

Wilhelm Gustloff

La plus grande tragédie maritime de tous les temps

La plus grande catastrophe maritime de tous les temps... C'est ainsi que l'on peut qualifier le naufrage du paquebot allemand Wilhelm Gustloff, torpillé par le sous-marin soviétique S-13 le 30 janvier 1945 en mer Baltique, faisant selon certains témoignages plus de 10 000 morts. Le paquebot, chargé bien au-delà du raisonnable, participait à l'évacuation des réfugiés allemands de Prusse orientale, face à l'avancée de l'armée russe...

Par Jean-Louis Maurette et l'Expédition Scyllias



La tragédie du Wilhelm Gustloff

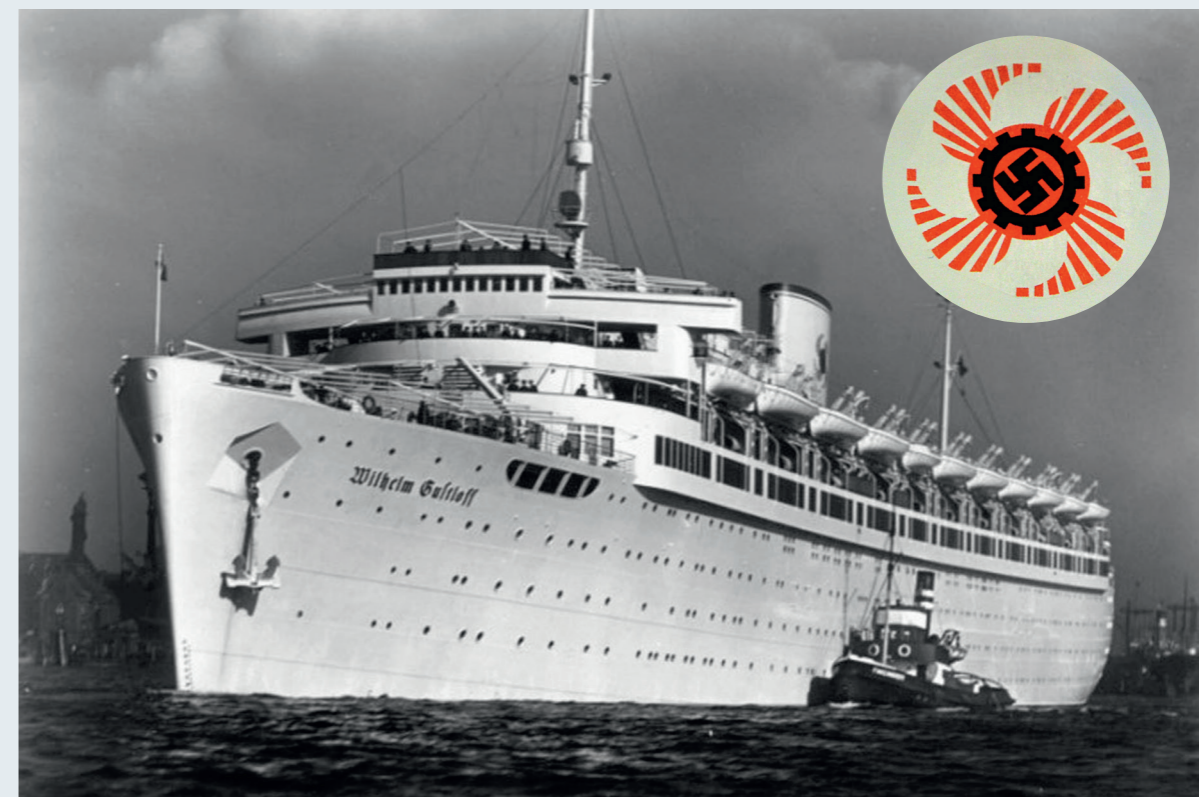
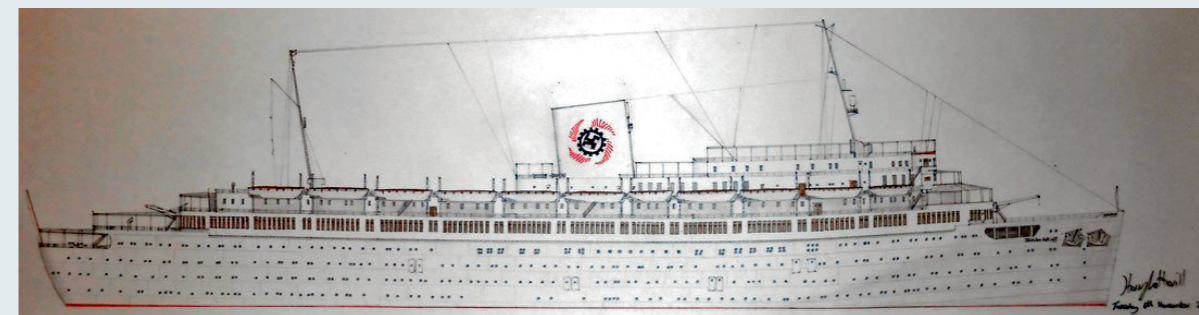
Àu début de l'année 1945 la plupart des Allemands, civils ou militaires, ont conscience que l'issue de la guerre est proche et sera dans tous les cas de mauvaise augure pour le Reich et ceux qui l'ont soutenu. La défaite est à présent inéluctable, seuls les fanatiques et les imbéciles croient encore que la providence chère au Führer va daigner intervenir. Devant l'inexorable poussée soviétique, nombre de civils et de soldats blessés ou provenant d'unités désorganisées affluent en Courlande, dans l'ancien corridor polonais et en Prusse orientale qui est à présent menacée. Cette pathétique marée humaine fuyant les combats, les inévitables exactions et un envahisseur que tous redoutent car réputé impitoyable, ne fait qu'augmenter les problèmes auxquels doit faire face l'état major dans sa gestion de ce qui est devenu une déroute malgré des tentatives de stabiliser le front. Une chose est sûre, il n'est que temps de tenter le rapatriement de cette masse de malheureux, constituée de civils et blessés graves ainsi que beaucoup de militaires de tous grades et de spécialistes de différents corps de métier. Les dignitaires nazis, les membres des forces de l'ordre, de l'administration et de l'organisation Todt ne sont pas en reste et souhaitent ardemment quitter cette région devenue un véritable piège. Les stratèges décident alors d'évacuer par la mer car il s'agit de la possibilité la plus logique, voir la seule. En plusieurs années de guerre à l'Est, la Kriegsmarine n'a pas réussi à obtenir la suprématie navale en Baltique, et ce malgré l'aide, il est vrai réduite mais efficace, de la petite marine finlandaise. Les marins soviétiques n'ont jamais abandonné le terrain à leurs homologues allemands et ont toujours

mené des actions offensives, aidé en cela aussi par les opérations aériennes de minage menées sans cesse le long des côtes allemandes par les pilotes alliés du Coastal Command. Néanmoins le Reich dispose encore d'une flotte qui, bien qu'hétéroclite, peut permettre de mener à bien dans des conditions acceptables une évacuation par mer.

Le 21 janvier le Großadmiral Karl Dönitz lance l'opération baptisée Unternehmen Hannibal : Alle verfügbaren deutschen Schiffe sollen vor den Sowjets retten, was zu retten ist(1) ! Le projet initial est de rapatrier par voie maritime plus de deux millions de personnes dans un laps de temps très court car l'Armée rouge frappe à la porte. La plus grande évacuation maritime de l'histoire de l'humanité est lancée sous la direction de l'amiral Theodor Burchardi ! Réussira-t-elle ? Des dizaine de bateaux de tous types, dont plusieurs grands paquebots, vont participer à ce gigantesque ballet naval dans une ambiance de fin du monde aux accents wagnériens.

