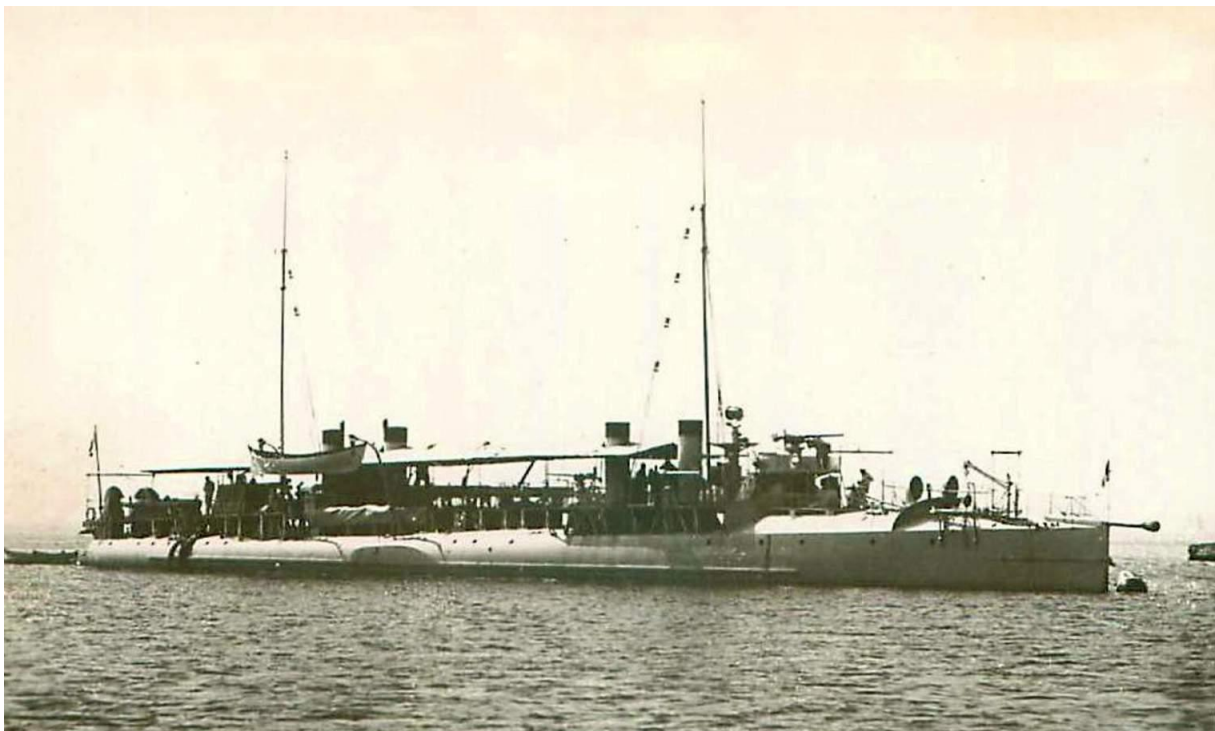
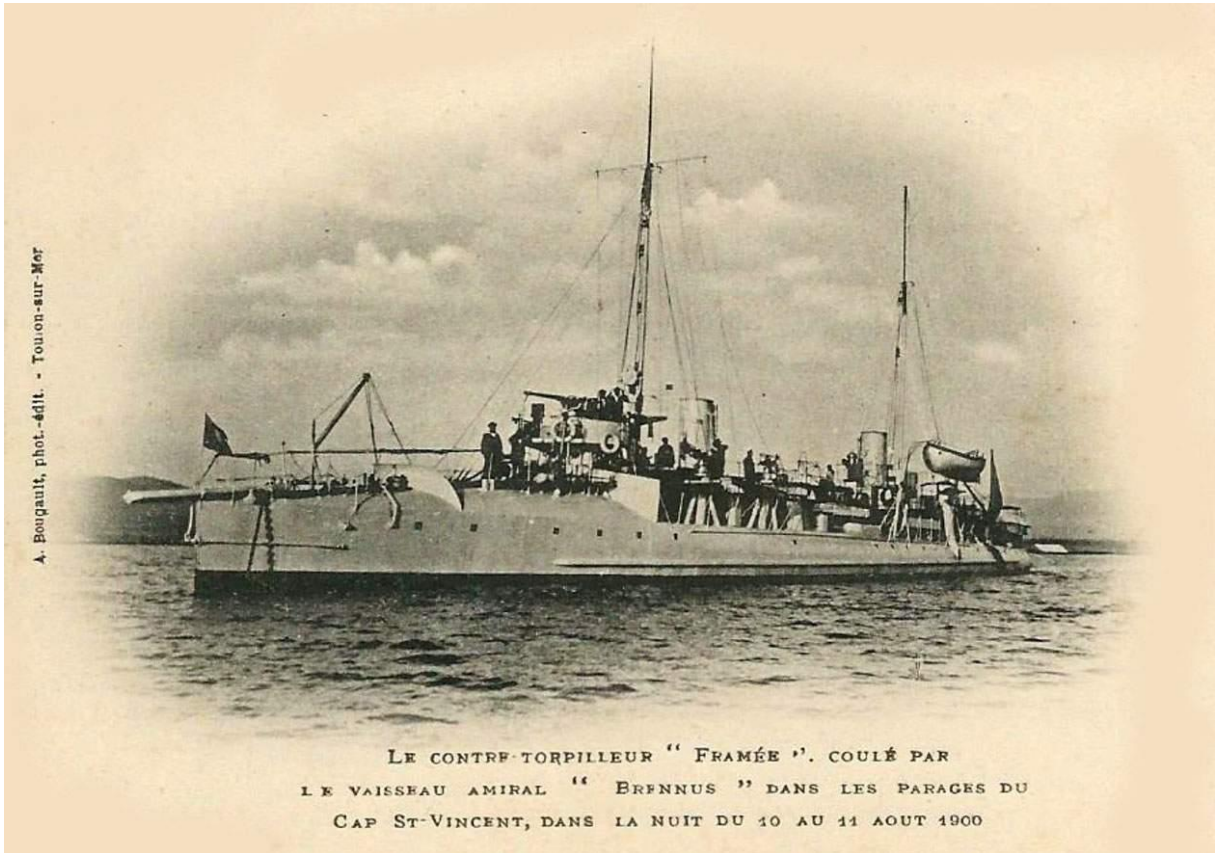


