

Jacques OMNÈS

Quand mon père était marin...



**De l'Ecole des pupilles
à la libération de la poche de Royan
(1937-1945)**

**Photo de couverture : Jacques OMNÈS (au premier plan à gauche) dans un dancing à New York le 4 juillet 1943
(Collection famille Omnès)**

Jacques OMNÈS

Quand mon père était marin...

Version n° 2.4 - 2 octobre 2015

© Jacques OMNÈS

Introduction :

« *Contacter l'association au sujet de cette personne* »

Au début du mois de décembre 2013, je recherchais sur Internet, à l'aide d'un moteur de recherche bien connu, les traces concernant mon site personnel sur l'Allemagne. J'y trouvai effectivement des références à mon site et aussi de nombreux liens concernant mes activités et productions passées à caractère historique ou pédagogique : articles sur l'histoire du mouvement ouvrier en Mayenne, participation à des ouvrages collectifs sur l'histoire de l'émigration allemande en France de 1933 à 1939, rappel de mes études sur l'utilisation de l'informatique pour l'enseignement de l'allemand, présentation de logiciels que j'avais créés dans ce domaine, etc. Mais je trouvai aussi de nombreuses allusions à des homonymes devenus célèbres dans des secteurs très variés : un spécialiste de préhistoire, un ancien patron du Comptoir Irlandais, décédé peu de temps auparavant, etc.

Je déroulais d'interminables listes de liens, cliquais sur certains. Et soudain, j'eus un coup au cœur. Sur mon écran venait de s'ouvrir une page pratiquement vide, d'un site inconnu (ALAMER). Elle contenait pour toute information un prénom et un nom (Jacques OMNES), une numéro de matricule (3356B38), une indication (1939 ARMORIQUE - Embarquement). Le tout suivi d'un lien à cliquer : « *Contacter l'association au sujet de cette personne* ».

Je pensai immédiatement qu'il s'agissait de mon père, qui avait effectivement fait l'Ecole des mousses sur l'*Armorique* à la veille de la Deuxième Guerre mondiale. Un coup d'oeil sur les quelques papiers militaires de lui que j'avais conservés confirma immédiatement mon pressentiment : le matricule du marin recensé par ALAMER et celui porté sur le livret de réserviste de mon père coïncidaient !

Je pris donc immédiatement contact avec le président de l'association, Benoît Boulanger, et lui proposai d'étoffer cette page quasiment vierge avec les quelques informations et documents dont je disposais :

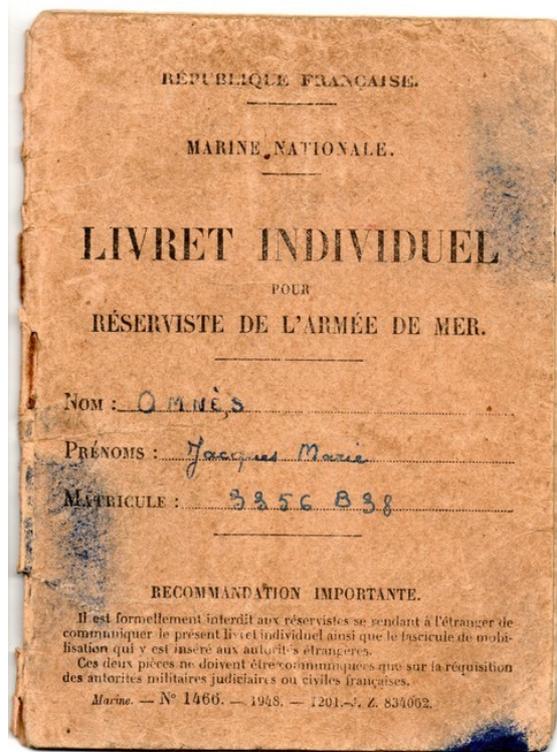
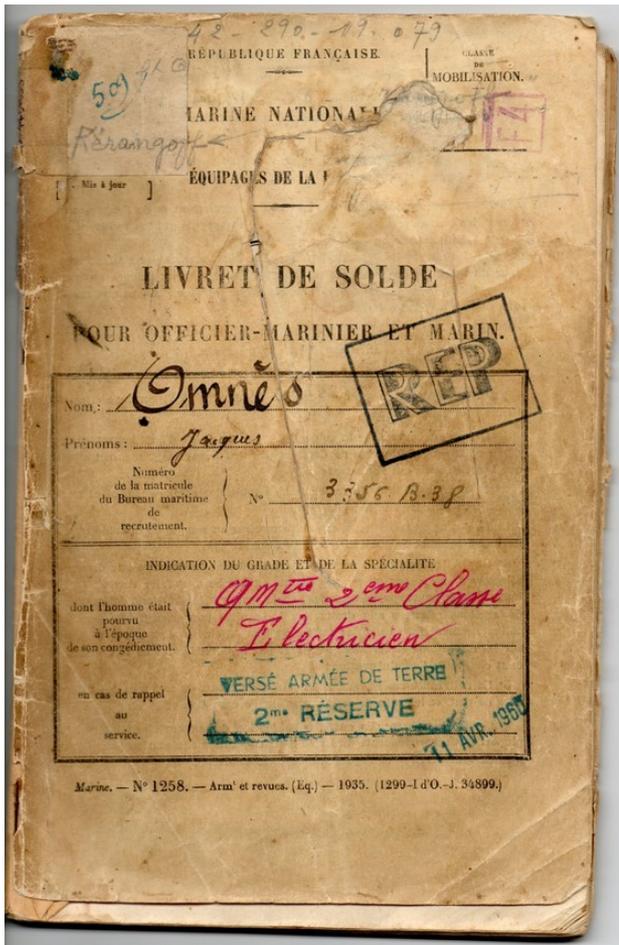
RELEVÉ DES SERVICES MILITAIRES. 11								
DÉPARTEMENTS OU SERVICES.	DATES		DÉCOMPTÉ					
	D'EMBAR- QUEMENT.	DE DÉBAR- QUEMENT.	À LA MER.			À TERRE.		
			Ans.	Mois.	Jours.	Ans.	Mois.	Jours.
Armorique	5-10-39	1-10-39						
Océan	1-10-39	1-4-40						
2 ^{ème} Dépôt	1-4-40	1-8-40						
cf. Audacieux	1-5-40	21-9-40						
U.M. Dakar	26-9-40	1-1-41						
A.C. de Dakar	1-1-41	28-7-41						
LE TERREBUE	28-7-41	16-2-44						
BOARRIVE	16-2-44	5-8-48						
Centre de mobilisation Paris	5-8-48	19-9-48						

(Collection famille Omnès)

- l'état des services de mon père dans la Marine nationale de 1938 à 1945, consignés dans son livret de réserviste ;

- son livret de solde ;

- quelques documents concernant essentiellement son embarquement sur le contre-torpilleur *L'Audacieux* et sa participation sur ce bâtiment à la défense de Dakar contre les forces anglaises et gaullistes en septembre 1940.



(Collection famille Omnès)

Quelques jours plus tard, mon père avait sur ALAMER une page digne de ce nom, que je m'employai à enrichir par la suite ¹.

Les choses auraient pu en rester là. Mais cette découverte fortuite sur Internet raviva le souvenirs de conversations avec mon père sur cette période de sa vie et fit resurgir un projet que j'avais vaguement gardé dans un coin de ma tête : essayer de retracer ce qu'il avait vécu au cours de ces années exceptionnelles faites d'ombres et de lumière, d'épisodes dramatiques, de périodes d'ennui, de brefs moment de bonheur aussi, qui allaient nourrir pendant toute sa vie une certaine nostalgie.

Tâche ardue, car je disposais de peu de documents : essentiellement son livret de réserviste avec ses embarquements, son livret de solde, son livret d'épargne. Pratiquement aucune photo (sauf pour la période du séjour aux USA en 1943), pas de carnet de bord. Quant à ses souvenirs, qu'il nous racontait de temps à autre, ils se concentraient sur deux ou trois épisodes marquants de sa vie de marin.

Pour mener à bien mon projet, il me fallait donc :

- retrouver d'anciens marins qui auraient pu connaître mon père à la faveur d'un embarquement commun ;
- rechercher des témoignages écrits (publiés ou inédits) ou oraux de marins ayant navigué sur les mêmes bateaux que lui, ayant participé aux mêmes opérations que lui (même sur un autre navire), séjourné dans les mêmes ports que lui ;
- repérer dans la presse française et étrangère des comptes-rendus d'événements auxquels il avait participé ;
- exploiter les archives de la Marine.

Il me fallait aussi me familiariser avec cet univers totalement inconnu pour moi qu'était alors la Marine et acquérir les connaissances indispensables sur les conditions concrètes de vie, de travail, de combat sur les navires de la Royale, sur le déroulement de la guerre sur mer entre 1939 et 1945, sur le contexte historique (les différentes phases du conflit et le rôle des différents acteurs) pour mieux appréhender et comprendre le parcours individuel de mon père en ces temps chaotiques. Il me fallait donc lire des ouvrages de référence, me constituer une bibliothèque personnelle, exploiter - avec une extrême prudence et en les recoupant - les informations disponibles sur Internet et recourir à l'aide d'experts sur des forums spécialisés.

Une de mes premières initiatives a été précisément de lancer une bouteille à la mer sur le forum Net-Marine dans la rubrique « *Recherche d'anciens camarades* » ². Quelqu'un avait-il connu ou entendu parler de Jacques Omnès, qui était passé par l'Ecole des pupilles de la Marine et l'Ecole des mousses en telle année, avant d'embarquer sur tel et tel bâtiment à telle et telle date ? Plus de trois quarts de siècle après les événements, la chance d'obtenir une réponse tendait évidemment vers zéro. Et, de fait, aucun ancien camarade de mon père ne se manifesta.

Peu de temps auparavant, j'avais cru tenir une piste sérieuse. Au cours de mes recherches sur Internet, j'avais trouvé des extraits d'un livre d'un ancien marin, Michel Pichon, qui racontait notamment son passage par l'Ecole des mousses en 1938-1939, c.-à-d. à l'époque où mon père était lui-même apprenti marin sur le navire-école *Armorique* ³. Ils avaient également combattu ensemble sur le contre-torpilleur *Le Terrible* en 1943. Michel Pichon avait effectivement connu un marin nommé Omnès, mais très vite nous nous aperçûmes de la méprise : il s'agissait d'un canonier de forte carrure, alors que mon père était électricien et

1 <http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=7409> ; page d'accueil d'ALAMER : <http://alamer.fr/>

2 Je tiens à souligner ici l'aide précieuse que j'ai trouvée sur ce forum, dont les membres allient compétence, amabilité et une grande patience à l'égard de ceux qui, comme moi, leur posent parfois des questions de novices : <http://forum.netmarine.net/viewforum.php?f=25>.

3 Michel et Bernard PICHON, *Vagues à l'âme d'un apprenti-marin*, Les Editions de l'Officine, 2010. Présentation de l'ouvrage sur <http://www.vaguesalame.fr/>

de taille plutôt modeste... Il reste que le livre de Michel m'a fourni un précieux témoignage sur la vie des apprentis marins en 1938-1939. Nous ne nous sommes pas rencontrés, mais nous avons de nombreuses et chaleureuses conversations téléphoniques.

Je tentai aussi ma chance auprès de l'Amicale des Pupilles-Mousses, dont le site officiel a publié les photos de plusieurs promotions de l'Ecole des pupilles de la Marine. J'eus notamment un excellent contact avec M. Christian Bancharel, responsable de l'« Exposition-musée » sur les écoles des pupilles et des mousses. Mais, malheureusement, l'association ne dispose pas d'archives qui m'auraient permis de trouver des informations sur la scolarité de mon père à l'Ecole des pupilles et je n'ai pu l'identifier avec certitude sur les photos publiées⁴.

Et puis, il y eut, grâce à « Doudou », un contact très fructueux. Sur un site Internet je trouvai en effet trois photos de cette chienne mascotte du *Terrible* prises en 1943 à Alexandrie⁵. Elles étaient légendées : « Photos 'Roland Sévenou' avec l'aimable autorisation de son fils André ». Je fis immédiatement le lien avec un contributeur du forum Net-Marine, qui s'appelait lui aussi Sévenou. En réponse au message privé que je lui adressai, il me confirma être bien le fils de Roland Sévenou, radio sur le contre-torpilleur (puis croiseur léger) *Le Terrible* au moment où mon père était lui-même à bord ! André Sévenou précisait qu'il avait conservé des photos prises ou récoltées par son père pendant la guerre et surtout des carnets de bord qu'il avait tenus au jour le jour ! Echange de mails, prise de contact par téléphone. Très vite André m'invita à venir le voir et à découvrir les trésors légués par son père. Et avec une incroyable générosité, il me proposa, exceptionnellement, de me prêter ces documents évidemment très précieux pour mon travail de reconstitution des événements vécus par mon père pendant la guerre, du moins pour la période allant de 1942 au début de 1944. Inutile de préciser que de véritables relations d'amitié se sont nouées à cette occasion avec André.

Les carnets de Roland Sévenou constituent une source inestimable pour mon travail. Source que j'ai complétée avec des témoignages et des études publiées en ligne ou sous forme de livres.

L'idéal aurait été, bien entendu, d'entreprendre aussi des recherches dans les archives de la Marine à Vincennes. Mais l'accès aux documents pertinents exige un repérage préalable minutieux, si l'on veut vraiment rentabiliser le temps et les nombreux déplacements qu'exigerait leur consultation. Je n'ai pas renoncé à me lancer plus tard dans ce travail de fourmi passionnant et j'ai d'ores et déjà eu recours aux fonds du Service historique de la Défense de Brest⁶.

Mais je pense que dès maintenant l'information rassemblée sur les écoles suivies par mon père et sur l'activité des bâtiments sur lesquels il a été embarqué pendant la guerre permettent :

- de retracer avec une assez grande précision ce qu'il a vécu entre 1937 et 1945 ;
- de faire découvrir au lecteur, à travers son parcours individuel, mais qui a été aussi celui de beaucoup de jeunes Français à cette époque, quelques-uns - quelques-uns seulement - des événements qui ont marqué la guerre sur mer au cours du deuxième conflit mondial.

J'ai essayé de mener ce travail de recherche avec une grande rigueur, ce qui implique l'indication précise de mes sources. D'où l'abondance des notes infrapaginales. Elles ne doivent pas rebuter le lecteur : un coup d'oeil suffit pour voir si l'on a affaire à une simple référence, que l'on peut ignorer, ou à un développement apportant des informations complémentaires.

Je ne cacherai pas qu'au moment de mettre un point final provisoire à ce travail il me reste

4 <http://www.amicalepupillesmousses.fr/>

5 http://passion.marine.pagesperso-orange.fr/les_mascottes.htm

6 Je tiens à souligner au passage l'excellent accueil que l'on reçoit dans ce SHD, dont le personnel se met vraiment au service des chercheurs.

un grand regret. Le marin qui allait devenir plus tard mon père n'a pas tenu de carnet ni écrit ses souvenirs. Ce qu'il nous a raconté de cette période était très lacunaire. Et surtout, lorsqu'il évoquait les grands choix auxquels ont été confrontés les marins - rester dans la marine de Vichy ou rejoindre la France libre avant le débarquement allié en Afrique du Nord (novembre 1942), puis ensuite, quand la marine française s'est ralliée au combat contre les puissances de l'Axe, continuer de servir sur les navires giraudistes ou passer du côté des FNFL (Forces navales françaises libres) de de Gaulle - je ne disposais pas des connaissances historiques nécessaires pour comprendre les choix et les dilemmes qui avaient été les siens. Il me reste un seul espoir, bien ténu : qu'un jour le témoignage de marins ayant connu le quartier-maître électricien Jacques Omnès apporte un éclairage sur ce qu'il a pu dire, penser et faire face à ces questions cruciales.

Au moment de livrer au lecteur le récit de la guerre de mon père dans la Marine, je tiens à remercier un certain nombre de personnes qui, à des degrés divers, m'ont aidé dans mes recherches :

- en premier lieu André Sévenou et ses frères et soeurs qui m'ont autorisé à exploiter les carnets et les photos de leur père, Roland Sévenou ;
- M. Jean Lassaque, qui a relu très attentivement mon texte et m'a permis de corriger plusieurs erreurs ou approximations ;
- Michel Pichon, avec qui j'ai eu de nombreuses et utiles conversations téléphoniques ;
- Mme Nicole Horellou, qui a bien voulu m'adresser les souvenirs de son père, ami de Roland Sévenou, sur ses années à bord du *Terrible* ;
- plusieurs membres du forum Net-Marine, dont l'expertise m'a été souvent très utile, notamment Patrick Le Scouarnec, « SL », « Alain », « Yvo35 », « capu.rossu », Nicolas Charpentier, André Delambily, Pierre Saliou ;
- Madame Karine Caironi, qui m'a autorisé à reproduire des extraits du carnet de Paul Emile Kersaudy, grand-père de son mari ;
- Mon ami angliciste Philippe Dudoué, qui a bien voulu revoir et corriger mes traductions d'articles de la presse anglo-saxonne.

La Villeneuve ou l'Ecole des pupilles

Jacques est né le 19 décembre 1922 à Portsall, petit port situé sur la côte nord du Finistère.

Le 27 septembre 1937, il entre à l'Etablissement des pupilles de la marine ⁷. L'école est installée depuis 1882 ⁸ à la Villeneuve, à quelques kilomètres de Brest, dans les bâtiments de l'ancienne fonderie de la Marine, qui dispose d'un étang artificiel. Elle est dirigée par le capitaine de frégate Plessis ⁹.



Le Capitaine de Frégate PLESSIS
Commandant l'Etablissement

A l'origine, elle ne recevait que « *les fils de quartier-maîtres ou de matelots de la Flotte orphelins de père et de mère, dès l'âge de sept ans, à neuf ans s'ils ont perdu ou leur père ou leur mère, ainsi que les fils des ouvriers des arsenaux orphelins de père et de mère* » ¹⁰. Ces enfants séjournaient à l'école jusqu'à 13 ans, puis devaient décider s'ils souhaitaient retourner à la vie civile ou poursuivre leur carrière « Marine ». L'âge limite de séjour avait ensuite été repoussé à quinze ans et demi pour ceux qui rejoignaient l'Ecole des mousses et à dix-sept ans pour ceux déclarés inaptes à servir dans la marine ¹¹.

Jacques n'est pas orphelin. Il n'y a là rien d'anormal : il suffit, à cette époque, pour être candidat, d'être titulaire du certificat d'études primaires ou du certificat de passage de la 6^e à la 5^e classe des lycées et collèges ou d'un certificat équivalent ¹². Comme le note Alexis Mignon, lui-même admis à l'école en 1934 :

« *Réservée en priorité aux pupilles, l'école incorporait exceptionnellement des enfants de familles nombreuses dont le dossier scolaire était excellent.* » ¹³

7 1937 est la dernière année où l'école ne reçoit les nouveaux élèves qu'en septembre. Par la suite, il y aura une rentrée en avril et une en octobre pour coordonner la scolarité des pupilles avec celle des écoles des apprentis marins de Brest ou des apprentis mécaniciens de Lorient ou Toulon, débouchés normaux de la scolarité des pupilles, où l'admission se faisait deux fois par an (en avril et en octobre). [cf. *L'Ouest-Eclair* (édition de Caen), 3 novembre 1937]

8 L'école avait été créée le 15 novembre 1862 dans le corps principal et dans l'aile Nord de l'ancien séminaire des jésuites qui deviendra plus tard la caserne Guépin.

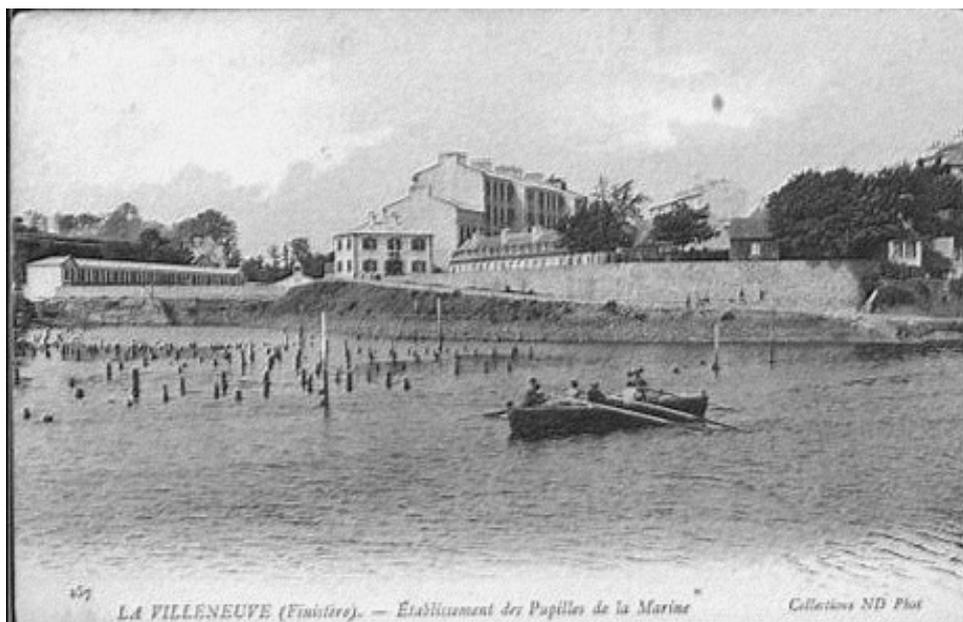
9 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 1er-2 mai 1938

10 « *L'école des Pupilles de la Marine* », texte de Robert LE GUEN et Yvon ALLAIN rédigé à partir d'un dossier de Jacques RONGIER (http://www.phase-iroise.fr/article-imprim.php?id_article=6, consulté le 18 décembre 2013)

11 « *Historique de l'Ecole des Pupilles* » sur le site de l'Amicale des Pupilles Mousses (http://www.amicalepupillesmousses.fr/historique_pup.htm consulté le 18 décembre 2013)

12 *L'Ouest-Eclair* (édition de Caen), 3 novembre 1937

13 Alexis MIGNON, *Quarante-trois années de Marine pour « Vivre Autrement »*, Editions Alain Bargain, 1997, p. 34



**L'Ecole des pupilles de la Marine de La Villeneuve
(Carte postale et brochure de présentation de l'école)**



Il semble que la décision de placer Jacques dans cet établissement ait été prise par sa mère. Il est vrai que pour une famille nombreuse modeste - le père de Jacques était chef cantonnier - l'école offrait une possibilité de formation gratuite débouchant sur un emploi dans la Marine :

*« L'école des pupilles de la marine, installée à la Villeneuve, à 6 kilomètres de Brest, a pour but de donner une éducation virile et un complément d'instruction générale à des enfants désireux de servir dans l'armée de mer et disposés à y faire carrière. L'école est gratuite : les familles n'ont à payer ni pension ni trousseau. Le programme des études est celui des écoles primaires (cours supérieur et cours complémentaire) et l'enseignement est complété par une instruction physique, maritime et militaire. Les élèves sont destinés aux écoles d'apprentis marins ou d'apprentis mécaniciens soit en avril, soit en octobre, dès qu'ils ont atteint l'âge de 15 ans et demi (apprentis marins) ou 15 ans et 9 mois (apprentis mécaniciens) et si les parents y consentent. En cas de refus, ils sont renvoyés dans leurs familles qui doivent dans ce cas rembourser au Trésor la moitié des frais d'entretien occasionnés par le séjour à l'école. La même mesure est, du reste, appliquée aux parents qui retirent leurs enfants avant la fin des études et dans tous les cas où les élèves sont rendus à leurs familles, sauf pour raison de santé. »*¹⁴

Deux sources principales nous permettent de reconstituer ce que Jacques a dû vivre à l'Ecole des pupilles : des articles de *La Dépêche de Brest* et de *l'Ouest* et les souvenirs de M. Jacques Charpentier¹⁵. Ces documents nous renseignent notamment sur la rentrée à l'école et les conditions de vie des pupilles un an après l'arrivée de Jacques Omnès dans l'établissement. Il est probable que les choses aient peu changé en un an.

La plupart des nouveaux élèves, âgés de 13 à 15 ans, sont bretons, mais il en vient aussi de l'est de la France, de Corse et d'Algérie. Beaucoup sont venus seuls. Des officiers marinières les attendent à la gare, avec une pancarte où l'on peut lire « *Ecole des Pupilles de la Marine* », et les conduisent en autocars à la Villeneuve.

Dès leur arrivée, les jeunes garçons « *passent une très sérieuse visite médicale* »¹⁶. Ils attendent « *à poil, en colonne par un* », ce qui met à rude épreuve la pudeur de certains¹⁷. On vérifie leur taille, leur poids, leur dentition, leur vue.

La Dépêche de Brest et de *l'Ouest* précise :

« Pour ceux âgés de 14 ans, la taille doit être de 1 m. 45, le poids de 38 kilos. Ceux de 15 ans doivent avoir 1 m. 47 et peser 41 kilos.

*Ils ne doivent pas avoir d'albumine et être exempts de daltonisme, diplopie, strabisme, bégaiement. L'intégrité de l'appareil pulmonaire et du coeur doit être absolue. Bref, ils ne doivent être atteints d'aucune maladie, ni d'aucun vice de conformation et avoir une acuité visuelle et auditive normale. »*¹⁸

Effectivement, gare à celui qui se révèle daltonien. Il est immédiatement renvoyé chez lui¹⁹. En octobre 1938, un an après la rentrée de Jacques, une vingtaine de candidats ne sont pas reconnus aptes et doivent abandonner tout espoir de faire carrière dans la Marine. Mais « *les autres, petits gars bien bâtis et trapus, ont une constitution robuste et l'ensemble est très supérieur aux contingents précédents, enfants plus chétifs, nés pendant la guerre, qui souvent furent victimes de privations* »²⁰. Ceux qui sont reconnus bons pour le service devront subir la douloureuse épreuve de la vaccination, suivie obligatoirement d'un « *repos de 24 heures avec*

14 *L'Ouest-Eclair* (édition de Caen), 3 novembre 1937

15 Jacques CHARPENTIER, *Les tribulations d'un mousse en 1940*, L'Harmattan, 2004

16 *La Dépêche de Brest* et de *l'Ouest*, 13 octobre 1938

17 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 13

18 *La Dépêche de Brest* et de *l'Ouest*, 14 avril 1939

19 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 13.

20 *La Dépêche de Brest* et de *l'Ouest*, 13 octobre 1938

diète, agrémentée d'un peu de lait »²¹.

Après la visite médicale, on passe à l'habillement :

« La visite passée, les 'bons pour le service' ont été immédiatement conduits au magasin d'habillement pour recevoir les vêtements et le linge, soigneusement préparés par Mme Mallegol. Elle aime tous ces gamins et les entoure de soins maternels.



Un jeune pupille sortant avec son "barda" du magasin d'habillement
Photo publiée dans
La Dépêche de Brest et de l'Ouest
du 13 octobre 1938

C'est avec joie qu'ont revêtu leur nouvel uniforme tous ces futurs marins, sous l'oeil attentif de leurs instructeurs leur apprenant à s'habiller correctement, rectifiant leur tenue et exigeant que le bonnet à pompon rouge portant sur le ruban : 'Ecole préparatoire de la marine' ne fût pas mis 'en casseur d'assiettes'. »²²

Un examen d'instruction générale permet d'affecter les élèves à une section (il y en a douze) en fonction de leur niveau. Les meilleurs forment la 1ère section²³. Les cours sont assurés par « neuf instituteurs, secondés par dix instituteurs militaires, faisant leur service dans la marine »²⁴.

Un emploi du temps bien rempli rythme désormais les journées²⁵ :

- 6 h 00 : branle-bas, toilette ;
- 6 h 45 : déjeuner ;
- 7 h 45 : appel ;
- jusqu'à 8 h 00 : propreté des locaux ;
- 8 h 00 - 8 h 30 : gymnastique ;
- 8 h 30 - 9 h 00 : casse-croûte ;
- 9 h 00 : inspection des capitaines de compagnie ;
- 9 h 00 - 11 h 30 : classe ;
- 11 h 30 - 13 h 00 : dîner et repos ;

21 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 13

22 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 13 octobre 1938

23 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 14

24 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 13 octobre 1938

25 *Ibid.*

- 13 h 00 - 15 h 15 : classe ;
- 16 h 30 : casse-croûte (pain et chocolat) ;
- 16 h 45 - 18 h 00 : étude ;
- 18 h 00 : souper ;
- 18 h 45 - 20 h 30 : étude ;
- 20 h 30 : branle-bas.

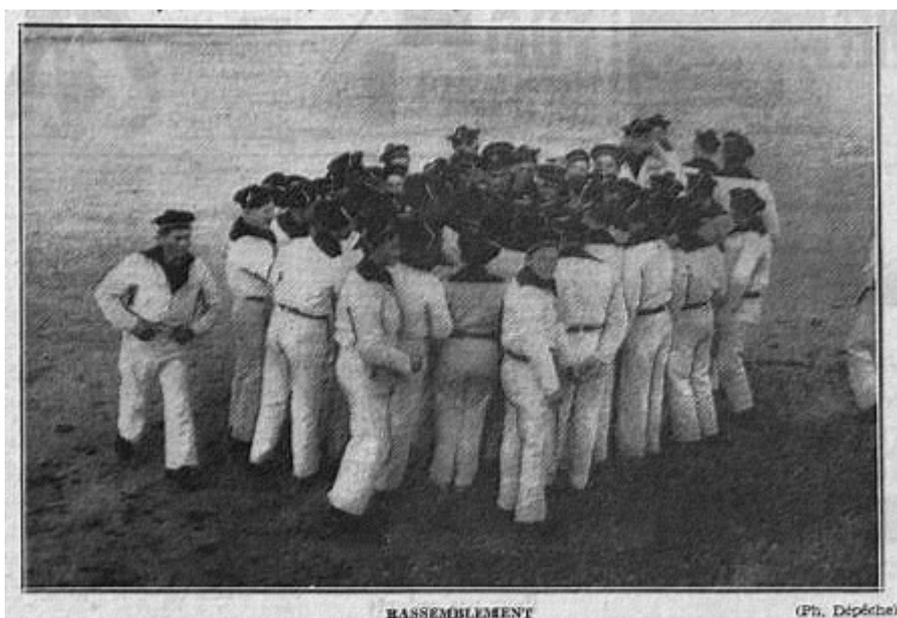
Jacques Charpentier se souvient :

*« La vie à la Villeneuve se déroulait suivant un emploi du temps bien régulier et nous passions 50 % de celui-ci en classe d'instruction générale, le reste consistait en rudiments militaires et maritimes. »*²⁶

Le journaliste de *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* assiste au tout premier cours d'instruction militaire des jeunes élèves :

« Levés à 6 heures, après avoir plié draps et couvertures au pied de leur lit, ils ont procédé à leurs ablutions aux lavabos et déjeuné d'une bonne tartine de pain et confiture arrosée de café au lait.

Après l'appel, à 7 heures 15, placés tant bien que mal par rangs de trois, un second-maître les a amenés, sur l'esplanade, près des superbes terrains de jeux où, chaque matin, ils feront de l'éducation physique et de la gymnastique aux agrès.



Rassemblement
Photo publiée dans La
Dépêche
de Brest et de l'Ouest
du 13 octobre 1938

Sur le sommet du coteau dominant l'étang, où ils apprendront à se servir des embarcations encore remisées sous les hangars, ils respirent l'air à pleins poumons, un air pur et vivifiant. A leur pied, le village de Penfeld et, là-bas, les maisons de Guilers tout illuminées par un rayon de soleil.

Animés d'un excellent esprit, avec une évidente bonne volonté, les nouveaux écoutent les conseils et les principes que leur dispense patiemment un jeune second-maître, ancien élève de l'école.

Il leur inculque les rudiments de l'école du soldat. Les commandements : garde à vous et repos alternent. L'instructeur rectifie les positions défectueuses. Puis, il commande des à-droite et des à-gauche que quelques étourdis exécutent à contresens.

²⁶ CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 14



Photo publiée dans
La Dépêche
de Brest et de l'Ouest
du 14 avril 1939

En comptant à pleine voix : 'une, deux, une, deux', ils apprennent à marcher au pas cadencé.

Quelques-uns comptent bien 'un' sur le pied droit, mais c'est la première leçon. Le second-maître se dit satisfait.

- Ce n'est pas mal, dit-il, encourageant. Si vous faites attention, il ne me faudra pas plus de huit jours pour vous apprendre à mettre l'arme sur l'épaule.

C'est bientôt l'heure du déjeuner. Le groupe revient joyeux vers le réfectoire où l'attend un copieux repas. »²⁷

On apprend aussi aux élèves à plier réglementairement leurs effets et à les ranger. On leur enseigne « *la hiérarchie et les marques extérieures de respect* ».

Les « *pilules* », comme on appelle les élèves de l'école, découvrent aussi les joies de la godille et de l'aviron sur l'étang de la Villeneuve ou le tir au mousqueton, modèle 1936²⁸.

Certains exercices sont particulièrement éprouvants, comme celui avec le masque à gaz :

« Nous devons entrer dans un hangar très enfumé, mettre ensuite nos masques à l'intérieur et traverser celui-ci lentement, c'est-à-dire au pas. Bien entendu, il était formellement déconseillé de respirer avant d'avoir mis le masque. Il s'agissait d'un gaz lacrymogène [...]. Bon nombre de mes camarades [...] se retrouvaient pleurant et suffoquant. »²⁹

A la fin du premier trimestre, il y a une remise des prix. Les premiers de chaque section sont nommés « *chef d'hune* », ce qui leur donne droit au port de deux galons rouges sur une manche et leur confère une responsabilité morale pour l'ensemble de la section. Les élèves classés deuxièmes ont droit quant à eux au titre de « *gabier d'élite* »³⁰.

En dehors des exercices et de l'enseignement, les corvées font partie de la vie des élèves : la corvée de pain et la corvée de lingerie. Bien qu'on puisse se demander si le terme de "corvée"

27 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 13 octobre 1938

28 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 15

29 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 14

30 *Ibid.*

est bien approprié, si l'on en croit le témoignage de M. Charpentier :

« La corvée de pain était toujours très appréciée, cela donnait l'occasion de traverser la ville de Brest à bord d'un camion qui revenait des services d'Intendance, chargé en vrac, et nous les corvéables étions juchés sur les boules de pain.

*L'intérêt pour moi était que je pouvais voir des gens, des civils marcher dans les rues, des boutiques, etc., tout cela hélas sans s'arrêter et sans flâner. »*³¹

C'est aussi l'occasion de chaparder un peu de pain frais, avec l'indulgence des gradés.

La corvée de lingerie, elle, met les jeunes en contact avec du personnel féminin.



**Les lingères de l'Ecole des pupilles en 1937-1938
(Brochure de présentation de l'école)**

Mais il y a d'autres distractions, comme le sport ou la participation à la musique. Et en fin de semaine, il y a une permission de 24 heures. Mais seuls les élèves originaires de la région peuvent en profiter pour retrouver leur famille.

Autre aspect important de la vie des jeunes : la nourriture.

Le journaliste de *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* s'extasie devant les cuisines « où règne la plus grande propreté » :

« Des machines à éplucher les légumes, à hacher la viande simplifient le travail des aides-cuisiniers.

Autour d'un grand fourneau, sous la surveillance du maître-commis et d'un second-maître coq, les cuisiniers s'affairaient hier depuis le matin, à préparer le menu.

Pendant que les uns coupaient en tranches le saucisson, d'autres mettaient au four le rôti de porc frais. Dans de vastes récipients, les frites savoureuses, en s'égouttant,

³¹ CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 15

devenaient croustillantes et dorées.

D'appétissants gâteaux étaient rangés sur des assiettes pour le dessert et le percolateur ronflait, préparant le café, complément de ce substantiel déjeuner.

Que les mamans soient rassurées. Leurs enfants sont bien nourris à la Villeneuve. Les cuisines sont minutieusement surveillées par le commandant de l'école qui, chaque jour, goûte les plats, toujours abondants et variés, servis à ses jeunes pensionnaires.

Vous voulez connaître le menu d'hier soir jeudi ? Le voici : soupe aux légumes, sardines à l'huile, boeuf sauce Robert, pommes anglaises et bananes. »³²

Jacques Omnès et Jacques Charpentier seraient-ils arrivés au pays de Cocagne ? Très certainement ... si l'on en croit le journaliste :

« Enchantés du premier contact avec l'école, après avoir fait leur lit, tous ces jeunes gens, déjà bons camarades, s'endorment le soir en songeant que le métier de mousse est fort agréable. »³³

Vision sans doute un peu idyllique. Mais ce n'est pas non plus l'enfer. Il faut se lever tôt et travailler dur. Mais les « pilules » ne sont pas encore de vrais marins, ce qui leur épargne les gardes et les quarts. Ils dorment encore dans des lits. Somme toute, les deux Jacques auront connu à la Villeneuve « plutôt une vie d'interne dans un grand lycée 'sévère' »³⁴.

Après l'examen final c'est la dernière remise des prix, qui marque la fin de l'année scolaire à la Villeneuve. Nous publions en quasi intégralité l'article de *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, qui décrit minutieusement le déroulement de cet événement auquel Jacques participe le 22 juillet 1938. Ce texte donne une bonne idée du contenu de l'enseignement dispensé et des valeurs mises à l'honneur à l'Ecole des pupilles³⁵.

La distribution des prix à l'établissement des pupilles de la marine

A la corne du mât dressé au milieu de la vaste cour de l'établissement de la Villeneuve, inondée de soleil, flotte le pavillon.

A 8 h. 45, le clairon sonne le rassemblement. Sous le commandement de leurs instructeurs, les pupilles viennent se ranger pour recevoir le capitaine de vaisseau Bouvet de la Maisonneuve, commandant l'*Armorique* et les écoles préparatoires, venu présider la distribution des prix couronnant l'année scolaire 1937-1938.

Le capitaine de frégate Plessis, commandant de l'école, présente élèves et personnel qui, en bon ordre, pénètrent dans la vaste salle de cinéma, superbement décorée.

Un immense pavillon tricolore couvre le fond de la scène, sur laquelle prennent place : le capitaine de vaisseau Bouvet de la Maisonneuve, le capitaine de frégate Plessis, le capitaine de corvette Froget, commandant en second ; le médecin de 1^{re} classe Carn ; les officiers des équipages Gestin, Le Gros, Podeur ; MM. Guennec, professeur, chef des études sur l'*Armorique* ; Le Bec, professeur de morale ; Rolland, Lucas, Le Roy, Colin, Colleter, Gourvès, instituteurs.

Les discours

L'excellente musique des pupilles, ses clairons, fifres et tambours jouent une marche entraînante.

Un peu intimidé, le meilleur élève prononce, au nom de ses camarades, l'allocution suivante :

³² *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 14 octobre 1938

³³ *Ibid.*

³⁴ CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 16

³⁵ *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 23 juillet 1938

Aujourd'hui, le soleil éclaire une journée qui restera un tendre souvenir pour chacun de nous. D'abord, c'est l'émouvante séparation d'avec nos camarades et nos supérieurs, à côté desquels nous avons vécu des heures laborieuses, puis le départ vers les êtres chers qui nous attendent. Avant de nous disperser aux quatre coins de la France, mes camarades m'ont chargé de la douce mission de remercier chaleureusement ceux qui ont veillé sur nos premiers pas vers l'idéal auquel nous aspirons.

Commandant des écoles, nous sommes très fiers et très honorés de votre présence. En présidant cette réunion de famille, qui vient de couronner notre année de travail, vous nous rendez très heureux. Daignez agréer, je vous prie, l'assurance de nos sentiments les plus respectueux et dévoués.

Commandant, vous êtes venu parmi nous pour remplacer notre très regretté chef : le capitaine de frégate Pont. Nous vous prions de croire à toute notre gratitude pour vos bienfaits ; nous vous chargeons de présenter nos vœux de bonheur à notre "aîné", qui nous montre l'exemple de l'idéalisme et d'une préoccupation constante pour les pupilles. Son image apparaît présente à nos yeux comme l'année dernière ; nous l'associons aux acclamations enthousiastes de cette assemblée.

Nous demandons à tous nos officiers et instructeurs de croire à notre reconnaissance. Ils nous ont donné l'instruction précieuse qui nous servira bientôt et les conseils pour bien accomplir sa vie. Nous nous efforcerons de suivre leur conduite, de marcher comme eux dans le droit chemin.

M. l'aumônier, M. le pasteur, M. le professeur de morale, nous vous remercions d'avoir été des pères pour nous. Vous avez toujours essayé de consoler nos peines et de remonter notre courage que les moindres déboires attaquent.

Nos chers professeurs, vous qui avez dépensé le meilleur de vous-mêmes, recevez nos meilleurs souhaits pour les vacances. Reprenez, pendant ces deux mois de repos toute votre vigueur, afin de continuer la noble tâche que la France vous confie.

Apprenez aux futurs élèves à aimer leur patrie comme nous l'aimons, à respecter toujours son armée et faites qu'ils quittent cette école avec le même bon souvenir.

Avant de nous séparer, avant de nous envoler définitivement, comme preuve de votre souciance et du bonheur que vous nous avez donné, daignez recevoir, commandant, ces modestes fleurs.

Le commandant Plessis prend ensuite la parole. Il lit un télégramme de son prédécesseur, le commandant Pont qui n'oublie pas, bien qu'actuellement avec la *Ville d'Ys* sur les côtes du Groenland, la "*vieille maison*" dont, avant de la diriger, il a suivi avec profit les excellents enseignements ³⁶.

Il remercie le personnel et les élèves qui l'ont chargé, pour le commandant Pont, d'un télégramme lui adressant leur respectueux souvenir et leurs sincères vœux de bonne campagne.

Puis, après avoir félicité les instructeurs de leur dévouement et les élèves de leur conduite et de leur assiduité au travail, il engage ceux qui quittent l'école à se souvenir pendant toute leur carrière des principes qui leur ont été inculqués, ce qui l'amène à donner - des devises qu'ils trouveront sur tous les bâtiments où ils seront appelés à servir - une remarquable définition des mots "Honneur et Patrie ; Valeur et Discipline".

Cette discipline, force principale des armées, ne consiste pas à obéir aveuglément, en automate, mais doit être librement consentie et observée avec intelligence et gaîté de coeur.

En quelques mots bienveillants, le commandant Bouvet de la Maisonneuve dit qu'après la belle allocution du commandant Plessis, il n'a pas grand'chose à ajouter, si ce n'est qu'il se fait un devoir de lever les punitions et de souhaiter à tous de bonnes vacances, après

36 L'avis *Ville d'Ys* est affecté à l'assistance aux voiliers et chalutiers de la Grande Pêche à Terre Neuve entre 1933 et 1940.

lesquelles il espère retrouver sur l'*Armorique*, pleins d'ardeur au travail, ceux qui quittent l'école cette année et dans un an, ceux qui continueront, à la Villeneuve, à y préparer leur admission.

Les applaudissements frénétiques de 500 enfants de 14 à 17 ans saluèrent ces discours. La musique fait entendre quelques morceaux de son répertoire, brillamment exécutés, et l'officier des équipages Podeur donne lecture du palmarès.

Prix d'honneur accordé au meilleur élève de l'école : Marcel Bucaille, du Cours A.
Cours 1

Excellence. - Prix, Bucaille (prix du C. F. Héraud ; livret de 460 fr.)

Français. - 1^{er} prix, Bucaille ; 2^e prix, Jacq ; 1^{er} accessit, Hamon ; 2^e, Ferrec.

Histoire , - Prix, Bucaille , accessit, Sicard.

Géographie. - Prix, Damey ; accessit, Bucaille.

Géométrie . - 1^{er} prix, Hamon ; 2^e, Bucaille ; 1^{er} accessit, Roger ; 2^e, Jacq.

Arithmétique et algèbre. - 1^{er} prix, Bucaille ; 2^e, Hamon ; 1^{er} accessit, Jacq ; 2^e, Damey.

Physique, chimie, sciences naturelles. - 1^{er} prix, Bucaille; 2^e, Autret ; 1^{er} accessit, Ferrec ; 2^e, Hamon.

Dessin. - Prix, Autret ; accessit, Roger.

Instruction militaire. - Prix, Damey ; accessit, Jacq.

Instruction maritime. - Prix, Damey; accessit, Jacq.

Gymnastique (prix de compagnie, 1ere compagnie). - 2^e prix, Bizien.

Scott et signaux à bras (prix de compagnie, 1ere compagnie). - Prix : Damey.

Groupe A'

Excellence. - Prix, René Parmentier. (Prix du C.F. Héraud ; livret de 460 fr.)

Français. - 1^{er} prix, Tanguy ; 2^e, Rouxel ; 1^{er} accessit,Parent ; 2^e, Legendre.

Histoire , - Prix, Mancel ; accessit, Cariou.

Géographie. - Prix, Mancel ; accessit Cariou.

Géométrie . - 1^{er} prix, Cariou ; 2^e, Parmentier ; 1^{er} accessit, Legendre; 2^e, Mancel.

Arithmétique et algèbre. - 1^{er} prix, Parmentier ; 2^e, Parent ; 1^{er} accessit, Cariou ; 2^e, Bizien.

Physique, chimie, sciences naturelles. - 1^{er} prix, Mancel ; 2^e, Cariou ; 1^{er} accessit, Parent ; 2^e, Hague.

Dessin. - Prix, Legendre ; accessit, Parent. ³⁷

[...]

Prix spéciaux

Prix Pinçon de Valpinçon (orphelins de marins signalés particulièrement méritants). - Sont proposés pour un prix de 900 fr. : Le Muzic, Pierron, Meudec, Floch, Le Pors, Le Goff.

Prix Baret (à un élève qui se sera distingué par son zèle, son travail et sa conduite). - Un prix de 25 fr. : Mancel.

Prix Viort (prix aux enfants dont le père embarqué sur un sous-marin a été tué à l'ennemi ou est mort de blessure de guerre ou d'accident de mer, ou aux enfants les plus méritants). - Dix prix de 40 fr. : Calloch, Morel, François, Le Goff, Madec, Marec, Quéméneur, Perrament, Tanguy, Le Mercier.

Prix Doudart de Lagrée-Francis Garnier (prix de géographie). - Un prix de 50 fr. : Bucaille.

Prix capitaine de frégate Plessis (prix d'histoire). - Briand.

Prix capitaine de frégate Pont (offert au meilleur élève de l'école). - Bucaille.

Chaque premier prix est salué d'un rigodon sonné par les clairons et de chaleureux applaudissements.

³⁷ Suivent les récompenses pour les 10 autres « cours », le prix de gymnastique étant remplacé parfois par un « prix de godille ».

La séance récréative

La fanfare se fait entendre pendant que les autorités quittent la scène pour faire place aux artistes, qui vont jouer avec talent une pièce en trois actes de Dubois et Achanne ³⁸ : *Le drame du Nord-Express*.

L'interprétation est en tous points parfaite. Elle met en valeur les services rendus par le 2^e Bureau et les sacrifices consentis par ceux qui, pour servir la France, se consacrent à la mission périlleuse du contre-espionnage.

L'action tient en haleine jusqu'au bout les spectateurs et le dénouement fait éclater les bravos, juste récompense accordée aux excellents artistes que sont dans leurs rôles :

Robert Hardouin, M. Quiviger ; M. Hardouin, M. Stourm ; Servières, Rognan ; Jacques Hardouin, M. Simon ; Dominique, M. Daniel ; Curt Felder, M. Dubrecq ; M. Vincent, M. Louis Noël de Karangué, tous, instructeurs militaires.



Photo publiée dans *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 23 juillet 1938

Il est - déjà ! - midi. La plupart des élèves partent dès 14 heures en vacances. Il faut éliminer du programme *Le gendarme est sans pitié*, qui devait terminer joyusement cette belle partie théâtrale et aller déjeuner.

La joie règne dans les réfectoires, où un excellent menu est servi aux élèves, joyeux de partir pour 74 jours dans leur famille.

La retraite aux flambeaux

Au passage, on admire les petits chefs-d'oeuvre, composés avec les moyens du bord, mais avec beaucoup de goût et de patience par les pupilles et qui ont figuré la veille à la

38 Il y a sans doute une coquille dans l'article. Les auteurs sont Pierre Dubois et Auguste Achaume (et non Achanne).

retraite aux flambeaux.

Cette retraite est de tradition la veille des distributions de prix. Les familles y sont conviées. Depuis des semaines, avec une joyeuse émulation, les pupilles de chaque compagnie travaillaient à composer ces maquettes originales de bâtiments, découpés à la scie et au couteau dans des pièces de bois.

A tout seigneur, tout honneur : Voici le *Dunkerque*, dont les tourelles quadruples de 330 pivotent ; le *Tigre* et des torpilleurs, réalisés avec minutie dans leurs moindres détails.

Voici un hydravion amarré à son coffre, en rade-abri ; la reproduction de l'aubette de l'établissement ; deux jolies maquettes, à l'échelle, du stade de l'école, à côté du phare de Cordouan.

Enfin, sortant du goulet, en ligne de file, l'escadre de l'Atlantique. Au centre, le *Dunkerque* et le *Béarn* sont flanqués des contre-torpilleurs et torpilleurs. L'ensemble est du plus heureux effet.



Photo publiée dans *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 23 juillet 1938

Toutes ces pièces, portées à l'épaule par quatre pupilles, entourées des porteurs de torches et de lampions ont déjà soulevé, la veille, l'admiration des spectateurs, qui ne se lassent pas, aujourd'hui, de les examiner en détail.

L'année scolaire est terminée. Un premier contingent de pupilles a pris le train hier. Le deuxième partira en vacances ce matin. Tous ces enfants, ces futurs marins, vont faire admirer dans toute la France le col bleu et le béret à pompon rouge, cet uniforme du matelot qu'ils ont appris à aimer et sauront faire respecter.

Dans deux mois et demi, ce sera l'entrée à l'Ecole des apprentis marins, l'Ecole des mousses. Pour Jacques, les choses sérieuses vont commencer..

L'Armorique ou l'Ecole des mousses

En tant qu'élève sortant de l'Ecole des pupilles, Jacques bénéficie d'un droit de priorité pour l'entrée à l'Ecole des mousses, au même titre que « *les orphelins dont les pères appartenaient aux personnels de la marine ou de l'armée décédés en service, en retraite ou jouissant d'une pension d'invalidité* »³⁹. Il y entre le 5 octobre 1938, peut-être avec une petite boule au creux de l'estomac, car les instructeurs de l'Ecole des pupilles ont prévenu leurs élèves : ça sera dur⁴⁰ ! Il fait partie des 551 nouveaux élèves arrivés au début du mois. Il y avait plus de 2000 candidats, ce qui a permis de faire une sélection sévère⁴¹. La plupart des jeunes retenus ont leur certificat d'études. Beaucoup ont suivi des cours complémentaires ou sortent des écoles primaires supérieures ou des lycées. Quelques-uns possèdent le brevet élémentaire⁴². C'est le capitaine de vaisseau Bouvet de la Maisonneuve qui dirige les écoles préparatoires de la Marine, dont fait partie l'Ecole des mousses.



Le capitaine de vaisseau de la MAISONNEUVE, commandant de l'« Armorique » et des écoles préparatoires de la marine. (Ph. Dépêche).

Grâce aux témoignages de Michel Pichon, qui est entré à l'école en même temps que lui, et de Jacques Charpentier, qui leur a succédé un an plus tard, ainsi qu'à des articles parus dans *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* nous pouvons nous faire une idée de ce que fut le quotidien de Jacques⁴³.

Les nouveaux arrivés découvrent leur bateau-école, l'*Armorique*, ancré en rade-abri de Brest, devant les Quatre Pompes, entre deux autres navires : « *le Gueydon, occupé par les élèves du brevet supérieur des spécialités de charpentier, manoeuvrier et timonier et le Trémintin qui abritait l'école de Maistrance* »⁴⁴.

Jacques Omnès est-il aussi ébloui que Jacques Charpentier un an plus tard, pour qui les trois navires ont « *fière allure* » ? Même s'ils n'ont pas « *la finesse, ni la pureté de ligne des navires modernes [...], mais l'aspect mastoc de gros fers à repasser posés sur la mer était rassurant* ». L'*Armorique* est particulièrement impressionnante :

« *Très haut sur l'eau, une poupe soulevée d'où dominait le château arrière, une mâture imposante de trois-mâts, un grément savant avec ses échelles de cordes, ses poulies, ses haubans, ses pavillons en tête de mâts, c'était l'illustration type des batailles navales des grands peintres flamands.*

[...]

