

Jean Mathurin Lancelot, capitaine de frégate 1897-1942



1935 - Remise de la légion d'honneur au lieutenant de vaisseau Jean Lancelot
(Rosette d'officier remise par le vice-amiral Pirot)

Le texte suivant est extrait de l'ouvrage du Capitaine de Vaisseau François Codet : "*Aperçus sur la passé maritime des familles Codet et Lancelot*"

On pourrait dire de Jean Mathurin Lancelot que sa destinée était marquée comme Louis Lacroix l'a écrit d'Adrien Codet, son cousin germain cap-hornier disparu en mer, car il semble avoir vécu constamment sous le signe du danger, comme en témoignent ces lignes, rédigées par le commandant Barrault, de la FAMMAC de Nantes :

La tragique destinée d'un marin de chez nous

Né en 1897 à Trentemoult, issu d'une vieille famille ayant fourni toute une lignée de capitaines à l'époque de la marine à voiles et depuis, le jeune Lancelot sortit de l'Ecole navale en 1918, juste pour participer aux dernières opérations maritimes de la Grande Guerre. Depuis, il fut toujours volontaire pour les missions les plus périlleuses.

En 1930 il est désigné pour expérimenter un nouvel engin de plongée autonome, dans lequel le gaz carbonique doit être absorbé par de la potasse pulvérisante. L'appareil est descendu dans la mer.

Aussitôt l'officier ressent des brûlures cuisantes sur tout le corps, la potasse s'étant répandue dans tout l'engin. On le remonte avec des brûlures graves, notamment aux yeux. Il reçoit la Légion d'honneur à trente-trois ans.

Par la suite il commande notamment les sous-marins *Turquoise* (760 t) et *Le Conquérant* (1500 t) et suit les cours de l'École supérieure de guerre navale. Au début de la Seconde Guerre mondiale il est second à bord du *Maillé-Brézé* et c'est la campagne de Norvège. Alors que les tubes lance-torpilles sont en position de route, une torpille part et explose sur le gaillard d'avant. Le *Maillé-Brézé* est bientôt en flammes. Les soutes à munitions sautent. Le navire est abandonné avec quinze marins bloqués dans des compartiments.

Affecté à la base d'Alger le CF Lancelot prend place le 3 janvier 1942 sur le paquebot *Lamoricière* à destination de Marseille. Près des Baléares, les lames atteignent dix mètres de haut. Le navire, fatigué, alimenté avec du charbon de mauvaise qualité, chavire brusquement le 9 janvier 1942 peu avant midi ».

L'odyssée du contre-torpilleur "Maillé-Brézé" (avril 1940)

Ce navire, à bord duquel Jean Lancelot est commandant en second au printemps de 1940, est basé à Toulon. Rattaché au groupe de l'amiral Derrien, qui arbore sa marque sur le croiseur *Emile Bertin*, il appareille de Toulon le 1^{er} avril 1940, passe à Oran le 2, puis fait route vers Brest où il arrive le 5.

Le 7 avril, il est à Scapa Flow, d'où il repart le 8 pour opérer avec des forces britanniques au large de Bergen. Il subit des attaques de bombardiers le 9 avril à 16 h 10 et 17 h 40 et le 10 avril à 17 h 50 : trois bombes tombent alors à 100 mètres sur son bâbord. Il arrive à Scapa Flow le 10 avril, en repart le 13 pour Greenock, d'où il appareille le 16 pour Namsos avec le convoi FP1. Le 19 avril, à 11 h 52, il aperçoit un sillage de torpille qui passe à dix mètres sur son avant : il attaque à la grenade et reçoit l'ordre de rester sur place. Rejoint par le *Tartu*, le 30 avril, le *MBZ* escorte la 1^{ère} DCX qui arrive à Sullom Voe le 21 à 16 h. Il appareille ensuite pour Greenock, en escortant le transport *Ville d'Oran*, revient à Scapa Flow avec le convoi FS2 puis rallie Greenock le 27. Le 30 avril il est détruit au mouillage par l'explosion au tube d'une de ses torpilles à 14 h 15. On déplore 6 victimes, 21 disparus et 47 blessés.

Quelques témoignages concernant l'explosion du 30 avril (cités par R. Grihangne) :

Albert Plançon, maître d'hôtel,

« Au moment de l'explosion je montais l'échelle du carré des officiers, me dirigeant vers l'avant. J'ai senti le bâtiment se soulever et retomber sur le côté bâbord : je suis tombé de l'échelle et me suis retrouvé sur le pont, je ne sais comment, au moment où une pluie de matériaux retombait du ciel. Le factionnaire de coupée me regardait, puis il a glissé doucement sur le pont, tué par un éclat de ferraille.

J'ai vu arriver sur l'avant les premiers blessés ; un officier m'a demandé de chercher du rhum pour les reconforter les plus choqués. Ils étaient couverts de sang, certains amputés hurlant de douleur. Les premiers secours sont arrivés et j'ai fait ce que j'ai pu pour aider à évacuer les blessés, mais les explosions devenant de plus en plus fortes nous avons dû évacuer.

