Titre : **TORPILLAGE DU « SUSSEX »** **24 mars 1916**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Batailles navales**
Auteur : **RAYMOND LESTONNAT**	Origine : **Collection personnelle**
Référence : **Illustration du 8 avril 1916** **N° 3814**	Transcripteur : **MF ROBELIN** Date : **2011**

Ancestramil

TORPILLAGE DU « SUSSEX »

24 mars 1916

Le paquebot-poste « *Sussex* » du service maritime des chemins de fer de l'Etat français, commandé par le capitaine **MOUFFET**, avait quitté Folkestone, le 24 mars, vers 1 h ½ de l'après-midi. Le temps était beau. Le navire faisait route en droite ligne sur Dieppe, lorsqu'il fut atteint à tribord par une torpille. Il était environ 15 heures.

Le capitaine avait aperçu le sillage de la torpille, tracé sur l'eau par l'air s'échappant de l'arbre creux à sa sortie du moteur de l'engin. Avec une très grande présence d'esprit, il manœuvra pour l'éviter, mais il n'y parvint pas à cause de la vitesse très grande de la torpille, lancée à faible distance du navire et qui parcourait environ 25 mètres seconde. Toutefois la manœuvre ne fut pas inutile puisque le navire, au lieu d'être abordé au milieu, ne le fut que sur l'avant et continua de flotter après l'explosion.
La coque fut sectionnée suivant une ligne verticale à 2 mètres de l'avant de la passerelle ; toute la partie comprise entre ce point et l'étrave et qui constituait l'avant du navire, sur une trentaine de mètres de longueur, disparut dans les flots. Le commandant ayant fait mettre les machines en arrière à toute vitesse, la cloison étanche se trouvant à 4 mètres environ en arrière de la partie sectionnée de la coque, fut immédiatement soulagée de la pression de l'eau exercée contre ses tôles par suite de la vitesse restante de l'erre, que le bateau avait conservée de sa marche en avant. Cette cloison étanche séparant le salon de 1re classe des hommes, coulé avec l'avant du bateau, de celui des dames, ne monte pas au-dessus de l'entrepont, mais le navire, allégé de tout le poids de son avant, s'enfonça de l'arrière, de sorte que la cloison émergea suffisamment pour éviter que le compartiment voisin ne fût inondé, ce qui aurait causé certainement la perte totale du navire.
Le mât de l'avant s'abattit et se brisa, entraînant l'homme de vigie qui était perché dans la hune.
La chambre de timonerie où se trouve la barre à gouverner fut en partie démolie par la chute du mât et de son gréement. L'antenne de T.S.F. étant tombée, il fut impossible de lancer l'appel de détresse.
Tous les passagers qui se trouvaient dans le salon de 1re classe des hommes furent tués par l'explosion de la torpille. Au-dessus, dans la salle à manger de 1re classe, plusieurs personnes furent tuées ou blessées ; le plafond est encore maculé du sang des victimes, parmi lesquelles se trouvait le prince **BARHAM de PERSE.**
Il y eut un moment de panique bien compréhensible parmi les passagers. Une mère affolée jeta son enfant à la mer et s'y précipita ensuite ; une embarcation surchargée chavira le long du bord engloutissant presque tous ses occupants, dont quelques-uns parvinrent à se sauver en se cramponnant à la quille. Un grand nombre de passagers, montés dans les embarcations ou sur des radeaux, s'étaient écartés du navire qu'ils s' attendaient à voir sombrer ; plusieurs se noyèrent.
Cependant, vers 17 heures, on avait pu rétablir l'antenne avec une installation de fortune et, comme les dynamos fonctionnaient toujours, le compartiment des machines n'ayant pas été envahi par l'eau, l'opérateur pu lancer enfin l'appel de détresse : S. O. S. Il fut heureusement entendu de Boulogne, d'où virent les secours.
A ce moment, les passagers réfugiés dans les embarcations remontèrent à bord du « *Sussex* » qui continuait de flotter. Le capitaine avait eu la précaution de faire stopper les machines motrices pour éviter des ébranlements qui auraient pu disjoindre les tôles de la cloison étanche, unique sauvegarde de la flottabilité du navire.

Le premier navire qui parvint sur les lieux du sinistre fut le chalutier-patrouilleur « *Marie-Thérèse* » commandé par le capitaine au long cours **BOURGAIN**, mobilisé comme enseigne de vaisseau auxiliaire.

En arrivant au point indiqué par le « *Sussex* », vers 7 h ½ du soir, le capitaine **BOURGAIN** n'y trouva que le torpilleur 306, et de nombreux bateaux de pêche dont la ligne s'étendait à perte de vue vers le Sud dans la direction de Dieppe. Personne n'avait vu le paquebot. Les appels de détresse du « *Sussex* », lancés à intervalles irréguliers et souvent très espacés, remplissaient d'angoisse l'équipage du chalutier.