Le pont en bois était d'une propreté rigoureuse, pas une tache, pas un filin de travers, la peinture semblait avoir été passée la veille, ce qui était probablement le

39 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 12 avril 1939. Dans son édition du 15 avril 1939, le quotidien précise : « *Depuis trois ans, l'établissement des pupilles a fourni 996 élèves à l'Armorique et 230 à l'Ecole des apprentis mécaniciens de Lorient.* »

40 Témoignage, sur le forum des Anciens Cols Bleus et Pompons Rouges, de M. Yves Thonet, qui intégrera l'école des mousses un an après Jacques Omnès : « *Les instructeurs nous ont tellement fait peur avec l'Ecole des Mousses !* » [<http://www.anciens-cols-bleus.net/t12563-mousse-armorique-39-41>, consulté le 5 janvier 2014]

41 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 9 octobre 1938

42 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 12 avril 1939. Ces renseignements concernent le contingent de nouveaux élèves qui arrivent en avril 1939, mais sont très certainement pertinents aussi pour le contingent d'octobre 1938, auquel appartient Jacques.

43 Michel et Bernard PICHON, *Vagues à l'âme d'un apprenti-marin*, Les éditions de l'Officine, Paris, novembre 2010

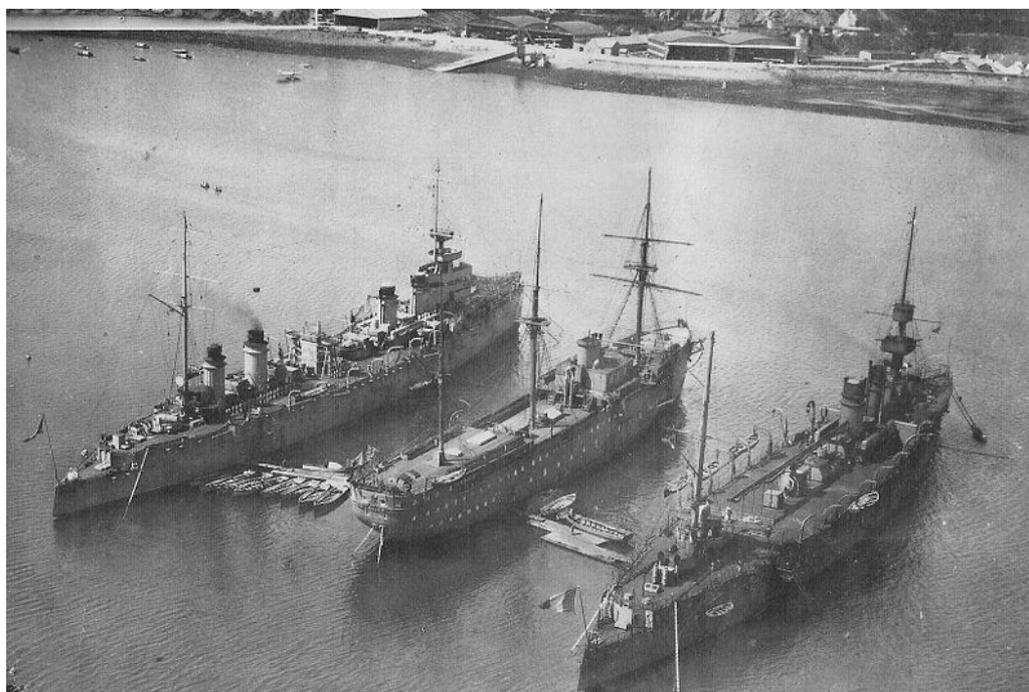
44 PICHON, *op. cit.*, p. 60

cas. »⁴⁵

Il est vrai qu'un peu plus d'un an auparavant, juste avant l'embarquement de Jacques Omnès, les navires du « Groupe Armorique » avaient subi un carénage. A cet effet, le 18 août 1938, le croiseur-école *Trémintin* était entré dans l'arsenal et avait remplacé la *Jeanne d'Arc* au bassin de Pontaniou. Le lendemain, le *Gueydon* et l'*Armorique* avaient quitté à leur tour leur embossage et avaient été conduits aussi dans l'arsenal, près du pont transbordeur⁴⁶.



Photo publiée dans *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 26 mars 1938



L'Armorique, encadrée sur son bâbord par le *Gueydon* et sur son tribord par le *Trémintin* (1940) A l'arrière-plan, la Base aéronautique maritime de Brest-Laninon

45 CHARPENTIER, *op. cit.*, pp. 20-21

46 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 19 août 1938

Comme lors de l'entrée à l'Ecole des pupilles, Jacques passe un examen, assuré par une commission présidée par M. Guennec, chef des études, et composée de MM. Ménez, Goffe, Coquil, Daoulas, Riou, Jouve, Pichon et Coat ⁴⁷. Les jeunes sont classés en fonction de leurs résultats.

La durée de leur séjour à l'école est variable :

« Selon l'âge et l'instruction des élèves, le séjour sur l'Armorique et ses annexes : le Trémintin et le Gueydon est de neuf mois ou d'un an, après lesquels ils sont envoyés dans une école où ils seront préparés à la spécialité qu'ils auront choisie compte tenu de leurs aptitudes et de leur classement de sortie de l'école des apprentis marins. » ⁴⁸

Ils seront alors dirigés *« vers les différentes spécialités auxquelles prépare l'école : gabier, timonier, fusilier, canonier, torpilleur, électricien, radiotélégraphiste, arrimeur d'aéronautique, fourrier, infirmier, etc. »* ⁴⁹.

Les trois premiers mois passés à l'école ont en fait le statut de stage. Ensuite les apprentis marins touchent *« une solde de trente-cinq centimes par jour. Mais ils ne doivent conserver sur eux ni argent, ni objet de valeur »* ⁵⁰.

Si Michel Pichon passe les premiers jours en civil, Jacques, comme tous les pupilles, a dû embarquer avec son petit sac de la Villeneuve et revêtu de son uniforme N° 1 ⁵¹. Puis vient la distribution des nouveaux vêtements de marin :

« Sur une grande table étaient disposés des bérets, vareuses, pantalons de drap, caleçons, cravates en lasting, pantalons gris ainsi que des chaussures. Devant cette grande table un quartier-maître expert en la matière, d'un coup d'oeil avait vite fait de jauger la taille et la corpulence de l'intéressé et lançait avec assurance : 'vareuse C3 pantalon C4' » ⁵²

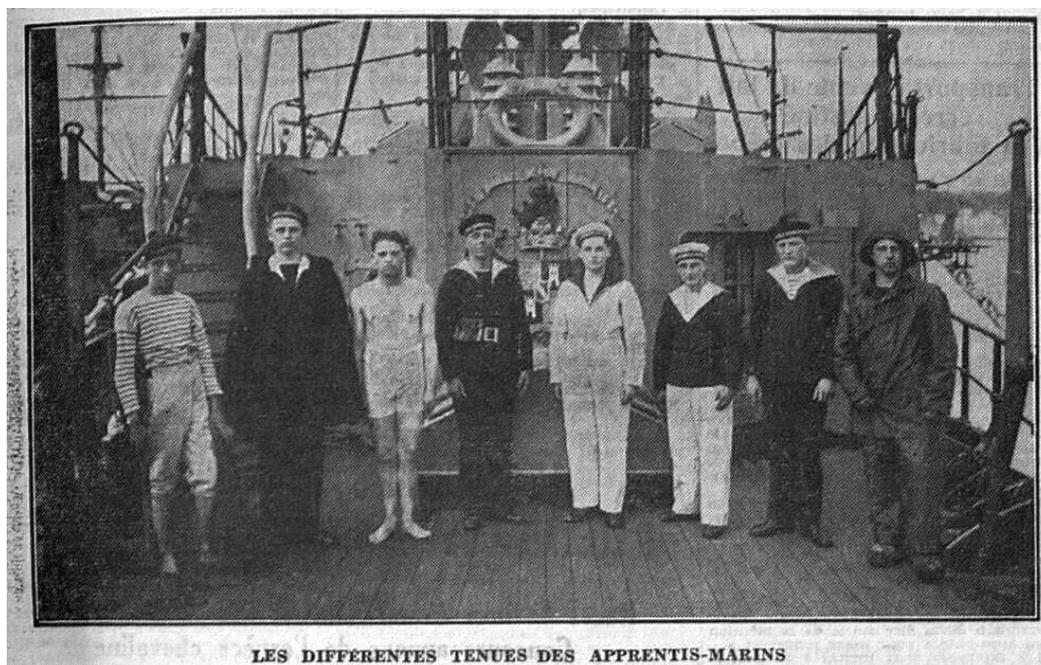


Photo publiée dans *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* du 9 octobre 1938

47 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 9 octobre 1938

48 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 12 avril 1939

49 *Ibid.*

50 *Ibid.*

51 Témoignage, sur le forum des Anciens Cols Bleus et Pompons Rouges, de M. Yves Thonet [<http://www.anciens-cols-bleus.net/t12563-mousse-armorique-39-41>], consulté le 5 janvier 2014]

52 PICHON, *op. cit.*, p. 61

Chacun reçoit deux sacs (un grand et un petit) pour le paquetage et un petit pochoir en métal portant le numéro matricule de l'apprenti marin. Pour Jacques, c'est le 3356 B 38. « B » comme « Brest » et « 38 » indiquant l'année d'incorporation à l'école. Ce pochoir lui servira aussi à marquer à l'encre ses vêtements ⁵³.

Il dispose d'un « caisson » pour ranger ses affaires. Des affaires qui, lors des inspections, doivent être présentées sur un banc, pliées « *au carré [...], matricule apparent* » ⁵⁴. Il dispose pour cela de « *deux planchettes aux dimensions réglementaires* » de 25 cm sur 25. Et le linge disposé entre ces deux planches ne doit « *en aucun cas dépasser... d'un fil* » ⁵⁵.

Jacques, ancien de l'Ecole des pupilles, n'a sans doute pas été surpris en découvrant, dans la boîte contenant du cirage et une brosse à habit, une brosse à dents. A la différence de Michel, pour qui cet instrument est « *un objet bizarre, inconnu de la plupart d'entre nous* » ⁵⁶. On ne plaisante pas avec l'hygiène à l'Ecole des mousses ! Mais le passage chez le coiffeur est moins catastrophique que ce que pouvaient craindre les jeunes recrues : on leur laisse tout de même trois centimètres de cheveux ⁵⁷.

A partir de maintenant, toute la vie à bord se passe par groupes de huit.

On dort à bord. Mais ici, pas de lit. Il faut, au début, se familiariser avec l'art subtile de l'équilibre du hamac et prendre garde aux mauvaises plaisanteries des camarades, qui ont vite fait de le saboter pour vous faire choir, le plus souvent sans conséquences graves ⁵⁸. Pour la nuit, il faut le fixer aux crocs d'amarrage. Ce qui ne doit pas poser de problème pour Jacques, pour qui les noeuds marins n'ont sans doute plus de secrets après le passage par l'Ecole des pupilles ⁵⁹.

Le matin, le réveil se fait au son du clairon et, au sifflet, les apprentis marins « *vêtus de la tenue réglementaire identique par tous les temps, c'est-à-dire tricot rayé, manches relevées, pantalon en treillis gris, jambes relevées à mi-mollets* » vont ranger les hamacs dans les casiers prévus à cet effet sur le pont supérieur, donc à l'extérieur. Et il ne fait pas toujours chaud ⁶⁰.

Ensuite, c'est « *le café casse-croûte en dix minutes* » et le « *lavage corporel* ». Dans une « *baille* », un baquet en bois, remplie d'eau douce froide pour huit, il faut procéder au lavage du corps, des dents et du linge. Et le retardataire a « *inévitablement l'eau du linge pour se laver les dents* » ⁶¹.

Le séchage du linge peut réserver aussi de mauvaises surprises. On le met à sécher sur les cartahus de l'*Armorique*, ces filins qui servent à manoeuvrer les charges lourdes sur les bateaux, préalablement descendus. Mais gare aux derniers arrivés ! Ils sont condamnés à hisser à la force du poignet les câbles alourdis par les vêtements mouillés ⁶². En hiver, il arrive que le linge gèle sur place et les mousses ont alors autant de difficultés à l'enlever qu'à l'accrocher. Sans parler du méchant coup de vent, qui, pour un noeud mal fait, envoie les vêtements sur le pont ou, pire encore, à l'eau. Ce qui vaut quatre jours de prison au propriétaire ⁶³.

53 PICHON, *op. cit.*, p. 61 et témoignage de M. Yves THONET

54 PICHON, *op. cit.*, p. 62

55 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 23. Dans ses souvenirs, Jacques Charpentier parle de planchettes de 24 cm sur 24. Ce qui semble être une erreur, si j'en crois les réactions de plusieurs marins.

56 PICHON, *op. cit.*, p. 62

57 *Ibid.*

58 PICHON, *op. cit.*, p. 63

59 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 23

60 *Ibid.*

61 CHARPENTIER, *op. cit.*, pp. 24-25

62 PICHON, *op. cit.*, pp. 62-63

63 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 25

La propreté du bateau est au moins aussi importante que la propreté corporelle. Voilà ce qu'a dû connaître Jacques Omnès et que rapporte avec précision l'autre Jacques ⁶⁴ :

« Les principes de la marine à voile étaient encore en application, c'est-à-dire que sur le pont supérieur, nous étions une vingtaine de mousses, toujours en tricot et pieds nus, bien en alignement côte à côte et équipés d'un balai-brosse.

Un quartier-maître instructeur nous faisait face avec une lance à incendie qui débitait de l'eau de mer à forte puissance.

Au signal : 'balais à droite', nous mettions le balai en place et à 'enlevez', nous frottions à la cadence du sifflet...

Une, deux... une, deux... Cela pouvait durer longtemps. La même opération se déroulait avec le faubert, genre de serpillière.

Faubert à droite... Enlevez... Une, deux... Une, deux...

Le mousse qui ralentissait légèrement la cadence avait droit systématiquement à une bonne douche.

Il suffisait pour le quartier-maître de relever légèrement la lance à incendie. » ⁶⁵

On mange à bord, toujours par groupes de huit ⁶⁶ :

« Nous étions huit mousses par table. A tour de rôle, nous étions chargés de la corvée de gamelle et de bidon. » ⁶⁷

Jacques Charpentier apporte quelques précisions :

« Une table en bois blanc était suspendue au plafond de l'entrepont à l'emplacement où le soir nous accrochions nos hamacs.

Au sifflet, car tout marchait au sifflet, nous sortions la table.

Au sifflet, nous prenions place et l'un d'entre nous allait chercher la gamelle à la cuisine et un autre à la cambuse pour y prendre le pain (une boule pour huit) et le vin. » ⁶⁸

Après le repas, il faut « briquer » la table longuement avec une brosse et de la lessive. Et il ne doit rester aucune tache ⁶⁹.

La qualité de la nourriture n'a pas laissé à Michel un souvenir impérissable :

« La nourriture laissait parfois à désirer. Devant des cassoulets ou des 'fayots' au mouton, préparés à la va-vite, je me prenais à regretter les bons petits plats mijotés par ma soeur, mon beau-frère ou mon père. » ⁷⁰

Pourtant, si l'on en croit *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, les apprentis marins « apprécient les menus copieux qui leur sont servis, car la nourriture est particulièrement surveillée. En plus du petit déjeuner, du dîner et du souper, les élèves reçoivent deux collations : pain et chocolat ou tartine de confiture. » ⁷¹

Pour Jacques, qui a déjà goûté à la cuisine de collectivité de l'Ecole des pupilles, le choc est sans doute moins rude que pour Michel.

64 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 25

65 Dans un témoignage oral (15 janvier 2014), Michel Pichon nous a fourni une version légèrement différente des ordres donnés pour le nettoyage du pont, qui étaient « Paré à enlever ! » suivi de « Enlevez ! ».

66 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 24

67 PICHON, *op. cit.*, p. 64

68 CHARPENTIER, *op. cit.*, p. 24

69 *Ibid.*

70 PICHON, *op. cit.*, p. 64

71 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 12 avril 1939

Certains jeunes, au début, supportent difficilement la promiscuité, les douches en commun ou les toilettes plutôt spartiates : « *Nos toilettes n'étaient pas de tout confort, et ne nous assuraient pas une discrétion totale, c'est le moins que l'on puisse dire. En fait, les 'poulaines', comme nous les appelions, étaient des barils fendus en deux, et soudés les uns aux autres. Nous nous tenions à des supports en cuivre coudés, fixés de chaque côté du baril, pantalon et caleçons baissés, les uns à côté des autres.* »⁷² Même pour Jacques, qui est passé par l'Ecole des pupilles, ce ne doit pas être si simple.

Son expérience lui fait-elle mieux supporter les corvées et les brimades rapportées par Michel ? Le lavage du pont extérieur, le nettoyage des radeaux qui relient L'Armorique au Gueydon, la « *bataille de fleurs* », nom poétique donné à la corvée de charbon, qui consiste à se passer de main en main des briquettes de cinq kilos, qui atterissent parfois sur les pieds d'un camarade⁷³ ?

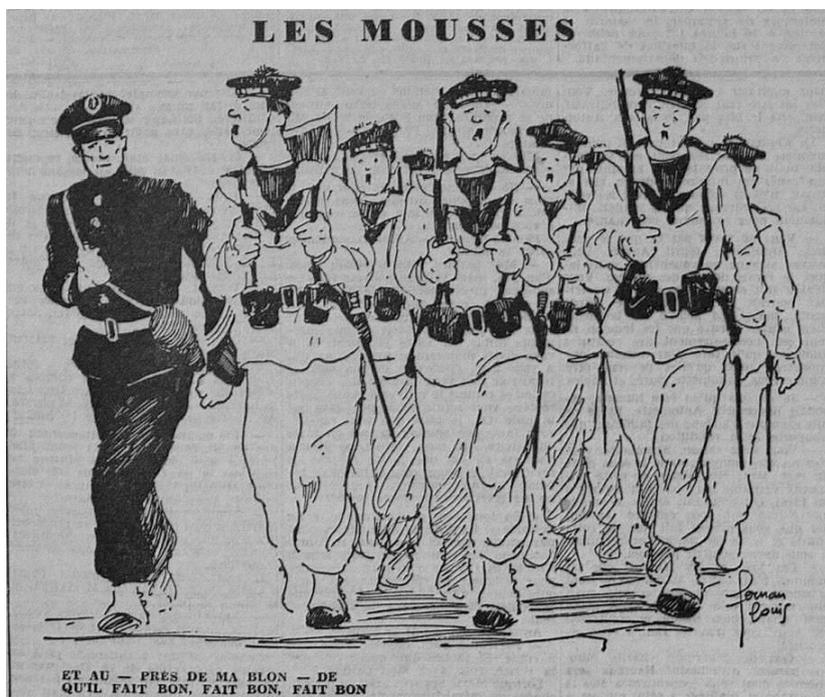
Jacques Charpentier se souvient bien de cette corvée particulièrement pénible. Elle est précédée d'une prestation de la musique en grande tenue, qui exécute des airs martiaux pour stimuler l'ardeur des hommes qui font la chaîne :

« La tradition voulait [...] que l'ensemble de l'équipage participe à la corvée, aussi bien matelots qu'officiers et officiers marinières. Il était pour nous réconfortant de voir... les autres, ceux qui à bord nous en faisaient 'baver', travailler à notre cadence.

Les briquettes semblaient lourdes après plusieurs heures de manipulation.

Nous étions fourbus, crasseux, et la récompense suprême, en dehors de la musique, consistait en une double ration de 'pinard'. En langage marin, nous avions droit à 'la double'.

Malgré les douches multiples, il était difficile de se débarrasser du poussier de charbon qui s'accrochait pendant plusieurs jours dans les sourcils et les cheveux. »⁷⁴



Caricature de *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 3 février 1939

Et n'oublions les heures de « *peloton* », dans « *l'amphithéâtre* », un pont inférieur de l'Armorique, où on pratique « *la marche en canard, affublés d'un pantalon de drap recouvert du 'gris', pour durcir la punition* »⁷⁵.

Sans doute Jacques a-t-il, comme Michel, entendu cette phrase qui en dit long sur la dureté de certains chefs : « *Ah, vous voulez être marin, ne vous en faites pas, on va vous amariner, faites-nous confiance !* »⁷⁶

Mais il règne entre les mousses une certaine solidarité et il y a aussi des moments de détente : la traversée en chantant de Saint-Pierre-Quilbignon, quand on se rend au « *polygone* », pour le sport

72 PICHON, op. cit., p. 66

73 PICHON, op. cit., p. 64

74 CHARPENTIER, op. cit., p. 37

75 PICHON, op. cit., p. 61

76 PICHON, op. cit., p. 64

ou les exercices de tir, ou les films que l'on va voir, en colonnes par trois, au foyer du marin, près de la gare ⁷⁷.

Et il y a les permissions, « deux dimanches sur quatre, soit chez des correspondants responsables, soit seuls, si leur famille les y autorise » ⁷⁸. Et chaque élève possède un compte courant sur lequel il peut recevoir, chaque dimanche de sortie, un prêt de cinq francs ⁷⁹.

Mais l'école est surtout là pour assurer la formation professionnelle des futurs marins. On y apprend les signaux à bras pour les futurs timoniers, à faire des noeuds, à lover un cordage, à manier les voiles de baleinières. Et les virements de bord ne sont pas toujours impeccables... Et il faut vaincre son vertige pour descendre du tangon de l'*Armorique* sur des échelles en cordages jusqu'aux lourdes embarcations de ravitaillement, où douze rameurs doivent ensuite souquer en cadence :

« Pour les jeunes que nous étions, quelle galère ! Que de coups de rames avons-nous pris dans la gueule, et sans rien dire, car sinon le soir, en plus des efforts de la journée, c'était sport à l'amphithéâtre ! » ⁸⁰

Les exercices ne sont pas sans danger. Ainsi, un canot à voile de l'*Armorique* se retrouve-t-il en difficulté le 14 janvier 1939 :

« Un canot à voile de l'Armorique, qui effectuait des exercices hier après-midi, s'est trouvé en difficulté, sous le château, alors que le vent soufflait avec une extrême violence.

Le canot embarqua brusquement une grande masse d'eau. Le remorqueur Tibidy, de la direction du port, se porta à son secours.

Aucun accident de personne ne s'était produit, fort heureusement. Quand l'eau qui avait envahi le pont fut pompée, l'embarcation put être remorquée jusqu'à l'Armorique. » ⁸¹

Les apprentis marins suivent aussi des cours théoriques, notamment en mathématiques et en français, assurés par le « professeur Nimbus », ainsi surnommé en raison de son unique cheveu, souvent dressé sur sa tête ⁸².

Comme à l'Ecole des pupilles, la scolarité est rythmée par les remises de prix du « Groupe Armorique ». Jacques assiste sans doute pour la première fois à cette cérémonie dans sa nouvelle école le 21 décembre 1938 :

« Malgré la rigueur de la température une distribution de prix aux élèves de l'école des apprentis marins avait lieu hier à bord du Trémintin.

Cette cérémonie ne pouvait être remise en raison du départ en permission des élèves de la 2^e compagnie qui doivent rejoindre prochainement les écoles des spécialités qu'ils ont choisies.

Moins de parents que de coutume s'étaient rendus à l'embarcadère de la porte Jean Bart, d'où les chaloupes de l'Armorique les conduisaient à bord des bâtiments-écoles. Il faut en accuser les difficultés de la marche dans les rues rendues glissantes par la neige congelée.

Le plage arrière du Trémintin avait reçu sa décoration coutumière de pavillons et de guirlandes multicolores et entre les rangs des apprentis marins placés à tribord et à bâbord, des sièges avaient été réservés aux invités.

77 PICHON, op. cit., p. 67

78 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 12 avril 1939

79 *Ibid.*

80 PICHON, op. cit., p. 65

81 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 15 janvier 1939

82 PICHON, op. cit., p. 67. Michel nous a révélé oralement que le « professeur Nimbus » était son homonyme : il s'appelait aussi Pichon.

[...]

A 14 heures, aux accents de la Marseillaise, MM. Le capitaine de vaisseau Bouvet de la Maisonneuve, les capitaines de frégate de Robien et Rolland, commandant en second ; le capitaine de corvette Bouis, officier archiviste, et M. Guennec, professeur directeur des études, font leur entrée et prennent place sur la scène.

L'excellente musique des apprentis marins, sous l'habile direction de son distingué chef, le second-maître Berthelot, exécute allègrement le Défilé de Longchamp et M. l'officier des équipages Le Vourch donne lecture du palmarès, dont les premiers prix sont soulignés par les rigodons retentissants sonnés par les clairons et les applaudissements de leurs camarades. »⁸³

On décerne les « prix de fin d'instruction » de la 2^e compagnie, dont la scolarité se termine : prix d'ensemble, prix de l'école élémentaire (excellence, français, arithmétique), prix de manoeuvre, joutes (prix collectifs attribués à des sections pour la voile et l'aviron), prix de timonerie, prix d'atelier, prix de gymnastique, prix de tir, prix du concours de gymnastique.

Il y a aussi des prix pour la 2^e compagnie d'apprentis gabiers de l'école de manoeuvre : prix d'ensemble, prix de matelotage, prix de joutes (voile, aviron), prix de course à la godille, prix de lance-amarre, prix de tir. L'école de voilerie et l'école de charpentage décernent des prix d'ensemble et un prix de tir.

D'autre part, un classement trimestriel est rendu public pour l'école de maistrance (chefs de groupe, chefs de demi-série) et pour l'école des apprentis marins (celle de Jacques), où, comme à l'École des pupilles, les meilleurs des quatre compagnies sont nommés « chefs d'hune » et les seconds « gabiers d'élite ».

Des musiciens de la 1^{re} compagnie sont également distingués.

Après la proclamation du palmarès, la cérémonie se poursuit :

« La musique joua ensuite une marche entraînante : En avant, puis un groupe d'apprentis marins exécuta avec un ensemble parfait le joli chœur Le col bleu.

Le jeune Roger, apprenti marin de la 3^e compagnie, se fit chaleureusement applaudir dans une chanson de genre qu'il détailla avec goût : l'Océan et le Va, petit mousse, des Cloches de Corneville, qui mirent en valeur sa voix bien timbrée.

La musique exécuta brillamment Sambre et Meuse, pendant qu'un groupe d'apprentis marins se transformaient en flibustiers.

Coiffés de foulards rouges, brandissant haches d'abordage et coutelas sous le commandement de leur capitaine coiffé d'un bicorne et repérant de sa longue-vue l'arrivée de l'ennemi, ils entonnèrent vigoureusement, dans un décor de la vieille marine, le célèbre chœur Valparaiso qui obtint un tel succès qu'ils durent le bisser.

Sposito, l'apprenti gabier de la 1^{re} compagnie, doué d'un très bel organe de tenorino, fut longuement applaudi dans ses chants italiens et français qu'il interpréta avec beaucoup de goût et de sentiment. Il clôtura la matinée récréative qui obtint un très beau succès.

Le commandant adressa paternellement ses souhaits à tous et en particulier aux apprentis marins de la 2^e compagnie qui quittaient définitivement l'Armorique. Il leur recommanda de se rappeler des excellents conseils de leurs instructeurs pour devenir de bons marins, sérieux et instruits dont la France avait besoin.

Puis, en quelques minutes, chaises et bancs disparurent et jusqu'à la nuit, entraînés par le talentueux jazz du bord, les danses se poursuivirent sans arrêt et cette gentille fête de famille se termina à la satisfaction de tous ceux qui avaient bravé le froid pour y assister. »⁸⁴

Quelques mois plus tard, Jacques quittera à son tour l'Armorique et l'École des mousses. Dès

83 *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, 22 décembre 1938

84 *Ibid.*

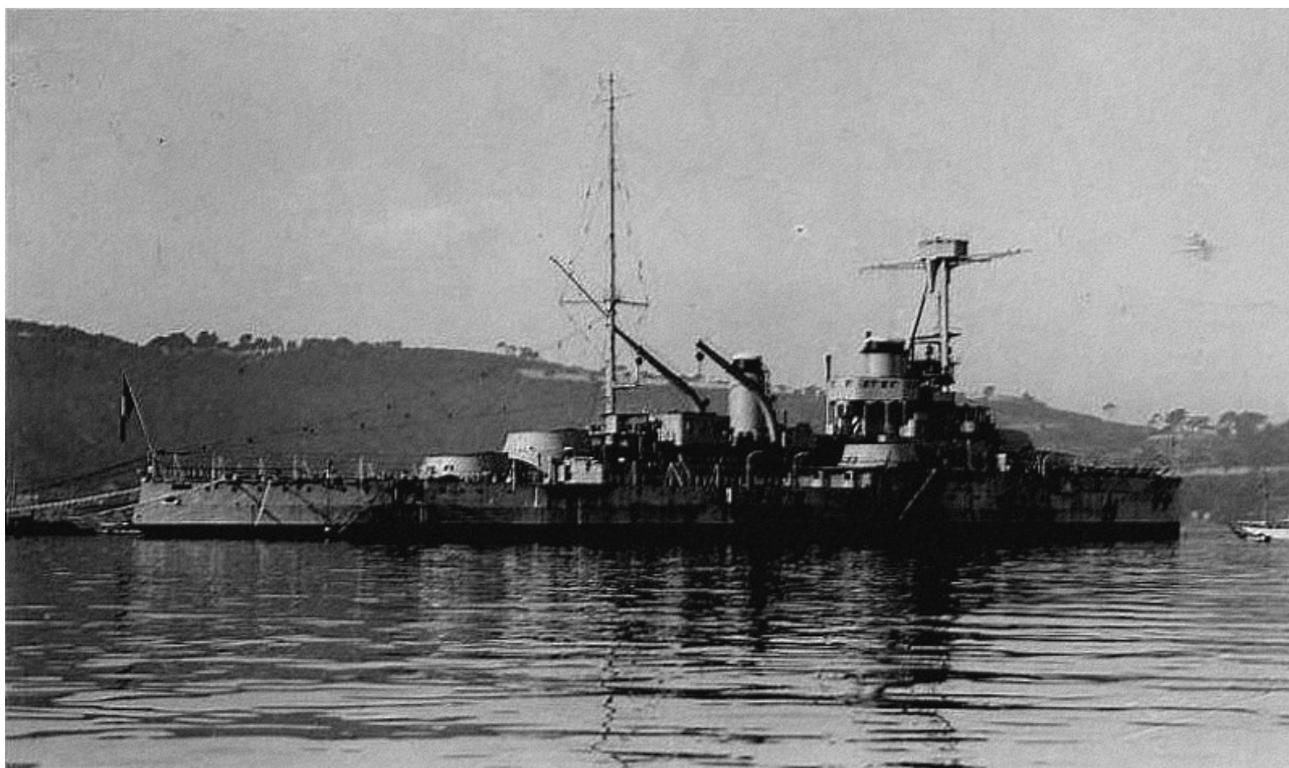
son entrée à l'Ecole, il est passé sous régime militaire. Toutefois, nous l'avons vu, les trois premiers mois n'ont que valeur de stage. Au bout de ces trois mois, tous les élèves d'une école préparatoire de la marine définitivement admis ayant atteint l'âge de seize ans et remplissant les conditions d'aptitude physique exigées « *sont tenus de contracter un engagement les liant au service du corps des équipages de la flotte pendant le reste de leur séjour à l'école et pendant cinq ans après leur sortie* »⁸⁵. Le 24 février 1939, Jacques, qui a eu seize ans le 19 décembre précédent, signe donc un engagement de cinq dans la Marine pour compter du 1^{er} octobre 1939.

Il ne peut évidemment savoir alors que, lorsque cet engagement prendra effet, la France sera en guerre. En effet, le 1^{er} septembre 1939, Hitler attaque la Pologne et le 3 la France et l'Angleterre déclarent la guerre à l'Allemagne nazie.

85 Décret du 3 novembre 1934 sur l'organisation et le recrutement des écoles préparatoires de la marine [*Journal officiel de la République française*, 27 novembre 1934, p. 11677]

La guerre, *L'Océan*, *L'Audacieux*

Le 1^{er} octobre 1939, donc, alors que la France est en guerre depuis près d'un mois, Jacques embarque sur *l'Océan*, à Toulon, pour acquérir une spécialité. Ce vieux cuirassé portait initialement le nom de *Jean Bart*. Mis en chantier à Lorient le 15 novembre 1910, mis à flot le 22 septembre 1911, mis en service le 15 juin 1913, il ne navigue plus depuis qu'il a été affecté en 1935 à la division d'instruction (école des torpilleurs et des électriciens). Il a été renommé *Océan* le 24 juin 1936, avant la mise en chantier à Saint-Nazaire d'un nouveau *Jean Bart* le 12 décembre de la même année ⁸⁶.



L'Océan à Toulon (ici : en 1942)

(<http://atf40.forumculture.net/t4148-les-cuirasses-de-23-500-tonnes-en-1940>)

Le 1^{er} avril 1940, Jacques quitte *l'Océan*, avec en poche son brevet d'électricien. Il est alors affecté au 2^{ème} Dépôt de Brest, avant d'embarquer le 1^{er} mai sur le contre-torpilleur *L'Audacieux*.

« Embarquer » n'est d'ailleurs sans doute pas le terme exact. Car, à la date du 1^{er} mai 1940, *L'Audacieux* ne se trouve pas à Brest, qu'il a quitté le 24 avril, mais à Oran, où il est arrivé le 27. En revanche, les contre-torpilleurs *Le Malin* et *Le Terrible* appareillent de Brest le 6 mai et arrivent à Oran le 9. Il est donc possible que Jacques, affecté à *L'Audacieux* à partir du 1^{er} mai, ne l'ait rejoint effectivement que le 9 mai, après avoir fait route, comme « subsistant »

86 <http://www.netmarine.net/bat/fregates/jeanbart/ancien.htm>, consulté le 5 janvier 2014

- comme pensionnaire, en quelque sorte - sur *Le Malin* ou *Le Terrible* ⁸⁷.

Le 10 mai 1940, Hitler attaque le Luxembourg, les Pays-Bas et la Belgique, violant leur neutralité, pour contourner la ligne Maginot et envahir la France. L'essentiel de la flotte française est alors en Méditerranée. Pendant les semaines qui suivent, *L'Audacieux* participe à des exercices, des patrouilles, des escortes.

Ainsi, le 12 juin, appareille-t-il à 23 h 30 en compagnie d'autres contre-torpilleurs et participe à partir de 1 h du matin à l'escorte de la 3^e division de croiseurs. A 6 h 40 un avion signale la présence d'une force ennemie. Sur *Le Fantasque*, et sans doute aussi sur *L'Audacieux*, « la nouvelle fait le tour du bord en soulevant une vague d'enthousiasme ». Certains croient même savoir que « l'on va au devant d'une force allemande prête à forcer le détroit de Gibraltar ». A 8 h 20, un sillage de torpille est aperçu en direction d'un croiseur. *L'Audacieux* remonte le sillage et grenade l'emplacement présumé du sous-marin. L'escadre se met en formation de combat. A 10 h on apprend qu'en fait il n'y avait jamais eu de force allemande du côté de Gibraltar. A 14 h 20 les contre-torpilleurs mouillent à l'abri des filets anti-torpilles de Mers el-Kébir ⁸⁸.

Le mardi 18 et le mercredi 19 juin, nouvelle opération. Il s'agit cette fois de protéger les nombreux navires de commerce qui font la navette, en convois, entre Marseille et Oran. A cette fin, l'amirauté a décidé de profiter des nuits lunaires propices au repérage et à l'attaque des sous-marins ennemis qui pourraient se tenir à l'affût dans les parages des Baléares. Les recherches sont infructueuses ⁸⁹.

Pendant ce temps, les Allemands entrent à Brest le 19 juin. La veille, de nombreux navires ont quitté le port, quelques-uns ont été sabordés. Les mousses, eux aussi, sont partis, à bord du vieux cuirassé *Paris*, pour l'Angleterre. Début d'un long périple qui les conduira à Casablanca, Safi, Oran, avant de les ramener à Toulon en 1941 ⁹⁰.

Le dimanche 23 juin 1940, *L'Audacieux* et *Le Fantasque* participent avec la 4^e division de croiseurs à la protection d'importants convois circulant entre Marseille et Oran ⁹¹. La veille, la France a signé un armistice avec l'Allemagne, mais il n'entre en vigueur qu'à partir du 25 juin (date à laquelle *L'Audacieux* se trouve à Alger ⁹²). D'autre part, l'Italie, entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne le 10 juin, ne signera un armistice que le 24 juin.

L'armistice entérine l'occupation de la moitié nord de la France. La marine française est divisée. Une petite partie a rejoint de Gaulle. Le reste de la flotte obéit au gouvernement de Vichy et a donc cessé le combat contre l'Allemagne. *L'Audacieux* fait partie de la marine Vichyste, qui obéit aux ordres de l'amiral Darlan ⁹³.

Mais, si les armes se sont tues avec l'Allemagne, le conflit s'est envenimé avec l'Angleterre, qui voit d'un mauvais oeil l'existence d'une force navale qui pourrait reprendre du service au profit des Allemands. D'où le drame du 3 juillet 1940, où la Royal Navy a détruit une grande partie de la flotte vichyste basée à Mers el-Kébir, après le refus de cette dernière soit de rejoindre la flotte britannique dans la guerre contre l'Allemagne, soit de se saborder, soit de gagner les ports britanniques, américains ou français des Antilles afin d'être désarmée. Près de 1300 marins français sont morts sous le feu des navires britanniques.

87 Informations fournies et hypothèse formulée par "yvo35", et MM. Pierre Saliou et Jean Lassaque, en réponse à mes questions sur le forum de Net-Marine le 18 décembre 2013

88 Paul CARRÉ, *Le Fantasque. L'odyssée de la 10^e DCL*, Marines Edition, 1996, p. 106 [cité désormais : CARRÉ (1)]

89 CARRÉ (1), p. 107

90 CHARPENTIER, *op. cit.*, raconte en détail cette odyssée.

91 CARRÉ (1), p. 108

92 CAROFF, *Le théâtre méditerranéen*, Tome I : du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940, Service historique de la marine, 1960, p. 67

93 *Situation de la flotte au moment de la signature de l'armistice (21-22 juin 1940)*, in Philippe MASSON, *La marine française et la guerre 1939-1945*, Tallandier, 1991, p. 430

Au moment du drame de Mers el-Kébir, *L'Audacieux* quitte Alger et rejoint le lendemain, 4 juillet, un groupe de navires qui se rend à Toulon après avoir réussi à échapper aux Anglais.

La France n'est donc plus en guerre avec l'Allemagne, lorsque, en juillet 1940, Jacques, envoie de Toulon une carte postale représentant son navire.

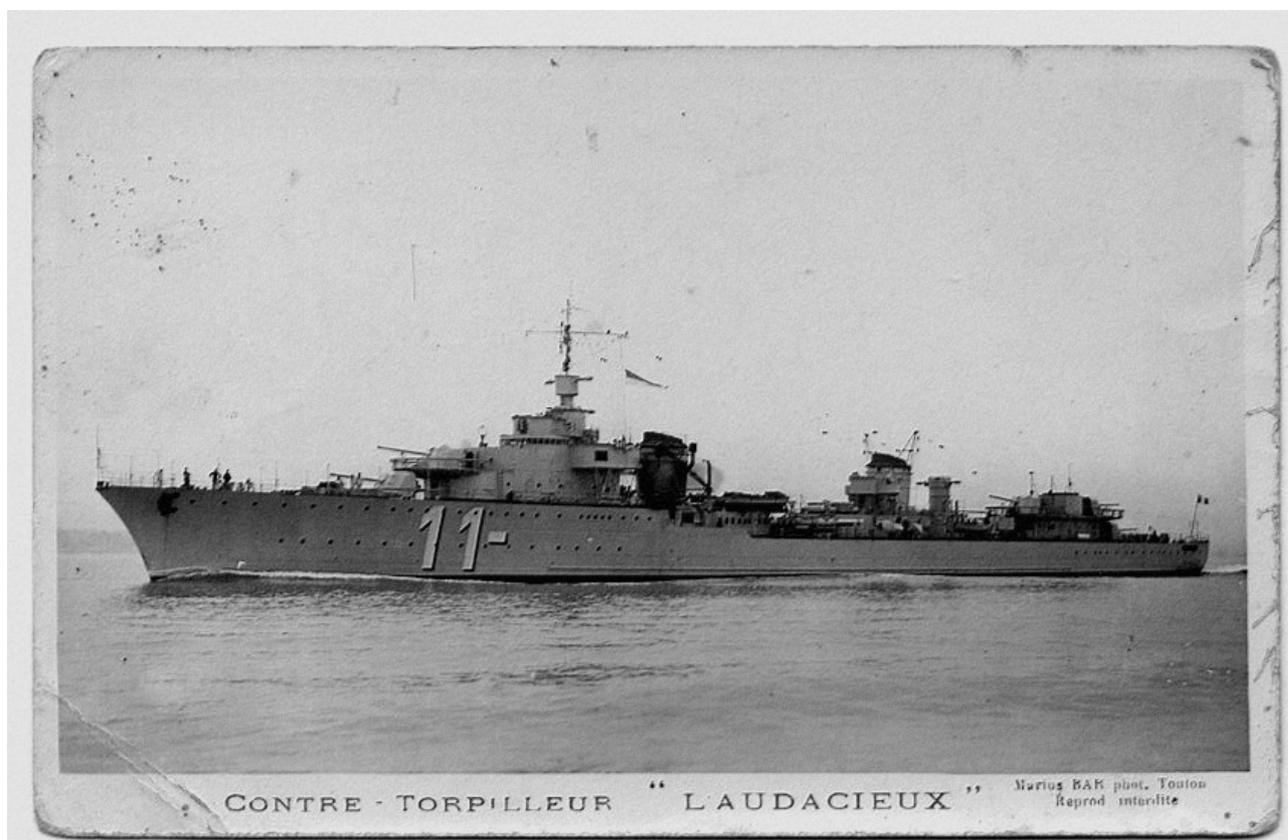


Photo publiée avec l'aimable autorisation de Marius Bar
Site Internet : <http://www.mariusbar-photo.com>

Voici ce qu'il écrit :

*« Toulon [?]8/7/40
Bien chers parents
C'est avec plaisir que j'ai reçu votre mandat il y a quelques jours déjà mais j'avais la flème de vous écrire mais comme aujourd'hui c'est jour de repos je me décide enfin. Nous avons sorti du bassin il y a 3 jours. Avec moi la santé est toujours bonne et j'espère que l'arrivée de cette carte vous trouve de même. Ici il fait très beau en ce moment et j'espère qu'à Portsall il en est de même. Est-ce que c'est vrai aussi qu'il y en a de Portsall qui sont partis en Angleterre avec le bateau de sauvetage avant que les Allemands sont arrivés à Portsall c'est avec Yvon Le Borgne de Groas-ar-Beun que j'ai entendu cela. Il paraît que bientôt nous nous en allons pour Bône si c'est vrai je vous écrirai aussitôt que je le saurai. J'ai reçu une lettre de Brest aussi me disant que François était avec [vous?]. Mes meilleurs baisers.*

Jacques

Je vous envoie aussi [?] photos de [???] »

Dans la date de rédaction de la carte, le chiffre précédant le « 8 » est illisible. Mais comme *L'Audacieux* était en carénage du 16 au 26 juillet 1940 à Toulon, on peut en conclure qu'il s'agit du 28 juillet, puisque Jacques indique que le navire est sorti du bassin trois jours

auparavant ⁹⁴.

Le 9 septembre, *L'Audacieux* quitte Toulon pour le premier grand voyage de Jacques. Avec les croiseurs *Georges Leygues*, *Montcalm*, *Gloire* et les contre-torpilleurs *Le Fantasque* et *Le Malin*, qui composent la « Force Y », commandée par le contre-amiral Bourragué, il fait route vers le Gabon. Le gouvernement de Vichy, avec l'accord des commissions d'armistice allemande et italienne, a décidé de faire rentrer dans le rang les colonies françaises de l'AEF (Afrique équatoriale française), qui se sont ralliées à de Gaulle fin août : le Tchad (le 26 août 1940), le Cameroun français (le 27 août), le Congo (le 28 août) et l'Oubangui-Chari (le 31 août). Mais pour cela, il faut quitter la Méditerranée et franchir le détroit de Gibraltar ... contrôlé par les Anglais ! Un concours incroyable de circonstances fait que la Royal Navy ne reçoit pas à temps les ordres pour s'opposer à l'escadre vichyste, qui file à 25 noeuds vers l'Atlantique qu'elle atteint à l'aube du 11 septembre ⁹⁵.

Dans l'après-midi, l'escadre fait escale à Casablanca (Maroc) pour embarquer des fruits et légumes destinés à la garnison de Dakar (Sénégal) et mazouter. Mais entretemps la Royal Navy s'est ressaisie et s'est lancée à la poursuite des navires français, ce qui incite le contre-amiral Bourragué à appareiller pour Dakar le 12 à 2 h 30 du matin. Peu après, ordre est donné aux contre-torpilleurs de rebrousser chemin et de retourner à Casablanca, car leur autonomie à grande vitesse serait insuffisante pour rallier Dakar ⁹⁶. Les croiseurs arrivent à Dakar le 14 septembre. *L'Audacieux*, *Le Malin* et *Le Fantasque* ne rejoignent le port du Sénégal que le 19 septembre ⁹⁷.

Jacques ne se doute pas qu'il est à la veille d'un drame qui le hantera toute sa vie.

94 Merci à « yvo35 », qui m'a donné cette information sur le forum de Net-Marine le 18 décembre 2013

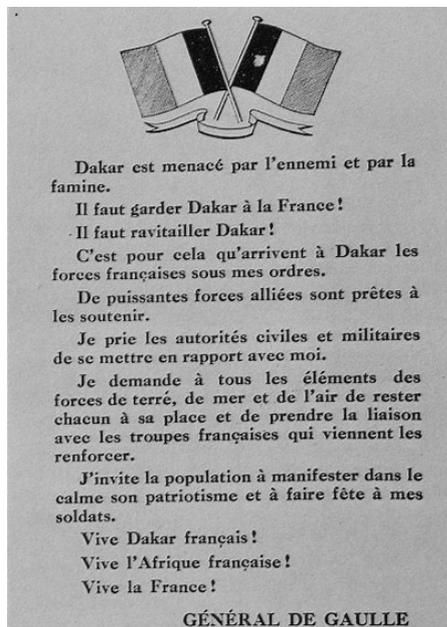
95 Eddy FLORENTIN, *Les rebelles de la Combattante*, Flammarion, 1998, pp. 200-201 et Patrick GIRARD, *De Gaulle. Le mystère de Dakar*, Calmann-Lévy, 2010, pp. 196-203

96 <http://forummarine.forumactif.com/t4965-france-croiseurs-legers-classe-la-galisonniere>, consulté le 7 janvier 2014

97 <http://forummarine.forumactif.com/t4965-france-croiseurs-legers-classe-la-galisonniere>, consulté le 7 janvier 2014

Les requins de Dakar

Jacques arrive à Dakar dans un contexte politique et militaire en pleine évolution. Après le ralliement de l'essentiel de l'Afrique équatoriale française (AEF), le général de Gaulle veut obtenir celui de Dakar, capitale de l'Afrique occidentale française (AOF).



C'est l'objectif de l'opération « Menace », menée par la Force M, commandée par l'amiral britannique Cunningham. Trois bâtiments des Forces françaises libres (FFL), accompagnés par des navires britanniques se présentent devant Dakar le 23 septembre 1940. Des tracts sont lancés au-dessus de la ville. Ils invitent les autorités civiles et militaires, les éléments des forces de terre, de mer et de l'air et la population à accueillir les soldats des FFL. Mais le gouverneur général de l'AOF, Pierre Boisson, refuse de rejoindre de Gaulle. Le capitaine de frégate Georges Thierry d'Argenlieu est envoyé à bord d'une vedette arborant un drapeau blanc pour remettre une lettre du général à Pierre Boisson. Il est accueilli par des tirs de mitrailleuse et, sérieusement blessé, doit se replier.

Après l'échec de la mission de Thierry d'Argenlieu et devant l'impossibilité de neutraliser la résistance de la garnison de Dakar, une opération du dernier espoir est tentée, consistant à débarquer les fusiliers marins sur la plage de Rufisque, à une quinzaine de kilomètres au sud de Dakar. Des navires de la force anglo-gaulliste essaient de se faufiler dans la brume à travers les bâtiments de Darlan, qui ont réussi à prendre la mer ⁹⁸.

À 11 h 08, *L'Audacieux*, accompagné du *Malin*, quitte le port, avec pour mission de défendre Rufisque. Le contre-torpilleur, gêné par l'épais brouillard, ne marche qu'à trois ou quatre noeuds ⁹⁹.

Il est repéré dans l'après-midi par les Swordfish du porte-avions britannique *Ark Royal*, au large de l'île de Gorée, d'où il menace Rufisque ¹⁰⁰. Bientôt, c'est le drame, sous les yeux de Paul Marzin, ancien commandant de *L'Audacieux* en 1936-1937 et maintenant pacha, à Dakar, du cuirassé *Richelieu* :

« L'amiral Lacroix, craignant une tentative de débarquement sur la plage de Rufisque située à proximité de Dakar, donne l'ordre au contre-torpilleur *L'Audacieux* d'aller reconnaître la baie. [...] *L'Audacieux* sort de la rade vers 16 h 30 par la passe Est, et bientôt sa coque est masquée à ma vue par la pointe la plus basse de Gorée. Je vois néanmoins sa mâture défilier entre les palmiers, au moment où elle va se masquer dans le clocher de la vieille église, une flamme immense s'élève au-dessus de l'île pendant que de fortes détonations retentissent dans la même direction. Surpris par un croiseur anglais de dix mille tonnes, invisible de lui, l'*Australia*, il est canonné à bout portant. » ¹⁰¹

Une notice historique du Service historique de la Défense (SHD) détaille la tragédie (en commettant toutefois une erreur sur le nom du navire britannique, faussement dénommé

⁹⁸ Eddy FLORENTIN, *Les rebelles de la Combattante*, p. 207

⁹⁹ Témoignage d'Emile Corlay, cité par FLORENTIN, *op. cit.*, p. 207

¹⁰⁰ Les Swordfish sont des avions torpilleurs anglais.

¹⁰¹ Amiral Paul MARZIN, *Journal. Présenté par Marie-Paule Leclerc. Obéir ?*, Editions Charles Hérissey, 2013, p. 67

Austria au lieu d'*Australia*...) :

« Au cours de l'attaque de Dakar par les Anglo-Gaullistes, l'Amiral Lacroix envoie l'*Audacieux* reconnaître le mouillage de Rufisque le 23 à 16 h 20.

L'*Audacieux* sur lequel a pris passage le C.V. [capitaine de vaisseau] Still commandant la 10^e DCT dont le bâtiment (*Fantasque*) est indisponible, appareille aussitôt et sort à 16 h 26 par la passe nouvellement ouverte de Gorée.

Or, à 16 h 08, l'Amiral Cunningham a ordonné au croiseur *Austria* et aux destroyers *Fury* et *Greyhound* d'attaquer le contre-torpilleur du type *Fantasque* signalé à 2 N dans l'Est de Gorée tout en restant hors de vue des batteries de côte.

A 16 h 26 l'*Austria* identifie l'*Audacieux* et les Anglais mettent à 25 noeuds.

A 16 h 27 l'*Austria* ouvre le feu à 3600 m. La première salve tombe court, la seconde atteint les environs de la passerelle. Un obus frappe le cône de la torpille milieu des tubes bâbord avant qui explose provoquant une large brèche dans la coque ; une autre fait explosion dans la soute à mazout transversale avant, y mettant le feu.

Tout le personnel de la passerelle supérieure est tué ou blessé, les liaisons avec les pièces et les tubes sont coupées.

La troisième salve a tué ou blessé une grande partie du personnel de l'abri de navigation et coupé les communications avec la machine et l'arrière.

Quelques projectiles des 4^e et 5^e salves font encore mouche. A 16 h 28 les deux destroyers ont ouvert le feu mais avec une hausse trop grande.

