

TROIS EPAVES DE NAVIRES FRANCAIS DECOUVERTES EN MOINS D'UN AN EN MEDITERRANEE

Le vrai tombeau des morts, c'est le cœur des vivants (Jean Cocteau).

- 10 Mai 2008 **Paquebot « LAMORICIERE »** / naufrage le 09 janvier 1942.
- 19 Octobre 2008 **Cargo mixte « ESTEREL »** / coulé par sous-marin allemand (U 52) le 9 avril 1917.
- 19 Février 2009 **Cuirassé « DANTON »** / coulé par sous-marin allemand (U 64) le 18 mars 1917.

Paquebot « LAMORICIERE » / Commandant Joseph MILLIASSEAU.

Une des plus grandes catastrophes maritimes en Méditerranée.

Armateur: Cie Générale Transatlantique

Paquebot de 5600 t de déplacement, construit en 1920

L : 117,34 m – P : 8000 cv – V : 18,3 nds

Equipage : environ 100 personnes – Passagers : 133 de 1^{ère} cl. – 124 de 2^{nde} cl. – 130 de 3^{ème} cl.

Appareil Moteur: Six chaudières, 2 Machines Alternatives triple expansion à 4 cylindres, 2 turbines à simple réduction, 3 hélices.

Epave retrouvée par une équipe de plongeurs italiens et espagnols menée par Guido Pfeiffer et l'équipe du magazine italien SUB le 10 Mai 2008 à environ 6 milles du cap Favaritz (NE de Minorque) par 156 m de profondeur.

Circonstances du naufrage

Le navire effectue des voyages Marseille Alger et retour.

En premier, il faut noter qu'en raison du manque de mazout en France pendant l'occupation, les chaudières du navire avaient été reconverties en chauffe au charbon. Ce charbon est de mauvaise qualité et produit des tonnes d'escarbilles qu'il faut évacuer. Par ailleurs, il avait fallu pratiquer des ouvertures dans la coque pour l'embarquement de ce charbon et les panneaux de fermeture ne sont pas d'une étanchéité parfaite. Enfin, le plein de charbon se fait à Marseille et n'est pas complété à Alger, escale trop courte.

En provenance d'Alger, le 07/01/1942, avec 272 passagers dont une colonie d'enfants et 300 t de primeurs, le navire double Minorque à 16h30 avec 7 heures de retard, en raison d'un vent de force 9. Sa vitesse est de 2 à 3 noeuds.

A minuit, le cargo Jumièges (Worms & Cie), en perdition au nord de Minorque, lance un SOS. Le Cdt Milliasseau, malgré le gros temps, décide de se dérouter (en fait, on ne retrouvera jamais le Jumièges qui a coulé corps et biens)....

Pendant cette manoeuvre de déroutement (il a fallu abattre vers l'est et recevoir la mer par le travers) le navire a beaucoup souffert, et la situation va rapidement se détériorer. Une entrée d'eau se produit dans les soutes Bd qui inonde le charbon. Les pompes d'assèchement, obstruées par les escarbilles fonctionnent mal, la pression aux chaudières baisse et on va manquer de charbon.

Décision est prise de faire demi-tour pour se mettre à l'abri de Minorque, mais il est trop tard, la faible puissance de la machine ne permettra pas au navire de franchir le travers du vent. Le « Lamoricière » stoppe

le 08 Janvier à 17h30, il accuse une forte gîte sur Bd. Malgré les efforts surhumains de l'équipage et des passagers pour redresser le navire pendant toute la nuit, (On a déplacé la cargaison de Bd à Td).

Le 9 janvier, la gîte est toujours effrayante, vent de NW / force 9. Des navires entourent le Lamoricière (Gouverneur Gal Gueydon – Gouverneur Gal Chanzy). Après l'ordre d'abandon, on essaie de mettre les embarcations à la mer, mais à Td c'est impossible, en raison de la gîte et à Bd, elles se fracassent contre la coque. Le Cdt lance enfin le « Sauve qui peut », on assiste alors à des scènes tragiques de naufragés dans l'eau qui essaient de s'accrocher à tout ce qui flotte dans les éléments déchaînés.

On assiste également à des scènes de bravoure de la part des équipages des navires G. G. Gueydon, G. G. Chanzy et de l'Impétueuse de la Marine nationale qui, souvent au péril de leur vie, vont arracher à la mer 94 personnes.

A 12h35, le « Lamoricière » s'enfonce et disparaît, 300 personnes ne seront jamais retrouvées...

Cargo « ESTEREL » / Commandant Justin GIBERT

Un naufrage sans victime.

Armateur: Cie Fraissinet.

Cargo de 3600 t de Port en lourd, construit en 1904.

L : 89,91 m – P : 1450 cv – V : 11,5 nds.

Appareil Moteur: Chaudière / 1 machine alternative à triple expansion, 1 hélice.

Epave retrouvée en 2004 mais identifiée par une équipe de plongeurs menée par François BRUN le 19 Octobre 2008 à environ 30 milles au large de Port Vendres par 110 m de profondeur.

L'épave a pu être effectivement identifiée officiellement grâce à la découverte de la plaque de baptême du chantier de construction écossais ; Archibald McMillan and Sons à Dumbarton 22/02/1904.

Circonstances du naufrage

L' « Esterel », transportant 46 personnes, passagers plus équipage ainsi qu'une importante cargaison de balles de coton a été torpillé et coulé dans la nuit du 9 au 10 avril 1917 par le sous marin allemand U-52 (Cdt Hans Walther).

Dans son journal de bord, ce dernier précise que le navire a reçu une torpille avant d'être « fini » au canon de 88.

Cependant, tous ces naufragés, réussirent à embarquer dans les canots de sauvetage et à rejoindre Port-Vendres.

Cuirassé « DANTON » / Commandant Joseph DELAGE (Capitaine de vaisseau).

Une épave en état de conservation extraordinaire.

Marine nationale

Cuirassé de 18.400 t de déplacement, construit à Brest, mis en service en 1911.

L : 146,3 m – P : 22.500 cv – V max : 20,66 nds.

Appareil Moteur: 24 chaudières / turbines, 4 hélices.

Six cuirassés de la classe « Danton » ont été construits entre 1907 et 1908.

L'épave du « Danton » a été retrouvée en méditerranée par la société Fugro Geosciences au cours du repérage pour la pose d'un gazoduc entre l'Algérie et l'Italie (via la Sardaigne). Elle se trouve à 19 milles au sud-ouest de la Sardaigne. Le navire a été découvert dans un état remarquable, posé sur le fond marin à plus de 1000 m de profondeur.

Circonstances du naufrage

Le 18 mars 1917, le navire venant de Toulon avec 1000 hommes d'équipage, faisant route vers Corfou, escorté par le torpilleur d'escadre « Massue » (le Cdt Delage décide de passer dans l'ouest de la Sardaigne en raison de sous-marins allemands signalés en Mer Thyrrénéeenne...).

D'excellentes conditions météorologiques (mer calme, vent nul), ont permis d'apercevoir vers 13h15 le sillage d'une torpille dont l'origine est à environ 500 m du navire.

L'alerte est donnée, un seul coup de canon donné au jugé avant que 2 torpilles, envoyées par le sous-marin U 64 (Cdt Robert Moraht), frappent ce monstre d'acier (à l'avant et au milieu).

30 minutes plus tard, le navire disparaissait.

Malgré l'assistance du « Massue », le Cdt Delage et 296 officiers et marins furent engloutis.