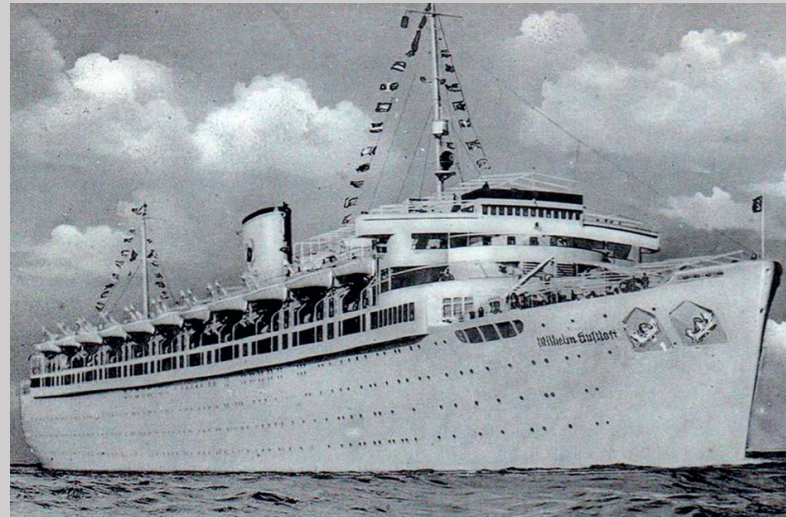
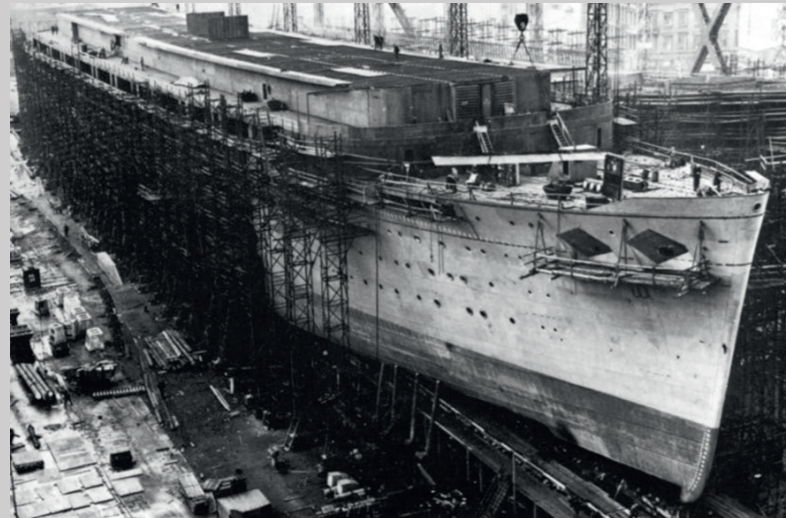
La grande évacuation

Dans le cadre de l'opération Hannibal, le grand port militaire de Gotenhafen (à présent Gdynia en Pologne) revêt une importance vitale pour des millions de gens. Quelques trains partent encore tant bien que mal vers l'ouest avec quelques favorisés, si tant est que voyager entassés dans des wagons guettés par les avions soviétiques sillonnant le ciel sans relâche, permet d'être classé dans les privilégiés... Mais sans doute ont-ils la chance de ne pas attendre comme d'autres le long des



Page de gauche, tableau d'Andrei Loubianov représentant le sous-marin russe S-13 pistant le Wilhelm Gustloff. En médaillon, une représentation du naufrage du paquebot. Ci-contre, le paquebot Wilhelm Gustloff en vue latérale (ci-dessus) et en navigation (ci-dessous). En médaillon, le logo figurant sur le cheminée du Wilhelm Gustloff quand il navigait pour la Kraft durch Freude.

Wilhelm Gustloff, le paquebot du peuple



Lancé le 5 mai 1937, le Wilhelm Gustloff est un paquebot prestigieux de la Kraft durch Freude (« la force par la joie »), organisation de loisirs créée par le dirigeant national-socialiste (NSDAP) Robert Ley afin de concilier la classe ouvrière au régime. Précédemment la KdF a affrété à bas prix des paquebots transatlantiques en fin de carrière, comme le Berlin, le Sierra Cordoba ou le Monte Rosa, désarmés par suite de la crise économique et les restrictions d'immigration américaine. Elle veut à présent des navires de prestige, spécialement conçus pour les croisières d'agrément et non le transport à longue distance. Le navire fait 208 mètres sur 23, il a un tonnage de 26 000 tonnes et est conçu pour transporter un total de 1 943 personnes. Étant utilisé par la Kraft durch Freude, il ne comporte pas de classe de luxe, ce qui est un fait rare pour l'armement des navires de croisière de l'époque.

La conception des cabines est unique et se veut «égalitariste» : chaque cabine bénéficie de la vue sur la mer et le niveau d'équipement est identique entre les cabines de l'équipage et celles des passagers. Un Sistership est programmé, le Robert Ley du nom du dirigeant nazi qui est à la tête du front du travail, une organisation nazie qui a remplacé les anciens syndicats ouvriers (et confisqué leurs biens). Cette organisation chapeaute les programmes de loisirs des travailleurs (Les croisières en mer, mais aussi le colossal village de vacances Prora sur l'île de Rügen en Baltique, ou encore le système d'acquisition de la «voiture du peuple» (La coccinelle Volkswagen) par un système de coupons).

Ce sister-ship du Wilhelm Gustloff n'aura pas de carrière civile et les autres navires de la série seront annulés pour cause de guerre. Les croisières sont destinées à récompenser des ouvriers «méritants» (à la façon du stakhanovisme soviétique) et à propager l'idée que le régime hitlérien (qui a interdit les partis de gauche, les syndicats ouvriers et réprimé féroce­ment leurs militants) a une fibre sociale et se préoccupe des loisirs des travailleurs. La croisière inaugurale est un geste de propagande pour l'Anschluss ; il y a plusieurs centaines de passagers autrichiens triés sur le volet, une pléiade de journalistes mais aussi... trois cents jeunes filles du BDM - Bund Deutscher Mädeln une organisation satellite des mouvements de jeunesse nazie.

La seconde croisière (il s'agit de sorties de trois jours) vers les îles britanniques, en escadre avec trois autres paquebots affrétés par le KdF voit le Wilhelm Gustloff se porter au secours du cargo anglais Pegaway malmené par une tempête, un sauvetage réussi dans des conditions difficiles.

Le Wilhelm Gustloff est réquisitionné le 22 septembre 1939 pour être transformé en navire-hôpital de la marine de guerre. Lors de la campagne de Norvège au printemps 1940, il est utilisé pour rapatrier les blessés. Le 20 novembre 1940, l'ancien paquebot est mis à quai au port de Gotenhafen, dans le district de Dantzig-Prusse-Occidentale (aujourd'hui Gdynia, en Pologne), afin d'y servir de caserne flottante pour la seconde division-école de sous-marini­ers.

Début 1945, la progression des troupes soviétiques et la défaite de l'Allemagne semblent inéluctables. La Prusse-Orientale accueille de nombreux civils et militaires fuyant l'offensive de l'Armée rouge. C'est alors qu'a lieu l'opération Hannibal employant quatre grands navires de transport pour évacuer la population. Le Wilhelm Gustloff appareille le 30 janvier avec plus de 10 000 passagers...

quais de Gotenhafen couverts de neige, subissant par des températures d'une quinzaine de degrés au-dessous de zéro la morsure d'un vent mortel qui en transforme beaucoup en statues de glace ! Car l'attente d'un embarquement tue les plus faibles qui n'ont pas eu la chance de trouver un abri. Les vieillards et les blessés sont les premiers à mourir. Les enfants qui passent leur temps à quêter un peu de nourriture dans les rues balayées par les bourrasques résistent un peu plus longtemps aux affres de cette nature implacable qui s'ajoute à la cruauté de la guerre. Mais leurs petits corps tourmentés viennent aussi régulièrement rejoindre la longue cohorte des morts.

Les sinistres Kettenhunde, surnom des Feldgendarmes, font la chasse aux déserteurs et leur zèle s'affiche au gré des potences où se balancent quelques infortunés raidis par le froid. Visages anonymes recouverts de givre. Pourtant l'espoir de quitter cet enfer existe. La présence de grands navires de guerre comme les croiseurs lourd Admiral Hipper et Prinz Eugen apporte un peu d'optimisme. La Kriegsmarine est toujours là, rien n'est perdu. Il n'y a qu'à voir la noria de petits bâtiments de surface sillonnant la rade et les grands paquebots s'amarrant pour se rendre compte qu'une action de sauvetage est en préparation.

Dans ces grands bateaux pouvant arracher au désastre des milliers de personnes se trouvent le croiseur auxiliaire Hansa, 153 m de long, 20,1 m de large et jaugeant 9138 tonneaux de jauge brute (tjb), les paquebots Cap Arcona, 205,9 m de long, 25,8 m de large et 27761 tjb, et Wilhelm Gustloff, 208 m de long pour 23,5 m de large et 25 484 tjb.

