

# LA "MARGUERITE-VI"

## NAVIGUE ENCORE !

par le Contre-Amiral Lepotier, de l'Académie de Marine

(Suite et fin des numéros précédents.)

Engagé dans un duel d'artillerie avec un sous-marin allemand, la situation devient tragique pour la « Marguerite VI ». Mais le sang-froid du commandant va tout sauver.

L'engagement du 16 mars lui ayant révélé la vulnérabilité de la machine à bâbord, il fait mettre la barre toute pour présenter la hanche tribord. En même temps, il ordonne de stopper puis de battre en arrière afin de diminuer discrètement la distance. Enfin, il fait siffler à coups précipités et disposer les baleinières pour l'évacuation simulée.

Le tir du sous-marin, long au début, se raccourcit. Au moment où le commandant ordonne : « En avant toute » un obus traverse les chambres de tribord. Les coups suivants tombent courts. L'un d'eux crève la baleinière, assés un abord, et projette en l'air le quartier-maître Grévoval et le matelot cuisinier Hugues. Ils s'en tirent avec de légères contusions.

La manœuvre pour dérégler le tir de l'ennemi se prolonge pendant une dizaine de minutes durant lesquelles le sous-marin tire 35 à 40 coups dont 7 atteignent la « Marguerite-VI ». L'un d'eux traverse l'hiloire du panneau avant et explose dans la cale, cependant qu'un autre perce le bordé à tribord et coupe les câbles d'alimentation du poste radio au moment où l'on transmettait l'alerte.

qui seront ramené à Saint-Sébastien par des chalutiers espagnols.

A bord de la « Marguerite-VI », l'incendie s'étend avec une rapidité foudroyante. L'équipage a heureusement réussi à évacuer — de justesse — les munitions, mais le pont est envahi par les flammes et la fumée. Ce feu est alimenté par le bourrage de vieilles barriques, imprégnées de mazout, et de flotteurs cubiques en bois goudronné, destiné à assurer la flottabilité du navire en cas de brèche dans la coque sous la flottaison. La chaleur porte les tôles du pont au rouge et elles ploient sous le poids des treuils.

Le patrouilleur « Notre-Dame-de-la-Mer » arrive et prend la remorque par l'arrière mais les sucs cassent... Le lieutenant de vaisseau Lafargue décide de remettre en marche pour tenter d'atteindre la rade de Saint-Jean-de-Luz par ses propres moyens et en « tirant des bords » pour éviter le vent debout et ainsi empêcher l'incendie de gagner l'arrière.

Nous nous maintenons en avant contre le vent en tirant des bords.

Sur la passerelle on coupe, à coups de hache, les toiles peintes et les abris de bois atteints par le feu. Les cartes et instruments de navigation sont évacués vers l'arrière... on arrache la peinture à coups de scoux d'eau... L'homme de barre ne pouvant plus se tenir à son poste est envoyé à la barre de secours de l'arrière.



Le Président Poincaré

le charbon pour l'éteindre : on y parvient dans l'après-midi. Le dragueur « Bordeaux » amène de Bayonne une pompe automobile qui entre en action à son tour.

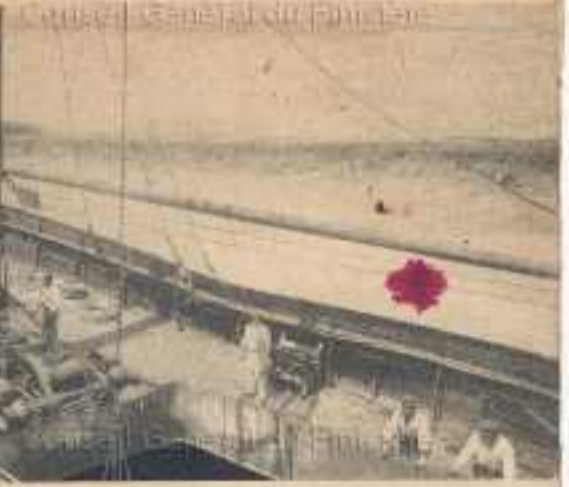
Le temps semblait se maintenir au beau, le commandant décide d'aller échouer l'avant de son navire sur le sable pour hâter l'extinction de l'incendie dans cette partie de la coque.

Il faut 48 heures d'efforts conjugués de tous pour se rendre définitivement maître de l'incendie...

