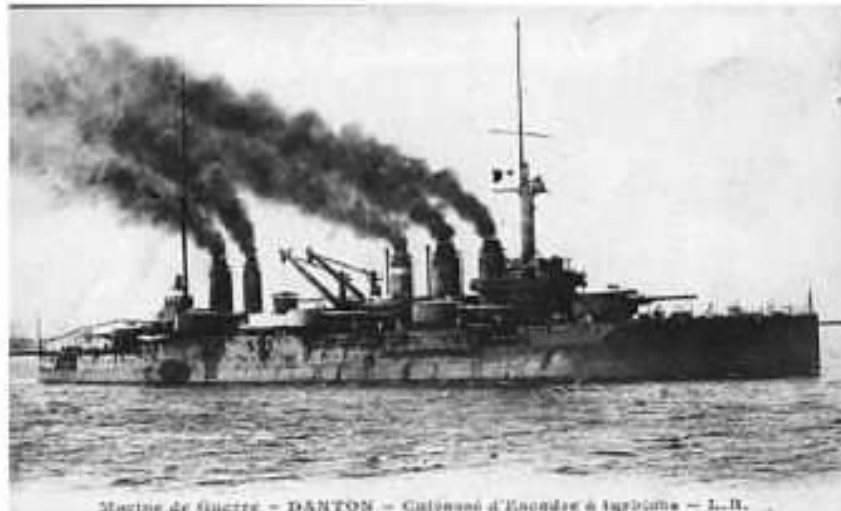


Son nom est mentionné sur le rapport de la citation du cuirassée Danton à l'ordre de l'Armée

DANTON
Cuirassé



Marine de France - DANTON - Cuirassé d'Escadre à vapeur - L.R.

Source photo : <http://www.navires-14-18.com/photos>

La citation à l'Ordre de l'Armée

Le cuirassé **DANTON**, commandé par le capitaine de Vaisseau DELAGE, appartenait à la 2^{ème} Escadre de la 1^{ère} Armée navale. Il a été torpillé le 19 mars 1917 sur la côte de Sardaigne.

Texte de la Citation à l'Ordre de l'Armée
(Journal Officiel du 15 octobre 1919)

« Le cuirassé **DANTON**, atteint de deux torpilles le 19 mars 1917, au large du cap San-Pietro, a chaviré et coulé aux cris de : « Vive la France », engloutissant 296 officiers, officiers-mariniers et matelots ».

Extraits des rapports officiels

Le **DANTON** avait quitté Toulon le 18 mars 1917 à 17h30 à destination de Corfou. Il était escorté par le torpilleur d'escadre MASSUE.

Il y avait à bord 946 officiers et hommes composant l'équipage, plus 155 marins passagers rejoignant leurs bâtiments.

Le poste de veille avait été pris dès la sortie de la rade.

Le 19 mars à 13h15, le **DANTON** se trouvait à 28 milles dans sud-ouest de San-Pietro faisant route à 14,5 n au S.40 E. avec crochets sur la gauche de la route. Le MASSUE faisait une route rectiligne à 1500 mètres sur son avant ; il côtoyait, par la suite, le bord droit de la zone où se trouvait le **DANTON**.

Petite brise d'O.N.O., mer clapoteuse, lames de un mètre, conditions favorables à une attaque de sous-marin. Le **DANTON** a été attaqué sans avoir vu de périscope.

C'est la hune qui donna l'alarme au vu d'un sillage dont l'origine était proche, 300 à 600 mètres, au dire des témoins.

L'alerte fut ordonnée de la passerelle, le canon de 47 bâbord de la tourelle avant tira un coup de canon dans la direction du sillage et ne continua pas le feu, ne voyant pas de périscope à indiquer aux pièces. Celles-ci ne purent ouvrir le feu faute d'objectif.

Le bâtiment fut frappé coup sur coup de 2 torpilles, à l'avant et au centre. Il s'inclina de 5 à 7° sur bâbord en plongeant de l'avant et resta dans cette position.

Tout le monde eut alors l'impression que le bâtiment tiendrait ainsi : le Commandant vint sur la droite pour essayer d'atteindre Bizerte mais, au bout de dix minutes, la bande commença à s'accroître, lentement d'abord, puis rapidement, et le bâtiment chavira au bout de 30 à 35 minutes.

Au premier moment, on ne sut qu'une chose : les torpilles avaient explosé sur l'avant de la tourelle de 30 avant et par le travers des chaufferies avant, soulevant des gerbes d'eau qui retombaient sur la passerelle et vers la cheminée 3. On n'a vu qu'un seul sillage : c'est donc que les 2 torpilles se suivaient sur une même trajectoire. Il faut en conclure que l'intervalle entre les deux explosions a été de 4 à 5 secondes, l'écartement des points d'impact étant d'environ 30 mètres et la vitesse du bâtiment de 7 mètres par seconde.