Des files se forment rapidement et les passagers embarquent. Le moindre recoin est utilisé. On s'entasse dans les cales, les cabines, les ponts ! Le commandant du Wilhelm Gustloff, Friedrich Petersen, âgé de 67 ans, est inquiet à juste titre. Les officiers qui le secondent ne le sont pas moins. Une équipe mixte a été constituée pour aider le commandant Petersen dans sa tâche. On trouve ainsi le Korvettenkapitän Wilhelm Zahn, commandant la 2.ULD (2 U-Boot-Lehr-Division), son officier en second, sous-marinier également, Paul Vollrath, et les capitaines Heinz Weller et Karl-Heinz Köhler de la marine marchande. De fait, les compétences ne sont pas clairement établies. Qui commande ? Qui ordonne ? Le



Ci-dessus, le Wilhelm Gustloff à l'embarquement. Ci-dessous, vues des coursives envahies pas la foule. Page de gauche, le Wilhelm Gustloff au chantier lors de sa construction. Au centre, le baptême du paquebot par la veuve Gustloff, en présence d'Hitler, en 1937 à Hambourg.



Wilhelm Gustloff

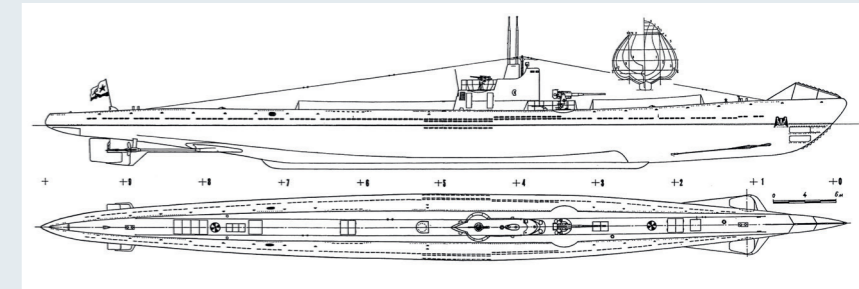
Type :	Paquebot
Propriétaire :	Deutsche Arbeitsfront
Utilisateur :	Kraft durch Freude
Chantier :	Blohm & Voss, Hambourg
Mise en chantier :	1 août 1936
Lancement :	5 mai 1937
Livraison :	15 mars 1938
Longueur :	208,50 mètres
Largeur :	23,5 mètres
Tirant d'eau :	7 mètres
Hauteur :	56 mètres (du bas de la quille à la tête de mât)
Déplacement :	25,484 GRT
Motorisation :	4 moteurs diesel MAN 8 cylindres de 9500 CV
Propulsion :	2 hélices à 4 pales
Vitesse maximale :	15,5 nœuds
Autonomie :	12000 milles à 15,5 nd
Date de la perte :	30 janvier 1945
Equipage :	417 hommes
Passagers :	1943
Sister-ship :	Robert Ley

Prévu à l'origine pour 2 000 passagers, ce sont plus de 10 000 personnes, dont près de 4 000 enfants et 2000 soldats blessés, qui embarquèrent sur le Wilhelm Gustloff pour son ultime voyage. Ci-contre, toile de Klaus-Rainer Forst représentant l'embarquement des réfugiés qui fuyaient devant l'avancée de l'armée russe sur la Prusse orientale.



Sous-marin S-13

Classe :	S - type IX-bis
Chantier :	Krasnoye Sormovo No. 112, à Nijni Novgorod
Mise en chantier :	19 octobre 1938
Lancement :	25 avril 1939
Mise en service :	31 juillet 1941
Désarmé :	17 décembre 1956
Déplacement surface :	837 t
Déplacement plongée :	1090 t
Longueur :	77,7 m
Largeur :	6,4 m
Tirant d'eau :	4 m
Moteurs diesel :	2 moteurs 1D de 4000 cv (2 x 2000 cv)
Moteurs électriques :	2 moteurs PG 72/35 de 1100 cv (2 x 550 cv)
Vitesse en surface :	19,5 noeuds
Vitesse en plongée :	8,7 noeuds
Distance franchissable en surface :	2700 milles à 19,5 nds - 8200 milles à 10 nds
Distance franchissable en plongée :	10,1 milles à 8,7 nds - 109 milles à 2,9 nds normale 30 jours - maximale 45 jours
Autonomie :	
Profondeur maximum :	100 m
Temps de plongée :	40 secondes
Lance-torpilles avant :	4 x 533 mm
Lance-torpilles arrière :	2 x 533 mm
Torpilles embarquées :	12
Artillerie de pont :	1 pièce sur l'avant de 100 mm 100/51 B24-PL et un canon semi-automatique de 45 mm 45/46 21-K à l'arrière
Equipage :	45 hommes - 8 officiers, 16 officiers mariners et 21 matelots



KKpt Zahn est normalement directeur de marche mais n'a dans la réalité qu'un rôle consultatif, ce qui va se révéler plus tard dramatique, le commandant Petersen ne tenant pas pleinement compte de ses avis pourtant éclairés.

Le sous-marin russe S-13, commandé par le commandant Alexandre Ivanovitch Marinesko, allait entrer dans l'Histoire en déclenchant la plus grande catastrophe maritime de tous les temps... En haut, une partie de l'équipage du S-13 à la fin de la guerre. Ci-dessus, schémas d'un sous-marin soviétique de la classe S en vue latérale et de dessus.

10 000 passagers

Impossible de savoir combien de personnes sont à bord. 5000, 8000, 10 000 ? Les sources officielles annoncent presque 5000 personnes, équipage compris. Mais la réalité est autre et le chiffre de 10 000 est sans doute plus proche de la réalité. Beaucoup d'officiers ont réussi à embarquer avec leurs familles. Les huiles du NSDAP occupent bien entendu des cabines alors que les ponts, entreponts et cales sont réservés aux blessés graves, aux soldats et marins, au personnel médical, à des auxiliaires féminine de la Kriesmarine et aux civils(2). Plusieurs milliers d'enfants font partie de cette marée humaine qui a envahi l'ex-paquebot, véritable arche de Noé contemporaine emportant dans ses flancs quatre ou cinq fois plus de passagers que prévu lors de son

lancement. Ancien paquebot de la KdF (Kraft durch Freude) le Wilhelm Gustloff avait été transformé en navire hôpital (Lazarettsschiff) en 1939 avant de devenir fin 1940 une caserne flottante débarrassée de ses croix rouges et repeinte en gris. A présent des canons anti aériens de petit calibre ont même été installés car la menace aérienne est la plus importante, les risques d'attaque navale passant au second plan.

Le départ

Le 29 au soir les paquebots Hansa et Wilhelm Gustloff sont prêts et appareillent le lendemain peu après midi sur une mer charriant des plaques de glace provenant de la neige qui tombe en permanence. Ils sont escortés par un torpilleur et un chalutier armé transformé en dragueur de mines, protection notoirement insuffisante. Trois sous-marins russes ont été signalés mais trop éloignés du trajet du convoi pour constituer un risque. La route semble donc libre de bâtiments ennemis, ce qui justifie en partie cette décision d'une escorte aussi réduite. Le manque de navires pèse également dans

la balance car l'Amiral Dönitz a toujours considéré la Baltique comme un front mineur et axé les efforts de la Kriegsmarine à l'Ouest.

Un quatrième sous-marin soviétique à quai à Turku, en Finlande, le S-13 du très remuant capitaine de corvette Alexandre Ivanovitch Marinesko, aurait dû partir avec les autres. Mais son commandant, complètement ivre après une beuverie et un scandale comme il en a le secret, n'a pu rejoindre son bâtiment à temps. C'est son équipage qui l'a ramené à bord dans un état inimaginable après la date d'appareillage prévue pour le groupe de sous-marins ! Le CC Alexandre Marinesko est passé devant une commission mais le commandant de la flotte de la Baltique, Alexandre Evstafievitch Oriol, lui a donné une dernière chance de se racheter. Marinesko sait que cette nouvelle incartade va lui coûter très cher s'il ne réalise pas une action d'éclat. Sa motivation est grande pour tenter de réparer ses frasques à répétition et débordements que le parti n'apprécie guère. Il fait donc route à part vers un autre secteur prometteur mais le plus dangereux car encore chassé gardée de la Kriegsmarine : Gotenhafen...