FRAMÉE — Contre-torpilleur (1897~1900)

A. Bourgauf, phot.-édit. - Touon-sur-Mer



**Le naufrage du contre-torpilleur *Framée*, survenu dans la nuit du 10
au 11 août 1900, à environ 70 milles au Sud du cap Saint-Vincent,
par le travers du cap Santa-Maria (*Portugal*)**

• La Dépêche de Brest, n° 4.535, Lundi 13 août 1900, p. 1.

Une catastrophe en escadre de la Méditerranée

Collision entre le « Brennus » et
la « Framée ». — 44 victimes.
Devant Trafalgar

Paris, 12 août, 7 h. 27 soir.

La nuit dernière, l'escadre de la Méditerranée avait dépassé le cap Saint-Vincent et se dirigeait sur le détroit de Gibraltar, lorsque, avant d'arriver à la hauteur de Trafalgar, une collision se produisit entre le *Brennus*, portant pavillon du vice-amiral Fournier, et le contre-torpilleur de l'escadre *Framée*.

Ce dernier a aussitôt coulé bas. D'après les premiers renseignements parvenus au ministère de la marine, c'est à une fausse manœuvre du commandant de la *Framée*, le lieutenant de vaisseau de

Mauduit-Duplessix, qu'est dû ce terrible accident.

L'escadre marchait en ligne de file.

Le commandant de la *Framée* donna l'ordre de forcer la vitesse et de mettre la barre à 20 degrés à gauche.

Dans ce mouvement, la *Framée* vint s'écraser sur le *Brennus*.

L'équipage comprenait quatre officiers et 54 hommes.

Quatorze seulement sont sauvés.

Tous les officiers sont morts.

