



Représentation du choc entre le voilier *Loch Earn* et le paquebot *Ville-du-Havre*, accident survenu dans l'Atlantique Nord pendant une traversée New York - Le Havre, au cours de la nuit du 21 au 22 novembre 1873 (© Library of Congress - www.loc.gov).

techniques avancées leur permettant de limiter les risques, ce qui n'empêche nullement des catastrophes de se produire de temps à autre. Pas de radar, de radio ni de feux puissants au XIX^e siècle : l'obscurité qui tombe ou le brouillard qui s'abat apportent avec eux leur lot de périls et d'inquiétudes, quand tout se décide en une fraction de seconde, sur des observations effectuées à l'œil nu ou des écoutes à la seule oreille. Dans un tel contexte, chaque initiative, ou chaque absence d'initiative, peut s'avérer fatale.

UN FÂCHEUX PRÉCÉDENT

Novembre 1873. Encore sonnée par la défaite subie contre la Prusse et les nations allemandes, la France de la toute jeune III^e République se pas-

se à la conquête du grand large et qui ont payé cette audace du prix de leur vie : naviguer ne constituera jamais un acte totalement anodin. La *Compagnie Générale Transatlantique* (CGT), principal armateur français des XIX^e et XX^e siècles¹, en sait quelque chose, elle qui perdit corps et biens deux de ses fleurons avant la Première Guerre mondiale, avec à la clef plusieurs centaines de victimes. De nos jours, tous les navires commerciaux possèdent des

1) Sur les débuts et l'âge d'or de la *Compagnie Générale Transatlantique*, voir *Patrimoine Normand* N° 95.

Naufrage de la *Ville-du-Havre*. Mise à l'eau d'un canot de sauvetage dans des conditions dramatiques (Double page centrale de *L'univers illustré*, édition du 18 décembre 1873 - © coll. SWG).



PANIQUE SUR L'ATLANTIQUE

Les naufrages de la *Ville-du-Havre* et de la *Bourgogne*

Bien avant la catastrophe du mythique *liner* britannique *Titanic*, fleuron de la *White Star Line*, la France eut à déplorer deux drames successifs assez similaires, bien que de moindre ampleur : la perte de la *Ville-du-Havre* d'abord, en 1873, celle de la *Bourgogne* ensuite, en 1898. Le naufrage de la seconde fut particulièrement atroce et révéla les recoins les plus sombres de l'âme humaine.



Une du *Monde illustré*, en date du 16 juillet 1898. La *Bourgogne* filant à toute vapeur (© coll. SWG).

« Où sont-ils, les marins sombrés dans les nuits noires ?
 Ô flots, que vous savez de lugubres histoires !
 Flots profonds redoutés des mères à genoux !
 Vous vous les racontez en montant les marées,
 Et c'est ce qui vous fait ces voix désespérées
 Que vous avez le soir quand vous venez vers nous ! »
 Dans le célèbre poème *Oceano nox*, qui s'achève par cette strophe mélancolique, Victor Hugo entretient le souvenir des disparus en mer, de tous ces malheureux partis un jour



Une de *L'univers illustré*, édition du 18 décembre 1873 (© collection SWG).

sionne par journaux interposés pour le procès du maréchal Bazaine, accusé d'avoir précipité l'anéantissement des armées impériales. À des milliers de kilomètres de là, le paquebot *Ville-du-Havre* quitte New York pour regagner le Vieux Continent. À l'origine baptisé *Napoléon III*, on l'a appelé *Invasion III* à la chute du Second Empire, avant de lui donner le nom de son port d'attache. Lors de son lancement, en 1866, il se propulsait grâce à deux grandes roues à aubes latérales, remplacées quelques années plus tard par

une hélice. Avec ses 128,50 m de longueur, il emporte à son bord 313 personnes, hommes d'équipage et passagers, ainsi qu'une cargaison de courrier, coton, cuir, graisse et blé. À cette époque, les paquebots jouent en effet un rôle considérable dans le transport intercontinental du fret. La *Ville-du-Havre* rencontre d'abord des conditions difficiles, subissant d'emblée une tempête, puis traversant un long banc de brume nécessitant toute la vigilance du capitaine Surmont, seul maître à bord après Dieu selon la formule consacrée. Lorsque les conditions s'améliorent enfin, le 21 novembre, Surmont laisse la main à l'un de ses officiers et descend dans sa cabine prendre un peu de repos. Que la nuit est belle ! Vers minuit, un mélomane amateur joue sur le piano du salon la *Dernière pensée de Weber*, de Carl Reissiger. Tristement prémonitoire. À deux heures du matin, le vaisseau file à pleine vapeur, tous feux allumés. Tout le monde dort, où presque... Soudain retentit un terrifiant bruit de ferraille broyée, suivi de craquements sinistres et du vacarme terrifiant de l'eau qui s'engouffre là où elle ne le devrait pas. Tout le monde se réveille instantanément.