On ne sait ce qu'il faut admirer le plus, du stoïcisme discipliné sous les obus pour « appâter » l'adversaire, de la précision de la riposte ou des efforts surhumains de la lutte pour sauver — une seconde fois — le navire, volontairement exposé aux coups, et transformé en brûlot menaçant de sauter sous les pieds de ces hommes.

Ils ne l'en aimaient que plus, leur « Marguerite-VI » ! Ces épreuves affrontées en commun avaient créé, entre eux tous, un merveilleux esprit d'équipe tel qu'ils voulaient continuer à servir ensemble jusqu'à la fin de la guerre.

Quelques mois après ce second engagement, le président Poincaré venait leur remettre discrètement la croix de guerre, au fond de l'arsenal de Lorient.



Le sous-marin cesse enfin le feu et se rapproche. Le lieutenant de vaisseau Lafargue fait siffler, battre en arrière doucement et amener les embarcations pour « l'appâter » complètement.

Malheureusement l'incendie allumé, dans la cale avant, par un des projectiles prend brusquement une grande extension. Une épaisse fumée noire commence à s'échapper par les interstices du deuxième panneau, or, dans cette cale se trouvent... 25 caisses de munitions !

Etant donné cette situation le commandant est obligé de renoncer au simulacre d'évacuation, tous les disponibles étant indispensables afin d'évacuer... les caisses explosives vers l'arrière. Il décide de braver l'attaque en mettant la barre toute et la machine en avant afin de pivoter rapidement cap sur l'ennemi. Ce dernier paraît surpris, vient en toute parallèle et rouvre le feu.

Après l'avoir laissé tirer 5 à 6 nouveaux coups, le commandant rectifie les éléments de tir et fait ouvrir le feu à 1.300 mètres. Dix-sept minutes se sont écoulées depuis le premier coup de canon de l'ennemi.

Les deux premiers obus de la « Marguerite-VI » tombent légèrement courts. Après un léger allongement du tir le sous-marin est encadré tandis que les balles de mitrailleuses portent. Le sous-marin paraît touché par certains coups produisant un dégagement de fumée. Il s'enfonce par l'arrière, l'avant hors de l'eau, dans un rugissement. Quelques secondes plus tard, il tente en vain de refaire surface par le haut. Seul le kiosque émerge et l'on voit le capot s'entr'ouvrir... A ce moment-là, deux coups l'atteignent en plein kiosque et il disparaît brusquement... laissant sur la mer des débris de pont en bois

Tout l'avant du navire est en feu. L'homme de barre a dû évacuer la timonerie. Seule l'équipe incendie mène la lutte contre le foyer intérieur, si intense que les

Le commandant parvient à se maintenir sur le toit du kiosque de navigation, près du compas de relèvement, la tête enveloppée de serviettes mouillées, cependant que la température monte dangereusement dans la chaudière malgré l'arrosage continu de la cloison avant...

C'est dans cette situation que le commandant Lafargue parvient à entrer en rade de Saint-Jean-de-Luz et à amarrer son navire par l'arrière sur un coffre. Le vent fait éviter le bateau et les patrouilleurs « Labrador » et « Rosemonde » peuvent approcher de la « Marguerite-VI » dont tout l'avant est en feu et mettre leurs manches à incendie en action. L'enseigne de vaisseau Ernouf installe une pompe à bras manœuvrée par des artilleurs...

Au bout d'une heure d'arrosage on peut atteindre la partie du pont située sur l'avant de la passerelle, mais, parvenir au charbon en feu sous ce pont est une tout autre affaire !

Le premier-maître mécanicien Boistelle, du « Labrador » se fait descendre dans le panneau de cale sur une planche suspendue à des fils, la tête enveloppée d'un mouchoir mouillé et respirant par un tuyau de caoutchouc. Il parvient ainsi à attaquer le charbon sous le pont à l'aide d'une lance à incendie...

La lutte contre le feu dure toute la nuit. A six heures le lendemain matin, les pompiers de Biarritz arrivent sur un chaland remorqué à bord duquel ils ont embarqué leur pompe à bras. Il faut remuer tout

tôles du pont rougissent et se gondolent. Le cargo emmagasiné dans le port de Bayonne, l'équipage procède à l'enlèvement des débris calcinés.



Le Commandant Lafargue, photographié sur sa passerelle.