Jean Louarn, matelot commis,

« J'étais sur la plage arrière, au travail. Il faisait froid. Soudain, ce fut l'explosion, violente, terrible, qui secoua le bâtiment. Aussitôt ce furent des cris, des hurlements, des mécaniciens de l'arrière, hagards, ne comprenant pas ce qui arrivait faisant irruption sur le pont. Une torpille venait d'exploser au tube, détruisant en partie le bloc passerelle, faisant un nombre important de victimes dans la machine ou les postes avant.

Tandis que l'avant commençait à couler, blessés et mourants étaient transportés à l'arrière et pris en charge par des embarcations. Il fallut évacuer. Nous fûmes dirigés vers le porte-avions *Furious*. Le commandant et le commandant en second amenèrent le pavillon et quittèrent le bord sur la vedette.

...Le 5 mai suivant, les rescapés purent regagner le port de Brest à bord des avisos *Commandant Delage* et *Chamois*.

Pierre Deffin, quartier-mâitre mécanicien,

« Quelques instants avant l'explosion je suis monté prendre l'air sur le pont, car j'étais en train d'effectuer un travail éprouvant sur un collecteur de vapeur de la chaufferie arrière. Un matelot mécanicien se trouvait à l'entrée de la descente menant à cette chaufferie. De l'explosion je conserve le souvenir d'une détonation terrible, d'une immense flamme passant devant la descente, du globe d'éclairage me frappant à la tête et surtout du vide, là où quelques instants plus tôt se tenait mon camarade, volatilisé !

Note : *L'une des hypothèses avancées est que cet accident se soit produit consécutivement à la chute accidentelle d'un marin du bord sur le mécanisme de lancement d'un des tubes.*

Sa fin tragique - Naufrage du paquebot Lamoricière

Affecté à l'escadrille des sous-marins d'Alger, Jean Lancelot quitta ce port pour Marseille à bord du petit paquebot Lamoricière, en janvier 1942, pour une permission.

• La perte du paquebot Lamoricière - Article publié par le Télégramme de Brest le 7 janvier 1993

Le 7 janvier 1942 le Lamoricière en route d'Alger pour Marseille se trouva pris dans une violente tempête de nord, avec des vents de force 9. C'était un paquebot de 4 700 tx, construit en Angleterre en 1920 et qui, faute de mazout, avait été reconverti au charbon. Il appartenait à la Cie Gle Transatlantique et, depuis l'armistice, était affrété par les Transports Maritimes.

Au charbon, un charbon de mauvaise qualité, le navire ne donnait que 12 nœuds, dans la tempête sa vitesse tombe à deux ou trois nœuds. A minuit le radio reçoit un S.O.S. du cargo Jumièges, en perdition au nord de Minorque. Le commandant choisit de se dérouter mais le navire souffre dans la dure mer de travers et des voies d'eau se déclarent.

Le 8 janvier, le commandant abandonne la recherche, puis, comprenant qu'il n'aura pas assez de charbon pour rallier Marseille, ni même Barcelone, il décide de faire demi-tour. Mais les machines, déjà à demi noyées, n'arrivent pas à faire franchir le travers du vent. Le navire se met alors à dériver ; il coule le 9 un peu après midi (1).

Le Lamoricière avait un équipage de 113 hommes et 272 passagers, dont une colonie d'enfants. 93 personnes furent sauvées par le Gueydon, le Chanzy et l'Impétueuse. Parmi les morts de l'équipage se trouvaient le commandant Milliasseau et le chef mécanicien Trautmann (un breton).

Parmi les passagers les capitaines de corvette Lancelot (2) et de Cransac et hélas la plupart des enfants.

Notes

(1) La nouvelle de l'événement fut apprise avec la consternation que l'on imagine par les Trentemousins, puisque, outre Jean Lancelot, un autre officier, Louis Le Clech, a disparu dans ce naufrage. Le beau-frère de ce dernier, Jean Nizou, avait suivi en mer, par radio, l'évolution de la situation puis appris la nouvelle du naufrage alors qu'il naviguait dans les mêmes parages, à bord d'un navire à destination de Marseille.

(2) Il semble exister une incertitude sur le grade exact de Jean Lancelot à cette date, mais il était presque certainement capitaine de frégate.

° Extrait du récit tout à fait bouleversant du journaliste-écrivain marseillais Edouard Peisson qui a reconstitué le naufrage dans son ouvrage « Hommes de mer ».

« - Commandant, téléphona le chef-mécanicien, la chauffe est de plus en plus difficile. Les hommes ne tiennent plus. L'eau passe par les soutes dans les chaudières »...

- Venez, répondit Milliasseau.

Le commandant avait prié le capitaine de corvette Lancelot de le rejoindre à la passerelle et demandé à M. Nougaret, le 2ème capitaine, d'assister à l'entretien. Ils étaient quatre hommes de mer expérimentés et sans crainte. M. Trautmann parla. Les hommes s'épuisaient, dit-il. Bientôt ils jetteraient dans les foyers autant d'eau que de charbon, et, du charbon, il n'y en avait plus que 80 tonnes.