Il y eut à la seconde explosion extinction presque générale de la lumière dans la partie avant du bâtiment et dans les machines, due au bris du conducteur et à des courts-circuits car les dynamos continuaient à tourner. Dans les machines, la pression baissa au registre, mais au bout de quelques instants seulement. La chaufferie 2 fut rapidement envahie par l'eau qui se déversait par la porte de la soute à charbon. On put l'évacuer en hâte. Partout ailleurs, le personnel de service resta à son poste, les armements des pièces prêts à ouvrir le feu, les chauffeurs activant la chauffe, les mécaniciens surveillant les appareils. On doit une mention spéciale aux équipes de chauffe et de machines qui, sous la direction des officiers et des officiers-mariniers uniquement préoccupés de faire leur devoir, restèrent à leur poste, ou reçurent l'ordre d'évacuer, ne quittant leur poste qu'après avoir effectué les manœuvres nécessaires.

Comme le MASSUE qui avait rebroussé chemin tirait du canon et lançait des grenades, quelques-uns crurent que le sous-marin était coulé. On cria « Hourrah ! », on était vengé. Un ordre parfait régna jusqu'à la fin.

L'équipage fut envoyé aux postes de combat. Cet ordre ne fut que partiellement exécuté. On ne pouvait arriver dans les fonds dans la partie avant, les officiers renvoyèrent les hommes sur le pont.

Les témoignages recueillis sont trop peu précis pour suivre les progrès de la bande avec quelque certitude. Ils permettent seulement de dire que son accroissement a été lent au début pendant une dizaine de minutes, qu'il y avait 20 à 25° au bout de 15 à 20 minutes et qu'un peu plus tard le mouvement de rotation s'est continué d'une façon lente et continue jusqu'aux environs de 90°, pour se terminer par le retournement brusque.

S'il a été possible de faire cette reconstitution approximative, on ne put se rendre compte au moment du torpillage de l'importance des avaries. Tout d'abord, ainsi que nous l'avons dit, l'immobilisation du navire sous une inclinaison qui ne paraissait pas compromettante donna l'illusion que les blessures du bâtiment n'étaient pas mortelles.

Le Commandant DELAGE avait demandé si tout allait bien dans les machines et il lui avait été répondu affirmativement. Au Commandant en second qui lui rendait compte d'une première visite, il dit qu'il ne pensait pas qu'il y eut danger immédiat. Après une seconde inspection au centre et à l'avant, le Capitaine de Frégate JURAMY fit un nouveau rapport dans lequel il manifesta ses craintes. A ce moment, les hommes remontaient du poste central, les communications étaient interrompues avec la machine. La commande électrique de la barre ne fonctionnait plus. Le Commandant donna l'ordre de mettre les embarcations à la mer. Cependant, il n'avait pas perdu tout espoir. Il avait donné l'ordre de fermer les sabords de la batterie de 75. Le maître de timonerie se rendit au compartiment de la barre pour faire actionner la roue à bras.

Des efforts avaient été faits pour combattre les effets des voies d'eau.

Le maître mécanicien LE VERGOZ (disparu) attaché au service de sécurité s'occupa des portes étanches et des soupapes de drain. Il se multiplia.

Le maître GOURIOU de service dans les chaufferies se multiplia également aux plateformes et aux chaufferies avant.

Le mécanicien en chef MIGNOT donna avec calme les ordres nécessaires aux machines et aux chaufferies. Dans les machines, l'officier de quart essaya de redresser le bâtiment en remplissant les doubles fonds tribord.

Il fut impossible de débarquer les embarcations, les convertisseurs des grues étant hors de service comme la plupart des appareils électriques.

Il en fut de même de ceux des radeaux qui étaient au centre du bâtiment. Ceux qui se trouvaient sur les tourelles et sur les plages furent jetés à la mer. Les officiers chargés de faire mettre à l'eau embarcations et radeaux firent jeter ensuite à la mer le bois qui se trouvait sur le pont, buts de tirs, planches à charbon, avirons, etc. La bande était alors très forte, on marchait difficilement sur le pont. Le Commandant donna l'ordre de faire évacuer le bâtiment.