A 16 h 30, l'*Austria* voyant le bâtiment en flammes fait cesser le tir et prescrit au *Greyhound* de se rapprocher pour voir si l'*Audacieux* se rend. Mais le destroyer signale qu'il est en vue des batteries de côte et reçoit ordre de rallier les cuirassés.

L'incendie se développe avec une rapidité extrême sur l'*Audacieux*, tout passage vers l'arrière est interdit par un véritable rideau de feu et de vapeur qui s'échappe de la chaudière 1. Le bloc passerelle, le télépointeur, les parcs du roof avant sont en feu ; dans les parcs à munitions de la pièce avant, les douilles fusent et les obus sautent un à un.

Cependant la pièce II tire jusqu'à épuisement des munitions. Le C.V. [capitaine de vaisseau] Still et le C.C. [capitaine de corvette] Barnouin commandant en second, ont réussi à rejoindre l'arrière.

Le Commandant Barnouin fait stopper les machines et battre en arrière pour casser l'erre et évacuer le personnel. Il fait ensuite lancer toutes les torpilles des plates formes arrière et tribord approximativement pointées sur les Anglais et organise l'évacuation ordonnée par le C.V. Still.

A l'avant le feu a gagné le poste d'équipe avant, les soutes ne peuvent être noyées (commandes détruites) et la plage avant devient intenable, le commandant, le Capitaine de Frégate Derrien ordonne l'évacuation ; l'équipage se laisse glisser à l'eau. Le Commandant tente de gagner l'arrière.

La *Surprise* appareillée à 16 h 50 pour se mettre aux ordres du *Georges Leygues* aperçoit un naufragé de l'*Audacieux* à 17 h 15, entreprend le sauvetage jusqu'à 20 h 30 ; voyant plus rien, elle fait alors route sur Dakar avec 186 hommes dont 70 blessés environ et 3 morts.

Le *Calais* reçoit l'ordre de se rendre auprès de l'*Audacieux* et appareille à 20 h 30, croise la *Surprise* et arrive à 21 h 15 auprès de l'épave qui brûle toujours en dérivant. Après avoir repêché deux survivants, elle abandonne les recherches à minuit.

L'*Audacieux* a eu 72 morts. Tous les officiers sont tués ou blessés. Le 24 de 9 h 46 à 9 h 50 le *Devonshire* tire sur l'épave qui a dérivé jusqu'au SE de Rufisque et qu'il prend pour un bâtiment en route.

Enfin l'*Audacieux* s'échoue entre Rufisque et Popeningue. » ¹⁰²

Le capitaine de vaisseau Still, commandant du *Fantasque* et de la 10^e DCT, cité dans le document précédent, écrit dans son rapport sur la perte de l'*Audacieux* au vice-amiral, commandant la Force Y :

102 Notice historique sur le contre-torpilleur « *Audacieux* », s.d., SHD Brest, Bro 452

« Amiral,
LE FANTASQUE étant en avarie d'une machine, j'ai transféré ma marque sur
« L'AUDACIEUX » le 23 septembre à 11 h. 15.
A ce moment « LE MALIN » appareillait de son coffre, dès qu'il eut dégagé,
« L'AUDACIEUX » appareillait dans une très belle manoeuvre de son Commandant au
milieu d'une pluie de gerbes tombant de tribord arrière à bâbord milieu.
Gagné sans incident les environs de Gorée, où je comptais rester en soutien de la
forteresse pour le cas d'une attaque par le sud.
Fait prendre à « L'AUDACIEUX » et « LE MALIN » les postes assignés par vous.
Chassé par le feu des canons contre-avions quatre ou cinq appareils ennemis, venus
isolément du sud à divers moments.
Reçu votre signal d'aller reconnaître le mouillage de RUFISQUE vers 16 h. 10.
Fait route à 20 noeuds au sud du filet extérieur, mais à le toucher pour ne pas risquer
d'être coupé de vous. Visibilité très faible : environ 4.000 mètres.
A 16 h. 23 aperçu dans le gisement 330 un croiseur lourd et deux contre-torpilleurs.
Ouvrit le feu, ordonné de lancer ¹⁰³. Une première salve ennemie tombe court mais
brise toutes les vitres de la passerelle supérieure, tuant ses occupants avant qu'on ait
eu le temps de lancer.
Suivent une grêle d'obus mettant le feu entre la pièce 1 et la cheminée 1. Il y a déjà
cinq officiers tués sur la passerelle et nombre d'hommes.
Je me dirige vers l'arrière de la passerelle pour essayer de lancer en autonomie. Le
Capitaine de Frégate DERRIEN, le Capitaine de Corvette CAZENAVE, réussissent à
franchir quelques mètres, mais sont rejetés par une explosion sur la plage avant.
Arrivant moi-même sur le pont bâbord, je vois voler en éclats le tube triple sans que
les torpilles explosent.
Je rejoins alors les machines par tribord, ordonnant de stopper et de battre en
arrière, j'organise l'évacuation.
Le seul officier dont je dispose est le Capitaine de Corvette BARNOUIN, très
grièvement brûlé mais exécutant héroïquement mes ordres.
Nous réussissons à jeter une traînée ininterrompue de matériel flottant ; je fais jeter
à l'eau par petits paquets les hommes munis de ceinture de sauvetage qui vont pouvoir
se concentrer sur le sillage matérialisé.
Pendant ce temps les Anglais ont continué à canonner faiblement et à de longs
intervalles.
Le feu gagna sur l'arrière. Je fais lancer en belle toutes les torpilles.
A 17 h. 30 presque tout le monde était évacué, sauf quelques grands blessés pour
lesquels j'ai fait préparer des matelas de kapok.
Craignant que le bâtiment ne coule, ou que les Anglais ne reprennent le feu sur lui,
faisant ainsi des massacres inutiles, je fais rentrer le pavillon dont je couvre les épaules
du commandant BARNOUIN.
Vers 18 h. 00 ne voulant pas rester à la nuit faite sur un bâtiment désemparé qui
pourrait être encore en but[te] aux attaques de l'ennemi, je décide de l'évacuer
complètement et je me jette à l'eau en même temps que le Commandant en Second et
mon Quartier-Maître Maître d'Hôtel MAUMELIAS.
Peu après la « SURPRISE » trouvait le fil conducteur de notre sillage et ramenait la
presque totalité du personnel que de leur côté, le Commandant DERRIEN et le
Commandant CAZENAVE avaient réussi à grouper, diriger et affermir.
La conduite de tous a été au-dessus de tout éloge, à la seule exception d'un Quartier-
Maître Charpentier auquel j'inflige trente jours de prison pour ivresse et scandale à bord
pendant l'évacuation de son bâtiment. » ¹⁰⁴

Plusieurs témoins confirment l'horreur que fut la destruction de L'Audacieux.

Le capitaine de vaisseau Paul Bernard se souvient :

103 De lancer des torpilles.

104 Document reproduit dans http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_still_paul.htm, consulté le 20 juillet 2015.

« Je me souviendrai ma vie durant de l'événement qui s'est produit vers 16 h 30 lorsque le contre-torpilleur L'Audacieux est sorti de la grand-rade et a été touché immédiatement par le tir d'un croiseur lourd anglais.

Il a reçu deux obus de 203 dont l'un a complètement télescopé le bloc passerelle et dont l'autre a détruit la machine avant.

Sur l'instant, nous ne l'avons su qu'après bien sûr, il y a eu 80 tués sur L'Audacieux sur un équipage d'environ 250 hommes.

Le hasard a fait que le D'Entrecasteaux était à 400 m derrière L'Audacieux au moment de l'événement et je puis assurer qu'il a été très impressionnant.

Un navire en flammes avec des explosions de soutes à munition à 400 m, je puis assurer que - disons les choses franchement - ça fait peur. »¹⁰⁵

Emile Corlay, membre de l'équipe de sécurité, plus particulièrement chargé de neutraliser les soutes à munitions en cas d'incendie, corrobore le témoignage de Paul Bernard et détaille la suite des événements¹⁰⁶ :

« Jusqu'à 17 heures, nous sommes à peu près tranquilles. Lorsque soudain une salve s'abat sur notre bâtiment, venue d'on ne sait d'où. [...] L'Audacieux brûle bientôt de l'étrave à la proue. Quatre-vingt morts dans notre équipage. Et de nombreux blessés. On plonge à l'eau tandis que l'épave dérive et va s'échouer sur la plage de Rufisque. Nous resterons cinq heures dans l'eau pendant que tout explose à bord. Nous traînons nos morts sur des radeaux.

Excellent nageur, je suis sûr de pouvoir atteindre la côte dont s'aperçoivent les lumières à quelque dix kilomètres. Par bonheur, l'avisodragueur de mines La Surprise, qui avait mission d'ouvrir un passage dans le filet anti-sous-marin au nord-est de Gorée, repêche 186 hommes d'équipage. Tandis que l'avisocalais remonte deux autres de nos camarades.

Notre contre-torpilleur brûlera toute la journée du lendemain. Deux jours plus tard, nous irons sur un canot à moteur, à bord de l'épave, dotés de gaffes et de bidons de Crésyl.

Les restes de nos camarades sont épars sur le pont. Il nous faut jeter à la mer des têtes, des membres, tandis que les requins, qui ont senti le sang, tournoient autour de la coque. »¹⁰⁷

Ronald Mildoux, qui sert dans l'aéronavale et qui séjourne au Sénégal au moment de l'opération « Menace », assiste aux combats de Dakar. Lui aussi évoque les requins dans son journal, à la date du 25 septembre :

« J'ai vu notre contre-torpilleur L'Audacieux être coulé par un croiseur anglais. Je revois dans les gerbes anglaises de 380 l'équipage sautant à l'eau dans le sillage de requins. »¹⁰⁸

Le capitaine de corvette Jean Cazenave rapporte les circonstances du sauvetage par la Surprise des marins survivants de L'Audacieux :

« La « SURPRISE » fut en vue vers 18 h. 30 et sauva peu à peu, avec l'aide de sa

105 <http://www.anciens-cols-bleus.net/t264p80-montcalm-croiseur>, consulté le 24 décembre 2013. Parti le 18 juin 1940 de Brest à destination de Dakar à bord du Richelieu, Paul Bernard y était arrivé le 23 juin. Nommé, à 19 ans, Enseigne de Vaisseau de 2e Classe, le 15 juillet 1940, il avait embarqué à bord de l'avisocolonial D'Entrecasteaux le 3 septembre 1940 (même source)

106 FLORENTIN, *op. cit.*, p. 212

107 Selon une autre source, La Surprise, aidée ensuite par le Calais, commence à récupérer les premiers rescapés vers 17 h. Au total, 188 hommes auraient été récupérés, dont 71 blessés et 3 morts (http://www.marinemarchande-site.net/joseph%20le%20roux/joseph_le_roux01.htm, consulté le 24 décembre 2013)

108 Yanny HUREAUX, *Le glorieux Ardennais de l'aéronavale*, site de L'Union- L'Ardennais, 10 décembre 2011 (http://www.lunion.presse.fr/article/autres-actus/le-glorieux-ardennais-de-laeronavale?xtcr=16&xtmc=*, consulté le 24 décembre 2013)

baleinière et de son canot à moteur le personnel dispersé sur l'eau sur une grande distance (plusieurs milles) - les derniers en pleine nuit, au projecteur - jusqu'à 20 heures environ.

La plus grande partie du personnel de l'« AUDACIEUX » était muni de brassières de sauvetage ; aucune embarcation ne fut utilisable (canot percé, baleinière chavirée), un petit nombre de radeaux seulement furent mis à l'eau.

[...]

Je dois rendre compte du dévouement et de l'habileté du Commandant et de l'équipage de la « SURPRISE », qui ont assuré parfaitement le sauvetage des rescapés. Le Q/Mtre infirmier de la « SURPRISE » et le S/Mtre infirmier de « L'AUDACIEUX » ont abattu une besogne écrasante, pansant cinquante blessés dont de nombreux blessés graves : quand la « SURPRISE » a accosté au wharf de la Marine à 20 h. 20 et que les blessés ont été débarqués, tous étaient pansés, d'une manière qui fit l'admiration des médecins. »¹⁰⁹

Dans ce rapport, le commandant Cazenave précise :

« Il y avait du mazout sur l'eau. Aucun requin heureusement ne se manifesta. »

Pourtant, de nombreuses années encore après l'événement mon père se souvenait des requins de Dakar¹¹⁰. Il en parlait avec un ton grinçant, destiné sans doute à cacher l'émotion qu'il éprouvait en se remémorant ces scènes d'horreur. Il se souvenait de ses camarades qui s'étaient laissés glisser dans l'eau, incapables de rester accrochés à leur morceau d'épave, tant leur douleur était atroce. Pour lui, le 23 septembre est resté à jamais une date maudite, annonciatrice chaque année de quelque malheur.

Lui-même était resté plusieurs heures dans l'eau couverte de mazout, accroché à un débris. A-t-il été sauvé par *La Surprise* ou par le *Calais* ? Nous ne le savons pas.

Deux jours plus tard, le 25 septembre, une manoeuvre audacieuse du capitaine de corvette Lancelot, commandant du sous-marin *Bévézières*, met fin à la bataille de Dakar. Bien que les travaux en cours sur le bâtiment ne soient pas achevés, il est remis rapidement à flot et torpille le cuirassé britannique *HMS Resolution*, ce qui provoque le départ de la flotte anglo-gaulliste.

Le bilan final serait de 81 tués parmi les marins de *L'Audacieux*¹¹¹. Un lourd tribut si on considère qu'au total les pertes militaires s'élèveraient à 98 tués (84 marins et 14 fantassins) et 143 blessés du côté des forces vichystes. On compterait en outre 36 tués ou blessés chez les Britanniques, 2 tués et 5 blessés dans les rangs des Français libres. Sans oublier les 68 civils tués¹¹².

La ville de Dakar, elle-même, a subi des dégâts dus aux bombardements. Philippe Chaumet, âgé alors de 15 ans, s'y trouvait avec ses parents au moment de l'opération « Menace ». Le jeune scout s'est porté volontaire comme secouriste et a passé les trois jours de bombardement sous les ordres d'un médecin commandant sénégalais dans la Médina : « *J'ai fait ce qu'il fallait, notamment le croque-mort car les obus anglais ont fait de gros dégâts* »¹¹³.

109 Extrait du rapport du capitaine de corvette Jean Cazenave reproduit dans

http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_barnouin_paul.htm, consulté le 20 juillet 2015

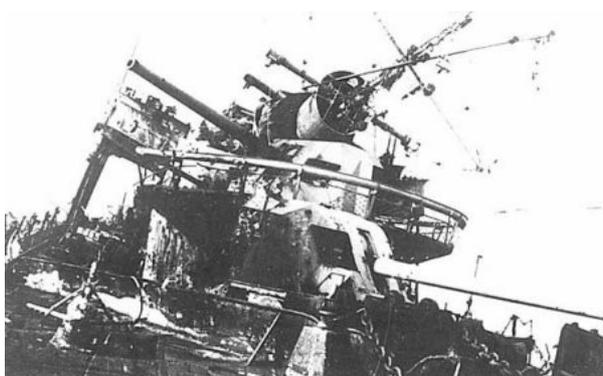
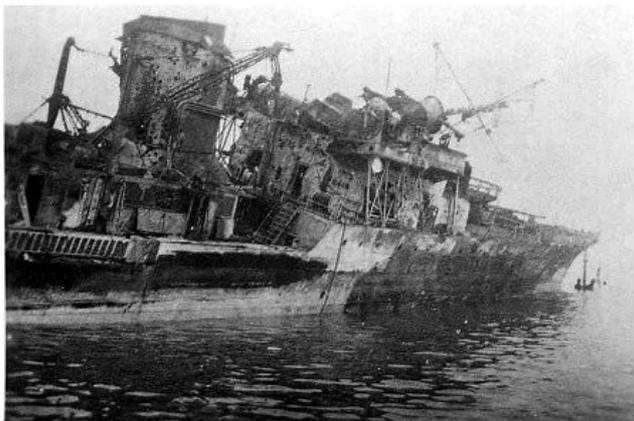
110 Les radeaux étant dispersés sur une longueur de plusieurs milles, le commandant Cazenave ne pouvait avoir une vue d'ensemble de la situation et d'événements comme des attaques de requins.

111 <http://auxmarins.net/node/3377>, consulté le 24 décembre 2013 (site du Mémorial national aux marins morts pour la France)

112 Jean-René BRESSOLES (<http://www.alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=218>, consulté le 28 mai 2014) ; MARZIN, *op. cit.*, p. 79 ; Ludovic ZANELLA, *Le croiseur Montcalm*, Marine Editions, 2012, p. 109.

113 Témoignages de lecteurs de *La Croix* sur les événements de juin 1940 (http://www.la-croix.com/Actualite/France/Juin-1940-tous-vos-temoignages-par-courrier-electronique-NG_-2010-06-15-603452, consulté le 24 décembre 2013)

Epave de *L'Audacieux*



(Source : <http://dakar.1940.free.fr/23/audacieux/photo%20aud%202.htm>)

Le médecin colonel Pierre Huard a lui aussi fort à faire pendant ces journées tragiques. Mis à la disposition du général commandant supérieur des troupes de l'AOF, il est arrivé à Dakar le 5 juillet 1940 et sert à l'hôpital principal de la ville. Après l'attaque aéronavale britannique, il opère pratiquement sans interruption pendant quarante-huit heures dans le bloc opératoire souterrain qu'il a fait aménager ¹¹⁴.

Dans un radio-reportage réalisé à Dakar, la radio de Vichy exploite pour sa propagande contre de Gaulle et les Anglais l'échec de l'opération « Menace » et les dégâts qu'elle a occasionnés ¹¹⁵ :

« Au cours de nos trois derniers radio-reportages sur Dakar, nous vous avons fait revivre le combat terrestre et le combat naval, qui s'est terminé, vous le savez par notre victoire éclatante sur les forces anglaises amenées par de Gaulle. Ce soir, pour terminer, nous irons, si vous le voulez bien, chez les colons, chez les Européens de Dakar, dont le sentiment du devoir, le respect des ordres donnés par le gouvernement permirent la résistance victorieuse à la honteuse propagande britannique, donc la fidélité à la France.

Notre micro est installé sur une terrasse couverte, en plein centre de Dakar. Au près de nous, un jardin, où les flamboyants et les palmiers projettent un peu d'ombre dans la tiédeur du soir qui tombe. On entend chanter les cigales et je suis en train de fumer une cigarette avec l'un des Européens de Dakar.

• **Pouvez-vous me dire quelle a été votre réaction personnelle, lorsque le 23 septembre l'attaque de de Gaulle et des Anglais a eu lieu contre Dakar ?**

Une réaction assez violente. Malgré Mers el-Kébir, je m'attendais si peu à une telle agression que j'ai pensé à l'aube du 23 septembre qu'il s'agissait d'exercices militaires. Il a fallu les petits flocons noirs de la DCA pour comprendre que l'affaire était sérieuse. Je vous avoue qu'en ramassant le premier tract de de Gaulle je me suis dit que le général avait sans doute pris des leçons d'humour pendant son séjour à Londres.

• **Et quelle a été la réaction générale des Européens ici à Dakar ?**

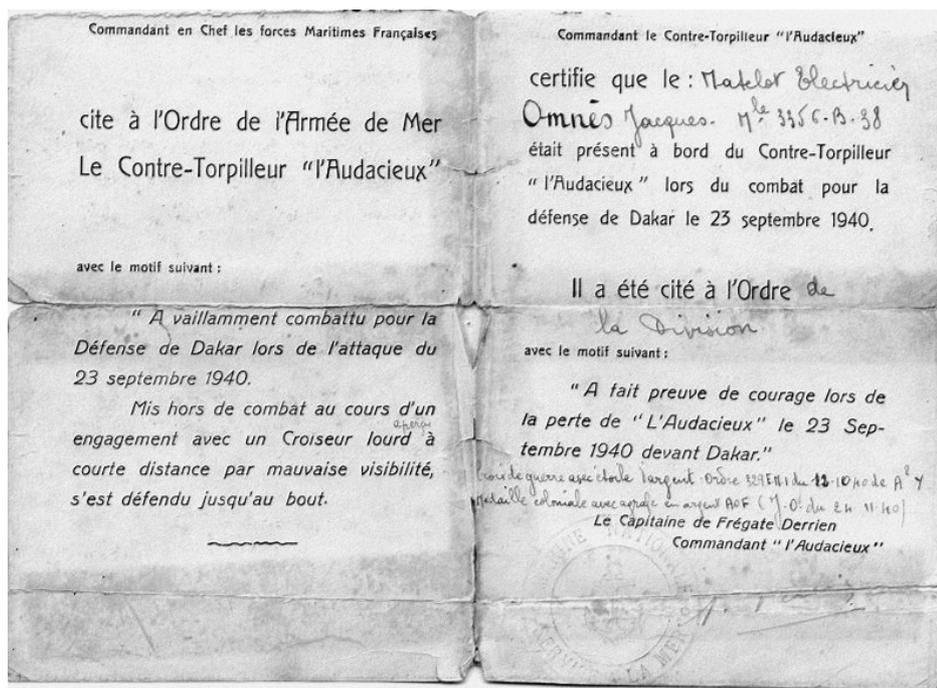
Après les premiers coups de canon sur la ville, les premières bombes sur le port, nous avons tous ressenti de l'indignation et de la colère. Un grand nombre d'entre nous étaient déjà fixés sur nos anciens alliés, mais trop d'hésitants cherchaient encore leur voie. Les 380 de la marine britannique ont dissipé bien des malentendus. La fière réponse de notre chef, le gouverneur général Boisson, traduisait notre plus vif désir de ne pas céder. Nous avons le sentiment qu'en luttant nous travaillions pour la France. Le Sénégal, vieille province française, allait ranimer la conscience d'autres provinces meurtries. Nous étions certains de participer à un sursaut de tout l'Empire. »

Jacques a certainement constaté les destructions matérielles dans Dakar. Elles s'ajoutent à la destruction de son bateau, à l'angoisse qui l'a étreint sur son fragile radeau dans le vacarme des explosions. Il vient, à moins de 18 ans, de découvrir la guerre dans toute son horreur.

Cette expérience tragique lui vaut d'être cité à l'ordre de la Division avec pour motif : « A fait preuve de courage lors de la perte de 'L'Audacieux' le 23 septembre 1940 devant Dakar. » Il reçoit également deux décorations : la Croix de guerre avec étoile d'argent, le 10 octobre 1940, et la Médaille coloniale avec agrafe en argent AOF, le 24 octobre.

114 P.M. NIAUSSAT, *Pierre Huard, Médecin Général des Troupes de Marine et recteur d'Université (1901-1983)* (<http://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhtm/hsm/HSMx1983x017x004/HSMx1983x017x004x0390.pdf>, consulté le 24 décembre 2013) ; *Historique de l'hôpital principal de Dakar* (<http://www.hopitalprincipal.sn/hopital.htm>, consulté le 24 décembre 2013)

115 Transcription de ce radio-reportage, que l'on peut entendre sur Internet : <http://www.youtube.com/watch?v=RiPQgxi7nsg>, consulté le 1^{er} février 2014



(Collection famille Omnès)

L'Audacieux, lui, est cité à l'Ordre de l'Armée de Mer avec pour motif :

« *A vaillamment combattu pour la Défense de Dakar lors de l'attaque du 23 septembre 1940.*

Mis hors de combat au cours d'un engagement avec un Croiseur lourd aperçu à courte distance par mauvaise visibilité, s'est défendu jusqu'au bout. »

L'Audacieux ne disparaît pas pour autant de la vie de Jacques. Il doit apercevoir de temps à autre la carcasse calcinée du navire, échouée sur la plage de Rufisque. Et il y a les cérémonies d'hommage au bâtiment et aux membres de l'équipage morts dans le combat et les remises de décorations.

Ainsi, le mardi 29 octobre 1940, l'escadre appareille pour des exercices en mer et en profite pour aller rendre les honneurs à l'épave de *L'Audacieux* ¹¹⁶.

Le samedi 9 novembre, un officier marinier du contre-torpilleur reçoit la Croix de guerre de son ancien bâtiment au cours d'une émouvante cérémonie organisée à bord du *Fantasque* ¹¹⁷.

Le dimanche 17 novembre, la prise de commandement de la 10^e DCT, à laquelle appartient *L'Audacieux*, par le capitaine de vaisseau Ollivier est suivie d'une remise de décoration au capitaine de corvette Barnouin, second de ce bâtiment ¹¹⁸.

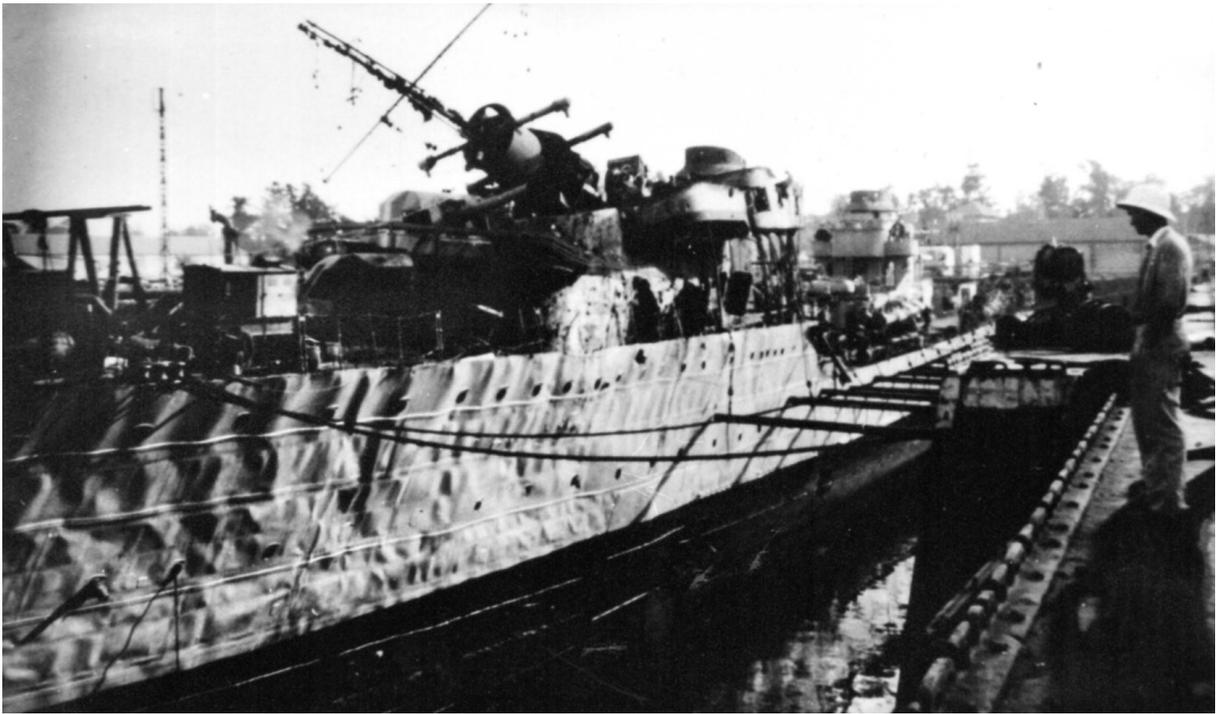
Le 11 mars 1941, *L'Audacieux* est déséchoué ¹¹⁹.

116 CARRÉ (1), p. 136

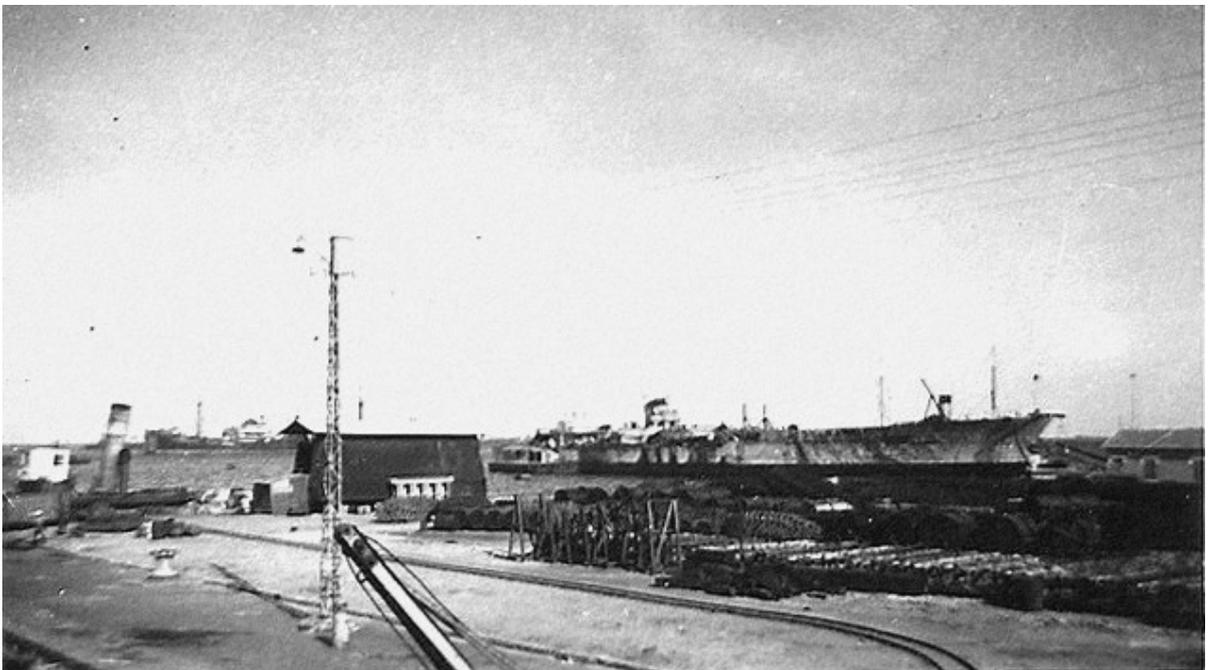
117 *Ibid.*

118 *Ibid.*

119 CAROFF, *Le théâtre atlantique après le 25 juin 1940*, Tome II, 1^{er} vol., Service historique de la marine, 1960, p. 67



L'Audacieux en réparation, puis à quai après son renflouement
(DR - Collection de l'auteur)



Le 3 août 1942, Jacques a peut-être même le bonheur de voir sortir du port « un Audacieux barbouillé de minium, sans passerelle ni cheminée avant, sa passerelle secondaire, habillée d'une sorte de cabane en guise d'abri de navigation. Il part faire des essais avant de rallier Bizerte où il devrait être réparé. Ce fantôme de bateau évolue en rade avec aisance ; c'est une joie de le voir revivre. »¹²⁰ Quelques jours plus tard, le 7 août, le navire, provisoirement réparé, appareille effectivement pour Bizerte¹²¹.



**Départ de *L'Audacieux* pour Bizerte
(DR - Collection de l'auteur)**

Entretemps Jacques a dû s'habituer tant bien que mal aux dures conditions de vie qui règnent à Dakar.

120 CARRÉ (1), p. 147. Remarque de M. Lassaque du 15 septembre 2015 : le terme « réparé » est inexact, car les « les Italiens interdisaient l'utilisation de l'arsenal de Bizerte ». *L'Audacieux* a été en fait « mis au sec dans la grande forme, inemployée pour cette raison ».

121 CAROFF, *Le théâtre méditerranéen*, Tome I : du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940, Service historique de la marine, 1960, p. 67 et *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 7 août 1942. Mais Roland Sévenou pense, à tort, que *L'Audacieux* doit se rendre à Toulon.

Dakar, "ce trou dont la chaleur est intense"

Arrivé à Dakar le 19 septembre 1940, Jacques y restera basé pendant près de deux ans au total : jusqu'en décembre 1941, puis de la mi-juin 1942 au 31 janvier 1943, avec une interruption de janvier à juin 1942. De longs mois pendant lesquels il devra supporter la dureté exceptionnelle du climat et des conditions de vie parfois très spartiates.

Les marins qui débarquent dans le port sénégalais ont souvent la même réaction.

Aldo Marchetti, qui vient s'embarquer sur le *Montcalm*, croiseur basé à Dakar, écrit le 7 mai 1942 dans son carnet de bord : « Je débarque à Dakar, pour rester 14 mois dans ce trou dont la chaleur est intense. »¹²²

Un marin du *Georges Leygues* note le 22 octobre de la même année : « Arrivée à Dakar à 11h. Je nage dans la sueur. Une chaleur effrayante, comment pourrais-je rester dans ce pays. »¹²³

Mais c'est surtout grâce au témoignage de Pierre Larripa, qui arrive à Dakar à la fin de 1941 pour embarquer, lui aussi, sur le *Montcalm*, que nous pouvons nous faire une idée précise des dures conditions de vie de Jacques dans ce port de l'AOF¹²⁴.

L'auteur nous livre d'abord une description précise du port, tel qu'il le découvre à son arrivée :

« Nous passons devant l'île de Gorée d'où les négriers transféraient jadis les esclaves sur les vaisseaux à destination de l'Amérique. A l'entrée du port de Dakar, à bâbord, le Richelieu étend sa masse imposante. La rade est très étendue. Il y a neuf môles reliés entre eux par un petit chemin de fer style Far-West. Au môle 3, sont amarrés à couple le *Georges Leygues* et le *Montcalm*. Plus loin la *Gloire*. Au fond de la rade sont les ateliers de réparation, la base sous-marine avec le navire-atelier *Jules-Verne*, la mère poule, des submersibles sont groupés autour de sa coque, d'où son surnom.

*Dakar, capitale de l'Afrique Occidentale Française, est une base stratégique de premier plan dotée par la nature d'un port admirablement disposé à l'intérieur d'une sorte de vaste crochet. De l'autre côté du môle 3 sont amarrés les contre-torpilleurs : Malin, Terrible, Fantasque. »*¹²⁵

Un port admirable, donc. Mais situé dans une région hostile à l'homme. La ville est située dans la zone intertropicale des climats chauds. Ceux-ci, explique le géographe Charles Morazé, en 1936,

« se distinguent par une remarquable stabilité : constant échauffement solaire, la variation annuelle étant à peine de 6 degrés ; stabilité de l'atmosphère, les variations de pression ne dépassant pas 1 cm. 6. En temps normal, les courants aériens se superposent exactement au-dessus de la presque-île : au ras du sol souffle le vent du Nord, dont l'effet s'élève jusqu'à 1 000 m. ; plus haut, le vent chaud de l'Est,

122 Aldo MARCHETTI, *Cahier de Bord - Croiseur "Montcalm"* (<http://fr.calameo.com/read/00001226409ad43e684f5>, p.11, consulté le 28 janvier 2014)

123 *Journal d'un marin du « Georges Leygues » de 1942 à 1944* (<http://www.cg06.fr/cms/cg06/upload/decouvrir-les-am/fr/files/rr155-marin.pdf>, consulté le 28 janvier 2014)

124 Pierre LARRIPA, *Journal de bord d'un marin de la 4^e Division de Croiseurs 1941-1945. Montcalm - Georges Leygues - Gloire*, 1990

125 LARRIPA, *op. cit.*, p. 16

l'harmattan ; dans les parties supérieures de l'atmosphère, enfin, règne le contre-alizé du Sud. Tel est l'état habituel du ciel durant l'hiver, entre novembre et mai. Quelquefois, cet équilibre se trouve rompu, et l'harmattan descend au-dessous de 1 000 m. Un régime provisoire s'installe alors pour très peu de temps et provoque, en hiver, un notable accroissement de température et une baisse brusque du degré hygrométrique de l'air ; en été, des perturbations plus graves : les tornades.

Mais les variations du climat de Dakar sont dues à un autre facteur. En été s'installe entre la mer et la terre un fort vent d'Ouest de mousson. Ce vent remplace l'alizé du Nord au ras du sol et pousse des nuages qui s'accumulent dans l'après-midi et crèvent quand vient le soir. Tout l'horizon s'estompe de brume. La vapeur d'eau rend l'air lourd à respirer. C'est la saison pénible, redoutée des colons qui l'ont pour cela appelée hivernage. C'est la présence du vent de mousson, qui vient rencontrer l'harmattan lorsqu'il descend au sol, qui explique la violence des orages ou tornades. Tandis qu'un front froid se développe sur plusieurs dizaines de kilomètres, des nuages épais montent à l'horizon, venant de l'Est. Très vite, ils sont sur la ville et, au milieu de décharges électriques, déversent des trombes d'eau. Ces pluies répandent plus d'eau que celles de mousson. Le phénomène est violent et court. Bientôt le vent tourne à l'Ouest ; chacun peut alors mesurer, aux branches cassées, aux tuiles arrachées des toits, au ruissellement des eaux sur la chaussée, quelle a été la violence de l'orage.

Pluies de mousson et pluies d'orage font que la hauteur d'eau, demeurée nulle en hiver, atteint souvent 400 mm. dans le seul mois d'août.

[...]

L'Européen, qui doit sans cesse se protéger contre le soleil, anémié par la chaleur et une atmosphère d'étuve, est, de tous côtés, guetté par la maladie. Une fois engagé dans cet hivernage qui semble ne devoir jamais finir, il ne peut espérer quelque amélioration qu'au bout de quatre mois, quand les premières sautes de vent viennent lui témoigner que l'alizé est proche, qui va chasser l'humidité pestilentielle et apporter du Nord la fraîcheur bienfaisante. » ¹²⁶

Le 13 mai 1941, Marcel Régnauld, embarqué sur le croiseur *Gloire*, témoigne dans son journal de bord de la violence des éléments à Dakar lorsqu'arrive « la saison » :

« Première tornade.

21 h 00 Eclairs ininterrompus. La rade est toute bleue. Le "Richelieu" se détache sur le ciel lumineux.

Les éclairs dessinent les contours des nuages. Quelques gouttes ... elles s'écrasent sur le pont, larges comme la moitié de la main. Le vent s'élève tout à coup . Vite aux tentes ... et au linge...

L'équipage monte en slip car il a déjà été trempé dans ces circonstances. La pluie tombe en nappes maintenant, l'eau s'écoule à grand bruit. Les tentes font des poches qui arrosent tout le monde quand on largue tout sur les bords.

Le vent arrache tout ce qui est largué, les tentes se déchirent et les fanaux courent partout aux points de largage ; heureusement nous avons les éclairs. Les tentes sont sauvées en partie. Tout le monde est trempé.

La saison commence. » ¹²⁷

Le climat chaud et humide est particulièrement difficile à supporter à bord de bateaux dont le métal est parfois chauffé à blanc. Et en dehors des quarts de vin distribués aux repas, les marins n'ont souvent pour se désaltérer que « de l'eau tiède et légèrement salée, filtrée par les bouilleurs » et qu'ils tirent aux « charniers » des coursives. Conséquence : « de nombreux marins arborent un magnifique oeuf colonial - dilatation abdominale » ¹²⁸.

126 Charles MORAZÉ, *Dakar*. In: *Annales de Géographie*, 1936, t. 45, n° 258, pp. 607-608

(http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1936_num_45_258_11443, consulté le 29 janvier 2014)

127 Marcel REGNAULD, *Les embarquements d'un marin des IIIème, IVème et Vème Républiques racontés à ses petits enfants*, s. d. (<https://www.yumpu.com/fr/document/view/16632445/les-embarquements-dun-marin>)

128 LARRIPA, *op. cit.*, p. 29. Les bouilleurs sont des dispositifs destinés à fabriquer de l'eau douce à partir de l'eau de

Aussi, « les jours de sortie à terre , les hommes se précipitent vers les estaminets et autres brasseries de Dakar, s'empressant d'ingurgiter une bière fraîche accompagnée d'un sirop douceâtre, sorte de demi panaché appelé tango, en espérant que cette bibine contribuera à chasser le goût infect de l'eau des bouilleurs »¹²⁹.

Les conditions climatiques ont des conséquences sanitaires redoutables.

La transpiration excessive provoque la « *bourbouille* ». Cette affection se manifeste par des éruptions de boutons, qui obligent les hommes à se gratter¹³⁰. Il existe un remède en période d'hivernage : s'exposer torse nu aux pluies torrentielles¹³¹. Autre plaie due à la transpiration : les « *dartres annamites* ». Elles apparaissent sous les bras ou entre les cuisses et provoquent « *de si fortes démangeaisons que certains s'arrachent la peau* »¹³².

L'humidité provoque des bronchites chroniques. Et il ne faut pas oublier la fièvre jaune, qui fait des ravages dans la communauté indigène, et le paludisme, qui oblige à prendre sa pastille chaque jour¹³³.

Et il y a aussi des petites bêtes fort désagréables. Il existe à Dakar deux cinémas : le *Rialto*, en plein air, et le *Bataclan*, en salle. Mais, après s'être assis dans leurs sièges en osier, les marins rentrent souvent couverts de cloques provoquées par le contact avec d'« énormes punaises » cachées dans les fauteuils¹³⁴.

Les problèmes de santé des marins sont aggravés du fait de l'insuffisance de la nourriture due au quasi blocus dont souffre Dakar. Paul Carré note le 4 juin 1942 :

*« La nourriture subit les conséquences du quasi blocus de la colonie. Les menus comportent des patates douces frites [...] ou des ignames, des 'pieds-de-biches' (fruits de mer) et des mangues comme dessert. Il y a encore un peu de viande provenant des exploitations locales, cependant les navires constituent des équipes de pêche qui sortent avec les embarcations capturer dorades et poissons perroquets. »*¹³⁵

Beaucoup de marins sont victimes d'amaigrissement, précise-t-il le 21 juillet 1942, car « les menus à base de niébés (haricots rouges), de patates douces, de fruits de mer et d'un peu de viande parviennent juste à nous assurer la ration de survie »¹³⁶.

Témoignage corroboré par celui de Pierre Larripa :

*« Au début du mois, après avoir touché sa solde mensuelle, on va manger chez Tam, un restaurant européen où la cuisine nous change des éternelles patates douces du bord et surtout des épouvantables niébés (haricots indigènes) qui composent le plus souvent le menu servi sur le Montcalm. Car il fallait vraiment avoir faim pour bouffer 'la merde' quasi constante faite à la cuisine de l'équipage. »*¹³⁷

mer pour les besoins du navire.

129 LARRIPA, *op. cit.*, p. 29

130 LARRIPA, *op. cit.*, p. 28

131 LARRIPA, *op. cit.*, p. 46

132 LARRIPA, *op. cit.*, p. 46. Cette affection se manifeste par « des crevasses de la peau de plusieurs centimètres de long. Elles sont assez profondes pour souvent saigner entraînant de l'infection. Lors des mouvements de la vie ordinaire, pliage d'un coude ou d'un genou, par exemple, elles craquent et s'ouvrent entraînant un saignement. Avec en prime une douleur très désagréable » (http://marine-indochine.fr/Indochine/LCI_3.htm, consulté le 27 janvier 2014).

133 LARRIPA, *op. cit.*, p. 28

134 LARRIPA, *op. cit.*, p. 44

135 CARRÉ (1), p. 146

136 CARRÉ (1), p. 147

137 LARRIPA, *op. cit.*, p. 43

A la dureté du climat et aux problèmes sanitaires s'ajoutent l'ennui, dû à l'activité très restreinte des marins. Le lendemain de la perte de son bateau, Jacques a été affecté à l'Unité marine de Dakar, donc à terre. Il y restera jusqu'au 1^{er} janvier 1941, date à laquelle il rejoint l'artillerie côtière sur l'île de Gorée, avant d'embarquer le 28 juillet 1941 sur un autre contre-torpilleur, *Le Terrible*.

Nous n'avons pas d'information sur son activité avant cet embarquement. Mais nous savons qu'après les événements de la fin septembre 1940 la flotte vit au ralenti en raison du quasi blocus imposé par les Anglais :

« La force Y commence une nouvelle vie, celle de stationnaire à Dakar, avec la menace, toujours suspendue, d'avoir à nouveau à défendre la colonie.

L'activité se limitera au maintien des navires en état de combattre et à l'entraînement au port et au mouillage à l'extérieur, à raison d'une ou deux périodes de deux à quatre jours par mois, après quelques milles d'exercice d'escadre pour économiser le mazout. »¹³⁸

La force Y proprement dite, à laquelle appartenait *L'Audacieux*, est d'ailleurs dissoute le 28 octobre 1940 pour faire place à la « 4^e Escadre », qui est mise directement aux ordres du gouverneur général Boisson¹³⁹.

Tous les trois mois, un navire de cette 4^e Escadre remonte à Casablanca, avec pour but de « refaire une santé aux équipages déprimés par le dur climat humide sénégalais [...], tout en procédant à une révision indispensable du matériel », qui n'est possible que dans le port marocain¹⁴⁰.

Le 26 octobre 1940, le général Weygand inspecte la base de Dakar. Les commandants des navires ne sont pas invités à la réception qui a lieu au palais du gouvernement général¹⁴¹. En revanche le général rencontre le consul général des Etats-Unis, M. Watson, et l'entretient des difficultés de ravitaillement en carburant¹⁴². Les Etats-Unis, qui ne sont pas encore entrés en guerre, s'engageront le 26 février 1941 (accords Weygand-Murphy, ratifiés le 10 mars à Vichy) à fournir aux colonies françaises d'Afrique du Nord une aide énergétique et alimentaire, espérant ainsi permettre à la France de résister aux pressions allemandes.

Les conséquences de cet accord ont dû rester très limitées. D'autant plus que quelques mois plus tard seulement, le 8 décembre 1941, les Etats-Unis entrent en guerre après l'attaque surprise japonaise sur Pearl Harbor.

A cette époque, Jacques n'est plus basé à terre. Depuis le 28 juillet 1941, il est sur *Le Terrible*. Le contre-torpilleur de la 10^e DCT a rallié Dakar le 25 ou le 26 février 1941 après un long carénage à Toulon. Il revient avec un armement renforcé¹⁴³. Il aurait même apporté dans le plus grand secret au cuirassé *Richelieu* son premier radar, fabriqué à l'insu des Allemands par la Sadir et la Compagnie des compteurs¹⁴⁴. Il est commandé depuis le 1^{er} février par le capitaine de frégate Archambeaud et il jouit d'un certain prestige, car il est le détenteur d'un record de vitesse inégalé jusqu'à nos jours : 45 noeuds 7 (près de 85 kilomètres à l'heure).

138 CARRÉ (1), p. 135

139 CARRÉ (1), p. 136 ; Jean LASSAQUE, *Les CT de 2 800 tonnes du type Le Fantasque*, Marines Edition, 1998, p.

71 [Cité désormais LASSAQUE (1)]

140 LARRIPA, *op. cit.*, p. 16

141 CARRÉ (1), p. 136

142 LERECOUVREUX, *Résurrection de l'armée française de Weygand à Giraud*, Nouvelles Editions Latines, 1955

143 CARRÉ (1), p. 137 ; CAROFF, *Le théâtre méditerranéen*, Tome II : du 25 juin 1940 au 8 novembre 1942, p. 29 ; .

Précision de M. Lassaque (15 septembre 2015) : « En septembre 1940, Le Malin (de la 8^{ème} DCT) avait remplacé Le Terrible alors indisponible et aurait du regagner Toulon à l'arrivée de ce dernier à Dakar mais il a été maintenu à la 10^{ème} DCT en raison de la perte de L'Audacieux. »

144 CARRÉ (1), p. 137



Le Terrible (au premier plan) et Le Malin à quai à Dakar (Collection famille Roland Sévenou)

Jacques retrouve sans doute avec plaisir la vraie vie de marin. Son embarquement coïncide avec la reprise du programme d'entraînement de la 10^e DCT. La fin des combats en Syrie laisse en effet espérer un prochain ravitaillement de Dakar. Dès le 30 juillet *Le Malin* et *Le Terrible* procèdent à une première sortie de groupe, puis à leurs tirs de réglage le 14 août. Des sorties d'exercices se succèdent du 27 au 29 août, pour les contre-torpilleurs seuls, et du 11 au 13 septembre, cette fois avec les croiseurs. Le 30 une dernière école à feu a lieu au large de Dakar ¹⁴⁵.

Mais, dès le début du mois d'octobre 1941, la perspective du prochain départ du *Terrible* à Oran pour effectuer son prochain carénage oblige à nouveau à économiser le combustible :

« Pour la période qui s'ouvre alors, la nécessité de ménager les stocks de combustible de Dakar conduit le Contre-amiral commandant la 4^e Escadre à recourir davantage à des périodes d'entraînement au mouillage en rade extérieure et à réduire les programmes d'exercices à la mer à deux sorties mensuelles de 4 heures chacune. [...] »

Le 14 octobre, Le Terrible et Le Malin appareillent à 9 h 30 de Dakar et vont prendre les postes de mouillage sous Tiaroye. Après une semaine d'exercices 'comme à la mer', ils regagnent leurs postes d'amarrage du môle I le 21. De même, du 11 au 14 novembre, les deux contre-torpilleurs sont sur rade pour entraînement individuel et de groupe au mouillage. Ils prennent la mer quelques heures le 14 pour effectuer des tirs décalés au large.

Le lundi 24 novembre, ils appareillent de Dakar à 9 h pour des exercices d'évolution de groupe et de conduite de tir avec retour sur rade extérieure à 12 h. Suivent trois jours d'exercices au mouillage, sauf une sortie au large le 26 pour tirs à grande vitesse sur but embossé. » ¹⁴⁶

145 LASSAQUE (1), p. 75

146 LASSAQUE (1), pp. 75-76

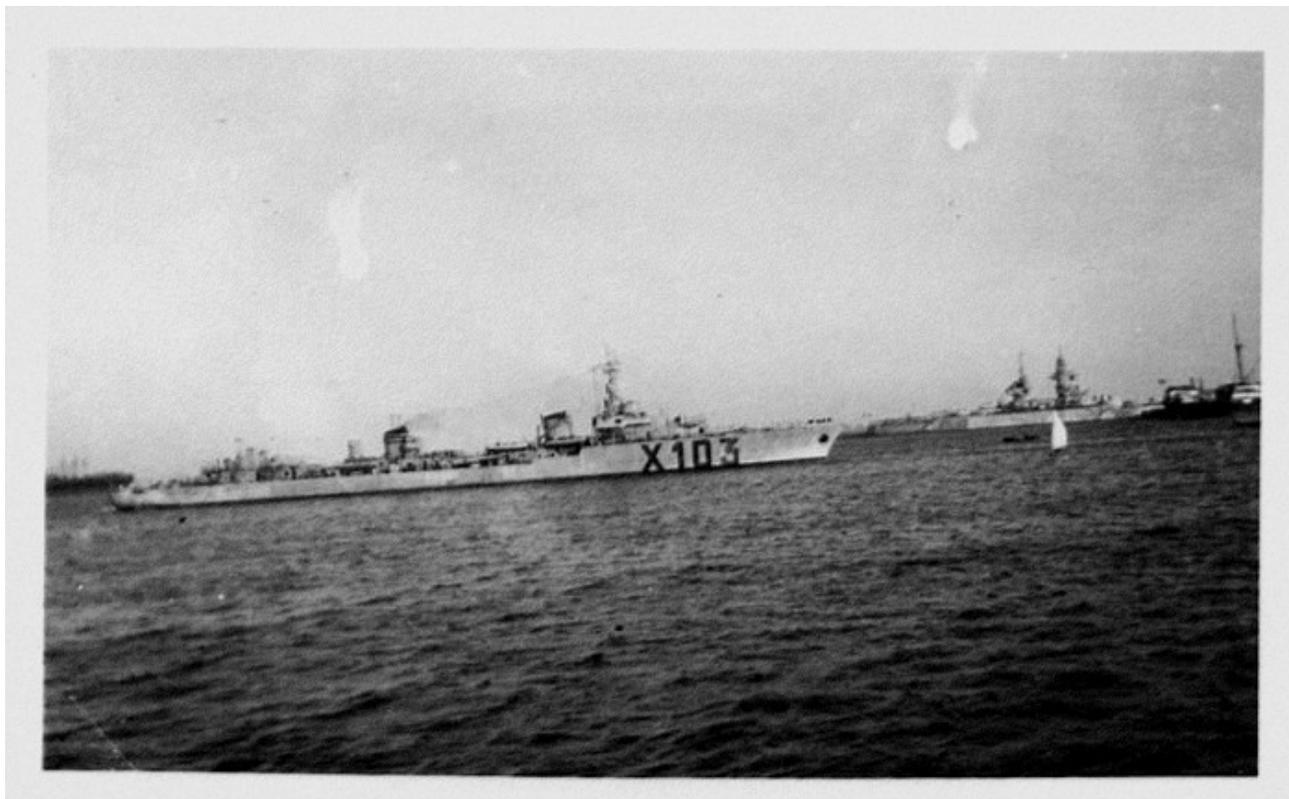
Une amélioration de la situation est en vue avec l'annonce de la venue prochaine, en janvier 1942, d'un grand pétrolier en provenance de Saïgon. Espoir anéanti avec le report *sine die* de ce ravitaillement en raison du déclenchement de la guerre du Pacifique provoquée par l'attaque surprise japonaise sur Pearl Harbor, qui entraîne les Etats-Unis dans le conflit le 8 décembre 1941 ¹⁴⁷.

