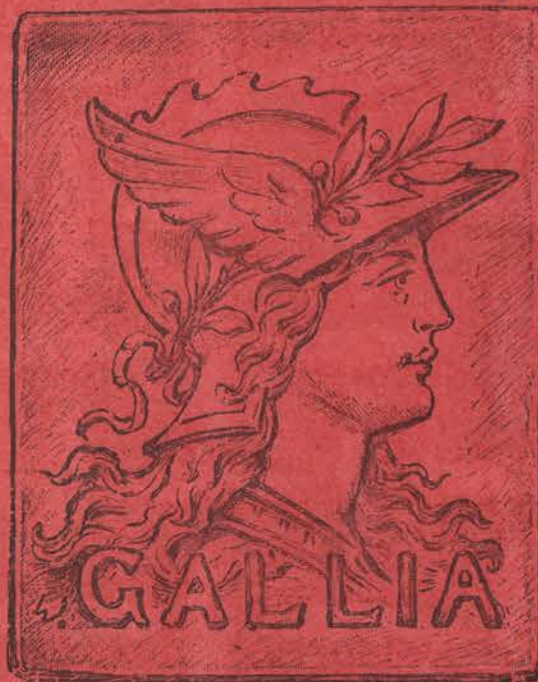




CADIER DE BORD DE RAYMOND
BOUCHER

E.V.T. 27

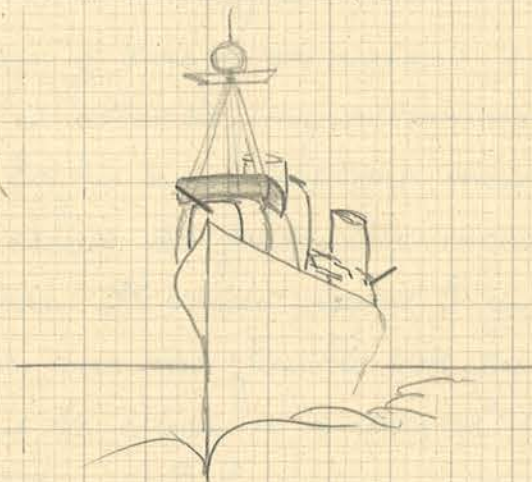


Période du vendredi 21 juin 1940 Mars
au mercredi 3 juillet 1940

JOURNAL DE BORD DE R. BOUCHER

CANDIDAT A L'ÉCOLE NAVALE.

RÉDIGÉ A BORD DE
L'IPANÉMA
DU
COMMANDANT TESTE.



Vendredi 21 Juin 1940

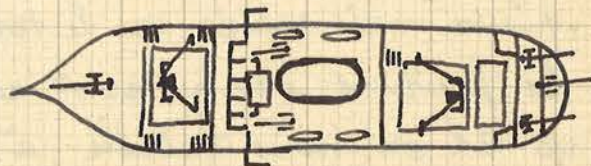
Nous sommes convoqués pour 8 h. à la préfecture maritime, j'arrive en avance sur la Place de la Liberté et attends impatiemment l'heure du départ. Enfin nous partons, mais arrivés sur la Place d'armes les formalités nous retiennent toute la matinée. A midi moins le quart je pars joyeux au Foyer avec ma feuille rose en compagnie de Delage. Mais la Marine a donné son traditionnel cortège-ordre. M^{lle} Jourvenne m'annonce que mes camarades sont partis vers le dépôt et que trop pressé je suis le seul à aller en sens inverse. Nous nous disons au revoir, en se donnant rendez vous (en uniforme pour le soir.). Une longue marche et nous arrivons au 5^e dépôt des équipages. Le repas est copieux mais rapide car le temps presse. Dans la cour les fusiliers s'entraînent au maniement des armes. A 2 h on nous habille, à 4 h 30 nous sommes prêts. Le dernier repas en terre française terminé nous partons le sac sur le dos. Heureusement que

la route n'est pas très longue. A peine arrivés sur le quai d'embarquement une alerte est sonnée. Nous grimpons prestement la coupée pour se réfugier dans l'entrepont de l'"Ipanéma". C'est ainsi en effet que s'appelle le cargo armé qui doit nous emmener.

l'"Ipanéma" cargo 4500 t. en temps de paix sert au transport France - Amérique du Sud. Il a été armé à Brest au début de la guerre. Schéma de son armement.

