

Au soir du 25 juillet 1956, au large du bateau-feu* de Nantucket, deux navires se dirigeaient en sens inverse. Le paquebot suédois *Stockholm* avait quitté New York en fin de matinée avec 534 passagers, à destination de la Scandinavie.

Elancé, le *Stockholm* ressemblait davantage à un grand yacht de croisière qu'à un paquebot, dont il n'avait pas la vitesse. Aussi avait-il été rapidement distancé par *l'Île-de-France*, parti en même temps que lui, mais beaucoup plus rapide.

En sens inverse, venait le paquebot Italien *Andrea Doria*, parti de Gênes le 17 juillet, qui comptait se mettre à quai à New York le lendemain matin. Ce luxueux paquebot, comptait 572 hommes d'équipage pour 1134 passagers.

La brume est fréquente dans les parages de Nantucket. La sentant venir, le commandant du *Doria* était resté sur la passerelle avec ses deux officiers de quart et avait fait réduire la vitesse. A bord du *Stockholm*, l'unique officier de quart faisait son service.

Les radars signalaient des bateaux dans les parages, mais tout le monde sait que les abords du bateau-phare de Nantucket sont très animés. De part et d'autre on vit venir le bâtiment et on pensa qu'on se croiserait normalement. En fait, à la dernière minute, les responsables du *Stockholm* et ceux du *Doria* se rendirent compte qu'ils ne suivaient pas des routes parallèles.

L'officier du *Stockholm*, apercevant l'autre navire à tribord, stoppa ses machines et tenta une marche arrière. Le commandant du *Doria*, préféra précipiter son allure en obliquant en sens inverse dans l'espoir, sinon d'éviter l'abordage, du moins d'en limiter la gravité.

*Un bateau-feu est un bateau faisant partie de la flotte des bateaux de servitude et doté d'un mât portant un phare, Il est destiné à faciliter la navigation en indiquant un danger à l'approche des côtes ou dans les passes étroites ou difficiles.

Le journaliste américain Alwin Moscow raconte :

« *Le Stockholm, poussé par ses 14600 CV, pénétra dans la coque du Doria comme dans une coquille d'œuf... Son étrave s'enfonça avec la force d'un bélier de plus d'un million de tonnes, jusqu'à ce que son énergie eût été consommée. Sous l'impact, l'Andrea Doria, deux fois plus gros que lui, pivota en entraînant le Stockholm sous la puissance de ses hélices qui faisaient tourner la mer au blanc.*

.. *La mort et la destruction frappèrent en l'espace de quelques secondes. Alors les deux navires se séparèrent. Le Doria, toujours propulsé par ses 34 000 CV, arracha le poignard enfoncé dans le flanc du navire italien depuis la brèche jusqu'à l'extrême arrière. »*

Aussitôt le Doria prit une gîte inquiétante. Le bâtiment donnait une bande trop forte pour permettre la mise à l'eau des canots de sauvetage à bâbord. Ceux de tribord furent utilisés, mais avec de grandes difficultés. Le *Stockholm* envoya ceux dont il put disposer sans mettre en péril ses propres passagers au cas où ses avaries se fussent révélées plus graves.

Mais dès que la demande de secours fut connue, les navires qui passaient dans les parages se portèrent à son aide. Parmi eux se trouva *l'Île-de-France*. Dérouter un paquebot de cette importance, prendre le risque de frais énormes, retarder 940 passagers, c'était une lourde décision à prendre, d'autant que le *Doria* ne faisait pas savoir exactement s'il risquait de couler.

Le commandant de Baudéan prit le risque et, tous feux allumés, tandis que l'on préparait pour les naufragés des vivres, des couvertures, des médicaments et une infirmerie de fortune, *l'Île-de-France* mit le cap sur le *Doria*.

Lorsqu'il eut mis onze canots à la mer, le grand paquebot français se prépara à faire monter à bord les rescapés du *Doria*. A ce moment-là, vingt-huit canots se trouvaient à l'eau. Ils s'organisèrent, passant le long de la coque comme une file de taxis disciplinés devant une gare parisienne. Ainsi fut évacué la totalité des passagers et les membres de l'équipage qui n'avaient

pas été directement victimes de l'abordage. Seul, demeurèrent à bord d'embarcations légères le commandant et vingt-cinq officiers et hommes d'équipage.

Ils espérèrent jusqu'au petit jour qu'on pourrait remorquer le bâtiment dans le port de New York. Lorsque cet ultime espoir dut être abandonné, ils furent recueillis par un destroyer américain d'où ils purent voir le *Doria* s'enfoncer progressivement et disparaître, le 26 au matin, vers 10 heures.

Sur les 1706 personnes embarquées à bord du *Doria*, il y eut 1662 rescapés, dont trois ne survécurent pas à leurs blessures ; 43 personnes disparurent lors de l'abordage. De son côté, le *Stockholm* avait perdu trois matelots.

Le procès ne mit en cause, ni les compétences, ni les responsabilités des deux commandants ; mais il fit apparaître que le naufrage du *Doria* était en grande partie dû à son insuffisante stabilité.

Le paquebot, en fin de traversée, n'était plus lesté comme il convenait, ayant dépensé la presque totalité du mazout et de l'eau douce qui emplissaient ses soutes au départ. Plus stable, *l'Andrea Doria* eût probablement pu être remorqué après l'accident.