

# 543 travailleurs chinois noyés en Méditerranée

Julien-Han TCHANG

[ Le 17 février 1917, le paquebot ATHOS fut coulé en Méditerranée par un sous-marin ennemi non identifié, occasionnant un nombre considérable de victimes dont des centaines de travailleurs chinois recrutés en Chine par la France. Jusqu'à nos jours, des données imprécises ou erronées telles que la date de la catastrophe, le nombre de passagers ou naufragés ainsi que d'autres détails ont continué à paraître au fil des années dans des publications, et c'est regrettable. Les données que je rends publiques aujourd'hui sont le résultat de ma recherche dans les archives du SHD de France, à savoir le Service Historique de la Défense nationale à Vincennes. ]

## Les faits se déroulent en février 1917, en pleine guerre 1914 – 1918.

Effectuant le voyage de retour n°4 de la ligne d'Extrême-Orient, le paquebot français Athos quitte Port-Saïd le mercredi 14 février à 16 heures en destination de Marseille. Selon le registre de bord, il transporte 1844 passagers, dont 734 ouvriers chinois, 769 tirailleurs sénégalais du 77ème bataillon, embarqués à Djibouti ; une centaine d'entre eux est choisie après l'embarquement pour former la police du bateau. On compte encore 341 passagers de différentes nationalités, y compris un certain nombre de femmes et enfants ainsi que quelques prisonniers allemands. L'effectif de l'équipage est de 320 hommes en tout, dont un petit nombre sont des militaires. Au début, le paquebot est escorté par un sloop anglais, mais peu après la marine anglaise envoie deux torpilleurs, Enseigne Henry et Maheluk, pour l'escorter jusqu'à Marseille.

Le 17 février 1917, le paquebot français Athos, alors qu'il poursuivait normalement sa route en Méditerranée, fut frappé par la torpille d'un sous-marin inconnu, à 220 miles à l'est de l'île de Malte, il était 12h 27. La torpille atteignit à bâbord le compartiment de la cambuse et pénétra à une profondeur d'environ quatre mètres, touchant aussi celui des machines. Ces deux pièces furent envahies et remplies presque instantanément d'un torrent impétueux.

L'officier mécanicien de quart, M. Donzel, et le premier chauffeur Cipriani, qui auraient eu le temps de fuir devant les trombes d'eau, se précipitèrent dans la chaufferie arrière pour stopper les machines et arrêter les émissions de vapeur. Les deux hommes, bloqués dans la chaufferie dont la porte d'issue était définitivement fermée, y furent engloutis. Grâce au dévouement de ces deux hommes et au sacrifice de leur vie, le pire fut évité et la mise à l'eau des embarcations put alors être organisée.

Aussitôt l'explosion maîtrisée, le commandant M. Dorise transmet lui-même l'ordre de mettre les machines sur Stop, il fit ensuite un appel ordonnant à tout le monde de se diriger vers les postes d'évacuation et lança un signal de détresse par T.S.F. Trois minutes après le torpillage, le chef mécanicien arrivant sur la passerelle, rendit compte au commandant de la gravité des avaries. Les ordres furent donnés suivant le protocole requis et rapidement exécutés. Chaque passager enfile son gilet de sauvetage, les enfants s'entourent du chapelet de liège qui leur est spécialement destinés, les embarcations sont rapidement descendues des deux côtés du bâtiment.

**Et l'ordre d'évacuer les femmes et les enfants d'abord est donné. L'embarquement des passagers désignés s'acheva en bon ordre.**

**Suivant les ordres du commandant et grâce au dévouement des officiers, toutes les embarcations furent mises à la mer sans encombre, sauf l'embarcation n°11, envahie et surchargée par des chauffeurs arabes et chinois ainsi que d'autres étrangers. Malgré les efforts du second mécanicien Holstein, chargé de la surveillance, qui essaye vainement de réduire l'effectif du canot, les balancines se cassent et le canot se renverse ; suspendu au flanc du bâtiment, il se vide de tous ses occupants qui sont projetés à la mer, parmi eux deux femmes et deux fillettes. Puis c'est l'embarcation n° 10 qui, mal gouvernée, se retourne précipitant ses passagers à la mer. La température de la Méditerranée au mois de février étant très basse, les naufragés même munis de leur gilet de sauvetage ont peu de chance de rester vivants si leur séjour dans l'eau se prolonge.**

