cours des traversées estivales nous retrouvions nos passagers, l'ambiance n'était plus comme les années précédentes à la fête. Les soirées dansantes qui auparavant se poursuivaient fort tard dans la nuit s'étaient transformées en veillées au cours desquelles les conversations portaient sur les événements tragiques qui plongeaient dans l'inquiétude nos passagers.

Nombreux étaient partagés entre le secret espoir que l'OAS allait les protéger et la douleur de voir blessés et morts s'accumuler.

Les militaires, quant à eux restaient silencieux. Ils se livraient que très rarement et lorsque, exceptionnellement, certains le faisaient, c'était pour exprimer leur désarroi.

Comme on le sait le printemps 61, puis l'été, avaient vu un nombre croissant d'attentats, massacres, plasticages tant de la part du FLN que de l'OAS.

Oh!, bien sûr, les mots « départ définitif » et encore moins « rapatriement » n'étaient jamais prononcés, mais les évocations « d'installations provisoires pour cette année en métropole », « d'études universitaires ou même scolaires à Paris, Lyon, Marseille ou Toulouse pour qu'elles ne soient pas troublées par l'environnement actuel de l'Algérie », et enfin, ce qui ne trompait personne, le trafic passagers Nord/ Sud inférieur à celui du Sud/ Nord, laissaient apparaître les premiers signes d'un exode que personne ne voulait envisager.

Puis au cours de l'automne et ensuite l'hiver 61/62 l'ambiance s'alourdit encore. A l'exception des militaires nous ne transportions plus beaucoup de passagers. En janvier 1962 un paquebot de la Cie Mixte, le « Djebel Dira » fut plastiqué à Bône. Les dégâts importants obligèrent le remorquage du navire, désarmé, jusqu'à Marseille.

Un climat étrange s'était emparé de nos clients habituels que nous retrouvions au cours de nos escales de nuit à Alger ou Oran. Ils venaient y passer des soirées de détente, oublier pour quelques heures leurs angoisses en dînant et dansant puis dormant à bord, le couvre feu alors instauré ne leur permettant de quitter le navire que le matin.

Au début du printemps 62 la situation continua à se dégrader. On ne pouvait plus espérer un accord entre les deux communautés après tant d'attentats, massacres, destructions de bâtiments.

Enfin les Harkis vivaient un autre drame, largement aussi douloureux que celui des européens mais nous n'en avons jamais vu à bord.

### **Les voyages du rapatriement**

Dès le début mai 62 nous commençons à embarquer les européens qui abandonnant tout, émigraient dans de terribles conditions. La peur les avait envahis.

Leurs récits des exactions commises un peu partout sur le territoire algérien, leurs difficultés à se procurer un billet de bateau et leur soulagement apparent d'être à bord ôtèrent les dernières illusions des équipages des paquebots: c'était le rapatriement en masse

*Kairouan* appareillait d'Alger ou d'Oran complet en passagers, les bagages empilés dans les cales, surchargé de voitures sur les ponts extérieurs pour les plus chanceux. Il repartait de Marseille ou Port-Vendres complètement vide. La noria des voyages du rapatriement était enclenchée. La Compagnie accéléra les rotations de ses paquebots sur l'Algérie, un peu au détriment de sa ligne de Tunisie.

*Kairouan*, profitant de sa vitesse et en programmant quelques escales à Port-Vendres allait effectuer sans interruption pendant deux mois et demi, trois voyages par semaine sur Alger ou Oran.

La capacité réglementaire du navire était de 1.374 passagers et 126 membres d'équipage, soit 1500 personnes et l'armement de sécurité (brassières, embarcations et radeaux) correspondait à ce chiffre.

Les passagers étaient répartis en trois classes : 120 en 1<sup>er</sup>., 330 en « touriste », ces 450 passagers tous installés en cabines typent mono, double ou quadruple, dont nombreuses avec sanitaires privés ce qui à cette époque était remarquable, bénéficiant de salons, bars, salles à manger et enfin 924 passagers en 4<sup>ème</sup> classe répartis dans une salle abri- vitrée et des entreponts, sur chaises- longues, sans couchettes, ces locaux disposant de sanitaires, bars et kiosques de sandwicherie.

Jusqu'aux tous premiers jours de juin les passagers purent prendre leur billet auprès des agences de la compagnie avant de descendre à quai. A bord nous entendions parler de queues interminables devant ces agences, parfois de passe-droits. Il était clair que la distribution des billets s'effectuait dans des conditions pénibles.

