

La plus forte explosion avant la bombe A

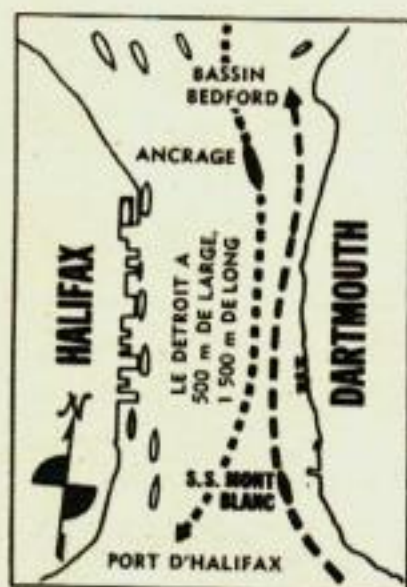
Cela s'est produit il y a 50 ans. Une ville fut rasée parce que deux navires se disputaient la priorité.



LES anciens emploient encore aujourd'hui des expressions comme « Va à Halifax » ou « Je te ferais sauter à Halifax ». Pour les jeunes, c'est devenu une légende. Il s'agit de la plus forte explosion que l'homme ait produite avant l'invention de la bombe ato-

mique. Un matin blafard de décembre 1917, deux navires, dont l'un portait plus de 2.500 tonnes d'explosifs destinés à la guerre en Europe, entrèrent en collision dans le port d'Halifax.

L'explosion qui en résulta tua près de 2.000 personnes, en blessa 9.000 et fit 200 aveugles. Voici comment se produisit cette catastrophe qui aurait pu être facilement évitée.



Ce matin fatidique, le port de Halifax était paisible. Rien n'aurait troublé ce calme si le « Mont Blanc » qui faisait son entrée dans le port avait pu rester sur sa droite comme le prescrit le règlement, et si l'« Imo » qui sortait du port avait pu faire de même. Mais l'obstination des deux capitaines à réclamer la priorité de passage provoqua la collision catastrophique.



Le « Mont Blanc » (à droite) était arrivé de New York la veille au crépuscule avec une cargaison dangereuse. Il est resté ancré toute la nuit dans la rade de Halifax, au sud du goulet. Au matin, il doit accoster à Halifax pour prendre du charbon.



Le SS « Imo » (à gauche), un paquebot norvégien, avait aussi fait escale à Halifax pour prendre du charbon, avant de faire route vers New York pour y embarquer une cargaison destinée à la population belge éprouvée par la guerre. Son capitaine était furieux parce que son navire avait dû passer la nuit dans le bassin de Bedford, ce qui a retardé l'embarquement du charbon. Lorsqu'il put enfin appareiller au petit matin, il accéléra et filait sept nœuds en passant le goulet. Pendant ce temps, le « Mont Blanc » s'était également engagé dans le goulet, faisant route vers le nord en sens inverse avec précaution, à cause de sa cargaison dangereuse, et serrant la rive droite. Dans quelques minutes, ce sera la tragédie.



8 h 42. Lorsque le pilote du « Mont Blanc » se rendit compte que l'« Imo » allait tenter de passer entre le « Mont Blanc » et la berge de Dartmouth, il cria « Stoppez vos machines. » Par une manœuvre désespérée, il fit virer le « Mont Blanc » tout à gauche. Trop tard ! Au lieu de poursuivre sa route, l'« Imo » donna trois coups de sirène signifiant : « Je fais machine arrière. » Mais en faisant machine arrière, l'« Imo » envoya son avant sur la droite. Il continua à s'approcher du « Mont Blanc » et l'abordage semblait inévitable. A ce moment, le « Mont Blanc » ne battait pas le pavillon rouge signifiant : « J'ai des explosifs à bord. » Ce pavillon n'est obligatoire que pendant le chargement.

