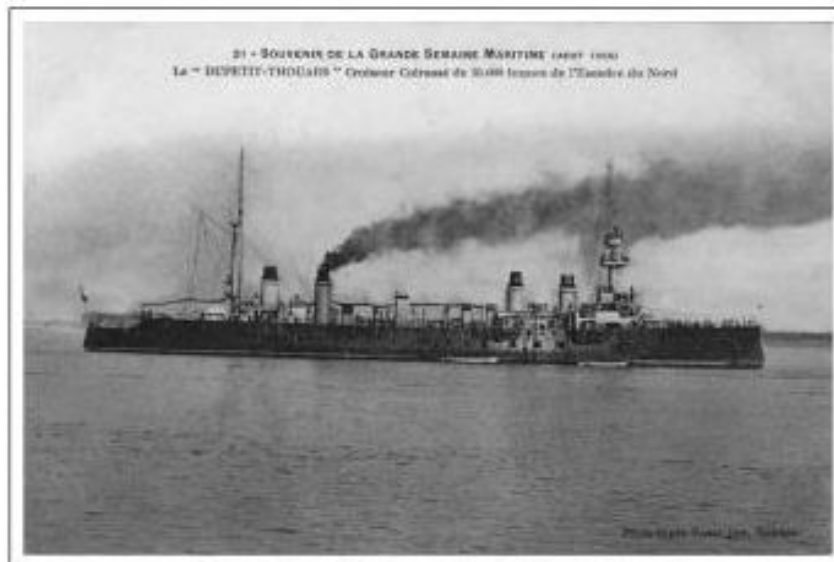


Citation à l'ordre de l'armée du Croiseur Cuirassé DUPETIT-THOUARS

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

DUPETIT-THOUARS Croiseur Cuirassé



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

1 citation à l'Ordre de l'Armée

Le croiseur cuirassé DUPETIT-THOUARS, commandé par le Capitaine de Frégate PAQUE, appartenait à la Division navale de l'Atlantique. Il escortait un convoi de 24 cargos de New-York en France, lorsqu'il fut torpillé le 7 août 1918 par 46°42' Nord et 12°00' Ouest.

Texte de la citation à l'Ordre de l'Armée
(Journal officiel du 25 octobre 1919)

« Le croiseur-cuirassé DUPETIT-THOUARS - pendant un service d'escorte, a été torpillé et coulé le 7 août 1918 par un sous-marin ennemi. Tout le personnel a fait preuve, dans cette circonstance, du plus grand calme, du plus grand sang-froid et du plus grand dévouement ».

Extrait du rapport établi le 16 décembre 1918

A 20 heures, le 7 août 1918, le Commandant PAQUE descend de la passerelle pour aller dîner, laissant la direction générale au Commandant en second, le Capitaine de Corvette WINTER.

A ce moment, l'équipage est aux postes de veille prévus pour les parages les plus dangereux. Les officiers font sur le pont et dans les machines le service par bordée, comme l'équipage. La veille extérieure est aussi sérieuse que possible, en particulier sur les passerelles AV : des vigies sont placées en tête de chaque mât et dans la hune AV, reliées à la passerelle de navigation par des porte-voix et par une sonnerie électrique d'attention.

Le service de sécurité est organisé comme aux postes de combat, mais avec un personnel plus restreint.

Un éclairage de secours électrique est prévu au moyen d'un circuit de fortune alimenté par la dynamo 5 placée dans l'entrepont cellulaire ; cette dynamo marche à toute petite allure, prête à suppléer à l'avarie des quatre autres dynamos réparties dans les compartiments des machines latérales. En outre, dans la tranche cellulaire et dans divers compartiments, des fanaux, quinquets, doivent être allumés pendant la nuit ; pendant le jour, tous ces fanaux sont garnis, mais ils ne peuvent être allumés en totalité à cause de la réduction des allocations de matières consommables.

Les treuils de manœuvre des embarcations sont réchauffés en permanence. Les quatre canots sont disposés à l'extérieur sous les bossoirs. Les baleinières, la yole se trouvent sur le pont, faute de bossoirs ad hoc. La chaloupe est aussi sur ses chantiers, elle devait être remise à l'extérieur dans la matinée du 8 août. Le DUPETIT-THOUARS possède un grand nombre de radeaux largement calculé.

Tous les hommes portent leur brassière de sauvetage ou l'ont à portée de la main. De fréquents exercices d'évacuation ont été faits, en particulier la veille de chaque appareillage.

Les trois postes T.S.F., poste principal dans l'entrepont cellulaire, poste de secours sur le spardeck près de la passerelle avant, poste radiogoniométrique de la plage arrière sont constamment armés. La position du bâtiment est donnée toutes les demi-heures au poste principal et au poste de secours.

On peut dire que, sur le DUPETIT-THOUARS, toutes les prescriptions réglementaires sont observées et toutes les dispositions prises pour parer à un accident.