Entre temps, les fonds avaient été évacués, tout le personnel monta avant le chavirement. On se massait à tribord arrière, les hommes franchissant les rambardes pour passer sur la coque au fur et à mesure que l'inclinaison du navire s'accroissait. Le dernier ordre du Commandant qui se tenait cramponné sur la passerelle fut de faire presser l'évacuation. Puis, se découvrant, il poussa le cri de « Vive la France ». A son imitation, mille poitrines poussèrent par trois fois ce même cri et chacun quitta le bord en se mettant à l'eau, soit par l'arrière, soit par les flancs, en se laissant glisser le long du bord. Les derniers franchirent la quille à roulis et marchèrent sur le fond du navire pour se mettre à la mer de l'autre bord.

Il ne restait plus qu'à recueillir les naufragés qui se trouvaient sur une douzaine de radeaux, une baleinière (l'autre avait chaviré), une vedette (projetée à la mer), et surtout accrochés aux nombreuses épaves. Le MASSUE s'y employa circulant au milieu des épaves pour recueillir d'abord de préférence les isolés. Il prit ainsi près de 500 hommes en deux heures. Ace moment, le chalutier LOUISE MARGUERITE qui avait perçu les appels d'alarme, arrivait sur les lieux. Le MASSUE surchargé, lui laissa ses embarcations pour concourir au sauvetage et fit route sur le port le plus proche.

Rencontrant à quelques milles le chalutier CHAUVEAU qui lui n'avait pas recueilli les appels, le Commandant du MASSUE l'envoya aussi sur les lieux du naufrage. Il y arriva vers 17 heures. Le LOUISE MARGUERITE s'éloigna avec 315 naufragés recueillis en majeure partie sur les radeaux et laissa au CHAUVEAU le soin d'achever le sauvetage. Parcourant jusqu'à la nuit et faisant explorer par les embarcations le champ d'épaves, ce chalutier recueillit environ 15 hommes dont deux ne purent être rappelés à la vie.

Le MASSUE fit route sur Cagliari où il arriva à 23 heures. Le LOUISE MARGUERITE se dirigea sur Ajaccio qu'il atteignit le 20 à 19 heures. Le CHAUVEAU passa ses naufragés sur le LAHIRE qui les porta à Toulon et continua sa croisière. L'EPIEU et le CATAPULTE arrivèrent plus tard sur les lieux du sinistre.

Le nombre des disparus s'élève à 296. Le Commandant DELAGE, resté cramponné à sa passerelle jusqu'au bout et la plupart des officiers et officiers-mariniers ont péri. Sauf 2 soutiers qui 'ont pu évacuer leur chaufferie, tout le monde est monté sur le pont avant le chavirement et le plus grand nombre a succombé à la congestion ou bien à la fatigue en attendant l'arrivée des secours. Un certain nombre de naufragés n'ont pu être rappelés à la vie qu'avec des soins énergiques ; plusieurs ont succombé après avoir été recueillis.

Le médecin principal LE MARC'HADOUR raconte ainsi la fin du DANTON :

« La bande était si forte qu'il fallait marcher à 4 pattes dans la batterie. Soutenu par les trois infirmiers, les 2 blessés graves furent sortis par l'embrasure du canon de 75 avant. Je suivis la même voie. Nous nous trouvions debout sur la cuirasse, juste sous la passerelle. Je vis le Commandant qui était à l'extrémité de la passerelle, accroché à la rambarde. Près de lui étaient les capitaines DELORD et LAMBERT : « Avez-vous évacué tout votre monde ? – Oui, Commandant. – Avez-vous des blessés ? – Six, Commandant dont un grave qui est ici avec moi. – Faites évacuer tout votre monde, mon petit, il est grand temps. – C'est votre ordre Commandant ? – C'est mon ordre, mon petit »

Le Commandant et ses deux compagnons étaient admirables de calme. Le Commandant m'a donné ses ordres avec une douceur dans la voix où je reconnus avec émotion l'intention d'un adieu. Je fis un geste de la main à mes camarades LELORD et LAMBERT et regardai autour de moi.

Le bateau était presque couché sur bâbord, la quille à roulis était hors de l'eau. Dans le lointain, j'aperçus quelques radeaux couverts de monde : je ne puis en dire le nombre. Il y avait déjà beaucoup d'hommes à la mer. A ma droite, le Lieutenant de Vaisseau COLLIN, plein d'ardeur communicative et

d'héroïque bonne humeur, encourageait les hommes et jetait des espars à la mer. Les hommes debout sur la cuirasse étaient admirables de calme. A ma gauche, mon personnel infirmier et les blessés étaient rassemblés. La bande augmentait toujours, le bateau allait chavirer.

Le Lieutenant de Vaisseau COLLIN levant sa casquette jette un cri sonore de « Vive la France », « Vive le DANTON ». Nous le reprenons tous, et nous nous laissons glisser à la mer d'une hauteur de 10 mètres environs. Beaucoup d'hommes ont dû se blesser sur la quille à roulis comme je l'ai fait moi-même. A peine à l'eau, nous fûmes pris par les remous du navire qui chavirait, et séparés.

