

## Amiénois, l'épave de Talmont

Durant soixante ans, deux mâts énigmatiques, se dressant dans la Gironde devant Talmont, n'ont cessé de mettre à l'épreuve la sagacité et l'imaginaire des curieux et des conteurs. « *Ce sont des balises signalant un haut-fond ... éclairées la nuit... un navire coulé par les sous-marins nazis.. ou par les Stukas ... le 6 juin 40... un bateau allemand chargé de blessés coulé par les Anglais... un vieux rafiote de 300 ans... les supports d'un téléphérique américain... un navire chargé de porto... ou de rhum... ou de pineau (Charentes obligent) .. un bateau à voiles de 100 m de long... » Aujourd'hui, les deux mâts ont presque disparus, et le navire, l'*Amiénois*, n'est plus qu'un nom, incompréhensible pour la plupart des passants, sur la plaque d'une rue talmontaise qui joint la place de l'église à celle de la Tour Blanche. Et des souvenirs.*

### **S/S<sup>1</sup> Amiénois**

Cargo à vapeur de 5 240 tonnes, longueur 100,65 m. Lancé en 1932 aux chantiers Furness SBG à Haverton-Hills-on-Tees (Grande-Bretagne) pour la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord (CBVN). Port d'attache Dunkerque.

Durant sa courte carrière d'avant-guerre, l'*Amiénois* va beaucoup naviguer en Méditerranée et sera souvent employé au transport de matériels lourds et encombrants qu'il peut facilement charger et décharger grâce aux bigues dont sont munis ses mâts doubles avant et arrière. C'est ainsi, par exemple, qu'il transportera, en pontée, des wagons de tramways pour la ville d'Alger<sup>(1)</sup>.

### **Guerre et débâcle**

Réquisitionné le 6 avril 1940, l'*Amiénois*, évidemment choisi pour ses capacités autonomes de manutentions lourdes, prend part à la campagne de Norvège. Attaqué plusieurs fois par l'aviation allemande lors de l'évacuation de Namsos et légèrement endommagé, la belle conduite de son équipage lui vaut citation à l'ordre de l'armée de mer et Croix de Guerre. Rendu au service civil le 3 juin, une semaine plus tard il quitte, sous un ciel noir des fumées des raffineries en flammes, Le Havre menacé par les *Panzers*. On l'a chargé à la hâte d'une précieuse cargaison : huiles industrielles, rhum, porto, vins fins, lingerie, aciers ronds à obus, uniformes et effets militaires, et surtout une batterie toute neuve de 4 canons antiaériens de 90 mm, modèle 39, sur affûts à pneumatiques, avec 500 coups, et des affûts non finis d'usinage.

Escale à Cherbourg, où il embarque des réfugiés venus, sur des bateaux de pêche, de Fécamp encerclé, et qui vont ainsi s'ajouter aux déjà nombreux réfugiés, employés et ouvriers des Tréfileries, embarqués au Havre. On loge ces malheureux, avec de nombreux enfants, dans l'entrepont avant, sur les grands sacs de grosse toile emplies d'effets militaires. Une petite foule désespérée que, malgré son dévouement, l'équipage a du mal à nourrir - chichement - et à soigner (un bébé naîtra à bord), des gens facilement rendus hargneux par l'inconfort et la promiscuité<sup>(11)</sup>.

L'abordage accidentel par un navire de guerre, qui cause à bâbord une brèche de 3 à 4 m de long sur 1 m de large, un peu trop près de la ligne de flottaison, oblige à relâcher à Brest où les réfugiés sont débarqués. Le 16 juin l'*Amiénois* entre en rade du Verdon où il mouille au milieu d'une flotte disparate de navires en attente de départ, sous la menace constante des bombardements aériens et des mines magnétiques. Le 19 juin (Paris est tombé le 14 et les Allemands sont sur la Loire), l'*Amiénois* remonte la Gironde et, à 16 heures, s'amarré aux appontements de Pauillac pour y débarquer les canons ; mais l'officier de port interdit le déchargement car les appontements ne sont pas assez solides (sic) pour accueillir ces lourdes pièces. Le lendemain, en route pour Bordeaux ! et amarrage vers 20 heures au poste 6 des Quinquonces. Les 21 et 22 juin se passent en ordres et contre-ordres Le 23 juin on commence à décharger les marchandises diverses, mais les canons doivent rester à bord... pour une autre destination<sup>(111)</sup>.