3: 75

3: 37



Dès le premier abord le cargo paraît assez sale. Nous crochons nos hamacs, comme je suis novice

c'est un vieux marin qui me montre la manière de se servir des "araignés." Le soir pensif je vais m'accouder à la rambarde et je rêve. J'engage ensuite la conversation avec un marin du bord. C'est Jacques - nou un breton très chic qui me rendra beaucoup de services durant la traversée. Entre autres choses il me raconte les états de service de l'"Ipanéma" au cours de la guerre. Le dernier a été à la Martinique via Dakar, puis est revenu à Gran où il a fait deux fois le voyage Gran - Boulogne. La première nuit en hamac n'est pas très douce car le bruit du treuil chargeant des torpilles nous empêche de dormir. A minuit alerte DCA puis jusqu'au jour bruit de treuil.

Samedi 22 Juin 1940:

à 5h 30 la sonnerie de réveil résonne dans le poste, tout le monde saute des hamacs. Je vais me laver (c'est assez sale en fait de lavabos!) et vais digérer le quart de café (qui n'est pas très sucré!). La matinée est pluvieuse, le ciel est gris; les pointoirs brumeux s'estompent à l'arrière. Malgré une fine pluie je reste pour voir la manœuvre d'ap-

pareillage qui a lieu vers 10h. En sortant du bassin j'aperçois le vieux "Condorcet" dernier vestige de notre marine d'avant-guerre. Ce n'est qu'à 4h du soir que l'on aperçoit les rocs dénudés qui encadrent Marseille. Notre navire a embarqué le matin l'école des mécaniciens et chauffeurs de St Mandrier, ce qui fait avec nous et les 100 hommes d'équipage un beau transport. En outre le cargo ~~transporte~~ des torpilles environ 150 et des caisses de munition; c'est pourquoi le torpilleur "Corsaire" est désigné pour nous accompagner de Toulon à Oran. Pour la première fois de ma vie je prends le quart à 5h du soir en rade de la Joliette. Ce quart peu mouvementé dure jusqu'à 7h, heure à laquelle nous repartons comme 22^e bâtiment d'un convoi. Sommes nous convoyés ou convoyeurs? Il serait difficile de le dire. Les bâtiments escorteurs sont:

- 1^o le torpilleur "corsaire"
 - 2^o le torpilleur "la Poursuivante" 3^e DT
- et l'avis colonial La Grandière

Vers 7h.10 assis à l'arrière de l'Ipania je vois disparaître non sans serrement de cœur pour la

dernière fois la terre de France.

Dimanche 23 Juin 1940.

Rien à signaler jusqu'à sept heures, époque à laquelle je prends le quart. Le ciel est clair, à tribord on distingue la cote de Cerbère et un vent violent s'est levé du S.O. Jumelles en main je veille quand soudain du pont arrière on lance le cri: "Sous-Marin periscope babord arrière". J'essaye en vain de voir le periscope, pendant que le commandant Bichon court à l'arrière du navire et fait sonner l'alerte. Un avion est signalé à tribord vers 10h. Cette journée est marquée par un événement qui va transformer momentanément la vie à bord, c'est l'apparition du tanga-ge. Ayant dormi l'après-midi (ce qu'il ne faut jamais faire) je me trouve mal après le repas et suis obligé de rendre. De très nombreux camarades sont sensibles au mal de mer. Pour moi ce n'est qu'une indisposition passagère due à mon sommeil pendant la sieste. Le soir à 8h je prends jusqu'à minuit mon premier quart nocturne. La journée a été fatigante, car le soir je m'en-

dors rompu, dans mon hamac.