Le soleil se couche à 20h15. Le convoi cesse de zigzaguer. Le DUPETIT-THOUARS continue à faire des lacets devant le convoi jusqu'à la fin du jour. A 20h45, il évolue pour se placer à environ mille mètres devant le centre du convoi.

C'est la fin du crépuscule, mais l'horizon est clair et on voit encore bien les bâtiments du convoi. L'évolution est presque terminée et la barre redressée quand, à 20h51, la première torpille frappe à tribord le croiseur sous la passerelle avant. Dix secondes plus tard, une deuxième torpille atteint le bâtiment à tribord près de la passerelle arrière.

Tous les témoignages sont unanimes : personne n'a aperçu le sous-marin ni son périscope, mais l'officier de quart, le Lieutenant de Vaisseau POCHARD, a vu le dernier élément de la trajectoire de la première torpille.

A chaque explosion, le personnel ressent un choc violent, accompagné d'une trombe d'eau qui étourdit les hommes de veille.

La gravité de l'avarie apparaît immédiatement à tous les officiers. Voyant que la bande sur tribord est relativement faible, ils ont l'impression que le bâtiment est perdu, mais qu'il ne coulera que lentement et qu'il n'y a pas de danger immédiat.

Après la première explosion, de nombreux courts-circuits se sont produits, c'est ainsi que la plupart des lampes des « Perruise » des machines se sont allumées mais, après la deuxième explosion, il y a eu extinction totale de la lumière électrique due sans doute à la rupture ou à la mise hors de service des circuits aboutissant au tableau du compartiment K.

La plupart des lampes ou fanaux se brisent sous le choc des explosions, le bâtiment est plongé dans l'obscurité.

Deux ou trois quinquets restent allumés dans les machines et chaufferie, quelques officiers pourront circuler dans le bâtiment grâce aux excellentes lampes électriques portatives américaines.

Sur la passerelle, le choc de la première explosion avait brisé les vitres, démoli les divers appareils de commande ou de transmission de l'abri de navigation, de blockaus, les meubles des chambres de veille et des cartes. Ces avaries empêchent de gouverner et de communiquer avec les machines autrement que par le porte-voix de la machine centrale.

Après que la gerbe d'eau, due à la deuxième explosion, s'est dissipée, on constate que la grande antenne de T.S.F. s'est abattue et que le canot 3 a été emporté avec ses bossoirs.

Le chef de poste de T.S.F. expédie alors le signal de détresse par le poste de secours, ce poste a été inondé par les gerbes d'eau soulevées par les explosions, tous les papiers sont dispersés dans le poste.

Alors que les machines principales peuvent fonctionner, il n'en est pas de même de la plupart des machines auxiliaires : thirions de 600 t d'épuisement, dynamo 5, servomoteur, treuils... Il semble bien que, devant cette constatation, l'impression des officiers mécaniciens et de l'officier du service de sécurité ait été qu'il n'y avait aucune chance de sauver le bâtiment et qu'il fallait seulement penser à la sécurité du personnel.

Après la première explosion, le Commandant WINTER commande à la barre « toute à gauche » et aux machines « 90 tours » pour s'écarter du sous-marin qui vient d'attaquer par tribord. La barre n'a pu fonctionner. La machine bâbord a été mise en arrière à la suite de l'allumage intempestif (par un court-circuit) de la lampe rouge du « Perruise » de cette machine, les deux autres machines sont en avant. Grâce à ce fait, le DUPETIT-THOUARS vient doucement sur la gauche. Le Commandant PAQUE, arrivé sur la passerelle, donne l'ordre de remettre bâbord en avant pour ne pas risquer de tomber en travers de la route du convoi et d'être rattrapé trop vite par les navires de commerce.

Après avoir été mis au courant par le mécanicien principal LE GALL sur la passerelle de la situation provenant de la chute de pression aux machines auxiliaires,

le Commandant PAQUE voit qu'il ne dispose plus de moyens de lutter contre l'invasion de la mer, il prend judicieusement la décision d'envoyer le Commandant WINTER présider aux préparatifs d'évacuation sur le pont. C'est alors qu'il donne l'ordre de stopper les machines, la bande sur tribord du croiseur commence à augmenter.

Plusieurs officiers, gradés et marins, se sont fait remarquer par leur sang-froid, leur courage et leur générosité. Parmi eux, nous citerons seulement :

- Le Commissaire PETEL descendu à trois reprises dans les entreponts pour sauver les rôles d'équipage, la caisse, et pour monter sur le pont avec le Docteur PICOT les documents du chiffre qu'ils étaient chargés de détruire en cas d'accident ;
- Le mécanicien principal BESSON resté isolé de l'extérieur dans la machine centrale jusqu'au moment où les machines étant stoppées, les manomètres n'accusant plus de pression, il a jugé le moment venu de faire évacuer son personnel par la manche d'aération des chambres de condensation ;
- Le second-maître mécanicien PAUL dans la machine bâbord ;
- Le quartier-maître chauffeur LEJEUNE contusionné par les effets de la deuxième explosion et qui s'est sauvé le dernier de la chaufferie 3 ;
- Le capitaine de corvette POCHARD dont la conduite a été digne d'éloges pendant et après l'évacuation, et qui a conservé jusqu'au dernier moment un armement de 47 mm prêt à ouvrir le feu sur le sous-marin, s'il venait à apparaître ;
- Le matelot sans spécialité ESCANDE du 47 mm bâbord AV envoyé à deux reprises en estafette, a rallié avec sang-froid sa pièce après avoir exécuté ses deux missions ;
- Le quartier-maître canonnier CORNU qui a pris le malade sur son dos pour l'embarquer par les bossoirs dans la chaloupe.

