

1917, Capitaine de corvette, Commandant le dragueur "ANJOU", il est cité à l'ordre de l'Armée navale : "" A effectué, depuis le début de la guerre de nombreux dragages de mines dans des circonstances difficiles et dangereuses, en particulier au voisinage des côtes de Flandre. Le 17 juin 1917, au cours de dragages dans le golfe de Gascogne, l'ANJOU qu'il commandait ayant sauté sur une mine, a pris avec autant de décision que de sang-froid toutes les mesures permettant de sauver l'ANJOU et l'équipage."

La Marine Française en 1914 - 1918 – Citations à l'Ordre de l'Armée

**ANJOU**  
**Dragueur**

La citation à l'ordre de l'Armée

Le dragueur **ANJOU** de la division des patrouilles de Gascogne, commandé par le Lieutenant de Vaisseau DUKERS, a sauté sur une mine le 17 juin 1917.

Texte de la citation à l'ordre de l'Armée  
(Journal officiel du 15 octobre 1919)

« Le dragueur **ANJOU** a coulé sur une mine le 17 juin 1917, en accomplissant son dur service de dragueur. Tous firent à bord héroïquement leur devoir militaire ».

Rapport du Lieutenant de Vaisseau DUKERS, commandant le dragueur **ANJOU**

J'ai l'honneur de vous rendre compte des circonstances dans lesquelles s'est produite, le 17 juin 1917, la perte du dragueur **ANJOU**.

Appareillé du Boucau où le bâtiment avait charbonné, le même jour à 13 heures, j'entrai en dragage, dès que la barre de l'Adour eut été franchie, vers 13h30, et fis route sur un groupe de mines aperçues quelques jours plus tôt à mer basse, à six milles environ dans le N.10.W de la tour des signaux et dont trois avaient été antérieurement coulées.

Vers 14 heures, le premier-maître pilote BRICON me signale une mine visible en surface à environ un mille et demi par notre travers à bâbord. Je mis le cap sur elle avec l'intention de couper l'orin et de la faire ensuite couler à coups de fusil par le chalutier *CACATOIS* qui nous escortait.

A 14h13, étant sur la passerelle supérieure et l'**ANJOU** se trouvant à 4m 5 environ de la côte, dans le N.6 W de la tour des signaux, j'entendis une détonation sourde, profonde, et perçus dans tout le navire un ébranlement relativement modéré. J'eus d'abord l'impression qu'une mine venait d'exploser, non au contact immédiat de la coque, mais dans la drague et très près de l'arrière du bâtiment. Descendant immédiatement sur la passerelle inférieure, je donnai l'ordre de stopper mes machines avec l'intention de faire rentrer la drague. La machine bâbord s'était déjà stoppée d'elle-même ; la machine tribord qui s'était d'abord affolée – l'explosion ayant probablement rompu son arbre – fut stoppée.

A cet instant, je m'aperçus que le mât arrière avait été abattu et le gabier GIRARD vint me prévenir que le bâtiment faisait eau par l'arrière. Je donnai l'ordre de mettre en marche le grand cheval pour lutter contre l'envahissement de l'eau, de remettre les machines en avant à toute vitesse et de mettre la barre à droite toute pour me rapprocher de la côte et y échouer l'**ANJOU**, si besoin était. Je fis en même temps lancer des coups de sifflet répétés pour attirer l'attention du *CACATOIS* et du chalutier *LABRADOR* qui se trouvait près de la côte entre Bayonne et Biarritz. Ni la barre, ni les machines n'obéissaient déjà plus.

La situation qui, jusque là, m'avait paru stationnaire, empira alors très vite. La cloison étanche arrière de la cale arrière ayant cédé, cette cale, d'un volume considérable et presque entièrement vide, se remplit avec une rapidité extrême et l'eau commença à embarquer sur le pont par les écubiers arrière. Rien ne pouvait plus être tenté pour maintenir le navire à flot.