Lundi 24 Juin 1940

Le réveil avec tangage est pénible pour beaucoup, pour moi il n'en est rien. Le quart de 11 h à 2 h me permet de contempler les vaisseaux du convoi pétroliers pour la plupart. Les Norvégiens comme la "Regina" sont d'une propreté remarquable. A minuit je dois prendre le quart aussi je me couche assez tôt. Je fais une partie de cartes de hamac à hamac avec Jacolot, en pensant à certaines "belottes" de la semaine précédente au cercle naval.

Mardi 25 Juin 1940

A minuit dix ! sur la passerelle de navigation je regarde le paysage enchanteur de cette nuit d'été. Le métier de marin est dur, mais il y a des moments où l'on est bien récompensé des mauvais jours. A babord la lune se reflète en une traînée d'argent ruisselante découpée sur le noir du ciel et de la mer. Le ciel étoilé me fait penser aux deux vers d'Heredia :

Ils regardaient monter dans le ciel étoilé
Du fond de l'océan des étoiles nouvelles !

C'est encore bien fatigués, les yeux humides que nous descendons à quatre heures pour nous coucher. Un paquebot neutre a été signalé à tribord vers 3 heures du matin. C'est dans l'après-midi de ce même jour que nous apprenons la triste nouvelle de l'armistice. Répercussion immédiate les quarts sont réduits de moitié, ce qui nous fait veiller de 14 h à 15 h 30 seulement.

Mercredi 26 Juin 1940.

A ma première apparition sur le pont, je suis heureux de constater qu'au loin sur l'avant les

premières côtes algériennes se profilent. Ce ne sont pas les Baléares comme certains le prétendaient depuis le départ à chaque apparition de terre. Nous filons 8 nœuds, ce n'est pas beaucoup

mais c'est quand même mieux que la veille où le matin les machines tournaient à 80 tours (3 noeuds environ). La matinée est très chaude, le ciel et la mer sont d'un bleu violent. Ce paysage enchanteur me fait demander la place d'un camarade pour aller prendre le quart comme volontaire. De 9 h à 11 h j'assiste aux évolutions du convoi qui se traîne paresseusement à travers la passe tortueuse. C'est vers la fin de cette veille que l'officier de quart nous montre à tribord un long trait blanc : la rade de Mers el Kebir. Derrière cette jetée on distingue à l'œil nu les mâts et tours de cuirassés du type "Bretagne" et "Gunkerque". On est heureux de naviguer, mais on est aussi heureuse d'aller à terre après quelques jours de navigation : c'est pourquoi j'attends impatiemment avec mes camarades l'appel des permissionnaires. Hélas tout l'après-midi se passe sans entendre la fameuse sonnerie, nous en sommes quittes le soir pour changer d'uniforme. (Nous aurons tous en effet spontanément endossé la tenue de sortie !). Au quai se trouvent de nombreux bâtiments, à tribord le croiseur auxiliaire "Pascal Paoli" et à gauche un

bateau du convoi chargé de turbulents aviateurs.

Jeudi 27 Juin 1940

La matinée se passe morne et triste à attendre les nouvelles. Pour la première fois depuis le départ nous recevons des journaux "L'écho d'Oran" et "Gran républicain". Nous apprenons avec angoisse les clauses de l'armistice, de vives discussions s'engagent sur la plage arrière où je me trouve. Après le repas c'est encore l'attente mortelle dans l'incertitude. Mais à 15 heures une barasse du Berte accoste à la coupée. C'en est fait de notre séjour sur l'Ifranéma, nous repartons vers du nouveau, de l'aventure et c'est cela qui me plaît surtout dans la marine. La barque file rapidement et nous sommes copieusement arrosés par les lames. Et 15 h. 40 nous grimpons avec nos sacs la coupée du "Commandant

beste" et pénétrons dans la salle d'armes. Tout de suite on a l'impression d'être dans la marine de guerre. Sur l'"Ipanema" on était bien dans la marine; mais le militaire avait presque disparu devant le marin. Ici l'équilibre est rétabli. Nous grimpons des escaliers astiqués et brillants, nous traversons des salles ripolinées et parvenons enfin dans le local qui nous est assigné "cage n°2". Nous trouvons là, le lieutenant de vaisseau Berlier qui sera notre chef et le maître Duchêne secondé par quatre seconds maîtres et quatre quartiers maîtres. Nous formons la 3^e escouade de la cinquième compagnie. Le contingent est divisé en quatre groupes commandés par un élève lui-même sous les ordres directs d'un quartier maître et d'un second. Je suis choisi par mon camarade De Vedrines pour faire partie de son groupe (IV). Les autres membres du groupe sont:

Laville, Blanc, Müllers, Krüberlin der, Argod, Lescot, Lameignière, De Bonet d'Olion et Bernard. Après avoir croché nos hamacs, arrange nos caissons nous mangeons et allons prendre l'air sur le pont. Je goûte beaucoup les soirées passées sur le bateau,

car assis seul à l'arrière du navire, les yeux fixés au loin sur l'horizon coloré, on pense à mille et une choses fort intéressantes.

Vendredi 28 Juin 1940

Réveil à 6 heures; je suis "de garnelle" et je me dépêche pour aller "au jus". Pendant la matinée nous immatriculons nos affaires; vers 10 heures le commandant doit nous faire une visite. Nous nous alignons au garde à vous et sommes passés successivement en revue par le commandant adjoint (capitaine de corvette Belin), le commandant en second (capitaine de frégate de Rosemont) et le commandant (capitaine de vaisseau Lemaire). Celui-ci sec et cassant nous fait une allocution courte et bien militaire. "La marine française a fait tout son devoir dit-il, la France ne peut la tenir responsable de sa défaite. Seules la jeunesse fasciste et la jeunesse hitlérienne nous

ont vaincus. Il faut changer nos vieilles méthodes, l'excès d'intellectualisme a tué la France. Donc nous recevons sur le Geste une instruction dont le but sera l'endurcissement de nos muscles." Le soir nous avons lavage de linge, je fais la corvée comme les autres et ne m'en tire pas plus mal que ça. A 16 heures les tribordais (groupes 1 et 3) sont permissionnaires et vont à terre. Il est interdit d'ailleurs d'aller à Oran car, dit-on, il y a eu des rixes entre Italiens et Espagnols qui se moquaient de nous. J'ai pu durant toute cette journée admirer les cuirassés de notre flotte qui sont à quai le long de la jetée de Mers en construction. A moins de 100 mètres à tribord se trouve la "Bretagne", à chaque moment de libre je vais m'accouder au bastingage et considérer la fébrile activité des "gars" d'en face.

Samedi 29 Juin 1940

Je me réveille avec un mal de gorge assez violent, ce qui fait que je vais à la visite médicale au lieu de passer l'inspection sur le pont. Le soir à 4 h et demi les babordais sont permissionnaires. Je descends

avec mes camarades pour la première fois, à terre depuis notre départ. Mers el Kebir n'est pas une ville, c'est un affreux petit village mi-européen mi-bicot qui a poussé là en même temps que le fort. Après avoir dégusté une poignée de prunes pour un prix modique, je prends le car d'Aïn el Turk. C'est là que se trouve la plus belle plage des environs d'Oran, le long de la mer au milieu des bouquets d'arbres ce n'est qu'une succession de villas plus ou moins modernes. Les restaurants n'étant pas tous ouverts, je vais manger avec mes camarades à une sorte de ginguette au bord de la plage. La nourriture est sûrement moins bonne que celle du bord, mais la manière pittoresque dont est fait le service compense le nombre des plats. Je suis très heureux, content d'être libre et seul. A 7 heures nous revenons en canot vers le bord, ma première permission s'était bien passée.

Dimanche 30 Juin 1940

Après le déjeuner on nous fait mettre en grande tenue blanche car pour les Catholiques il y a messe à bord du croiseur cuirassé "Strasbourg". Quand nous descendons dans la barcasse qui doit nous me-

ner à bord du "Strasbourg" il est à peu près 10h.
Le ciel est d'un bleu pastel, uni les carcasses grises
des cuirassés se reflètent sur la mer d'un bleu
verdâtre. Partout la luminosité est intense, je
n'oublierai jamais cette matinée de Juin où j'ai
abordé à la coupée du "Strasbourg". La messe chantée
par les marins à l'arrière du navire fut particu-
lièrement émouvante. Sur le hangar devant lequel
la messe était célébrée, était tendu un immense
drapeau tricolore, symbole de la patrie lointaine ^{noir} tou-
jours présente. Le soir nous vaquons comme d'habitude
aux travaux du bord.