- Voici mon avis, dit Milliasseau. Je vire de bord et mets le Lamoricière à l'abri de Minorque. Là, monsieur Trautmann, vous aurez assez de calme pour arrêter les entrées d'eau et mettre de l'ordre dans les soutes.

- Je voulais vous le demander, répondit le chef mécanicien. M. Nougaret et le capitaine de corvette approuvèrent.

- Monsieur Trautmann, reprit Milliasseau, il nous faut pas mal de pression pour virer de bord. - Vous l'aurez, commandant. - Dans combien ? - Donnez-moi une heure !

La mer, la position du Lamoricière par rapport à la mer et par rapport à la terre et la route que le navire aurait à suivre pour se mettre à l'abri de Minorque dictaient à Milliasseau la manœuvre qu'il allait commander. La mer était NNO. Le Lamoricière tenait la cape par bâbord et se trouvait à une cinquantaine de milles dans le NO de la pointe occidentale de Minorque. Le virement réussi, il lui faudrait, pour doubler cette pointe très au large, car la mer l'y jetterait dessus, mettre le cap au Sud vingt Ouest. Il devait virer de bord vent debout.

Au centre de la passerelle, à cette place du commandant, à toucher le compas, face à l'échancrure de la toile empesée par le sel qui permet de voir l'extrême pointe du gaillard, de voir comment le fil de l'étrave cisaille l'eau, à cette place d'où le regard s'étend aussi au large, à droite et à gauche, qui est une sorte de pivot, Milliasseau attendit que la pression eut augmenté... (Cette tentative de virement de bord est malheureusement infructueuse, et le navire se trouve en perdition dans une mer très forte. Plusieurs navires ont alors rejoint sa position.)

A 10 h 45, M. Nougaret se présenta à la passerelle. Le capitaine d'armes Schwander, les capitaines de corvette Lancelot et de Cransac entouraient Milliasseau.

- Commandant, dit M. Nougaret, tout est prêt pour l'abandon.
- Faites couper le filin de l'ancre flottante qui pourrait causer des avaries au « G.G. Gueydon ». Faites monter les passagers sur le pont. Que chacun porte le gilet de sauvetage. Les femmes et les enfants embarqueront d'abord. Mais attendez mon ordre. Tendant un papier au matelot il ajouta : Pour les radios.

Le commandant Milliasseau demandait au commandant Heurtel de se porter sous le vent pour recevoir les embarcations, les radeaux et les passagers, soutenus par leur seul gilet, que les lames lui jetteraient.

Les marins, presque agenouillés sur le pont incliné, s'épaulant l'un l'autre pour ne pas glisser, pour ne pas être renversés par les coups de roulis et jeté à la mer, saisirent à bras les corps enfants et femmes, se les passèrent de l'un à l'autre, de la main courante fixée au roof des embarcations. Une chaloupe fut garnie. On y avait placé les enfants du Centre Guynemer, madame de Cransac et ses quatre enfants. Le capitaine de corvette de Cransac se trouvait à quelques mètres d'eux. « Embarquez ! » Lui cria-t-on. Il s'y refusa. « Embarquez ! » Lui cria-t-on encore. « Ou vous serez sauvé avec eux, ou vous périrez avec eux ». Il se recula. M. Nougaret et le capitaine de corvette Lancelot lui donnèrent l'ordre formel de rejoindre sa famille. Il sauta dans l'embarcation. Une seconde chaloupe fut garnie. Après quoi la première chaloupe fut dessaisie et descendue. A ce moment le Lamoricière roula sur tribord et la chaloupe passa sous le pont des embarcations où elle s'écrasa. Une lame vint, qui décrocha un des deux palans, et femmes et enfants, déjà broyés, furent versés dans la gueule du monstre. On vit le croc du palan ouvrir la tête de de Cransac. Les femmes et les enfants de la seconde chaloupe hurlèrent d'horreur et se rejetèrent à bord dans les bras des matelots.

Le Lamoricière s'inclinait de plus en plus sur bâbord. Le pont arrière, le pont-promenade, le pont avant étaient sous l'eau. Les lames passaient sous les embarcations et s'étaient en langues minces sur le pont supérieur.

Des matelots et Franzoni, le maître d'équipage, coupaient les saisines des radeaux, des caissons et des madriers, qui glissaient, entraînant avec eux des femmes, des enfants, des soldats qui y étaient accrochés. On ne savait plus si d'autres femmes, d'autres enfants, d'autres soldats se jetaient aux lames où si les lames les emportaient. Les 300 hommes qui étaient à bord n'eurent que le temps de mettre quelques embarcations à l'eau.

Lancelot, nageur de grande classe, s'approcha de l'une d'elles, mais, la voyant surchargée, refusa d'y monter. Il prit place sur un radeau, mais celui-ci fut bientôt retourné par la mer en furie, et lui fracassa le crâne. L'officier fut aperçu effectuant quelques brasses puis, les deux mains levées vers le ciel, il disparut dans les flots ».