Le capitaine **BOURGAIN** observa que les pêcheurs avaient chacun leur feu de pêche, mais qu'aucun d'eux ne portait les feux de côté indiquant qu'un bateau fait route. Il en conclut que le « *Sussex* », dont la position avait été imparfaitement signalée, ne devait pas se trouver dans le Sud, car il eût certainement été aperçu par cette innombrable flottille et les pêcheurs n'eussent pas manqué de se porter à son secours. Il acquit la conviction que le « *Sussex* » se trouvait dans le Nord, et, en tenant compte des courants et du vent assez fort qui commençait à ce moment à souffler du S.-O., il détermina son point, vers lequel il fit route en mettant le cap au Nord.

A mesure qu'il s'en rapprochait, les appels du paquebot en détresse résonnaient plus fort aux écouteurs. Le chalutier était dans la bonne voie. Enfin, un peu après 22 heures, il aperçut une rangée de feux blancs paraissant se toucher et du milieu desquels jaillirent, tout à coup, deux fusées qui s'étoilèrent dans le ciel. C'était bien le « *Sussex* ». Quelques minutes après les deux bateaux peuvent communiquer à la voix. Le capitaine du chalutier crie qu'il prendra tous les naufragés à son bord.
Mais la brise du S.-O. est devenue plus forte, le temps est orageux, des grains de pluie et de grêle s'abattent sur la mer qui devient dure sous l'action de la marée en sens contraire du vent. Les deux commandants sentent que le sauvetage au moyen des embarcations serait très périlleux, en pleine nuit, et l'opération interminable. Il n'y a qu'un moyen : accoster le chalutier au paquebot.
Un nouveau danger se présente. Le « *Sussex* » est haut sur l'eau ; placé en travers au vent et au courant qui se contrarient, il est étale, c'est-à-dire qu'il ne se déplace pas. Mais il n'en sera pas de même du chalutier qui doit, avant tout, se mettre à l'abri du vent, derrière la coque plus haute du navire sinistré, et qui sera jeté contre celui-ci par le courant. Cependant, le capitaine **BOURGAIN** n'hésite pas. Gardant à dessein, le long du bord, deux baleinières pour servir de tampon de choc et qui, de fait, s'écrasent entre les deux bateaux, il accoste. Les chocs sont d'une violence inouïe. On craint que le chalutier ne soit défoncé, chaque fois qu'il est projeté contre la masse du paquebot.
Il n'y a pas une minute à perdre. En moins d'une heure, malgré les heurts violents des deux navires s'écartant après chaque coup de bélier de plusieurs mètres, les amarres qui se rompent et qu'il faut remplacer, les naufragés sont embarqués, les hommes au moyen de cordes, les femmes et les enfants en passant par un sabord du paquebot heureusement situé à la hauteur du pont du chalutier. Les hommes de l'équipage de ce petit bateau, avec un dévouement admirable, saisissent à l'ouverture de ce sabord, à chaque mouvement favorable, une femme, un vieillard ou un enfant, en risquant à tout moment d'être entraînés et broyés entre les deux coques. Le transbordement des blessés fut extrêmement difficile.

On doit rendre hommage à l'attitude des passagers du « Sussex » qui demeurèrent parfaitement calmes pendant toute la durée du sauvetage, auquel beaucoup d'entre eux participèrent sous la direction du commandant, blessé, dont la conduite a fait l'admiration de tous.
A minuit, le chalutier s'écartait du « *Sussex* » et était remplacé par un destroyer anglais qui embarqua le restant des passagers survivants.

Un remorqueur envoyé plus tard de Boulogne rencontra le « *Sussex* » en dérive à 6 milles dans l'O.-N.-O. du cap Gris-Nez, et, le remorquant par l'arrière, pour éviter toute pression sur la cloison étanche, il le ramena à Boulogne où il fut échoué dans le petit port.

Quand, le 25 mars, à 2 heures du matin, le chalutier « *Marie-Thérèse* » doublant les jetées du port de Boulogne entra dans une eau plus calme, tous les passagers se dressèrent sur le pont et un

immense cri de : « Vive la France ! » salua la population boulonnaise accourue pour prodiguer les soins les plus dévoués aux malheureux naufragés.

Le capitaine **BOURGAIN**, commandant le chalutier « *Marie-Thérèse* », a été cité à l'ordre du jour du front de mer de Boulogne pour ce périlleux sauvetage accompli avec un sang-froid et une habileté remarquables. C'est lui qui, le 4 juillet 1915, coula un sous-marin allemand à 6 milles environ au large de Boulogne ; il en fut récompensé par une première citation à l'ordre du front de mer avec attribution de la croix de guerre, et fut proposé pour la croix de la Légion d'honneur. Cette croix est la seule récompense que l'on puisse décerner aujourd'hui à ce vaillant marin.

Parmi les passagers se trouvaient :
Le docteur **J. Mark BALDWING,** célèbre professeur de psychologie de l'université américaine de Princeton, membre correspondant de l'Institut de France, sa femme et sa fille qui fut grièvement blessée.
Enrique GRANADOS, une des illustrations de la musique espagnole aussi bien comme virtuose que comme compositeur. Le musicien, réfugié sur un radeau, s'étant jeté à l'eau pour secourir sa femme, fut entraîné avec elle dans l'abîme.



Le *Sussex*, encore à flot, à son arrivée dans le port de Boulogne :