**Le corps de tirailleurs sénégalais était installé dans des cabines collectives à l'arrière du bateau tandis que les ouvriers chinois sont installés dans des cabines à l'avant du bateau. A Port-Saïd, 47 radeaux avaient été montés sur le bateau, dont 23 destinés au corps sénégalais, et 24 aux ouvriers chinois, un radeau pouvant contenir 30 personnes. Dix minutes après le torpillage, les radeaux de l'arrière sont tous mis à la mer. A part 109 sénégalais qui, restant à leur poste, baïonnettes au fusil, ont sacrifié leur vie, les autres tirailleurs sénégalais, disciplinés, furent tous sauvés. C'est alors que le bâtiment commença à s'enfoncer par l'arrière, de plus en plus rapidement.**

**Malgré les efforts du capitaine Sylvestre et de l'adjudant Poagetoux chargés de la conduite du détachement chinois, les 24 radeaux à l'avant destinés aux ouvriers chinois ne purent à beaucoup près être tous mis à l'eau. Selon le rapport de l'Officier enquêteur réalisé après le naufrage, de nombreux chinois sont restés inertes devant le danger, beaucoup d'autres ont commencé par s'égailler dans les cabines pour piller, et après avoir perdu ainsi un temps précieux, se ruèrent en masse vers l'avant du bateau où ils se battirent entre eux pour l'occupation des radeaux. Ce qui retarda encore la mise à l'eau des radeaux et multiplia le nombre des Chinois qui ne purent être sauvés.**

**Il ne se passa que 14 minutes entre le torpillage de l'Athos et sa disparition de la surface de la mer. L'équipage a remarquablement assuré ses responsabilités, Commandant, premier et second capitaine, chef mécanicien, contrôleur des postes, capitaine d'armes, maître d'équipage, etc. ainsi que la force de police ayant à sa tête le commandant du 77ème bataillon, tous sont restés avec sang-froid à leur poste, commandant et organisant énergiquement l'évacuation. Sans hésitation devant le danger, chacun a accompli courageusement sa tâche. Soudain le commandant Dorise s'écria : "Mes amis, il n'y a plus rien à faire, tâchez de vous sauver !" et en moins d'une minute, l'avant du navire se dressa presque à la verticale, s'enfonça et disparût. Certains réussirent à se jeter dans la mer, d'autres furent engloutis avec le bâtiment, notamment le premier lieutenant Santi et le second Roubert, le commissaire Ramel, le commandant du 77ème bataillon Colonna d'Istria et ses 109 tirailleurs sénégalais.**

**Après la disparition de l'Athos, l'Enseigne Henry et Maheluk recueillirent sans relâche les passagers et l'équipage réfugiés dans les embarcations ou les radeaux. A 15 heures, chacun des deux torpilleurs s'est retrouvé avoir à son bord 650 personnes environ, leur capitaine craignit un instant l'instabilité dangereuse du bâtiment, heureusement la mer était calme en ce moment-là. Entre 20 et 22 heures, le torpilleur "Baliste", puis la canonnière "Moqueuse", arrivant de loin, ont recueilli sur les lieux ceux qui restaient encore dans des embarcations, soit une centaine d'hommes. (l'ellipse des détails au cours du sauvetage)**

Le bilan définitif du naufrage de l'Athos recense 763 disparus : 543 ouvriers chinois, 109 tirailleurs sénégalais qui assuraient la police du bateau, 73 européens dont du personnel d'équipage, des passager et des prisonniers allemands ainsi qu'un groupe de 38 personnes composé de chauffeurs arabes, d' Annamites sans pièce d'identité, de tirailleurs de Madagascar et d'Indochine. Le commandant M. Dorise, fut recueilli sans connaissance par un torpilleur et expira malgré les secours d'urgence. 11 cadavres de plus furent sortis de l'eau au cours de l'après-midi, ce qui porte le nombre total des victimes de cette catastrophe à 775 personnes, soit 35,81% des 2164 personnes qui se trouvaient à bord depuis le 14 février.