Je donnai donc l'ordre au personnel mécanicien et chauffeur, resté jusque là à son poste, de monter sur le pont, de mettre à l'eau les embarcations et les radeaux et d'évacuer le *dragueur*. Le personnel mécanicien put exécuter cet ordre, puisque le chauffeur GUENO, resté le dernier dans la chaufferie pour assurer l'alimentation, put regagner le pont, suivi par le second-maître mécanicien SILLENE. Mais l'explosion avait projeté le youyou dans la cale ; le canot et le radeau de sauvetage de l'arrière démolis par la chute du mât arrière et du mât de charge ne purent être mis à l'eau, seule la baleinière put flotter.

Quelques secondes après, le navire s'enfonçait par l'arrière, dressant son avant et chavirant en même temps sur bâbord. Je fus entraîné par la cheminée dans ce mouvement de chavirement et coulai avec le bâtiment ; quand je revins à la surface, il avait complètement disparu.

Entre le moment où l'explosion s'est produite et l'engloutissement du navire, il s'est écoulé environ quatre minutes ; j'estime d'autre part que la mine a heurté l'*ANJOU* près du presse-étoupe bâbord.

Les survivants, dont le plus grand nombre s'étaient rassemblés sur le radeau de sauvetage avant resté intact, furent ensuite recueillis par le *CACATOIS* et le *LABRADOR* qui mirent en avant à toute vitesse dès qu'ils perçurent l'explosion.

J'ai le très profond regret de vous informer que, des trente-neuf membres de l'équipage alors présents à bord, sept ont succombé. Ce sont les seconds-maîtres mécaniciens BOSCHER et SILLENE, le quartier-maître mécanicien BASTOEN (Georges), le matelot sans spécialité GOULAY, le quartier-maître mécanicien PENVERN, le matelot mécanicien MARGUERITE, le matelot chauffeur GUERY ; la plupart d'entre eux ont vraisemblablement été entraîné dans le chavirement.

La conduite de l'équipage a été excellente, le calme et l'ordre se sont constamment maintenus ; à aucun moment il n'y a eu affolement ou panique.

J'ai l'honneur d'attirer plus spécialement votre bienveillante attention sur :

Le premier-maître pilote BRICON qui, avec un oubli complet de lui-même m'a secondé dans l'exécution des ordres donnés, a dirigé la mise à l'eau du radeau de sauvetage avant, y a rassemblé les hommes qui se trouvaient alors autour de lui et n'y a embarqué que le dernier.

Le premier-maître mécanicien LETESSIER qui, par son exemple, a contribué à faire régner le calme et le sang-froid parmi le personnel de la machine.

Les seconds-maîtres de manœuvre RONDEAU et ZONNEKYND qui, ayant de l'eau jusqu'à la ceinture, ont assuré, avec beaucoup de courage, la mise à flot de la baleinière. Je rappelle que RONDEAU a déjà sauté sur une mine à bord du *dragueur AUVERGNE* et était chef de quart à bord du *SUSSEX* quand ce navire fut torpillé.

Les deux quartiers-mâtres de manœuvre GROUT et PROVOST, qui ont participé avec le plus grand dévouement à la mise à l'eau du radeau et de la baleinière.

Le quartier-mâitre élève chef de quart LE PIVERT, qui a sauvé la vie du maître d'hôtel ROBINET, incapable de nager, et l'a conduit jusqu'au radeau de sauvetage.

Le quartier-mâitre élève chef de quart MICHEL, qui a soutenu le second-mâitre ZONNEKYND sur ses épaules jusqu'à ce que celui-ci pût s'accrocher à une épave.

Les matelots chauffeurs GUENO et LE CUNFF qui, de service dans la chaufferie, ne l'ont quittée que sur l'ordre d'évacuation et ont exécuté avec le calme le plus complet les ordres qui leur étaient donnés par le premier-mâitre mécanicien.

Le matelot cuisinier LAURENCE qui, de service en vigie, n'a pas hésité, en descendant, à aller à la nage au radeau de sauvetage et en est revenu avec un bout, empêchant le radeau de s'écarter du bord et facilitant ainsi l'embarquement du personnel.

Signé : DUKERS