

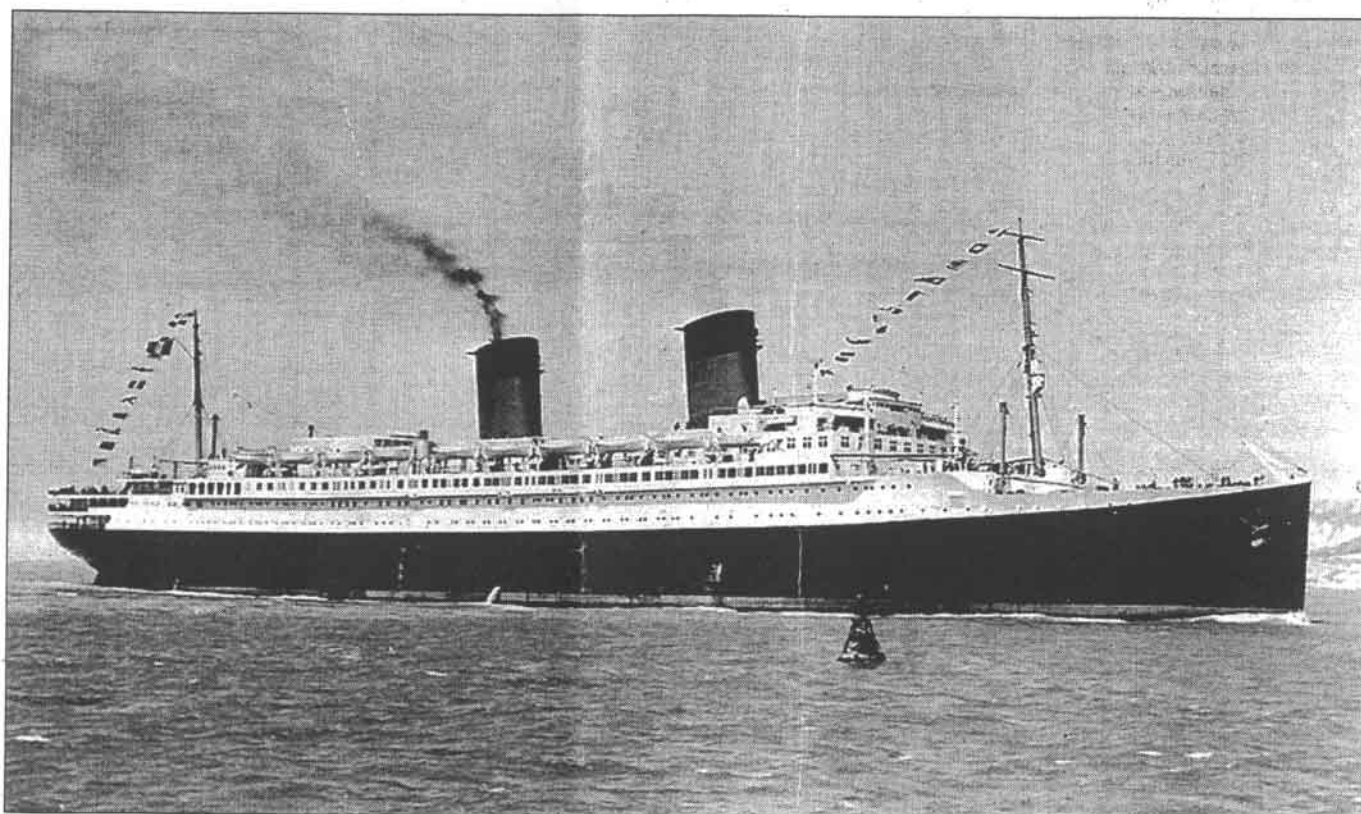
LA MEMOIRE DE LA FRENCH LINES

HISTOIRES DE NAUFRAGES

Comment « Ile de France » devint « Saint-Bernard des mers »

Les archives de l'association French Lines sont riches en écrits, récits, gravures, photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises. On y parle des échanges commerciaux, des navires, mais aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. Aujourd'hui, nous évoquons deux épisodes de la vie transatlantique d'un grand paquebot, « l'Ile de France ». Pendant ses 33 années passées à sillonner les mers, il est intervenu à plusieurs reprises au secours de bateaux mis à mal par les tempêtes ou victimes de collisions. C'est ainsi qu'il a sauvé l'équipage du cargo « Greenville », puis qu'il a recueilli à son bord plus de 700 des marins et passagers de « l'Andrea Doria », quelques heures avant que celui-ci, victime d'une collision, ne sombre dans l'Atlantique.