Le 18 février, dans l'après-midi, 1389 rescapés du naufrage de l'Athos furent envoyés à Malte, et parmi eux 191 Chinois. Dans une longue liste répertoriant les noms des blessés nécessitant des soins à l'hôpital figurent 76 survivants chinois. 9 de ces Chinois étaient notés comme ayant la profession de chauffeur et aux autres était attribuée l'appellation de coolie.

Au cours des mois de mars et avril, 180 rescapés chinois furent envoyés par petits groupes et à des dates différentes selon la disponibilité des bateaux, directement vers Marseille pour la plupart ou quelquefois via Toulon, puis vers Marseille. Onze Chinois grièvement malades ne quittèrent l'hôpital que dans la première décade de mai pour aller enfin rejoindre d'autres travailleurs chinois en France. On peut imaginer sans peine quels sentiments complexes les assaillirent au moment de leur nouvel embarquement !

Lorsque j'ai découvert dans les archives militaires du Service Historique de la Défense nationale tous les détails concernant cet épouvantable naufrage de l'Athos, j'ai vraiment eu le cœur lourd. S'il n'y avait pas eu la Guerre 14-18, la France et la Grande-Bretagne n'auraient pas eu besoin de toute cette main-d'oeuvre chinoise, si nombreuse à se rendre en Europe. Si les autorités françaises avaient été suffisamment vigilantes devant l'annonce de l'Allemagne concernant sa « guerre des sous-marins à outrance » lancée le 31 janvier 1917 et en vigueur dès le lendemain, et avaient fait emprunter aux bateaux des itinéraires autres que ceux habituels, il est fort possible que l'Athos ait pu éviter ce torpillage et ce naufrage. Et si les ouvriers chinois à bord avaient pu respecter la discipline imposée et suivre l'ordre des officiers qui les encadraient, ils n'auraient pas perdu tout ce temps précieux et auraient pu éviter la mort. Mais les travailleurs chinois, très ignorants face aux disciplines engendrées et imposées par l'arrivée de la révolution industrielle, se sont montrés presque complètement inconscients des disciplines de l'époque et y ont dérogé d'instinct ; certain d'entre eux, quand même pas tous, il faut le dire, livrés sans contrainte à leur psychologie de joueur invétéré, pêchaient en eau trouble quand l'occasion leur semblait favorable. Enfin je voudrais le signaler, ce que l'Officier enquêteur a souligné dans son rapport en ce qui concerne les passagers chinois relevait d'une observation précise et sensée :

La conduite blâmable des passagers chinois qui, pour une large part, sont morts victimes de leur manque absolu de sang-froid et de leur esprit de rapine, en dépit de tous les efforts du capitaine et de l'adjutant qui se sont sacrifiés pour eux.

Toutes les circonstances qui ont conduit à ce scénario catastrophe reposent sur une série de hasards, la présence improbable de tous ces gens de culture si différente rassemblés en un seul lieu, la guerre qui s'intensifie, les dangers de la mer, tout concourt à faire paraître inéluctable la rencontre de chacun avec sa propre destinée, aussi incompréhensible put-elle sembler, en particulier pour tous ces malheureux Chinois.

Les 734 travailleurs chinois de l'Athos avaient été recrutés à Hong-Kong, par la mission française Truphil via la société chinoise Huimin. Ils représentaient l'un des cinq contingents qui ont embarqué successivement pendant cinq semaines à partir de décembre 1916. Qui pouvait penser au moment du départ à Hongkong, qu'un malheur si cruel les attendrait sur leur chemin maritime ? 543 travailleurs chinois noyés dans la Méditerranée reste un souvenir aussi sombre que lourd de la première Guerre mondiale, en effet c'est l'événement qui de toute la guerre a causé le plus grand nombre de morts chinois dans un espace de temps aussi court et brutal. Ce naufrage constitue sans aucun doute une page particulièrement tragique de l'histoire des travailleurs chinois envoyés en Europe occidentale.

Voilà un souvenir bien funeste.

**Notes :**

*1/ C'est la version française du texte original chinois publié sur Europe Weekly, N° 529, paru 4-10 avril 2015.*

*2/ Julien-Han Tchang, nom de plume de ZHANG Hanjun, conférencier biculturel sino-français, chercheur indépendant, traducteur & auteur, chargé de cours au CELSA - Université Paris Sorbonne.*