La *Ville-du-Havre* sombre, avec à l'arrière-plan le *Loch Earn* et sa proue broyée (Double page centrale du *Monde illustré*, édition du 13 décembre 1873 - © collection SWG).



Surmont quitte sa couchette en un éclair et gagne la passerelle de commandement. Ce qu'il constate ne lui laisse aucun espoir : son bateau vient d'être éventré sur le flanc tribord par le clipper britannique en fer *Loch Earn* ; en un coup d'œil, il sait que tout est perdu et il donne l'ordre d'évacuation. La plupart des canots de sauvetage sont toutefois inutilisables. Prendre place à bord de l'un de ceux qui sont encore opérationnels ne garantit d'ailleurs nullement la survie : « On venait d'installer une cinquantaine de personnes dans deux canots intacts, lorsque le grand mât et le mât d'arrimon, déjà ébranlés, oscillèrent et s'abattirent presque en même temps, brisant les canots, tuant et blessant la plupart des mal-

Sur le pont, un prêtre donne l'absolution aux malheureux qui s'apprêtent à mourir (Le *Monde illustré*, édition du 13 décembre 1873 - © collection SWG).

heureux qui déjà se voyaient sauvés » (*L'illustration* N° 1607, du 13 décembre 1873). Sur le pont, alors que la gîte s'accroît de manière alarmante, la panique la plus totale fait place à un calme étonnant, mélange de résignation et de dignité : on a bien tenté de sauver les enfants et les femmes en priorité, mais chacun sait maintenant que la mort est presque inéluctable pour tous ceux qui se trouvent encore à bord. Maris et femmes se disent adieu, chacun exhortant l'autre à mourir courageusement. Des dames agenouillées, des marmots explorés plein les bras, prient fiévreusement pendant qu'un prêtre saute de groupe en groupe pour dispenser l'absolution. Entre 10 et 15 minutes après la collision, la *Ville-du-Havre* s'engouffre à jamais dans les flots. À bord du *Loch Earn*, on n'a pas perdu un instant et déjà des canots flottent en surface, à la recherche de survivants. Au total, on compte 226 disparus et 87 rescapés. Parmi ces derniers figure le capitaine Surmont, un brave homme pourtant désireux de couler avec son navire, miraculeusement recraché par les eaux et



Différentes scènes témoignant de la manière dont les illustrateurs se représentent le naufrage (Le Monde Illustré, édition du 13 décembre 1873 - © collection SWG).

retrouvé accroché à une planche comme une moule à son rocher.

Le *Loch Earn* ne survit pas longtemps : gravement endommagé lui aussi, la proue complètement broyée, il coule le 28 novembre. Tous ses occupants ont cependant été transférés sains et saufs à bord du navire américain *Trimountain*. Après un passage par Cardiff et Southampton, les premiers miraculés de la *Ville-du-Havre* débarquent en Nor-

1, 2 & 3. La Champagne, la Bretagne et la Gascogne, les trois sister-ships de la *Bourgogne*. À l'origine, les quatre navires, pratiquement identiques, étaient dotés de quatre mâts leur permettant d'avancer à la voile en cas d'avarie de machine. Tous subirent une importante refonte une dizaine d'années après leur mise en service et perdirent deux de leurs mâts (© collection SWG).

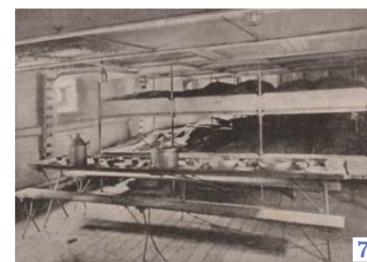
mandie le 4 décembre. Une foule aussi nombreuse que silencieuse les attend sur les quais, emmenée par le directeur de la *CGT* et les édiles locaux, notamment le maire Jules Siegfried et son adjoint, Félix Faure, qui sera plus tard président de la République. Le capitaine Surmont y est accueilli comme un héros.