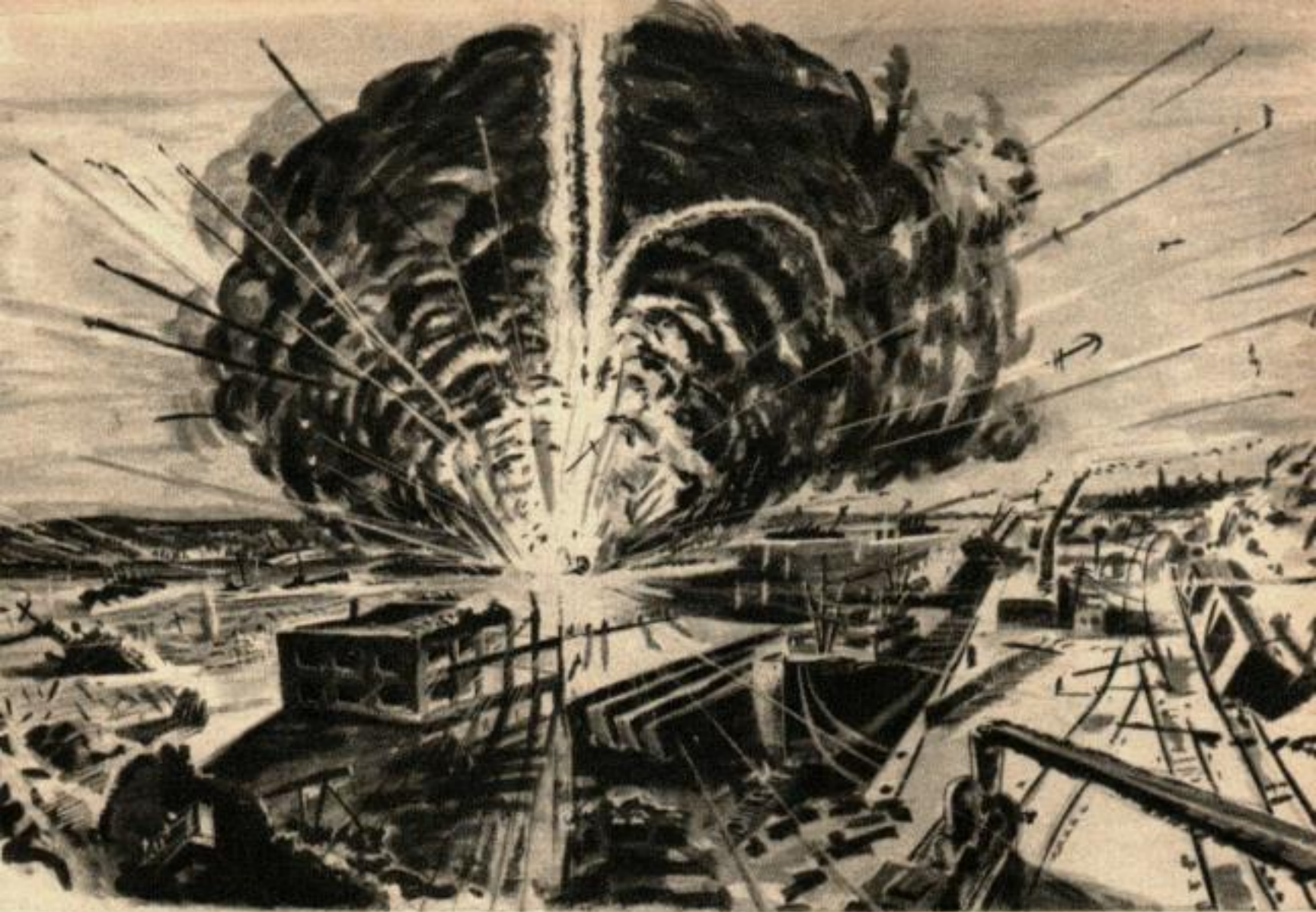
8 h 35. Sur le « Mont Blanc », les gens de la passerelle furent stupéfaits de voir que l'« Imo » qui venait en sens inverse, ne suivait pas la route normale (ligne pointillée) pour sortir du port. « Cet idiot a l'air de vouloir venir de notre côté, dit le pilote du port au capitaine Le Medec, il vaut mieux donner un coup de sirène pour attirer son attention. » La sirène sonna une fois, et la réponse aurait dû être le même signal, signifiant que chacun maintient sa droite, mais à la stupéfaction de gens du « Mont Blanc », l'« Imo » répondit par deux coups de sirène, signifiant qu'il vient sur sa gauche.