Rendez-vous avec la mort

Peu de temps après avoir quitté le port, le Hansa signale des problèmes mécaniques l'empêchant de continuer et mouille dans la rade de Hela. Le Wilhelm Gustloff se retrouve avec ses deux escorteurs. Malheureusement le bateau de pêche armé est également victime d'avarie et déclare forfait. A présent le géant de la mer est seul avec le Löwe du Kapitänleutnant Paul Prüfe. Le Löwe est l'ex KNM(3) Gyller, un torpilleur norvégien de la classe Sleipner saisi par les Allemands lors de la campagne de Norvège. Remis en service dans la Kriegsmarine, après quelques missions d'escorte au début du conflit, il a été affecté à... la récupération des torpilles d'exercices. C'est dire le peu de valeur militaire de ce bateau dont de nombreux équipements sont vétustes et comme un fait exprès ne fonctionnent pas ce 30 janvier 1945 à cause du froid.

Les officiers à la passerelle du Wilhelm Gustloff se concertent quant à la marche à suivre après la défection des deux autres bateaux du convoi. La mer n'est pas encore trop mauvaise avec force 5 et un vent d'ouest. Avec la pertinence de son expérience d'ancien sous-marinier, le KKpt Wilhelm Zahn suggère de faire route tous feux éteints le long de la côte dans un large chenal déminé et balisé. La faible profondeur, tout juste suffisante pour le tirant d'eau de 7 m du Wilhelm Gustloff, et la présence de mines sont garantes de l'absence de sous-marins ennemis. Autre avantage : si le bateau touche une mine ou est bombardé et fait eau il sera possible de l'échouer rapidement et sauver les passagers. Son officier en second, Paul Vollrath, approuve également la sagesse de cette proposition. Néanmoins le commandant Petersen est partisan d'une navigation hauturière dans un autre chenal, plus étroit mais peut-être plus facile à gérer par cette mauvaise visibilité car avec un peu plus d'eau sous la coque. Zahn annonce que dans ce cas la vitesse est l'unique protection contre les sous-marins ennemis et qu'il faudra que le Wilhelm Gustloff navigue impérativement à sa vitesse maximale, soit 15 nœuds, d'autant que l'étroitesse du chenal libre de mines ne permet pas d'effectuer des zigzags et oblige à maintenir une route rectiligne. Petersen, conforté par son chef mécanicien, annonce qu'il est impossible à son navire de dépasser les 11 nœuds, l'état de la coque et des arbres d'hélices ne le permettant pas. Le KKpt Zahn, bien qu'étant le plus élevé en grade, n'a pas le pouvoir légal d'imposer ses vues au commandant Petersen qui est seul maître à bord. Il ne peut que proposer et, dans

5 000 à 10 000 morts

Beaucoup moins célèbre que celui du Titanic, le naufrage du Wilhelm Gustloff a pourtant fait six fois plus de victimes. Mais comme celles-ci n'étaient que de simples numéros dans une guerre qui en avait déjà tué des dizaines de millions, et comme ils étaient allemands, c'est-à-dire ennemis et donc forcément coupables d'une manière ou d'une autre, elles tombèrent presque aussitôt dans l'oubli, à la plus grande satisfaction des autorités soviétiques.

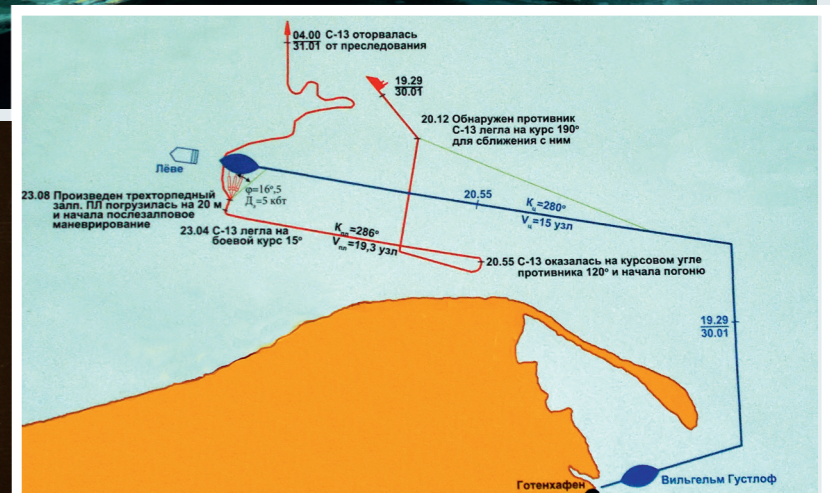
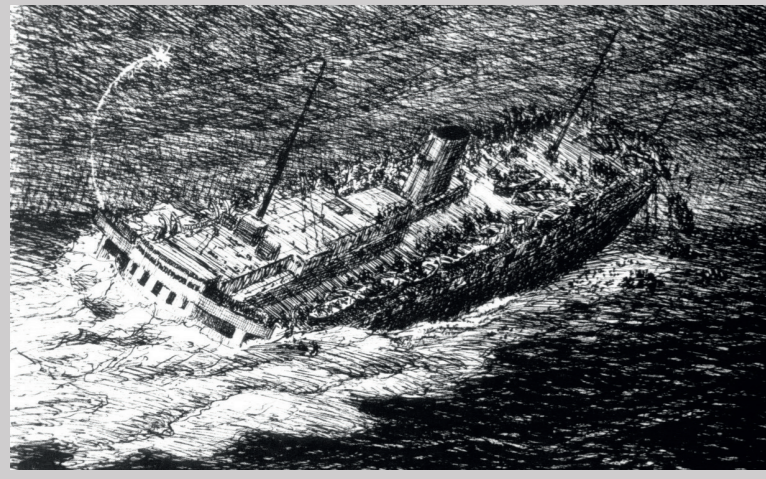
L'un des rescapés, le mécanicien Johann Smrczek, fera le récit des événements. Ayant rejoint le pont supérieur aménagé pour les blessés du front oriental, il y a « pris conscience du drame qui se déroulait en bas. À travers les vitres blindées, je ne pouvais les entendre crier. Mais les gens étaient serrés comme des sardines et le pont inférieur était déjà à moitié couvert d'eau. Et j'ai vu des éclairs, des coups de feu. Les officiers tuaient leur propre famille pour leur éviter l'horreur...»

On considère aujourd'hui qu'au moment de son appareillage, le Gustloff, ne transportait pas moins de 10 000 personnes, un chiffre d'autant plus énorme lorsqu'il est rapporté à la capacité normale du paquebot, conçu pour moins de 2 000 passagers.

De fait, ces malheureux ont dû s'entasser dans tous les coins possibles et imaginables, y compris dans la piscine depuis longtemps vidée. Les conditions de promiscuité et d'hygiène sont bien entendu indescriptibles, surtout lorsqu'on sait que sur les quelque 10 000 passagers, plus de 4 000 sont des bébés ou des enfants en bas âge.

Parmi les réfugiés, ont également pris place près de 2 000 militaires, sous-marins, cadets de la marine, servants des pièces de DCA et auxiliaires féminines de l'armée de terre.

Une présence qui fera dire aux Soviétiques que le Gustloff n'était en fait qu'une cible militaire parmi d'autres...