Les agences de terre avaient la responsabilité de la répartition des passagers en fonction des capacités des navires. A l'embarquement les

marins tiraient un coupon du billet ce qui nous permettait de connaître avant l'appareillage le nombre de personnes embarquées. En temps normal aucun dépassement était toléré.

Toutefois dès la deuxième quinzaine de mai nous constatons des dépassements de capacité, d'abord légers, puis de plus en plus importants. Bien entendu il ne pouvait être question de débarquer les personnes en surcapacité. D'ailleurs sur quel critère les choisir ?

Le télégramme rituel de départ envoyé par le paquebot à la Direction de la Compagnie informant de son heure d'appareillage et du nombre de passagers indiquait pudiquement et laconiquement : « Complet ».

L'Armement, en accord avec le Commandant, pris immédiatement les mesures qui s'imposaient en augmentant, sans attendre l'autorisation de l'Inscription Maritime d'alors, le nombre de brassières et de radeaux de sauvetage et en déposant une demande de dérogation de la drome de sauvetage pour la porter successivement à 1 800 puis 2 200 personnes. (nous avons embarqué 3 000 brassières !).

Je dois là souligner l'attitude particulièrement courageuse du commandant du *Kairouan*, le Commandant Miaille qui sans attendre une dérogation officielle qui ne venait pas, prit sur lui seul, en toute lucidité, en fonction des conditions météo et de l'évolution dramatique des événements à terre la lourde responsabilité de recevoir à chaque départ un nombre de passagers supérieur à 2 000.

Lorsque nous accostions à Alger ou Oran une foule impressionnante nous attendait dans les gares maritimes ou sur les quais, au milieu d'un empilement de bagages, sacs, valises, cantines ainsi que voitures.

Normalement l'accès au navire s'effectuait par des passerelles qui reliaient les ponts supérieurs aux étages les plus élevés des gares maritimes. Mais lorsque nous avons commencé à accepter ouvertement plus de monde que la capacité d'origine le permettait les différentes classes ne furent plus séparées, la circulation intérieure totalement libre.

La séparation des classes n'avait plus de sens et tous ceux qui n'avaient pas la chance de disposer d'une cabine se plaçaient où ils le

pouvaient dans les salons, bars, abris vitrés, coursives, entreponts, etc. Or les premiers embarqués occupaient tout naturellement les locaux situés sur les ponts supérieurs, les plus agréables.

Très vite, l'entassement des bagages et des personnes rendait difficile, si non impossible, l'accès aux entreponts inférieurs. Il s'en suivait parfois altercations entre passagers ainsi qu'avec les marins qui tentaient d'organiser au moins mal l'utilisation des locaux. Laisser des locaux inoccupés alors qu'à terre il y avait tant de candidats au voyage était inadmissible, même si ces locaux ne présentaient guère de confort. L'important pour tous était de monter sur le navire et partir !

Les gens étaient, on le conçoit, épuisés, énervés, en pleine détresse d'abandonner la terre de leur naissance, la plus grande partie de leur bien, plein d'angoisse pour leurs parents ou amis qui restaient encore un peu.

Le problème posé par cette circulation intérieure du haut vers le bas fut tout naturellement résolu en refusant la pose des passerelles qui aboutissaient sur les ponts supérieurs et en effectuant les embarquements par les portières de coque situées à hauteur de quai, c'est à dire au niveau des ponts les plus bas. Les premiers accédant au navire montaient vers les ponts supérieurs et au fur et à mesure que ces derniers se remplissaient, ils s'installaient sur les ponts de moins en moins élevés. Grâce à cela nous arrivions à recevoir plus de 2.200 personnes.

Le record fut battu dans les tous derniers jours de juin au départ d'Alger pour Marseille avec plus de 2.600 passagers, le double de ce que *Kairouan* transportait normalement lorsqu'il était complet. C'était une dizaine de jours avant l'indépendance officielle de l'Algérie et le bateau fut véritablement pris d'assaut. L'embarquement par les portières de coque nous permit de contenir tant bien que mal cette foule dont la seule obsession était : monter à bord. Les bagages étaient abandonnés sur le quai si ils rendaient incertain l'embarquement de leur propriétaire.

La désorganisation totale régnait sur le port. Les rapatriés y accédaient dans le plus grand désordre, sans billet.

