

**Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne**

**L'amiral Maurice Amman, un marin face aux vicissitudes de la  
France et de sa Royale au XXème siècle**



**Par Thibault PUJOLAS**

**Mémoire de Maîtrise en Histoire Contemporaine sous la direction  
de M. le Professeur Robert Frank, en collaboration avec M. le  
professeur Philippe Vial**

**Année Universitaire 2004-2005**

**Session de septembre 2005**

**Droits réservés**

## Remerciements :

En premier lieu je tiens à remercier mon directeur de maîtrise, M. le professeur Robert Frank, ainsi que mes autres professeurs de séminaires, à savoir M. Hugues Tertrais, Mme Martin, et M. Eveno.

Je remercie également l'équipe des Historiens du service étude du Service Historique de la Défense département Marine (SHD/DM<sup>1</sup>) : M. Philippe Vial, chef de service, M. Jean-Baptiste Bruneau, le Lieutenant de Vaisseau (LV) Laurent Suteau et le Volontaire Officier Aspirant (VOA) Emmanuel Vandermegel.

J'ajoute des remerciements plus personnels pour toutes les personnes qui pendant toute cette année ont contribué à me permettre d'entretenir un lien avec le monde réel, à savoir le personnel de la salle de lecture : Mesdames Monique Frêlon, Annie Molton et Isabelle Dieu, ainsi que M. Krieff. A ces personnes j'ajoute Mme Mathilde Lenoir et l'Enseigne de Vaisseau de première classe (EV1) Richard Ravalet.

En dehors du personnel du SHD/DM, je tiens à exprimer ma gratitude à M. Maurice Amman, fils de l'amiral, pour m'avoir reçu et aidé dans mes recherches. Enfin, la liste ne serait pas complète sans mention du Capitaine de Vaisseau (CV) Claude Huan, qui a connu personnellement l'amiral et dont l'aide m'a été fort précieuse.

Je salue en passant mes « compagnons de galère » du SHD/DM, qui ont été dans l'obligation de me supporter toute l'année ou presque : Emilie, Thibault, et Vincent, même s'il m'a lâchement abandonné en route. Je n'oublie évidemment pas Anne et Gersende. Enfin, j'ajoute mes amis de plus longue date, qui ont eu la bonté de s'intéresser à mon mémoire ou tout au moins de m'accompagner pendant cette année : Marion et Amélie, Vincent, Jérémy, Raphaël, François, Mathieu, et tant d'autres, vus avec plus ou moins de régularité, faute de temps et non d'envie.

J'ajoute bien évidemment mes parents pour leur soutien inconditionnel pendant cette année scolaire longue et difficile.

La photo qui orne la couverture de mon mémoire représente l'amiral Amman à son bureau à Bizerte vers la fin de l'été 1961. Elle a probablement été prise par un photographe de *Paris-Match* venu à Bizerte rendre compte des événements. SHD/DM, fonds d'archives privé Amman, 136GG2, carton numéro 13.

---

<sup>1</sup> J'utiliserai le sigle SHD/DM pour désigner le Service Historique de la Défense département Marine de Vincennes, bien que des services historiques de la Marine existent aussi à Brest, Toulon, Rochefort, Lorient et Cherbourg.

## **INTRODUCTION**

L'amiral Maurice Amman, objet de mon mémoire de maîtrise, n'est pas le genre de sujet que j'avais envisagé de prime abord. A cela une raison simple, Maurice Amman était pour moi, selon la formule consacrée, un illustre inconnu! Bien qu'intéressé par l'histoire militaire, je penchais plutôt pour un sujet ayant trait à la coopération militaire franco-allemande après la seconde guerre mondiale. C'était, dans mon esprit, un moyen de sortir du cadre purement militaire pour rejoindre la politique, si tant est que politique et militaire puissent être séparés. Ne dit-on pas que « la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens »?

Il n'en restait pas moins que je n'avais pas en tête de sujet bien précis, tout au plus une vague idée qui me poussait à vouloir traiter de diplomatico-militaire. C'est dans cet état d'esprit que j'assistais à la réunion sur les maîtrises donnée en juin 2003 par Mr le professeur Robert Frank. J'y entendais prononcer pour la première fois le nom de Philippe Vial. M'étant procuré ses coordonnées, j'entrais en contact avec lui. C'est fut donc Philippe Vial, chef du Service Études Historiques du Service Historique de la Défense département Marine<sup>2</sup>, qui me proposa le sujet sur l'amiral Amman.

Après quelques temps de réflexion mis à profit dans la mesure du possible pour me renseigner sur l'amiral Amman, je choisis d'accepter la proposition de Philippe Vial. Trois raisons m'ont poussé à faire cela. D'abord, j'avoue avoir été attiré par le fait que l'amiral soit inconnu, ce qui ne manquerait pas de donner à mes recherches un aspect « pionnier ». En somme j'allais avoir la possibilité de faire connaître au grand public un marin illustre, et de déterminer son impact réel sur la politique navale de la France au vingtième siècle et plus généralement sur l'Histoire de France. Quoi de plus excitant, sachant qu'à ma connaissance, la seule notice existante sur l'amiral Amman est celle contenue dans le *Dictionnaire des marins français*, d'Etienne Taillemite<sup>3</sup>?