---

<sup>1</sup> Steam ship, classement international des navires de commerce.

### **J'ai vu couler l'*Amiénois***

24 juin : ordre de repartir à 11 heures pour une destination inconnue. L'armistice est signé avec l'Allemagne depuis 24 heures (« *dans l'honneur, et entre soldats* »), la signature est imminente avec l'Italie, on attend le "cessez le feu" (« *c'est le cœur serré que je vous dis qu'il faut cesser le combat* »). Et depuis la veille au soir les Allemands sont à Royan d'où ils bloquent la Gironde avec trois batteries d'artillerie lourde<sup>(IV)</sup>. L'équipage refuse de quitter la France. À 17 heures 30 un enseigne de vaisseau prévient qu'il a l'ordre d'arrêter l'équipage puis, à 20 heures 30, l'état-major. Et tandis que l'équipage est interné à l'École de Santé de la Marine et l'état-major au Fort du Hâ, un équipage militaire sous les ordres du lieutenant de vaisseau Farcy prend possession du navire (le chef-mécanicien ayant finalement accepté de rester à bord). Vers 22 heures 30 l'*Amiénois* quitte le quai. Il serait alors allé mouiller au Verdon (l'armistice est entré en vigueur à 0 heure 35, les opérations militaires doivent cesser, aurait appareillé "au petit jour", fait route par l'ouest du Banc des Marguerites, se dirigeant vers Talmont, puis, à un mille de la côte, mouillé par le travers du hameau de Deau. Là, les soupapes de remplissage des ballasts et la soupape de la turbine d'épuisement sont ouvertes. L'équipage militaire quitte le navire, qui va couler lentement, finalement tout droit après s'être un peu incliné vers l'arrière puis vers l'avant, reposant, vers 10 heures 30, le 25 juin, par 11 m de fond.

Position de l'épave : latitude 45° 31' 46" ; longitude 0° 55' 48" ; la proue tournée vers l'amont.

### **Enivrante épave**

De l'*Amiénois* émergeaient seulement, sous ses deux mâts, la teugue, le bloc passerelle avec la cheminée et la dunette. Aux basses mers de mâlines, le pont découvrait encore, Bientôt, les fûts de rhum et de porto crevèrent les panneaux de cales et vinrent s'échouer sur toute la côte, de Royan à Mortagne et en Médoc, pour le plus grand bonheur des riverains... pourchassés aussitôt par les gabelous. Il n'y avait plus de République, pas encore "d'État français", mais restait la Douane : soutirages au clair de lune, réjouissantes poursuites, dénonciations bien sûr. Deux vieux de Talmont avaient reçu de bons amis six bouteilles tirées d'un fût de porto échoué sous l'église. On les avertit qu'ils avaient été dénoncés par "l'informatrice" locale de la Douane et que les gabelous seraient chez eux le lendemain... qui ne trouvèrent que six bouteilles vides et deux vieux dans un sommeil béat. Jusqu'en 1942, les Allemands ne semblèrent guère s'intéresser à l'épave et à son contenu, sauf à s'en servir parfois de cible pour des tirs de canon<sup>(V)</sup>. Trouées d'obus, la cheminée et la passerelle furent emportées par les tempêtes d'hiver. Et l'*Amiénois* s'enfonçait lentement dans sa souille. En 1942, sur ordre des autorités d'occupation, le navire-grue *La Bigue* avec un scaphandrier, va tenter de récupérer la cargaison. Le travail va lentement. On ne peut opérer que par beau temps et aux heures de marée où les courants sont faibles. La turbidité de l'eau ne facilite pas les plongées du scaphandrier. Interrompues par l'hiver, les opérations reprennent au printemps 1943. À la fin de l'année *La Bigue* n'aura guère extrait autre chose que les sacs d'effets militaires, déjà à moitié pourris et qu'on tente de faire sécher sur le quai de Talmont... 1944 : il n'y aura pas de troisième campagne ; les canons convoités resteront au fond.

