

## UNE FORTUNE ENGLOUTIE

20 Mai 1922

Le naufrage d'un paquebot a toujours été un évènement propre à émouvoir l'opinion publique, mais lorsque cet évènement est assorti de la perte d'une immense fortune, il devient alors un fait-divers hors série. Tel fut le sort du paquebot *Egypt* qui après plusieurs dizaines d'années d'une vie obscure et laborieuse allait dix années durant accaparer régulièrement la une des journaux et défrayer les chroniques maritimes du monde.

Lorsque le 19 Mai 1922, l'*Egypt* quittant son appontement de Tillbury mit le cap sur Marseille et Bombay, rien ne laissait présager on s'en doute, le drame du lendemain. Le navire n'emportait que quarante quatre passagers et si ses soutes n'avaient contenu une immense fortune, il se fut agi d'un appareillage bien ordinaire. Mais la chambre forte du paquebot recelait une précieuse cargaison composée de 4500 kilos d'or en lingots, quarante trois tonnes d'argent et trente sept caisses contenant 165000 souverains anglais. Bref, la bagatelle de plusieurs centaines de millions de nos francs enfermés dans un coffre-fort flottant.

Avec l'équipage composé en grande partie de marins indiens, il y avait un total de 339 personnes à bord du navire qui avait vu le jour vingt cinq ans plus tôt dans les Chantiers J.Caird & Co. de Greenock. Malgré son âge, l'*Egypt* n'était pas un vieillard et les onze mille chevaux de sa machine à vapeur le propulsaient encore à dix huit noeuds, performance tout à fait honorable à l'époque. Jaugeant un peu moins de huit mille tonnes, il mesurait 165 mètres de long pour 16 de large. Placé sous le commandement du Capitaine au Long Cours Andrew Collyer, il effectuait régulièrement la liaison entre la Grande Bretagne et les Indes pour le compte de son propriétaire, la célèbre Peninsular & Oriental Steam Navigation Company plus connue sous le nom de P&O.

Il appareilla donc par très beau temps puis mit le cap sur sa première escale. La mer était belle et la descente de la Manche se déroula sans incidents, permettant aux passagers de s'abandonner déjà au doux farniente qui accompagne les longues traversées. La journée du 20 fut aussi belle mais toutefois, en fin d'après-midi, apparut une légère brume qui se transforma très vite en un épais brouillard. L'*Egypt* naviguait alors à l'ouvert de la Manche et venait

d'infléchir sa route en direction du Cap Finistère. Ce nouveau cap lui faisait parer les dangers d'Ouessant et de la Chaussée de Sein avec une bonne marge de sécurité. En Capitaine prudent, Collyer avait fait réduire la vitesse de moitié et actionner à intervalles réguliers la sirène de brume.

D'épais, le brouillard devint dense. A présent, le son assourdi de la sirène d'un autre navire trouait difficilement le mur cotonneux. Par précaution, Collyer donna deux coups de sirène et stoppa. La réponse de l'autre navire déchira le brouillard. A en juger par le son, il paraissait tout-à-coup terriblement proche mais on ne pouvait pas l'apercevoir. *L'Egypt* lança à son tour l'appel de sa sirène... A peine le son s'était-il tu qu'une étrave sombre ourlée d'écume, surgit du néant. La collision paraissait inévitable. Tentant le tout pour le tout, Collyer fit mettre à droite toute la barre de son navire qui avait conservé un peu d'erre.

C'était hélas trop tard. Dans un terrifiant fracas de tôles déchirées, l'étrave du vapeur français *Seine*, Capitaine Le Barzic, en route de La Pallice au Havre, aborda le flanc bâbord du paquebot. Gravement atteint dans ses œuvres vives, *L'Egypt* commença aussitôt à sombrer en s'inclinant. C'est alors qu'une incroyable panique s'empara des lascars indiens qui sans plus attendre, se ruèrent sur les canots de sauvetage, bientôt suivis par quelques marins anglais.

Une immense clameur s'éleva du navire blessé.

Fort heureusement pour les passagers, il y avait aussi à bord quelques hommes dignes de ce nom pour tenter de mettre de l'ordre dans cette panique. Ainsi, cet officier de l'armée britannique dont le temps a malheureusement perdu le nom, qui sauta pistolet au poing dans une chaloupe pleine d'indiens et les obligea à regagner le bord sous la menace de son arme, afin qu'ils laissent leur place aux passagers.

La gîte devenant trop importante pour poursuivre la mise à l'eau des embarcations, on coupa alors les élingues qui les maintenaient fixées à leurs berceaux de façon à ce qu'elles puissent flotter lorsque la mer allait les atteindre. Cette précaution sauva de nombreuses vies.