LA BOURGOGNE, FLEURON DE LA CGT

Vingt-cinq ans plus tard, le transatlantique *la Bourgogne* appareille lui aussi depuis New York afin de regagner Le Havre, son port d'attache. Mis en service en 1886, il est le deuxième d'une série de quatre

sister-ships (autrement dit des navires conçus sur un plan identique) qui comprend aussi la *Champagne*, la *Gascogne* et la *Bretagne*. Propulsé par ses 8 000 chevaux, il passe pour l'unité la plus rapide de la *Compagnie Générale Transatlantique*, fendant les vagues à la vitesse moyenne de 17,5 nœuds, soit un peu plus de 32 km/h. Avec lui, la traversée de l'Atlantique nord s'effectue en une semaine. Dans ses flancs, il emporte jusqu'à 1 055 passagers répartis en trois classes, auxquels on ajoute 200 membres d'équipage. Pour les riches voyageurs de première classe, la *Bourgogne* symbolise ce « luxe à la française » qui fait la réputation de la *French line*, comme la *CGT* a été baptisée par ses clients américains. Dans *Les grands naufrages de la mer*, ouvrage publié en 1903, Henri de Noussanne résume : « Ses quatre ponts complets avec tengue à l'avant, dunette à

La *Bourgogne* entrant dans le port du Havre (© Library of Congress - www.loc.gov).



4. Fumoir de la *Bourgogne* (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).

5. Les cabines de première classe bénéficient à bord de la *Bourgogne* de tout le confort le plus moderne pour l'époque (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).

6. Cabine de luxe, réservée aux passagers fortunés de la *Bourgogne* (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).

7. À l'entrepont, les passagers de troisième classe doivent se contenter d'un environnement beaucoup plus spartiate (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).

salons éclairés à la lumière électrique présentaient cette richesse de décor et d'ameublement qui charme le passager et lui donne l'illusion rassurante d'être en sûreté dans une sorte de palais soigneusement gardé et où rien n'est à craindre. » Les émigrants qui s'entassaient dans l'entrepont n'ont sans doute pas la même vision du bâtiment.

CAP À L'OUEST

Lorsque la *Bourgogne* entreprend son voyage fatal, le 2 juillet 1898, la France, décidément grande habituée des procès retentissants, vit un énième soubresaut généré par l'Affaire Dreyfus. Cette fois, on attend la réponse au pourvoi en cassation formé par Émile Zola, lourdement condamné pour avoir publié quelques mois plus tôt son célèbre *J'accuse* dans les co-

l'arrière et roufs au centre, recouverts avec des ponts-promenades reliés entre eux au moyen de passerelles volantes, lui donnaient l'aspect grandiose et fort d'un bâtiment qui semble n'avoir rien à redouter à la fureur des flots. À l'intérieur, le confort le plus grand : ses luxueux

lonnes du journal *L'Aurore*. Quant aux États-Unis, ils sont en pleine guerre Hispano-américaine, conflit éphémère qui se soldera quelques semaines plus tard par la cuisante défaite de l'Espagne. On compte à bord de la *Bourgogne* environ 700 personnes. Ajoutons à cela 1 000 tonnes de fret et quelques dizaines de sacs postaux, pour une valeur estimée autour de 600 000 \$.

Alors qu'il cingle vers le nord-ouest, le navire pénètre dans un épais banc de brouillard. Malgré le danger, le commandant Deloncle, marin pourtant expérimenté, se refuse à réduire significativement son allure et le paquebot continue à avancer à l'aveuglette, tous feux allumés, en jouant à intervalles réguliers du sifflet et de la corne de brume. Le 4 juillet, sur le coup de cinq heures du matin, il croise dans les parages de *Sable island*, l'île de Sable, un banc sablonneux naturel, inhabité, situé à environ 150 km au large de la Nouvelle-Écosse. Dans la pénombre et la pureté de poix, on n'y voit pas à plus de trente mètres et l'on avance en donnant de la corne de brume. Et brutalement, comme un appel survenu d'outre-tombe, une autre corne de brume répond. Avant même que l'on ait le temps d'entreprendre la moindre manœuvre, l'étrave du trois-mâts britannique *Cromartyshire* jaillit du néant et entaille

profondément le flanc tribord de la *Bourgogne*. Le choc ne semble pas avoir été d'une violence inouïe et beaucoup de passagers dorment toujours. La blessure infligée au bateau français est pourtant mortelle.