C'est le moment où, quelques mois après son embarquement sur *Le Terrible*, Jacques quitte pour quelque temps la chaleur de Dakar..

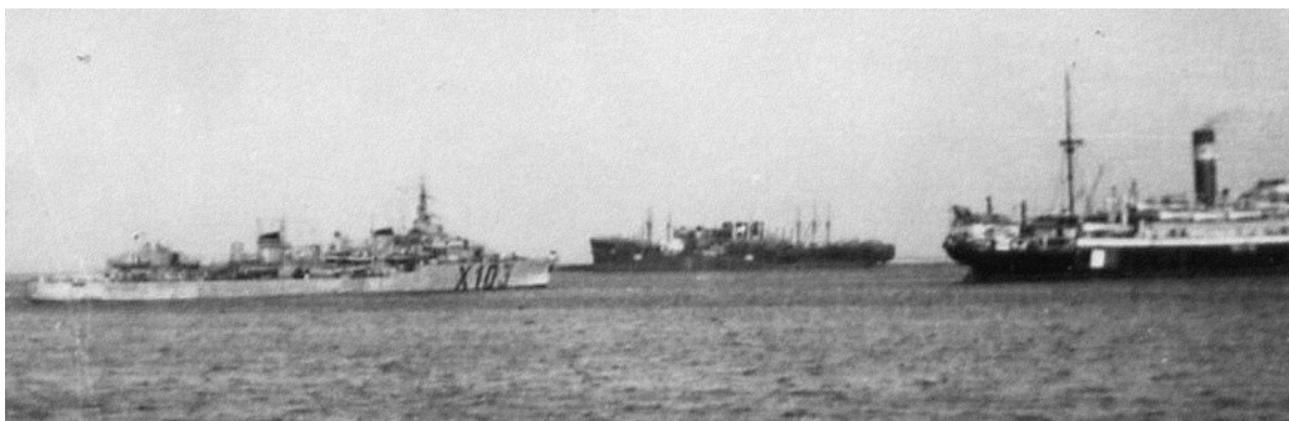
147 LASSAQUE (1), p. 76

Permission en "z.o."

Le 31 décembre 1941, *Le Terrible* appareille à destination de Casablanca. mais il ira bien plus loin que cette première escale...



Le Terrible quittant Dakar le 31 décembre 1941 (Collection famille Roland Sévenou)



Les carnets de bord de Roland Sévenou, radio sur le contre-torpilleur, nous permettent de retracer en détail une partie de ce voyage ¹⁴⁸:

148 Pour faciliter la lecture, nous avons retranscrit les extraits des carnets de Roland Sévenou en corrigeant les rares erreurs orthographiques ou grammaticales, en rétablissant la ponctuation, chaque fois que nécessaire, en remplaçant parfois les abréviations par des mots entiers.

« **Jeudi 1^{er} janvier**

Nous sommes partis de Dakar pour Casa le 31.12.41 à 17 h 30. Nous avons un convoi composé de l'Asie et l'Arcturus. [...] Temps superbe, mer calme. Vitesse moyenne 7 noeuds 5.



En mer le 1^{er} janvier 1942 (Collection famille Roland Sévenou)

Vendredi 2 janvier

Reçu un S.O.S par G. d'un bateau anglais.

Cette nuit nous avons passé le bateau hôpital Canada. Beau temps. Mer calme.

Samedi 3 janvier

Nous sommes dans les parages de Port-Etienne ¹⁴⁹. Beau temps RAS.

Dimanche 4 janvier

Le temps se rafraîchit. Le soleil n'est déjà plus aussi chaud. La mer est toujours bonne.

Lundi 5 janvier

La mer se creuse et de petits moutons apparaissent. Le vent devient plus fort.

Mardi 6 janvier

Nous passons le cap Juby ¹⁵⁰. Il est 8 h 00. Nous surveillons le convoi de près. Légère houle.

Mercredi 7 janvier

Nous quittons le convoi pour rejoindre Casa à 16 noeuds. La houle est plus forte. Le vent est froid.

Jeudi 8 janvier

Nous arrivons à Casa.

Il est 8 heures et nous sommes amarrés à la grande digue. L'après-midi permissionnaires ¹⁵¹. [...]

Vendredi 9 janvier

Le matin à 7 heures les permissionnaires de bâbord vont à terre jusqu'à 11 heures. Appareillage de Casa à 15 heures. Hurrahs du Fantasque. Exercice avec sous-marins devant Casa et à 18 heures nous partons avec un convoi composé des : Céphée, Belle-Isle et Montesquieu. Temps calme.

Samedi 10 janvier

149 Port-Etienne s'appelle maintenant Nouadhibou (Mauritanie).

150 Promontoire sur la côte S.O. du Maroc, situé près de la ville de Tarfaya.

151 Il s'agit des tribordais. Les bâbordais ne seront permissionnaires que le lendemain. Nous ignorons si Jacques était tribordais ou bâbordais...

Nous passons tout près des côtes du Maroc. A 10 heures nous passons Gibraltar. Il y a 1 destroyer, 2 chalutiers et l'Enchantress. Ce dernier va reconnaître le nom du Céphée. Temps calme.

Dimanche 11 janvier

Le temps est toujours calme. Quelques grains de pluie. Je reçois le S.O.S. du Jumièges + 1 S.O.S. d'un anglais et dans la nuit il y a eu un message urgent d'un bâtiment français qui a cassé sa drosse dans la tempête. Le soir à 16 heures arrivée à Oran. On va au quai des sous-marins. Permissionnaire pour bâbord.

Lundi 12 janvier

Ce matin pas de permissionnaire pour tribord. Appareillage à 16 heures en direction d'Alger. La nuit est calme et nous marchons 16 noeuds sans convoi.

Le Lamoricière est coulé, le Jumièges est perdu corps et biens et le Valmy a réussi à réparer sa drosse ¹⁵².

Mardi 13 janvier

Arrivée à Alger à 8 h 00 devant les passes du port. Nous accostons entre le Vauquelin et le Kersaint. [...] L'après-midi permissionnaire pour bâbord. [...]

Mercredi 14 janvier

[...] Appareillage d'Alger pour Toulon en passant par Marseille vers 17 h 00. Le temps est calme, mais une tempête est signalée. On escorte le Belain ¹⁵³.

A 23 h nous commençons à piquer du nez.

Jeudi 15 janvier

Tempête. La mer est démontée. On embarque des paquets de mer qui font vibrer le yacht. Il y a de l'eau dans tous les postes, même au poste émetteur. Le temps se calme vers 12 heures.

Vendredi 16 janvier

Nous arrivons devant Marseille vers 6 heures. Le Belain d'Esnambuc rentre et nous continuons sur Toulon. Exercice avec l'artillerie de côte avant d'entrer à Toulon. Arrivée à Toulon à 10 heures. Amarrage à coffre, puis au quai Noël vers 11 h 30 au poste 5. [...]

Samedi 17 janvier

Le temps est froid. L'après-midi il y a travail pour la bordée de service. [...] H. part en perm en Bretagne le 19 janvier. Le départ pour la z.o. Normandie n'est pas fixé ¹⁵⁴.

Dimanche 18 janvier

[...] Le temps est beau mais froid.

Lundi 19 janvier

[...] Départ des permissionnaires pour la Bretagne à 13 heures. »

Jacques fait partie des heureux permissionnaires qui prennent le train pour la Bretagne, en « z.o. ». C'est sans doute de cet épisode que se souvient sa soeur Eugénie ¹⁵⁵. Elle se rappelle en particulier le café vert et le savon, denrées rares sous l'Occupation, rapportés par son frère et qui faisaient aussi partie des colis que les marins envoyaient parfois de Dakar à leurs familles ¹⁵⁶. C'est sans doute aussi en ce début de 1942 que Jacques lui demande d'intercéder, avec succès, auprès de leur père pour qu'il lui prête un habit civil convenable pour aller au bal avec sa soeur. Comme tout permissionnaire en zone occupée, Jacques doit pointer à la Kommandantur locale à son arrivée et au moment de son départ. Le 11 février, au matin, les

152 Le paquebot *Lamoricière* a sombré le 9 janvier 1942 à 12 h 35, alors qu'il se portait au secours du petit cargo *Jumièges*, qu'il n'a pas trouvé (<http://www.frenchlines.com/lamoriciere/index.php>, consulté le 1^{er} février 2014). Un petit mystère : Roland Sévenou dit avoir reçu un S.O.S. du *Jumièges* le 11 janvier, alors que les diverses sources affirment qu'il aurait coulé le 8 ou le 9 ! Il est vrai que le *Lamoricière* ne l'a pas trouvé avant de sombrer, ce qui ne signifie pas forcément que le cargo avait déjà coulé...

153 Il s'agit du cargo bananier *Belain d'Esnambuc*, de la CGT, qui, replié en Méditerranée en juin 1940, effectue des voyages sur l'Algérie, le Maroc et les Antilles jusqu'à son désarmement (http://www.frenchlines.com/ship_fr_49.php, consulté le 15 août 2015).

154 « z.o. » : zone occupée. Les permissions en zone occupée étaient organisées en accord avec les occupants allemands.

155 Témoignage recueilli le 21 janvier 2014

156 LARRIPA, *op. cit.*, p. 51

permissionnaires bretons sont de retour à Toulon ¹⁵⁷. Pour Jacques, ce sera sa dernière permission auprès des siens, à Portsall, d'ici la fin de la guerre. Ses frais de voyage (330 fr.) lui seront remboursés le 11 avril 1942 ¹⁵⁸.

Pendant l'absence de Jacques, les réparations ont commencé sur *Le Terrible*. Dès le lendemain de son départ, le contre-torpilleur est allé au quai des machines et des ouvriers sont montés à bord ¹⁵⁹. Début mai, l'équipage gratte la peinture, passe du minium, avant de passer de la peinture grise ¹⁶⁰.

Le 18 mai, *Le Terrible* peut reprendre la mer ¹⁶¹ :

« **Lundi 18 mai**

Ce matin nous appareillons du quai des machines avec les remorqueurs, nous allons au point fixe à Balaguier ¹⁶², puis nous appareillons faire exercice de tir et de vitesse à 25 noeuds. Le soir nous rentrons. A 7 heures du soir nous sommes pris et amenés avec des remorqueurs au quai Milan. [...]

Mardi 19 mai

Après quelques exercices dans la rade de Toulon, nous allons au poste 2 du quai Noël. Le matin paie de l'équipage. Le soir RAS.

Mercredi 20 mai

Le matin derniers préparatifs. L'après-midi à 6 heures nous appareillons. Le temps est superbe et le voyage s'annonce beau. RAS.

Jeudi 21 mai

Journée en mer. Beau temps. Le quart passe vite. RAS.

Vendredi 22 mai

[...] Nous arrivons à Oran à 14 h 30 de l'après-midi.

Un bon coup de propreté sur la teugue. (L'heure est retardée d'une heure).

[...]

Lundi 25 mai

Le matin pas de permissionnaire. Appareillage d'Oran à 12 heures avec Orphée et Sidi-Ferruch ¹⁶³.

Quart par bordée. RAS.

Mardi 26 mai

Passé Gibraltar ce matin à 10 heures. Aucun incident ¹⁶⁴. [...]

Mercredi 27 mai

De bonne heure nous arrivons à Casa. Vers 7 heures environ. L'après-midi propreté générale.

[...]

Lundi 8 juin

Le matin derniers préparatifs. [...] Appareillage de Casa à 11 heures. Route sur Dakar. RAS.

Mardi 9 juin

Le matin le sous-marin Antiope ne marche pas bien. On stoppe. L'ingénieur mécanicien du Sidi va sur l'Antiope et 2 s/m en subsistance à bord vont sur l'Antiope ¹⁶⁵. [...] Arrivé à Agadir à 15 h GMT. Attendons sous-marins.

Mercredi 10 juin

Nous sommes partis ce matin à 02 h 00 d'Agadir avec 2 sous-marins. Les essais de

157 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 11 février 1942

158 Mention dans son livret de solde.

159 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 20 janvier 1942

160 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 5, 6, 7, 8, 11 mai 1942

161 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

162 Roland Sévenou écrit "*Balaguier*", mais il doit s'agir de la pointe de **Balaguier** à La Seyne-sur-Mer.

163 L'*Orphée* et le *Sidi-Ferruch* sont des sous-marins.

164 Le passage de Gibraltar était évidemment toujours un moment délicat pour les navires de la flotte vichyste, compte tenu de la présence britannique.

165 « 2 s/m en subsistance » : 2 sous-marinières pris comme passagers sur un autre bâtiment que le leur.

l'Antiope sont à moitié satisfaisants. Rien de particulier. Temps superbe, mer belle.

Jeudi 11 juin

Mer belle. La chaleur se fait sentir. RAS.

Vendredi 12 juin

Nous suivons toujours les côtes. Vers midi nous passons le cap Blanc et nous apercevons Port-Etienne.

Beau temps. Mer un peu houleuse.

RAS.

Samedi 13 juin

[...] D'après le point à midi, nous sommes environ à 400 km du cap Blanc. Temps chaud. Mer légèrement houleuse. [...] Nous diminuons de vitesse pour arriver demain matin à Dakar. RAS.

Dimanche 14 juin

Nous arrivons de bonne heure devant Dakar et nous rentrons à 7 h 45. Nous sommes accostés à la marine. [...] »

Dès le lendemain, la première tornade de l'hivernage est au rendez-vous ¹⁶⁶. Elle annonce une fin d'année agitée, et pas seulement sur le plan météorologique...

166 *Carnet de bord de Roland Sévenou, 15 juin 1942*

Virement de bord à Dakar

Jacques et ses camarades retrouvent dans un premier temps la routine habituelle : travaux de propreté, travaux de peinture, inspections, sorties à terre, cinéma, baignade ¹⁶⁷. L'activité militaire proprement dite est très limitée. Le capitaine de vaisseau Charles Perzo, qui a pris le commandement de la 10^e DCT le 18 juin 1942, quelques jours après le retour de Jacques à Dakar, n'a pas le moral :

« Nous nous morfondons dans l'inaction, la pénurie de mazout nous contraignant à ne faire que de rares sorties à 24 noeuds, une misère pour ces bateaux. » ¹⁶⁸

« Misère » confirmée par l'historien Jean Lassaque :

« A l'arrivée du Terrible, la 10^e DCT se trouve très sérieusement limitée dans ses possibilités d'appareillage. Compte tenu de la situation critique des réserves de mazout de Dakar, les sorties de la 4^e Escadre sont rares et de courte durée. » ¹⁶⁹

En octobre 1942, la situation est toujours aussi difficile :

« Les économies d'énergie sont de plus en plus à l'ordre du jour. La colonie vit sur ses réserves. L'été dernier on a installé à bord [du Fantasque] des gazogènes pour l'alimentation des groupes électrogènes fonctionnant au gazole. Aujourd'hui, le Fantasque et le Terrible sont remorqués jusqu'à leurs coffres à Bel Air pour éviter d'allumer les chaudières. » ¹⁷⁰

Le Terrible effectue tout de même de temps en temps quelques mouvements ¹⁷¹ :

- le 29 juin, il est d'alerte DCA, se rend à coffre, puis, après l'appareillage du *Lot*, retourne à couple avec *L'Audacieux* ;
- le 3 juillet, il vient au môle des contre-torpilleurs, pendant que *Le Fantasque* va en cale sèche ;
- le 29 septembre, il rentre au bassin ; il en ressort le 5 octobre, pour accoster à la marine.

Le navire appareille parfois pour des exercices, par exemple :

- le 15 juillet de 7 h 30 à 12 h ;
- le lendemain, nouvel exercice l'après-midi à Bel Air et poste de combat le soir, avec tir au 37 ;
- le 18 juillet, à 7 h 30, appareillage de Bel Air avec *Le Fantasque*, exercice de tir et d'évolution, avant de rentrer à Dakar à 11 h ;
- nouvel exercice le 7 août ;
- le lundi 10 août, la 10^e DCT « appareille pour aller rejoindre à Bel Air les croiseurs mouillés depuis trois jours derrière les filets [anti-sous-marins]. Les bâtiments procèdent à leurs écoles à feu. *Le Fantasque* et *le Terrible* se distinguent avec des coups au but. »
- le matin du 13 août, *Le Terrible* appareille avec *Le Fantasque* et trois croiseurs pour un exercice avec 50 avions, qui simulent des attaques en piqué ; il rentre à Dakar à

167 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

168 Cité par Paul CARRÉ, *Qui était l'amiral Perzo ? (2 juin 1984 - 11 juin 1977)*, p. 23 [Document publié sur le site ALAMER : <http://alamer.fr/ARCHIVES/29.pdf>]

169 LASSAQUE (1), p. 77

170 CARRÉ (1), p. 149

171 Toutes les indications qui suivent se fondent sur le *Carnet de bord de Roland Sévenou*.

12 h 30 ;

- le 11 septembre, exercice, notamment de tir, et mouillage à Bel Air ;
- le 18 septembre, nouvel exercice jusqu'à 12 h 30.

Quelques événements exceptionnels interviennent parfois :

- le jeudi 2 juillet l'avion qui apporte du courrier prend feu. Seules quelques lettres et cartes sont sauvées ¹⁷² ;
- le 27 septembre, on apprend que le courrier avion venant à Dakar a eu un accident à Blida (Algérie) et a brûlé ; 23 ¹⁷³ personnes ont péri dans la catastrophe.

Il y a aussi quelques alertes DCA. Parfois sans conséquences, comme le 3 août ¹⁷⁴, ou comme le 14 octobre, où deux avions anglais survolent Dakar ¹⁷⁵, mais parfois plus sérieuses.

Le 12 août Roland Sévenou note dans son carnet de bord :

« Alerte DCA. 1 avion anglais de bombardement type Wellington et un chasseur anglais sont abattus. 1 chasseur français est incendié et tombe en flammes à Rufisque. Le Commandant Delage [un aviso] est allé rechercher les rescapés (2 sont tués, 2 à l'hôpital et 2 sains et saufs). »

Le 13 août, *« 3 bombardiers Wellington survolent le cap Manuel. Le groupe est pris en chasse par cinq Curtiss qui abattent le serre-file près de Thiaroye. 2 hommes retrouvés blessés. Les autres aviateurs en fuite après avoir mis le feu à l'appareil. Retrouvés le lendemain et faits prisonniers. »* ¹⁷⁶

Le 18 septembre, un avion anglais volant à haute altitude surveille l'escadre qui appareille pour un exercice d'évolutions. Il est pris à partie par la DCA ¹⁷⁷.

Le matin du 23 septembre, jour anniversaire de la bataille de Dakar, a lieu un défilé ¹⁷⁸. Jacques y participe peut-être. En tout cas, il se souvient certainement avec émotion des événements tragiques qu'il a vécus deux ans auparavant.

Un mois plus tard, le 21 octobre, l'amiral Darlan arrive à Dakar *« sans tambour ni trompettes »*, à la *« grande surprise de la population »* ¹⁷⁹. La discrétion entourant l'arrivée de l'amiral de la flotte, commandant en chef des forces militaires, s'explique bien évidemment par des raisons de sécurité. En tournée en Afrique, il vient inspecter les défenses de Dakar. Il repart le 23 octobre, non sans avoir apporté un message du maréchal Pétain. Un journal suisse rend compte de sa visite :

172 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 2 juillet 1942

173 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 27 septembre 1942 et *L'Ouest-Eclair*, 30 septembre 1942

174 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 3 août 1942

175 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 12 août, 14 octobre 1942. Le 12 août, c'est le capitaine Louis Delfino, commandant la 2^e escadrille du GC I/4 (Groupe de chasse I/4), basé à Dakar et chargé de lutter contre les incursions d'avions britanniques qui abat l'appareil anglais (http://www.cieldegloire.com/004_delfino.php, consulté le 7 février 2014). Il combattra plus tard dans l'escadrille Normandie-Niemen.

176 CARRÉ (1), p. 148.

177 CARRÉ (1), p. 149

178 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 23 septembre 1942

179 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 21, 22, 23 octobre 1942

LE PROBLÈME DE L'AFRIQUE SE POSE CHAQUE JOUR AVEC PLUS D'ACUITÉ

L'amiral Darlan inspecte les défenses de Dakar *Il donne lecture d'un message du maréchal Pétain sur la nécessité d'une résistance en face de toute agression nouvelle*

La presse parisienne insiste sur l'ampleur du système fortifié mis sur pied pour assurer la sauvegarde de l'Afrique occidentale française

Notre correspondant de Vichy nous téléphone :

L'inspection qu'effectue l'amiral Darlan en Afrique occidentale française marque l'importance exceptionnelle qu'on porte à Vichy à la défense de l'empire, et tout particulièrement à celle de Dakar, bastion avancé des positions françaises du continent noir.

Commandant en chef des troupes métropolitaines et coloniales, l'amiral Darlan s'est rendu sur place pour inspecter les travaux en cours d'exécution dans le camp retranché de la ville et constater par lui-même l'excellent moral de la garnison, d'autant plus qu'elle a été considérablement renforcée ces temps derniers.

Le message qu'il a lu au micro de Radio-Dakar au nom du maréchal Pétain fait mention de nouvelles menaces contre l'A.O.F., et c'est, croyons-nous, la première fois qu'est faite une allusion aussi précise d'une source officielle à la situation infiniment délicate de cette colonie placée à proximité de bases anglo-saxonnes aussi puissantes que Bathurst et Freetown. Aucune autre explication n'est d'ailleurs contenue dans l'ordre du jour du chef de l'Etat qui rappelle aux troupes stationnées, ainsi qu'on le verra par ailleurs, l'exemple de l'efficace résistance de septembre.

On ne fait plus mystère à Vichy des mesures qui ont été prises et qui se poursuivent encore à Dakar en vue d'assurer à la colonie des moyens de défense décisifs et les journaux de Paris ont très récemment publié d'intéressantes photographies représentant de nombreux blockhaus construits dans la zone fortifiée. On a pu également trouver dans ces reportages d'actualité, des vues de batteries d'artillerie antichars et de terrains d'aviation couverts d'appareils de combat d'un type très moderne. Toutes ces photographies documentaires laissent comprendre que le régime de la défense de l'empire fait maintenant l'objet d'un statut particulier.

La position du gouvernement dans le problème plus général de la sécurité impériale est d'ailleurs sans changement, et aucune aide étrangère, quelle qu'elle soit, n'est envisagée pour le cas où un nouvel assaut viendrait à se produire contre Dakar ou toute partie du domaine colonial français.

Le message du maréchal Pétain

DAKAR, 22 (Havas-Ofi). - Au cours de son inspection des forces de terre, de mer et de l'air, à laquelle il procède actuellement à Dakar, l'amiral Darlan a lu au poste de radio de Dakar le message suivant qui lui a été confié par le maréchal Pétain, chef de l'Etat, pour la population d'Afrique occidentale française :

Au moment où l'amiral Darlan part pour Dakar, je lui confie pour vous, habitants de l'A.O.F., ce message de gratitude et de confiance. Depuis plus de deux ans, par vos efforts quotidiens pour venir en aide à la métropole, vous avez témoigné votre attachement à l'unité de l'Empire. Cet attachement, vous le prouviez magnifiquement en septembre 1940, lorsque, attaqués sans raison, vous opposiez une victorieuse résistance dont s'enorgueillit encore, à bon droit, la France malheureuse.

Aujourd'hui retentissent contre nous de nouvelles menaces alors que, dans d'autres parties de

l'Empire, d'héroïques défenseurs succombent sous le nombre, sachant que leur sacrifice ne sera pas vain lorsque luira le jour de la justice. Ces menaces, vous savez mieux que personne qu'elles n'ont pas l'ombre d'un prétexte : c'est avec la fierté la plus légitime que j'affirme que malgré les difficultés les plus angoissantes, il n'a jamais été manqué, depuis notre défaite, à la parole de la France. Je vous apporte l'assurance qu'il n'y sera pas manqué dans l'avenir.

A toute agression, vous feriez la même réponse qu'en septembre 1940. Dakar, dont tant de Français payèrent de leur vie la défense et le développement, est, malgré la distance, chaque jour plus près de nos coeurs.

[Feuille d'avis de Neufchâtel et du Vignoble neuchâtelois, Vendredi 23 octobre 1942]

Le journal *La Croix* apporte quelques précisions sur le déroulement de la visite de l'amiral Darlan et la participation de la marine à l'événement :

Dakar. Le gouverneur général Boisson, qui achevait une tournée au Soudan et au Niger, est rentré mercredi dans la capitale de l'Afrique Noire pour accueillir l'amiral de la Flotte à sa descente d'avion.

Descendu au palais du Gouvernement, l'amiral Darlan assista jeudi matin à une prise d'armes à laquelle participaient les forces du point d'appui de Dakar. La nouvelle de sa présence s'était rapidement répandue et une foule nombreuse se pressait pour accueillir l'amiral de la Flotte lorsqu'il arriva à 7 h. 30 précises, en compagnie du général Barrau, sur le boulevard Maréchal-Pétain, où devait se dérouler la revue.

Le défilé des troupes dégagea une impression de force tranquille et de confiance solide qui reflètent bien l'état d'esprit de la capitale de l'A. O. F. L'amiral, après avoir vivement félicité le général Blaisot qui représentait les troupes, pour la magnifique tenue des hommes, effectua en voiture une première inspection des défenses de Dakar.

A 11 heures, il était de retour au Gouvernement général pour recevoir les corps constitués. Après les présentations devant les autorités de la ville impériale et les chefs légionnaires ainsi réunis, l'amiral de la Flotte prononça une brève allocution. Il transmit aux Dakarois le salut du Maréchal qui pense à eux avec sollicitude. Il fit appel à l'union étroite et à la discipline de tous, seul moyen pour la France, ainsi que l'a répété souvent le Maréchal, de surmonter les heures sombres actuelles.

Dans l'après-midi, le chef des forces armées, accompagné de l'amiral Collinet, commandant la marine de l'A. O. F., a visité le Richelieu et les bateaux de guerre dans le port de Dakar. L'amiral Darlan a quitté Dakar pour Rabat dans la journée du 23 octobre.

[La Croix, 26 octobre 1942, n° 18331]

Le ton martial de *La Croix* ne peut cacher l'inquiétude de Vichy devant l'évolution de la situation. Inquiétude perceptible dans l'article du journal suisse et surtout dans le message de Pétain. Inquiétude confirmée par l'arrivée le 1^{er} novembre d'un grand convoi de paquebots qui évacue les civils, femmes et enfants vers Casablanca ¹⁸⁰.

Inquiétude justifiée. Les alertes aériennes sur Dakar se multiplient au début du mois de novembre. Et, le dimanche 8, coup de tonnerre : on apprend que les Anglo-américains ont débarqué le matin à Alger, Oran et en divers points de l'Afrique du Nord. L'opération « Torch » a commencé. A Dakar, l'armée et la marine sont consignées. Les hommes sont aux postes de combat jour et nuit ¹⁸¹. Il y a plusieurs alertes DCA. On disperse les bateaux dans le port pour limiter les risques en cas d'attaque ¹⁸². Et « *les compagnies de débarquement, avec leurs fusils*

180 CARRÉ (1), p. 150 ; Pierre AUGÉY, *Souvenirs d'un marin de cinq "Républiques"*, Le Gerfaut, 2002

181 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 novembre 1942

182 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 novembre 1942 ; LARRIPA, *op. cit.*, p. 52 ; CARRÉ (1), p. 151 ; Elie CERRUTI, *Mémoires de guerre* (http://copter.canalblog.com/docs/MEMOIRES_DE_GUERRE.doc, consulté le 7

mitrailleurs en batterie derrière des chevaux de frise, sont prêtes à repousser une tentative de coup de main contre les navires »¹⁸³. Jacques entend certainement les discours jusqu'au-boutistes des officiers et du gouverneur général Boisson, qui appellent les troupes à rester fidèles au maréchal Pétain et à se sacrifier si nécessaire¹⁸⁴.

Pendant ce temps, le général Giraud, prend la tête des forces françaises d'Afrique du Nord et bénéficie du soutien américain.

Le 11 novembre, en France, les troupes allemandes ripostent à l'opération « Torch » en occupant la zone « libre ». Les alertes se multiplient sur Dakar.

Le 13 novembre, l'amiral Darlan, qui se trouvait par hasard à Alger au moment du débarquement anglo-américain, se range au côté des Alliés, qui le reconnaissent comme l'autorité française suprême en Afrique du Nord. Le général Giraud reçoit le commandement en chef des troupes françaises.

A Dakar, les esprits s'échauffent.

Le 12 novembre, à 19 heures, l'équipage du *Richelieu*, en rade de Dakar, manifeste aux cris de : « *A bas Laval, vive Roosevelt* »¹⁸⁵.

Le 14 novembre, *Le Terrible* rejoint son poste d'amarrage à couple du *Fantasque* et les permissionnaires peuvent se rendre à terre pour la première fois depuis le 8. Peu avant 22 heures, heure limite fixée pour leur retour à bord, une manifestation de marins éclate. Ils crient « *Vive Churchill ! Vive de Gaulle !* », chantent *It's a long way to Tiperary* et le début du *God save the King*. Beaucoup semblent avoir bu¹⁸⁶.

Le 16 novembre, l'effervescence n'est pas retombée :

« *Des rumeurs de négociations entre l'amiral Darlan, le général Noguès, le gouverneur général Chatel et les Alliés à Alger circulent depuis deux jours, provoquant de l'effervescence en ville. De nombreux marins rentrent ivres et des bagarres ont eu lieu dans les postes d'équipage. La grande majorité des gens manifeste sa hâte de reprendre le combat contre les Allemands.* »¹⁸⁷

La veille, des informations sur un désaccord entre Pétain et Darlan sont parvenues jusqu'à Dakar, où le général Bergeret, qui s'est rallié au général Giraud, est passé « *incognito* »¹⁸⁸. Il est envoyé par l'amiral Darlan pour essayer de convaincre le gouverneur général Boisson du bien fondé de son revirement. Il rentre le 16 à Alger avec l'accord de principe de Pierre Boisson. Mais cela n'empêche pas la DCA de Dakar de tirer sur tout avion de la RAF qui s'aventure au-dessus de la ville¹⁸⁹.

Il faut attendre le 23 novembre pour que le gouverneur général Boisson annonce à 12 h 15 sur Radio Dakar sa décision de placer la colonie et ses forces armées sous les ordres de l'amiral Darlan et donc de reprendre le combat contre l'Allemagne et l'Italie¹⁹⁰.

février 2014)

183 CARRÉ (1), p. 151

184 Elie CERRUTI, *Mémoires de guerre*

185 Vincent LESTREBAN, *Un Breton dans la coloniale : les pleurs des filaos*, (extraits en ligne consultés sur Internet)

186 Paul CARRÉ, *Les lévriers de la mer*, Editions France Empire, 1953, p. 20 [cité désormais : CARRÉ (2)]

187 CARRÉ (1), p. 151

188 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 novembre 1942

189 Vincent JOLY, *Le Soudan français de 1939 à 1945 : une colonie dans la guerre*, Khartala Editions, 2006, p. 396 (extraits en ligne consultés sur Internet)

190 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 novembre 1942 ; CARRÉ (1), p. 151 ; CARRÉ (2), pp. 21-22 ; Vincent LESTREBAN, *Un Breton dans la coloniale : les pleurs des filaos*, (extraits en ligne consultés sur Internet)

La veille, le général américain Clark et l'amiral français ont signé un texte prévoyant l'entrée en guerre de la France aux côtés des Alliés et garantissant le retour à la souveraineté française de l'Empire dans son entier ¹⁹¹ :

« Les forces françaises aideront et appuieront les forces des Etats-Unis et de leurs alliés pour chasser l'ennemi commun du sol de l'Afrique, libérer la France et restaurer intégralement l'Empire français. »

Les Anglais et les Américains, ennemis d'hier, sont devenus des alliés, aux côtés desquels les marins français vont désormais se battre pour libérer la France. Pour Jacques c'est une autre guerre qui commence.

Le 27 novembre, il apprend comme ses camarades que la flotte de Toulon s'est sabordée pour ne pas tomber aux mains des Allemands après l'invasion de la « zone libre ». Et le jour de Noël, il apprend que l'amiral Darlan a été assassiné la veille à Alger. C'est le général Giraud qui prend la relève.

Pendant le mois qui s'écoule entre le revirement du gouverneur général Boisson et la fin de l'année 1942, les exercices et l'entraînement reprennent, cette fois sans alertes DCA ¹⁹². Une intense activité règne dans le port et sur les bâtiments :

« A l'arsenal on efface, les marques de nationalité sur les flancs des cargos à grand coups de peinture noire et l'on entreprend la réinstallation des canons, mis en réserve à l'armistice, sur leurs ponts et leurs superstructures. » ¹⁹³

Dès le début du mois de décembre des ingénieurs américains sont présents à Dakar :

"2 décembre

Nous sommes immergés [sic] d'ingénieurs américains. On parle de nous envoyer en réparation aux USA. » ¹⁹⁴

Le 8 décembre, on apprend que le terrain d'aviation et les installations portuaires de Dakar seront mis à la disposition des forces alliées ¹⁹⁵.

Le 15 décembre, un important convoi vient chercher « les troupes et le matériel de l'armée pour les transporter en Afrique du Nord, où nos unités s'efforcent de contenir les Allemands devant la Tunisie, en attendant le déploiement des troupes américaines » ¹⁹⁶.

Derrière cette activité visible pour Jacques et ses camarades, d'autres initiatives, plus discrètes, s'avéreront bientôt d'une grande importance pour leur vie de marins et de combattants. Ainsi, le 14 décembre l'agence américaine AP fait-elle état d'informations de source autorisée annonçant que non seulement Dakar sera ouvert aux navires et aux avions des Alliés, mais que les forces françaises qui y sont basées sont prêtes à combattre à leurs côtés pour la victoire commune ¹⁹⁷.

191 Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *La Mission Navale française à Washington et la renaissance de la Marine*, 3 janvier 1943 - 1^{er} janvier 1946, in *Relations Internationales*, n° 108, hiver 2001, pp. 503-523

192 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

193 CARRÉ (1), p. 153

194 *Journal d'un marin du « Georges Leygues » de 1942 à 1944* (<http://www.cg06.fr/cms/cg06/upload/decouvrir-les-am/fr/files/rr155-marin.pdf>, consulté le 28 janvier 2014)

195 *Chicago Daily Tribune*, 9 décembre 1942

196 CARRÉ (1), p. 154

197 *The Cornell Daily Sun*, 15 décembre 1942 (consultable en ligne sur le site de la Cornell University)

DAKAR DELIVERS ITS WARSHIPS TO GEN. EISENHOWER

French West Africa Joins War Against Axis.

LONDON, Dec. 8 (AP).—French West Africa has joined the united nations as an ally in "the prosecution of the war against the axis." It has made available to the allies its airfields to short cut air transit routes, port facilities, and fleet units at Dakar to end the U-boat menace in the South Atlantic.

The announcement was made today by Lieut. Gen. Dwight D. Eisenhower from his American headquarters in North Africa.

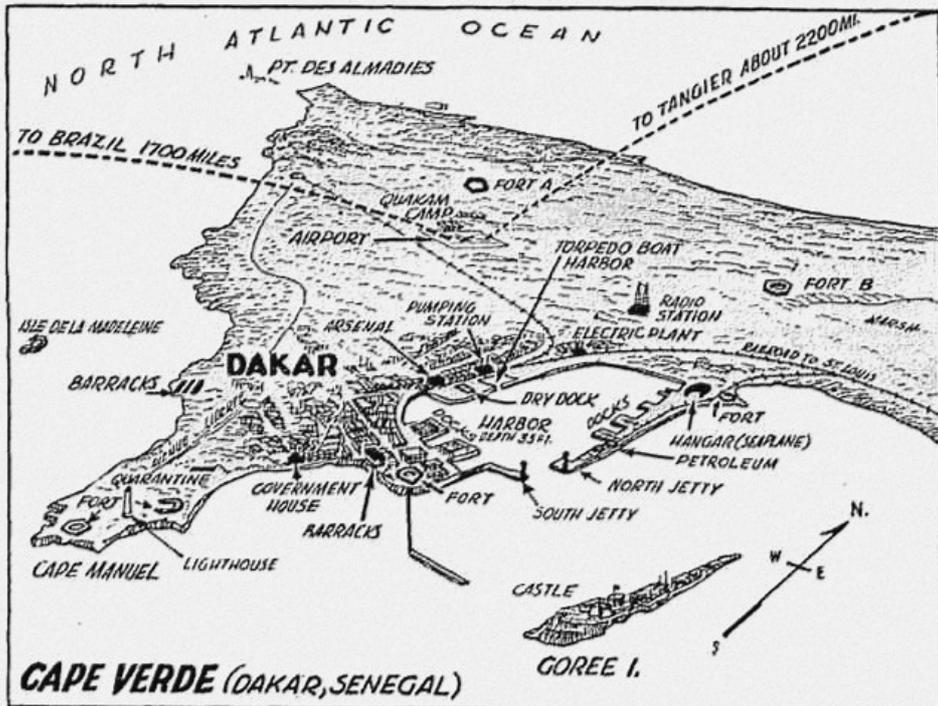
This latest contribution to the allied cause was arranged in agreement with Adm. Jean Darlan and Gov. Gen. Pierre Boisson, who once repulsed a British supported Fighting French attempt to take Dakar from the sea.

Regarded As Great Coup.

While the new expedient was regarded as a great coup, it served further to complicate the controversy

Dakar Turned Over to Forces of the Allies.

(Story in adjoining column.)



Dakar and adjacent area, which has been turned over for use by allied navies and air forces, it was announced yesterday by Lieut. Gen. Dwight D. Eisenhower.

Carte publiée dans le *Chicago Daily Tribune* du 9 décembre 1942

Les choses commencent à se concrétiser le 19 décembre, lorsqu'un DC 3 de l'US Air Force atterrit à Dakar. Il amène une mission militaire américaine chargée d'assurer la liaison avec les forces françaises et d'aménager la base¹⁹⁸. Cette commission, dirigée par le vice-amiral William A. Glassford Jr., doit examiner comment l'aérodrome et le port de Dakar, ainsi que les bâtiments de la flotte française, pourraient être mis à contribution pour envoyer des hommes et du matériel en Afrique et pour mener la lutte contre les sous-marins au large de la côte africaine¹⁹⁹.

Deux jours plus tard, le 21 décembre, une armada d'avions et d'hydravions se posent sur le terrain d'aviation de Ouakam ou sur le plan d'eau de Bel Air, tandis qu'un gros cargo, un « Liberty ship » entre dans le port. Jacques découvre sans doute à cette date ces drôles de voitures américaines appelées « Jeeps »²⁰⁰.

Dès lors la mission navale américaine visite les ports d'Afrique du Nord et d'Afrique Noire pour préparer la refonte et la modernisation des navires français²⁰¹. Des officiers de l'US Navy montent à bord pour dresser la liste des travaux à effectuer lors du futur grand carénage²⁰². Le commandant Perzo définit avec eux le programme pour *Le Fantasque* et *Le Terrible*²⁰³.

Le 5 janvier 1943, le général Giraud en personne vient à Dakar pour se concerter avec le gouverneur général Boisson et le vice-amiral américain Glassford²⁰⁴. Il arrive à 19 h 30 « avec une puissante escorte d'avions ». Le lendemain, il assiste à un défilé des forces de mer et de terre. 58 avions, suivis de 36 Curtiss, passent au-dessus des tribunes²⁰⁵. Des milliers de personnes massées le long des rues crient « Vive Giraud ! » et « Vive l'Amérique ! ». Le Haut commissaire pour l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale et le vice-amiral Glassford déposent des couronnes de fleurs au monument érigé en l'honneur des soldats sénégalais morts pendant la Première Guerre mondiale²⁰⁶.

L'activité s'intensifie encore.

Le 14 janvier, le *Fantasque* embarque « 50 000 litre d'essence d'avion en fûts et de gros crapauds de béton destinés à constituer des mouillages en rade de Port-Etienne pour les hydravions de protection de convois ». Le *Terrible* embarque autant de carburant et les coffres de corps morts²⁰⁷. Les deux contre-torpilleurs appareillent à 17 h 30. Le lendemain, à 9 h, ils rattrapent un important convoi, qu'ils sont chargés de protéger²⁰⁸ :

« Il y a là, derrière l'avisos Dumont d'Urville, bondés de troupes, de canons et de chars de l'armée d'A.O.F., les paquebots Groix, Champollion, Médie-II, les cinq cargos et les deux pétroliers partis de Dakar avant hier. Quatre corvettes les encadrent. »²⁰⁹

Au total 10.000 hommes et leur matériel, selon Roland Sévenou²¹⁰.

Le Fantasque et *Le Terrible* quittent le convoi et se rendent à Port-Etienne, où ils arrivent à

198 CARRÉ (1), p. 154

199 *The News and Courier*, 21 février 1943

200 CARRÉ (1), p. 154

201 <http://forummarine.forumactif.com/t4740-france-cuirasses-classe-richelieu>, consulté le 5 février 2014

202 CARRÉ (1), p. 155

203 Paul CARRÉ, *Qui était l'amiral Perzo ? (2 juin 1984 - 11 juin 1977)*, p. 25

204 *The Saratogian. Saratoga Springs*, 7 janvier 1943

205 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 5 et 6 janvier 1943

206 *The Cornell Daily Sun*, 7 janvier 1943

207 CARRÉ (1), p. 156

208 CARRÉ (1), p. 156 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14 et 15 janvier 1943

209 CARRÉ (1), p. 156

210 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 janvier 1943. Parmi les troupes embarquées à Dakar se trouve le 12^e GACA (Groupement autonome de chasseurs d'Afrique), qui a quitté Meknès pour aller renforcer les forces alliées en Tunisie (<http://12rcahistorique.canalblog.com/archives/2010/04/03/17460374.html>, consulté le 10 février 2014)

15 h 45. Les permissionnaires se rendent à terre. Le lendemain, 16 janvier, après avoir déchargé le matériel, les deux navires appareillent à 13 heures²¹¹. A 6 h 30, le lendemain matin, ils dépassent le convoi. A 8 h 30, ils mettent cap à l'ouest à la rencontre d'un convoi descendant, composé de l'*Annamite* et de deux bateaux protégés par un hydravion²¹².

Le 18 janvier, l'équipage du *Terrible* est appelé aux postes de combat pour un exercice. Le 19, il arrive devant Dakar vers 7 h 30 et est à quai à 10 heures. Le bâtiment est presque à sec de mazout²¹³.

Depuis quelque temps déjà, pour Jacques, comme pour ses camarades, les signes annonciateurs d'une longue traversée s'accumulent. Le 13 janvier, les capitaines d'armes du *Fantasque* et du *Terrible* ont désigné des hommes pour une « *corvée de vivres insolite* ». Il s'agissait de compléter l'approvisionnement en viande de la 10^e DCT en vue de traversées de longue durée en récupérant des quartiers de boeufs stockés sur le *Georges Leygues*²¹⁴ : 1500 kg note Roland Sévenou²¹⁵.

Autre indice : le 21 janvier on débarque les munitions des canons Hotchkiss de 37 mm, qui ont été démontés, des munitions de DCA et du matériel divers²¹⁶. Sur tous les navires, on démonte tout ce qui n'est pas vraiment utile ou qui doit être remplacé²¹⁷. On charge des barriques. « *Tout ça sent l'appareillage avec la grosse baille* » (c'est-à-dire le *Richelieu*), commentent des marins du *Fantasque*²¹⁸.

Le 24 janvier, les choses se précisent. *Le Fantasque* et *Le Terrible* sortent du port et vont mouiller devant Rufisque²¹⁹. Pour certains marins, c'est le signe que « *de toute évidence, la division attend la discrète sortie de la grosse baille, à la faveur de la nuit pour prendre son escorte. Chacun imagine déjà l'arrivée triomphale du Richelieu à New York, précédé du Fantasque et du Terrible* »²²⁰.

Aussi quelle déception pour Jacques et ses camarades, lorsqu'ils constatent, le 25 au matin, après avoir appareillé la veille vers 22 heures, qu'ils sont ... seuls sur une mer houleuse.

Et pourtant - mais ils ne le savent pas encore - ils viennent vraiment de partir à la découverte d'un nouveau monde. Jacques, comme la plupart d'entre eux, s'en souviendra toute sa vie...

211 CARRÉ (1), p. 156 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16 janvier 1943

212 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 17 janvier 1943

213 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 18 et 19 janvier 1943

214 CARRÉ (1), p. 155

215 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 janvier 1943

216 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 21 janvier 1943

217 LARRIPA, *op. cit.*, p. 54

218 CARRÉ (1), p. 158

219 CARRÉ (1), p. 158 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 24 janvier 1943

220 CARRÉ (2), p. 41

De l'horreur de Casa aux lumières de New York

Après avoir quitté Dakar le 24 janvier 1943, *Le Fantasque* et *Le Terrible* passent le cap Juby de bonne heure le matin du 27 janvier. Le soir, ils se trouvent en face d'Agadir ²²¹.

Le 28, ils arrivent devant Casablanca à 8 heures ²²². Un patrouilleur américain s'approche et signale par projecteur : « *Follow me* ». Il conduit les contre-torpilleurs français, à 5 noeuds, vers la passe pourtant masquée par la brume et leur ordonne de stopper pour attendre les pilotes. Les marins français viennent de découvrir une des supériorités de la marine américaine : le patrouilleur dispose d'un radar... ²²³

La brume se lève peu à peu. C'est alors un spectacle de désolation qui s'offre aux marins français et qui doit raviver chez Jacques de douloureux souvenirs :

« *A tribord, échoué sur les rochers, couché sur le côté, son pavillon de commandement encore battant, gît le contre-torpilleur Milan. Son avant est coupé, sa passerelle est écrasée comme le fut celle de l'Audacieux à Dakar et son pont milieu enfoncé. A droite de la sortie, échouée elle aussi, apparaît l'épave brûlée du croiseur Primauguet.* » ²²⁴

Après une demi-heure d'attente, un pilote monte à bord du *Fantasque*. Le triste spectacle continue :

« *La jetée Delure défile à tribord ; mouillage des navires de guerre, elle est occupée par des bateaux arborant la bannière étoilée. Le pilote conduit nos contre-torpilleurs au quai à charbon, à côté d'un paquebot français. Chemin faisant, nous apercevons les épaves du torpilleur Frondeur et des paquebots Savoie et Linois.* » ²²⁵

A bord du *Terrible*, le radio Roland Sévenou découvre les mêmes images :

« *Nombreux bateaux de guerre américains sont là. Le Primauguet et le Milan sont à l'extérieur, sur le côté, hors de combat. Le Malin n'a presque rien, l'Albatros est en très mauvais état, surtout l'AR [arrière]. Le Porthos est coulé sur le côté, ayant toute sa superstructure sur le quai. Le Lipari est brûlé et coulé. Le Savoie, l'Île d'Ouessant et 2 autres sont coulés.* » ²²⁶

Sans doute Jacques avait-il vu les paquebots *Porthos* et *Lipari* à Dakar, au début du mois de novembre 1942, lorsqu'ils étaient venus pour évacuer les femmes et les enfants de militaires. Arrivés à Casablanca le 7 novembre, ils ont, comme les autres épaves découvertes par les marins du *Fantasque* et du *Terrible*, été victimes le 8 novembre du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord lors de l'opération « Torch ».

221 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 24 et 27 janvier 1943

222 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 janvier 1943

223 CARRÉ (1), p. 158

224 CARRÉ (1), p. 159

225 CARRÉ (1), p. 159. Pierre Saliou m'a fait remarquer que, contrairement à ce qu'écrit Paul Carré, le *Linois* n'était pas à Casablanca lors de l'opération « Torch » et qu'il peut s'agir d'une confusion avec le *Lipari*.

226 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 janvier 1943



Le *Porthos* à Casablanca après l'opération "Torch"
(Source : <http://dafina.net/forums/read.php?50,316341>)



**Quelques épaves de bâtiments à Casablanca après l'opération « Torch »
(Photos : collection famille Saliou)**



L'Albatros et le Milan



Le Milan



Le Primauguet

Au moment de l'arrivée à Casablanca, les marins ont regardé le spectacle en silence « *atterrés par l'hécatombe que rappellent ces visions, ces 800 morts et ces milliers de blessés, des camarades !* »²²⁷

L'après-midi, les permissionnaires trouvent une ville où « *les militaires américains sont omniprésents et se conduisent comme en pays conquis* », où « *les effigies du président Roosevelt et de Winston Churchill sont à toutes les devantures des boutiques* », alors que « *l'accueil est plutôt frais* » pour les marins français. Beaucoup « *rentrent prématurément à bord, écoeurés* ». Ils se plaignent d'être « *ignorés* »²²⁸. Certains sont « *profondément dégoûtés* »²²⁹.

Mais ils sont aussi impressionnés par « *la fantastique organisation américaine et la profusion de matériel qui ne cesse de débarquer* » et par l'équipement (antennes, artillerie, DCA) du croiseur *USS Brooklyn*, près duquel *Le Fantasque* et *Le Terrible* sont amarrés à la jetée Delure²³⁰.

Le matin du vendredi 29 janvier, *Le Terrible* embarque trois camions de légumes et du vin²³¹. L'après-midi, des marins américains viennent installer à bord de petits émetteurs-récepteurs²³².

Ces préparatifs achevés, le lundi 1^{er} février, c'est le grand départ pour une grande traversée :

« *Le matin, préparatifs d'appareillage. Tous les bateaux américains appareillent, et nous partons à 11 h. La mer est très houleuse et passe par-dessus la digue. Nous sortons de Casa vers 12 h. Arrivés devant la digue, nous roulons bord sur bord. Vers 13 h 30, nous faisons route avec un convoi de 10 bateaux. Le soir vers 18 h le convoi s'augmente. Nous sommes environ 35 bateaux de commerce et 8 à 10 bâtiments de guerre.* »²³³

Le 2 février, on met cap à l'ouest. Le lendemain, la houle se creuse et le bateau embarque « *quelques bons paquets* »²³⁴. Le convoi grossit encore :

« *Il y a maintenant 41 transports et pétroliers escortés par le Texas, le Brooklyn, dix destroyers et nos deux contre-torpilleurs.* »²³⁵

Les conditions de navigation s'améliorent :

« Jeudi 4 février

Le matin, la mer est un peu plus calme, le ciel est gris, il commence à faire froid. Le soir, le temps s'est apaisé, encore un peu de houle. RAS.

Vendredi 5 février

Le matin, très beau temps. L'après-midi, le temps se lève.

[...]

Dimanche 7 février

Le matin, temps calme. Le vent devient frais. »²³⁶

227 CARRÉ (1), p. 159

228 CARRÉ (1), p. 159

229 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 janvier 1943

230 CARRÉ (1), p. 159

231 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 29 janvier 1943

232 CARRÉ (1), p. 160 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 29 janvier 1943

233 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 1er février 1943

234 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 2 et 3 février 1943

235 CARRÉ (1), p. 160. Remarque de M. Lassaque (15 septembre 2015) : « *Les deux CT ne font pas partie de l'escorte mais du convoi.* »

236 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

L'état de la mer permet au *Fantasque* et au *Terrible* de se ravitailler en mazout au pétrolier *Kennebeck*. Mais la manoeuvre reste délicate :

« [Le pétrolier] ralentit et le contre-torpilleur vient en route parallèle à une vingtaine de mètres de la nourrice. Des aussières et une ligne téléphonique sont passées entre les deux navires. Le ravitailleur annonce le cap au demi degré près sans discontinuer. Le commandant [...] le communique à l'homme de barre. Entre les navires les vagues, resserrées par la forme des coques, jaillissent à une grande hauteur. »²³⁷

A tout moment, il faut être prêt à trancher à la hache le cordage qui relie les bâtiments. Et surtout, « ainsi entravés, avançant à petite vitesse comme sur un rail, les deux navires sont des proies faciles pour des sous-marins en maraude, aussi un soupir de soulagement s'échappe-t-il des poitrines quand on rentre les amarres »²³⁸.

