

LE CIMETIÈRE MARIN DES PAQUEBOTS ORANAIS DANS L'Océan PACIFIQUE



Paquebot "Sidi Mabrouk" à Mururoa - 1967

Dans le numéro 274 de «L'Echo de l'Oranie», dont je suis un fidèle abonné et lecteur, j'ai lu, en page 15, un article d'Yves Henry, ce patos d'Oran, qui évoquait avec nostalgie, ses traversées sur les lignes maritimes Oran-la Métropole à bord de paquebots fort connus des Oraniens. Ceux-ci appartenaient à la Compagnie Générale Transatlantique, (C.G.T, à ne pas confondre avec le même syndicat communiste C.G.T. qui coula, par des grèves irraisonnables et insensées, le paquebot fleuron «France» de la Compagnie de navigation précitée) ; à la Société Générale des Transports Maritimes, (S.G.T.M.) ; à la Compagnie des Chargeurs Réunis ou à la Compagnie Générale Mixte, dans lesquelles son père Paul Henry capitaine au long cours, officia, en qualité de commandant ou commissaire de bord, avant de terminer sa carrière comme commandant du Port d'Oran. Cet article m'a particulièrement rappelé un paquebot de la Mixte, sur lequel j'ai certainement dû le croiser, au cours de ces traversées de notre Mare Nostrum, alors française, : « L'El-Mansour ».

Mon nom est André Meunier : Pour ma part, poitevin je suis devenu patos de Mostaganem, en épousant Henriette Millecam, avec laquelle nous réalisâmes le premier service de location de voitures Europ-cars et la première auto-école de conduite de Mostaganem, dont beaucoup de détenteurs de ces permis mostaganémois, transformés en permis de conduire français depuis 1962, ne manqueront pas de se souvenir. Nous reparlerons, une autre fois, de ma passion et de celle de mon épouse, pour les sports automobiles.

Aujourd'hui, ayant souvent navigué sur la ligne Oran-Port Vendres, à bord du paquebot, « El-Mansour » qui m'est très cher, également dans mes souvenirs, je suis en mesure de relater sa triste fin, en compagnie d'autres navires qui avaient eu, eux aussi, pour port d'attache : Oran ! Leurs noms : « Sidi Brahim » et « Sidi Mabrouk » et « Savorgnan de Brazza » ne manqueront pas d'émouvoir les Oranais qui furent liés à la vie du troisième port de France ou ceux qui en furent simplement passagers de traversée ou de croisière, avant l'exode.

Justement, après cette date si pénible, j'ai eu la chance

d'obtenir une embauche dans une compagnie pétrolière qui, entre autres activités, avait lié un contrat avec le Commissariat à l'Energie atomique pour assurer l'entretien et la réparation des moteurs sur les bases françaises effectuant les essais nucléaires, après Inamguel(Sahara), puis successivement à Mururoa et à Fangataufa,(Polynésie) en 1966. A Mururoa, j'occupais la fonction de chef mécanicien de la Centrale électrique qui fournissait l'énergie nécessaire à la vie de l'île. Les tirs se faisaient sous un ballon à environ 600 mètres d'altitude et il était évident que, pendant ces essais, l'atoll devait être évacué. Aussi, le logement du personnel œuvrant sur place se faisait-il sur des bateaux-hôtels, qui s'éloignaient à 50 ou 100 kilomètres, selon la puissance des tirs et qui, une fois, les rigoureux contrôles de risques de radio activité, effectués avec les précautions d'usage, nous ramenaient vers l'atoll. Ces bateaux étaient totalement gérés, aussi bien pour la manœuvre que pour l'hôtellerie, par la Marine Nationale, qui s'acquittait fort bien, dans l'esprit de la « Royale », de ces deux tâches.