L'état-major comprenait le lieutenant de vaisseau de Mauduit-Duplessix et l'enseigne Epailard, qui sont morts.

Quant à l'autre enseigne, M. Brisset, on ignore s'il était à bord ou s'il devait seulement rejoindre la *Framée* à Toulon.

Le quatrième officier était le mécanicien.

Voici, d'après l'*Annuaire de la marine*, la composition de l'état-major de la *Framée*:

Lieutenant de vaisseau de Mauduit

De Mauduit-Duplessix (Henri-Hippolyte-Marie-Joseph), lieutenant de vaisseau, né le 26 avril 1862. Port d'attache, Toulon. Entré au service en 1878, aspirant de 1^{re} classe le 5 octobre 1881, enseigne de vaisseau le 5 octobre 1883, lieutenant de vaisseau le 18 avril 1888. Chevalier de la Légion d'honneur.

Enseigne Epailard

Epailard (Pierre-Alexis-André-Adolphe), enseigne de vaisseau, né le 17 juillet 1873. Entré au service en 1891, aspirant de 1^{re} classe le 5 octobre 1894, enseigne de vaisseau le 5 octobre 1896.

Enseigne Brisset

Brisset (Paul-Léon), né le 2 juin 1876. Entré au service en 1894, aspirant de 1^{re} classe le 5 octobre 1897, enseigne de vaisseau le 5 octobre 1899. Port d'attache, Toulon.

Mécanicien principal Coupé

Coupé (Jules-Léandre), mécanicien principal de 2^e classe, attaché au port de Lorient, né le 23 janvier 1862. Entré au service en 1880, mécanicien principal de 2^e classe le 10 janvier 1895.

* *

Caractéristiques de la « Framée »

La *Framée* a été lancée l'année dernière.

Sa coque était en acier. Longueur, 56 mètres; largeur, 6^m 3. Tirant d'eau arrière, 3 mètres; déplacement, 313 tonneaux.

La force de sa machine était de 5,700 chevaux, actionnant deux hélices, donnant une vitesse de 26 nœuds.

Son approvisionnement en charbon, 40 tonneaux.

Son artillerie comprenait un canon de 65^{mm} à tir rapide et six de 47^{mm}.

Elle possédait, en outre, deux tubes lance-torpilles.

• La Dépêche de Brest, n° 4.536, Mardi 14 août 1900, p. 1.

UNE CATASTROPHE

En escadre de la Méditerranée

La perte de la « Framée »

Le ministère de la marine n'a pas reçu de nouveaux renseignements sur la perte de la *Framée*.

La dépêche annonçant la catastrophe

La dépêche annonçant la catastrophe a été transportée à Cadix par le croiseur de 2^e classe *Cassard*, qui a ensuite rallié le pavillon du commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée.

Il faut attendre les résultats de l'enquête officielle pour déterminer les causes de ce pénible accident.

Est-ce une erreur de manœuvre ?

Jusqu'ici, le seul renseignement qui puisse expliquer la catastrophe est une erreur de manœuvre. La *Framée*, pendant que l'escadre était en route, était à babord du *Brennus* qui tenait la tête de la ligne formée par l'escadre. Il est vraisemblable que sa route le conduisait sur le *Brennus* et que, voulant s'en éloigner, le commandant a donné l'ordre de venir de vingt degrés sur la gauche.

Cet ordre a été mal compris. Le timonier est venu de 20 degrés sur la droite et la collision a eu lieu, terrible pour le petit bâtiment, car le peu d'épaisseur des plaques de la coque et de ses membrures ne pouvait offrir une résistance au choc. Il a dû littéralement s'écraser sur le cuirassé.

