



ROYAN VAN VELSE

L'ÉPOPÉE DU BENZÈNE

Après une carrière qui lui a fait connaître la tragédie de Mers el-Kébir, le *Benzène* a fini ses jours comme brise-lames à l'entrée du port de l'île du Levant. C'est aujourd'hui une épave qui affleure la surface et que l'on peut visiter en se mettant à l'eau depuis le bord... Une plongée que pas un centre ne propose et dont l'originalité ne peut être goûtée que par les seuls plongeurs un peu curieux... Un reportage de Royan van Velse.

Un vieux dicton nous apprend que lorsqu'on ne respecte pas ce qui est menu, on ne mérite guère ce qui est plus grand. C'est peut-être le cas aussi pour les épaves de la *Mare Nostrum*, notre Méditerranée. En tant que plongeurs avides de nouvelles découvertes, nous rêvons du *Donator*, du *Rubis* et du *Togo*. Il s'agit là d'épaves emblématiques qui reposent à des profondeurs respectables. Nous oublions au passage que sur les 600 épaves qui gisent le long de nos côtes méridionales, il y en a qui, à tort, nous paraissent insignifiantes. Elles sont petites, se trouvent à faible profondeur, sont délabrées ou n'ont rien d'héroïque. On n'y prête aucune attention. C'est le cas aussi du *Benzène*, sabordé en 1967, apprécié par quelques-uns, mais méconnu du grand public.

UNE AVENTURE COMMENCÉE À LORIENT

L'aventure du *Benzène* commence en 1936 à l'arsenal de Lorient, où ce bateau à vapeur de 62 mètres de long est construit pour la Marine nationale afin de faire office de chaland pétrolier. Il est baptisé *Benzène* et reçoit son matricule : A-633. Il est armé l'année suivante et, peu avant le début de la Seconde Guerre mondiale, il traverse la Méditerranée pour être stationné en Afrique du Nord. C'est là que le 3 juillet 1940 il reçoit son baptême du feu devant les côtes de Mers el-Kébir (Algérie). Une escadre de la Marine française, alors mouillée à Oran, est tragiquement prise pour cible par la flotte britannique, faisant près de 1 300 morts du côté français. La France ayant signé l'armistice, les Britanniques redoutent une mainmise de la Kriegsmarine nazie sur les bâtiments français et décident de les anéantir. Grâce à une brillante manœuvre durant cet engagement,

quelques navires français parviennent cependant à s'échapper et à regagner Toulon. Churchill, par la suite, évoquera cette bataille comme une erreur, un triste malentendu entre deux pays.

Le *Benzène*, bien que présent, ne joue aucun rôle significatif pendant ce triste épisode. Il se trouve encore près d'Oran en 1942 puis finit par regagner la France. Depuis qu'il est sorti du chantier naval, il subit quelques modifications qui le font changer d'apparence, ce qui est assez usuel pour les navires de l'époque. C'est dans les années soixante enfin que la fin de carrière approche pour l'A-633. En effet, le petit port civil de l'île du Levant, faisant partie des îles d'Hyères, n'est pas assez protégé de la houle et du mistral. Une vieille épave, celle du *Polyphème*, y assure le rôle de brise-lames et c'est au *Benzène* que revient la tâche de prolonger cette digue artificielle faite de tôle et de fer. Le chaland pétrolier est sabordé en juin 1967 dans ce port de l'Aiguade. Cela peut paraître une fin peu noble pour un petit navire qui ne figure sur aucun tableau d'honneur, mais s'il n'avait pas obtenu ce dernier rôle, on n'en aurait sans aucun doute plus parlé aujourd'hui.

ACCESSIBLE À TOUS

En 2016, à 80 ans, le *Benzène* a du mal à se maintenir. Il sombre petit à petit et disparaît sous la surface. Épave si fière à la fin du XX^e siècle, la mer et les éléments aujourd'hui commencent à avoir raison d'elle. Le *Benzène* repose vaguement incliné sur tribord sur un fond de 6 mètres et se décompose petit à petit. Du *Polyphème* il ne reste déjà plus rien et c'est le sort qui l'attend lui aussi. Depuis toutes ces années, ce *Benzène* a accumulé bien des trésors et des



Une ambiance particulière.



Le Benzène en 2016, avec au fond l'île de Port-Cros



La proue et ses appareils de mouillage.

secrets. Accessible à tout le monde, commençant à fleur de l'eau, il représente l'occasion de plonger sur une épave sans avoir à sonder dans les profondeurs de la mer. La lumière est à peine filtrée, sauf par les trous quasiment naturels dans l'épave. L'eau est plus chaude en surface, et plus claire surtout. Il y a de quoi passer une heure et demie voire même davantage autour de ce tas de ferraille qui jadis sillonnait la Grande Bleue.

UNE LUMIÈRE EXCEPTIONNELLE

Le récif artificiel est plus que poissonneux, avec surtout des espèces juvéniles qui y ont trouvé un refuge. Des bancs d'oblades font des allers et retours au-dessus du pont alors que des blennies se cachent dans les trous du navire. Sur le sable autour de cette masse de tôle, on découvre des herbiers de posidonies qui forment les berceaux de la mer en abritant encore des juvéniles. Et puis on aperçoit de petits poulpes, des seiches qui s'approchent avec une certaine curiosité des plongeurs, des rombus qui survolent le fond tels des *fakirs* sur des tapis volants. Des vives se cachent dans le sable, et on distingue leurs têtes aux yeux bleu et or. Même un mérou égaré vient par moments s'y promener. La faune méditerranéenne de l'espace proche semble être bien représentée, le tout contre un décor magnifique.

La nuit, le spectacle devient encore plus impressionnant. Des patrouilles de calamars dont les derniers spécimens avancent à reculons afin de surveiller les arrières, font le tour du navire. De jeunes congres se sauvent alors qu'on les approche et toutes les rascasses semblent sortir du *Benzène* pour partir à la chasse. On y a même vu des torpilles et des raies pastenagues. Le noir attire aussi bien qu'il effraie, et la silhouette du *Benzène* dans la nuit se veut aussi rassurante que menaçante.

Une épave reste une épave et est par définition potentiellement dangereuse. Malgré, et sans doute surtout à cause de sa faible profondeur, c'est le cas du *Benzène*. L'épave n'est plus stable, elle s'est détériorée et des panneaux entiers se décollent. Cela n'enlève rien de son charme et de sa beauté. On aperçoit encore les tuyaux, les chaudières, les échelles, la cale. Ce sont autant d'éléments qui font rêver et qui font le bonheur des photographes qui n'auront besoin ni de phare ni de flash. C'est un plaisir d'en faire le tour, d'en traverser le pont, suivi par d'innombrables girelles, sans doute les poissons les plus curieux de la Méditerranée. La nature reprend le dessus, comme le prouvent les acétabulaires qui recouvrent des parties de la coque. Et un jour, prochainement, cette épave disparaîtra définitivement dans l'histoire.

La plongée sous-marine étant interdite dans les ports, on ne peut accéder à l'épave que depuis le côté mer. Elle est accessible aussi depuis le bord, en passant par la grande dalle derrière le port du Levant. La mise à l'eau depuis la terre est un peu kamikaze, mais la découverte qui s'ensuit en vaut plus que la peine. Le seul centre de plongée du Levant (UCPA) et le club le plus proche (Port-Cros) ne proposant pas de plongées sur l'A-633, l'immersion est à organiser soi-même. Cela contribue à rendre cette expérience encore plus unique. C'est une exploration à entreprendre avant qu'il ne soit trop tard. ■