LES FEMMES ET LES ENFANTS APRÈS...

Le commandant Deloncle comprend immédiatement la gravité de la situation. L'eau s'engouffre dans la plaie béante et la fermeture des comparti-



Antoine Deloncle, commandant de la *Bourgogne* au moment du drame (© collection SWG).

Groupe d'immigrants en partance pour une vie meilleure, du moins est-ce l'espoir de tous ceux qui quittent leur pays (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).





Lorsque la perte d'un navire est jugée inévitable, mettre à l'eau les canots de sauvetage le plus rapidement possible est le gage de la survie des passagers et des membres d'équipage (© collection SWG).

ments étanches n'a aucun effet. Plusieurs canots de sauvetage ont pour leur part été broyés au moment du choc. Deloncle décide donc de tenter un coup de poker : moteurs à pleine puissance, il veut rallier l'île de Sable, située à une soixantaine de miles nautiques, soit plus d'une centaine de kilomètres, pour s'y échouer. Henri de Noussanne écrit : « C'était une chance à tenter, une dernière carte à abattre. Il s'y risqua, conscient de son



1. Une du *Petit Parisien*, supplément littéraire, en date du dimanche 17 juillet 1898. Depuis la passerelle de commandement, les officiers contemplant impuissants la mêlée qui s'engage sur le pont (DR).

2 & 3. Le naufrage de la *Bourgogne* à la une des principaux journaux new-yorkais (DR).

4. Le témoignage glaçant de Charles Liébrée, à la une du *Matin*, édition du 27 juillet 1898 (DR).

devoir, et il perdit : il jouait contre le destin. » En fait, Deloncle précipite sans doute la fin de son navire en accélérant la prise d'eau et il hypothèque une future évacuation dans des conditions acceptables. Un passager rescapé, Charles Liébrée, qui a perdu ses deux enfants dans la catastrophe, s'exprime en ce sens dans *Le Matin* (édition du 27 juillet) : « Au lieu de stopper, comme les circonstances l'exigeaient, de mettre rapidement les canots à la mer, le paquebot redoubla de vitesse, rendant le sauvetage impossible, tout au moins difficile. »



Nombre de victimes du naufrage viennent s'échouer sur l'île de Sable. Illustration publiée dans *Le Petit Journal*, supplément illustré, édition du 7 août 1898 (DR).

Car malgré un pompage énergique, la chaufferie se retrouve vite complètement inondée ; les machines calent après cinq minutes d'effort intensif, la *Bourgogne* s'arrête et s'incline dangereusement sur tribord. Le verdict de l'ingénieur principal de bord est sans appel : il n'y a d'autre choix que d'abandonner immédiatement le navire. Déjà les passagers paniqués, à peine habillés, se ruent à l'extérieur des cabines

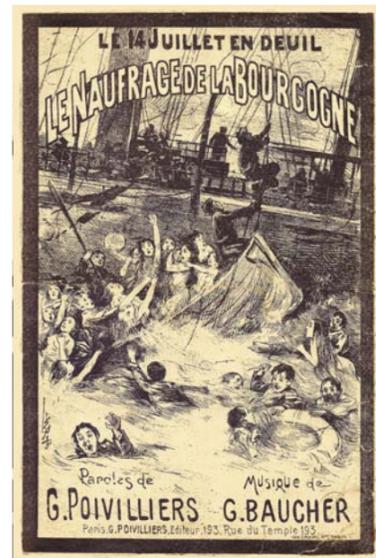
dans l'espoir de s'échapper, mais une fois arrivés sur le pont, l'affaire tourne pour eux au chaos. Incapables de faire respecter l'ordre, Deloncle et ses officiers observent impuissants les bagarres qui éclatent pour se tailler un chemin vers les rares canots disponibles. Tailler au sens propre,

parce que l'on n'hésite guère à sortir les lames et à les utiliser. Certains membres d'équipage tentent d'organiser une évacuation, quand d'autres pensent d'abord à sauver leur vie. Des marins sont aperçus frappant tout ce qui passe à leur portée. Femmes et enfants sont écrasés, impitoyablement repoussés. Plusieurs témoins évoquent les propos du quatrième ingénieur de la *Compagnie* : « Au diable les passagers. Qu'ils se sauvent eux-mêmes. Nous d'abord ». Charles Liébrée décrit un autre cas : « Si je suis appelé à déposer devant la justice, je citerai certains noms, principalement celui d'un mécanicien qui braqua son revolver sur une femme en disant : " Ma peau avant tout ". Et quand on parvient enfin à évacuer quelques dames, cela vire au cauchemar. Ainsi, l'une des rares chaloupes, remplie de femmes, se retrouve soudainement précipitée dans le vide, quand les câbles la retenant aux bossoirs se rompent. Une autre chaloupe est écrasée et envoyée



