

Le *Lancastria*, une catastrophe maritime oubliée

Surcouf alias Roland Lavenant
Trésorier de l'Institut Français de la Mer

*La Revue Maritime publie ci-dessous trois articles pour servir à l'histoire du paquebot au XX^e siècle. Chacun sait que le paquebot est un acteur de l'Histoire. Chacun sait qu'il est jusqu'à la seconde guerre mondiale un « vecteur » de liberté ce que rappelle le film culte d'Elia Kazan « America, America ». Chacun sait qu'il fut de 1939 à 1945 l'instrument de grandes tragédies. La Revue Maritime a eu l'occasion d'évoquer le naufrage du paquebot Wilhelm Gustloff le 30 janvier 1945¹. Aujourd'hui Surcouf rappelle à notre mémoire avec émotion dans l'article ci-dessous la fin du *Lancastria* à Saint-Nazaire, événement passé à l'époque inaperçu en raison des circonstances et malheureusement trop souvent ignoré. L'Institut Français de la Mer rend par là même hommage à ceux qui ont péri dramatiquement sur ce navire alors qu'ils étaient venus aider la France à repousser l'ennemi.*

Sur un autre registre, les deux articles suivants sont plus gais. Ce sont les témoignages croisés de deux artisans du paquebot sur des sujets légers. Ils démontrent l'un comme l'autre qu'en fin de XX^e siècle, les Anglo-saxons ont raison de servir le féminin au mot paquebot. Le premier d'Alain Grill atteste sur un ton anecdotique de la majesté de ces grands navires et de la vanité de leurs propriétaires. Le second de Claire Laloue rapporte l'expérience personnelle et intime de la relation quasi-charnelle qui peut se bâtir entre un promoteur de croisière et son navire. La rédaction.

Le 17 juin 1940, plusieurs navires de transport britanniques sont mouillés à deux milles de la pointe Saint Gildas, au large de Saint-Nazaire avec pour mission l'embarquement pour l'Angleterre de plusieurs unités du corps expéditionnaire anglais, mais aussi : de Polonais, de Belges et de Tchèques, ainsi que de nombreux civils, se repliant devant la progression de l'armée allemande. Le transfert et l'embarquement des troupes s'effectuent par l'intermédiaire des remorqueurs et autres vedettes du port de Saint-Nazaire.

Parmi ces navires, il y a le *Lancastria* ex-paquebot transatlantique de la Cunard, réquisitionné et transformé pour la circonstance en transport de troupe par la Royal Navy. Ce navire de 169 mètres jauge 16 245 tonneaux et peut accueillir 3 000 hommes. Il est sous les ordres du commandant Sharp, et a appareillé de Plymouth le 14 juin, pour rallier Saint-Nazaire.

¹ Voir l'article de Jacques de Seynes dans la Revue Maritime n° 464 de février 2003.

Depuis plus d'un mois, les troupes françaises, anglaises et belges sont sur la défensive. Tout a commencé le 10 mai 1940 au matin. Malgré une résistance acharnée des alliés, face à une armée allemande déterminée, les armées françaises, britanniques et belges doivent se replier.

Le 28 mai, c'est la capitulation de la Belgique. **Les armées françaises reculent sur tous les fronts, et à Dunkerque, c'est 350 000 soldats qui, sur les plages attendent le salut qui viendra de la mer.** Ce jour-là, 17 800 hommes s'embarquent pour l'Angleterre. Mais la situation est très grave. La ville et les quais sont soumis à d'intenses bombardements aériens, tandis que les bateaux anglais qui réussissent à quitter le port, doivent éviter le feu des batteries allemandes installées à Calais et les attaques des U-Boots qui viennent de la mer du Nord. Le 29 mai, malgré les attaques continues de la Luftwaffe, 47 300 hommes réussissent à traverser la Manche. Le 31 mai, c'est 68 000 soldats alliés qui peuvent embarquer. Les pertes sont énormes, et 9 contre-torpilleurs sont coulés ou sérieusement endommagés par la Luftwaffe. Le 4 juin à 3 heures, le contre-torpilleur *Shikari* appareille. C'est le dernier bateau qui quitte Dunkerque, il transporte des troupes françaises, et à l'aube, les Allemands arrivent sur la plage. Entre le 27 mai et les premières heures du 4 juin, 338 226 hommes dont environ 120 000 soldats français, ont quitté la France. Au cours de ce sauvetage grandiose et désespéré, les Alliés ont perdu environ 200 navires et embarcations de toutes tailles, et 177 avions, dont 40 % sont des bombardiers.

C'est alors la bataille de France qui se transforme en débâcle des forces alliées. Près de 2 millions de soldats sont sur les routes, auxquels sont venus se joindre 8 millions de civils, qui se dirigent vers le sud et l'ouest de la France. Le 12 juin à Briare, se tient la réunion du « Conseil suprême interallié » à laquelle participent le Premier ministre britannique Winston Churchill et le Président du Conseil français Paul Reynaud. À la suite de cette réunion, le général Weygand signe l'ordre de retraite générale. Le gouvernement Français qui s'était déjà installé à Tours, va s'installer à Bordeaux.

Pendant ce temps, les troupes allemandes poursuivent leur progression. Dans l'ouest, où les Allemands rencontrent quelques difficultés, tous les ports français de l'Atlantique se sont préparés pour l'embarquement des forces alliées qui se sont repliées. C'est le cas de Brest, de Lorient, de Saint-Nazaire, de Royan et du Verdon, où les Allemands n'arrivent qu'à partir du 18 juin.

À Saint-Nazaire, un important dispositif de transbordement a été mis en place, et de nombreux navires de transport sont prêts pour l'embarquement. La plupart sont en attente au large, et les passagers sont transbordés sur ces navires par une armada de petits navires. C'est alors que vers 16 heures, intervient la Luftwaffe avec ses bombardiers « stukas » qui, en piqué, atteignent à quatre reprises le *Lancastria*. L'une des bombes tombe droit dans la cheminée, et explose dans la salle des machines où elle fait d'importants dégâts et de nombreuses victimes. Une autre bombe, perfore le pont et atteint la cale n° 2, tuant d'un seul coup 800 personnes appartenant au personnel de la Royal Air Force. Le navire a déjà embarqué 6 000 personnes, mais de nouveaux réfugiés continuent d'arriver et embarquent en force. D'après plusieurs rescapés, c'est au moins 9 000 personnes qui ont réussi à embarquer, avant que les premiers projectiles ne touchent le navire. Frappé par quatre bombes le *Lancastria* s'incline rapidement sur tribord, et sombre en vingt minutes entraînant avec lui tous ces malheureux. L'aviation allemande continue le massacre, en mitraillant le navire et ses occupants et en tentant d'enflammer le mazout qui surnage, avec des bombes incendiaires.

2 500 passagers sont sauvés par les navires qui sont sur zone, et qui sous la mitraille et les bombes, réussissent à rejoindre la Grande-Bretagne. Ceux qui sont débarqués à Saint-Nazaire, sont faits prisonniers. Les autres, qui ont coulé avec le navire, sont en partie rendus à la terre où pendant plusieurs mois des centaines de cadavres viendront s'échouer sur les plages, entre Piriac et Les Sables d'Olonne où ils seront inhumés dans les cimetières de la côte.

Dans l'histoire de la deuxième guerre mondiale, ce sera l'une des plus grandes catastrophes maritimes. Après cette tragédie dont on a peu parlé pendant et après la guerre, la France a rendu un hommage particulier aux victimes, en installant une balise sur l'épave, où une plaque *Lancastria* a été placée, rappelant ce tragique événement.

