



arrivée sur les lieux, est désintégrée par une nouvelle explosion. Marius Autran, historien de La Seyne (1910-2007), qui épousera plus tard la fille d'une des victimes du *Liberté*, a raconté à plusieurs reprises la catastrophe. Il rapportera qu'une embarcation située à plus d'un kilomètre a reçu une plaque de tôle d'un mètre carré et qu'un officier a été tué par un obus à trois kilomètres.

Le jour qui se lève sur la rade de Toulon révèle un spectacle apocalyptique : une eau fumante, ensanglantée, encombrée de débris et de débris humains. Partout des cris de détresse et des appels à l'aide. Des hommes arrivent de toutes parts pour essayer de découper au plus vite les carcasses des bateaux et dégager les victimes. Les blessés sont transportés à l'hôpital de Saint-Mandrier.

### Deux cents morts et trois cents blessés

Un bilan établi le 27 septembre fera état de deux cents morts et plus de trois cents blessés : cent quarante-deux sur le *Liberté*, quatre sur le *Suffren*, trois sur le *Vérité*, vingt-quatre sur le *République*, un sur le *Carnot*, six sur le *Gambetta*, sept sur l'*Ernest Renan*, un sur le *Michelet*, sept sur l'*Amiral-Aube*, un sur le *Marseillaise*, quatre sur la chaloupe de la direction du port.

Le 3 octobre 1911 est décrété jour de deuil national.

Le président de la République Armand Fallières est à nouveau présent pour présider les funérailles.

Des obsèques ont été organisées pour les cent cinquante-deux victimes identifiées. Autour du Président de la République se trouvent Joseph Caillaux, président du Conseil, le ministre Théophile Delcassé, les présidents de la Chambre des députés et du Sénat. La Royal Navy a délégué son commandant de la flotte méditerranéenne installée à Malte, Sir Edmond Pie.

### 3 octobre 1911, journée de deuil national. Le président de la République est de retour à Toulon

La foule des Toulonnais se masse le long du cortège. Celui-ci, parti de la place d'Armes, doit rejoindre l'Arsenal de terre (situé à la place de l'actuel conservatoire). Sur la ville pèse un silence de plomb. Les cercueils s'avancent, précédés de roulements de tambours.

Soudain, vers 10 heures, sur le boulevard de Strasbourg, entre la place de la Liberté et l'opéra, se produit une déflagration. On a cru entendre un coup de feu. Un cheval du cortège s'affole, fonce vers la foule, un auvent de magasin s'effondre. La foule est prise de panique. Sous l'effet

du mouvement, une tribune s'effondre, ainsi que des échelles qui avaient été dressées pour mieux voir. Les gens s'enfuient dans les rues adjacentes, les cordons de police sont débordés. Sur la place de la Liberté, des officiels sont bousculés, dont le Président de la République. On dénombre plusieurs blessés dans la foule.

### « Les cruautés du sort se succèdent »

À quoi les Toulonnais doivent-ils cet ahurissant enchaînement de catastrophes ?

Une fois le calme revenu, le cortège funèbre repartira. Il arrivera à l'Arsenal de terre avec un retard considérable.

Armand Fallières prend la parole devant les autorités civiles, militaires et religieuses, ainsi que devant les quatre cent vingt rescapés du *Liberté* : « Les cruautés du sort se succèdent dans la Marine avec une implacable continuité, dit-il en commençant son discours. Leur enchaînement est de nature à confondre la raison... »

On ne pouvait mieux dire.

Le 11 octobre, au cimetière de Lagoubbran, eut lieu une nouvelle cérémonie funèbre au cours de laquelle furent ensevelis les corps non réclamés par leurs familles.

En rentrant chez eux, les Toulonnais se demandaient quelle serait la catastrophe suivante. Mais l'explosion du *Liberté* fut la dernière de cette incroyable série noire.

ANDRE PEYEGNE  
magazine@nicematin.fr

## Une affaire autour de l'épave

L'explosion du *Liberté* eut une suite inattendue. De type judiciaire. Concernant le déblaiement de l'épave. Ce n'est qu'en 1921 que furent entrepris les travaux de récupération de l'épave du *Liberté*, enlisée dans les fonds du port. On procéda d'abord à l'évacuation des munitions qui étaient restées à bord et n'avaient pas explosé. À partir du croiseur désaffecté *Latouche-Tréville*, on découpa plus de 400 tonnes de blindage pour alléger l'épave. La carcasse fut remontée à l'aide de flotteurs et de sous-marins. Mais ce n'est que le 25 février 1925 que la partie arrière de l'épave parvint à être délogée. Entre-temps, un

contentieux était apparu entre les entrepreneurs chargés du travail, Sidensener de Nice, Boursier et Borelly de Toulon et la Marine nationale. Les entrepreneurs, objectant que le poids de l'épave était supérieur de 1 200 tonnes à celui qui leur avait été indiqué, réclamaient donc un supplément d'un million de francs. La justice trancha. En février 1934, le conseil interdépartemental de Nice leur accorda une somme de 290 000 francs. La Marine fit appel au Conseil d'État. En 1936, celui-ci annula le jugement, réclamant aux entrepreneurs le remboursement de la somme.