X
Lundi 14 Juillet 1940.

Cette semaine doit commencer le programme d'ins-
truction dressé par le capitaine. Pendant la ma-
tinée nous apprenons les grades et insignes des offi-
ciers de marine, ce que pour ma part je savais
déjà. L'après-midi nous allons aux embarcations.
Un canot nous est réservé pour apprendre à ramer,
nous sommes 11 ayant chacun une longue et lourde
gaffe à manœuvrer. Le second maître de manœu-
vre qui nous commande, commence par nous

enseigner les mouvements les plus élémentaires :
en avant deux, leve-ramen, scie, laissez courir etc...
Le torse nu nous tirons de toutes nos forces sur les
lourds avirons. Je trouve que c'est particulièrement
dur, mais c'est un sport magnifique comme
nous aurions dû en pratiquer depuis longtemps en
France. Le capitaine qui est venu nous rejoindre
fait baigner mes camarades quelques minutes au-
tour de l'embarcation. Je ne peux me baigner à
cause de mon mal de gorge et cela me coûte beaucoup.
La mer en effet toujours changeante et de plus en
plus séductrice a revêtu en ce moment une de ses
parures les plus délicieuses : ciel bleu foncé, flots
d'un glauque vert et montagnes rouges. Pour revenir
les torses bronzés se courbent plus rapidement
sur les avirons car nous sommes de nouveau permi-
ssionnaires. Avant de revêtir l'uniforme blanc de sor-
tie je vais prendre une douche réparatrice aux la-
vabos. J'apprends à mon retour de la toilette que le
commandant nous permet d'aller à Gran. C'est alors
une course effrénée pour se préparer. En un clin d'œil
marins et seconds maîtres sont alignés sur le pont blanc
et immobiles. Les canots nous débarquent à Mers et

Kebir. Tous les marins se ruent sur les cars où l'on ne fait s'arrêter pour y entrer. J'essaye alors avec mon camarade Auberlinder de faire de "l'auto stop". Malheureusement les indigènes d'Algérie ne sont pas aimables et il faut vite renoncer à nos méthodes. Cela nous fait arriver vers les 6h et demi à Oran. Je vais prendre un Vichy-fraise avec Auberlinder dans un grand café, puis nous nous mettons en quête d'un restaurant. C'est laborieux, car les grands restaurants paraissent rares dans le pays. Enfin vers 7h mon camarade Müller vient avec moi manger dans un hôtel moderne. Le repas aurait été très bon si nous n'avions été obligés de manger à une allure record. Cela ne nous empêche d'ailleurs pas d'arriver les derniers sur la jetée de Mers el Kebir où nous attendons le deuxième canot. Le soir je m'endors rompu de fatigue après cette belle journée où je m'étais dépensé physiquement comme il y a longtemps que je ne l'avais fait.

Mardi 2 Juillet 1940

Le groupe n°4 est de service intérieur, c'est pour cela que je dois prendre le quart à la passerelle

de navigation. Le premier maître timonier qui doit nous initier aux mystères de la passerelle est très chic. J'apprends les signaux et flammes du code, je me remémore mes anciennes connaissances de signaleur scout. Je suis très content d'avoir appris autrefois le scout car aujourd'hui il va me être très utile. L'après-midi se passe encore, sous un soleil de plomb, dans la timonerie.