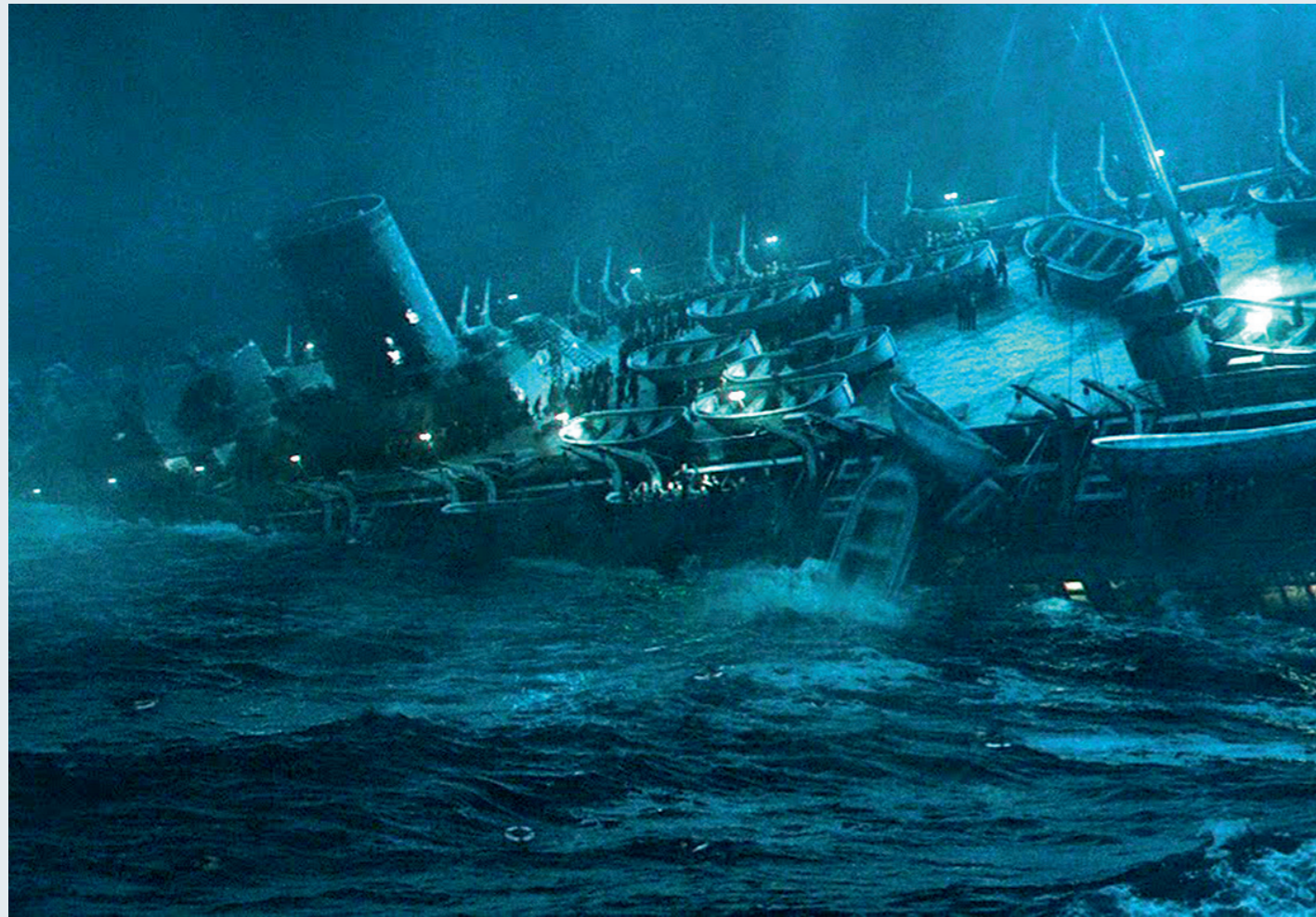
le cas présent, s'incliner à regret. Les conditions de visibilité se dégradant il est alors décidé de faire route au large en espérant bénéficier de la protection du temps bouché. Après avoir passé la péninsule de Hela le Wilhelm Gustloff met cap au Nord puis quelques heures plus tard abat sur bâbord pour s'engager dans le chenal déminé, le Zwangsweg 58, et se dirige vers l'Ouest, cap au 280°. La nuit est tombée, abaissant la température à -18° mais apportant aussi un peu de sécurité. De nombreux veilleurs, les oculaires de leurs jumelles collées sur les yeux, fouillent sans relâche la surface de la mer à la recherche d'un périscope. Certains observent ce ciel noir où les seules étoiles éventuellement visibles seraient rouges et plaquées sur les ailes d'avions soviétiques rugissant. L'obscurité ne facilite pas leur tâche, mais il est rassurant de savoir qu'il en est de même pour l'ennemi pouvant être aux aguets. Jusqu'à présent tout se déroule normalement. A quelques milles de là, croise en surface le sous-marin S-13 du commandant Marinesko. Dans la baignoire des hommes sont aussi de veille et scrutent l'horizon à la recherche d'une possible proie, les embruns fouettant méchamment leur visage ruisselant, leurs mains engourdies par le froid, ballotés en tous sens. Avec ce temps bouché, seule la chance peut leur venir en aide

et amener l'ennemi à croiser leur route. Et ce 30 janvier 1945, jour anniversaire de la nomination d'Hitler comme chancelier, la providence que le Führer invoque si souvent va pencher du côté des sous-marins soviétiques.

La traque

Le S-13 fait route au 140 et il est 19h45 (heure de Moscou). A 20h12, changement de cap pour le 190. Il va virtuellement couper sans le savoir la route future du Wilhelm Gustloff, invisible à la surface de la mer. Un nouveau cap est ordonné à 20h30, le 105. Le sous-marin trace sa route, roulant bord sur bord, des vagues courtes se jetant sur sa coque en claquant. La patrouille est comme trop souvent, morne et froide. Le destin est souvent facétieux, en bien comme en mal... Preuve en est sur le Wilhelm Gustloff où un message curieux annonçant la venue de dragueurs de mines navigant en sens inverse vient d'être reçu. Afin d'éviter un abordage le commandant Petersen ordonne d'allumer les feux de navigation. Les veilleurs du S-13 navigant en surface sont bien surpris quand un des hommes, Anatoly Vinogradov, aperçoit soudainement

En haut, tableau d'Andrei Loubianov représentant le torpillage du Wilhelm Gustloff par le sous-marin S-13. Trois torpilles furent lancées contre le paquebot, qui mit ensuite moins d'une heure à couler. A gauche, vue du Wilhelm Gustloff de nuit, auréolé de tous ses feux et lumières. Ci-dessus, l'itinéraire du paquebot et du sous-marin depuis le départ jusqu'au moment du torpillage.



Reproduction d'une scène du naufrage du Wilhelm Gustloff. Cette catastrophe a inspiré la réalisation du film allemand, «Nacht fiel über Gotenhafen», en 1959, ainsi qu'une série télévisée en trois parties, «Die Gustloff», en 2008.

des lumières s'allument sur bâbord avant ! Il est 21h10 (heure de Moscou) et c'est le branle-bas de combat à bord du sous-marin soviétique. Le commandant Marinesko maintient son cap et quelques minutes plus tard un gros bâtiment est visible. A 21h30 Marinesko ordonne de virer sur bâbord après une assez longue observation, ayant suffisamment d'éléments pour préparer son attaque et navigue au 340, ses diesels tournant à plein régime afin de rattraper sa proie, marchant à 18 nœuds malgré un problème mécanique. La distance entre son sous-marin et le Wilhelm Gustloff diminuant il pense, vu la taille de ce navire ennemi, avoir affaire à un transport de troupe. Il a repéré le torpilleur Löwe ouvrant la route moins d'un quart de milles en avant du grand bâtiment et constaté la faiblesse de l'escorte.

A 21h57 il ordonne de naviguer au 280, soit une route quasi parallèle à celle suivie par le petit convoi. Il lui faut dépasser les deux bateaux allemands afin de se placer pour lancer ses torpilles dans de bonnes conditions. Placé idéalement entre la côte et sa future cible, donc bénéficiant de l'effet de camouflage de la terre, le S-13 dépasse le paquebot. A 22h44 il ralentit et abat de 10° sur tribord afin de se positionner. Quatre torpilles sont parées dans les tubes, chacune portant un nom inscrit à la craie par ordre du commissaire politique du bord : «pour la mère patrie !», «pour le peuple soviétique !», «pour Leningrad !» et «pour Staline !».

A 23h04 le S-13 abat sur tribord et, cap au 15, suit une route quasiment perpendiculaire à celle de sa proie. Quatre minutes plus tard retentit la voix forte du capitaine de corvette Alexandre Ivanovitch Marinesko : «feu !». Trois torpilles giclent l'une après l'autre des tubes, fonçant inexorablement vers le Wilhelm Gustloff à une distance de 4,5 kbt (environ 833 mètres). La quatrième, baptisée «pour Staline», reste dans son tube. Les torpilles frappent le flanc bâbord du paquebot

allemand, l'enveloppant de geysers d'eau accompagnés d'une multitude de débris. La première touche l'avant, créant une énorme brèche par où la mer s'engouffre à grand flot, la seconde explose juste en dessous de la piscine où une cinquantaine d'auxiliaires féminines de la marine ont été placées, causant un horrible carnage, la troisième atteint la salle des machines au niveau de la cheminée, noyant les installations, stoppant la propulsion et coupant l'électricité.