Ces bateaux, au nombre de quatre, qui étaient-ils ? Il s'agissait, ni plus ni moins, de quatre paquebots chers aux Oranais ! « Le Morvan », ex-« Sidi Brahim » ; « Le Médoc », ex Sidi Mabrouk : « Le Maurienne », ex « Savorgnan de Brazza » et « Le Maine », ex « El-Mansour », pour lequel j'avais une affection particulière au rappel de traversées méditerranéennes en compagnie de ma fillette Nicole, mostaganémoise, alors âgée de quatre années.

Des années plus tard, à des milliers de miles de sa terre natale que j'avais quittée avec tant de regrets, le destin ou le hasard a voulu, en arrivant à Mururoa, que je sois affecté et logé à bord du « Maine », tout peint en blanc. Cependant, en embarquant, j'avais tout de suite réalisé qu'il était « Mon El-Mansour », pourtant autrefois, coque noire et cheminée rouge. Impossible d'ailleurs de se tromper, il arborait toujours à sa proue, la flamme de la croix de guerre, qu'il avait gagné en qualité de transports de troupes lors du débarquement de Narvik en Norvège en 1940, qui fit long feu, car au même moment, les troupes allemandes entraient dans Paris.

J'ai donc vécu pendant trois ans, de 1966 à 1968, à bord de

SUITE

l'«El-Mansour». La confirmation m'en avait été très rapidement apportée, enlevant tout doute de sa transformation en « Maine » lorsqu'un jour, en évoluant dans les coursives, je découvris une large plaque en cuivre de signal d'évacuation vers les canots de sauvetage en cas de naufrage, portant encore l'appellation « El-Mansour ». Il m'arriva, alors, souvent pendant les temps de repos, de m'isoler dans la salle à manger pour retrouver l'image de ma fillette de quatre ans, aujourd'hui quarante huit, et fixée à Tahiti, où elle dirige, bon sang mostaganémois ne saurait mentir, une auto école : Elle lançait alors en ces années 50, les dés pour animer les courses de chevaux, organisées par le commissaire de bord, pour distraire les passagers.

Huit années passèrent. Je quittai la Polynésie pour le continent africain, destination l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale. Je ne devais retrouver Mururoa qu'en 1976. A ma grande surprise, il n'y avait plus aucun paquebot ! Tous les personnels de la base vivaient désormais, à terre, dans de confortables bungalows.

Pourquoi ? Tout simplement parce que l'Australie et la Nouvelle Zélande avaient accusé les expériences françaises sous ballon, de retombées radioactives dans leur atmosphère et demandé par-devant l'O.N.U, la suspension des essais français en altitude. A partir de cette date, le C.E.A renonça aux tirs aériens pour les remplacer par des tirs souterrains forés dans la couronne corallienne.

Je me renseignais pour savoir ce qu'étaient devenus les paquebots : J'appris, avec une grande tristesse, que n'ayant plus d'utilité dans un rôle d'hôtellerie flottante ou d'abri protecteur, ils avaient servi de cibles aux bâtiments de guerre de la Marine nationale.

« Mon El-Mansour », repose, ainsi, en compagnie des trois autres paquebots—qui accostaient régulièrement à Oran, le long du môle de la gare maritime, célèbre pour tous les marins du monde qui y faisaient escale, à cause de sa tour d'horloge carrée—dans les profondeurs de l'Océan pacifique, au large des îles de la Société.

Une triste fin qui ne manquera pas d'attrister ceux de nos compatriotes oraniens qui auront apprécié le charme de ces traversées Oran-Marseille ou Oran-Port Vendres, évidemment, lorsque la Méditerranée n'offrait pas une de ces capricieuses et inattendues tempêtes dont elle seule avait le secret, à bord de « l'El Mansour », du « Sidi Brahim » ou du « Sidi Mabrouk ». D'autres ont pu, sans doute, également accomplir des croisières jusqu'au Sénégal ou en Côte d'Ivoire à bord du « Savorgnan de Brazza », qui était le seul des quatre à posséder d'ailleurs une coque blanche avant 1962. Voilà comment l'Oranie s'est implantée à jamais dans l'Océan Pacifique, en créant, malgré elle, un cimetière marin oranais pour ses paquebots, en Polynésie.

André Meunier