« Ile de France » descendant l'Hudson



Au milieu des années 50, le trafic de passagers sur l'Atlantique est à son apogée. Les routes maritimes liant les deux continents sont empruntées par une cinquantaine de paquebots. L'Andrea

Doria est du nombre. Navire amiral de la compagnie Italian Line, il est la fierté maritime de son pays, comme le Normandie l'a été pour la France. Ce navire est aussi un modèle de technologie. Doté des

instruments de navigation les plus performants, il est théoriquement insubmersible avec ses onze compartiments étanches et sa double coque. Il est conçu pour ne pas gîter de plus de 15° en cas de collision.

Dans la soirée du 25 juillet 1956, deux navires convergent vers le bateau phare de Nantucket, au large de New York. Le premier est l'Andrea Doria, commandé par le capitaine Piero Calamai, un marin expérimenté de 58 ans.

En situation de collision

Il transporte 1.706 passagers et membres d'équipage. En provenance de Gênes, il navigue vers New York. Le second, plus petit, le Stockholm, vient de quitter le port Américain pour regagner la Suède. Les deux navires approchent l'un de l'autre en suivant presque le même axe. Malgré la proximité de l'aboiement, aucun des deux commandants ne prend de mesure de sécurité particulière. Chaque navire a connaissance de l'autre au radar. Mais alors que la règle veut que les deux navires se croisent bâbord contre bâbord, le pacha de l'Andrea Doria croit pouvoir faire exception à la règle. Modifiant graduellement son cap, il pense passer à tribord de l'Italien qui lui aussi modifie sa route, pour, espère-t-il s'écarter du Suédois. Les deux navires se retrouvent ainsi en situation de collision. L'épais brouillard qui enveloppe l'Andrea Doria n'arrange pas les choses. Malgré d'ultimes manœuvres, le Stockholm éproune le paquebot italien sur son flanc. L'enfoncement de 12 mètres, le reste accroché à sa victime comme un coin enfoncé dans une pièce de bois. Quand il se dégage enfin, un torrent d'eau s'engouffre dans le bateau abîmé. Il est 23 h 10. Quarante-six personnes sont tuées sur l'Andrea Doria et cinq sur le Stockholm. Sous la violence du choc, une jeune fille est projetée de son lit et retombe sur la proue écrasée de l'Andrea Doria. Des jours, les journaux appellèrent « la fillette miraculée ». Quelques minutes après la collision, la gîte de l'Andrea Doria dépasse déjà les 20°.

Sauvetage

Le commandant Calamai ordonne alors l'évacuation des passagers. Mais la gîte ne permet d'affaler que la moitié des canots. Une énorme confusion règne à bord. Le Stockholm et deux ou trois petits navires sur zone recueillent les premiers naufragés.

C'est alors qu'intervient l'Ile de France. Après avoir capté les appels de détresse, son commandant, Raoul de Beaudéan, décide de faire demi-tour pour venir en aide aux survivants. Quand il s'immobilise à moins de 400 mètres du paquebot blessé, tout est déjà paré à bord pour agir au plus vite. Et le sauvetage commence, comme le raconte le commandant dans son rapport : « Pendant que s'organise le va et vient des canots, nous allumons toutes nos lumières avec l'arrière pensée qu'en éclairant la mer, nous allons donner un peu de confiance aux victimes... Je ne vois pas sans angoisse nos embarcations qui s'agitent sous la muraille incisée du géant qui menace de chavirer d'un moment à l'autre sur elles. Mais providentiellement, cela ne se produira pas ».