Dans le S-13, la joie d'avoir touché un gros poisson est quelque peu gâchée du fait de la torpille armée et bloquée dans son tube. L'engin peut exploser à tout moment ! Le sous-marin a été déjà fortement secoué par l'énorme onde de choc provoquée par les trois torpilles ayant touché le Wilhelm Gustloff. Les hommes ont serré les dents sachant qu'une torpille n'était pas partie et que leur vie ne tenait qu'à un fil. Le commandant Marinesko sait qu'il lui faut agir vite car l'escorte ne devrait pas tarder à larguer des grenades anti sous-marines. Torpille immobilisée dans son tube ou pas il faut plonger d'urgence ! Le klaxon hurle et les hommes dans la baignoire dévalent dans le poste central, le commandant le dernier après avoir verrouillé les deux panneaux. Le sous-marin fait à présent route au Nord aux électriques et s'éloigne doucement, entendant au loin les explosions des grenades anti sous-marines qu'a largué le Löwe au hasard.

Le naufrage

A la surface un drame affreux se joue. En quelques minutes le Wilhelm Gustloff commence à prendre de la bande, deux ou trois degrés au début, puis le phénomène s'accélère progressivement et le bateau penche de plus en plus. En panne de radio il communique avec le Löwe par signaux lumineux et un émetteur de secours de faible portée, le temps de passer sur le réseau électrique



Deux scènes du naufrage du Wilhelm Gustloff, extraites du film allemand, «Nacht fiel über Gotenhafen», sorti en 1959. Ce film est visible sur internet en Allemand, mais il n'existe hélas pas de version française.

de secours. Un premier message envoyé avec trop d'empressement indique que le transport a heurté trois mines. Il est suivi rapidement d'un second dicté par le KKpt Zahn annonçant qu'il s'agit d'un torpillage.

A bord du transport touché à mort, règne une panique indescriptible ! Les gens des ponts inférieurs, coincés comme des rats dans le noir, cherchent à remonter à l'air libre et on assiste à des scènes effroyables. Des enfants, des femmes et des vieillards meurent piétinés. Il est aussi impossible aux passagers bloqués dans les cabines de casser les hublots blindés, sauf à être armé et tirer dessus pour les briser. Le navire prenant de la bande rapidement des officiers se voyant condamnés dans des compartiments inondés tuent leurs proches avec leur arme de service avant de se suicider. Si les détonations ne sont pas perceptibles à l'extérieur, les

violents éclats lumineux sont bien visibles et ajoutent à l'horreur de la situation car ceux qui les aperçoivent ne peuvent qu'en deviner la cause.

A l'extérieur, et du fait de la gîte sur bâbord importante et grandissante, il est impossible de mettre à l'eau les canots de sauvetage se trouvant sur tribord. Certains s'y essaient avec un canot qui, ballotté brutalement contre la coque, finit par se briser, projetant ses occupants à la mer. De plus, il n'y a de toute façon pas d'embarcations pour tout le monde, l'armement étant notamment incomplet car nombre de canots restés à Gotenhafen. La dotation en gilets de sauvetage est là aussi totalement déficiente ! Le départ s'étant fait dans la précipitation, rien n'a été prévu concernant un éventuel naufrage avec un surplus important de passagers. Les plus courageux se jettent à la mer, mais

Ci-contre, un hublot provenant de l'épave du Wilhelm Gustloff, qui gît par 80m de fond en mer Baltique. Dessous, une maquette du paquebot au musée de Bremerhaven. En bas, Friedrich Petersen, commandant du Wilhelm Gustloff, a survécu au naufrage.



cette solution n'est pas judicieuse car la température de l'eau, entre deux et cinq degrés au-dessus de zéro, ne leur laisse que peu de chances de résister au froid qui les tue rapidement. Pour la majorité de ceux choisissant prématurément cette méthode il est impossible de survivre bien longtemps. Mieux vaut alors attendre sur le bateau en train de sombrer en espérant gagner suffisamment de temps pour voir arriver des secours car le Löwe a lancé plusieurs messages de détresse sur les ondes et des bateaux sont en route, lui-même repêchant tant qu'il peut des naufragés et tirant des fusées de signalisation après avoir largué quelques grenades anti sous-marines aux alentours. Heureusement pour le destroyer que le S-13 n'est pas resté sur les lieux. Le Kapitänleutnant Prüfe peut remercier la torpille «pour Staline !» d'être restée bloquée dans le tube N°2 du sous-marin russe et obligé ce dernier à cesser le combat... Sur les ponts supérieurs encore au sec mais fortement inclinés, le bordé étant déjà sous l'eau, il faut la plus grande fermeté aux marins, parfois l'arme à la main, pour faire respecter un minimum de discipline et éviter des scènes innommables. Les quelques rares canots de sauvetage surchargés ne manqueraient pas de couler s'ils laissaient trop de monde y embarquer. Une fois à l'eau ils sont aussi rejoints par les survivants barbotant à la surface qui tentent dans un ultime sursaut d'énergie de s'accrocher avec leurs doigts engourdis par le froid aux bordés. Des passagers ne manquent pas alors de les frapper sur les mains afin de leur faire lâcher prise de peur que leur embarcation se retourne. Des gens se battent, des femmes abandonnent leurs enfants, des maris leurs femmes. Face à l'ombre grandissante de la grande faucheuse les comportements de beaucoup ne font pas honneur à l'espèce humaine... Et, ultime malchance pour quelques-uns, un canon de Flak mal arrimé glisse et tombe sur un canot rempli de survivants, les précipitant inexorablement vers la mort. Heureusement que les marins de tous grades continuent dans l'adversité à maintenir un semblant de discipline et gérer la situation. Ils sont les derniers à évacuer le Wilhelm Gustloff qui s'engloutit après moins d'une heure d'agonie, sa cheminée émettant un ultime et lugubre sifflement, pathétique salut aux milliers d'âmes emprisonnées à jamais dans ses entrailles.

1252 survivants

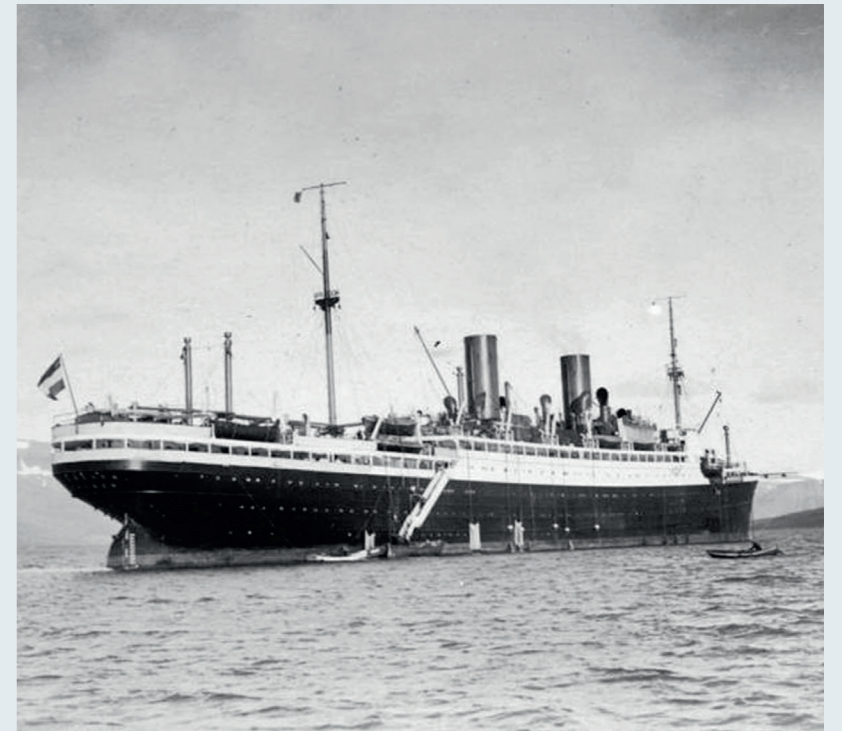
A présent il ne reste plus qu'une scène de désolation. La surface de la mer est couverte de corps sans vie ou de moribonds à l'agonie. Ici une main s'agite faiblement dans un ultime sursaut de vie, là, des enfants dont les gilets de sauvetage trop grands ont glissé, flottent la tête en bas, leurs pieds sortant de l'eau. Vision cauchemardesque ! La zone du naufrage est parsemée de ces centaines de petits corps martyrisés ballottés au gré des vagues, tels des fleurs bien trop tôt cueillies. Partout ce ne sont que cris, plaintes, injures et hurlements. Des désespérés réclament qu'on les achève d'une balle dans la tête, mais personne n'a la volonté ou les moyens d'accéder à leur demande. Pour ceux ayant eu la chance de prendre place dans un canot, l'unique pensée est de tenir ! Seuls les plus résistants peuvent caresser l'espoir de s'en sortir vivants avec l'arrivée des bateaux de secours.