### **Seconde mort de l'*Amiénois***

Dans les années qui suivent l'épave va s'enfoncer un peu plus dans la vase, et se casser en deux. Les mâts font maintenant partie du paysage. Dans les années 60-70 on allait y décrocher des moules, excellentes, qui disparurent assez brusquement. Comme amers, ils étaient très utiles aux marins pêcheurs pour repérer leurs "marques" dans les pêches à driver ; mais il fallait se garder de les trop approcher, les ferrailles dispersées autour de l'épave constituant autant de "croches" pour les filets. Le mât Nord, celui d'arrière, a été abattu par la tempête des 15-16 novembre 1984, le mât Sud lors de l'ouragan dans la nuit du 11 février 1988. Bien qu'auparavant les mâts fussent très visibles (et l'épave parfaitement indiquée sur les cartes), l'*Amiénois* avait causé, en 1953, un "nauffrage" : de nuit, la gabare *Roland-Raymonde* vint s'y éventrer, mais l'équipage fut sauf. Désormais, à marée haute, il est pratiquement impossible d'apercevoir les moignons des mâts. Le 27 juin 1992, le voilier *Saint-*

*James* de Mortagne est venu s'encastrier entre les vestiges du mât Sud. Il put être tiré rapidement, sans dommage, de son acrobatique position.

Quinze ans durant, les usagers de la Gironde vont s'inquiéter, puis s'exaspérer. Faudra-t-il qu'il y ait des morts ?) Les pêcheurs, mais aussi, de plus en plus nombreux - et parfois ignorants - les plaisanciers, skieurs nautiques, hors-bords, zodiacs, scooters de mer... Que faire ? Pétardage, découpage de l'épave, pose de bouées ? Outre les coûts, le nombre des décideurs, en raison des statuts de l'estuaire, ne facilite pas la décision. En 1996, en désespoir de cause, deux marins pêcheurs disposent un balisage de fortune sur les mâts : de fortes perches d'acacia munies de voyants en bidons de plastique, fichées dans les moignons Sud et Nord. Le raz-de-marée du 27 décembre 1999 les emportera. Enfin, le 8 août 2003, au matin, le navire des "Phares et balises" mouille une bouée "cardinale Nord" non loin de la poupe de l'*Amiénois*. Remerciements au Secrétaire d'État à la mer, les plaisanciers n'auront plus peur et les marins pêcheurs ont retrouvé leurs marques.

Jacques Tribondeau

(I) Le journaliste et dessinateur Chas Laborde a raconté et illustré un de ces voyages sous le titre "De Dunkerque à Alger sur le S/S *Amiénois*, cent pas sur un cargo".

(II) Témoignage, d'après ses souvenirs familiaux, de Jean-Claude Couture, qui fut, à dix ans, un des "passagers" de l'*Amiénois*. Texte complet paru dans le bulletin "Amis de Talmont" 1992.

(III) Documentation de CBVN - SAGA

(IV) Dès le soir de leur arrivée, le 23 juin, les batteries allemandes vont tirer sur un petit convoi français qui veut forcer le passage. Les avisos-escorteurs et le torpilleur (non terminé) *Lansquenet* passeront, mais le paquebot *De La Salle*, touché, devra s'échouer au Verdon.

(V) De même la *Kriegsmarine* ne s'intéressera que tardivement au patrouilleur français P55, ex.-chalutier *La Cherbourgeoise* échoué (ayant rompu ses amarres au Verdon en décembre 1940) à l'entrée du chenal de Saint-Seurin-d'Uzet ; pillé par les riverains, puis drossé par une nouvelle tempête sur le platina de la Roquette, il ne sera remorqué à Bordeaux pour réparations qu'après plus d'un an d'abandon.