Mercredi 3 Juillet 1940

Nous devons prendre aujourd'hui le service "canot". C'est pourquoi vers 7h, après la toilette, le groupe en ligne de file descend par le tangon tribord dans le canot. Le capitaine Terrier nous rejoint bientôt et nous allons avec lui à la plage de Mers el Kebir. Là, nous faisons du sport et de la natation. Vers les 10h, sous le grand soleil algérien, nous revenons rapidement vers le "Teste". Une animation particulière règne dans la rade et je me rends

compte avant même d'aborder qu'il y a quelque chose d'extraordinaire: les cuirassés sont couverts de flammes bariolées et les cheminées des bâtiments fument abondamment. À bord, Robert m'apprend les nouvelles. Une escadre anglaise composée de trois navires de ligne dont le Hood, de porte-avions, d'un certain nombre de croiseurs, de contre-torpilleurs s'est présentée à 9h. 40 ce matin devant le port. Au loin d'ailleurs on aperçoit de temps en temps les silhouettes massives des cuirassés anglais. Les hypothèses les plus invraisemblables se propagent dans l'équipage pour expliquer l'apparition des Anglais. Je ne suis pas pour ma part très étonné car hier à la passerelle j'ai entendu dire que l'amiral Gensoul s'était plaint aux Anglais des trop nombreuses visites de leur aviation. Vers midi après le repas je m'allonge pour faire la sieste sur le pont. Je suis à tribord et regarde les marins du "Bretagne" qui sont comme nous allongés sur les ponts brûlants du cuirassé. L'attente des événements est terrible, anglophiles et anglophobes s'entredéchirent en émettant des hypothèses contraires sur les futurs agissements des Anglais. J'ai discuté âprement contre les Anglais pendant le repas et suis content d'être

assoupi, à l'ombre d'une catapulte. C'est dans cet état que me trouve un camarade sachant les nouvelles de la passerelle. Il me dit que les Anglais ont envoyé un ultimatum à Gensoul libellé en ces termes: "Ou bien rendez la flotte, ou bien ralliez la flotte anglaise, ou bien détruisez les bâtiments dans les six heures pour qu'ils ne tombent pas entre les mains de l'Allemagne et de l'Italie. En cas de refus, les Anglais vous contraindraient par la force à cette destruction." Le fait me paraît très possible. Soudain je vois les marins du "Bretagne" se précipiter à l'arrière de leur bâtiment, en même temps tous les dormeurs de tribord courent vers babord. Il doit se passer quelque chose d'important aussi, je suis le mouvement. Arrivé au milieu du pont, je découvre quatre avions britanniques volant à 25 mètres de la mer et lâchant des paquets. J'apprends plus tard que ces paquets étaient des mines magnétiques jetées dans la passe pour la fermer. C'était là le premier acte d'hostilité et il était accompli par les Anglais. Le 14.11 j'étais assis dans la "teugue" lorsque retentit le lugubre appel au klaxon qui signifie "Tout le monde aux postes de combat". Je suis furieux car on vient de

nous dire que notre poste de combat est la "Teugue", c'est à dire un endroit d'où l'on ne voit presque rien et où l'on ne sert à rien. Je vais me coller à un des deux hublots de la "Teugue" et surveille comme je peux tous les mouvements anormaux des unités en rade. A tribord je contemple la "Bretagne" durant des heures entières; le cuirassé continue à se préparer à l'appareillage. A 14 h. 30 le "Mogador" et le "Volta" changent successivement de mouillage dans la rade. Le "Mogador" se range à babord du "Téte" l'avant tourné vers la passe. J'apprends par des camarades, durant mes allées et venues d'un hublot à l'autre qu'une vedette parlementaire anglaise est à babord. On aperçoit en effet à un demi-mille babord une vedette blanche avec le pavillon de guerre britannique, à côté se trouve une des vedettes du "Dunkerque" ayant les parlementaires français à son bord. Cette vedette fait d'incessantes allées et venues entre la vedette anglaise et notre bateau amiral. Pendant ce temps, on envoie à terre les papiers précieux du "Téte" au moyen d'un canot à vapeur. Dans l'atmosphère lourde et chaude tout présage le combat. Personnellement je ne doute pas une minute qu'il y aura combat si