En effet dès mi-juin les agences de la compagnie ne furent plus en capacité de délivrer la billetterie, leur personnel suivant le mouvement général regagnait la France.

Des employés sédentaires de différents services de la compagnie à Marseille embarquèrent sur les paquebots pour délivrer les billets aux rapatriés lors de leur accès à bord. A chaque portière de coque une équipe de 4 employés, derrière une simple table, rédigeait, encaissait les billets, plaçant l'argent dans une caisse en bois. On imagine facilement la cohue et c'est miracle qu'aucun incident sérieux ne fut à déplorer. Il y eut bien quelques resquilleurs mais leur nombre fut limité car le billet était indispensable aux rapatriés pour faire valoir leur statut auprès de l'Administration française, et obtenir des aides.

*Kairouan*, qui pendant tant d'années fut le paquebot de moments heureux et bons souvenirs, était devenu celui sur lequel le drame du rapatriement se déroulait.

Il y avait des hommes femmes et enfants partout. Pas un recoin, une coursive n'étaient inoccupés. Les fauteuils, divans, canapés des bars et salons, transformés en dortoir servaient de lits. Nombreux étaient sur des chaises longues ou à même le sol dans les coursives, et pont-promenades abrités. Les plus défavorisés étaient ceux des entreponts. Plus de 1 200 personnes s'y entassaient !

Le personnel de bord dans son ensemble ne ménagea ni sa peine ni ses efforts. Trois services en salle à manger étaient assurés par repas. Une nurseries fut montée par le docteur avec l'aide des trois femmes de chambre transformées en nurses et infirmières. L'entretien des sanitaires (douches, lavabos, W.C.) fut un souci permanent pour les « garçons » qui réalisèrent des prouesses pour gérer leurs utilisations, les maintenir propres, bien qu'ils aient été dimensionnés pour deux fois moins de personnes.

Les passagers inquiets de savoir si leurs bagages, autres que les valises qu'ils gardaient avec eux, avaient pu être embarqués sollicitaient le personnel pour obtenir des renseignements. Ces bagages en effet, manipulés par les grues, en palanquée, étaient placés à fond de cale. A

l'arrivée ces filets étaient déchargés sur les quais et chacun tentait d'y retrouver son bien.

Les rapatriés emmenaient uniquement quelques affaires de valeurs ou facilement transportables. Il y eut rapidement pénurie de valises, aussi les objets étaient le plus souvent transportés dans des ballots de toile, petites caisses en bois constituées à la hâte, d'une solidité douteuse. Ils conservaient par devers eux leurs biens les plus précieux, ne les quittaient pas des yeux pendant toute la traversée, les autres colis étaient embarqués par les grues.

Par chance pendant toute cette période la météo fut particulièrement clémente. Pas ou peu de vent, une mer belle, un franc soleil, rendirent supportable la vie à bord malgré l'entassement.

Les passagers, une fois « casés » à l'abri à l'intérieur de *Kairouan*, étaient étonnamment tranquilles. Était-ce leur anxiété du lendemain ?, ne sachant ce qu'ils allaient faire à l'arrivée, nombreux partant complètement à l'aventure, sans repère ni point de chute, ou leur détresse d'avoir tout laissé derrière eux ? probablement ces deux sentiments réunis. Toujours est-il qu'ils étaient calmes, attentifs aux instructions que nous leur donnions pour faciliter la traversée, solidaires entre eux. Autant lors des embarquements nous nous trouvions en face d'hommes et femmes énervés, se bousculant, autant une fois le navire appareillé, tous étaient calmes.

Nous n'eûmes à déplorer aucun incident sérieux pendant les voyages du retour. Pourtant le Commandant craignant, non sans raison, des actes de désespérés tels que saut à la mer, l'ensemble de l'équipage assurait une veille attentive, jour et nuit, sur les ponts extérieurs.

Nous restions le minimum de temps à Marseille ou Oran, nous approvisionnant en quelques heures pendant le débarquement des passagers, en combustible, vivres et linges et repartions totalement vide, mettant à profit la traversée pour faire la propreté et la remise en état complète du navire.

Les escales les plus dramatiques eurent lieu à Oran, fin juin. Les exactions en ville étaient permanentes, on nous rapportait des récits

d'assassinats, disparitions à peine croyables. De nombreux Européens s'étaient réfugiés sur les quais du port de commerce en attente du passage d'un navire qui les emporterait.