Le premier à avoir capté le message de détresse est le T36, commandé par le Kapitänleutnant Robert Hering, qui escorte à moins de trente milles de distance le croiseur lourd Admiral Hipper dans l'obligation de continuer sa route à cause du danger avéré dû à la présence d'un sous-marin ennemi. Mais le T36 a l'autorisation de se dérouter pour porter secours, navigant à vitesse maximale. Il lui faut néanmoins

presqu'une heure pour rejoindre les lieux du drame et commencer à récupérer des survivants, au nombre de 564. Les marins du Löwe ont bien œuvré et en ont sauvé déjà 472. Ils sont rejoints par les Minensuchboot (dragueur de mine) M341 de l'Oblt.z.S.d.R. Henry Rickmers, M375 de l'Oblt.z.S.d.R. Walter Weichel et M387 de l'Oblt.z.S.d.R. Karl Brinkmann qui arrachent respectivement à la Baltique 37, 43 et 98 personnes. Le Torpedofangboot TF19, petit bateau récupérateur de torpilles d'exercice, change avec bonheur de spécialité et retrouve 7 rescapés trop heureux d'embarquer sur la coque de noix. Sept heures après la disparition du Wilhelm Gustloff l'équipage du VP-1703 du KptLt Helmut Hanefeld trouve dans un canot de sauvetage au milieu de morts gelés, le dernier miraculé : un enfant enveloppé dans ses langes ! La marine marchande a pris part aussi dans la mesure de ses moyens au sauvetage avec les cargos Göttingen (commandant Friedrich Segelken) et Gotland (commandant Heinz Vollmers) qui ont respectivement secouru 28 et 2 naufragés. Les efforts de tous ces équipages ont permis de sauver 1252 personnes. Plus que les explosions des torpilles et les entrées d'eau, c'est la très basse température de l'eau qui a tué le plus de passagers, tenant compte du fait aussi que la plupart étaient originaire de l'intérieur des terres et ne savaient pas nager, n'ayant auparavant pour beaucoup jamais vu la mer. Parmi les survivants se trouvent le commandant Petersen et le KKpt Zahn qui vont devoir rendre des comptes...

Le torpillage du Steuben

A plusieurs milles de la tragédie, le commandant Marinesko ordonne de prendre les mesures pour extraire la torpille récalcitrante de son tube afin de la désamorcer et voir s'il est possible de la réparer pour un usage ultérieur. Le S-13 se pose alors sur le fond afin de bénéficier du calme relatif de la profondeur, la manœuvre est nécessaire bien que délicate et dangereuse. Première action : faire de la place dans le compartiment, donc démonter une partie des bannettes de l'équipage, afin d'accueillir «l'anguille» caractéristique dans de bonnes conditions. Les manipulations doivent pouvoir s'effectuer avec un minimum de confort. C'est le second-maitre Youri Ivanov qui se charge de désamorcer «l'anguille» et la remettre en état. Il a fallu six heures pour mener à bien cette action. Mais à présent le S-13 est prêt pour continuer sa patrouille de guerre dans de bonnes conditions. Alexandre Ivanovitch Marinesko et son équipage sont à présent optimistes et ne cherchent qu'à en découdre. La chasse continue et en ce début d'année 1945 le commandant Marinesko et son équipage semblent plutôt chanceux. Le S-13 se rapproche alors de la côte et croise aux abords de la péninsule de Hela. La mer n'est pas mauvaise mais les conditions de navigation sont très moyennes car la visibilité est quotidiennement gâchée par la brume. Le sous-marin se déplace en surface dans des nappes de brouillard qui se dissipent subitement avant de se refermer à nouveau peu après. Une rencontre fortuite pourrait ainsi avoir lieu avec un bâtiment ennemi, ces derniers pouvant être un torpilleur à la recherche d'un submersible soviétique... Et les marins allemands ont eux aussi de bons yeux et savent être réactifs ! Les jours passent, monotones, sans qu'aucun objectif n'apparaisse. Une routine s'installe, entrecoupée par les prises de quart et les manœuvres habituelles. Néanmoins le capitaine de corvette Marinesko sait que la zone est propice à une rencontre intéressante car en pleine opération d'évacuation. Et les jours prochains vont lui donner raison. Le 9 février le Steuben, un ancien paquebot armé et



Steuben

Type :	Paquebot
Propriétaire :	Norddeutschen Lloyd
Chantier :	AG Vulcan, à Stettin
Mise en chantier :	1 août 1936
Lancement :	25 novembre 1922 sous le nom du München.
	Rebaptisé General von Steuben en 1930, puis Steuben en 1938
Mise en service :	5 juin 1923
Longueur :	167,8 mètres
Largeur :	19,8 mètres
Déplacement :	13 325 GRT
Motorisation :	2 turbines à vapeur développant 8500 CV
Propulsion :	2 hélices
Vitesse maximale :	16,3 nœuds
Date de la perte :	10 février 1945
Equipage :	356 hommes
Passagers :	793
Sister-ship :	Stuttgart

Le paquebot Steuben, deuxième grande victime du sous-marin S-13, coulé dans la nuit du 9 au 10 février 1945 avec plus de 4200 passagers à bord.

Alexandre Ivanovitch Marinesko, commandant du sous-marin S-13,

l'homme qui coula le Wilhelm Gustloff et le Steuben

Il est des hommes dont la vie est faite de hauts et de bas, évoluant dans un milieu ne leur convenant pas toujours, ne correspondant pas vraiment aux bons critères en cours à leur époque et qui, pourtant, gravent à jamais leur nom dans le grand livre de l'Histoire. Alexandre Ivanovitch Marinesko fait partie de ces personnages hauts en couleur, quelque peu décalés et malgré tout ayant eu un parcours peu commun. Honnis par certains, adulés par d'autres, nul doute que feu le capitaine de corvette Marinesko est indissociable de l'arme sous-marine russe, ses combats et ses victoires. L'histoire du commandant Marinesko commence à Odessa, le 15 janvier 1913. Son père, Ion Marinescu, d'origine roumaine et marin, a été obligé de quitter son pays précipitamment après avoir frappé un policier, s'évadant de prison avec l'aide d'amis. Il rejoint alors le grand port d'Odessa. Il se marie ensuite avec une Ukrainienne et change de nom, Marinescu devenant Marinesco, nom à consonance vraiment ukrainienne. Homme de caractère et de mer, nul doute qu'il a transmis ses gènes au petit Sasha (diminutif d'Alexandre). Ce dernier, courageux et franc, n'a pas sa langue dans la poche et sait se faire respecter. Enfant il est déjà attiré par le métier de marin et par la suite ses études ont pour but de naviguer. Il passe avec succès toutes les étapes des différentes formations. En 1933, diplôme en poche, il navigue comme officier en quatre, puis trois et deux, sur les vapeurs Ilitch et Flotte rouge. En 1933 il est envoyé suivre le cours d'officier supérieur de la marine soviétique et un an plus tard il embarque sur le sous-marin Sh-306 de la Flotte de la Baltique. En mars 1936 il est nommé lieutenant (grade intermédiaire entre enseigne de vaisseau et lieutenant de vaisseau). En 1937 il est envoyé en formation et, fait incroyable, à la mi-juillet il est renvoyé de la marine, avec en plus interdiction de servir dans la marchande ! Il semble que ce renvoi soit en rapport avec les origines étrangères de son père, les instances supérieures et politiques étant du genre paranoïaques. Le plus étrange est sa réadmission deux semaines plus tard !