l'amiral Jenson ne veut pas se plier à l'ultimatum anglais. L'heure de la soupe arrive comme une délivrance pour couper cette attente fastidieuse et envante. Au repas nous parlons fort et haut, chacun se dit en prenant violemment parti pour ou contre les anglais. Signe significatif: on nous a donné la "double" de vin. Vers 6 h et quart le repas s'achève, je nettoie mes gamelles et range mes affaires. Le hurlement rauque du klaxon d'alerte vient alors nous troubler tous une seconde fois. Les hommes casqués courent dans les galeries, montent et descendent les escaliers. La fièvre du combat commence et va s'amplifier d'immensément en quelques secondes. Je suis resté au hublot tribord pour voir ce qui allait se passer en rade. Les torpilleurs fument toujours devant d'obers. Les tourelles quadruples des "Dunkerque" tournent leurs gueules menaçantes vers la "Home Fleet". Dans la "Teugue" des camarades distribuent les boucis de sauvetage qu'ils ont été chercher. Je di'vide avec mon camarade Aubertin de suivre le mouvement et d'obéir aux ordres récents nous enjoignant d'aller prendre une bouc. Nous nous dirigeons vers la salle d'armes, prenons une bouc et à l'exemple des autres nous la mettons. Com-

me la salle d'armes est plus aérée que la "Teugue" et qu'on peut mieux voir le large par les portes de coupée nous décidons d'attendre ici les événements. Ce n'est pas long. A 17h.58 bruit sourd, les Anglais ont tiré un coup de remonce. Silence. Une gerbe de 380 entre la "Bretagne" et le "Teste", un souffle terrible balaye la salle. Les coups tombent sans arrêt, je vois à l'horizon d'énormes gerbes qui masquent la "Bretagne". Tout à coup un cri la "Bretagne" est en feu, entre la tourelle arrière et le mât un obus s'est abattu ravageant tout. Je vois distinctement les flammes colorées lécher les tourelles. De la fumée monte de partout, je n'aperçois bientôt plus rien. Le bruit des canons est si assourdissant que la "Bretagne" en sautant fait un bruit qui paraît inaperçu. Je me retourne à tribord et soudain je ne vois plus la "Bretagne". Seule une nappe noire couvrant l'eau surmontée de fumée, c'est le mazout. Je ne distingue plus le "Dunkerque" plus le "Strasbourg", seul l'arrière du "Provence" est en vue. La mer est jonchée de débris; la canonnade s'atténue. Tout à coup un nouveau souffle balaye la salle venant de babord, c'est paraît-il le "Strasbourg" qui vient de lâcher une bordée en sortant de la passe. Je ne saurais cette explication d'ailleurs que plus tard.

J'ai oublié de noter qu'après la première salve ennemie un bruit métallique assez fort s'est fait entendre à l'extrémité du hangar tribord. Nous nous imaginons être assez bien touchés, mais comme nous le verrons par la suite ce ne sont que des éclats d'obus qui ont traversé avec violence la fine coque du "Teste". Certains de ces éclats traverseront successivement deux ou trois cloisons de fer. Nous voyons à ce moment arriver les premiers blessés; certains complètement brûlés au deuxième degré et couverts de mazout hurlent de souffrance. Nous mettons des barattes à l'eau; avec mon camarade Aubertin, nous demandons la permission à un maître de monter dans une barque de secours. Pour trouver un canot nous grimpons sur le pont, là on nous dit que des malheureux sont accrochés à l'ancre avant et qu'il faut les aider. Je vais avec Aubertin sur la plage avant, nous prenons une corde et hissons un des rescapés que nous amenons à l'infirmerie: il n'est que bouleversé et n'a pas de blessures. Nous remontons sur le pont pour voir ce qu'il y a à faire; nous apercevons alors à babord la "Provence" échouée et à tribord vers M-F-K le "Dunkerque" qui semble lui aussi échoué. Notre beau cuirassé vomit à torrent de la fumée devant son deuxième mât et des explosions incessantes se font entendre. Vers la