Je nageais depuis un temps indéterminé, rencontrant déjà beaucoup de cadavres, mes forces s'épuisaient. Je n'avais qu'un collet de caoutchouc dont le coefficient de flottabilité est bien faible quand, avec une touchante et héroïque abnégation, des hommes accrochés à une poutre m'appelèrent pour me faire partager leur précaire moyen de salut. Ce fait souligne bien la belle valeur de nos hommes et leur dévouement. »

Il est impossible de noter les nombreux actes d'héroïsme accomplis au cours de ce tragique événement. Il faudra se borner à citer quelques noms.

Ont doit s'incliner devant la noble figure du Commandant DELAGE qui, après avoir donné des ordres avec calme jusqu'à la fin, dit adieu à ses hommes et, accroché à la rambarde de la passerelle, resta avec son navire.

DELAGE ne faisait qu'un avec le DANTON dont il était l'âme. Homme d'une énergie extrême, d'une vigueur peu commune, il alliait à ces solides qualités du corps celle d'une brillante intelligence et d'un zèle toujours en éveil vers le devoir.

Ardent patriote, grand cœur, il avait le mépris le plus absolu du danger et craignait seulement de ne pas être présent au jour de la bataille.

Dur pour les autres, mais surtout dur pour lui-même, son équipage avait en lui une confiance absolue et était fier de servir sous les ordres d'un tel chef.

Sa crânerie au feu était légendaire. Le Vice-amiral FAVEREAU, après une inspection du bâtiment, avait prononcé un jour ces paroles : « Un DANTON commandé par un DELAGE, c'est une force dans une escadre ! », et on aimait dire que le cuirassé ennemi qui aurait à soutenir le feu du DANTON ne résisterait pas longtemps. Sous la direction du Commandant DELAGE, tous les marins du DANTON n'eussent pas manqué de devenir au combat des héros.

Le 19 mars, tous ses officiers, à son exemple, ont fait leur devoir pour assurer le salut du navire d'abord, de l'équipage ensuite. Presque tous sont morts.

Le premier-maître mécanicien PINEAU, les maîtres mécaniciens LE VERGOZ (disparu), GOURIOU, CASTILLON ont pris des initiatives intelligentes, se sont multipliés, ont donné avec calme les ordres nécessaires.

Parmi le personnel des chaufferies et des machines, il faut citer les seconds-maîtres JOURDEN, MAGUERES, GUILLOU, CHAIM, GUILLERM, FLOCH, des

chaufferies, les premiers disparus, le second-maitre MARSHALL, le matelot MONTANARD, qui ont aidé aux manœuvres avec intelligence et dévouement, le quartier-maitre chauffeur MILBEO, les chauffeurs LE MEUR et KERMAIDIC, le matelot CAPGRAS, auxquels il fallut intimer l'ordre d'évacuer la chaufferie arrière qu'ils ne voulaient pas quitter, le second-maitre LE GUILLIDIC, le quartier-maitre LE LOUET, les matelots ROMAN, MONTTE, BOUCHERON, SOUBIRAN, occupés jusqu'au dernier moment aux manœuvres de redressement.

Le premier-maitre de timonerie LE CHEVERT (disparu), le quartier-maitre électricien GUILLAS, ont fait tout le possible pour remédier à la paralysie de l'appareil à gouverner.

Le second-maitre canonnier MALLEJAN, le matelot électricien REZE, ont fait avec sang-froid les manœuvres nécessaires au poste central, qu'ils n'ont quitté que chassés par l'eau. MALLEJAN est mort victime de son dévouement s'étant mis à l'eau pour alléger un radeau trop chargé.

Le premier-maitre canonnier PETTON s'est multiplié pour assurer l'exécution des ordres, a grandement contribué au sauvetage d'un radeau.

Le second-maitre infirmier MINIER, le quartier-maitre LE DUOT (disparu), ont assisté le médecin-major avec calme et dévouement.

Ce sont quelques noms qui émergent. Combien d'autres dévouements restent inconnus !

Le MASSUE arriva à Cagliari vers 23 heures, le 19 mars. Le Consul de France était sur le quai avec toutes les autorités italiennes. Les tramways, les autos, des civières, attendaient les naufragés pour les transporter à la caserne ou dans les hôpitaux. Dès l'arrivée, tous sont habillés avec des vêtements de soldats italiens, réconfortés et couchés. Le 21, toute la population, archevêque et autorités en tête, accompagnaient au cimetière les corps de quatre marins décédés. Ces obsèques furent l'occasion d'une imposante manifestation d'amitié franco-italienne.