Le répit est de courte durée. Le 8 février, le temps est froid et la mer houleuse²³⁹. La situation s'aggrave les jours suivants. A un moment, le convoi doit réduire sa vitesse à six noeuds, ce qui gêne les contre-torpilleurs pour tenir leur cap. *Le Fantasque* et *Le Terrible* subissent des avaries. La nuit du 11 au 12 février est très mauvaise et le soir du 12, malgré une amélioration, *Le Terrible* pique encore du nez²⁴⁰.

Mais quelle récompense, le lendemain, samedi 13 février 1943 ! Le jour tant attendu est enfin arrivé : après un matin calme, à 18 heures GMT on aperçoit la terre et, à 18 h 30, après avoir parcouru 3960 milles depuis le départ de Casablanca, *Le Fantasque* et *Le Terrible* entrent à ... New York²⁴¹ ! Et quel spectacle ! :

« *Le Fantasque* et *Le Terrible* remontent l'Hudson à 24 noeuds. Il bruine et neige à la fois. Les collines entraperçues sont toutes blanches et il fait froid. Les bâtiments manoeuvrent entre des cargos lourdement chargés, prêts à partir avec un prochain convoi. On ralentit et, dans la grisaille, tandis que les premières lumières s'allument, on distingue au loin la masse du Richelieu passant lentement devant la statue de la Liberté. A tribord, la rive est illuminée par les arcs électriques jaillissant des chantiers de construction navale, tandis que le vent apporte le crépitement des marteaux pneumatiques.

Nos deux CT mouillent en plein fleuve pour attendre pilotes et remorqueurs. Des ferry-boats illuminés traversent l'Hudson à toute vitesse. »²⁴²

Au cours de la conférence de presse annonçant l'arrivée des bateaux français, le vice-amiral Raymond Fénard, chef de la Mission navale française aux Etats-Unis²⁴³, souligne l'importance de l'événement :

« Il y a quelques jours est arrivé, pour la première fois depuis 1929, dans certains ports de la côte est, le contingent le plus important de navires de guerre français sous les ordres du général Giraud, comprenant un cuirassé, un croiseur et plusieurs contre-torpilleurs, qui vont subir les réparations nécessaires dans différents arsenaux, où ils seront reçus cordialement et traités exactement comme tous les autres navires des

237 CARRÉ (1), p. 160

238 *Ibid.*

239 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 février 1943

240 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 9-12 février 1943

241 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 février 1943

242 CARRÉ (1), p. 161

243 La Mission navale, chargée de suivre la modernisation des navires français, de gérer les personnels présents sur le continent américain et d'exprimer les besoins en matériels de l'Etat-major général, a été confiée, le 3 janvier 1943, au vice-amiral Raymond Fénard. [Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *La Mission Navale française à Washington et la renaissance de la Marine*, 3 janvier 1943 - 1^{er} janvier 1946, in *Relations Internationales*, n° 108, hiver 2001, pp. 503-523]

Nations unies ²⁴⁴.

Ils font partie des classes les plus modernes et constituent un apport important aux forces des Nations unies.

Les équipages sont contents d'être aux Etats-Unis, que la plupart d'entre eux visitent pour la première fois et ils ont à coeur d'accélérer la refonte de leurs bateaux.

Après plus de deux ans d'inaction forcée, ils sont impatients de reprendre le combat contre notre ennemi commun. Ils vont bientôt rejoindre leurs camarades de la marine française qui depuis le mois de décembre dernier ont déjà pris place aux côtés des marines britannique et américaine et qui contribuent à maintenir ouvertes les voies maritimes vers le front d'Afrique du Nord. » ²⁴⁵

Il est important de noter que le vice-amiral Fénard est le représentant aux Etats-Unis du général Giraud, qui est alors l'interlocuteur privilégié des Américains et le rival du général de Gaulle. Les bateaux qui viennent de traverser l'Atlantique sont des navires « giraudistes »²⁴⁶. Selon des journaux américains, dès leur arrivée aux Etats-Unis, 150 à 300 marins du *Richelieu*, du *Montcalm*, du *Fantasque* et du *Terrible* désertent pour rejoindre les « Français libres » de de Gaulle au Canada ²⁴⁷. Ils veulent reprendre le combat immédiatement et refusent de rester sous les ordres d'officiers qu'ils soupçonnent d'être restés vichystes. En réalité, le *Richelieu* perd ainsi 103 marins sur 1500, le *Montcalm* 1 sur 600, *Le Fantasque* 15 sur 350 et *Le Terrible* 2 sur 350. Il convient d'y ajouter, pour cette période, les déserteurs des AMBC (bâtiments marchands armés) *Lot* (24 sur 110) et *Elorn* (44 sur 110) ²⁴⁸. Le séjour aux Etats-Unis sera émaillé d'incidents entre marins gaullistes et giraudistes.

Si le *Richelieu* reste bien à New York pour être réparé et modernisé, cette ville n'est pas la destination finale du *Fantasque* et du *Terrible*, qui doivent rejoindre l'arsenal de Boston, à environ 300 km plus au nord-est. Mais une tentative d'appareillage est annulée le matin du 15 février :

« Le clairon rappelle aux postes d'appareillage à 5 h 30. Il fait nuit. Le froid est très vif : -25° C. Des stalactites pendent aux pare-hélices. Les bâtiments sont entourés de glace et l'Hudson charrie de petits icebergs. A 6 heures, ordre est donné de doubler les aussières, l'appareillage est remis. » ²⁴⁹

Ces informations du radio du *Fantasque*, Paul Carré, sont confirmées par son collègue du *Terrible*, Roland Sévenou : l'Hudson est gelé, il fait -17° et le fleuve « n'est qu'un amas de glace » ²⁵⁰.

Dès leur arrivée, quarante-huit heures auparavant, les marins ont été saisis par le froid glacial, qui règne en cette saison sur la côte est des USA. Quel contraste avec la chaleur étouffante de Dakar ! Après le faux départ des contre-torpilleurs, « une distribution de vêtements chauds de l'US Navy est organisée ». Les marins français troquent « le bonnet à pompon rouge contre un bonnet tricoté de laine noire pour le service à bord » ²⁵¹. Ils reçoivent sans doute la même dotation que leurs camarades du croiseur *Montcalm*, qui a quitté le convoi avant l'arrivée à New York pour aller se faire réparer à Philadelphie :

244 Bien entendu, il ne s'agit pas de l'ONU mais des nations unies dans le combat contre les puissances de l'Axe.

245 *The Evening Independent*, 15 février 1943. [Nous avons retraduit le texte du vice-amiral Fénard de l'anglais]

246 Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *La Mission Navale française à Washington et la renaissance de la Marine*, 3 janvier 1943 - 1^{er} janvier 1946, in *Relations Internationales*, n° 108, hiver 2001, pp. 503-523

247 *The Winnipeg Tribune*, 26 février 1943 ; *The Miami News*, 27 février 1943 ; *Reading Eagle*, 2 mars 1943 ;

248 CARRÉ (1), p. 164 ; Olivier ROCHEREAU (*Mémoire des Français libres : du souvenir des hommes à la mémoire d'un pays*) ; DARRIEUS (Amiral Henri), QUÉGUINER (Capitaine de vaisseau Jean), *Histoire de la Marine française (Novembre 1942 - Août 1945)*, Editions L'Ancre de Marine, 1994, pp. 60-68 . Outre ce dernier ouvrage, , on lira avec profit ZANELLA, *op. cit.*, pp. 153-157, sur « la marine giraudiste face aux FNFL et aux Américains ».

249 CARRÉ (1), p. 163 ; voir aussi CARRÉ (2), p. 47

250 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 février 1943

251 CARRÉ (1), p. 163

« Chaque membre de l'équipage reçoit un caban américain de couleur noire doublé de soie, un chandail noir à col roulé, un bonnet en tricot, deux paires de chaussettes, une paire de gants noirs, deux paires de chaussures, une montante, une basse réservée aux sorties, toujours de couleur noire. Et tout cela sur mesure car, pour une même taille, il y a trois largeurs différentes, ce qui change avec l'habillement français. »²⁵²

Le 16, il fait toujours très froid. Mais la température remonte à partir du 17. Et le 20 février, à 9 heures, on allume enfin les feux pour appareiller à 13 heures²⁵³. Vers 15 heures, un dirigeable de l'US Navy escorte les deux bâtiments français et prend des photos des contre-torpilleurs se frayant un chemin au milieu des blocs de glace²⁵⁴.

Ce retard aura au moins eu un avantage : il aura permis à tous les marins du *Fantasque* et du *Terrible* de découvrir un peu New York et d'apprécier déjà la gentillesse des Américains - et des Américaines... - à leur égard²⁵⁵.

Mais ce n'était qu'un avant-goût de ce qui attend Jacques et ses camarades dans le port du Massachusetts...

252 LARRIPA, *op. cit.*, p. 61. Cette dotation est sans doute le résultat des négociations du vice-amiral Fénard avec les Américains : une directive des FMA (Forces maritimes d'Afrique) du 11 janvier 1943 lui avait demandé d'obtenir des Etats-Unis « 30 000 trousseaux complets qui viendraient s'ajouter aux 5000 déjà demandés aux Britanniques » (DARRIEUS et QUÉGUINER, *op. cit.*, p. 48)

253 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16-20 février 1943

254 CARRÉ (1), p. 164

255 CARRÉ (2), pp. 45-46 et CARRÉ (1), pp. 162-164

Les délices de Boston

Le 21 février, après une navigation de 360 milles, les deux contre-torpilleurs arrivent à Boston vers 8 heures ²⁵⁶. Une arrivée triomphale :

« Les deux navires se présentent devant les passes de Boston, après une nuit passée à entendre le choc des glaçons contre la coque. Des avions chargés de reporters tournoient autour d'eux, cherchant les meilleurs angles pour les photographies. D'autres leur font un brin d'escorte sur des vedettes affrétées par les sociétés de presse. »

Les bâtiments sont à quai à 10 heures :

« Le pier où nous accostons est noir d'ouvriers et d'ouvrières en salopette qui crient des vivas à s'égosiller et lancent aux marins occupés à l'amarrage des oranges, des paquets de cigarettes et de chewing gum. » ²⁵⁷

Vers midi, une foule se presse le long du bord. On échange des cigarettes et de l'argent. La même scène se reproduit le lendemain. Cette fois, la patrouille américaine intervient pour éloigner les curieux. Mais, le 23 février à midi, quelques Américains viennent à nouveau et jettent aux marins français des fruits et des cigarettes. Ce soir-là il y a une permission jusqu'à 22 heures pour les bâbordais. Le lendemain, c'est le tour des tribordais ²⁵⁸.

Le jour même de l'arrivée, le commandant du *Terrible*, Léon Sala, donne une conférence de presse ²⁵⁹ :

Deux contre-torpilleurs français à Boston Le Fantasque et le Terrible viennent en réparation ; ils ont combattu les Britanniques Ils sont venus d'Afrique

BOSTON, 21 février - AP - Deux contre-torpilleurs rapides français qui accompagnaient le cuirassé français Richelieu dans une course folle historique qui les a conduits d'Afrique à New York sont arrivés ici aujourd'hui.

Il s'agit du Fantasque et du Terrible, qui ont tous deux participé à l'action contre les Britanniques à Dakar et Oran en 1940, mais dont les commandants se sont maintenant engagés à combattre l'Axe "jusqu'à la victoire finale". Les navires sont venus ici pour être réparés.

Classés dans les "Navires de combat" de Jane comme contre-torpilleurs, ces bateaux sont en réalité des croiseurs légers, un peu plus lourds que les leaders de la flotte dans la classification des contre-torpilleurs de l'US Navy. Avec un déplacement de 2569 tonnes, ils peuvent atteindre une vitesse de pointe d'environ 45 noeuds et sont capables de conserver une vitesse de 37 noeuds en continu.

Demain, les officiers de ces navires recevront solennellement le contre-amiral Robert A. Theobald, de l'US Navy, commandant le premier secteur naval, après quoi les équipages pourront se rendre à terre.

Ne livrant aucun détail sur leur récent voyage à partir de l'Afrique, sinon que deux ou trois

²⁵⁶ *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 21 février 1943

²⁵⁷ CARRÉ (1), p. 165

²⁵⁸ *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 21-24 février 1943

²⁵⁹ *Lewiston Daily Sun*, 22 février 1943

jours ont été "agités", les officiers français ont déclaré lors de la conférence de presse que leur unique objectif maintenant était "de retourner au combat dès que possible".

"Nous n'avons pas le temps d'aller danser", a déclaré le capitaine Sala, commandant du Terrible, lorsqu'on lui a demandé comment ils avaient l'intention de s'amuser à Boston. "Notre pays souffre tellement actuellement".

Ils ont bien l'intention, malgré tout, de visiter les lieux historiques de Boston, a déclaré le capitaine Sala, et ils projettent d'aller dans des musées et d'assister à un concert du Boston Symphony Orchestra. Un oboïste de l'orchestre, d'origine française, les a invités chez lui.

"Mais qu'en est-il des membres d'équipage. N'ont-ils pas l'intention d'aller danser ?"

Les yeux du capitaine Sala pétillèrent, mais il dit en secouant la tête :

"Non, ils veulent visiter la région." Et, a-t-il ajouté, ils veulent apprendre l'américain. On leur a fourni de petits dictionnaires pour faciliter leur séjour ici.

Le Fantasque a été construit en France, à Lorient, une base sous-marine actuellement très bombardée, et le Terrible à Blainville, en France, le premier en 1933 et l'autre quelques mois plus tard, en 1934. Le Fantasque, commandé par le capitaine Perzo, est le chef de division.

Le capitaine Sala a déclaré que le Terrible, basé à Oran, a coulé un contre-torpilleur britannique pendant l'attaque de cette base par les Britanniques en 1940, tandis que le Fantasque, basé à Dakar, a simplement échangé quelques tirs avec les Britanniques.

"Ils nous ont un peu tiré dessus et nous leur avons un peu tiré dessus", a-t-il dit.

Avant l'armistice de 1940 entre la France et l'Axe, les deux navires ont été chargés d'escorter des convois en mer du Nord, dans la Manche et dans l'Atlantique. En octobre 1939, le Fantasque a capturé un cargo allemand dans l'Atlantique, pris à bord des membres d'équipages capturés et les a conduits à Dakar ²⁶⁰.

Ces navires ont cinq canons de 138 mm, quatre canons anti-aériens de 37 mm, quatre grenadeurs et neuf tubes lance-torpilles.

Pendant le séjour à Boston, les officiers et les marins auront à répondre à des invitations officielles, venant notamment d'établissements d'enseignement catholiques.

Ainsi au mois de mars le Boston College ²⁶¹ reçoit-il deux officiers, l'un du *Terrible* et l'autre du *Fantasque* :

« La semaine dernière, le Boston College a reçu au St. Mary's Hall pour un dîner donné en leur honneur des membres des Forces navales françaises combattantes.

Le capitaine Payan, du navire français Le Fantasque, et le capitaine Bougon, du Terrible, sont arrivés dans le port de Boston il y a deux mois après une périlleuse traversée à travers des eaux infestées de mines.

Ils ont été conduits en voiture de leur navire jusqu'au Boston College en compagnie du Père Pierce, doyen de Freshman et Sophomore, et du Père James Leavey, qui a servi d'interprète aux capitaines.

Les capitaines Payan et Bougon ont été accueillis par le Très Révérend Père William J. Murphy, S.J., président du Boston College, et conduits jusqu'au réfectoire, où l'hospitalité du Boston College les a mis à l'aise dans une ambiance qui ne leur était pas familière.



260 Allusion à l'arraisonnement du *Santa Fe* par *Le Fantasque* et *Le Terrible* le 25 octobre 1939

261 Le Boston College est une université privée, située à Chestnut Hill, à 10 km du centre de Boston. Fondée en 1827 pour s'opposer aux discriminations dont étaient victimes les étudiants catholiques, elle accueille, conformément à la charte adoptée en 1863, des étudiants de toutes confessions et même des athées. [Renseignements puisés sur Wikipedia]

Après le dîner, les capitaines ont eu le loisir de parler avec les membres de la société dans la salle de détente et ils ont raconté beaucoup d'histoires intéressantes sur la manière dont ils ont échappé de justesse aux dangers au cours de leur voyage vers l'Amérique.

Ils ont été impressionnés par l'hospitalité du peuple américain et ont déclaré être honorés d'être entrés en relation avec un groupe aussi prestigieux que les Jésuites américains.

Ils espèrent repartir bientôt dans leur pays pour le débarrasser de la peur des puissances de l'Axe. Ils quitteront bientôt Boston, mais ils se souviendront toujours de la gentillesse des Américains qu'ils ont rencontrés pendant leur séjour ici. »²⁶²

Au mois d'avril, c'est l'enseigne de vaisseau Christian Chavane de Dalmassy, embarqué sur *Le Fantasque*, qui vient faire aux élèves du Boston College une conférence sur la formation donnée à l'Ecole navale française. Il en profite pour exprimer sa joie de pouvoir enfin bientôt se battre contre les puissances de l'Axe²⁶³.

Le 13 mai, c'est une délégation de six officiers du *Fantasque* et du *Terrible* qui représente le capitaine Charles Perzo, commandant de la 10^e DCT, à des réceptions officielles à la Mary Academy de Hudson et au Rivier College de Nashua. Un programme musical est exécuté en leur honneur et, dans de brèves allocutions, il est rendu hommage à la France et aux Etats-Unis²⁶⁴.



FRENCH NAVAL OFFICERS—Naval officers of the French warships, "Le Fantasque" and "Le Terrible" who paid a formal visit at the Presentation of Mary Academy, in Hudson yesterday.

262 *Boston College Heights*, vendredi 2 avril 1943. « Freshman et Sophomore » désigne les deux premières années d'études au College. Le capitaine Payan est à gauche sur la photo illustrant l'article, le capitaine Bougon au milieu et le Père Pierce à droite.

263 *Boston College Heights*, 16 avril 1943. L'article parle de « Charles Chavannes », mais il s'agit sans doute de Christian Roger Marie Emmanuel Chavane de Dalmassy, comme le précise André Delambily le 16 août 2015 en réponse à ma question posée sur le forum Net-Marine.

264 *The Telegraph Nashua*, 14 mai 1943. Officiers français sur la photo illustrant l'article : au 1^{er} rang, Raymond Payan et Pierre Bouat ; au 2^e rang, Pierre Landy, Jean-Marie Penau, Yves Bourdais, Roger Cellier.

Deux grands événements officiels marquent le séjour :

« Le mercredi 18 mars, fête de Saint Patrick, anniversaire du jour où les Américains, aidés par les Français, boutèrent les Anglais hors de Boston, nos bateaux sont invités à participer au défilé des troupes. Le détachement de la 10^e DCT, commandé par l'enseigne de vaisseau Chavanne, ouvre la marche, applaudi à tout rompre par la foule ²⁶⁵.

[...]

Le samedi 8 mai, la fête de Jeanne d'Arc est marquée par une messe officielle à l'église française ND des Victoires d'Isabella street. des détachements de nos bateaux y participent. Les familles accueillant des marins sont venues nombreuses. Au moment de l'homélie, le prêtre annonce une grande victoire : la prise de Tunis et de Bizerte par les Alliés. Il y voit le prélude de la libération de notre patrie. A l'élévation, la sonnerie des clairons éclate sous la voûte et provoque une vague d'émotion parmi les participants dont beaucoup essuient une larme au coin de l'oeil. » ²⁶⁶

Mais, en dehors des invitations et des cérémonies officielles, il y a le quotidien. Un quotidien qui n'a vraiment rien à voir avec les dures conditions de vie de Dakar.

Le 5 mars, un important changement intervient dans la vie quotidienne de Jacques et de ses camarades. L'après-midi, presque tout l'équipage débarque pour s'installer dans des « barracks » ²⁶⁷. Un terme qui ne doit pas induire en erreur. Le mot anglais désigne en fait des casernements, voire des casernes plutôt confortables :

« Les 'barracks' mises à la disposition de nos gars par l'U.S. Navy sont de confortables bâtisses en bois à un étage, munies de tout le confort possible : douches, lavabos, lavoirs avec eau chaude, séchoirs-étuves et même un téléphone automatique relié avec la ville. L'entretien des dortoirs se fait à la cireuse électrique, aussi le poste de lavage aux 'barracks' est-il de suite une planque très recherchée ! » ²⁶⁸

René Horellou, radio à bord du *Terrible*, comme son ami Roland Sévenou, confirme :

« L'équipage était logé dans des bâtiments très confortables, dormant dans des lits et non plus des hamacs, en dehors de l'arsenal. » ²⁶⁹

Et que dire de la nourriture ! Oubliés les horribles niébés de Dakar ! :

« 11 heures : la soupe. – Une longue file de pompons rouges attend devant la porte l'ouverture du 'cafeteria', restaurant identique à ceux de la ville.

Au fond de la salle, dominant un long comptoir chargé d'appétissantes victuailles, une affiche vous avertit : 'Prenez tout ce que vous voulez, mais mangez tout ce que vous prenez !'

Munis d'un plateau à casiers et de couverts trouvés à l'entrée, les gars défilent devant le comptoir et choisissent leurs mets. Des marins américains en tabliers et bonnets blancs les servent, selon leur désir.

'Eggs ? Ham ?

– Non, merci, aujourd'hui je prendrai un vrai bifteck.

– O.K.'

Nous voici maintenant devant les corbeilles d'oranges, de pommes, de pamplemousses, de bananes, de pâtisserie, les crèmes glacées, les jus de fruits, les pots de thé ou de café. Le plateau chargé à notre goût, il ne nous reste plus qu'à choisir

265 Sur « l'enseigne de vaisseau Chavanne » cf. note 263

266 CARRÉ (2), p. 166. Dans son *Carnet de bord*, Roland Sévenou note le 6 mai : "Bizerte et Tunis sont pris."

267 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 février, 5 mars 1943

268 CARRÉ (2), p. 51

269 René HORELLOU, *Il était vraiment « TERRIBLE » - 1939-1945*, souvenirs auto-édités, s.d., p. 13

*une place, mais gare ! Si d'un geste machinal dénotant de la plus déplorable des habitudes, vous plantez votre couteau dans la table vernie, le 'M.P.' gigantesque qui surveille les agapes aura tôt fait de vous expulser par la peau du cou. »*²⁷⁰

René Horellou - Jacques aussi, certainement - partage l'enthousiasme de Paul carré :

« La cuisine américaine qui changeait beaucoup de la tambouille militaire française, faite de nouilles, pois cassés, alors que dans leurs self services on nous servait au petit déjeuner : corn-flakes, porridge, café ou thé au lait, jus de fruits, gâteaux ou frites, enfin tout ce qui n'est pas conseillé pour un régime amaigrissant. Et au fond du self service, un panneau indiquait : 'Prenez ce que vous voulez, mais mangez ce que vous prenez !'

*Sur le Terrible, il y avait sept menus différents, selon le grade de chacun ! A Boston, au self service, tout était à discrétion sans discrimination de grade et chacun faisait la queue pour aller se servir. »*²⁷¹

Le déménagement de l'équipage dans les « barracks » se justifie par l'importance des travaux entrepris sur les bateaux. Dès le lendemain de l'arrivée à Boston, des ingénieurs sont montés à bord du *Terrible*²⁷². Des ouvriers vont désormais travailler jour et nuit sur les deux navires.

Les méthodes expéditives des Américains ne laissent pas d'étonner Jacques et ses camarades. En quelques jours, les contre-torpilleurs sont transformés en « *d'indescriptibles chantiers de démolition* ». Les ponts et les roofs sont découpés au chalumeau, « *mettant à nu les entrailles des navires. Des machines ainsi mises à jour, la grue extrait sans relâche les éléments au rythme de leur démontage : on dirait une main géante vidant de ses entrailles quelque gigantesque cadavre métallique où grouillent, tels des fourmis, des ouvriers infatigables.* »²⁷³

Les marins français travaillent aussi à bord pour piqueter et refaire les peintures. Certains spécialistes (radios, canonnières) suivent des cours de formation à l'utilisation des nouveaux équipements. Mais ils profitent aussi de nombreuses permissions et de l'incroyable hospitalité de la population, ou du moins d'une partie de la population : familles françaises installées aux USA, couples mixtes, Américains francophones et francophiles.

Ces rencontres se font parfois par hasard. Roland Sévenou note dans son carnet le dimanche 28 février 1943 :

*« Nous sortons le matin et nous sommes invités chez de très braves personnes, Mr et Mme C. Nous revenons le soir après avoir passé une superbe journée. »*²⁷⁴

Son ami, René Horellou, qui l'accompagnait, précise les circonstances :

« Nous sommes un groupe de trois qui sortons en ville un dimanche matin. Nous nous rendons compte que toute la vie commerçante est arrêtée, et c'est à ce moment-là que nous sommes interpellés par un Américain d'origine française, qui nous souhaite la bienvenue. Il nous demande quelques instants pour téléphoner à son épouse et lui dire qu'il avait trouvé trois marins français et nous inviter le midi à son déjeuner. Première rencontre aux USA très chaleureuse qui nous fait faire la connaissance de beaucoup de Français résidant aux USA, plus particulièrement à proximité de la frontière québécoise, tous parlaient français, ce qui nous arrangeait bien, car notre

270 CARRÉ (2), pp. 52-53 ; voir aussi CARRÉ (1), p. 165

271 HORELLOU, *op. cit.*, p. 14

272 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 22 février 1943

273 CARRÉ (2), p. 49

274 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 février 1943

anglais était très approximatif. » ²⁷⁵

De fait, beaucoup de familles ou de personnes qui entrent en relation avec les marins français ont des noms à consonance française (ou canadienne ?) : Morrot, Deschamps, Chatel, Ruel, Chaisson, Galarneau, Godefroy, Camoret, etc ²⁷⁶. Le contact peut s'établir par hasard dans la rue, au cours de bals, parfois organisés aux « barracks » ²⁷⁷. Mais il y a aussi les bals en ville, par exemple à l'« Esplanade », grand parc situé sur la rive de la Charles River ²⁷⁸.

Il existe également un « Buddies Club », sorte de foyer du soldat et du marin, « où de nombreuses familles viennent y inviter des marins pour la durée du séjour aux 'States', une adoption temporaire en quelque sorte. » ²⁷⁹

« Adoption temporaire »... L'expression est pertinente. Les marins français passent en effet beaucoup de temps dans ces familles d'accueil, que ce soit pour une permission de quelques heures ou pour une permission de huit jours ²⁸⁰. Elles n'habitent pas obligatoirement à Boston, mais à Quincy, Lawrence, Watertown. Elles font visiter la région à leurs hôtes, les gâtent. Des idylles se nouent, qui débouchent dans quelques cas sur un mariage.

Jacques a eu lui aussi une famille d'accueil. Nous ne savons pas dans quelles circonstances il l'a rencontrée. La jeune Therese O., dont il tombe amoureux (et réciproquement...), et à qui il rend visite assidûment, ne porte pas un nom français, mais il y en a dans sa famille ou parmi ses proches.

Jacques se lie aussi durablement avec un officier de liaison de la marine américaine, Luis Migliorini.

Les promenades en ville, les rencontres avec les jeunes Américaines, les visites aux familles réveillent la coquetterie des marins :

« Dès l'arrivée à Boston, les marins peu soucieux de s'exhiber devant leurs amis vêtus de l'affreux 'deux coups' de 24 ou 26 centimètres de large délivré par le fourrier, ont pris d'assaut le tailleur militaire de Charlestown. Pour le prix de six dollars cinquante, huit jours plus tard, chacun d'eux se trouve muni d'un splendide pantalon de 32, 36, voire 40 cm. de largeur. » ²⁸¹

Mais le commandant en second du *Terrible* demande au capitaine d'armes (le « bidel ») de renvoyer aux « barracks » les permissionnaires en tenue non réglementaire. Ce qui amène les marins à faire une sorte de grève : un jour, ils ne se présentent pas à l'appel des permissionnaires. Conséquence : « en ville les familles s'inquiètent et téléphonent aux 'barracks'. Toute la soirée, les gens du *Terrible*, pendus à l'appareil, font savoir aux quatre coins de Boston le motif de leur absence. » Le bras de fer continue les jours suivants, ce qui vaut au second et au bidel des coups de téléphones rageurs des petites Américaines. Mais finalement le capitaine de frégate Pierre Lancelot, qui a pris le commandement du *Terrible* le 8 avril, en remplacement du commandant Léon Sala, inspecte l'équipage en tenue de sortie et avalise la nouvelle tenue, à condition que la largeur des pantalons reste raisonnable. ²⁸²

275 HORELLOU, *op. cit.*, p, 13

276 *Carnet de bord de Roland Sévenou* ; CARRÉ (1), p. 166 ; adresses conservées dans les papiers de Jacques Omnès

277 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 9 mars 1943

278 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 24 mars 1943

279 CARRÉ (1), p. 166

280 CARRÉ (1), p. 166 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 24 avril - 3 mai 1943

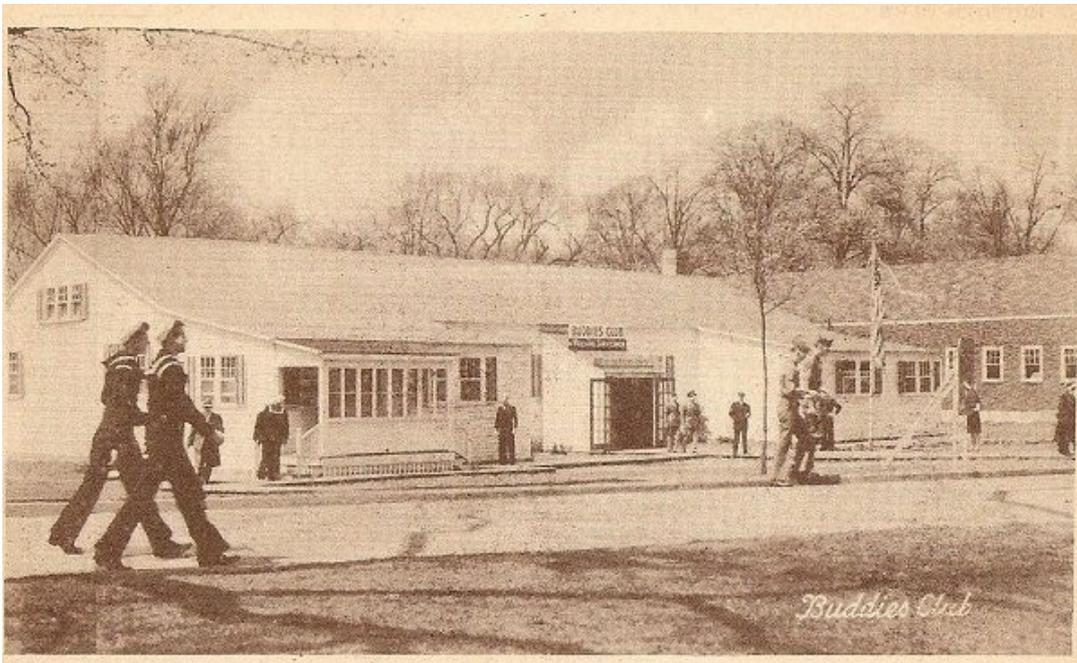
281 CARRÉ (2), p. 55

282 CARRÉ (2), pp. 55-56, 72



Boston : l'Esplanade en 1943 (carte postale)

Boston : le Buddies' Club en 1943 (carte postale)



Selon le témoignage de Paul Carré, la fronde de l'équipage aurait commencé la veille de la prise de commandement du capitaine Lancelot, donc le 7 avril. Et la réunion de l'équipage en tenue de sortie aurait eu lieu quatre jours après. Les carnets de Roland Sévenou semblent contredire cette chronologie, puisqu'il écrit :

« Mercredi 21 avril

Le matin, nous allons à bord. L'après-midi, tout l'équipage reste travailler. Aucun permissionnaire du Terrible ne va à terre.

Jeudi 22 avril

Aux barracks, ça ne va pas bien. Le matin et l'après-midi tout le monde travaille. Le soir aucun permissionnaire du Terrible ne va à terre. [...]

Vendredi 23 avril

Aujourd'hui quelques types vont voir l'ingénieur principal et l'affaire s'arrange à peu près. Demain, inspection en tenue de sortie par le commandant.

Samedi 24 avril

Le matin, nous n'allons pas à bord. Inspection du commandant à 10 H aux casernes. »

Comme, à midi et demi, le radio s'en va en permission de huit jours dans sa famille d'accueil, nous ne connaissons pas la suite de l'histoire... Une chose est sûre : il y a bien eu une manifestation de mauvaise humeur de l'équipage. S'explique-t-elle par « *un malaise certain parmi les personnels des navires français* » - le *Montcalm* à Philadelphie, le *Richelieu* à New York, le *Fantasque* et le *Terrible* à Boston -, qui découvrent dans l'US Navy « *des rapports plus détendus entre les officiers, les gradés et les équipages* » ? La comparaison avec les unités de la flotte américaine aurait-elle amené les marins des bateaux français en stage aux Etats-Unis à la conclusion qu'« *il fallait que ça change dans notre Marine* »²⁸³ ?

Pendant ce temps, les travaux vont bon train. Et le 6 mai c'est le « *dernier jour aux barracks* », car « *les postes d'équipage sont remis en état* ». Le lendemain, on rapporte sacs, hamacs et valises à bord. On peut encore prendre des douches aux « barracks ». En revanche, on mange à nouveau sur le bateau et « *la cuisine à Camille change avec celle des Américains* »²⁸⁴.

La routine reprend, entrecoupée par les visites aux familles d'accueil. Puis les choses s'accroissent. Le *Terrible* va maintenant procéder à des essais²⁸⁵ :

« Mardi 18 mai

*Les ouvriers deviennent de moins en moins nombreux. Nous devons appareiller demain pour les essais. Nous allons à Charlestown pour nous faire démagnétiser*²⁸⁶.

Mercredi 19 mai

Le matin, premier appareillage de Boston. Nous rentrons vers 9 h 1/2 ou 10 h. Essais ratés. Les machines ne vont pas très bien. [...]

Jeudi 20 mai

Appareillage à 7 h. L'après-midi nous marchons à 33 noeuds. Impossible d'aller plus vite à cause du brouillard. Rentré à 17 h. [...]

Vendredi 21 mai

Pas d'appareillage comme on le pensait. [...]

Samedi 22 mai

Appareillage à 8 h. Nous mouillons en rade. Appareillage à 12 h pour Porto Rico. Mer houleuse. Temps nuageux. Beaucoup de malades. Nous sommes seuls et marchons 25 noeuds de moyenne.

Dimanche 23 mai

283 LARRIPA, *op. cit.*, pp. 66-67

284 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 6, 7, 10 mai 1943

285 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

286 Les Allemands avaient inventé les mines magnétiques, qui explosaient au passage des navires. C'est la raison pour laquelle il fallait démagnétiser les coques.

Nous marchons à bonne allure. 20 noeuds de moyenne. [...] Les bouilleurs ne fonctionnent pas très bien. On pense aller aux Bermudes. [...]

Lundi 24 mai

Les bouilleurs sont réparés. Nous continuons notre route sur Porto Rico à 25 noeuds. Arrivée probable demain mardi à 8 h. Le temps est superbe. Vitesse de 25 à 26 noeuds. A 11 h 15 nous étions à mille milles de Boston. Le soir RAS. Beau temps.

Mardi 25 mai

Arrivé ce matin à 8 h 30 à San Juan de Porto Rico. Nous sommes mouillés devant la ville. Le soir, pas de permissionnaires.

Mercredi 26 mai

Le matin p.d.l. [poste de lavage]. Ravitaillement en eau douce. Le soleil est chaud. Nous couchons et mangeons sur le pont. Nous allons à un quai plus loin de la ville. Pas de permissionnaires. »

Après les essais de machines, on passe à l'entraînement avec la nouvelle artillerie de bord. Le jeudi 27 mai, à 7 h 30, *Le Terrible* appareille pour Culebra, une île de Porto Rico située à 60 milles de là. Il arrive à 10 h 30 et y débarque des subsistants. Le 29 mai, à 8 h, nouvel appareillage. Exercices de tir aux 40 et 20 mm. Arrivée à l'île de Saint Thomas à 11 h 30. Ravitaillement en mazout. Le lendemain, 30 mai, retour au mouillage à Culebra à 11 h. Tir d'exercice. Les trois jours suivants, grand lavage à l'eau douce, travaux de peinture. Le 3 juin, nouvel appareillage. Tir « *sur manche et but remorqués* » (entraînement à la DCA), avant de rallier Saint Thomas à 12 h 30. Le 4 juin, retour à Culebra, où *Le Terrible* arrive à 11 h 30. A Culebra comme à Saint Thomas, l'équipage a pu profiter de permissions et se baigner ²⁸⁷.

Le 6 juin, *Le Terrible* retourne à San Juan, où il arrive à 18 h. La veille au soir, il y a eu une « *manifestation (légère) de la part de l'équipage* » ²⁸⁸. Mécontentement dû à des problèmes d'approvisionnement ?

Le soir du 8 juin, « *des bruits d'appareillage pour Boston* » circulent à bord ²⁸⁹. On imagine la joie de Jacques et de ses camarades à l'idée de retrouver les accueillantes familles américaines et ... les petites amies.

Mais il va leur falloir patienter encore un peu :

« **Mercredi 9 juin**

[...] A 11 h appareillage pour Culebra. Arrivée à 13 heures. Légère avarie de machine. Nous rembarquons les subsistants. [...]

Jeudi 10 juin

La panne est localisée mais pas encore réparée, ni même trouvée. Le soir permissionnaire pour bâbord au lieu de tribord. Une deuxième panne vient d'arriver. [...]

Vendredi 11 juin

Le matin, toute panne étant réparée, nous appareillons de Culebra à 8 heures. Après exercices, arrivée à Saint Thomas. [...] Dans les environs de 18 heures, nous appareillons pour Boston.

Samedi 12 juin

[...] Plus de vin à bord. Nous buvons du jus de fruit de pamplemousse. [...]

Lundi 14 juin

[...] Il fait frais. Arrivée à Boston. Nous accostons derrière le FATQ ²⁹⁰. [...] »

Dès le 18 juin, *Le Terrible* appareille à nouveau, à 12 h, pour des essais de vitesse à Casco Bay, grande base d'exercices américaine situées près de Portland, à une centaine de milles au

287 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 27 mai - 4 juin 1943

288 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 5, 6 juin 1943

289 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 juin 1943

290 FATQ : code international désignant *Le Fantasque*. *Le Terrible* avait pour code FATR. Rappelons que *Le Fantasque* avait dû rester à Boston en raison de problèmes techniques.

nord de Boston :

« Des officiers américains se pressent sur sa passerelle, curieux d'assister aux nouvelles performances du champion de vitesse. L'allure monte, monte ; le vent siffle dans les antennes ; 39 noeuds, 40 noeuds, 40 noeuds passés ! Comme lors de ses premiers essais, le Terrible bat le Fantasque.

Le soir, les gars, la mine épanouie, commentent avec animation la victoire de leur bateau, imaginant l'impression qu'il a pu laisser aux officiers étrangers. Pendant trois jours à Casco-Bay, les deux navires s'exercent en chœur, puis, le 21 juin, le Fantasque rentre à Boston, rejoint le lendemain par le Terrible. »²⁹¹

Le mardi 22 juin, à 9 heures du matin, *Le Terrible* appareille donc pour Boston, où il arrive vers midi, juste au moment où un grand convoi sort du port²⁹². Il ne reste plus qu'une petite semaine à Jacques et ses camarades pour partager encore un peu de temps avec les familles américaines. Le lundi 28 juin, ils disent adieu à Boston. Définitivement. La belle vie est terminée. Leur bateau, remis à neuf et modernisé, repart avec des moyens d'attaque et de défense améliorés. Il dispose désormais :

- d'un radar de veille aérienne ;
- d'un radar de navigation ;
- d'une cloche ASDIC rétractable (pour la détection des sous-marins) ;
- de 8 Bofor de 40 mm et 8 Oerlikon de 20 mm en remplacement de la DCA ;
- de quatre mortiers Thornycroft lance-grenades ASM ;
- d'une ceinture démagnétisante ;
- de moyens radio renforcés.

Il est maintenant prêt à lutter efficacement contre les puissances de l'Axe. Pourtant, pour Jacques et ses camarades l'heure du combat n'est pas encore tout-à-fait venue...

291 CARRÉ (2), p. 82. Chronologie confirmée par le *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 18-22 juin 1943. Rappelons que *Le Terrible* était détenteur du record de vitesse depuis ses tous premiers essais aux Glénans en 1935 (plus de 45 noeuds).

292 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 22 juin 1943

A la Martinique, Martinique, Martinique...

Le 28 juin 1943, *Le Terrible* quitte Boston, effectue quelques exercices, puis rentre à Casco Bay. Le lendemain, le temps est brumeux. Le contre-torpilleur ne bouge pas. Le 30 juin, à 9 heures, il appareille pour des exercices de tir et d'écoute, rentre le soir à Casco Bay. C'est alors qu'il reçoit l'ordre d'appareiller pour New York le lendemain midi. Effectivement, le jeudi 1^{er} juillet, le navire quitte Casco Bay par beau temps et arrive à New York le 2 juillet à 9 heures, toujours par beau temps ²⁹³.

Les 3, 4 et 5 juillet, il y a des permissionnaires. Jacques en profite. Le 4 juillet, jour de la fête nationale des Etats-Unis (*Independence Day*), il se fait photographier avec des camarades dans un dancing de New York ²⁹⁴.



**Jacques Omnès (au premier plan à gauche) à New York le 4 juillet 1943
(Collection famille Omnès)**

Leurs tenues méritent un bref commentaire par un spécialiste ²⁹⁵. Le marin en bleu porte le maillot rayé, le col amovible et la marinière réglementaire (version hiver/saison froide), tenue dite « panachée » (pantalon blanc, marinière bleue et couvre-bachi blanc) très prisée en sortie. Les autres portent la tenue blanche (été/saison chaude) en version complète, mais à partir de la tenue US (manchettes spécifiques de l'US Navy) qui leur a été distribuée en remplacement des tenues françaises usagées par deux à trois années de guerre. A noter qu'ils la portent avec le maillot d'été français en dessous, ce qui n'est « *pas réglementaire mais terriblement chic !* »

293 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 juin - 2 juillet 1943

294 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 3, 4, 5 juillet 1943

295 Commentaire de M. Nicolas Charpentier (mail du 23 décembre 2013)

Le regard de Jacques est un peu perdu, le sourire un peu triste. Songe-t-il à Thérèse, qu'il a dû quitter il y a à peine une semaine ?



Jacques et ses camarades pressentent sans doute qu'ils vivent en fait leurs derniers moments aux Etats-Unis. Leur bateau est « à 6 heures d'appareillage », c.-à-dire quasiment en état d'alerte. Le mardi 6 juillet, on passe à 90 minutes et il n'y a pas de permissionnaires. Et le 7 juillet *Le Terrible* quitte New York à 6 heures. Direction : Porto Rico. Avec à bord un passager de marque, le capitaine de vaisseau Robert Lambert, commandant du *Richelieu* en refonte à l'arsenal de Brooklyn, chef d'une « mission spéciale », dont Jacques et l'équipage ignorent sans doute tout ²⁹⁶. La traversée se fait en grande partie par mauvais temps :

« Mercredi 7 juillet

Le matin à 6 h, appareillage de N. Y. pour Porto Rico. Rencontrons un porte-avions. Nous marchons 23 noeuds. Mauvais temps.

Jeudi 8 juillet

[...] Dans la nuit, la mer est devenue mauvaise. Nous embarquons des paquets de mer et sommes obligés de diminuer. Vers le soir, un paquet de mer embarque par tribord, rabat la tôle de protection des 40 mm et endommage un peu la pièce. Dans la nuit, la mer se calme un peu.

Vendredi 9 juillet

La nuit fut un peu plus calme mais encore bien agitée. Ce matin à 3 h nous avons passé en principale et marchons 27 noeuds. Nous sommes dans la zone de sous-marins. [...] Bonne journée. Marchons bien. Comptons arriver demain matin à San Juan.

Samedi 10 juillet

[...] Le temps est beau. Marchons 25 à 27 noeuds. Il fait chaud. [...] Arrivée à San Juan vers 8 h. » ²⁹⁷

296 Jean LASSAQUE, *Histoire des croiseurs légers (1943-1946)*, Les éditions d'histoire navale, 2007, p. 25 [Cité désormais LASSAQUE (2)]

297 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

Le mardi 13 juillet, vers 10 heures, on allume les feux du *Terrible*. A 16 h 30, il appareille pour Fort-de-France, c.-à-d. pour une île française : la Martinique. Jacques et ses camarades se doutent-ils qu'ils partent pour une importante mission, lorsqu'ils constatent qu'« *une douzaine d'officiers* » étrangers au bâtiment sont du voyage ? Le bateau marche à 30 noeuds et dans la nuit il y a un appel au poste de combat. Fausse alerte provoquée par un bateau marchand ami isolé ²⁹⁸.

Le lendemain, 14 juillet, vers 8 h 30, *Le Terrible* arrive à la Martinique et mouille à 9 h 30 en rade de Fort-de-France ²⁹⁹. En fait, il amène le tout nouveau « Délégué extraordinaire aux Antilles françaises », Henri Hoppenot, nommé par le Comité français de la libération nationale (CFLN) pour reprendre en main la Martinique et la Guadeloupe, qui étaient depuis 1940 sous la coupe de l'amiral Robert, représentant de Vichy. Soumis au blocus américain, confronté à l'importante pénurie alimentaire qui en résulte, ainsi qu'à une mutinerie de militaires et à l'hostilité de la population soutenue par des comités gaullistes, l'amiral Robert a décidé de capituler le 30 juin. Le 3 juillet, l'amiral américain Hoover est arrivé à Fort-de-France et le 8 juillet le gouvernement américain a fait savoir qu'il exigeait une capitulation sans conditions, que tout serait réglé entre le gouvernement américain et la nouvelle autorité française, que l'amiral Robert pourrait bénéficier de l'asile sur le territoire américain ³⁰⁰.

Les membres de la mission redoutent l'arrivée à Fort-de-France :

« Comment seraient-ils accueillis ? par les canons de la Marine, par une insurrection générale qui, mal contenue, pouvait entraîner une révolte de la population locale noire contre les Blancs ? Tout était à redouter. » ³⁰¹

L'historien Jean Lassaque confirme les craintes des membres de la mission spéciale au moment de débarquer dans le port martiniquais :

« Le contre-torpilleur atterrit sur Fort-de-France le 14 juillet, à l'heure des couleurs, par un temps à grain et dans une épaisse brume.

L'incertitude subsiste sur la réaction des forces encore sous les ordres de l'amiral Robert. Aussi le commandant du Terrible fait-il rappeler aux postes de combat pour l'entrée en baie de Fort-de-France. N'ignorant pas qu'une forte proportion d'officiers de marine y reste farouchement opposée au ralliement, il fait prudemment mouiller dans l'avant-port. Un discret petit pavois est envoyé pour célébrer la fête nationale républicaine.

Les membres de la mission spéciale débarquent et, s'ils sont accueillis avec enthousiasme par la population, les négociations avec les autorités sortantes sont délicates. » ³⁰²

Paul Carré fait un beau récit, détaillé, de cette arrivée du *Terrible* à la Martinique :

« Au petit jour, comme le navire longe la côte de l'île dominée par le haut relief de la Montagne Pelée, de lourds nuages s'accumulent dans le ciel. Une brume opaque masque le rivage. Des ondées mouillent le pont, semblant vouloir attrister ce matin de 14 juillet, tandis que l'équipage est partiellement aux postes de combat.

Comme un rideau qui s'entrouvre, une éclaircie, soudain, dévoile Fort-de-France, étagée à flanc de coteau depuis les quais. Dans le port, des navires de guerre arborent le pavillon français. Puis le rideau se referme et la brume à nouveau masque tout.

[...]

298 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 juillet 1943

299 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14 juillet 1943

300 Colette BARBIER, *Henri Hoppenot. Diplomate (25 octobre 1891 - 10 août 1977)*, Direction des Archives, Ministère des Affaires étrangères

301 *Ibid.*

302 LASSAQUE (2), p. 25

Un signal lumineux papillote à travers la brume ; le contre-torpilleur s'arrête. Au bout d'un quart d'heure, une bonne vieille embarcation du Béarn, chargée de personnages galonnés, accoste à la coupée. Un rapide colloque s'engage. Après quoi, la vedette s'éloigne et le Terrible glisse lentement vers le port.

*Il approche. Sur les quais, une foule multicolore fait de grands gestes. Un essaim d'embarcations diverses tourbillonne autour du bateau. »*³⁰³

Roland Sévenou écrit : « *Bon accueil de la part des indigènes* »³⁰⁴. En fait c'est une foule en délire qui accueille les représentants du CFLN sous une pluie battante³⁰⁵.

Les marins du *Terrible* découvrent des bâtiments français qui étaient immobilisés à la Martinique depuis l'armistice :

*« Le Béarn est échoué, le Bertin en cale sèche, le Barfleur à quai. 7 pétroliers et plusieurs bateaux marchands sont mouillés ou à quai. »*³⁰⁶

Ces navires, ainsi que la *Jeanne d'Arc*, immobilisée, elle, à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe depuis l'armistice de juin 1940, rejoindront bientôt le combat contre les puissances de l'Axe.

Le *Terrible* ne reste pas longtemps à Fort-de-France. Après avoir débarqué les personnalités civiles et militaires, qui viennent prendre le pouvoir à la Martinique au nom de la France libre, il appareille à 22 heures, cette fois en direction de la Guadeloupe. Il arrive à Basse-Terre le lendemain à 8 heures, où il débarque « *des personnalités et des soldats* »³⁰⁷. Parmi ces personnalités, Georges Poirier, ancien secrétaire général de la Guadeloupe, destitué par l'amiral Robert et en résidence forcée à la Martinique, nommé la veille gouverneur intérimaire de la Guadeloupe par Henri Hoppenot³⁰⁸.

Le Terrible fait ensuite « *un tour entre les îles Saintes* », puis revient le jour-même à Basse-Terre « *prendre le gouverneur* »³⁰⁹. Comprendre : l'ex-gouverneur vichyste de la Guadeloupe, Constant Sorin, qui se rend au port, « *entouré d'un détachement de marins, au milieu de la foule qui grondait et jetait des pierres* »³¹⁰. Il rejoint *Le Terrible* couché au fond d'une vedette, « *de crainte des cailloux vengeurs* »³¹¹.

Le contre-torpilleur appareille alors pour Fort-de-France, où il arrive à 18 heures, avant de repartir vers 23 heures avec l'amiral Robert en direction de Porto Rico³¹². Mais l'amiral n'est pas le seul à quitter la Martinique à bord du *Terrible*. D'autres responsables vichystes le suivent :

« A 21 h 30, l'amiral Robert prit passage sur le Terrible ; il était accompagné des capitaine de vaisseau Roques, chef d'état major, Constantin, commandant de l'Emile Bertin, du capitaine de frégate Le Tesson, chef de la Sécurité coloniale et navale, des

303 CARRÉ (2), pp. 100-101

304 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14 juillet 1943

305 BARBIER, *op. cit.*

306 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14 juillet 1943. Le porte-avions *Béarn*, servant depuis 1942 de stock de pièces de rechange pour les autres bâtiments et dont la coque s'était détériorée au point de la rendre impropre à la navigation avait dû être échoué en juin 1943 en raisons des dommages à craindre en cas de cyclone. L'*Emile Bertin*, croiseur prestigieux, était immobilisé à la Martinique depuis l'Armistice. Le *Barfleur*, ex-bananier transformé en croiseur auxiliaire, était le seul bâtiment ayant conservé la possibilité de se déplacer (avec l'autorisation des Etats-Unis). (Jean-Baptiste BRUNEAU, *La Marine de Vichy aux Antilles - Juin 1940 - juillet 1943*, Les Indes Savantes, 2014, p. 47)

307 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14, 15 juillet 1943 ; cf. aussi CARRÉ (2), p. 103

308 CAROFF, p. 305 ; BARBIER, *op. cit.*

309 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 juillet 1943

310 Lucien-René ABENON, *Petite histoire de la Guadeloupe*, L'Harmattan ; cf. aussi CAROFF

311 Eliane SEMPAIRE, *La Guadeloupe an tan Sorin*, Ibis Rouge Editions, 2004

312 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 juillet 1943

*lieutenants de vaisseau Bayle, De Boutiny et Gardair, du lieutenant colonel Sung, le directeur de l'artillerie, de M. Poimiroo, chef du service des transmissions, du capitaine Castaing, chef de la sûreté à Fort-de-France et de M. Deboudaud, administrateur des colonies, attaché au cabinet de l'amiral.*³¹³

Le lendemain, 16 juillet, à 13 heures, *Le Terrible* arrive à San Juan, où « de nombreux photographes, des voitures et des autorités attendent l'amiral Robert »³¹⁴.