8 h 45. L'avant de l'« Imo » s'enfonça de trois mètres dans l'avant du « Mont Blanc ». Des fûts d'essence furent crevés et inondèrent le pont. Certains tombèrent à l'eau. Puis l'« Imo », faisant toujours machine arrière, se dégagait et des étincelles produites par les frottements de métal mirent le feu à l'essence répandue. Le « Mont Blanc », couvert de flammes, continua à dériver à babord et s'arrêta près des quais de la ville d'Halifax.



8 h 55. Des milliers de personnes alignées le long des quais regardaient ce qui se passait sans se rendre compte du danger. L'équipage du « Mont Blanc » qui savait que leur navire était chargé d'explosifs, le quitta dans les canots et alla se cacher dans les bois de Dartmouth. Pendant ce temps, les équipages des remorqueurs et des navires voisins, qui voyaient seulement un bateau en détresse, essayèrent courageusement de l'éloigner des quais pour empêcher la propagation du feu. Certains marins intrépides montèrent même à bord du « Mont Blanc » pour essayer d'éteindre l'incendie. La plupart périrent bien entendu dans la catastrophe, l'explosion de la plus grosse bombe à retardement que l'homme ait jamais réalisée. Pendant ce temps, sur le rivage, les gens se pressaient aux fenêtres, les tramways ralentissaient pour permettre aux voyageurs de mieux voir. La plus formidable explosion du monde ne manquait pas de spectateurs.



9 h 06. 21 minutes après la collision, le « Mont-Blanc » explosa, rasant Halifax et décimant sa population. L'explosion arracha des roches énormes du fond du port pour les projeter sur les rivages. Un morceau de l'ancre du « Mont-Blanc », pesant une demi-tonne, fut projeté à 3 kilomètres. Un officier qui se trouvait sur un bateau voisin fut arraché du pont et atterrit sur une colline, à 800 m de là, tout nu et couvert de contusions. L'eau projetée par l'explosion frappa un navire au large avec une telle violence que l'équipage crut avoir touché une mine. Des quartiers entiers d'Halifax et de Dartmouth étaient rasés. Il y avait des incendies partout ; des centaines de mourants parmi les morts. Et ce n'était pas fini. L'explosion qui s'était produite à peu près au milieu du goulet le vida d'une telle quantité d'eau que lorsqu'il se remplit de nouveau, il y eut des vagues de 9 mètres de haut qui déferlèrent sur deux rangées de pâtés de maison de part et d'autre du goulet.

9 h 30. Lorsque les survivants osèrent enfin lever la tête, Halifax était un charnier, une vision d'horreur. La ville était complètement ravagée. Il ne restait plus aucune trace de milliers de maisons, d'usines, de bâtiments administratifs. Des trains avaient été dérailés. Il y avait des incendies partout. Quelques navires, dont l'« Imo », étaient gravement endommagés mais flottaient encore. Il y avait des morts à bord, les autres étaient hébétés. Le capitaine de l'« Imo » et le pilote qu'il avait à son bord ont été tués sur le coup. Par la suite, on inculpa le capitaine le Medec et le pilote du port qu'il avait à son bord, mais après un long procès, ils furent mis hors de cause. De sorte qu'on n'a jamais pu trouver un responsable pour cette tragédie.