L'Andrea Doria sombre onze heures après l'abordage, vers 10 h du matin. Entre temps, l'Ile de France a réussi à sauver la grande majorité des naufragés, 753 exactement. C'est à partir de ce jour que de nombreux marins le surnommèrent le « Saint-Bernard des mers ».

PATRICK PESLIER

« Ile de France » décoré

Entré en service en 1927, l'Ile de France n'a pas fait que des allers et retours entre Le Havre et New York. Ce prestigieux paquebot de la Compagnie générale transatlantique est passé aux Forces navales françaises libres en juin 1940. Pendant les années de guerre, il a assuré un service intense en transportant près de 300.000 combattants. Transformé et rénové, il ne reprendra ses rotations sur la French Line qu'en juillet 1949.

C'est à partir de cette période qu'il va effectuer ou participer à plusieurs sauvetages.

En septembre 1950, il se détourne auprès du navire de pêche Thérèse qui coule dans l'Atlantique.

En décembre 1951, il se détourne encore et se porte au secours du cargo britannique « Chiswick ».

Puis, en mars 1953, c'est au cargo américain « Henry Stevenson » qu'il porte assistance.

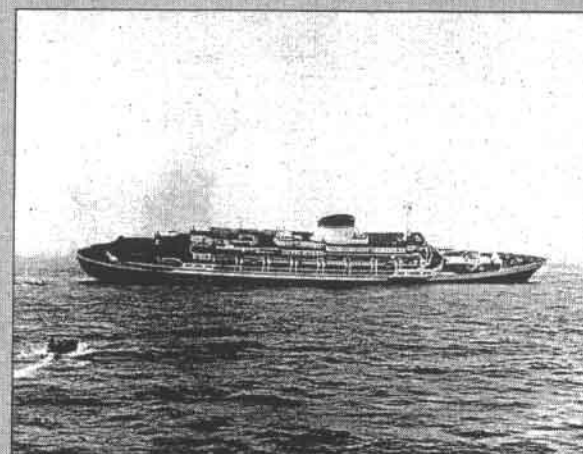
En septembre de la même année, il sauve l'équipage du paquebot « Greenville ».

Enfin, en 1956, il fait demi-tour pour sauver les passagers de l'Andrea Doria. Il en sauve 753 qu'il ramènera à New York.

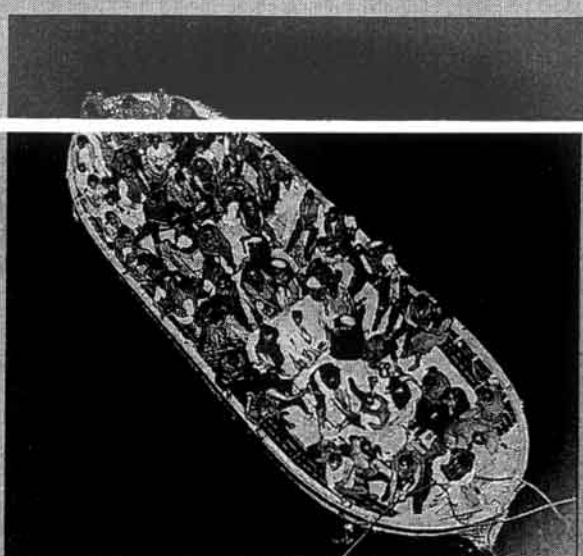
Pour ses interventions pendant la guerre, le paquebot sera cité à l'ordre de l'armée de mer et se verra attribuer la croix de guerre avec palmes. Pour ses interventions d'assistance auprès du Greenville et de l'Andrea Doria, il sera le premier bateau à recevoir la Croix de Chevalier dans l'ordre du mérite maritime, à titre tout à fait exceptionnel, car elle n'était prévue que pour des hommes ou des femmes.

Autant à New York qu'au Havre à son retour, l'Ile de France fut accueilli en grande pompe. Les membres de l'équipage qui s'étaient particulièrement distingués au cours des opérations de sauvetage, ainsi que son commandant, le baron Raoul de Beaudéan, furent acclamés, et plusieurs fois décorés, notamment par le Président du Conseil, Paul Ramadier, mais aussi par le gouvernement italien...