Enfin, j'ai bien sûr choisi ce personnage par goût. C'est un diplomate dans le sens positif du terme, même s'il a, comme tout amiral digne de ce nom, commandé à la mer. S'il a participé à la Seconde guerre mondiale, il est surtout célèbre pour sa participation à la crise de Suez et à la crise de Bizerte.

Pour mener à bien mon étude, et me renseigner sur ce que l'on attendait de moi, j'ai parcouru avec attention les travaux de mes prédécesseurs<sup>4</sup>. Cela m'a permis de référencer les difficultés auxquelles je serais sans doute confronté. Le problème majeur qui ressortait de ces ouvrages était celui de la nécessité d'avoir une bonne connaissance d'un vaste contexte historique afin de bien mettre en valeur la carrière du personnage étudié. Il faut

---

<sup>2</sup> Service Historique de la Défense département Marine, désormais noté SHD/DM

<sup>3</sup> TAILLEMITE, Etienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Taillandier, 2002, 573 p.



aussi pouvoir le mettre en perspective et la comparer avec celle de ses contemporains: comment Amman a-t-il réussi à devenir amiral sans être gaulliste? Sans dénigrer les autres amiraux, force est de constater que ceux qui atteignent les sommets de la hiérarchie dans les années 60 sous la présidence du général de Gaulle sont presque tous gaullistes : je pense aux amiraux Nomy, Querville et Cabanier notamment. Quel impact le fait de ne pas être gaulliste cela a-t-il eu sur la carrière d'Amman, au delà des apparences bien sûr?

Restait maintenant à trouver un point de départ à mes recherches. De quels éléments disposais-je? Deux éléments sont le point de départ de mes recherches, même si l'un des deux est nettement plus important que l'autre.

L'élément le moins important est le *Dictionnaire des marins français* d'Etienne Taillemite<sup>4</sup>. En ce qui me concerne, l'ouvrage m'a permis de faire le point sur l'ensemble de la carrière d'Amman. Bien que succincte, la notice est à ma connaissance la seule notice existante publiée et rédigée par une personne n'ayant rien à voir avec Amman. En effet, d'autres notices existent, mais elles n'ont pas été publiées, et surtout elles ont été rédigées par des proches de l'amiral, et sont donc à manier avec précaution, même s'il ne convient pas de les condamner pour ce seul fait. C'est ainsi que j'ai trouvé une notice sur Amman dans *La nouvelle revue maritime* d'août-septembre 1988<sup>6</sup>. Rédigée par l'amiral Yves Leenhardt, la notice retrace la vie d'Amman dans son ensemble, mais le problème est qu'elle a été rédigée au moment de la mort de l'amiral, au sein d'un recueil de textes intitulé « *In memoriam l'amiral Maurice Amman* »... sans mettre en cause la bonne fois de l'auteur, on peut raisonnablement supposer que la mort de l'amiral n'est pas le moment idéal pour mettre en avant ses défauts, chose somme toute naturelle.

L'autre élément qui m'a permis de ne pas partir en aveugle dans mes recherches consiste en les *Mémoires de l'amiral Maurice Amman(1904-1988)*, rédigées par l'amiral en personne, en 1985-1986 <sup>7</sup>. Dans la rédaction, Amman a été aidé par Mr Derrien, un ancien de la SNSM sans qui ce livre n'aurait jamais existé, l'amiral étant déjà malade à cette époque, et incapable de rédiger par lui-même<sup>8</sup>. Passant outre le critère de l'éventuelle objectivité, les mémoires de l'amiral m'ont permis d'avoir un aperçu global de la vie de Maurice Amman, car elles ne couvrent pas uniquement sa carrière mais aussi ses années avant et après la Marine, ce qui n'est pas dénué d'intérêt, bien au contraire, quand on sait à quel point les sources sont rares sur ces périodes de la vie d'un homme : j'y reviendrai. Dans ces *Mémoires de l'amiral Maurice Amman(1904-1988)*, on trouve des anecdotes

---

<sup>4</sup> Voir bibliographie, I ouvrages généraux, 3), b)

<sup>5</sup> TAILLEMITE, *op. cit.*

<sup>6</sup> LEENHARDT, Yves, amiral, « In memoriam l'Amiral Maurice Amman », *La Nouvelle Revue Maritime*, Août-septembre 1988, numéro 411

<sup>7</sup> AMMAN, Maurice, *L'amiral Maurice Amman (1904-1988), Mémoires*, 1989, 258 p.

susceptibles d'éclairer sur la personnalité d'Amman, même si cela est bien sûr sujet à caution.

Reste maintenant la question des sources. Pour aborder mon sujet et rendre mon mémoire dans le temps qui m'était imparti, à savoir septembre 2005 au plus tard, l'arrivée du régime LMD ne me permettant pas de prolonger mes recherches au delà de cette date, j'ai dû faire des choix.