Presse, matelot torpilleur ;
Flatters, matelot fusilier ;
David, boulanger ;
Affrete, matelot de pont ;
Bouvellec, matelot timonier ;
Un matelot charpentier ;
Gaillard, maître d'hôtel ;
Lenabat, chauffeur ;
Leju, cuisinier ;
Guénil, matelot de pont ;
Le Goff, chauffeur ;
Lestourn, 1^{er} maître mécanicien ;
Le Pennec, 2^e maître ;
Dargorne, 2^e maître mécanicien ;
Leblond, 2^e maître ;
Le Bihan, quartier-maître chauffeur ;
Touliac, quartier-maître ;
Lenadan, quartier-maître ;
Sabourin, quartier-maître mécanicien ;
Lefevre, quartier-maître mécanicien ;
Audieu, quartier-maître chauffeur ;
Potier, quartier-maître mécanicien ;
Levey, quartier-maître mécanicien ;
Le Béoanvec, quartier-maître torpilleur ;
Vitel, ouvrier ;
Legrand, matelot chauffeur ;
Lecourié, matelot chauffeur ;
Lemerrier, matelot chauffeur ;
Viaud, ouvrier mécanicien.

L'enseigne de vaisseau Brisset

L'enseigne de vaisseau Brisset, qui était embarqué sur la *Framée*, en essais, a été désigné pour le port de Cherbourg pour rejoindre, le 25 août, le *Capricorne* au Sénégal, en même temps que M. Demadrille, du même port.

C'est M. Bonnin, dont nous parlons plus bas, qui a été désigné pour le remplacer.

M. Brisset, comme M. Bonnin, a donc échappé à la mort.

M. Bonnin sortait de l'école des torpilles. C'est comme torpilleur qu'il se serait embarqué sur la *Framée*.

L'enseigne de vaisseau Bonnin

Comme l'enseigne de vaisseau Bonnin avait été désigné pour embarquer sur le contre-torpilleur la *Framée*, et que le ministère ignorait s'il se trouvait à bord au moment de la catastrophe, un télégramme parvint à la préfecture maritime de Brest, hier matin, pour demander des renseignements.

La préfecture répondit que l'enseigne de vaisseau Bonnin se trouvant à Marseille, le 7 août, avait reçu l'ordre d'attendre à Toulon l'arrivée de l'escadre de la Méditerranée pour embarquer sur la *Framée*.

C'est donc par un véritable hasard que l'enseigne de vaisseau Bonnin a échappé à la mort.

La « Framée »

La *Framée* était entrée tout récemment en service ; elle avait été construite à Nantes. Ses travaux d'achèvement avaient été effectués à Lorient, et ce n'est qu'à la fin de juillet qu'elle avait pris armement définitif. Elle n'avait pas assisté à la revue de Cherbourg. C'était donc un bâtiment absolument neuf. Ses essais de fonctionnement et de vitesse avaient été très satisfaisants.

Nous avons donné, hier, les caractéristiques de ce bâtiment.

La *Framée* avait été mise en chantier le 27 octobre 1897. Le devis estimatif de sa construction s'élevait à 1,664,575 fr., dont 1,482,000 fr. pour la coque et les machines, 131,275 fr. pour l'artillerie et 51,300 fr. pour les torpilles.

Analogie avec la perte de l' « Ariel »

Les collisions entre navires de puissance fort inégale, dit le *Temps*, sont toujours néfastes au bâtiment le plus léger.

« Il n'est pas sans intérêt de rappeler que, fin mars 1898, un semblable accident, sinon dans les circonstances, tout au moins dans les résultats, s'est produit dans les eaux du port de Brest, par le large de Roscoff.

« La nuit était très obscure et les bâtiments naviguant sans feux, le torpilleur de haute mer *Ariel*, ayant voulu passer devant le croiseur *Friant*, entra en collision avec ce dernier. L'éperon du croiseur pénétra profondément dans le torpilleur, défonçant tout dans les logements du commandant et du second, obstruant la porte de sortie de la machine.

« L'éperon du croiseur, profondément enfoncé dans le torpilleur, le soutint en quelque sorte au dessus de l'eau, ce qui permit le sauvetage des officiers et de l'équipage; mais, lorsque le torpilleur fut dégagé et qu'on voulut le remorquer dans le port, on reconnut la tentative impossible.

« On coupa les amarres et l'*Ariel* s'enfonça immédiatement.