R.P.



Quand l'Ile de France arrive, l'Andrea Doria a pris de la gîte, ce qui empêche la mise à l'eau de nombreux canots



Les canots de l'Ile de France mis à l'eau pour ramer vers l'Andrea Doria



Un groom de l'Ile de France transporte une jeune naufragée

French Lines

Les illustrations de cette page, ainsi que celles de la Une sont issues de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeau (près des chais de la Transat), au Havre. 02.35.24.19.13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h. (<http://frenchlines.com>)

R.P.

En pleine tempête, le sauvetage des 24 matelots du « Greenville »

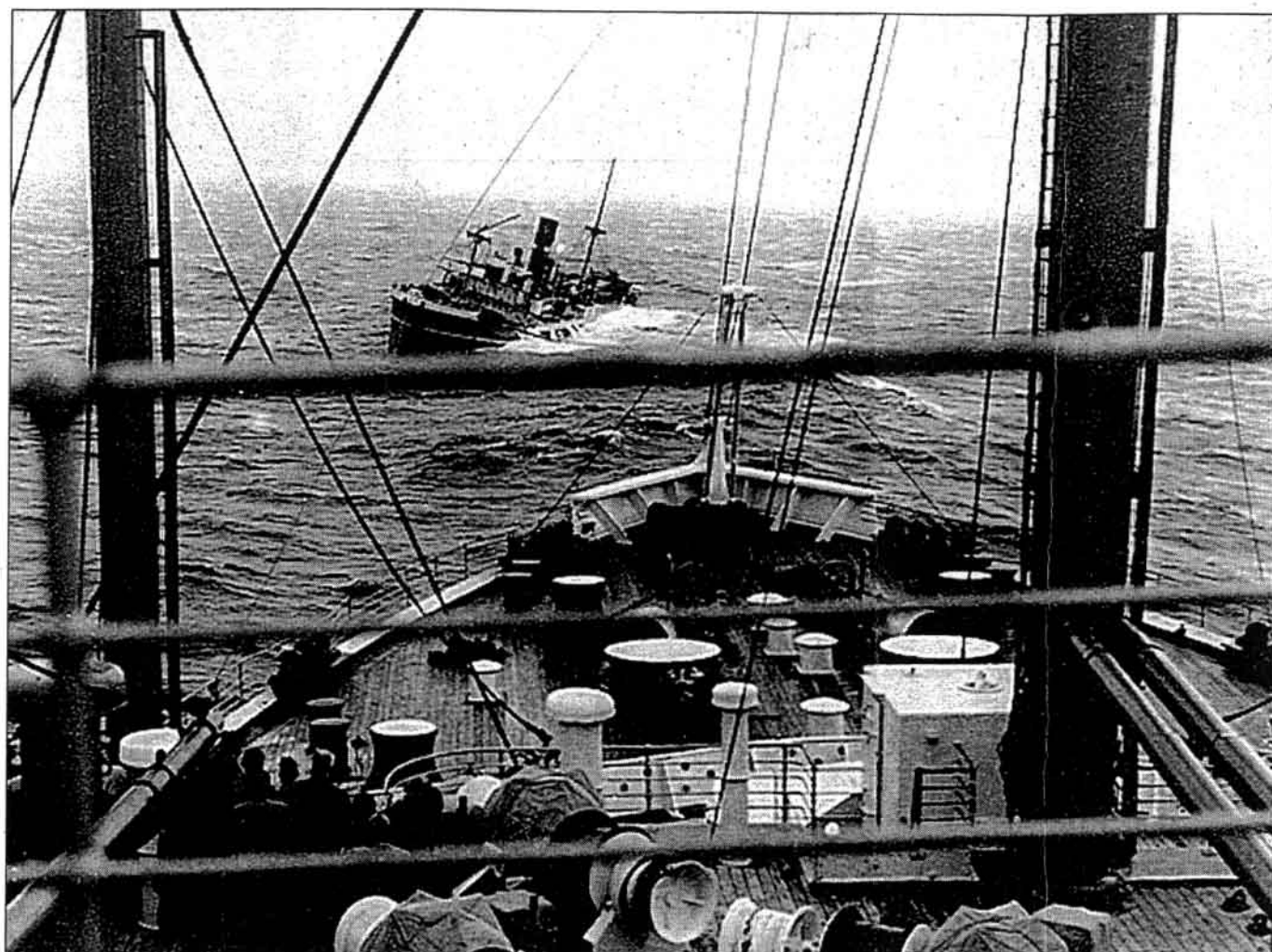
Trois ans avant le sauvetage de centaines de personnes naufragées de la collision de l'Andrea Doria, l'Ile de France avait déjà été le principal acteur d'un autre naufrage qui à l'époque lui avait valu la une des journaux des deux côtés de l'Atlantique. En voici le récit.