Debout sur sa passerelle, le Capitaine Collyer dirigeait l'évacuation avec un sang-froid magnifique. Il fallait faire très vite car de minute en minute, l'inclinaison s'aggravait, prélude à la mort toute proche du navire.

Vingt minutes après la collision, le drame était consommé. Il n'y avait plus à la surface de la mer que quelques embarcations et des épaves. Exhalant un dernier jet de vapeur, l'*Egypt* s'en était allé vers le repos des profondeurs. Fidèle à la tradition maritime, Collyer était resté à son poste jusqu'à l'engloutissement du navire. Projeté à la mer, il échappa de justesse à la mort et fut repêché par une embarcation.

Malgré son étrave qui faisait eau, la *Seine* resta sur les lieux de la catastrophe et avec beaucoup de maîtrise, son Capitaine, parvint à sauver la plupart des naufragés. Son action permit de tirer de l'eau 263 personnes dont certaines étaient blessées assez gravement. Il fit ensuite route sur Brest à vitesse réduite pour y déposer ses rescapés et réparer son navire. Malgré la courageuse intervention du navire abordeur, le bilan que la panique aurait pu rendre catastrophique était encore bien lourd et s'élevait à 77 victimes.

L'enquête d'usage eut lieu et la P & O abandonna l'épave à son assureur, la compagnie Lloyd's, pour plus d'un milliard de francs de l'époque. L'histoire du paquebot *Egypt* qui venait de sombrer à une vingtaine de milles dans le nord-ouest du phare d'Ar Men aurait pu s'arrêter là mais elle était pourtant loin d'être terminée. Les dix années suivantes allaient à plusieurs reprises ramener le navire sous les feux de l'actualité. Une telle fortune ne s'en va pas au fond de l'eau sans que l'on essaye de la récupérer !

Dans un premier temps, la Lloyd's fit appel à la Salvash Association qui dépêcha le capitaine suédois Hedbacq sur les lieux. Avant toute chose, il fallait retrouver l'épave et ce fastidieux travail de recherche était tout sauf une sinécure. Personne n'était d'accord sur sa position : Collyer, Le Barzic et l'Amirauté britannique qui avait conduit l'enquête, donnaient chacun des positions différentes distantes parfois entre elles de plusieurs milles...

Sans se décourager, Hedbacq partit du point calculé par l'Amirauté et divisa la carte en petits carrés de cinq milles de côté qu'il explora un par un avec sa flottille de trois unités dont deux dragueurs. Le premier mois, quatre carrés avaient été explorés en vain. Enfin, un beau jour, à cinq milles dans le Sud du point de l'Amirauté, l'un des dragueurs crocha dans un obstacle assez important et ramena sur sa drague des traces de peinture jaune. On procéda aussitôt à son analyse chimique et Londres confirma qu'elle était parfaitement semblable à celle employée à bord des

navires de la P & O. Les alentours de l'obstacle furent méthodiquement dragués sans rien révéler et Hedbacq en conclut qu'il avait bien retrouvé l'épave de l'*Egypt*. Mais un problème de taille surgit alors. L'épave était retrouvée. Parfait ! Hélas, la profondeur était de l'ordre de cent vingt mètres et aucun scaphandrier à l'époque ne pouvait plonger aussi profondément. On en resta donc là.

Les mois puis les années passèrent et l'or de l'*Egypt* devint un sujet secondaire. Mais beaucoup y pensaient toujours et parmi ceux-ci, Alain Terne, le chef d'une entreprise de travaux sous-marins qui suivait de près toutes les nouvelles réalisations dans le domaine de la plongée profonde. Aussi, lorsque trois ans après le naufrage, il apprit que les Allemands avaient mis au point un appareil qui leur avait permis de renflouer un sous-marin coulé par 80 mètres de fond, il se précipita chez les assureurs qu'il parvint à convaincre et conclut avec eux, un contrat du type *time-charter*. Quelque temps après, il prenait la mer avec les remorqueurs *Iroise* et *Aurochs* pour retrouver l'épave. Le pauvre homme n'était pas au bout de ses peines ! Ses deux remorqueurs de type différent étaient incapables de tirer également sur la drague et on perdait vainement beaucoup de temps. Hedbacq rappelé se montra assez sceptique quant au succès à attendre de l'usage de ces deux bateaux. Il fallait trouver autre chose et Terne s'adressa alors au Capitaine Davy, le Capitaine d'Armement de la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, qui accepta de se charger de la recherche avec deux de ses chalutiers.