« Dans la collision du *Brennus* et de la *Framée*, les chances de sauvetage de l'équipage étaient minimes, alors que, dans le premier cas, les bâtiments étaient en manœuvres de nuit, et que, par suite, tous les hommes étaient éveillés. A bord de la *Framée*, tout l'équipage devait être couché, à l'exception de la bordée de quart. »

Les survivants de la catastrophe

Cette circonstance expliquerait la proportion énorme des disparus dans la catastrophe, quatorze hommes seulement sur cinquante-six que comptait l'équipage ont réussi à se sauver.

Voici leurs noms :

- Charles Gicquel, 2^e maître fourrier ;
- Eugène Torse, quartier-maître torpilleur ;
- Julien Le Bail, quartier-maître de mousqueterie ;
- Joubeau, quartier-maître distributeur ;
- Le Golvan, quartier-maître armurier ;
- Henri Le Drabot, gabier breveté ;
- Jean Le Blon, torpilleur breveté ;
- Jean Bottini, fusilier breveté ;
- Picaud-Collombay, fusilier breveté ;
- Marius Salamitte, timonier breveté ;
- Bardinet, ouvrier mécanicien ;
- Emile Cornille, ouvrier mécanicien ;
- Félix Goulias, clairon breveté ;
- Le Caigonec, chauffeur breveté.

Les victimes

Les victimes sont donc au nombre de quarante-deux :

- De Mauduit-Duplessix, lieutenant de vaisseau ;
- Epaillard, enseigne ;
- Coupé, mécanicien principal de 2^e classe, torpilleur ;
- Le Collier, timonier ;
- Margoux, canonnier ;
- Urvoas, quartier-maître de manœuvre ;
- Le Petitcorps, infirmier ;
- Kerlaa, timonier ;
- Le Gall, canonnier ;
- Mabry, fusilier ;
- Nicolo, fusilier ;
- Herviau, fusilier ;
- Lemab, chauffeur ;
- Le Bihan, matelot fusilier ;
- Dréau, matelot gabier ;

Deuil public

La perte de la *Framée*, disent les *Débats*, est un véritable deuil public.

« L'impression douloureuse ressentie par tous est d'autant plus vive qu'elle ne peut être adoucie par aucune de ces satisfactions patriotiques que donnent les sacrifices glorieux de combat.

« Il n'en est pas moins vrai cependant que toutes les victimes d'une de ces fatalités inévitables, mais si cruelles et si communes sur mer ont péri à leur poste, au fort de la lutte que livrent successivement tous les marins contre les éléments.

« Leur mort n'est pas moins glorieuse que celle subie dans le combat contre les hommes et doit être tout aussi honorée.

« Le marin reçoit et accepte l'une et l'autre, aussi héroïquement, dans l'accomplissement de tout son devoir. »

L'opinion d'un officier de marine

La *Patrie* a demandé à un de ses amis, ancien officier de marine, ce qu'il pensait des causes de ce sinistre :

« Je ne crois pas beaucoup à une erreur de l'homme de barre, a-t-il tout d'abord répondu. Cette expression vingt degrés à droite ou à gauche n'a rien de maritime.

« Ce pourrait, tout au plus, être un signal du vaisseau amiral, traduit par le chef de quart, par un ordre d'appuyer à bâbord ou à tribord.

« Si on admet cependant l'erreur signalée, elle a dû être réparée aussi vite que commise. Il y a lieu, en effet, de remarquer que sur les petits bâtiments du genre de la *Framée*, le timonier voit constamment la mer et que l'instinct du marin aurait suffi à lui faire rectifier son mouvement et rencontrer la barre, ce qui eût arrêté l'impulsion donnée. »

Explication logique du sinistre

« Selon moi continue l'ancien officier, le sinistre est dû au peu de malléabilité des contre-torpilleurs, qui obéissent difficilement à la barre lorsque la mer est grosse, ce qui a été le cas pendant la nuit de samedi.

« La marche du torpilleur a dû être contrariée par des lames courtes et heurtées, qu'on rencontre si fréquemment dans ces parages par les gros temps.