par le "Mogador" en feu fume aussi terriblement. Partout sur la mer, le mazout infect surnage et à tribord la carcasse retournée du "Bretagne" paraît encore toute noire. Tout en nous dirigeant vers la coupée labord aux embarcations je ramasse avec Auberlin des éclats d'obus. Nous pouvons sauter dans une barquette de secours qui se dirige vers la "Provence". Là on n'a pas besoin de nous et nous nous dirigeons sur le "Mogador". On entend à l'horizon une canonnade violente, des lueurs rouges jaillissent parfois les lointains. Avec des matelots de notre barque nous fulminons contre la lâcheté britannique. Le "Mogador" avec son arrière pulverisée approche. Des bateaux combattent son foyer avec des lances d'eau; les hommes essaient de dégager les torpilles qui sont bien près du feu. Sur la plage avant j'aperçois l'amiral Lacroix, le commandant du "Mogador" nous remercie et dit que tous les blessés du "Mogador" sont déjà partis. Il nous demande s'il y a des morts sur le "Brest"; nous répondons que non. Et c'est de la passe des lueurs incandescentes enflamment les collines. Les bâtiments anglais ont incendié par leur tir les forêts qui se trouvent autour des forts côtiers. On aperçoit pendant notre retour les flocons de la DCA anglaise qui se

defend contre nos avions arrivés en toute hâte. Sur le "Brest" on a habillé les rescapés qui pouvaient repartir et on les a renvoyés à terre. Notre chaloupe les croise. Remontés à bord on nous annonce que le commandant veut passer l'équipage en revue, pour lui exprimer sa satisfaction. Cérémonie courte et poignante. Par un hasard plus qu'extraordinaire le "Brest" bâtiment le moins protégé, le plus vulnérable, le moins rapide n'a pas été coulé. Seul de tous les vaisseaux de ligne en rade le long de la jetée il n'a rien eu. La moindre bordée ennemie, un simple 180 l'aurait sûrement coulé, ce fait est si formidable que les Anglais le portent comme atteint et incendié. Les journaux français font d'ailleurs de même peu après. L'opinion des anglais est d'ailleurs confirmée par le fait que revenus le lendemain soir survoler la rade ils n'ont plus vu le "Brest" parti pour une autre destination. Nous devions appareiller la nuit même du drame, mais en fait nous ne partîmes que le lendemain à l'aube.

Ceci est le compte rendu de la journée du 3 Juillet telle que je l'ai vécue. Des renseignements complémentaires sont venus le lendemain et les jours suivants.

éclairer les parties obscures du drame. Voici entre autres le compte-rendu du journal de bord du "Commandant Cécé" pour le 3 Juillet.

9h.10 Escadre anglaise entre en rade.

13h.50 Des avions anglais survolent la rade d'Oran et laissent tomber des mines dans la passe.

14h.11 Rappel aux postes de combat.

14h.30 "Mogador" et "Volta" changent de mouillage. "Mogador" vient vers la passe.

17h.25 2^e rappel aux postes de combat.

17h.58 Les anglais ouvrent le feu.

18h. Les CT appareillent.

18h.02 Flammes et fumées sur la "Bretagne" touchée vers l'avrière et qui s'enfonce par l'avrière. Gite sur tribord.

18h.04 La "Bretagne" commence à couler.

18h.06 Le "Strasbourg" appareille.

18h.08 Le "Mogador" est touché sur l'avrière.

18h.12 Le "Kersaint" coule en quelques secondes en grand rade. Le "Strasbourg" passe au large.

18h.15 Le "Mogador" s'échoue dans la passe.

18h.16 Le "Bretagne" chavire sur tribord. Une casemate fait explosion. Colonne de feu et de fumée de 100m environ.

L'équipage quitte le bord. Commençons à sauver l'équipage.

18h.18 Le "Dunkerque" et la "Provence" appareillent.

18h.28 La "Provence" manœuvre sur notre avant. Epaisse fumée sur la plage arrière.

18h.38 La "Provence" se dirige vers la passe.

18h.40 Le "Dunkerque" est touché entre sa toue et sa cheminée. Fumée et vapeur se dégagent avec force du pont milieu.

18h.43 Embarquons rescapés; sauvetage difficile à cause du mazout.

18h.45 La "Provence" s'échoue.

18h.46 Le "Dunkerque" s'échoue.

40 rescapés et 6 morts recueillis à bord.

Amiral anglais: Sommerville

Capitaine de pavillon: Holland.