Les Antilles françaises sont maintenant débarrassées de leurs dirigeants vichystes. Mais la mission du *Terrible* n'est pas terminée pour autant. Il apporte pendant quelques jours encore sa contribution à la normalisation de la situation.

Le 18 juillet, il appareille à midi, se rend au quai de commerce, d'où il prend la mer à 17 h 30 pour retourner à Fort-de-France. Il arrive dans le port martiniquais le lendemain à 16 h 30, mais repart dès 16 h 45 pour Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, « avec le gouverneur et plusieurs officiers ». Il arrive à 23 heures et mouille à l'intérieur de la rade, à côté de l'usine de canne à sucre³¹⁵.

L'équipage assiste à la reprise de l'activité économique après la longue période de blocus imposée aux Antilles par les États-Unis, tant qu'elles étaient restées fidèles au maréchal Pétain :

« Nous allons au quai des paquebots. La Jeanne d'Arc est à côté de nous, ainsi que L'Oregon. [...] La Guadeloupe, venu d'Amérique, débarque de la marchandise. »³¹⁶

Les Guadeloupéens manifestent leur satisfaction après les privations et la répression de l'époque Sorin : « à 8 heures, grands vivats de la population », au moment, sans doute, où Henri Hoppenot et ses collaborateurs se rendent à terre. Et les permissionnaires constateront dans l'après-midi qu'ils sont « très bien vus de la Guadeloupe », alors que « les gars de la Jeanne sont très mal vus »³¹⁷. Le croiseur-école reste en effet associé dans l'esprit des gens à la sombre période de l'administration vichyste, où ses marins faisaient main basse sur la viande et le poisson de bonne heure le matin, où certains officiers et membres d'équipage participaient à la répression qui frappait les « dissidents » gaullistes³¹⁸.

Le 21 juillet, *Le Terrible* allume les feux de bonne heure et ramène Henri Hoppenot, accompagné du commandant Lambert, à Fort-de-France³¹⁹. Les deux hommes ont dû régler les difficultés créées à la Guadeloupe par l'équipage de la *Jeanne d'Arc*³²⁰.

C'est précisément pour aller à la rencontre de la *Jeanne d'Arc*, à laquelle il a fourni du mazout la veille à Pointe-à-Pitre, que *Le Terrible* reprend la mer, immédiatement après avoir

313 CAROFF, p. 306. Notons que CARRÉ (2), p. 103 situe à 16 h l'embarquement de l'amiral Robert, ce qui est peu probable, compte tenu du fait que selon le carnet de Roland Sévenou, *Le Terrible* n'est de retour à Fort-de-France qu'à 18 h. Paul Carré note la présence de femmes parmi les personnes qui montent à bord.

314 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16 juillet 1943. Les capitaines de vaisseau Roques et Constantin resteront à Porto Rico, avant d'embarquer sur la *Jeanne d'Arc*. L'amiral Robert et les autres officiers resteront trois mois et demi à Porto Rico, avant d'être conduits en avion à Philadelphie. Le paquebot portugais *Serpa Pinto* les amènera ensuite à Lisbonne, d'où ils gagneront la France.

315 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 18, 19 juillet 1943

316 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 20 juillet 1943

317 *Ibid.*

318 Témoignage d'Antoine JOHN, dissident antillais (<http://www.fxgpariscaraibe.com/article-temoignage-d-un-dissident-antillais-90016913.html>, consulté le 26 février 2014) ; Raymond Joyeux : la dissidence saintoise pendant la guerre de 39-45 (<http://raymondjoyeux.com/2014/01/29/la-dissidence-saintoise-pendant-la-guerre-de-39-45/>, consulté le 26 février 2014) ; 1940-1943 : an Tan Sorin en Guadeloupe (<http://mapage.noos.fr/dsiroy/journal22.htm>, consulté le 26 février 2014)

319 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 21 juillet 1943.

320 BARBIER, *op. cit.*

déposé les deux responsables. Il retrouve le croiseur devant la Dominique, se livre à un exercice de tir des 40 mm, puis rentre à Fort-de-France et se met à couple du *Sagittaire* vers 18 heures ³²¹.

Du jeudi 22 au dimanche 25 juillet, les hommes ont le loisir de visiter le port martiniquais et son arrière-pays ³²². C'est là que se situe un épisode anecdotique mais sympathique :

« Un groupe de gars du poste IV, parti en excursion à la Montagne Pelée, revient accompagné d'une petite chienne . Dès son arrivée à bord, l'animal est adopté d'emblée et baptisé incontinent 'Doudou', en souvenir de la gent féminine locale. » ³²³



**Doudou, mascotte du *Terrible*, quelques mois plus tard, à Alexandrie
Ci-dessous : Roland Sévenou (à g.), René Horellou (à d.)
(Collection famille Sévenou)**



Le lundi 26, appareillage à 12 heures pour Porto Rico. Mais auparavant *Le Terrible* joue une fois de plus le rôle de taxi : il fait une escale de cinq minutes à Basse-Terre (Guadeloupe), avant de reprendre sa route vers le port portoricain de San Juan, où il arrive le lendemain 27

321 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 20, 21 juillet 1943. Le *Sagittaire* est un paquebot mixte réquisitionné par la France combattante en 1943.

322 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 22-25 juillet 1943

323 CARRÉ (2), p. 104

juillet à 8 heures. Il embarque des vivres. Le mercredi 28 juillet, le navire change de quai pour mazouter et embarquer des vivres de toute sorte. Il prend aussi « *des caisses pour le Bertin* »³²⁴. Ces caisses contiennent les « réducteurs » (des pièces mécaniques) que le croiseur avait dû démonter en mai 1942 à la suite de négociations entre Vichy et les Etats-Unis, qui avaient débouché sur un quasi désarmement des navires consignés aux Antilles³²⁵. Vers 14 h 30, *Le Terrible* appareille avec son chargement pour Fort-de-France, après avoir débarqué tous « *les Américains qui étaient à bord* »³²⁶. Après une nuit tranquille et par beau temps, il arrive à 10 heures à la Martinique et se met à couple du croiseur auxiliaire *Barfleur*³²⁷.

Le Terrible et son équipage ont participé au cours des six derniers mois à deux événements historiques. Leur venue pour refonte aux Etats-Unis a marqué le retour dans la lutte contre les puissances de l'Axe d'une partie de la marine française qui était restée inactive après l'armistice de juin 1940. Et leur mission aux Antilles a contribué à la libération de la Martinique et de la Guadeloupe et rendu possible l'entrée en guerre aux côtés des alliés d'unités jusque-là bloquées aux Antilles.

On peut dire que pour Jacques la guerre commence vraiment maintenant, même si l'on tient compte de l'épisode tragique, mais limité dans le temps, de la bataille de Dakar. Il va maintenant rejoindre le théâtre d'opérations, qui sera le sien presque jusqu'à la fin de la guerre : la Méditerranée.

324 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 26-28 juillet 1943

325 Marcel LALUNG, *Journal de bord du croiseur Emile Bertin*

(http://amicale.combattants.free.fr/Fiche_m.lalung.html, consulté le 27 février 2014)

326 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 28 juillet 1943

327 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 29 juillet 1943

Méditerranée : la guerre, c'est pas du cinéma...

Le vendredi 30 juillet 1943, à 18 h, *Le Terrible*, qui a reçu le renfort de personnel provenant des équipages des bâtiments des Antilles, appareille pour retraverser l'Atlantique ³²⁸. Avant de gagner le théâtre méditerranéen, il doit faire escale à Dakar :

« **Vendredi 30 juillet**

[...] Appareillage à 18 h pour Dakar. Le temps est superbe. [...] La nuit, pas d'Asdic. Il est en panne. [...]

Samedi 31 juillet

[...] Beau temps. Comptons arriver jeudi à Dakar. [...] Le temps est toujours beau. Pas d'Asdic.

Dimanche 1^{er} août

[...] Gobert a réparé l'Asdic. A 9 h il remarque. [...] A 10 h 30 on signale un pétrolier à 32500 m. Nous faisons route dessus. RAS. C'est un américain. [...]

Lundi 2 août

Le temps est beau. La mer est belle. Vitesse 19 noeuds. A midi, nous sommes à peu près à mi-chemin. [...]

Mardi 3 août

Toujours beau temps. [...] Le soir, poste de combat pour exercice.

Mercredi 4 août

[...] L'après-midi, on passe les îles du Cap Vert, que l'on voit à l'oeil nu. Arrivons demain à Dakar. [...]

Jeudi 5 août

[...] Nous arrivons à Dakar à 12 h 30. Nous mouillons sous Gorée. [...] Le soir à 17 heures rentrons à Dakar et allons directement en cale sèche. Grattage et peinture de la coque. Dans le port et sur rade il y a beaucoup de bateaux des pays alliés. Il reste 2 sous-marins comme bâtiments de guerre. Beaucoup de vedettes et corvettes anglaises sont au wharf de la marine. A 18 h nous sommes en cale sèche. [...] » ³²⁹

L'équipage passe trois jours apparemment paisibles dans le port sénégalais. Ceux qui ont séjourné à Dakar avant la refonte aux Etats-Unis retrouvent leurs habitudes et leurs restaurants préférés ³³⁰.

Puis, le matin du lundi 9 août, vers 7 heures, *Le Terrible* sort du bassin pour aller mazouter au wharf de la marine. A 14 heures on allume les feux et à 19 heures c'est l'appareillage pour Oran. Le lendemain, il faut, une fois de plus, réparer l'Asdic et la mer est houleuse. Le mercredi 11 août, à 14 heures, poste d'alerte pour passer les Canaries. Nouvelle panne de l'Asdic. Le jeudi 12 août, le poste d'alerte est levé. *Le Terrible* passe devant Casablanca vers 21 h 30. La mer est très houleuse. Il y a un fort tangage. Le navire va 22 noeuds ³³¹.

Et le lendemain, vendredi 13 août, c'est l'entrée en Méditerranée :

328 LASSAQUE (2), p. 26

329 *Carnet de bord de Roland Sévenou*. Selon LASSAQUE (2), le séjour prolongé en eaux chaudes a provoqué une salissure de la carène du bateau qui est à l'origine d'un défaut de refroidissement dans les condenseurs. On procède donc à un nettoyage des crépines des pompes de circulation. En outre, par prélèvement sur le stock de combat de la 10ème DCT discrètement constitué à Dakar de 1940 à 1942, 200 obus de 138,6 mm explosifs pour le tir contre la terre sont embarqués.

330 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 6, 7, 8 août 1943

331 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 9 - 12 août 1943

« *Passé Gibraltar ce matin vers 4 h. Rencontré grand convoi vers 8 h 1/2. Le temps est maintenant très calme. Nous marchons 28 noeuds. Arrivons à Oran vers midi. De nombreux bateaux de commerce sont amarrés dans le port de Mers el-Kébir. Grand nettoyage. Giraud doit venir à bord.* »³³²

En fait, le lendemain, le général Giraud ne vient pas inspecter le navire, qui appareille pour Alger vers 19 h 30. Il arrive dans le port algérien le lendemain, dimanche 15 août, vers 8 heures. Après avoir mazouté, il accoste entre deux gros cuirassés anglais : le *King George V* et le *Howe*³³³.

Le 16 août, les marins du *Terrible* voient arriver *Le Fantasque*, dont ils étaient séparés depuis le départ des Etats-Unis³³⁴.

Le lendemain, à 7 heures, les deux navires appareillent pour ce qui ressemble beaucoup à une opération de relations publiques après le retour de la 10^e DCT des Etats-Unis. Une nuée de cinéastes, reporters et photographes montent à bord des bateaux. Mais il s'en faut de peu que le numéro des deux bâtiments ne tourne à la catastrophe :

« *A 7 heures, les deux navires quittent le port. Dès la sortie de la baie, les évolutions commencent. Les bâtiments, lancés à 33 noeuds, virent, se croisent, décrivent sur la mer étincelante des arabesques d'écume.*

Soudain, le Terrible, en route parallèle à tribord de son chef de division, reçoit l'ordre de venir en ligne de gisement bâbord. Il commence à virer, mais sa barre se coince et, lancé à pleine vitesse, incapable d'abattre davantage, il fonce droit sur le Fantasque. Voyant la chose, le commandant Perzo ordonne brusquement : '15 à gauche !'. Evitant de peu l'abordage, le Terrible passe à frôler l'arrière de son chef de division. Enchantés, ne se doutant de rien, les reporters campés sur la plage arrière de celui-ci prennent des photographies.

Vers midi, les gars de la D.C.A. offrent aux visiteurs insatiables un magnifique tir sur manche qui passera un peu plus tard sur les écrans d'Alger pour avoir été filmés au cours d'une épouvantable bataille.

A 14 heures, la division arrive au polygone de Djidjelli. Tandis que ses hôtes complètent leurs pellicules dans l'enthousiasme, le Terrible ouvre, à son tour, le feu contre la terre.

A 19 h 30, les bâtiments mouillent en rade de Philippeville et débarquent les reporters et leur précieux matériel. »³³⁵

Les exercices filmés par le Service cinéma aux Armées seront ensuite projetés dans des salles de cinéma³³⁶.

Le lendemain, 18 août, *Le Terrible* et *Le Fantasque* quittent Philippeville à 7 heures. Après un exercice, ils arrivent à Bizerte, où ils sont incorporés à la 12^e division de croiseurs britanniques sous les ordres du commodore Agnew³³⁷ :

« *Arrivés à Bizerte, restons en dehors du port. La ville paraît être presque entièrement détruite. Nous rentrons et faisons le mazout. Des bateaux français sont coulés dans le port. Nous allons en grande rade. Le Fantasque reste à quai.* »³³⁸

332 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 août 1943

333 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14, 15 août 1943

334 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16 août 1943

335 CARRÉ (2), pp. 105-106. Michel PICHON, qui, à la Martinique, a quitté le *Bertin* et embarqué sur *Le Terrible*, raconte aussi cet épisode (*op. cit.*, pp.186-188). En revanche, dans ses notes en date du 17 août 1943, Roland Sévenou ne fait allusion ni aux journalistes et cameramen ni à l'abordage évité de justesse.

336 Paul CARRÉ, *Un grand marin, l'amiral Lancelot (29 juillet 1901 - 7 octobre 1957) - Somme biographique réunie par ses anciens marins et amis de la 10ème D.C.L.*, polygraphié, s.d., p. 25 [Cité désormais : CARRÉ (3)]

337 CARRÉ (3), p. 25

338 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 18 août 1943. La ville de Bizerte a été reprise le 3 mai 1943 aux forces de l'Axe

En effet, après avoir mazouté, *Le Fantasque* « reprend sa place auprès du croiseur antiaérien *Sirius*, l'arrière à la digue », tandis que « le *Terrible* sort du port et va mouiller parmi les cargos. »³³⁹

C'est dans cette configuration qu'à 23 h 40 éclate une alerte DCA. C'est un raid sur Bizerte. Les pièces antiaériennes du *Sirius*, du *Fantasque* et du *Terrible* se déchaînent au milieu des fumigènes destinés à cacher les navires. Un avion, pris dans les faisceaux des projecteurs, « tente de s'enfuir vers le nord, mais il n'est plus bientôt qu'une boule de flammes qui disparaît derrière les collines ». Cette première alerte est suivie d'une seconde, de courte durée. Mais il s'agit cette fois de « l'avion d'observation venu constater les dégâts ». Dégâts très limités, puisqu'aucun navire n'a été touché directement. En revanche, « sur les quarante appareils qui participaient au raid, sept ont été abattus et quelques-uns ont été visiblement endommagés »³⁴⁰.

A partir du 20 août, la 10^e DCT ne se contente pas de riposter à des raids aériens. Elle passe à l'offensive contre l'Italie :

« Vendredi 20 août

Le matin, vers 9 h 1/2 ou 10 h, appareillage. Nous passons l'île d'Azica³⁴¹ vers 20 h. Nous allons sur la côte ouest de l'Italie. A minuit, poste de combat. Rien ne se passe. On aperçoit la ville de Paola en feu.

Samedi 21 août

Toujours sur les côtes italiennes. Vers 1 h 1/2, 2 sillages de torpilles à côté de nous. Nous tirons sur une vedette lance-torpilles. A 2 h, bombardement de Scalea, à 6000 m environ. Après épuisement d'obus, nous partons à 27 ou 30 noeuds. Arrivée à Palerme à 7 heures du matin. Nous mouillons en rade intérieure. La ville paraît avoir subi un terrible bombardement. Le soir, appareillage pour les côtes italiennes. C'est notre deuxième mission. Nous allons bonne allure.

Dimanche 22 août

Nous naviguons silencieusement entre les îles en face du cap Campanella entre l'île Capri. Puis nous passons Ischia. Notre but était Punta della Licosia. Nous avons patrouillé dans la baie de Naples. N'ayant rien vu, nous faisons route sur Bizerte. Arrivée à 11 h 30. Nous sommes en rade toute la nuit. »³⁴²

Longtemps après la fin de la guerre, mon père se souvenait encore du spectacle fascinant du bombardement de Scalea. Le récit qu'en fait Paul Carré, le radio du *Fantasque*, permet de comprendre cette fascination :

*« Un fracas de tonnerre, une brusque secousse accompagnée de la chute de nombreux objets, une pluie d'étincelles rabattues par le vent, annoncent le départ de la première salve du *Terrible*. De quinze secondes en quinze secondes, les salves se succèdent, soulignées par une brève illumination, lorsque, d'aventure, un antilueur manque.*

A terre, les gens s'affolent ; l'alerte doit sonner, car on voit des maisons s'éclairer puis s'éteindre. L'une d'elles, précisément une grande maison blanche très remarquable, conserve une pièce illuminée, facilitant la tâche des pointeurs. A la cinquième salve, après une minute de tir, une arche du viaduc s'écroule. Le feu cesse

après de violents bombardements alliés.

339 CARRÉ (2), p. 107

340 CARRÉ (2), pp. 108-110. Ces alertes DCA sont confirmées par le *Carnet de Roland Sévenou*, qui parle, lui, de « 6 avions allemands ou italiens » abattus.

341 Il s'agit sans doute en fait de l'île d'Ustica (précision de M. Lassaque, 15 septembre 2015)

342 *Carnet de bord de Roland Sévenou*. Selon CARRÉ (2), p. 110, 112, Paola était l'objectif initial de la mission. Merci à M. Lassaque, qui a réussi à identifier le promontoire de Punta della Licosia (aujourd'hui Punta della Licosa) et qui me précise (message du 16 septembre 2015) : « C'était le point d'atterrissage du *Terrible*, qui a ensuite fait route NW vers la petite passe de la baie de Naples. »

un instant, puis reprend sur un autre objectif. Bientôt la direction de tir annonce : 'Objectifs détruits.' »³⁴³

Mais le commandant Perzo ordonne d'utiliser les munitions restantes sur les objectifs secondaires :

« Le tir reprend, effrayant. A terre, maintenant, ce sont les édifices qui sautent. Sorti sur la teugue un instant, je vois distinctement, car nous sommes très près du port, une maison se soulever d'une seule pièce, projetée en l'air par l'explosion de la salve. Arrivée au sommet de son ascension, elle s'écroule et retombe en morceaux. La grande maison blanche saute à son tour. L'on voit une poutre longuement tourner avant de retomber au loin. »³⁴⁴

A 2 h 58, ordre est donné de cesser le feu et les marins peuvent alors constater le résultat de leur action :

« Sur la ville et dans le voisinage du viaduc, sept incendies prennent de l'ampleur ; l'un d'eux, devenu un véritable brasier, se verra encore à cinquante milles au large. »³⁴⁵

Rentrés à Bizerte le 22 août, *Le Terrible* et *Le Fantasque* y resteront jusqu'au 7 septembre. Le 23 août, *Le Terrible* quitte la grande rade et se rend à quai. Il changera plusieurs fois de place. Le 25, il se met « *l'arrière à la digue, entre Le Fantasque et un croiseur anglais* ». Le 26, il se rend « *en dehors au mouillage* ». Le 27, il va à la pêcherie et reste mouillé au coffre. L'après-midi du 29 août, il se range à côté du *Vindictive*. Le matin du 3 septembre, il se ravitaille en mazout et appareille pour se rendre en grande rade³⁴⁶.

Pendant toute cette période, l'équipage est occupé à des travaux de piquetage et de peinture. Il y a quelques alertes. Le 23 août à 18 h et à 21 h 15. Le 26, alerte DCA à 4 h 30 ou 5 h : « *Quelques avions italiens lancent des bombes dans l'eau.* » Le 6 septembre, c'est plus sérieux. Paul Carré témoigne :

« Le 6 septembre, une immense flotte hétéroclite se compose en rade. On y voit deux monitors anglais, une cinquantaine de cargos, des destroyers et un nombre important de L.S.T. et de L.C.T., tous chargés. Le Fantasque et le Terrible sont égaillés parmi cette armada.

Le soir, vers 22 h 30, tandis que les hommes installent leurs hamacs dans les superstructures, le radio de quart prend le signal d'alerte 'Red'.

[...]

La ville et le port disparaissent sous l'âcre brouillard des fumigènes que le vent peu à peu entraîne vers la rade. Au-dessus, difficilement localisable, un léger ronronnement se fait entendre. Rompant le calme nocturne, un croiseur anglais, caché par la fumée, commence à tirer avec ses pièces lourdes. [...] L'artillerie des navires et celle de la terre se déchaînent en un roulement assourdissant. De Bizerte à Ferryville, une nappe de tracers rouges et blancs s'élanche vers le ciel. Au-dessus du lac et vers l'arsenal de Sidi-Abdallah, des fusées à parachutes lâchées par les avions fouillent les moindres détails de leur lumière crue ; d'autres s'allument au-dessus du port et on entend parmi le fracas de la canonnade des déflagrations sourdes de bombes.

A terre, quelques dépôts brûlent [...].

Quittant la ville et le lac, les avions s'en prennent à la flotte mouillée sur la rade. Ils descendent pour ajuster leur tir, poursuivis par les obus des croiseurs dont les éclats grêlent sur le pont des navires à l'ancre et sur les casques des servants. Au jugé, le Terrible et le Fantasque apportent à leur entourage, moins bien armé, le soutien de leur

343 CARRÉ (2), p. 114-115

344 CARRÉ (2), p. 115

345 *Ibid.*

346 *Carnet de bord de Roland Sévenou, 22 août-6 septembre 1943*

artillerie légère.

[...]

A 22 heures, l'alerte prend fin.

Elle a duré 1 h 30 et a coûté neuf avions à l'ennemi sans parler des 'endommagés certains', des 'probablement touchés' et des autres. Pour leur part, *Fantasque* et *Terrible* ont dépensé chacun environ deux tonnes de projectiles. Les seuls dégâts subis par les Alliés sont quelques petits dépôts d'essence et de munitions qu'on voit brûler derrière la colline. »³⁴⁷

Pendant tout ce temps la situation militaire a évolué en Méditerranée. Jacques et ses camarades ont appris le 2 septembre que « *le Rodney et le Nelson ont bombardé la côte italienne* » et, le 3 septembre, que la 8^e armée et des troupes canadiennes ont débarqué en Italie du Sud à travers le détroit de Messine³⁴⁸.

Les marins du *Terrible* se doutent certainement qu'on est à la veille d'importantes opérations, car une intense activité règne dans le port de Bizerte :

« *Des paquebots apportent de nouvelles troupes, des cargos déchargent toujours des tonnes de marchandises à l'emplacement de l'ancienne gare. Dans la campagne, le long des routes, les dépôts se multiplient, constitués de petits tas de matériel érigés en plein champ, suffisamment espacés pour limiter les dégâts par bombardement. Ainsi, sur des kilomètres carrés, des projectiles, des caisses, des bidons d'essence et même des véhicules s'amoncellent.*

Sur le lac, une multitude d'engins de débarquement de tous types attendent ou s'exercent à charger et à décharger des marchandises. »³⁴⁹

Il s'agit en fait des derniers préparatifs de l'opération « *Avalanche* », qui doit débiter le 9 septembre, avec pour objectif le débarquement en baie de Salerne de deux divisions d'infanterie et d'une division blindée. La 10^e DCT, à laquelle appartiennent *Le Fantasque* et *Le Terrible*, est affectée à la force H (franco-britannique). Cette dernière doit assurer la couverture navale et aérienne de la force V (américaine), chargée de la mise à terre des troupes.

Le 7 septembre, *Le Terrible* se prépare à entrer en action :

« *Le matin, nous allumons. L'après-midi changement de mouillage. Le soir RAS. On se prépare pour une grande opération. De nombreux bateaux sont en rade.* »³⁵⁰

Le lendemain, mercredi 8 septembre, les choses sérieuses commencent. *Le Terrible* et *Le Fantasque* rejoignent la force H :

« *Le matin à 3 heures, appareillage. Nous sommes avec le Fantasque. [...] Ce matin, à 7 h 1/2 environ, nous rejoignons la flotte anglaise composée de 2 porte-avions, 4 cuirassés et une dizaine de destroyers. Temps calme. Nous marchons 16 noeuds.* »³⁵¹

Jacques a-t-il la possibilité de voir le spectacle impressionnant qui s'offre à l'extérieur du navire ? :

« *Une immense escadre apparaît : c'est la force 'H'. Au centre d'un cercle de destroyers, les vénérables Nelson, avec leurs tours massives et leur neuf pièces de 406*

347 CARRÉ (2), pp. 120-122. Dans son *Carnet de bord*, Roland Sévenou, confirme l'ordre de grandeur des pertes ennemies (10 avions selon lui) et le caractère limité des dégâts occasionnés par l'attaque aérienne. En revanche, il parle de 40 avions, alors que Paul Carré, se référant à la radio de l'Axe, évoque le nombre de 100 attaquants.

348 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 2, 3 septembre 1943 ; CARRÉ (2), p. 119

349 CARRÉ (2), p. 119

350 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 7 septembre 1943

351 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 septembre 1943

*mm., et les deux Warspite, avec leur allure de fer à repasser et leur huit canons de 380 mm., font vraiment grosse impression. L'Illustrious et le Formidable se tiennent à l'écart avec leur escorte personnelle. »*³⁵²

Les deux bâtiments de la 10^e DCT prennent leur place dans le dispositif. L'après-midi, la force H entre en action :

« L'après-midi, la force 'H' entre dans sa zone de patrouille à quelque vingt milles dans le nord-ouest de la région d'assaut ; la vitesse est réduite à 10 noeuds et les porte-avions quittent la formation pour venir, face au vent, récupérer leurs avions de chasse.

L'opération terminée, l'escadre se disloque ; les destroyers partent au nord se déployer en rideau pendant que les deux divisions se séparent pour la nuit.

*Le Fantasque reste avec le Nelson, le Rodney et l'Illustrious, et le Terrible s'éloigne avec le Warspite, le Valiant et le Formidable. »*³⁵³

Et vers 18 h 30 ou 19 h, une nouvelle sensationnelle tombe : l'Italie capitule sans conditions³⁵⁴ !

Mais on a à peine le temps de commenter l'événement, car à 20 h 30 « *les radars détectent une vague d'avions s'approchant, au ras de l'eau, de la deuxième division où le Terrible tient la queue. Les bâtiments ouvrent le feu de toutes leurs pièces : les appareils s'égaillent et passent* ». Peu après, une deuxième vague d'avions-torpilleurs se présentent au ras de l'eau. La division manoeuvre pour « *présenter les étraves à l'ennemi et réduire au maximum les risques de torpillage. [...] De leurs postes, les destroyers signalent de nombreux sillages de torpilles, mais personne en fin de compte n'est touché. [...] Leurs munitions épuisées, les avions s'éloignent.* » Mais il y aura encore six attaques jusqu'à 0 h 30³⁵⁵.

Pendant ce temps, les avions allemands attaquent l'escadre italienne de Naples, qui, conformément aux clauses de la reddition, se trouve à l'ouest de la Corse et fait route vers le sud. Le cuirassé *Roma*, atteint par une bombe radio-guidée, brûle au large de Bonifacio.

Mais ils s'occupent aussi de l'escadre alliée. Leurs attaques se succèdent pendant toute la nuit³⁵⁶.

Le vendredi 10 septembre, Roland Sévenou note :

*« Le matin nous continuons notre randonnée. On apprend que les Italiens et les Allemands se battent en Italie. Nous apprenons que les Anglais prennent position en Italie malgré la résistance allemande. Le soir, nous allons rechercher un avion qui est tombé à la mer. Nous ne retrouvons qu'un radeau en caoutchouc et personne (c'est un allemand). Nous faisons route sur Palerme. »*³⁵⁷

C'est le *Warspite* qui a donné au *Terrible* l'ordre d'aller mazouter à Palerme, ce qui provoque l'étonnement et la colère d'une partie de l'équipage, qui se faisait une joie d'assister bientôt à la reddition de la flotte italienne³⁵⁸.

Pendant ce temps, les événements se précipitent aussi sur une partie du territoire français. Et Jacques va bientôt participer à une opération glorieuse.

352 CARRÉ (2), p. 123

353 *Ibid.*

354 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 8 septembre 1943

355 CARRÉ (2), p. 124

356 CARRÉ (2), pp. 127-128 ; *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 9 septembre 1943

357 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

358 CARRÉ (2), pp. 127, 128. LASSAQUE (2), p. 47 : « Le Terrible, à court de combustible, est envoyé à Palerme, qui est base de ravitaillement pour les destroyers de la Force H. Trois pétroliers y ont été prépositionnés à cet effet. »

Ajaccio : la chevauchée fantastique du *Fantasque* et du *Terrible*

Le 9 septembre, à 18 h, le général Giraud apprend, alors qu'il se rend à une réunion du Comité français de la Libération Nationale, que les résistants corses, profitant de la capitulation de l'Italie, ont déclenché l'insurrection générale dans l'île. Ils sont maîtres d'Ajaccio et on se bat à Bastia. Ils demandent l'aide de l'armée. Mais les Alliés ne peuvent mettre à disposition du général les navires nécessaires. Il décide donc de monter une opération purement française. Les commandos de choc du commandant Gambiez, disponibles à Alger, viendront prêter main forte aux insurgés pour empêcher une contre-attaque allemande. Mais comment les transporter et les débarquer dans l'île quand on ne contrôle qu'une zone de mer de 50 milles maximum le long des côtes africaines ? « *La seule solution est de tenter de s'assurer du port signalé libre, en y débarquant par surprise le bataillon de choc avec l'aide de bâtiments de guerre très rapides et de sous-marins, toute tentative par navires lents étant vouée au désastre.* » Et les seuls navires français disponibles sur place sont le sous-marin *Casabianca*, ainsi que *Le Fantasque* et *Le Terrible*, engagés, sous commandement allié, dans l'opération de Salerne. Le 11 septembre au matin, l'amiral Cunningham, commandant en chef des opérations maritimes en Méditerranée donne son accord pour l'opération ³⁵⁹.

Ce feu vert bouleverse le programme du *Terrible* qui est rappelé d'urgence à Alger :

« **Samedi 11 septembre**

Le matin de bonne heure nous arrivons à Palerme. Nous faisons le mazout et à 5 h 1/2 appareillage pour retrouver notre Force. Dans l'après-midi, des bruits courent que nous allons à Alger. On annonce que Milan et Rome sont prises par les Allemands. Nous retrouvons notre force le matin, puis nous repartons seuls en direction d'Alger.

Dimanche 12 septembre

[...] Temps calme. Marchons bonne allure. Nous sommes seuls. On a appris hier que la flotte italienne s'est rendue dans des ports alliés malgré les attaques allemandes qui parvinrent à couler un cuirassé italien.

Nous arrivons à Alger vers midi. Nous passons la nuit à Alger.

Embarquement de troupe du bataillon de choc et de munitions. » ³⁶⁰

Le Terrible s'est mis à couple du *Fantasque*, arrivé lui aussi à Alger quelques heures auparavant. Jacques et ses camarades découvrent dans le port des soldats casqués et des monceaux de munitions et d'armement. Très vite une rumeur circule, « *soulevant un enthousiasme fou : on va débarquer des troupes en Corse !* » Et c'est avec beaucoup d'entrain que les marins participent à la corvée d'embarquement du matériel sur les deux navires ³⁶¹.

Pendant la nuit, le sous-marin *Casabianca*, commandé par le capitaine de frégate Jean L'Herminier, débarque clandestinement 109 hommes du bataillon de choc à Ajaccio ³⁶².

Le lendemain, 13 septembre, « *l'arrimage du matériel et les préparatifs de départ se poursuivent dès le branle-bas sous un soleil radieux* » :

359 Capitaine de Vaisseau LEPOTIER, *Cap sur la Corse*, Editions France-Empire, 1951, pp. 86-89

360 *Carnet de bord de Roland Sévenou*. Le cuirassé italien coulé par l'aviation allemande est le *Roma*.

361 CARRÉ (2), pp. 130-131

362 Capitaine de Vaisseau L'HERMINIER, *Casabianca 27 novembre 1942 - 13 septembre 1943*, Editions France-Empire Monde, 2015 (réédition). De décembre 1942 au début de septembre 1943, le *Casabianca* a déjà effectué 6 missions, au cours desquelles il a débarqué clandestinement 26 agents secrets et embarqué 6 autres, la plupart du temps sur les côtes corses, en liaison avec la Résistance.

« A 8 heures, des camions arrivent sur le quai ; il en sort une quantité impressionnante de soldats en tenue de campagne qui s'alignent rapidement. Là-haut, sur le boulevard, les curieux s'amassent, attirés par le spectacle inusité. Un à un les 500 hommes du bataillon de choc, grands gars à l'allure jeune et sympathique, gravissent les échelles et se répandent sur le pont des deux navires un peu au gré de leur fantaisie. » ³⁶³



**Des hommes du bataillon de choc sur *Le Terrible*, le 13 septembre 1943
(Collection famille Roland Sévenou)**

Les deux bâtimentss ne sont de toute évidence pas prévus pour transporter autant d'hommes et de matériel :

« Chaque [contre-]torpilleur a reçu 250 hommes, soit 30 de plus que son effectif normal ; aussi y a-t-il des uniformes kakis entassés partout, sur les ponts, dans les coursives, entre les pièces, entre les cheminées. » ³⁶⁴

M. Raymond Rouault, qui alors était marin sur *Le Terrible* témoigne :

"*Le Terrible* n'était évidemment pas un transport de troupes, et la place à bord était comptée ; on réussit tout de même à loger près de 300 hommes. 'Il y en avait partout'. Toutes les coursives étaient pleines d'hommes. Il n'y avait jamais une couchette inoccupée. L'équipage se relayait pour dormir. Ces hommes faisaient peur ; rien qu'à les voir par leur allure de baroudeurs, leur équipement et leur armement (mitrailleuse, poignard, pains de plastic). » ³⁶⁵

363 CARRÉ (2), p. 131

364 Jean MAUCLÈRE, *Marins de France au combat*, Editions Berger-Levrault, 1945, pp. 194-195

365 Raymond ROUAULT, *Un Jaguen dans la guerre : souvenirs du Terrible*, in *Le Jaguen*, bulletin municipal de Saint-

Pendant la traversée, ces soldats d'élite auront l'occasion de faire devant les marins une impressionnante démonstration de leur savoir-faire en matière de combat rapproché. Témoignage de Michel Pichon :

*« Sur le pont, ils nous firent plusieurs exhibitions de close combat, et nous les 'durs' nous nous demandions si nous aurions osé les affronter. »*³⁶⁶

Paul Carré, quant à lui, se souvient des paroles d'un soldat (« *Un régiment de Boches ne nous fait pas peur* ») et de la démonstration qui suivit :

*« Joignant le geste à la parole, un soldat tire son poignard et, s'approchant à pas feutrés d'un camarade, fait mine de lui enfoncer sa lame dans le cou. La démonstration est si éloquente que les marins groupés autour de lui en ont un frisson dans le dos. »*³⁶⁷

Mais, pour le moment, c'est l'appareillage des deux bâtiments « *surchargés de caisses et de soldats en tenue de combat [...] devant une foule attentive, répondant par des vivats au chœur des 'chocs' qui entonnèrent : Vous n'aurez pas l'Alsace et la Lorraine, au moment où les navires battirent en arrière, à 9 heures du matin, pour se dégager du quai* »³⁶⁸.

La mission-éclair est lancée :

*« L'étrave dressée hors de l'eau par l'effet de la surcharge à l'arrière, les deux navires quittent Alger à toute allure, comme des monstres prêts à mordre. »*³⁶⁹

Mais l'enthousiasme des combattants s'accompagne d'une pointe d'inquiétude, que partage sans doute Jacques :

*« Les contre-torpilleurs font route vers la pointe nord-ouest de la Sardaigne à 29 noeuds. L'anxiété règne à bord car, encombrés et surchargés comme le sont les deux bâtiments, ils auraient les plus grandes difficultés à combattre. »*³⁷⁰

Heureusement, aucun contact avec l'ennemi n'a lieu pendant les 420 milles de la traversée :

*« Nous filons sur la Corse à 32 noeuds. Le midi, RAS. Aucune alerte. [...] A 23 heures, poste de combat. Nous arrivons devant Ajaccio. Le sous-marin Casabianca entre avec nous. Nous débarquons tout. Le maquis est en feu dans plusieurs endroits. Un peu plus d'une heure après notre arrivée nous repartons en direction d'Alger. »*³⁷¹

Jacut-de-la-Mer, n° 6, juillet 2009, p. 22 (consulté en ligne le 31 mai 2014 : http://www.mairie-saintjacutdelamer.com/bulletin/BM_3_2009.pdf)

366 PICHON, *op. cit.*, pp. 195-196. Michel Pichon m'a confié également dans un témoignage oral l'impression faite sur lui par ces commandos, qui maîtrisaient "17 manières de tuer".

367 CARRÉ (2), p. 134

368 LEPOTIER, *op. cit.*, p. 97 ; selon MAUCLÈRE, *op. cit.*, p. 194, ce sont la *Marseillaise* et le *Chant du Départ* qu'entonnent les soldats au moment de l'appareillage.

369 MAUCLÈRE, *op. cit.*, p. 195

370 LASSAQUE (2), p. 49

371 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 13 septembre 1943. Roland Sévenou situe vers 8 heures l'appareillage du *Terrible*, alors que CARRÉ (2) parle de 9 heures, *Le Fantasque*, qui est resté pour embarquer les brassières de sauvetage, le suivant à 9 h 20 (p. 132). Les feux de maquis constatés par Roland Sévenou auraient été provoqués selon le Commandant Perzo par des plaquettes incendiaires jetées par des avions allemands [LEPOTIER, p. 101]. « *La Luftwaffe a lancé des bombes incendiaires sur les crêtes près d'Ajaccio, afin d'empêcher les rassemblements de résistants, les incendies créant une ambiance surréaliste, un grand feu dans la montagne qui va durer de nombreux jours.* » [La libération de la Corse. Septembre-Octobre 1943]

Le débarquement des hommes et du matériel est effectivement effectué en un temps record :

« Accostés à 0 h 25 le 13 [en fait le 14, JO], Le Fantasque au quai de la République et Le Terrible au quai sud de la jetée des Capucins, les contre-torpilleurs mettent aussitôt les troupes à terre puis les caisses d'armement et de vivres sont débarquées en moins d'une heure. »³⁷²

Un grand témoin assiste à la scène : Jean L'Herminier, commandant du sous-marin Casabianca. C'est lui qui a guidé les contre-torpilleurs à leur arrivée en vue d'Ajaccio :

« A leur arrivée dans le port, les croiseurs légers sont accueillis par des salves de joie des patriotes, comme nous la veille, et pensent également, avant d'être rassurés par leurs pilotes, que c'est la bagarre.

Une activité prodigieuse règne sur le pont des croiseurs légers. Le bataillon de choc est débarqué en vitesse. Les marins poussent le matériel à quai sur des glissières. Les armements antiaériens sont à leur postes.

Avant deux heures du matin, l'énorme quantité d'approvisionnement qu'ils ont entassée sur leurs ponts à Alger pour la Corse est transbordée à terre.

Nous recevons liberté de manoeuvre et sortons aussitôt du port. [...]

Nous sommes à peine sortis des jetées, que deux traits lumineux nous dépassent. Les coques des croiseurs légers disparaissent dans la nuit. »³⁷³

Après avoir laissé derrière eux les « chocs », qui ont débarqué à quai à 0 h 45, les marins du Fantasque et du Terrible prennent le chemin du retour³⁷⁴.

Il n'est pas sûr que Jacques ait eu connaissance sur le moment d'un incident sérieux qui aurait pu avoir de graves conséquences peu avant l'arrivée à Ajaccio. Une avarie à la machine arrière est intervenue, alors que *Le Terrible* traversait un champ de mines. Or, pour éviter tout danger, le navire devait avoir une vitesse suffisante pour que les mines soient écartées par l'étrave avant de venir se replacer dans le sillage. Les mécaniciens avaient réussi à maintenir une vitesse limite en augmentant celle de la machine avant et en réduisant celle de la machine arrière³⁷⁵.

Quelques jours plus tard, Jacques découvre peut-être dans *L'Echo d'Alger* un article consacré à la libération de la Corse, qui mentionne, sans les nommer, le rôle des deux contre-torpilleurs (bientôt reclassés croiseurs légers) dans cette opération :

« A la date du 14 septembre, deux [contre-]torpilleurs français, précédés par deux sous-marins, abordèrent au port d'Ajaccio dont les eaux étaient minées. Sur ces navires de guerre avaient pris place, avec des éléments des troupes françaises, le général Mollard, désigné comme gouverneur militaire de la Corse, et M. Luizet, nommé préfet dès le 10 septembre par le Comité français de la libération.

L'accueil par la population à ces arrivants fut délirant : pour manifester leur joie et selon une vieille tradition, les habitants de l'île tiraient des salves et jetaient en l'air leurs pistolets aux cris mille fois répétés de 'Vive la France !', 'Vive la République !'. »³⁷⁶

Quatre jours plus tard, la poitrine de Jacques a dû se soulever de fierté, si l'occasion lui a été donnée de lire le récit aux accents épiques de l'amiral Lemonnier, chef d'état-major général de la Marine, rapportés par le journaliste A.-L. Breugnot dans le même quotidien :

372 LASSAQUE (2), p. 50

373 L'HERMINIER, *op. cit.*, pp. 224-225

374 CARRÉ (3), p. 26

375 Raymond ROUAULT, *Un Jaguen dans la guerre : souvenirs du Terrible*, in *Le Jaguen*, bulletin municipal de Saint-Jacut-de-la-Mer, n° 7, septembre 2009, p. 21 (consulté en ligne le 31 mai 2014 : http://www.mairie-saintjacutdelamer.com/bulletin/BM_4_2009.pdf)

376 *L'Echo d'Alger*, 23 septembre 1943



« Il est une autre action que je puis aujourd'hui conter parce que le hasard, ce Dieu des journalistes, m'a permis de rencontrer hier l'amiral Lemonnier, chef d'état-major général de la Marine.

Comme je lui disais que j'avais entendu avec joie citer à la radio les noms des navires français qui participaient aux opérations de Corse ; des croiseurs, des contre-torpilleurs du type le plus moderne, des torpilleurs et des sous-marins - parmi lesquels le 'Casabianca' au nom prédestiné, qui fut le premier à quitter Toulon le 27 novembre 1942 et le premier à joindre la Corse à l'Afrique du Nord - l'amiral me dit :

- Ne comptez pas sur moi pour vous donner des précisions.

Mais comme j'insistais, il ajouta :

- Au fait, on peut parler aujourd'hui sans inconvénient d'une expédition extraordinaire : le premier raid qui eut lieu sitôt connu l'armistice italien et qui permit de donner aux patriotes corses, dont le soulèvement était général, une aide immédiate, matérielle et morale. Aide matérielle parce que nos navires apportèrent des troupes et de grandes quantités d'armes, morale parce que ces hommes de la résistance sentirent ainsi, près d'eux, tout de suite, la présence de l'armée française.

Le départ eut lieu peut-être sans beaucoup de discrétion - mais il fallait aller vite - et bien des Algérois purent voir s'embarquer les hommes du magnifique bataillon de choc, au chant de la 'Marseillaise' et du 'Chant du départ'.

Chargées comme elles ne l'avaient jamais été, ayant une allure vraiment extraordinaire avec leurs grappes de soldats habillés de kaki, tassés partout sur les ponts, dans les coursives, entre les tourelles, nos magnifiques unités prirent la mer à toute vitesse.

Fortement déjaugées, à peine franchies les passes, leur grande étrave à l'air méchant, sortant de l'eau, taillant la vague brutalement, elles effectuèrent, sous un clair de lune admirable mais dangereux, une traversée sans incident, battant certainement - et de loin - tous les records d'une telle traversée.

Puisque on l'a déjà dit, je vous avouerai que le sous-marin 'Casabianca' était 'complice' de l'expédition ; mais de ceci, nous parlerons plus tard.

Cette aventure était risquée, nous le savions : il y avait de l'aviation allemande en Sardaigne et en France, une aviation qui, la veille, avait engagé avec vigueur les unités italiennes gagnant des ports alliés, réussissant en quelques minutes, à couler le cuirassé 'Roma' et deux autres unités.

Mais cette action était indispensable, essentielle, et la marine n'a pas hésité à courir de grands risques.

L'arrivée de nos unités à toute allure pénétrant dans le port comme dans un port occupé par l'ennemi, s'amarrant avec une rapidité qui fait honneur à leurs commandants ajouta à l'enthousiasme délirant des troupes qui étaient à bord. Les marins étaient fiers de contribuer à la libération de ces territoires de France, les hommes du bataillon de choc, joyeux et impatients d'engager l'envahisseur.

L'accueil de la population fut délirant et pittoresque. Un instant, nos hommes crurent

que les Allemands tenaient encore la ville, car des centaines de coups de pistolets retentissaient dans la nuit finissante, alors que les navires franchissaient les passes : mais ce n'était qu'une manière très bruyante de la part des Corses de saluer leur arrivée.

Hâtivement, le bataillon de choc débarqua et fut emmené sur le point où la résistance allemande était la plus dure. Cependant, battant encore une fois tous les records : celui du déchargement, les marins vidaient les cales des armes transportées et avec la même vitesse qu'à l'aller, regagnaient leur port avant d'aller entreprendre d'autres actions. »³⁷⁷

Contrairement à ce qu'affirme l'amiral Lemonnier, emporté par son élan lyrique, le retour ne s'effectue pas à la même vitesse qu'à l'aller. *Le Fantasque* et *Le Terrible* arrivent à Alger le 14 septembre à 18 h 15. Mais ils ont dû marcher à vitesse réduite. L'avarie de turbines constatée à la machine arrière du *Terrible* peu avant l'arrivée à Ajaccio l'avait obligé à limiter sa vitesse à 28 noeuds³⁷⁸. Et le retour s'est effectué à 25 noeuds³⁷⁹.

Le lendemain, mercredi 15 septembre, *Le Terrible* appareille de bonne heure et va mouiller en rade d'Alger, avant de revenir à quai. La réparation de la turbine commence :

« *Le Terrible commence immédiatement le démontage des turbines avariées. Poussés par le désir de participer à l'opération et soutenus par les encouragements de leur commandant, les mécaniciens travaillant par tiers jour et nuit réalisent l'exploit de redresser des milliers d'ailettes à la pince et au chalumeau. Pendant ce temps, à Bizerte, les ouvriers des Constructions navales récupèrent le rotor de la turbine B.P. [basse pression] de l'Audacieux, couché dans le bassin de l'arsenal de Sidi-Abdallah et l'envoient à Alger.* »³⁸⁰

L'équipage est certainement au courant de la récupération sur *L'Audacieux* d'une pièce indispensable à la réparation du *Terrible*, puisque Roland Sévenou note le 15 septembre dans son carnet : « *Une turbine est gravement abîmée. Nous pensons prendre celle de L'Audacieux, qui soi-disant est intacte.* » Quels terribles souvenirs remontent alors à la mémoire de Jacques presque trois ans jour pour jour après la destruction de son ancien bateau à Dakar (le 23 septembre 1940) ? La nouvelle de la citation du *Terrible* et de son équipage à l'ordre de l'Armée de mer, qui arrive le 16 septembre lui apporte-t-elle un peu de consolation³⁸¹ ?

Le Terrible est immobilisé pendant près d'un mois. Jacques et ses camarades assistent, avec sans doute un peu de dépit et de jalousie, aux allers et venues du *Fantasque* et d'autres navires qui font la navette entre Alger et la Corse pour y acheminer hommes, armes et munitions. Ils suivent aussi les nouvelles en provenance de l'île et les informations du front :

« Jeudi 16 septembre

De bonne heure ce matin le FATQ, le Tempête et l'Alcyon partent pour Ajaccio. Nous ne pouvons pas marcher. [...]

Vendredi 17 septembre

*[...] Le soir, la Jeanne d'Arc accompagnée du Fortuné et du Basque arrive à Alger. Le Fantasque accompagné de l'Alcyon et de la Tempête reviennent de Corse*³⁸².

Dimanche 19 septembre

[...] On annonce que les Allemands se replient dans la région de Salerne. Les Russes avancent de partout. Les Américains occupent Salamaua et avancent sur Laé. [...]

Vendredi 24 septembre

377 *L'Echo d'Alger*, 27 septembre 1943

378 CARRÉ (3), p. 26

379 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 14 septembre 1943

380 CARRÉ (3), p. 26

381 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16 septembre 1943

382 Dans la nuit du 15 au 16 septembre, *Le Fantasque*, la *Tempête* et l'*Alcyon* ont débarqué le 3^e bataillon de tirailleurs marocains à Ajaccio [<http://www.tirailleurs.org/historique-1943-1945>, consulté le 16 décembre 2014]

[...] *On apprend que le Fantasque s'est échoué à Ajaccio*³⁸³. [...]

Lundi 4 octobre

[...] *L'après-midi, on annonce que Bastia est pris.* [...]

Mardi 5 octobre

Libération totale de la Corse. [...]

Mercredi 6 octobre

La ville est pavoisée en vue de la fête de la libération de la Corse. [...] »³⁸⁴

L'Echo d'Alger évoque brièvement cette fête :

« *Une salve de 25 coups de canon a salué hier matin la libération de la Corse. Malgré qu'Alger ait été privée de son soleil et de son ciel bleu et que la pluie tombait sans répit, la ville, avec les nombreux drapeaux qui ornaient les fenêtres de nos immeubles, avait pris un air de fête. Un air de fête où se mêlaient la joie de savoir qu'un département était libéré du joug allemand, et aussi de la tristesse en pensant à nos malheureux frères de Métropole.* »³⁸⁵

Mais le reste du temps le quotidien des marins du *Terrible* se partage entre lavage de linge, postes de lavage, piquage de rouille, peinture, gardes, factions, quarts. Il y a bien aussi un peu de temps libre pour se promener dans Alger et ses environs, voire pour aller au cinéma ou à l'opéra³⁸⁶.

Le 11 octobre, enfin, on peut procéder à un essai de moteur : « *Ça marche. La machine tourne tout l'après-midi.* »³⁸⁷

Le 12, les feux sont allumés l'après-midi et *Le Terrible* appareille à 18 h pour Oran. Il arrive le lendemain vers 7 h du matin. L'après-midi, il se rend sur le dock moyen³⁸⁸. On constate alors qu'une hélice est percée³⁸⁹.

Le 16 octobre, à 7 h, le navire est remis à flot et se rend à la marine³⁹⁰.