Les travaux reprirent en Juillet 1926. Se plaçant à l'estime, le Capitaine Davy mouilla une première fois, fit quelques observations et s'en fut mouiller sur le point calculé par Hedbacq. Les deux chalutiers commencèrent alors à draguer et il ne s'écoula pas une heure avant que l'un d'eux ne soit arrêté par un obstacle. Drague avariée, il vira de bord et Davy mouilla une bouée sur l'emplacement. De ce point, il entreprit toute une série de visées astronomiques qui donna à quelques secondes près, le point de Hedbacq. Grâce à des mesures approximatives de mensuration, Davy détermina que l'obstacle dans lequel l'un des chalutiers avait croché devait mesurer environ 180 mètres de long pour une quinzaine de large. Il s'agissait donc bien d'une épave qui, de surcroît, se rapprochait par la taille de celle de l'*Egypt*. Le contrat

avec la Lloyd's étant arrivé à expiration, la tâche du Capitaine Davy prit fin.

Cependant, Alain Terne ne pouvait se résoudre à abandonner. Il conclut un nouveau contrat et commença par tenter de s'assurer que l'épave était bien celle qu'il recherchait. Pour cela, il fallait y aller voir ! Afin de faciliter le travail des scaphandriers, il fallait mouiller des bouées dont les crapauds ne pesaient pas moins de quatre tonnes et les chalutiers de Davy étaient insuffisants pour cette entreprise. Il fallut donc s'adresser aux Ponts et Chaussées qui acceptèrent de mettre à sa disposition un navire mouilleur de balises. Il y embarqua en compagnie de plusieurs personnalités du monde maritime, parmi lesquelles le Capitaine Diamond, ancien commandant de l'Ecole de Plongée de la Royal Navy. Tout le monde fut d'avis que selon toute vraisemblance, cette épave était bien celle de l'*Egypt*. On fit alors procéder au retrait des bouées qui la ceinturaient.

Quelques jours plus tard, le remorqueur *Iroise* revenait sur les lieux avec à son bord l'expert de la Lloyd's, les Capitaines Davy et Diamond, un ingénieur allemand et un scaphandrier. Jamais auparavant, le scaphandre n'avait été utilisé à si grande profondeur. Un dernier sondage trouva le fond à 127 mètres.

Le scaphandrier allemand s'équipa, se mit à l'eau et commença sa descente. La première plongée d'une durée d'une heure et demie se solda par un échec, le scaphandrier n'ayant rien vu. A bord de l'*Iroise*, tout le monde en fut bien dépité mais personne ne s'avoua vaincu pour autant. Une seconde tentative fut faite et fut cette fois couronnée de succès. Dix minutes plus tard, le scaphandrier signalait qu'il se trouvait devant un grand bateau avec des haubans en acier mais qu'étant seul, il n'osait s'approcher davantage de l'épave, par crainte d'un accident. Dans ces conditions, tout travail était impossible et une nouvelle fois, on en resta là.

Il fallut attendre 1929 pour voir reprendre les travaux mais cette fois, l'infatigable Alain Terne avait fait appel à une société italienne de renom, la SORIMA qui envoya sur les lieux l'un de ses navires spécialement équipés pour ce genre de travail, l'*Artiglio II*. A son bord, avaient également pris place les deux meilleurs scaphandriers de l'entreprise, Messieurs Quaglia et Carli qui ne tardèrent pas à identifier avec certitude l'épave.

Interrompus par le mauvais temps et nombre d'autres raisons, les travaux ne reprurent qu'à l'été 1931 et finirent enfin par aboutir

un an plus tard grâce à la mise en oeuvre d'une cloche de plongée perfectionnée et d'un système d'ancrages multiples sur lequel pouvait se haler l'*Artiglio*. Mais une fois à pied d'oeuvre, les scaphandriers n'étaient pas au bout de leur peine. En effet, le trésor de l'*Egypt* reposait dans la chambre forte à neuf mètres sous les ponts. Il fallut utiliser des explosifs dont la puissance fut progressivement réduite à mesure que l'on approchait du trésor.

Enfin, le 22 Juin 1932 à huit heures du matin, ce travail titanesque accompli par plus de 120 mètres de profondeur dans une région bien connue pour la violence de ses courants, était couronné de succès. La benne qui venait de pénétrer dans la chambre blindée, déposait sur le pont de l'*Artiglio* les premiers lingots ! Le travail se poursuivit trois jours durant, jusqu'au 25 Juin, date à laquelle la benne ne rencontra plus rien dans la chambre forte. Une rapide expertise montra que 90 pour cent du précieux chargement était renfloué.

Dix ans avaient été nécessaires au sauvetage du trésor. Dix années d'un travail acharné qui avaient coûté 260 millions de Francs à la Lloyd's. Mais l'enjeu en valait la peine car outre le bilan financier très largement positif pour les assureurs, d'énormes progrès avaient été réalisés dans le domaine bien particulier des travaux de récupération sous-marine.

Ainsi s'achève l'histoire de cet obscur paquebot que rien ne prédestinait à pareille renommée mais la mer qui elle, préside à la destinée des navires en avait décidé autrement.