Le 18 septembre 1953, à 14 h 20, l'Ile de France passe les jetées du Havre. Rapidement, le navire est confronté à une mer très grosse qui le 20, en plein Atlantique Nord, se transforme en tempête avec des vagues de 15 mètres et des rafales de 150 km/h.

Il est 15 h 55 quand un SOS grésillant est capté dans les écouteurs de l'opérateur du bord : « Vapeur Greenville demande assistance. Gouvernail et passerelle brisés ». Le Greenville est un cargo battant pavillon libérien avec 26 marins à bord. A la passerelle de l'Ile de France, Le commandant Franck Garrigue donne aussitôt l'ordre de mettre le cap sur la position donnée, hélas très approximative.

« Longue attente »

Peu avant 17 h, un nouveau message parvient au paquebot français « Antenne brisée, utilisons un fil de secours, les batteries s'épuisent. Hâtez-vous ». Puis les appels radio demeurent sans réponses. Il est maintenant 23 heures, et dans l'obscurité, l'Ile de France poursuit ses recherches au radar. Toutes les demi-heures, une



Du pont de « l'Ile de France », marins et passagers assistent à l'agonie du « Greenville »

fusée est lancée dans la nuit. En vain. Il est 0 h 25 quand un nouveau message est capté, mais l'émission est très faible : « Mer plus mauvaise, étalons avec peine »

Puis un autre : « Situation critique, Premier lieutenant tué ».

Ce n'est qu'à 3 h 20 que le navire en perdition apparaît enfin sur l'écran. Mais

l'état de la mer interdit de mettre une embarcation à l'eau. L'Ile de France reste donc en veille à proximité du cargo désarmé. Au petit matin, une accalmie permet

d'envisager le début du sauvetage. Mais malgré les appels répétés du commandant Garrigue, le capitaine du Greenville hésite encore à abandonner son navire et

sa cargaison, 9.300 tonnes de blé à destination de l'Angleterre. Il retarde l'échéance en demandant plusieurs fois à être pris en remorque. Les heures passent. L'Ile de France insiste encore : « Impossible d'attendre... Pouvons seulement sauver l'équipage... Devons prendre décision. 2.000 personnes à bord. Avez-vous l'intention d'abandonner le navire ? » Il est 11 h 50. Toujours pas de réponse. Greenville réfléchit encore. Et ce n'est qu'à 14 h 29 qu'il lance enfin le message attendu : « Nous abandonnons ».

Le paquebot met alors deux canots à l'eau. Il faut faire vite. La mer menace de grossir à nouveau. Pendant trois heures, l'Ile de France manœuvre pour demeurer au plus près du cargo en détresse. Vingt-quatre hommes seront sauvés et le dernier recueilli est l'opérateur radio qui, en bricolant astucieusement une antenne de secours, avait permis de garder le contact radio. Il s'est jeté à l'eau avec ses trois rangées de médailles, gagnées au service des flottes alliées pendant la seconde guerre mondiale, épinglées sur son veston d'uniforme.

Dans le hurlement du vent, l'Ile de France saluera de trois coups de sirènes le long glissement du vieux cargo vers les profondeurs, avant que des messages de félicitations affluent de tous les points de l'atlantique.

R.P.