De nombreux parents angoissés se précipitent au siège de la Compagnie Générale Transatlantique dès l'annonce du naufrage (Le Monde Illustré, édition du 16 juillet 1898 - © collection SWG).

sa passerelle et sombre avec son navire. En 45 minutes à peine, la *Bourgogne* est rayée de la surface des océans. On déplore 565 victimes pour seulement 267 rescapés. Pas un enfant n'échappe à la mort et une seule femme s'en tire, madame Victoire La Casse, sauvée in extremis de la noyade par son mari. Originaire de Plainville, dans le New Jersey, le couple s'accroche durant plusieurs heures à des chaises flottantes avant d'être récupéré. En revanche, près de la moitié de l'équipage, soit une centaine d'hommes, échappe aux flots. Tous les survivants se retrouvent à bord du *Cromartyshire*, modérément endommagé et resté sur zone. Ils seront ensuite transférés sur le *Grecian*, un paquebot arrivé sur place après avoir aperçu les fusées de détresse. On rapporte à bord de vives tensions entre les membres d'équipage et les passagers, avec des altercations qui se poursuivront jusque sur la terre ferme, à Halifax comme à New York. « J'ai vu dans la 42^e avenue, explique Charles Liébrée, des passagers cracher au visage de ceux qui les avaient abandonnés. » Les



En hommage aux victimes, le parolier Poivilliers écrit une chanson, mise en musique par Baucher (DR).

par le fond avec tous ses occupants lorsque l'une des cheminées s'effondre. Des malheureux se jettent à l'eau et essaient de rallier les quelques embarcations qui flottent encore. Par crainte de chavirer, les hommes qui les occupent les éloignent sans pitié, les assommant à coups de rames ou leur tranchant les doigts à coups de couteau. Quant au commandant Deloncle, il demeure courageusement jusqu'au dernier moment sur

NOTORIÉTÉ LITTÉRAIRE D'UN NAUFRAGE

Dans *Les faux monnayeurs*, roman publié en 1925, André Gide présente l'un de ses personnages, lady Griffith, comme une rescapée du naufrage de la *Bourgogne* et c'est avec émotion qu'il lui fait narrer le drame. Elle se remémore ces scènes de panique sur le pont, entend encore les cris de terreur et fustige « ceux qui, dans ces moments-là, ne songent qu'à eux-mêmes. » Elle revoit notamment ces deux marins, debout dans un canot de sauvetage, coupant au couteau ou à la hache les poignets ou les doigts des malheureux tentant de grimper à bord, par crainte de chavirer. Tout cela a bien évidemment bouleversé sa vie, à seulement 17 ans : « je ne pourrai plus jamais être la même, la sentimentale jeune fille d'autrefois [...] j'ai compris que j'avais laissé une partie de moi sombrer avec *La Bourgogne*, qu'à un tas de sentiments délicats, désormais, je couperais les doigts et les poignets pour les empêcher de monter et de faire sombrer mon cœur. »

procédures judiciaires entamées contre la *Compagnie* accoucheront partout d'une souris. En France et sur la planète, la presse fait ses gros titres sur le drame, fustigeant l'attitude des marins ainsi que celle de certains passagers, notamment un groupe de citoyens autrichiens. Les journaux britanniques, adeptes depuis toujours du *french bashing*, s'en donnent à cœur joie, claironnant que rien de tel n'arriverait sur un *liner* de Sa Majesté. On connaît la suite... ■ SWG.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Rappels la parution en novembre 2016 du très bel ouvrage *Les « provinces » transatlantiques*, aux éditions Minimonde, que nous avons présenté dans les colonnes de notre N° 106.



Monument érigé en 1904 en souvenir des victimes de la *Bourgogne*, situé dans le cimetière Sainte-Marie du Havre. Au fil du temps, il est devenu le symbole des naufrages en mer et on y trouve de nombreuses plaques ou stèles à la mémoire de disparus (© SWG).