Excellent élève, bien noté malgré un caractère quelque peu rebelle à l'autorité, en novembre 1938 il est promu lieutenant et embarque comme officier en second sur le sous-marin L-1. En mai 1939 il prend le commandement du M-96 et en 1940 accède au grade de lieutenant de vaisseau. Il a fait preuve durant ce commandement de qualité de meneur d'homme et de tireur hors pair, ayant réussi à faire en peu de temps du petit M-96 un des meilleurs outils de la flotte de la Baltique et le sous-marin obtenant les meilleurs scores dans les lancements de torpilles. Il reçoit même en récompense une montre en or. Pourtant l'appréciation de ses supérieurs est plus nuancée... On lui reproche d'exiger beaucoup de son équipage et d'être assez laxiste quant à sa personne, d'être déterminé dans l'action mais peu inventif quant à la tactique. Il est considéré aussi comme assez difficile à gérer, n'en faisant parfois qu'à sa tête, d'être quelquefois grossier et brutal aussi. Il est vrai que l'éducation administrée par son père n'a pas été forcément d'un niveau académique, les marins d'Odessa n'étant pas connus spécialement pour être des poètes. De plus le jeune Alexandre Ivanovitch Marinesko a un penchant pour la boisson, les femmes et la fête, dispositions qui ne vont cesser de lui causer beaucoup de problèmes durant toute sa carrière militaire...

Juin 1941, la nouvelle tombe : les Allemands viennent d'envahir l'URSS ! Nul doute que les sous-marins de la marine soviétique, la RKKF vont être sollicités. Surprise : le M-96 est retenu pour aller renforcer la flotte de la... mer Caspienne. Il devra être transféré par chemin de fer en plusieurs tronçons ! Mais, face à la fulgurante avance des armées du Reich qui frappent à la porte de Leningrad, l'état major décide de maintenir le sous-marin dans la flotte de la Baltique. Pour l'équipage du «maliotka» («Petit », nom de cette série de sous-marins) qui trépigne d'en découdre, la nouvelle est rassurante.

Le M-96 effectue trois patrouilles sous le commandement du lieutenant de vaisseau Marinesko. La première, du 22 au 29

juillet est écourtée à cause de la défaillance d'un des diesels. Le moteur réparé et un bon savon passé au commandant Marinesko, le sous-marin repart au combat le 15 août. Deux jours plus tard un convoi ennemi est repéré et un cargo finlandais torpillé annoncé coulé au retour à la base le 25. Mais aucune confirmation émanant d'autres sources ne vient corroborer les dires du commandant et le cargo n'est donc pas crédité au compte du M-96. Au mois d'octobre Alexandre Ivanovitch Marinesko est accusé de mauvais comportement et exclu de la liste des candidats à l'admission au parti communiste. D'après ses supérieurs, il a fait preuve d'un mauvais comportement et est accusé d'abus d'alcool à répétition, d'avoir laissé se dégrader la discipline et, crime de lèse majesté à l'époque, complètement abandonné le travail d'éducation politique de l'équipage. Sa demande d'adhésion au parti rejetée est un coup dur car pour monter en grade il est nécessaire d'être membre. En temps normal son comportement aurait même pu l'amener devant une cour martiale et mettre fin à sa carrière. Néanmoins, face aux nombreuses pertes de sous-marins la marine a trop besoin de commandants de sous-marins expérimentés pour se passer des



En haut, Alexandre Ivanovitch Marinesko, commandant du sous-marin S-13 (ci-dessus). Page de droite, ses décorations militaires et en bas, sa tombe au cimetière de Saint Petersburg.

services du phénomène Marinesko. Il est donc écarté du saint des saints mais maintenu dans ses fonctions. Le 4 novembre le M-96 appareille pour sa troisième mission avec à son bord une équipe de commandos ayant pour mission d'effectuer un raid contre une station de radio allemande et capturer une machine Enigma. Mais l'opération terrestre est un échec et le sous-marin rentre le 25.

Malgré son comportement pour le moins turbulent le lieutenant de vaisseau Marinesko est néanmoins apprécié de certains de ses supérieurs, preuve en est : il est promu capitaine de corvette et décoré de l'Ordre de Lénine pour sa bravoure, son moral élevé et des qualités qui font de lui une fois en mer un bon commandant de sous-marin. Et puis l'URSS a besoin d'exemples afin de motiver les troupes et la distribution de médailles fait partie du jeu. De plus cet officier est estimé par son équipage qui aime son caractère entier et une certaine proximité avec les hommes. A la fin de l'année il est aussi réintégré sur la liste des postulants au parti communiste, signe que ses frasques passent au second plan en temps de guerre et que seul compte le comportement au combat. En mars 1943 il est finalement nommé capitaine de



corvette et envoyé suivre une formation à l'Ecole navale. Au mois d'avril sur le S-13 un accident dû à une négligence est survenu lors d'exercices de tir au canon et un servent a été tué par l'explosion d'un obus. Suite logique du drame l'officier responsable du sous-marin, Piotr Petrovitch Malantchenko, se voit retirer son commandement et est remplacé par Marinesko qui devient ainsi seul maître à bord du S-13.

Le capitaine de corvette Marinesko effectue alors trois campagnes avec son nouveau sous-marin, avarie le chalutier armé Siegfried lors de la première patrouille et coule les transports Wilhelm Gustloff le 30 janvier et Steuben le 10 février 1945 lors de la seconde. Cette action lui vaut les honneurs de toute la presse soviétique et d'être proposé pour la prestigieuse décoration de Héros de l'Union soviétique mais, à cause de son comportement dévoyé à terre, est seulement décerné l'Ordre du drapeau rouge. Marinesko et son équipage ressentent alors comme une humiliation cette récompense sans rapport avec les résultats qui font du S-13 le sous-marin détenant le plus gros tonnage envoyé par le fond de toute la flotte rouge. D'autres se sont vus attribuer la glorieuse étoile d'or, le plus haut titre soviétique, pour bien moins qu'eux !

Le ressentiment est grand, ce qui explique peut-être que les mauvais penchants de Marinesko ne font qu'empirer, au grand dam de ses supérieurs avec qui il lui arrive même de rentrer ouvertement en conflit. Sa troisième et dernière patrouille à bord du S-13 se révèle être un échec. On lui reproche alors un manque de mordant en opération, d'être négligent dans le service et sa propension à l'alcool qu'il embarque même sur son bâtiment et n'hésite pas à partager. Il finit par être déchargé de son commandement car devenu ingérable. Expulser de la marine cet homme jouissant d'une grande popularité étant exclu, il est rétrogradé temporairement au grade de starchyi lieutenant et se voit affecté du 18 novembre au 20 novembre 1945 comme commandant du dragueur de mine T-34. Mais la guerre étant terminée et sa conduite scandaleuse allant empirant il est à nouveau rétrogradé et transféré à la réserve. Il ne réintégrera jamais la marine.

Démobilisé, il travaille à partir de 1946 sur des bateaux marchands de la Compagnie de navigation de la Baltique, second sur le Sevan et commandant sur le Yalta, mais est obligé d'arrêter à cause de problèmes de santé en 1949. Il trouve rapidement un emploi comme directeur adjoint dans un institut de Leningrad spécialisé dans la recherche sur la transfusion sanguine. L'année suivante il est accusé de vol (un trafic de briquettes de tourbe) et d'absentéisme. Le 14 décembre 1949 la condamnation tombe : trois ans de camp de travail. Mais il est libéré en 1951 et deux ans plus tard sa condamnation est effacée. Il occupe ensuite différents postes, topographe lors d'une expédition en Carélie autour des lacs Ladoga et Onega, puis responsable d'un service d'approvisionnement dans une usine de Leningrad.

En 1960, de nombreuses personnes apprennent par la presse que le plus célèbre sous-marinier de l'histoire russe vit dans la pauvreté. L'affaire, qui fait scandale, est portée devant le comité central du parti et, soutenu par des dizaines d'officiers supérieurs et d'anciens combattants, Alexandre Ivanovitch Marinesko se voit restauré au grade de capitaine de corvette de réserve, avec les indemnités de retraite correspondantes. Il décède le 25 novembre 1963, victime d'un deuxième cancer. Il repose depuis au cimetière de Saint Pétersbourg, non loin du musée qui porte son nom. Le 5 mai 1990 il reçoit à titre posthume le titre de Héros de l'Union soviétique, juste à temps avant la disparition de l'URSS.

Si de passage par la belle ville de Pierre Le Grand vous avez un peu de temps, après avoir visité le petit mais non moins très intéressant musée Marinesco, ne manquez pas d'aller sur la tombe toujours fleurie du commandant du S-13. Sans doute aurez-vous une pensée pour les victimes des Wilhelm Gustloff et Steuben, le lieu s'y prête, mais aussi pour Alexandre Ivanovitch Marinesko dont la vie ne fût pas toujours un long fleuve tranquille.