« Gouvernant mal, la *Framée* est venue se heurter au *Brennus*. Quant au grand nombre des victimes, il faut l'attribuer à l'heure où le sinistre s'est produit. Il ne devait y avoir, à ce moment, sur le pont que les hommes du quart de nuit. Tous les autres ont dû être surpris dans leur sommeil sans pouvoir remonter sur le pont, dont les capots devaient être fermés.

« C'est la seule explication logique du sinistre qui vient de mettre en deuil les parents des victimes, en même temps que la grande famille des hommes de mer de France. »

Une note du ministère de la marine

Le ministère de la marine nous communique la note suivante :

« En raison de la douloureuse catastrophe survenue au contre-torpilleur *Framée*, le diner que le ministre de la marine et Mme de Lanessan devaient offrir aux princes royaux du Cambodge est renvoyé à une date ultérieure. »

- *Journal officiel* du 1^{er} novembre 1901, p. 6.911 et 6.918.

RAPPORT
AU MINISTRE DE LA MARINE

Paris, le 24 octobre 1901.
*Statistique des naufrages et autres accidents
de mer survenus en 1900.*

La Framée, contre-torpilleur de 313 tonneaux, du port de Lorient, âgé d'un an, monté par 61 hommes d'équipage, officiers compris, faisant partie de l'escadre de la Méditerranée.

Dans la nuit du 10 au 11 août 1900, vers minuit, l'escadre, qui opérait son retour de Royan à Toulon, se trouvait à environ 70 milles au sud du cap Saint-Vincent, par le travers du cap Santa-Maria. Elle naviguait en ligne de file, faisant route vers le détroit de Gibraltar à la vitesse de 10 nœuds.

Le cuirassé *Brennus* battant pavillon amiral était régulièrement en route, en tête de l'escadre.

Le commandant en chef, voulant communiquer un ordre à la *Foudre* qui venait de rallier, choisit le contre-torpilleur *Framée* pour le transmettre.

Ce contre-torpilleur qui s'était rapproché pour interpréter les signaux du vaisseau amiral, se jeta, par suite d'une manœuvre restée inexplicite, sur l'étrave du *Brennus* et sombra presque instantanément. La collision s'était produite à minuit sept minutes.

Tous les officiers de la *Framée* périrent à leur poste après s'être multipliés pour le sauvetage de leurs hommes dont 14 seulement purent être sauvés.

Il convient de citer la mort héroïque du commandant de ce bâtiment, M. le lieutenant de vaisseau de Mauduit-Duplessix. Le nommé Rio, quartier-maître de manœuvre à bord du *Brennus*, l'ayant aperçu debout sur la muraille de son bâtiment, parvint à s'approcher et lui tendit sa ceinture de cuir. Le commandant de Mauduit refusa avec la plus vive énergie: « Courage, mes hommes! dit-il en se tournant vers ceux qui surnageaient; tâchez de vous sauver! Adieu! » Et, comme lié à son navire dont il voulait partager le sort, il s'abîma dans les flots.

Les officiers de la *Framée* moururent non moins bravement que leur infortuné commandant. Nous devons mentionner notamment M. Jules Coupé, officier mécanicien, qui, dès qu'il put se rendre compte de l'accident, aida deux de ses hommes à sortir de la machine et leur fit revêtir la ceinture de sauvetage, grâce à laquelle ils survécurent. Mais les instants étaient comptés, et lorsque M. Coupé songea à lui, il était trop tard! La *Framée* l'entraîna avec elle.

Il y a lieu également de rappeler la mort tragique du quartier-maître mécanicien de la *Framée*. Ce marin avait fait remonter sur le pont ses ouvriers auxiliaires, les mécaniciens Bardinet et Cornille, mais à peine ceux-ci étaient-ils sauvés que le bâtiment s'enfonçait.

Parmi ceux qui se sont distingués au cours de ce terrible événement, nous citerons le matelot de 2^e classe Burguin (Joseph-Marie), chauffeur auxiliaire à bord du *Brennus*, inscrit à Auray, n^o 2553, s. 109. S'étant fait attacher par les aisselles, il plongea à deux reprises dans les remous et parvint ainsi à sauver un des hommes de la *Framée* que l'on considérait comme perdu.