Ces quais étaient encombrés de bagages et voitures abandonnés. Les navires étaient moins nombreux qu'à Alger et ceci accroissait le désarroi des rapatriés qui se sentaient oubliés. Tout ce qui flottait était utilisé et plusieurs partirent sur des chalutiers vers Port-Vendres et Oran en longeant la côte espagnole dans des conditions qui s'apparentaient aux « boat people ». Certains patrons de ces chalutiers venaient nous voir pendant notre escale pour nous communiquer leur prévision de départ en nous demandant de les surveiller lors de notre remontée sur Port-Vendres. Ce que nous faisons bien entendu volontiers en les contactant par radio.

Un départ d'Oran fut particulièrement pénible fin juin. Après avoir embarqué 2.400 personnes le Commandant décida d'arrêter tant il était évident que nous ne pourrions pas accueillir toutes les personnes présentes à quai en les assurant que nous revenions dans 48 heures. De retour deux jours plus tard nous avons retrouvé les passagers que nous n'avions pas pu prendre, campant tant bien que mal au même endroit que nous les avions laissé ! Heureusement ils ont tous pu embarquer.

Je voudrais terminer cette évocation d'événements douloureux par deux anecdotes qui montrent que dans les situations les plus pénibles on peut parfois trouver des raisons de sourire.

La première est celle de cette femme, boulangère-confiseur d'Alger, d'une soixantaine d'années qui partit mi-juin avec ses deux petits-enfants d'une dizaine d'années laissant sa fille et son gendre pour encore quelques jours à Alger. Elle était installée sous la montée qui donnait accès du pont des 1<sup>er</sup> classes à la coursive des logements des officiers. A sa demande je lui avais indiqué la possibilité d'utiliser lavabo et sanitaire des officiers situés juste en haut des escaliers interdits aux passagers en temps normal et lui fis apporter par le garçon de carré le lendemain matin du chocolat chaud et des tartines de pain pour elle et ses enfants. J'avais remarqué qu'elle n'avait que deux valises et une caisse cubique en fer, entourée d'une ficelle, d'une trentaine de centimètres de côté marquée « Pierrot Gourmand »

Croyant que cette caisse contenait bijoux ou autres objets de valeur je lui proposais de la mettre en sécurité dans le coffre du commissaire.

Elle me répondit que ce n'était pas la peine puisque les biens auxquels elle tenait le plus étaient dans ses valises et que malheureusement elle avait dû faire un choix cornélien lors du remplissage de ses deux valises car seule avec ses deux petits elle ne pouvait se charger plus.

Peu avant l'arrivée sur Marseille elle m'interpella pour me remercier des petits déjeuners, de la couverture pour ses enfants, et à ma grande stupéfaction après m'avoir demandé si j'avais de jeunes enfants elle ouvrit la boîte en fer qui contenait... des sucettes Pierrot Gourmand ! et voulu m'en donner une poignée !!!! Devant mon étonnement de voir qu'elle s'était chargée d'une confiserie au détriment d'objets plus précieux, elle me précisa avec un ton qui me laissa sans réplique :

« Voyez-vous de tout temps, mes parents et puis moi avons vendu de telles sucettes. J'ai voulu en emporter car elles me rappelleront ma vie dans ma boulangerie d'Alger. »

La seconde est du même genre. Un homme, assez petit, chargé d'un grand nombre de valises qu'il déplaçait les unes après les autres, me demanda de bien vouloir conserver dans mon bureau de commissaire une plante verte en pot de taille respectable car il craignait qu'elle s'abîme au milieu des bagages empilés. Il m'expliqua que sa femme, partie depuis plusieurs semaines lui avait fait jurer qu'il ramènerait en France cette plante en souvenir de leur appartement de la banlieue d'Alger. Devant son air suppliant je n'eus pas le courage de lui faire remarquer que mon bureau était déjà fort encombrée et recueillie la plante. Au débarquement, si les événements n'avaient pas été si tragiques nous n'aurions que pu rire devant le spectacle de cet homme qui faisait des allées et retour entre le bord et le quai pour charrier sa plante verte au milieu des valises.

Ainsi *Kairouan* transporta dans des conditions exceptionnelles entre mai et juin 1962 environ 54.000 rapatriés en 27 voyages.

D'avril à fin septembre ce sont environ 90.000 personnes, pour la plupart des rapatriés, qui embarquèrent.