Le 17 octobre, la 10^e DCL (division de croiseurs légers, ex-DCT), renforcée par le destroyer *Active*, quitte Oran pour une mission qui doit réveiller des souvenirs nostalgiques chez Jacques. Les navires se portent à la rencontre du *Richelieu*, qui revient seul des Etats-Unis, après avoir traversé l'Atlantique³⁹¹ :

« **Dimanche 17 octobre**

A 7 h, appareillage d'Oran avec le Fantasque. Nous allons à Gibraltar. La mer est moutonneuse. Arrivons à Gibraltar l'après-midi à 17 h. Nous allons à quai. [...]

Mardi 19 octobre

Le matin, appareillage de Gibraltar avec le Fantasque et un torpilleur anglais, l'Active. Nous faisons un peu d'exercice et ensuite nous marchons à l'Ouest. [...]

Mercredi 20 octobre

Le matin mer houleuse. [...] *A 14 heures nous sommes avec le Richelieu. Faisons route sur l'Est.* [...]

383 On peut lire dans CARRÉ (2), pp. 146-158, et LASSAQUE (2), pp. 52-57, l'extraordinaire récit de cet incident provoqué par la présence sur la côte corse d'un feu inconnu. Sur la vaine tentative du *Montcalm* de secourir *Le Fantasque* voir aussi les témoignages de Jean PÉRON [<http://lucky9229.e-monsite.com/pages/debarquement-de-corse-septembre-1943.html>, consulté le 21 juin 2014] et d'Aldo MARCHETTI, *op. cit.*, p. 27.

384 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

385 *L'Echo d'Alger*, 7 octobre 1943

386 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 septembre - 11 octobre 1943

387 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 11 octobre 1943

388 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 12, 13 octobre 1943

389 CARRÉ (3), p. 27

390 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 16 octobre 1943

391 CARRÉ (3), p. 27

Jeudi 21 octobre

[...] *Le torpilleur anglais Active nous a quittés. Vers 12 h 1/2 nous voyons les côtes du détroit. Nous avons diminué de vitesse.*

Vendredi 22 octobre

[...] *Nous conduisons le Richelieu à Mers el-Kébir et nous allons à Oran. Arrivé à quai vers 10 h. »*³⁹²

Le lendemain, *Le Terrible* participe à un exercice avec le *Montcalm* :

« *Le matin, appareillage d'Oran. Exercice toute la journée avec le Montcalm. Le soir, le Fantasque rentre à Oran, le Montcalm à Mers el-Kébir et nous, nous restons dehors. »*³⁹³

Pour cette journée du 23 octobre, Aldo Marchetti, embarqué sur le *Montcalm*, note :

« *9 h nous appareillons avec les contre-torpilleurs Fantasque et Terrible. Le général Juin, chef du corps expéditionnaire est à bord du Montcalm. Tous trois allons effectuer des tirs contre la terre.*

*19 h 30 tirs terminés, rentrons à Mers el-Kébir. »*³⁹⁴

Pendant une semaine, *Le Terrible* ne bouge pas. Mais le samedi 30 octobre, il appareille à 6 h avec *Le Fantasque* pour escorter le *Richelieu* jusqu'à Alger, où ils arrivent le soir après avoir effectué quelques exercices³⁹⁵.

Le mardi 2 novembre est un grand jour pour les marins du *Terrible* :

« *Le matin inspection. [...] Le général Giraud [...] arrive à 10 h 30. Brève allocution de sa part. Décoration du bateau. A bord il y a grand renfort de cinéastes et photographes divers. [...] Nous sommes en vogue sur les journaux. »*³⁹⁶

Les marins ont dû s'arracher *L'Echo d'Alger* du 3 novembre, qui relate la cérémonie :

« *Au cours d'une émouvante cérémonie, le général Giraud, commandant en chef, a remis la croix de guerre aux croiseurs légers 'Fantasque' et 'Terrible' pour leur participation aux brillantes opérations d'août et de septembre en Méditerranée.*

Dans une allocution aux équipages, le général Giraud a rappelé dans quelles conditions audacieuses ces deux croiseurs et le sous-marin 'Casabianca' ont transporté dans le port d'Ajaccio les premiers éléments des troupes dont les actions ont abouti à la libération de la Corse.

Le général commandant en chef a également inspecté d'autres unités de la marine française qui opèrent actuellement en Méditerranée.

Ces manifestations soulignent l'activité grandissante des forces navales françaises dans les opérations.

Ce résultat est dû à la rentrée en service des diverses unités qui stationnaient autrefois à Dakar, à Alexandrie et aux Antilles. Ces bâtiments, après leur récente modernisation, composent aujourd'hui une flotte de qualité montée par des états-majors et des équipages d'élite qui suivant l'expression du général commandant en chef 'savent et veulent se battre'.

392 *Carnet de bord de Roland Sévenou*. Paul KERSAUDY, embarqué sur le *Richelieu*, note dans son cahier à la date du 20 octobre : "A 12 h à hauteur des Açores nous sommes rejoints par les Contre-Torpilleurs français 'Fantasque' et 'Terrible', venus à notre rencontre. Nouvelle destination : Mers-el-Kébir."

(<https://thefrenchbattleship.wordpress.com/2014/02/06/4-boston-14-octobre-1943-scapa-flow-15-mars-1944/>, consulté le 14 avril 2015)

393 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 23 octobre 1943

394 Aldo MARCHETTI, *op. cit.*, p. 30

395 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 30 octobre 1943 ; PICHON, *op. cit.*, p. 203

396 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 2 novembre 1943

Leur action puissante et efficace contribue grandement au succès des opérations futures. »



L'Echo d'Alger,
3 novembre 1943



**Le général Giraud à
bord du *Terrible***
(Photo : collection
famille Roland
Sévenou)



Le général Giraud décorant le fanion du *Terrible*
(Photo : collection famille Roland Sévenou)

Les bateaux sont décorés, mais les hommes ne sont pas oubliés. Jacques reçoit comme ses camarades une attestation de sa présence à bord lors des actions de guerre d'août et septembre 1943.

MARINE NATIONALE
ETAT - MAJOR GENERAL

n° 175 E.M.G. /3 ALGER, le 10 Octobre 1943

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE DE MER
au Contre-Torpilleur "LE TERRIBLE"

pour son efficace participation, sous le commandement du Capitaine de Frégate LANCELOT (P.G.J.M.) à des opérations de guerre importantes en Méditerranée Occidentale au cours des mois d'août et de Septembre 1943, et pour la magnifique tenue de son Etat-Major et de son Equipage au cours de ces opérations.

Le "FANTASQUE" et le "TERRIBLE", avec le sous-marin "CASABIANCA" ont été les premiers bâtiments à entrer à AJACCIO, apportant par cette tentative audacieuse, le premier contingent des troupes qui devaient assurer la libération de la Corse.

Je certifie que le quartier-maître
électricien OMNES Jacques

Matricule 3356.B.38 était présent à bord du "TERRIBLE" durant ces opérations de guerre.

ALGER, le 2 Novembre 1943
P.C.C. Le Capitaine de Corvette ROSTAND,
Commandant en Second,

Rostand

MARINE NATIONALE
ETAT - MAJOR GENERAL

n° 175 E.M.G. /3 ALGER, le 10 Octobre 1943

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE DE MER
au Contre-Torpilleur "LE TERRIBLE"

pour son efficace participation, sous le commandement du Capitaine de Frégate LANCELOT (P.G.J.M.) à des opérations de guerre importantes en Méditerranée Occidentale au cours des mois d'août et de Septembre 1943, et pour la magnifique tenue de son Etat-Major et de son Equipage au cours de ces opérations.

Le "FANTASQUE" et le "TERRIBLE", avec le sous-marin "CASABIANCA" ont été les premiers bâtiments à entrer à AJACCIO apportant par cette tentative audacieuse, le premier contingent des troupes qui devaient assurer la libération de la Corse.

Je certifie que le quartier-maître
électricien OMNES Jacques

Matricule 3356.B.38 était présent à bord du "TERRIBLE" durant ces opérations de guerre.

ALGER, le 2 NOVEMBRE 1943
P.C.C. Le Capitaine de Corvette ROSTAND
Commandant en Second,

La joie de Jacques n'est pourtant pas totale en ce début du mois de novembre 1943. Il songe certainement avec nostalgie au bon temps passé aux Etats-Unis et souffre d'être séparé de Thérèse. Et puis il y a cette punition consignée dans son livret de solde.

(Arrêté ministériel
du 15 juin 1928,
art. 100.)

NOTES SEMESTRIELLES.														
DATES.	NOTES SEMESTRIELLES.			SOMMES DES 2 NOTES b ET c (A).	COEFFICIENTS AFFÉRENTS.	PRODUIT DE LA SOMME DES 2 NOTES par le coefficient	POINTS				TOTAUX DES POINTS		VISA de L'OFFICIER en second.	
	Propositions n° le grade supérieur.	(b)	(c)				8 SEMESTRIELS & COMPLÉMENTAIRES.	9 SUPPLÉMENTAIRES.	10 EXCEPTIONNELS.	11 NÉGATIFS.	12 acquis pendant le semestre.	13 Général.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1 ^{er} avril 19.....														
1 ^{er} octobre 19.....	Promu Quartier-maître de 1 ^{er} avril 1941													
1 ^{er} avril 19.....														
1 ^{er} octobre 19.....	14	14		28	1	28					28	28		
1 ^{er} avril 19.....	16	16		31	1	31					31	60		
1 ^{er} octobre 19.....	16	17		33	1	33					33	93		
1 ^{er} avril 19.....	17	17		34	1	34					34	127		
1 ^{er} octobre 19.....	17	16		33	1	33				24	9	136		
1 ^{er} avril 19.....														

(Collection famille Omnès)

Comme tous les marins, il reçoit chaque semestre (en avril et en octobre) deux notes, qui comptent pour son avancement. Quartier-maître de 2ème classe depuis le 1^{er} avril 1941, les notes obtenues depuis deux ans lui permettaient d'espérer un passage à la 1ère classe. Mais voilà qu'en octobre de cette année 1943, ses bonnes notes semestrielles (17 et 16), sont brutalement amputées de 24 points négatifs, inscrits en rouge dans son livret. Quelle faute a-t-il pu commettre ? Nous l'ignorons.

Mais le temps de l'action est revenu pour les marins du *Terrible*, aidant peut-être Jacques à oublier ses soucis et ses déceptions.

Méditerranée orientale :

fureur des flots, fureur des hommes

Le 4 novembre 1943, à 17 h 30, *Le Fantasque* et *Le Terrible* appareillent pour Bizerte, où ils arrivent le lendemain matin vers 9 heures. Ils se rendent directement à l'arsenal de Sidi-Abdallah, où ils arrivent vers 9 h 45. Là, *Le Terrible* se retrouve à côté du contre-torpilleur *Tigre* et du torpilleur *Trombe* : « *ils sont modifiés et peints à l'italienne. Pas de DCA, pas de radar. Juste un tube torpille triple à l'arrière. Le torpilleur est à peu près pareil.* » L'après-midi, puis le lendemain matin, 6 novembre, *Le Terrible* charge des munitions, avant d'appareiller pour Alger³⁹⁷.

Pendant la nuit, le croiseur léger reçoit une alerte aérienne sur un convoi : « *4 ou 5 bateaux sont coulés. Nous devons aller à leur secours, mais nous recevons l'ordre de maintenir notre route sur Alger.* »³⁹⁸

Jean Lassaque apporte des précisions sur ce « *très grave incident* » :

« *Tandis que la 10ème DCL appareille de Bizerte le 6 novembre, le convoi KMF-25 est durement attaqué par des bombardiers allemands dans l'est d'Alger. Les croiseurs légers se trouvent par 27° 20' N et 007° 20' E lorsque Le Terrible capte cinq messages successifs prescrivant à la 10ème DCL de porter assistance d'urgence à plusieurs bâtiments endommagés dont la position est distante de quelques milles à peine. Rien ne permet alors de penser que ces messages n'ont pas été reçus par Le Fantasque. Or ce dernier ne modifie pas sa route. A bord du Terrible, on suppose que le chef de division a reçu des ordres contraires et on s'abstient de rompre le silence radio prescrit pour la traversée. En fait, l'équipe de chiffreurs britanniques à bord du Fantasque semble avoir mal interprété ces messages qui seraient restés inexploités dans une case de radios reçus. La passerelle ignore donc la situation et, de ce fait, ne comprend même pas les signaux lumineux qui lui sont envoyés par un destroyer américain croisé sur zone.*

Le Fantasque et Le Terrible conservent leur route au 261 et rentrent à Alger le 7 novembre au matin. Quelques jours plus tard, informée de l'incident, l'amirauté fera effectuer une enquête. A l'issue, le commandant de la 10ème DCL et du Fantasque sera relevé de son commandement. Néanmoins, l'incident entraînera une révision des procédures de liaison entre le PC radio et la passerelle des bâtiments français. »³⁹⁹

Arrivé à Alger le dimanche 7 novembre au matin, *Le Terrible* appareille le lendemain matin avec le *Richelieu* pour un exercice qui dure tout l'après-midi et pendant lequel le cuirassé tire avec ses canons de 380 mm. Le soir, le croiseur léger rentre en rade d'Alger, avant de repartir à 21 h, à nouveau avec le *Richelieu*, en direction d'Oran, où les navires arrivent le 9 au matin.

397 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 4,5,6 novembre 1943. Selon LASSAQUE (2), p. 60, les deux croiseurs légers ont manutentionné chacun 24 tonnes d'obus en une journée.

398 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 6 novembre 1943

399 LASSAQUE (2), pp. 60-61. En fait, le convoi attaqué le 6 novembre 1943 au large du cap Bougaroun était le KMF-25A, qui a quitté Liverpool le 27 octobre 1943 et est arrivé à Alexandrie le 11 novembre. Il y a bien eu aussi un convoi KMF-25, mais il a quitté Liverpool le 16 octobre et est arrivé à Alexandrie le 30. Voir :

<http://www.convoyweb.org.uk/kmf/index.html?kmf.php?convoy=25!~kmfmain>, et

<http://lemairesoft.sytes.net:1944/pages/page.aspx?univid=20355>, consultés le 14 avril 2015. On trouvera un récit en anglais de l'attaque du convoi KMF-25A ici : <http://www.stoneyburn.ca/Honour/KMF%2025A.htm>, consulté le 14 avril 2015.

Le *Richelieu* rentre à Mers el-Kébir. Le *Terrible* est à quai vers midi⁴⁰⁰.

Le matin du 10 novembre, les marins du *Terrible* s'entraînent pour défilier le lendemain dans le cadre des cérémonies du 11 Novembre. Mais le soir ils apprennent qu'ils doivent appareiller le lendemain ⁴⁰¹.

Jacques va découvrir de nouveaux horizons ⁴⁰² :

« **Jeudi 11 novembre**

Le matin, appareillage d'Oran avec le Fantasque. Nous partons vers 8 h 00. La mer est bonne. Le soir, vers 16 h 30, nous passons devant Alger. [...]

Vendredi 12 novembre

Le matin vers 10 h nous voyons l'île Zamba ⁴⁰³. Nous passons le cap Bon. Vu l'île Pantelleria. L'après-midi nous arrivons à Malte devant La Valette. Rentrée à 18 heures. » ⁴⁰⁴

Cette brève escale est destinée au ravitaillement. Dès le lendemain matin, à 6 heures, la 10^e DCL reprend sa route, mais sous le commandement du pacha du *Terrible*, Lancelot, car le commandant Perzo, commandant du *Fantasque*, le chef de division, est souffrant. Appareillage difficile, compte tenu des conditions météorologiques :

« *Le Terrible, suivi du Fantasque, se dirige vers la passe. [...]*

Dehors, il fait un temps épouvantable. Le vent du nord-ouest, qui balaie la Méditerranée depuis la Sardaigne et s'engouffre dans le canal de Sicile, pousse devant lui des vagues énormes qui viennent se briser contre les jetées.

Pour franchir le champ de mines qui défend les passes sans risquer d'être déporté par le vent et la mer hors de l'étroit chenal dragué, le commandant Lancelot met à 26 noeuds.

Le Fantasque, sous les ordres de son commandant en second, le suit. Dès la sortie, il bute à son tour contre les vagues. Comme le Terrible, il tombe dans des creux vertigineux, des centaines de tonnes d'eau s'écroulent sur la plage avant, s'écrasent contre les canons et la passerelle, ruissellent dans les échelle de la teugue. La coque gémit et se tord, la plage avant s'affaisse en pliant ses épontilles. » ⁴⁰⁵

Pour ne pas « *casser les bâtiments* », le commandant Lancelot fait réduire la vitesse à 18 noeuds. Puis, le champ de mines évité, *Le Terrible* vire au 105 et met le cap sur ... Alexandrie ⁴⁰⁶. Les conditions de navigation ne s'améliorent pas :

« **Samedi 13 novembre**

La mer est houleuse. Nous embarquons de bons paquets de mer. Nous venons route à l'Est. Nous avons la lame au derrière et malgré nos 25 noeuds nous en faisons 37. Le soir nous passons Benghazi. [...]

Dimanche 14 novembre

Nous avons toujours la lame derrière. Grosse difficulté à gouverner. Roulis très fort par instant. Allant jusqu'à 30°. L'après-midi nous croisons des bateaux. Le soir à 18 h GMT nous arrivons à Alexandrie. Rentrée et mouillage au port. » ⁴⁰⁷

Poussés par les lames exceptionnellement rapides arrivant de l'arrière, les deux navires ont

400 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 7,8,9 novembre 1943

401 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 10 novembre 1943

402 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

403 Il s'agit probablement de l'île de Zembra.

404 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

405 CARRÉ (2), pp. 163-164

406 CARRÉ (2), p. 164

407 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

atteint des vitesses oscillant entre 38 et 41 noeuds ⁴⁰⁸.

L'arrivée à Alexandrie ne se passe pas non plus sous les meilleurs auspices. Ceux qui espéraient découvrir rapidement le port égyptien sont déçus : le soir du 15 novembre, il n'y a pas de permissionnaires. La raison ? Des émeutiers ont attaqué le consulat de France. Les bâtiments de la 10^e DCL dépêchent leurs compagnies de débarquement pour aller le protéger ⁴⁰⁹. Et Roland Sévenou note : « *Les indigènes sont en boule contre les Français à cause du Liban.* » ⁴¹⁰ Il s'agit en fait d'émeutiers d'origine libanaise, qui ont violemment manifesté devant la représentation française à Alexandrie « *contre la féroce répression, à Beyrouth, d'une manifestation en faveur de l'indépendance du pays* » ⁴¹¹.

Le mardi 16 novembre, en fin de journée, *Le Fantasque* et *Le Terrible* quittent leur mouillage pour s'amarrer à couple au quai n° 6. Et « *la nuit suivante, aussi discrètement qu'ils le peuvent, des soldats chargés d'un invraisemblable barda embarquent sur les deux bâtiments* » ⁴¹². *Le Fantasque* accueille un commando de 300 Grecs, tandis que *Le Terrible* voit monter à bord 300 Anglais. Mission de la 10^e DCL : débarquer ces hommes sur l'île italienne de Leros pour empêcher les Allemands, qui investissent successivement toutes les îles du Dodécannèse, au large de la Turquie, de la prendre ⁴¹³. Mais « *au petit jour, comme les marins se préparent à rejoindre leurs postes d'appareillage, sans mot dire les soldats regagnent le quai en file indienne avec tout leur barda : l'opération est décommandée.* » ⁴¹⁴ Les Allemands ont réussi à s'emparer de l'île, qui présentait une grande importance stratégique. Roland Sévenou résume laconiquement la situation :

« *De bonne heure des troupes sont embarquées à bord. Nous devons partir, puis toutes les troupes s'en vont. L'île de Leros était entièrement prise. Nous retournons au mouillage.* » ⁴¹⁵

Mais pour Jacques et les marins du *Terrible* et du *Fantasque* le répit n'est que de courte durée :

« **Vendredi 19 novembre**

Le matin de bonne heure, appareillage avec le Fantasque et un croiseur D.C.A. Nous allons dans les îles du Dodécannèse. La matinée se passe bien. L'après-midi, alerte D.C.A.. Il est 16 h 50 et 12 avions allemands 'Dornier' nous arrivent dessus. Le croiseur, le Fantasque et nous tirons de toutes nos pièces. Des chapelets de bombes de 500 kg tombent à côté, sur l'arrière et sur l'avant. Ils ne piquent pas. Ils bombardent de très haut. Vers 17 h 40, deuxième alerte D.C.A. 6 avions arrivent sans que l'on ait eu le temps de réagir. Les bombes tombent à 50 m du bord. Nous avons entendu leur sifflement. Cette fois nous avons eu chaud.

La nuit, nous partons seuls dans les îles. Il fait noir. Après avoir bien fouillé les îles, nous faisons demi-tour. La nuit a été calme et la vitesse était bonne. » ⁴¹⁶

Le récit du radio du *Fantasque*, Paul Carré, diverge sur quelques points secondaires (notamment la nature et le nombre des avions allemands) du témoignage de son collègue du *Terrible*. Il apporte quelques détails sur la nature et le déroulement de la mission : le croiseur D.C.A. qui accompagne les deux croiseurs légers français est un navire britannique, le *Phoebe*, qui assure, avec l'aide de quelques patrouilles aériennes de *Beaufighters*, la couverture des bateaux français, dont la mission consiste à effectuer un « sweep » (coup de balai, ratissage)

408 CARRÉ (2), pp. 164

409 CARRÉ (3), p. 27

410 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 15 novembre 1943

411 LASSAQUE (2), p. 66

412 CARRÉ (2), p. 167

413 CARRÉ (3), p. 27

414 CARRÉ (2), p. 167

415 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 17 novembre 1943

416 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

en mer Egée autour de l'île d'Amorgos. Surtout il confirme la violence de l'attaque aérienne allemande à la fin d'une journée plutôt calme :

« La formation fait route au nord à 24 noeuds. Elle espère, en suivant ce chemin un peu détourné, déjouer la vigilance ennemie. Le Fantasque et le Terrible sont en ligne de front et le Phoebe se trouve à 1.000 m en arrière de ces deux bâtiments.

La journée s'avance ; l'escorte aérienne va bientôt nous quitter, à l'extrême limite de son rayon d'action. De temps à autre, on aperçoit les Beaufighters volant par paires.

16 heures. - Le soleil décline à l'horizon ; des pavillons grimpent aux drisses du Phoebe : groupe d'avions à 60 milles ; c'est évidemment le radar qui les a détectés : on a le temps de prendre ses dispositions de combat.

La formation file maintenant à 28 noeuds, le Phoebe toujours entre les deux Français. Vers l'avant, de petits points noirs grossissent rapidement. Les Beaufighters dont demi-tour et disparaissent, leur mission terminée.

16 h 20. - On dénombre dix-huit 'J.U. 88', en formation impeccable. Ils viennent droit sur les navires. Le Phoebe abat sur la gauche et ouvre le feu avec ses 132 mm. Un flocon noir s'épanouit juste devant la formation ennemie. Les avions s'égaillent et contournent les croiseurs entre 2 et 3.000 mètres. Pendant que les uns distraient les canonnières, les autres attaquent les bâtiments par l'arrière. Ils piquent par groupes de deux ou trois sur le Phoebe et le Fantasque. Les pom-pom, les 40 et les 20 réagissent vigoureusement. Un chapelet de bombes tombe à tribord du Fantasque en s'égrenant à environ six mètres depuis l'avant jusqu'à l'arrière.

[...]

Un groupe pique sur l'arrière du Phoebe et se sépare pour attaquer également le Terrible. Ouf ! Comme la première fois, les bombes tombent à l'eau. L'un des appareils passe à basse altitude entre les deux Français qui s'en donnent à coeur-joie.

[...]

De nombreuses gerbes s'élèvent le long du Terrible et du Phoebe, jusqu'à les masquer par instants. Puis les Junkers, ayant probablement épuisé leurs bombes, s'éloignent vers le nord après un dernier virage. L'un d'eux, salué au passage par une 'giclée' bien ajustée du Terrible, s'écarte en laissant une traînée de fumée derrière lui. Il est 16 h 40. L'attaque a duré 20 minutes. »⁴¹⁷

Bilan de l'attaque : trois avions ennemis abattus, pas d'impact direct sur les navires⁴¹⁸.

Le *Phoebe* quitte la formation. A 17 h 30, huit avions attaquent à nouveau *Le Terrible* et *Le Fantasque*, par l'arrière. Deux assaillants sont abattus⁴¹⁹.

A 19 h 50, au moment où la division pénètre dans le chenal d'accès en mer Egée, elle reçoit l'ordre d'effectuer un « sweep » dans le canal de Mykoni. Mais pour remplir cette mission, il faut marcher à 36 noeuds. Or *Le Terrible* ne peut plus guère dépasser les 32 noeuds. Il se sépare donc de son chef de division et continue sur le parcours initialement prévu :

« Le Terrible aborde Amorgos par sa pointe sud-ouest. Il s'approche jusqu'à 2 milles du cap Kalotari, contourne l'île par l'ouest, puis explore les baies nombreuses et découpées de la côte nord. Les radars sont en marche et donnent tous les détails du rivage : rien ! L'ennemi a dû être alerté par les avions et a caché ses bâtiments. Le commandant Lancelot décide de poursuivre sa route en passant au sud des petites îles de Kinaro et de Lévítha, après quoi, il vient cap au sud pour rejoindre le Phoebe. »⁴²⁰

Le retour à Alexandrie se déroule sans encombres :

« Samedi 20 novembre

417 CARRÉ (2), pp. 168-171. CARRÉ (3), p. 27 parle de 17 bombardiers et non de 18.

418 CARRÉ (3), p. 27

419 CARRÉ (2), pp. 172-173

420 CARRÉ (2), pp. 173-174

Le matin vers 7 h nous retrouvons le croiseur et le Fantasque. Le retour est calme. Aucune attaque. Nous arrivons à Alexandrie vers 15 h. Nous allons à couple d'un pétrolier. RAS.

Dimanche 21 novembre

*Le matin, nous appareillons du pétrolier pour aller au coffre. »*⁴²¹

Après 48 heures de repos, dans la matinée du mardi 23 novembre, *Le Fantasque* et *Le Terrible* repartent en mission avec le *Phoebe*. Il s'agit d'aller, au cours de la nuit suivante, bombarder Porto Lago, sur l'île de Leros : « *un arrosage de destruction à 10.000 mètres* ». Mais deux heures après avoir pris la formation de combat, les croiseurs légers reçoivent à 19 h 30 l'ordre d'abandonner le raid de bombardement sur Leros et de « *conduire sweep contre trafic maritime entre Crète et Rhodes, avec exploration du golfe de Mirabella et de la baie d'Alimnia* ». En raison de problèmes mécaniques, *Le Terrible*, comme lors de la précédente mission, n'accompagne pas *Le Fantasque* mais se dirige vers Rhodes, « *remonte le long de la côte nord-ouest, visite la baie d'Alimnia, puis il met le cap au sud-ouest vers la pointe nord de Scarpanto* ». C'est alors qu'à 0 h 36 l'arbre d'hélice bâbord se met à vibrer dangereusement, ce qui oblige le commandant Lancelot à ramener la vitesse à 28 noeuds. A 7 heures du matin, *Le Fantasque*, le *Phoebe* et *Le Terrible* se retrouvent au point de rendez-vous et partent à 26 noeuds vers Alexandrie après avoir adopté la formation de jour en triangle⁴²².

Le raid a plutôt pris l'allure d'une promenade, comme le confirme le résumé fait par Roland Sévenou :

« **Mardi 23 novembre**

Le matin, appareillage avec le croiseur DCA et le Fantasque. La journée est calme. Pas d'avions ennemis. Le soir, nous visitons entre Rhodes, Crète, Kasos et Karpatos. La nuit est calme. Poste de combat à 23 h.

Mercredi 24 novembre

Nous n'avons rien trouvé. Retournons à Alexandrie. Temps calme. Pas d'avion. Nous arrivons vers 15 h 30 à Alexandrie. »

Le Fantasque et *Le Terrible* sont alors immobilisés une dizaine de jours à Alexandrie pour réparations. Le premier se met à couple du navire-atelier *Maidstone*, arrivé d'Alger : on va lui redresser les épontilles tordues lors du coup de tabac à la sortie de Malte le 13 novembre. Le second est mis sur le dock flottant et on va essayer de remédier aux vibrations chroniques de son moteur. Jacques et ses camarades vont profiter de leur temps libre pour visiter Alexandrie et faire des achats⁴²³.

Début décembre, les choses commencent à bouger. Puis la 10^e DCL quitte Alexandrie :

« **Jeudi 2 décembre**

Nous sommes toujours en rade. Des remorqueurs nous prennent et nous envoient sur le dock. Lavage et peinture de la coque. [...]

Vendredi 3 décembre

Nous sommes à 24 heures d'appareillage.

Samedi 4 décembre

[...] Nous sortons du dock et retournons en rade. L'après-midi permissionnaire à 1 heure. [...]

Dimanche 5 décembre

Le matin, nous allumons. Les ordres et les contrordres se suivent. Enfin, à 13 h 1/2, appareillage avec le Fantasque pour Bizerte. La mer est légèrement houleuse. [...]

Lundi 6 décembre

La mer est toujours houleuse. Le soir, nous marchons moins vite. La nuit, temps calme.

421 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

422 CARRÉ (2), pp. 174-177

423 CARRÉ (2), p. 177

Mardi 7 décembre

Le matin, mer calme. Nous apercevons Pantelleria puis le cap Bon, Zambra et enfin le golfe de Bizerte. Il est 14 h 30. Nous sommes mouillés à l'extérieur. rentrons le soir et accostons un pétrolier.

Mercredi 8 décembre

Nous mouillons en face de la pêcherie. Embarquons l'hélice et les turbines. » ⁴²⁴

L'hélice - et peut-être aussi les turbines ? - a été prélevée sur l'épave de *L'Audacieux* pour remplacer celle du *Terrible*, percée de nombreux trous ⁴²⁵. Une fois de plus, le contre-torpilleur sur lequel il avait connu son terrible baptême du feu croise le chemin de Jacques, comme un spectre entêté...

Dès le lendemain, les deux croiseurs légers reprennent la mer :

« Jeudi 9 décembre

Le matin, appareillage. Nous allons en rade, puis, vers 11 h, appareillage pour Alger. Mer belle. Marchons allure moyenne. [...]

Vendredi 10 décembre

Arrivons à Alger dans la matinée. Temps brumeux, pluie. Il fait froid. Allons au quai des réparations. » ⁴²⁶

Jacques et ses camarades vont se trouver immobilisés à Alger pendant plusieurs semaines, le temps de réparer les turbines du *Terrible*. Une période où la guerre peut sembler s'éloigner. Mais dès le lendemain de leur arrivée à Alger, elle rappelle aux marins qu'elle est toujours bien présente :

« Samedi 11 décembre

Le matin, il pleut. Ainsi que toute la journée. [...] Un bateau anglais rentre, l'avant enlevé par une torpille. 14 tués. » ⁴²⁷



**Le bateau anglais torpillé
(Collection famille Roland
Sévenou)**

424 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

425 CARRÉ (3), p. 28

426 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

427 *Ibid.* Nos recherches sur Internet nous permettent de conclure que le bâtiment anglais était la frégate *HMS Cuckmere*, torpillée par le sous-marin allemand U-223 le 11 décembre 1943, alors qu'elle escortait le convoi KMS-34, et remorquée à Alger (sources : <http://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=KMS-34>, http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-15Fr-River-HMS_Cuckmere.htm, <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/43-12.htm>, <http://www.worldnavalships.com/forums/archive/index.php/t-63.html>)

Jacques n'aura plus guère l'occasion de naviguer sur le *Terrible*. Une nouvelle période de sa vie de marin va bientôt s'ouvrir...

En passant par la Lorraine...

L'immobilisation du *Terrible* à Alger pour réparations signifie pour Jacques et ses camarades la suspension des actions de guerre, l'instauration d'une certaine routine, mais aussi la possibilité de sortir en ville et dans les environs, d'assister à des spectacles ou à des manifestations sportives, voire de prendre quelques jours de permission.

La fête de Noël et le Premier de l'An, où les navires se mettent tous à siffler à minuit, viennent rompre la monotonie du quotidien.

Et puis, le samedi 29 janvier 1944, l'équipage perçoit enfin un frémissement :

« **Samedi 29 janvier**

Allumage. Essais satisfaisants. Le soir à 18 heures, appareillage pour Oran. [...]

Dimanche 30 janvier

[...] Le matin, arrivons à Oran de bonne heure. Exercice de D.C.A. Nous allons au quai Lamoune. Arrivée à quai à 10 h. »⁴²⁸

Le 6 février, *Le Terrible* monte sur le grand dock pour le remplacement d'une hélice⁴²⁹. Il ressort le 9 février au matin pour retourner au quai Lamoune⁴³⁰. Et il procède à de nouveaux essais :

« **Vendredi 11 février**

Le matin de bonne heure, préparatifs d'appareillage pour essais. Nous partons à 8 h. Tir avec les 138, puis essais de vitesse. Arrivés à 30 noeuds, nous diminuons. Il y a quelque chose qui cogne à l'hélice bâbord. Nous rentrons vers 11 h 30 ou midi. [...]

Samedi 12 février

[...] Nous ne savons pas très bien ce qu'il y a eu pendant les essais d'hier. [...]

Lundi 14 février

Le matin, nous allons sur le dock. Nous sommes à sec vers 2 heures. Nous ne savons pas exactement ce qu'il y a. [...]

Mardi 15 février

[...] Nous sommes toujours sur le dock.

Mercredi 16 février

[...] Nous sortons du dock et allons au quai Lamoune. »⁴³¹

Cette fois, *Le Terrible* est enfin de nouveau opérationnel⁴³². Mais ce même jour, Jacques quitte le croiseur léger et embarque sur le cuirassé *Lorraine*. Après avoir passé plus de deux ans et demi sur un navire moderne et très rapide, il rejoint un vieux bateau, qui a participé à la Première Guerre mondiale et qui s'est trouvé immobilisé (« interné ») par les Anglais à Alexandrie au moment de l'armistice de juin 1940. Il a fallu attendre le ralliement, le 21 mai 1943, de l'amiral Godfroy au général Giraud pour que la *Lorraine* rejoigne les forces alliées. Le 22 juin 1943 elle a quitté Alexandrie. Elle est arrivée à Mers el-Kébir le 2 décembre de la même année après avoir fait le tour de l'Afrique par le sud. Son équipement DCA était en effet insuffisant pour prendre le risque de gagner le port algérien par la Méditerranée orientale⁴³³.

428 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

429 Précision de M. Lassaque (message du 15 septembre 2015)

430 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 6, 9 février 1944

431 *Carnet de bord de Roland Sévenou*

432 CARRÉ (2), p. 226

433 Quelques précisions sur le périple de la *Lorraine* du 22 juin (départ d'Alexandrie) au 2 décembre 1943 : « *La Lorraine quitte Suez le 3 juillet 1943, arrive le 6 à Aden. Après un séjour à Mombassa elle appareille le 15 juillet, victime d'avaries elle fait relâche à Durban pour réparation, puis reprend sa route avec escales à Capetown du 15 au 25 septembre, Pointe-Noire les 3 et 4 octobre, Freetown les 9 et 10 octobre, Dakar du 12 octobre au 7 novembre,*

Jugé trop vieux et trop lent pour reprendre du service, le vénérable cuirassé est d'abord réutilisé comme navire-école à Mers el-Kébir. Il est même envisagé d'utiliser ses canons de 340 mm pour achever le *Jean Bart* ⁴³⁴. Mais, finalement, il est partiellement refondu de mars à mai 1944 et doté d'une DCA renforcée ⁴³⁵. Il est possible que Jacques ait été muté sur le cuirassé en raison de sa spécialité d'électricien, sans doute utile dans le cadre de la remise à niveau du navire.

Le 27 mars 1944, la *Lorraine*, au mouillage à Mers el-Kébir, effectue des tirs d'essai de ses pièces de 138 mm. En avril, elle doit être rendue disponible pour opérations à la date du 15 mai. Durant la première quinzaine de juin, elle procède à son entraînement. Le 20 juin, elle effectue un tir d'exercice de 340 contre la terre. Le 21, elle rallie Alger pour poursuivre son entraînement. Elle séjourne à Alger jusqu'au 28 juillet, date à laquelle elle appareille pour Malte, qu'elle atteint le 2 août ⁴³⁶. Bien entendu, à partir du 6 juin, jour du débarquement allié en Normandie, Jacques et ses camarades suivent avec enthousiasme les informations sur la libération progressive de la France.

Début août, le cuirassé est dans le port italien de Tarente. Si l'on en croit Pierre Larripa, Jacques pourrait presque se croire à la maison :

« Tarente [...] est une base importante de la marine de guerre italienne. Toutes proportions gardées, la disposition de ce port rappelle un peu la topographie du port de Brest avec son pont articulé séparant la haute ville de la base bretonne du quartier de Saint-Pierre de Quilbignon [sic] et de Recouvrance. » ⁴³⁷

La confusion, cependant, n'est guère possible si l'on songe au spectacle qui s'offre aux marins français dans les rues :

« Une population pauvre et désœuvrée parcourt nonchalamment les rues. Nous croisons de nombreux militaires italiens des trois armes en uniforme, chaussés de ... sandales ou de nu-pieds. » ⁴³⁸

Il n'est au demeurant pas sûr que Jacques ait pu descendre à terre, si la *Lorraine* est arrivée à Tarente après le 30 juillet. Ce jour-là, l'animosité régnant entre les marins français et leurs maintenant « alliés » italiens a pris un tour tragique. Avec pour conséquence, l'interdiction pour les militaires français de se rendre en ville. Jean Cornuault, commandant du *Commandant Dominé*, qui rallie Tarente vers la même époque, indique :

« Nous n'aurons rien vu de Tarente, car [...] il nous était interdit d'aller à terre en raison des inévitables bagarres entre Italiens et Français : nous aurions déjà eu trois morts, les Italiens quelques-uns ! » ⁴³⁹

Un marin du *Georges Leygues* a été le témoin oculaire des affrontements entre entre des

Casablanca du 11 au 13 novembre et arrive à Mers-El-Kébir le 2 décembre 1943. » (Informations fournies par M. Delambily le 23 juin 2014 sur le forum Net-Marine en réponse à ma question sur le cuirassé *Lorraine* de mai 1943 à la Libération, sur la base de Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *Les cuirassés français de 23500 tonnes*, Grenoble, Les éditions des 4 Seigneurs, 1980. Seconde édition, éditions LELA Presse, 2005.

434 Message de "Clausewitz" sur <http://forummarine.forumactif.com/t3748-france-cuirasses-classe-bretagne>, consulté le 18 juin 2014

435 <http://atf40.forumculture.net/t4148-les-cuirasses-de-23-500-tonnes-en-1940>, consulté le 20 juin 2014

436 Informations fournies par "SL" le 23 juin 2014 sur le forum Net-Marine en réponse à ma question sur le cuirassé *Lorraine* de mai 1943 à la Libération, sur la base des rapports mensuels adressés au général de Gaulle, président du gouvernement provisoire, par l'état-major général de la marine ; Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *Les cuirassés français de 23.500 tonnes*, Editions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1980, p. 152

437 LARRIPA, *op. cit.*, p. 131

438 *Ibid.*

439 Jean CORNUAULT, *Souvenirs d'un officier de marine de 1926 à 1963 : D'avant-guerre et de guerres*, L'Harmattan (extraits en ligne consultés sur Internet le 29 juillet 2014)

marins français et des autochtones :

« 30 juillet

Je vais à terre. A 20 h 05 bagarre entre Français et Italiens. Suis abasourdi par une grenade qui éclate à 20 mètres de moi et un grand palmier me sauve des rafales de mitrailleuses. La bataille se termine à 20 h 30. Quatre morts chez nous.

31 juillet

Discours du commandant qui, outré, nous promet une vengeance. A 15 h les mort sont enterrés. Nous apprenons que la veille entre 22 h et 23 h les fusiliers marins nous ont vengés en descendant cinquante Italiens à coups de mitraillettes. Message du général de la garnison française qui nous promet de fermer les yeux. »⁴⁴⁰

Pierre Larripa, qui était alors embarqué sur le *Montcalm*, donne sa version des événements :

« Au cours de la bagarre deux hommes du Georges Leygues sont éventrés par une grenade lancée depuis le balcon d'un immeuble situé sur le front de mer, le Tramonto al Lungomare. On déplore également la mort d'un marin du Fantasque. Il fallut bien se rendre à l'évidence que nous étions dans une région qui avait toujours été favorable au Duce.

Rappel de tous les marins français. Descente mémorable dans les rues de Tarente. Voiturettes des quatre saisons renversées, leur chargement se répandant dans les ruisseaux, pavés lancés dans les vitrines des restaurants. Une mise à sac organisée par des équipages révoltés devant le lâche attentat perpétré contre les marins des unités mouillées en rade.

Nous regagnâmes le bord serrés les uns contre les autres dans un petit remorqueur de la marine italienne affecté à la rentrée des permissionnaires.

Nous étions tellement remontés contre tout ce qui pouvait représenter l'Italie, que le pavillon frappé des couleurs de la maison de Savoie qui flottait à l'étambot du petit bâtiment fut arraché et jeté dans les poulaines. Protestation indignée du patron et de son équipage. Les officiers intervinrent pour ramener le calme. L'amiral Jaujard présenta des excuses, promit de punir les coupables mais ne s'engagea pas au-delà, signifiant à ces messieurs que deux hommes étaient morts. Il valait mieux en rester là.

Les navires français furent consignés en grande rade jusqu'à l'appareillage. »⁴⁴¹

La Lorraine fait ensuite escale à Naples, du 6 au 13 août. A partir du 10 août, toute communication des bâtiments avec la terre est coupée, pour des raisons de secret. Car une opération d'importance capitale se prépare. Paul Mifsud, qui a quitté clandestinement la France par l'Espagne pour s'engager dans le combat contre l'occupant, a embarqué le 3 juin sur le torpilleur *Tempête*. Il arrive le 10 août à Tarente et découvre « le port entièrement encombré de cargos et de bâtiments de guerre. A 14 h 00, le commandant nous rassemble et nous apprend, ô récompense suprême, que nous allons tenter un débarquement dans le sud de la France »⁴⁴². Le commandant du *Commandant Dominé*, Jean Cornuault, voit « plus de quarante cargos sur rade avec des bâtiments de guerre américains et français ». Il reconnaît notamment le *Montcalm*, le *Georges Leygues*, le *Malin*, le *Fantasque*⁴⁴³. Pierre Larripa nous livre la raison de cette énorme concentration navale :

« Ce 10 août au soir, une importante formation de navires français se concentre dans la grande rade de Tarente. Communications rompues avec la terre. Nous sommes informés que nous allons entreprendre aux environs du 15 août une opération de

440 *Journal d'un marin du "Georges Leygues" de 1942 à 1944* (<https://www.cg06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/rr155-marin.pdf>, consulté le 28 août 2014). Sous réserve de vérification, le chiffre de 50 Italiens tués par les fusiliers marins français me semble sujet à caution...

441 LARRIPA, *op. cit.*, pp. 131-132

442 *Récit témoignage de Paul Mifsud, Evadé de France en 1943 : Des rives de la Garonne à la Méditerranée. Journal de guerre d'un marin du torpilleur "Tempête" 1943-1945* (<http://www.iffelle.fr/francais-libre/paul-mifsud/page13.html>, consulté le 27 juin 2014)

443 Jean CORNUAULT, *op. cit.*

soutien de débarquement ayant pour but d'aider à la mise à terre d'unités alliées parmi lesquelles notre première division libre commandée par le général de Lattre de Tassigny. L'objectif de cette opération est de permettre dans un second temps une jonction avec les troupes débarquées en Normandie, afin de concentrer l'ensemble des forces ayant pris pied en France et entamer l'assaut final contre le Reich allemand. C'est l'opération Dragoon. »⁴⁴⁴

Ce jour-là, ou peu après, Jacques doit apprendre lui aussi qu'il va participer à une opération d'ampleur sur les côtes sud de la France⁴⁴⁵. Il ne sait pas encore qu'elle entrera dans l'histoire sous le nom de « débarquement de Provence ». Son bateau fait partie de la *Sitka force* (TF 86), force de soutien rassemblée à Tarente, qui aura pour mission de couvrir la mise à terre des commandos américains à Port-Cros et à l'île du Levant et des commandos français aux environs du cap Nègre. Elle devra aussi réduire les batteries allemandes des Iles d'Hyères, du Cap Nègre et du Cap Bénat⁴⁴⁶.

A vrai dire, la vieille *Lorraine* - et donc Jacques - a bien failli rester à l'écart de cet événement historique, si l'on en croit Philippe Lamarque :

« La Lorraine [...] n'est pas plus âgé[e] que les HMS Warspite et le Ramillies, ou les USS Texas et Nevada qui viennent de participer à Overlord : tous datent de la Grande Guerre, mais leur artillerie antiaérienne répond aux dernières nouveautés. Ils possèdent une 'électronique' de pointe, ce mot venant d'entrer dans les moeurs. Venant d'Alexandrie où elle a été parfaitement entretenue mais n'a pas subi de travaux de rénovation, la Lorraine est restée dans son état de 1939, sauf quelques pièces antiaériennes complémentaires. Il y a plus grave. Ses stocks d'obus possèdent des ogives propres à percer des cuirasses en bataille navale, mais presque plus de munitions explosives indispensables à l'appui terrestre. Sa coque est de la même classe que la Bretagne qui a chaviré en moins d'une minute à Mers el-Kébir, démontrant le manque de stabilité en cas de brèche sous la ligne de flottaison. Après Pearl Harbor, les Américains avaient remédié tant bien que mal à la vulnérabilité des cuirassés anciens : obstruction de tous les hublots, renforcement des cloisons étanches, amélioration des mesures de lutte contre l'incendie et les voies d'eau dans les compartiments autonomes, installation de nouvelles conduites de tir et adoption du radar. Or la vieille Lorraine ne possédait rien de tout cela. Mais était-il raisonnable de laisser ce cuirassé en rade, en se privant d'une artillerie aussi puissante ? Quelques jours avant Dragoon, alors que les plans de convois sont déjà arrêtés, l'amiral Lemonnier invite l'amiral sir John Cunningham à bord. Il lui propose d'assister à un exercice de chargement dans une tourelle. Le Britannique accepte volontiers, étant lui-même un ancien midship canonnier. Il complimente le pacha, capitaine de vaisseau Rue, qui tient le vieux bâtiment en parfait état aux cuivres étincelants, avec un équipage impeccable et même

444 LARRIPA, *op. cit.*, pp. 132-133. A l'origine, l'opération avait été baptisée « Anvil » (« enclume » en anglais).

Winston Churchill, hostile à ce débarquement, l'avait renommée « Dragoon » (« contrainte »).

445 Dès le 26 juillet, sur le *Georges Leygues*, alors à Alger, « le bruit court qu'un débarquement en Méditerranée est imminent ». Mais c'est le 11 août à 13 heures que le commandant apprend à l'équipage qu'il va « participer au débarquement sur les côtes de Provence » (*Journal d'un marin du "Georges Leygues" de 1942 à 1944*). Le 12 août, vers 17 h, le commandant de l'Emile Bertin annonce sous les applaudissements de l'équipage leur « prochain débarquement sur les côtes de Provence » (Marcel LALUNG, *Journal de bord du croiseur Emile Bertin*, http://amicale.combattants.free.fr/Fiche_m.lalung.html). Selon Xavier GALLENNE, *op. cit.*, p 64, c'est à 19 h que le commandant Ortoli informe l'équipage du Bertin du débarquement imminent sur les côtes de Provence. Quant aux marins de la 10° DCL (*Le Terrible, Le Malin, Le Fantastique*), c'est le 13 août que le commandant Lancelot les informe qu'ils vont « participer au débarquement allié sur les côtes sud de la France » (René HORELLOU, *op. cit.*, p. 21).

446 Contre-amiral Jean KESSLER, chef du Service historique de la Marine, *Les opérations navales du débarquement de Provence* (http://www.institut-strategie.fr/ihec_44prov_Kessler.html, consulté le 19 août 2014) . Cf. aussi <http://rhinetdanube76.free.fr/Debarquement%20Provence.htm>, consulté le 29 juillet 2014. A Tarente, se trouve rassemblée la force d'attaque Delta, qui comprend notamment les croiseurs *Georges Leygues*, *Montcalm* (4° DC) et les croiseurs légers de la 10° DCL que connaît bien Jacques : *Le Terrible, Le Fantastique* et *Le Malin*. La force d'attaque Alpha est rassemblée, elle, à Malte et la force d'attaque Camel à Palerme.

élégant. Le Britannique se laisse fléchir par un spectacle digne des plus vénérables traditions de la marine de guerre et s'exclame : 'Vous avez bien raison, on ne peut pas laisser ces canonnières dans l'inaction.'

*C'est ainsi que la Lorraine gagna sa participation à Dragoon, ce que la flotte ne devait pas regretter : elle y vida ses soutes à obus, figurant même au premier rang de l'ordre de bataille, conformément aux anciennes tradition du siècle précédent. »*⁴⁴⁷

Le 13 août, à 15 h, un convoi de 11 bâtiments destiné à Cavalaire, auquel la *Lorraine* a été rattachée à la dernière minute, quitte Naples, et fait route vers les Bouches de Bonifacio. La traversée s'effectue sans la moindre alerte et sans aucun incident. Le 14, devant Ajaccio, vers 19 heures, la mer est « *couverte de bateaux, convois de transports, de L.S.I. escadre d'appui de Sainte-Maxime (avec le Georges Leygues et le Fantasque)* ». Les formations sont « *impeccables, le temps radieux, la mer plate* ». A 20 h 30, le convoi reprend sa route. La nuit est calme. Le convoi stoppe à 5 h 30 le 15 août, à 11 milles dans le Sud-Est du cap Camarat. La brume masque complètement la côte et limite la visibilité à 3 milles environ, mais ne gêne pas la navigation⁴⁴⁸.

Bien qu'arrivée dans sa zone de tir, la *Lorraine* semble n'avoir pas à intervenir ce 15 août et relâche à Propriano, en Corse, du 16 au 18 août⁴⁴⁹, date à laquelle elle entre vraiment en action en tirant plus de 470 coups de 340 mm sur des objectifs terrestres sur la côte provençale⁴⁵⁰.

Une fois les troupes mises à terre, il s'agit d'appuyer celles qui doivent prendre Toulon et surtout d'éliminer la batterie de 340 mm du cap Cépet⁴⁵¹. Cette dernière a une portée de 40 kilomètres, ce qui a obligé les alliés à débarquer hors de sa portée, à l'est de Cavalaire. Le *Montcalm* agit de nouveau de conserve avec la *Lorraine* :

*« Le 20 au matin nous entrons dans la zone de tir de la batterie de 340 de Cépet. Sitôt arrivé à la hauteur du cap Cépet nous sommes sévèrement accueillis : soixante coups tombent le long du bord, quarante trois à tribord. Des obus de 130 - 150 - 340 nous arrosent. Nous montons à 34 noeuds, aucun éclat ne nous a touchés. Notre compagnon le Georges Leygues, moins chanceux, a encaissé une salve de 88 qui a touché un affût de 40 à tribord arrière : bilan, six blessés dont un gravement atteint. Le Lorraine se coltine avec la Big Willie, surnom donné à la batterie de Cépet par les marins américains. Un projectile de 340 tombe le long du bord du vieux navire et soulève une gerbe monumentale. »*⁴⁵²

Aldo Marchetti, également embarqué sur le *Montcalm*, précise le déroulement des opérations :

« 7 h du matin, l'on sonne au poste de combat. Nous nous dirigeons maintenant vers

447 Philippe LAMARQUE, *Le débarquement en Provence jour après jour*, Le Cherche Midi, 2011 (extraits en ligne consultés le 19 août 2014). Rappelons qu'Overlord était le nom de code de l'opération de débarquement en Normandie (6 juin 1944) et que le 3 juillet 1940, les Britanniques avaient attaqué les navires français à Mers el-Kébir, craignant leur utilisation par les Allemands. On trouvera le récit de la visite de la *Lorraine* par l'amiral Cunningham dans Amiral LEMONNIER, *Cap sur la Provence*, Editions France-Empire, 1954, p. 73.