Une médaille de 1^{re} classe en argent lui a été décernée par le ministre.

- Marquois (Victor-Adolphe), inscrit à Toulon, f° n° 1410, second maître.
- Le Pennec (Eugène-Joseph), inscrit à Auray, f° n° 6061, second maître.
- Dagorne (Gustave-Eugène-Edmond), inscrit à Lorient, f° n° 3331, second maître.
- Leblond (Louis-Jean-Justin), inscrit à Lorient, n° m° 11318, second maître.
- Urvoas (Pierre-Marie), inscrit à Lorient, f° n° 2195, quartier-maître.
- Le Petitcorps (Jean-Joachim), inscrit à Lorient, n° m° 10571, quartier-maître.
- Kerlan (Jean-Marie), inscrit à Brest, f° n° 68333, quartier-maître.
- Le Bihan (Michel), inscrit à Lorient, f° n° 2064, quartier-maître.
- Le Nadau (François), inscrit à Lorient, f° n° 1969, quartier-maître.
- Sabourin (Félix-Jules), inscrit à Lorient, n° m° 11636, quartier-maître.
- Lefeuve (Joseph-Marie-Jean-Baptiste), inscrit à Lorient, f° n° 12009, quartier-maître.
- Audren (Mathurin), inscrit à Lorient, f° n° 9787, n° 1257, quartier-maître.
- Potier (Yves-Marie), inscrit à Lorient, f° n° 707, quartier-maître.
- Levey (Charles-Emile), inscrit à Lorient, n° m° 12120, quartier-maître.
- Le Beehenec (Louis-Marie), inscrit à Lorient, n° m° 12134, quartier-maître.
- Toulliou (Félix-Marie), inscrit à Lorient, f° n° 2313, quartier-maître.
- Le Gal (Louis), inscrit à Lorient, f° 1125, n° 625, matelot.
- Malry (Aimé-Louis-Marie), inscrit à Vannes, f° 238, n° 474, matelot.
- Nicollo (Emile-Marie), inscrit à Lorient, f° 8177, n° 4177, matelot.
- Hervian (Louis), inscrit à Lorient, f° 8129, n° 1129, matelot.
- Le Mab (Henri-Joseph), inscrit à Auray, f° 2448, n° 4896, matelot.
- Le Bihan (Louis-Marie), inscrit à Lorient, f° n° 475, matelot.
- Dréan (Jean-Baptiste), inscrit à Auray, f° n° 2337, matelot.
- Presse (Louis-Joseph), inscrit à Lorient, f° n° 583, matelot.
- Flattrès (Charles-Louis-Maurice), inscrit à Lorient, f° n° 8140, matelot.
- David (René-Pierre-Marie), inscrit à Lorient, n° m° 12469, matelot.
- Offrète (Pierre-Marie), inscrit à Lorient, f° 8155, n° 1155, matelot.
- Bourvellec (François-Alexis), inscrit à Auray, f° n° 4172, matelot.
- Matel (Augustin-Joseph-Jean), inscrit à Belle-Isle, f° 1646, n° 646, matelot.
- Gaillard (Emile-Gabriel), inscrit à Lorient, n° m° 12069, matelot.
- Léju (Jean-Marie), inscrit à Lorient, n° m° 10969, matelot.
- Guérif (Pierre-Marie-Joachim), inscrit à Vannes, f° 1767, n° 134, matelot.
- Le Goff (Louis-Marie), inscrit à Lorient, f° n° 8722, matelot.
- Le Couric (François), inscrit à Lorient, n° m° 11154, matelot.
- Le Mercier (Pierre-Marie), inscrit à Vannes, f° 2081, n° 957, matelot.
- Le Nabat (Jean-Marie), inscrit à Auray, f° n° 2293, matelot.
- Vitel (Jules-Théodule-Jean-Marie), inscrit à Lorient, n° m° 13277, ouvrier mécanicien.
- Legrand (Henri-Désiré), inscrit à Lorient, n° m° 13276, ouvrier mécanicien.
- Viand (Aristide), inscrit à Lorient, n° m° 13326, ouvrier mécanicien.
- Moreau (Pierre-Célestin), inscrit à Nantes, f° 4127, n° 627, ouvrier mécanicien.
- Gougeon (Emile-Adrien-Henry), inscrit à Lorient, n° m° 13318, ouvrier mécanicien.
- Baudry (Francis-Alexandre), inscrit à Lorient, n° m° 13290, ouvrier mécanicien.