Après l'évacuation, les officiers et gradés ont soutenu le courage et le moral des hommes restés près de seize heures en embarcations et radeaux avant d'être recueillis par les destroyers américains. Comme de nombreux marins et gradés étaient presque nus, plusieurs personnes dont Monsieur le Lieutenant de Vaisseau MASSING ont donné des effets ou leur veston aux marins transis de froid.

Après avoir appris par Monsieur le Mécanicien en chef LUNEAU et par Monsieur le Lieutenant de Vaisseau BEAUDOUIN que la tranche cellulaire était envahie par la mer et que l'eau se déversait dans cette tranche par-dessus les surbaux dans les compartiments indemnes jusque là, le Commandant PAQUE donne l'ordre d'évacuation, au mégaphone à tribord, puis à bâbord de la passerelle. Il est certain que la situation du bâtiment était critique et justifiait cet ordre d'évacuation. La bande était forte. Le croiseur a coulé quelques instants après le départ des derniers hommes et des deux commandants, un ou deux radeaux se trouvaient encore le long du bord ne réussissant pas à se décoller, ils ont été entraînés dans le retournement du croiseur. L'évacuation n'a donc été ordonnée que juste à temps et elle s'est faite avec beaucoup de calme. Conformément aux instructions du Commandant PAQUE, le Commandant WINTER avait fait mettre la chaloupe en dehors, puis amener les embarcations au ras de l'eau, les radeaux parés à lancer à la mer. L'embarquement

du personnel n'a commencé qu'à la sonnerie « la retraite » faite de la plage AR quand le Commandant WINTER a constaté que le croiseur n'a plus d'erre.

Le Commandant PAQUE quitte la passerelle à ce moment avec les officiers qui l'entourent. Ils vont prendre divers papiers confidentiels, instructions du convoi, qu'il a déposés dans la chambre des cartes mais, dans l'obscurité, au milieu des meubles démolis, il ne trouve plus rien. Le Commissaire jette à la mer, sur ordre d'une estafette envoyé de la passerelle, les documents contenus dans le coffret de la chambre du chiffre.

Le Commandant PAQUE fait le tour du pont pour se rendre compte de l'état d'avancement de l'évacuation, il fait nuit à ce moment. Arrivé sur la plage AR, il trouve le Commandant WINTER et revient avec lui vers l'AV en s'arrêtant à tous les panneaux pour répéter l'ordre d'évacuation au mégaphone. Il n'y a plus personne, il n'entend que le bruit des cascades d'eau dans les entreponts. Toutes les dépositions d'officiers descendus dans les fonds ou sur le pont principal concordent, il n'y a plus aucun être vivant dans les fonds ni dans les batteries. D'ailleurs, sur les treize hommes disparus dans le sinistre, nous savons par la déposition du quartier-maître LEJEUNE que trois sont morts dans la chaufferie 3, le maître mécanicien QUERE, le chauffeur CHAPALAIN, l'aide de chauffe GRENON. Sur les dix autres, quatre n'étaient pas de quart et sont montés sur le pont après les explosions, l'aide fourrier MORISSET a été vu sur le pont quelques minutes avant le torpillage, les cinq restants ont été vu embarquant sur les radeaux, ils auront coulé quand les radeaux ont été entraînés dans le chavirement du croiseur.

Le Commandant PAQUE et le Commandant WINTER ne rencontrant plus personne, le Commandant WINTER s'est mis à la mer, le Commandant PAQUE attendit que la plage AR s'enfonçât dans l'eau pour rejoindre le Commandant WINTER. Au moment où ils étaient recueillis par la baleinière 2, le DUPETIT-THOUARS disparaissait, cinquante minutes après le torpillage.

Tout l'équipage fut sauvé, à la fin de l'après-midi du 8 août, par six destroyers américains qui prodiguèrent aux rescapés les soins les plus touchants.

Vers 22 heures, écrit le Commandant PAQUE, le sous-marin qui avait torpillé le DUPETIT-THOUARS émergea près des radeaux ; manœuvrant avec précaution, il vint accoster l'un d'eux, et l'un de ses officiers, qui parlait fort bien le français, demanda le nom, le tonnage du croiseur, enleva à l'un des hommes son bonnet pour prendre le ruban.

Les six destroyers américains qui ont sauvé l'équipage du DUPETIT-THOUARS se nommaient :

TUCKER, DRAYTON, WINSLOW, PORTER, WARRINGTON et FANNING.