448 AMMAC du Fumelois, *La Marine française dans le débarquement en Provence*, 2010

449 Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, Grenoble, p. 152. Il semble donc que LARRIPA, *op. cit.*, p. 138, se trompe lorsqu'il écrit que lorsque le *Montcalm* vient prendre position le 15 août à 6 heures à l'endroit, où il doit ouvrir le feu sur la côte, il entend « *des roulements de tonnerre* » sur sa gauche qui viendraient du « *cuirassé Lorraine qui appuie son débarquement aux Iles de Port-Cros et de Porquerolles* ».

450 Francis AGOSTINI, *Le débarquement en Provence du 15 août 1944*, p. 18 (http://data.over-blog-kiwi.com/0/19/74/02/20140806/ob_dcb3d2_le-debarquement-en-provence-du-15-08-1.pdf, consulté le 2 septembre 2014)

451 <http://wielingen1991.userboard.net/t4114p15-la-marine-francaise>, consulté le 1^{er} septembre 2014

452 LARRIPA, *op. cit.*, p. 141. L'auteur parle de 6 blessés sur le Georges Leygues. En fait, il semble bien y en avoir eu 16 (cf. témoignage suivant).

Toulon que nous devons bombarder pour défalquer les batteries qui s'y trouvent. Nous partons avec le croiseur Georges Leygues, le cuirassé Lorraine, les CT Fantasque et Malin, croiseurs américains Philadelphia et Quincy, les destroyers n° 423-431.

7 h 30, le Philadelphia ouvre le feu sur Toulon.

A 8 h l'artillerie côtière allemande riposte et une gerbe tombe à 600 mètres à tribord de nous. De ce temps nos mouchards cherchent à repérer les batteries boches. L'on voit très bien la DCA qui leur tire dessus. Nous, nous roulons toujours vers la côte.

[...]

8 h 11 Nous ouvrons le feu sur la côte car des batteries sont repérées.

8 h 15 Une gerbe d'environ 90 m de hauteur tombe à 900 m de l'arrière du Lorraine.

8 h 25 Le Lorraine ouvre le feu à son tour. Le Montcalm cesse le feu.

8 h 45 Le Montcalm rouvre le feu de plus belle, je crois que la côte doit déguster.

9 h Une gerbe rouge tombe à bâbord avant du Georges Leygues qui est encadré de tous les bords. Grâce à la bonne manoeuvre du pacha, il en sort intact et s'éloigne.

9 h 05 Le Lorraine qui est repéré lui aussi et encadré, et comme il faut !

9 h 25 Le Leygues ouvre le feu de nouveau.

10 h Le Montcalm reprend le feu et nous approchons de la côte. Les boches nous laissent approcher sans rien dire, quand nous sommes assez près, ils nous tirent dessus. Grâce à la bonne manoeuvre du pacha, nous nous en sortons. De 4 à 5 noeuds que nous marchions, on passe à 28 noeuds d'un coup, à peine venions nous de décoller que 9 salves tombent à l'emplacement où nous étions. Maintenant nous sommes encadrés, à bâbord il tombe 18 coups et à tribord 45. Ces salauds visent bien. Notre chien de garde, le destroyer 423, pour nous masquer, lâche des fumigènes et fait de la fumée noire. De notre côté, nous continuons à tirer sur les boches à 28 noeuds.

Le Georges Leygues vient prendre notre place et ouvre le feu. Il est 11 h, il est encadré à son tour, mais lui a moins de chance que nous car il est touché. A 11 h 15, un pruneau tombé sur un affût de 40 mm fait 16 blessés dont 1 grave.

Le Leygues largue des fumigènes et fait de la fumée noire. Son chien de garde, le destroyer 481, en fait autant.

12 h L'aviation vient nous donner un coup de main et largue ses bombes dans un bruit infernal.

12 h 05 Nous nous rapprochons de la côte et ouvrons le feu.

12 h 30 Les batteries qui nous tirent dessus sont détruites.

12 h 35 Le Lorraine reprend le feu, à 13 h nous prenons le large pour déjeuner.

13 h 45 Le croiseur américain Quincy, qui était resté devant la côte, est encadré à son tour et touché, il s'éloigne derrière un rideau de fumée. »⁴⁵³

Le 21 août, la Lorraine tire à nouveau sur Cépet, Saint-Elme et Carqueiranne. Des gerbes d'eau s'élèvent à 300 m du cuirassé⁴⁵⁴.

L'amiral Lemonnier note avec humour :

« Au cours d'un duel de la Lorraine avec la 'Big Willie', un coup de 340 frappe l'eau le long du bord, soulevant une gerbe de 100 mètres de haut ; les embruns retombent en cascade sur la passerelle ; le commandant Rue voit son uniforme teint subitement à la couleur d'un cardinal : la batterie utilisait à ce moment des obus produisant une coloration violette. »⁴⁵⁵

Il souligne aussi le travail remarquable accompli par « la vieille Lorraine » :

« La vieille Lorraine, en dépit de son poids et de son âge, monte en allure et vire comme un croiseur léger, tout en tonnant tel Jupiter, de sa voix puissante.

Les canons du vieux cuirassé commencent à s'user, et les soutes se vident, car, les derniers jours, la Lorraine a été vivement engagée contre la grosse batterie de Cépet.

453 Aldo MARCHETTI, *op. cit.* pp. 63-65

454 http://www.anac-fr.com/2gm/2gm_47a.htm, consulté le 4 septembre 2014

455 LEMONNIER, *op. cit.*, p. 184

Duel de grands seigneurs où l'on n'échangeait que des projectiles de 800 kilos !

Un tourelle n'est pas facile à toucher à 18 kilomètres de distance. La partie n'était pas égale, car le bâtiment, lui, offrait toute la cible de sa coque.

Aussi un véritable scénario avait-il été monté : pendant les passes du cuirassé, des torpilleurs se tenaient prêts à le dérober derrière les rideaux de fumée s'il venait à être encadré.

*La Lorraine fait des tirs remarquables : son artillerie a une grande précision et ses canonnières sont excellents. Les observateurs aériens signalent six coups au but, ayant vu le nuage des éclatements couvrir l'objectif. »*⁴⁵⁶

Le 23 août, le *Montcalm*, la *Gloire* et le *Georges Leygues* tirent depuis la rade d'Hyères sur les batteries littorales du Cap Brun, de la Mitre, de Sainte Marguerite et de Cépet. La *Lorraine* met trois coups au but sur le fort de Sainte Marguerite⁴⁵⁷.

Le 25 août, la *Lorraine*, le *Montcalm*, les contre-torpilleurs *Fantasque* et *Simoun* se retrouvent devant Toulon pour ouvrir le feu sur « Big Willie », la batterie du cap Cépet, qui résiste depuis le 19 août au pilonnage naval et aérien des Alliés. Le lendemain, en compagnie du *Montcalm*, du croiseur *Gloire* et d'un contre-torpilleur américain, la *Lorraine* ouvre à nouveau le feu sur le cap Cépet et Saint-Mandrier : « *La côte est en feu, des explosions immenses s'élèvent vers le ciel.* » « Big Willie » tire pour la dernière fois. Un projectile tombe très près de la *Lorraine*⁴⁵⁸.

Toulon est libéré. Le rôle de la Marine dans l'opération « Dragoon » est pratiquement terminé.

Le 29 août, la *Lorraine* est mouillée en rade de Saint-Tropez⁴⁵⁹. Ce jour-là ou dans les jours qui suivent, Jacques a sans doute l'occasion de fouler à nouveau le sol de France, pour la première fois depuis sa permission du début de 1942⁴⁶⁰.

Le 10 septembre, la *Lorraine* participe à une opération contre une arme allemande d'un genre nouveau : les « torpilles humaines ». 14 d'entre elles, de type *Marder*, sont arrivées à Vintimille, près de Monte Carlo, pour attaquer des navires américains dans le golfe de Saint-Tropez. Mais 10 sont coulées et le soir même la *Lorraine* participe avec des destroyers américains au bombardement des rampes de lancement de Vintimille⁴⁶¹. Selon le site cité en référence, tous les engins auraient été détruits et endommagés. Mais, selon une autre source, qui nous semble mieux documentée, « *le résultat de ce bombardement fut inefficace, les photographies aériennes du 17 septembre montrèrent en effet que ces engins n'avaient pas été touchés et au contraire étaient présents dans le port de San Remo et de Porto Maurizio* »⁴⁶².

456 LEMONNIER, *op. cit.*, pp. 166-167

457 http://www.anac-fr.com/2gm/2gm_47a.htm, consulté le 4 septembre 2014

458 Aldo MARCHETTI, *Cahier de Bord - Croiseur "Montcalm"* (<http://fr.calameo.com/read/00001226409ad43e684f5>, pp. 67, 68, consulté le 30 août 2014) ; Xavier GALLENNE, *op. cit.*, p. 86.

459 *Journal d'un marin du "Georges Leygues" de 1942 à 1944* (<https://www.cg06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/rr155-marin.pdf>, consulté le 30 août 2014)

460 Fin août 1944, plusieurs marins mentionnent dans leurs carnets leur première sortie à terre sur le sol de la France continentale : le 28 août, l'*Emile Bertin* mouille à Saint-Tropez et la baignade est autorisée de 19 h 30 à 19 h 55 pour le premier tiers de l'équipage, qui ne peut toutefois se rendre à terre, car le croiseur reste à une demi-heure d'appareillage (Xavier GALLENNE, *op. cit.*, pp. 89-90) ; l'auteur du *Journal d'un marin du « Georges Leygues » de 1942 à 1944*, arrivé le 29 août à Saint-Tropez, effectue le lendemain sa « première sortie sur le sol de France » ; Aldo MARCHETTI, arrivé le 30 août avec le *Montcalm* devant le même port, note le 31, presque dans les mêmes termes, sa « première sortie depuis bientôt 3 ans sur cette chère terre de France » ; Roland SÉVENOU, quant à lui, descend à terre pour une heure le 30 août à Sainte-Maxime.

461 http://www.u-boote.fr/histoire_marder.htm, consulté le 2 septembre 2014

462 Pierre-Emmanuel KLINGBEIL, *Le front oublié des Alpes-Maritimes (15 août 1944 - 2 mai 1945)*, Serre Editeur, 2005 (extraits en ligne consultés sur Internet le 2 septembre 2014). Les torpilles humaines sont constituées de deux torpilles accouplées. Dans la torpille supérieure, la charge explosive a été enlevée et remplacée par un habitacle surmonté d'un dôme transparent pour le pilote, qui doit s'approcher de la cible (éventuellement en plongée jusqu'à 10 m dans le cas du *Marder*) puis larguer la torpille inférieure (cf. <http://sudwall.superforum.fr/t1254-u-boote-de>

Le 11 septembre, le cuirassé est appelé à la rescousse pour anéantir une position allemande importante, la forteresse de Castillon, qui résiste depuis six jours aux bombardements, aux attaques et aux obusiers de 155 mm :

« Le 11 septembre, les Américains décidèrent d'écraser le fort par l'artillerie de marine. A la demande de la F.S.S.F., la marine française envoya alors son plus gros bâtiment disponible sur ce front, le cuirassé Lorraine, pour détruire le fort de Castillon avec ses canons de 340 mm et réduire ainsi le saillant allemand. Les objectifs du cuirassé étaient cependant doubles, car il s'agissait aussi de détruire le fort du Barbonnet situé en première ligne dans le secteur Centre. Le cuirassé se rapprocha de la côte au large de Menton avec son escorte. Le matin, le cuirassé Lorraine ouvrit le feu à 21 500 mètres sur le fort du Barbonnet, ses tirs étaient guidés par un avion d'observation. Un témoin à Menton décrivit ainsi le bombardement : 'le ciel est tout illuminé par le départ des coups et les obus passent au-dessus de nos têtes avec le bruit d'un train traversant en trombe une gare.' Si l'effet du tir du cuirassé Lorraine eut des répercussions psychologiques énormes, le résultat de son action militaire fut nul. Sur les 91 coups tirés, 56 tombèrent à moins de 100 mètres du but. Le fort en lui-même ne subit que des dommages mineurs et ne fut pas abandonné par les Allemands. L'après-midi, il tira 59 coups sur le fort de Castillon mais l'avion d'observation fut gêné par la fumée autour de l'objectif. Cela rendit la conduite des tirs difficile, les projectiles étant arrêtés pour la plupart par la montagne au premier plan. L'avion d'observation proposa alors comme nouvel objectif une petite voiture allemande de commandement, à la stupéfaction des officiers de marine français qui néanmoins exécutèrent l'ordre. Malgré de nombreux coups au but, les forts de la ligne Maginot n'en furent en rien affectés. Devant l'absence de résultats face aux moyens importants mis en oeuvre, ce fut la première et dernière intervention d'un navire de ce type dans les Alpes-Maritimes. » ⁴⁶³

Le 12 septembre, les bâtiments français sont regroupés dans la baie de Saint-Tropez ⁴⁶⁴.

Le 13 septembre, la Lorraine participe à l'entrée officielle de l'Escadre à Toulon ⁴⁶⁵. Elle y arrive dans l'après-midi avec le *Montcalm*, le *Georges Leygues*, l'*Emile Bertin*, la *Gloire*, le *Duguay-Trouin*, le *Malin*, des torpilleurs et croiseurs américains, le *Philadelphia* et un croiseur anglais ⁴⁶⁶. Marcel Lalung résume la journée :

« 6 h 45 : Appareillage de Saint-tropez avec tous les bâtiments français présents.
11 h 05 : Prenons formation pour entrer à Toulon. Sommes devant le cap Sicié. Le Georges Leygues, ayant à son bord le ministre Jacquinet, prend la tête, puis viennent la Lorraine, le Bertin, etc...
11 h 35 : Entrons au port de Toulon derrière le Georges Leygues. » ⁴⁶⁷

L'événement a beaucoup impressionné le vice-amiral américain H. Kent Hewit, commandant de la 8ème Flotte US, qui avait assuré le commandement des forces navales pour le débarquement :

poche-allemand-a-menton-06-1944, <http://http-ww2-memory.clicforum.com/t137-Les-torpilles-humaines-allemandes-Neger-Marder-et-Biber.htm>, et <http://www.marinepage.de/kleinkampfmittel.html>, consultés le 2 septembre 2014). Sur les « torpilles monoplaces » allemandes, voir aussi Jean MAUCLÈRE, *Sous la flamme de guerre*, Editions Fernand Lanore, 1946, pp. 178-182.

463 Pierre-Emmanuel KLINGBEIL, *Le front oublié des Alpes-Maritimes (15 août 1944 - 2 mai 1945)*, Serre Editeur, 2005 (extraits en ligne consultés sur Internet le 2 septembre 2014)

464 <http://maitres-du-vent.blogspot.fr/2013/09/13-septembre-1944-lescadre-francaise.html>, consulté le 31 août 2014

465 Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, p. 152

466 Aldo MARCHETTI, *op. cit.*, p. 72. L'auteur cite par erreur *Le Terrible* parmi les navires rentrant à Toulon. Le croiseur léger était alors à Alexandrie (cf. le *Carnet de bord de Roland Sévenou*).

467 Marcel LALUNG, *Journal de bord du croiseur Emile Bertin* (http://amicale.combattants.free.fr/Fiche_m.lalung.html), consulté le 3 septembre 2014)

« Les festivités commencèrent avec l'arrivée de la flotte française et son entrée dans le port le 13 à 11 h - spectacle impressionnant, les bateaux étaient pavés (les flammes les plus grandes sur la corne et d'autres au sommet du mât de misaine et du grand mât), arborant de longues flammes signalant qu'ils rentraient à la maison et leurs équipages étaient rassemblés dans leurs uniformes immaculés. En tête venait le croiseur Georges Leygues arborant la marque du chef d'Etat-major général de la marine française, mon ami le vice-amiral Lemonnier. Ensuite venait le vieux cuirassé Lorraine, qui avait été si efficace au cours du bombardement de Saint-Mandrier. Il était suivi de la 3ème DC, composée de l'Emile Bertin, navire-amiral, et du Duguay-Trouin, commandé par le contre-amiral Auboyneau, 'homologue' de l'amiral Lemonnier pour les Français libres [...]. La 4ème DC de l'amiral Jaujard, le navire-amiral Montcalm et la Gloire fermaient la marche pour les grands bâtiments. Pour terminer venaient les forces légères composées du grand destroyer Le Malin et des torpilleurs Fortuné, Forbin et Basque. Ces bateaux échangèrent avec le Catocin les saluts réglementaires, de sorte que les accords du 'Star Spangled Banner' et de la Marseillaise se mêlèrent. »⁴⁶⁸

Marcel Legendre, embarqué sur le Georges Leygues se souvient avec fierté de ce moment historique :

« 11 heures: Entrée de l'escadre dans la rade de Toulon, tous les bâtiments abordant le grand pavé et la flamme de guerre, qui a une longueur proportionnelle à la durée des campagnes effectuées. La nôtre part du mât de télépointage, fait toute la longueur du bâtiment et tombe à la mer, à la poupe. Les trois couleurs flottent fièrement sur les bâtiments. Le Georges Leygues entre le premier dans la rade. Tous les bateaux français sont en tête. Les amiraux alliés ont désiré que les bâtiments français entrent seuls dans Toulon. »⁴⁶⁹

Fierté certainement partagée par Jacques, dont le bâtiment suit immédiatement le Georges Leygues et son impressionnante flamme de guerre. Mais une fierté teintée sans doute de tristesse lorsqu'il redécouvre la rade de Toulon, « une rade morte encombrée d'épaves sabordées ou bombardées »⁴⁷⁰. Comme Marcel Legendre il a sûrement « le cœur serré à la vue de notre belle escadre qui s'est sabordée dans le port de Toulon, le 27 novembre 1942, le long des quais du port militaire et de l'Arsenal. Il ne reste plus que des pans de murs noircis. »⁴⁷¹

Le lendemain, 14 septembre, il fait un temps superbe à Toulon. Jacques assiste peut-être au défilé qui passe devant M. Jacquinet, ministre de la Marine du Gouvernement provisoire de la République française, entouré des amiraux français et alliés. Il est peu probable qu'il y participe, car il ne fait pas partie d'une compagnie de débarquement :

« Toute la population est là pour accueillir les marins de 'l'escadre'. La plupart des Toulonnais habitent en ce moment hors de la ville, parfois très loin ; mais ils sont tous venus, à pied, en bicyclette, parce que la rumeur a couru hier dans toute la Provence : 'La Flotte est rentrée ; les marins défilent demain à Toulon.'
Dès 9 heures, plus de 30.000 personnes se pressent sur le boulevard de Strasbourg.
[...]

468 *The Memoirs of Admiral H. Kent Hewitt*, Edited by Evelyn M. Cherpak, Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 2004, p. 200 (version numérisée : www.ibiblio.org/anrs/docs/1004hewitt_memoirs.pdf). Traduction de Jacques Omnès avec l'aide de Philippe Dudoué et de M. Lassaque.

469 Marcel LEGENDRE, *Souvenirs de guerre*, in *Dans le sillage des Marins de Lorraine*, Bulletin de liaison de l'Union des Marins de Lorraine, octobre 2008 (version Web consultée le 21 avril 2015 : http://france-coree.pagespro-orange.fr/Mar_Lor/bul_810.htm#guerre)

470 AMMAC du Fumelois, *La Marine française dans le débarquement en Provence*, 2010

471 Marcel LEGENDRE, *Souvenirs de guerre*. On trouvera également dans LEMONNIER, *op. cit.*, pp. 220-221, un émouvant extrait de *Combats sur mer*, Editions France Empire, 1945, où le lieutenant de vaisseau RENOU rapporte ses sentiments contradictoires lorsqu'il découvre les décombres de la ville et du port de Toulon.

Il y a du monde partout : dans les arbres, aux fenêtres, sur le haut des cheminées.

[...]

Le défilé commence : en tête, une compagnie de 'Marines' américaines.

[...]

Derrière, un détachement de la Royal Navy.

[...]

La population leur fait fête.

Et puis, tout s'arrête : le silence est total. Car voici que là-bas apparaît la clique de tous les clairons et de tous les tambours que notre escadre a pu réunir, suivi des 800 hommes des compagnies de débarquement, à une allure de chasseur à pied. 'Ce n'est pas un défilé, écrit le lieutenant de vaisseau Renou, c'est une charge.' En tête, le commandant de la Gloire, le capitaine de vaisseau Périès.

Les matelots sont en vareuse bleue, pantalon blanc, avec, bien entendu, le col traditionnel et le bonnet à coiffe blanche surmonté du pompon rouge. Leur masse tricolore déferle sur le boulevard. Alors, la population s'enflamme et les acclamations enthousiastes couvrent le bruit du défilé.

Toulon est joyeux : 'sa Flotte' est de retour. Et les marins sont heureux d'avoir retrouvé leur port. »⁴⁷²

Ambiance confirmée par Marcel Legendre :

« Une foule immense, délirante de foi, nous accueille. En tête, une compagnie de marins américains, un détachement anglais de la Royal Navy, puis la clique des clairons de l'escadre française, suivie de 1000 marins des bâtiments. La population s'enflamme et bien des yeux sont humides. Les dames et les demoiselles déclarent que nous sommes les plus beaux..., que Toulon et la France ont retrouvé leur marine, une Marine vivante, et très fière de se battre pour son pays. »⁴⁷³

Le lendemain, 15 septembre, Jacques a-t-il la chance d'apercevoir le général de Gaulle, lorsqu'il passe la flotte en revue ?

Jacques reste encore deux jours à Toulon. Le 17 septembre, la *Lorraine* appareille pour Mers el-Kébir, qu'elle atteint le 19 septembre, escortée par les torpilleurs *Forbin* et *Le Fortuné*⁴⁷⁴. Elle y reste jusqu'au 12 octobre, date à laquelle elle rejoint Alger, où elle séjourne jusqu'au 18 octobre. Elle gagne ensuite Gibraltar pour mettre au point ses installations de démagnétisation (contre les mines magnétiques)⁴⁷⁵.

Le 23 octobre au soir, avec *Le Terrible* arrivé la veille de Casablanca, la *Lorraine* appareille de Gibraltar pour Oran⁴⁷⁶. Le lendemain, par très mauvais temps, les deux navires appareillent à 18 h pour Toulon, où ils arrivent le 26 octobre en début d'après-midi⁴⁷⁷.

Le séjour à Toulon dure jusqu'au 20 novembre, date à laquelle la *Lorraine* appareille pour Gibraltar, où elle arrive le 22. Le 1^{er} décembre, le cuirassé quitte Gibraltar. Il arrive à Plymouth le 5, escorté par les torpilleurs *Basque* et *Simoun*. La *Lorraine* fait désormais partie de la FNTF (French Naval Task Force), commandée par le contre-amiral Rüe, qui met le jour-même sa

472 LEMONNIER, *op. cit.*, pp. 221-224

473 Marcel LEGENDRE, *Souvenirs de guerre*

474 <http://forummarine.forumactif.com/t5319-france-torpilleurs-d-escadre-classe-l-adroit>, consulté le 23 juin 2014 et <http://www.anciens-cols-bleus.net/t21930-les-vieux-batiments-torpilleur-de-1500-tonnes-forbin>, consulté le 19 août 2014 ; Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, p. 152

475 Renseignements aimablement fournis par "SL" sur le forum Net-Marine, le 23 juin 2014, sur la base de la collection des rapports mensuels adressés au général de Gaulle, président du gouvernement provisoire par l'état-major général de la marine (<http://forum.netmarine.net/viewtopic.php?f=5&t=3506>) ; Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, p. 153

476 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 22-23 octobre 1944

477 *Carnet de bord de Roland Sévenou*, 24-26 octobre 1944 et renseignements fournis par "SL" sur le forum Net-Marine, le 23 juin 2014

marque à bord du cuirassé. La mission de cette force : assurer le blocus des poches de l'Atlantique, notamment en empêchant toute liaison avec l'Espagne neutre et fournir un appui feu aux opérations de reconquête de ces poches. Dans cette tâche, la *Lorraine* aura le soutien des croiseurs *Duquesne* et *Gloire*.

Le 21 décembre, la *Lorraine*, escortée par le *Hova*, le *Somali* et le *Basque*, rallie Cherbourg. Elle y reste jusqu'au 24 janvier 1945, date à laquelle elle rejoint Portsmouth. Le 27 elle entre au bassin pour un grand carénage qui s'achève le 18 février et retourne à Cherbourg le 23. Elle est présente pendant tout le mois de mars dans le port français.

Le 3 avril 1945 elle gagne Plymouth, où se rassemble la FNTF. Outre la *Lorraine*, le *Duquesne*, *L'Aventure*, la *Découverte*, la *Surprise*, l'*Amiral Mouchez*, huit dragueurs français et une douzaine de britanniques se retrouvent dans le port anglais ⁴⁷⁸.

Dix jours plus tard, le 13 avril, la *Lorraine* appareille, une fois encore en compagnie du *Duquesne*, pour participer à l'opération « Vénérable », nouveau nom de l'opération « Indépendance » depuis le 4 avril, qui vise à réduire la poche de Royan, où des Allemands se sont retranchés ⁴⁷⁹.

Grâce au carnet de M. Kersaudy, embarqué sur le *Duquesne* depuis le 1^{er} février 1944, nous pouvons nous faire une idée du déroulement de l'opération, à laquelle participe le navire de Jacques et qui conduira à la reddition des troupes allemandes le 17 avril :

« Appareillé de Plymouth le vendredi 13 Avril à 23 h. Lorraine. Duquesne. Le Fortuné. Le Basque. L'Alcyon. L'Aventure. La Découverte.

Le 14 : En route vers le Sud.

16 h 30. Alerte. L'Aventure grenade sur écho sous-marin.

Dimanche 15 : 06 h 30 aux postes de combat.

Pénétrons dans un chenal jalonné par La Surprise et dragué par l'Amiral Mouchez. 11 dragueurs français + des Canadiens.

07 h 00 : Le Hova rejoint l'escadre.

07 h 55 : Ouvrons le feu entre les défenses de Royan et les batteries de la pointe de Grave.

10 h 00 : Amiral Mouchez grenade sur écho sous-marin.

12 h 00 : Nous évitons 2 mines qui passent à quelques mètres du bord.

La terre (baie de la Coubre) ouvre le feu. Mais les coups tombent loin de nous.

Aidés par un avion d'observation, continuons un feu nourri sur batteries et concentrations de troupes.

17 h 00 : Apprenons la prise de Royan par les troupes du Général de Larminat. Epaisse fumée sur la côte.

21 h 00 : Rompons le combat et prenons le large avec toute l'escadre.

Les dragueurs restent en action sous la protection de l'Amiral Mouchez et des corvettes canadiennes.

16 Avril : Même manoeuvre que la veille.

07 h 00 : Ouvrons le feu pour appuyer les troupes à terre. Intense bombardement de l'aviation. Toute la région se couvre d'une épaisse fumée.

Notre avion de réglage de tir nous signale qu'il ne peut plus observer à terre. Le commandant Maerten fait activer le tir sur la côte.

12 h 00 : Fin du bombardement. En route pour Brest. Lorraine. Duquesne. Fortuné. Alcyon. Hova. Aventure. Découverte.

15 h 00 : Alerte et grenadage par la Découverte.

478 La relation des mouvements de la *Lorraine* de la fin de l'année 1944 au début de 1945 s'appuient sur les renseignements fournis par « SL » sur le forum Net-Marine, le 23 juin 2014, sur Jean MOULIN, *La FNTF et les poches de l'Atlantique*, in *Marines et Forces navales*, n° 16, avril-mai 2015 et sur Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, pp. 153-154. Le carnet de M. KERSAUDY (<http://ka.ce.caironi.free.fr/page-14.html>), embarqué sur le *Duquesne*, évoque aussi le rassemblement de la FNTF à Plymouth.

479 Jean MOULIN, *La FNTF et les poches de l'Atlantique*, in *Marines et Forces navales*, n° 16, avril-mai 2015

15 h 30 : Alerte et tir sur ... flottant par Fortuné.

16 h 00 : Hova quitte la formation subitement. Alerte sous-marin. Hova reprend son poste.

17 Avril : 09 h 00 heures. Mouillage en rade de Brest. Ravitaillement mazout de toute l'escadre. La Lorraine entre en rade abri. »⁴⁸⁰

Jean Moulin apporte quelques précisions sur l'action de la *Lorraine* et du *Duquesne* :

« Les deux bâtiments sont enfin engagés le 15 avril devant la pointe de Grave. Ils ouvrent le feu un peu avant 8 h. Ces tirs sont dirigés par un observateur aérien [...]. Les objectifs sont des ouvrages repérés du mur de l'Atlantique puis des cibles désignées par des troupes terrestres et désignées par leurs coordonnées.

La Lorraine tire 18 coups de 340 sur la batterie des Arros [...]. Le Duquesne, le Fortuné, l'Alcyon et le Basque tirent à leur tour. [...] Les batteries allemandes de la Coubre et du Puy de l'Auture ripostent, tirs courts et dispersés, le Duquesne ripostant à son tour.

[...] Le 16 avril, les bâtiments de la FNTF, La Surprise en tête, sont de retour dans la zone de tir à 7 h 38. La Lorraine tire à partir de 8 h 01, fait cinq passes en tirant 78 coups de 340 jusqu'à 11 h 51. [...] Les bâtiments quittent la zone de tir à 12 h 05. La Lorraine, le Duquesne, le Hova, l'Alcyon, le Fortuné, L'Aventure et La Découverte mettent le cap sur Brest, où ils entrent le lendemain. »⁴⁸¹

Lorsque, ce mardi 17 avril 1945, Jacques retrouve, après plus de cinq ans d'absence, le port de Brest, il oublie sans doute instantanément les événements des derniers jours. Il découvre, sidéré, un spectacle de désolation. Son premier bateau, l'*Armorique*, le navire de l'Ecole des mousses, a disparu. De même que le *Trémintin* et le *Gueydon* qui le flanquaient encore au début de la guerre dans la rade abri, face aux somptueux bâtiments de l'Ecole navale⁴⁸². Au pied de ces bâtiments, en partie détruits, se dresse maintenant une énorme masse de béton : la base sous-marine, construite par les Allemands aux Quatre Pompes. La rade dans son ensemble « présente un aspect pitoyable avec ses quais démolis, ses épaves, avec en toile de fond les ruines de la ville »⁴⁸³.



Brest : la base de sous-marins construite par les Allemands devant l'Ecole navale très endommagée

que découvre Jacques :

C'est en effet une ville fantôme

480 Carnet de M. KERSAUDY consulté en ligne : <http://ka.ce.caironi.free.fr/page-14.html> et

<http://ka.ce.caironi.free.fr/page-15.html>

481 Jean MOULIN, *La FNTF et les poches de l'Atlantique*, in *Marines et Forces navales*, n° 16, avril-mai 2015

482 L'*Armorique* a été déplacée à Landévennec par les Allemands, utilisée comme navire-atelier et sabordée en 1944.

Le *Trémintin* a été démonté. Quant au *Gueydon*, il a été détruit au cours de la prise de Brest.

483 Jean QUEGUINER, *Mes années "Royale" : marin de 1939 à 1964*, Nouvelles Editions Latines, 2003, p. 127.

L'auteur décrit la situation à la date du 13 septembre 1945, où il arrive à Brest à bord du *Grenadier*.

« Aucune construction n'a été épargnée, la ville est presque entièrement rasée, les bombardements terrestres et aériens et leurs projectiles au napalm et au phosphore ayant causé des destructions encore jamais connues en France.

Sur le port, les quais, les grues, les cales sèches sont hors service. Les ponts ont été détruits pour couper le cours de la Penfeld, des navires ont été coulés dans le port. »⁴⁸⁴

En fait, la ville est en avril 1945 pratiquement dans l'état où elle était à sa libération en septembre 1944. Les unités du génie ont bien effectué un état des lieux mais ne sont pas intervenues dans la ville martyr, trop éloignée du front de l'Est, dont les installations sont prioritaires⁴⁸⁵.

La grande grue, au bord de la Penfeld est toujours debout, mais le Pont national, ce pont tournant que les Brestois appelaient aussi le « grand pont », ne s'ouvre plus pour laisser passer les navires qui entraient dans l'arsenal ou en sortaient. Il pique du nez dans la Penfeld, face aux bâtiments éventrés du quartier de Recouvrance.



Photos publiées sur <http://bretagne-39-45.forums-actifs.com/t869-brest-en-ruines>



⁴⁸⁴ <http://www.ecpad.fr/la-ville-de-brest-et-ses-installations-portuaires>, consulté le 17 décembre 2014.

⁴⁸⁵ *Ibid.*

Pendant tout le mois de mai 1945, la *Lorraine* reste à quai. Jacques a alors l'occasion de prendre toute la mesure des destructions infligée à la ville et au port. Il retrouve son père et sa jeune soeur Eugénie à Portsall, ainsi que ses soeurs Jeanne et Yvonne, majeures et mariées, qui habitent dans deux appartements au 7 de la rue Primauguet (aujourd'hui rue Surcouf).

Mais le 10 juin, il quitte à nouveau le port du Ponant pour Toulon, où le vieux cuirassé doit terminer sa carrière comme école de canonnage. Après une escale à Gibraltar le 15 juin, puis à Oran du 17 au 20 juin, Jacques arrive à Toulon le 22 ⁴⁸⁶.



Jacques à Toulon le 30 juin 1945

(Collection famille Omnès)

Il n'y reste pas longtemps. Le 26 juillet, il touche une prime de démobilisation de 1000 francs. On lui verse aussi une indemnité de 35 jours de vivres (1487,50 francs), correspondant à un reliquat de permission de même durée, pour compter du 5 août, date à laquelle il est affecté au 2ème dépôt de Brest en vue du « renvoi dans ses foyers ». Le 12 septembre, deux jours après la fin de sa permission, il est rendu à la vie civile. Il loge provisoirement dans une pension, au 24 de la rue Georges Leygues, à Saint-Pierre Quilbignon, pas très loin des bassins de Laninon et de l'embouchure de la Penfeld.

Alors qu'il était encore à Toulon, il a appris la mort brutale de son père le 23 juillet. Le passage de Jacques par la Marine aura donc été encadré par le décès de ses parents. Celui de sa mère, peu de temps après son entrée à l'Ecole des pupilles. Et maintenant celui de son père, au moment de quitter la Marine... Et pourtant, au milieu des ruines et malgré ce nouveau deuil, la vie va enfin recommencer pour Jacques. Et ... pour moi elle va bientôt commencer.

486 Robert DUMAS et Jean GUIGLINI, *op. cit.*, p. 154

Epilogue : La guerre est finie, et ... pour moi la vie va commencer

De retour à la vie civile, Jacques trouve rapidement du travail comme peintre à l'entreprise Duffaut. Il fait aussi la connaissance d'un autre ancien marin, Célestin Mével. Mais le 18 juin 1940, alors que Jacques était à bord de *L'Audacieux*, qui allait rester dans la marine de Vichy, le jeune Célestin, âgé d'à peine 16 ans, rejoignait l'Angleterre à bord d'un bateau de pêche et s'engageait le 1^{er} juillet dans les Forces Navales Françaises Libres (FNFL) du général de Gaulle en trichant sur son âge. Et lorsqu'en novembre 1942 le nouveau bateau de Jacques, *Le Terrible*, avait rejoint les forces alliées avec l'ensemble des bâtiments basés à Dakar, c'était sous le commandement du général Giraud, pas du général de Gaulle. Ce passé n'empêche pas Jacques et Célestin de fraterniser. Ils sont logés dans la même pension du 24, rue Georges Leygues, et profitent pleinement ensemble de la vie civile - y compris nocturne - et de leur nouvelle liberté.

Quoi de plus naturel pour Célestin, dans ces conditions, que d'inviter vers le milieu de l'année 1946 son ami Jacques à ses fiançailles ? Et, le hasard faisant bien les choses, la demi-soeur de Célestin, Eliane, est venue spécialement du Grez, près de Sillé-le-Guillaume (Sarthe), pour participer à la fête. C'est là qu'elle a été évacuée avec sa mère et son jeune frère Georges en 1943 en raison des violents bombardements alliés sur Brest. Bien entendu, le courant passe immédiatement entre le jeune électricien et l'apprentie couturière... Et le 22 décembre 1946, Jacques et Eliane se marient au Grez.

- 8 -

CERTIFICAT DE CONGÉDIEMENT.
Le Capitaine de Corvette **MARTENOT**
Commandant le Bureau Maritime des Matricules de Brest

Je soussigné (1) _____
_____, Commandant du Bureau maritime des matricules
de _____

Certifie que le (2) spécialité de 2^{ème} classe électricien
OMNÈS Jacques Marie
a été congédié régulièrement le 22-9-45

(3) Fils de père

et a déclaré se retirer à (4) 3 Place Jean Bart
à BREST (Fin)

A BREST, le 12-12-1948
Le Capitaine de Corvette **MARTENOT**
Commandant le Bureau Maritime des Matricules de Brest

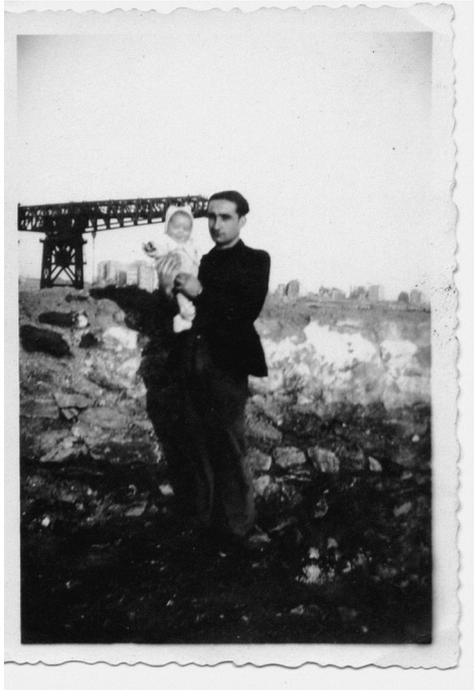
Martenot

(1) Nom et grade du Commandant du B. M. M.
(2) Grade-spécialité, nom et prénoms de l'homme.
(3) Motif du congédiement, date de la décision et autorité qui l'a prise.
(4) Adresse (rue et numéro, si c'est une grande ville).

(Collection famille Omnès)

De cette union naît, le 17 novembre 1947 à Brest, un garçon, prénommé Jacques, l'auteur de ces lignes... Quant à Jacques, l'ancien marin, devenu mon père, il lui faut trouver un toit pour sa femme et son fils. La solidarité familiale joue à plein. Il se trouve que sa belle-mère - ma grand-mère maternelle - a une demi-soeur, Louise, dont le mari tient au 3, place Jean-Bart, juste devant la porte du 2^{ème} dépôt - que mon père connaît bien - un café, où les marins ne trouvent pas à satisfaire que leur soif... La petite famille y sera logée dans une chambre, qui recevra parfois la visite d'inspecteurs en civil (de la brigade mondaine ?) ou de gendarmes maritimes à la recherche de couvertures volées.

Mon père et ma mère quitteront cet hébergement en 1950, lorsque mon père partira en déplacement à Nantes pour quelques mois (du 10 janvier au 1^{er} avril 1950). Au retour ils viendront habiter chez les parents de ma mère dans une des nombreuses baraques construites sur le plateau du Bouguen pour héberger la population des réfugiés revenus dans Brest dévasté.



10 mars 1948



Avril 1948

*L'ancien marin Jacques Omnès est devenu papa.
A Brest, la vie renaît ... au milieu des ruines.*

Photos ci-dessous : 22 mai 1949

(A droite: Jacques Omnès fils et sa première petite copine, Marie-France)



(Photos : Collection famille Omnès)

Pratiquement toute sa vie, mon père la passera à Brest, près de la mer. Pêcheur à pied passionné, il nous emmènera souvent ramasser des « brénics » et pêcher des crabes (des étrilles et des « dormeurs »), qu'il attrapait en glissant sa main nue dans les anfractuosités des rochers, à la Maison Blanche, au pied du phare du Portzic, à peu de distance donc de la base sous-marine des Quatre Pompes et du mouillage de son ancien navire-école, l'*Armorique*. Pensait-il alors seulement aux crabes et aux coquillages qui permettaient d'améliorer l'ordinaire d'une famille ouvrière ?

La vie professionnelle de mon père restera elle aussi jusqu'au bout étroitement liée à la mer et à la Marine. Le 18 novembre 1947, le lendemain de ma naissance, il est embauché par la société Electric Flux. Un ancien marin breveté électricien est certainement une recrue de choix pour cette entreprise privée qui travaille comme sous-traitant pour l'arsenal de Brest. Mon père connaît une courte période de chômage, du 18 octobre 1949 au 10 janvier 1950. Il est débauché pour cause de compression de personnel en fin de travaux. Mais après le déplacement à Nantes il retrouve un emploi à la Flux. Il y restera jusqu'à sa retraite. Et jusqu'à sa retraite il participera à la construction de bateaux pour la Marine nationale. Situation paradoxale pour le militant communiste et antigauilliste qu'il était devenu et qui honnissait les « fayots ». Ce qui lui vaudra d'ailleurs des ennuis sérieux, puisqu'on voudra lui retirer l'autorisation de travailler à l'arsenal. Mais l'intervention de son employeur le tirera de ce mauvais pas.

Mais sa fierté transparaitait quand il évoquait les deux années passés sur *Le Terrible*. Sa voix frémissait lorsqu'il faisait référence aux « Lévriers de la mer » de Paul Carré. Il n'a adhéré ni à l'Amicale des anciens pupilles et mousses de la Marine, ni à l'association des anciens de la 10^e DCL. Mais il a conservé les coupures de presse annonçant la naissance de la première et un congrès de la seconde tenu à Brest. Et il ne manquait pas d'aller admirer la Jeanne d'Arc, lorsqu'elle rentrait de sa croisière annuelle, ou le Foch rentrant en rade.

Et puis il y avait une certaine nostalgie, lorsqu'il nous parlait de Boston ... et de Therese O. Selon ma mère, il avait même songé après sa démobilisation, alors qu'il ne la connaissait pas encore, à repartir aux Etats-Unis. Le problème de la langue et l'impossibilité de financer le voyage l'en avaient dissuadé. Mais il avait conservé des relations avec Therese, qui s'était mariée entretemps, et avec Luis Migliorini, un officier de liaison américain avec qui il s'était apparemment lié à Boston sur *Le Terrible*.

Therese envoyait de temps en temps des colis. Luis entretenait avec mes parents un minimum de correspondance en français. Mon père m'a montré un jour une lettre de l'ancien marin de l'US Navy, qui disait sa fierté d'avoir été choisi par son ami français pour devenir mon « parrain » civil. Ma photo avait, paraît-il, fait le tour des USA... Ce courrier a malheureusement disparu des archives familiales et mes recherches pour retrouver la trace de mon « parrain d'Amérique », qui, aux dires de mon père, aurait dirigé après la guerre une troupe artistique de femmes, sont jusqu'à présent restées vaines. Au début des années 1950, les relations épistolaires avec Therese et Luis ont été brutalement rompues, sans que mon père et ma mère en aient su la raison.

Mon père et ma mère ont eu six enfants. Six garçons ! Aucun n'est devenu marin. Bien que nous ayons tous grandi à Brest... Pour moi, le monde de la marine est resté jusque tout récemment un monde totalement étranger. Jusqu'au jour où la découverte par hasard sur le site Alamer d'une fiche quasiment vierge sur le marin Jacques Omnès, matricule 3356B38, électricien, embarqué en 1939 sur l'*Armorique*, a réveillé ma curiosité pour cette période de sa vie et allumé une passion pour l'histoire des navires et des hommes qui y ont servi, passion qui n'est pas près de s'éteindre.

Naissance de l'Amicale des anciens pupilles et mousses de la Marine



Les anciens pupilles et mousses réunis autour du commandant du CIN, le CA Cochevelou.

Elle renaît, l'Amicale des Anciens Pupilles et Mousses de la Marine Nationale ! Cela, grâce à Louis Lemur, un Normand de Saint-Denis d'Aclon (Seine-Maritime); Yves Thonet, un Vendéen, tous deux de la promotion 1940, et un Brestois, le Major Jacques Pépin. Ils ont lancé un avis de recherche. Leurs anciens camarades se sont manifestés les uns après

les autres, tant et si bien qu'ils ont pu organiser des retrouvailles. Pour parler ensemble de l'Ecole des Pupilles de la Villeneuve, où l'on entrait à 13-15 ans afin de faire carrière dans la Marine, un jour. Pour parler aussi de l'Ecole des Mousses de Brest, de celles des mécaniciens de Lorient et de Saint-Mandrier, de Maistrance aussi...

Le Rendez-vous a eu lieu enfin, la semaine passée, à Brest. Ils étaient là une bonne soixantaine, certains accompagnés de leur épouse. Un début. Quand l'Amicale sera bien lancée, ils se retrouveront à 3 ou 400, voire davantage...

Ils ont été accueillis mercredi, au Centre d'Instruction Naval, par le Contre-Amiral Cochevelou, commandant du CIN. Après avoir

assisté à une messe dans la chapelle de l'établissement, ils ont visité celui-ci et déposé une gerbe à Brest, au pied du monument aux Mort; puis, ils ont déjeuné au Cercle des Officiers-Mariniers. Le lendemain matin, ils ont tenu la réunion constitutive de leur amicale au Cercle et, enfin, visité le Centre-Marine de la Villeneuve, l'ex-école des Pupilles...

Coupage de presse trouvée dans les archives de mon père. Elle provient sans doute du quotidien *Le Télégramme* et date vraisemblablement du mois de juillet 1992, car l'Amicale des Pupilles-Mousses a été créée le 12 juillet de cette année.

(Cf. <http://www.amicalepupillesmousses.fr/index.php/l-amicale/l-association/presentation-amicale>)

Les anciens de la 10^e division de croiseurs légers en congrès à Brest



Les anciens de la 10^e Division de croiseurs légers et leurs épouses réunis, hier devant le Cercle des officiers marinières.

Une centaine d'anciens de la 10^e division de croiseurs légers et leurs épouses, venus de toutes les régions de France, tiennent congrès depuis hier à Brest. Ils se réuniront aujourd'hui en assemblée générale au cercle des officiers-marinières, la journée d'hier ayant été plus spécialement consacrée à une visite à l'île Longue.

Ils ont ainsi pu découvrir le SNLE « Le Terrible ». Ce dernier porte d'ailleurs le nom d'un des

bâtiments de cette 10^e DCL, issue d'une série particulièrement réussie, juste avant la guerre de 1939-45, qui comportait alors six contre-torpilleurs : « Le Fantasque », « L'Audacieux », « Le Malin », « L'Indomptable », « Le Triomphant », et donc « Le Terrible ».

Celui-ci, après refonte aux Etats-Unis en 1943, forma avec « Le Fantasque » et « Le Malin » la 10^e DCL, qui se couvrit de gloire dans la suite du conflit.

Ces navires se caractérisaient notamment par leur rapidité remarquable (« Le Terrible » détient encore le record de vitesse avec 46 nœuds) qui leur conféraient à l'époque une immunité enviée par les Anglais et les Américains.

La 10^e DCL participa ainsi au débarquement allié à Salerne, à la libération de la Corse, à de nombreux raids en Adriatique et en mer Egée. On la retrouva ensuite lors du débarquement en Pro-

vence, auquel elle apporta une forte contribution.

L'ensemble de ces actions a valu aux trois bâtiments de nombreuses citations, qui ont permis à leurs fanions et à leurs équipages d'arborez la fourragère aux couleurs de la croix de guerre. La fourragère du « Terrible » a d'ailleurs été transmise au sous-marin nucléaire lanceur d'engins qui a hérité de son nom.

Coupage de presse non datée trouvée dans les archives de mon père. Elle provient sans doute du quotidien *Le Télégramme*.

Bibliographie sommaire

Cette bibliographie ne prétend pas à l'exhaustivité. Elle récapitule, parmi les livres que j'ai lus, ceux qui ont été directement utiles à mes recherches. Les spécialistes y détecteront certainement des lacunes. Je compte sur leur indulgence...

Je n'ai pas recensé dans cette liste les ouvrages pour lesquels je n'ai eu accès qu'à des extraits en ligne. Ils sont en revanche cités dans les notes infrapaginales.

BRUNEAU (Jean-Baptiste), *La Marine de Vichy aux Antilles - Juin 1940 - juillet 1943*, Les Indes Savantes, 2014

CAROFF (Capitaine de Vaisseau), *Le théâtre méditerranéen*, Tome 1 : du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940, Marine Nationale, Etat-major général, Service historique, 1960

CAROFF (Capitaine de Vaisseau), *Le théâtre méditerranéen*, Tome 2 : du 25 juin 1940 au 8 novembre 1942, Marine Nationale, Etat-major général, Service historique, 1960

CAROFF (Capitaine de Vaisseau), *Le théâtre atlantique*, Tome 1 : du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940, Marine Nationale, Etat-major général, Service historique, 1959

CARRÉ (Paul), *Les lévriers de la mer*, Editions France Empire, 1953

CARRÉ (Paul), *Le Fantasque - L'odyssée de la 10^e DCL*, Marines Editions, 1996

CARRÉ (Paul), *Qui était l'amiral Perzo ? (2 juin 1894 - 11 juin 1977) - Essai biographique pour mieux connaître cet homme et ce chef "tout d'une pièce"*, polygraphié, s.d.

CARRÉ (Paul), *Un grand marin, l'amiral Lancelot (29 juillet 1901 - 7 octobre 1957) - Somme biographique réunie par ses anciens marins et amis de la 10^{ème} D.C.L.*, polygraphié, s.d.

CHARPENTIER (Jacques), *Les tribulations d'un mousse en 1940*, L'Harmattan, 2004

DARRIEUS (Amiral Henri), QUÉGUINER (Capitaine de vaisseau Jean), *Histoire de la Marine française (Novembre 1942 - Août 1945)*, Editions L'Ancre de Marine, 1994

DUMAS (Robert), GUIGLINI (Jean), *Les cuirassés français de 23 500 tonnes*, Editions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1980

FLORENTIN (Eddy), *Les rebelles de la Combattante*, Flammarion, 1998

GIRARD (Patrick), *De Gaulle. Le mystère de Dakar*, Calmann-Lévy, 2010

HORELLOU (René), *Il était vraiment "TERRIBLE" - 1939-1945*, polygraphié, s.d.

LARRIPA (Pierre), *Journal de bord d'un marin de la 4^e Division de Croiseurs / 1941 - 1945. Montcalm - Georges Leygues - Gloire*, 1990

LASSAQUE (Jean), *Les CT de 2800 tonnes du type Le Fantasque*, Marines Edition, 1998

LASSAQUE (Jean), *Histoire des croiseurs légers (1943-1964)*, Les éditions d'histoire navale, 2007

LEMONNIER (Amiral), *Cap sur la Provence*, Editions France Empire, 1954

LEPOTIER (Capitaine de vaisseau) *Cap sur la Corse*, Editions France Empire, 1951

MASSON Philippe, *La marine française et la guerre 1939-1945*, Librairie Jules Tallandier, 1991

PICHON (Michel et Bernard), *Vagues à l'âme d'un apprenti-marin*, Editions de l'officine, 2010

ZANELLA Ludovic, *Le croiseur Montcalm 1932-1945*, Marines Editions, 2012

Notice historique sur le contre-torpilleur "Audacieux", s.d., SHD Brest, Bro 452

Sommaire

	Pages
Introduction : « <i>Contacter l'association au sujet de cette personne</i> ».....	3
La Villeneuve ou l'Ecole des pupilles.....	8
<i>L'Armorique</i> ou l'Ecole des mousses.....	20
La guerre, <i>L'Océan</i> , <i>L'Audacieux</i>	29
Les requins de Dakar.....	33
Dakar, « <i>ce trou où la chaleur est intense</i> ».....	43
Permission en « z.o. ».....	49
Virement de bord à Dakar.....	54
De l'horreur de Casa aux lumières de New York.....	63
Les délices de Boston.....	70
A la Martinique, Martinique, Martinique.....	80
Méditerranée : la guerre, c'est pas du cinéma.....	87
Ajaccio : la chevauchée fantastique du <i>Fantasque</i> et du <i>Terrible</i>	93
Méditerranée orientale : fureur des flots, fureur des hommes.....	104
En passant par la <i>Lorraine</i>	111
Epilogue.....	125
Bibliographie sommaire.....	130