Par application de l'article 90 du code civil modifié par la loi du 8 juin 1893, le ministre de la marine a, par décision du 29 juillet 1901, requis le procureur général près la cour d'appel de Rennes de poursuivre d'office la constatation judiciaire du décès des marins ci-après dénommés disparus à la mer, par suite du naufrage du contre-torpilleur *Framée*, survenu dans la nuit du 10 au 11 août 1900, savoir :

- De Mauduit-Duplessix (Henry-Hippolyte-Marie-Joseph), lieutenant de vaisseau.
- Epaillard (Pierre-Alexis-André-Adolphe), enseigne de vaisseau.
- Coupé (Jules-Léandre), mécanicien principal de 2^e classe.
- Lestourn (Pierre-Victor-Alexandre), inscrit à Saint-Brieuc, f° n° 3015.
- Le Lohér (Julien-Marie), inscrit à Lorient, f° 5982, n° 1982, second maître.

Le Petit Journal

Le Petit Journal
CHARGE JOUR 5 CENTIMES
Le Supplément illustré
CHAQUE SEMAINE 5 CENTIMES

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

ABONNEMENTS

SIX MOIS	FRAN
SEPT ET SEINE-ET-OISE	2 fr. 50
DÉPARTEMENTS	2 fr. 40
ÉTRANGER	2 fr. 50

Onzième année

DIMANCHE 2 SEPTEMBRE 1900

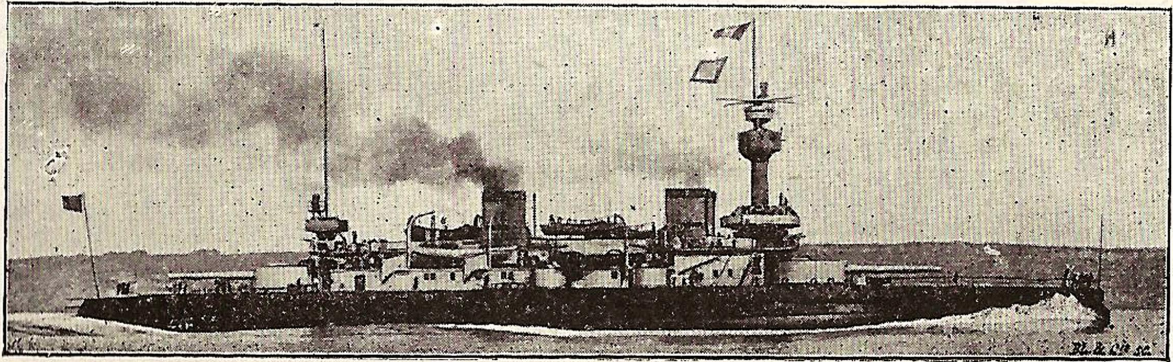
Numero 511



LA PERTE DE LA « FRAMÉE »
Mort héroïque du commandant de Mauduit du Plessix

Le cuirassé d'escadre *Brennus* (1893~1919)

- **Commandant de Balincourt** : « Album illustré des flottes de combat. Avec 370 photographies de bâtiments. », Berger-Levrault & C^{ie}, Paris-Nancy, 1907, p. 168.



(Page 387.) — *Brennus*.

L. 110. — D. 11 400. — Vit. 17ⁿ,5. — Cuir. 400^m/_m.

Art. : III 340 ; X 164 ; IV 65 ; XIV 47 ; IV tubes.



BRENNUS Cuirassé 1882-1919

MAHUS BAR PHOT. IODION
REPRODUCTION INTERDITE