Étant pionnier sur l'amiral Amman, j'ai choisi de ne traiter presque exclusivement que les sources du SHD/DM, basé au fort de Vincennes. Ce centre possède le fonds privé de l'amiral Amman déposé en 1988, au moment de la mort de l'amiral donc. En théorie, le SHD/DM possède aussi le dossier individuel d'officier de Maurice Amman, mais il a disparu. Enfin, la section des archives orales du SHD/DM possède un enregistrement sonore de l'amiral.

Pour compléter et recouper tous ces éléments, j'ai eu la chance de rencontrer un ancien officier de marine, le Capitaine de Vaisseau Claude Huan<sup>9</sup>. Le Commandant Huan m'a été présenté par Philippe Vial. Promotion 1942 de l'école navale, le CV Huan a connu l'amiral en Afrique du Nord la même année, et est devenu un des proches. Enfin, dernier point et non des moindres, j'ai également rencontré Maurice Amman fils, le fils de l'amiral donc. Celui ci a accepté de me rencontrer pour m'aider dans mes recherches, sur recommandation du Commandant Huan, à qui j'exprime une fois encore toute ma gratitude et ma reconnaissance pour son aide précieuse.

Pour en revenir aux archives privées déposées au SHD/DM, il convient de préciser sa composition. Ce fond, dont je commence par dire qu'il est en quasi totalité en libre accès, représente 17 cartons, soit deux mètres soixante linéaires. Sur ces 17 cartons, seuls les cartons 15 et 16 nécessitent de déposer des demandes dérogation. Déposé en une seule fois, le fonds Amman traite uniquement de la vie et de la carrière de l'amiral. Il rassemble de la correspondance et des documents divers, officiels ou non, des coupures de presse et des documents sur les diverses associations dont Amman faisait partie. Le fonds comporte également des photos, des cartons d'invitation, des rapports et même des manuscrits de livres<sup>10</sup>.

Pour compléter et recouper les informations de cette source privée, je devais avoir à ma disposition le dossier individuel d'officier. Afin de pouvoir consulter le dossier, j'ai dû faire une demande de dérogation, la date de naissance de l'amiral ne remontant pas à au moins 120 ans. La demande de dérogation a été faite auprès du Ministère de la Défense

---

<sup>8</sup> Anecdote révélée par Maurice Amman fils lors de notre entretien du 22 avril 2005

<sup>9</sup> Désormais noté CV, voir la « Liste des abréviations »

<sup>10</sup> Le fonds Amman est référencé sous la côte 136GG2 papiers Amman, cartons 1 à 17

nationale, et m'a été accordée au bout de quatre mois environ. Le problème est que de ce dossier individuel d'officier, en théorie composé de deux parties, il ne subsistait plus qu'une partie, la moins intéressante bien évidemment. La partie égarée se composait du livret individuel dans lequel l'officier était évalué à chaque poste par ses supérieurs sur ses qualités techniques. Doivent y figurer les propositions d'avancement et une note globale. Ne me restait alors plus que la partie comportant les différents rapports officiels : affectations, missions, décorations...hélas rien que je ne sache déjà grâce aux *Mémoires* de l'amiral.

Dès lors, pour obtenir des renseignements complémentaires, je me suis servi des archives orales conservées au SHD/DM. Elles rassemblent pour l'essentiel des témoignages de marins, dont un de l'amiral en personne dans lequel il retrace sa vie. Surtout, les archives orales comportent des entretiens réalisés par les historiens du SHD/DM, entretiens qui permettent de recréer l'état d'esprit dans la Royale à une époque donnée. C'est ainsi que le témoignage du Vice-Amiral d'Escadre<sup>11</sup> O'Neill m'a permis de « prendre la température » de la Royale au lendemain de la première guerre mondiale et l'ambiance qui régnait alors à l'école navale<sup>12</sup>.

Enfin, pour compléter ces sources inscrites dans le passé, j'ai eu la chance, comme je l'ai déjà dit, de rencontrer des témoins de la vie de l'amiral, à savoir Maurice Amman, le fils de l'amiral, et le CV Claude Huan, ami du défunt. L'entretien réalisé avec Maurice Amman, le 22 avril 2005, m'a permis d'apporter des réponses à des questions restées en suspens. Néanmoins, il ne permet d'éclairer que la période postérieure à 1948 environ, le jeune âge de Maurice Amman avant cette date ne lui permettant logiquement pas de se souvenir de tout ! Ces témoignages doivent être aussi sujets à des réflexions méthodologiques, car dans les deux cas joue la sympathie des témoins pour Amman : amour filial dans un cas, amitié dans l'autre. Les faits évoqués ne datent de plus pas d'hier, et Maurice Amman comme Claude Huan ne peuvent s'empêcher inconsciemment d'avoir tendance à embellir la vérité, ce qui somme toute est normal et logique.

A ces sources, je dois ajouter mes entretiens avec les historiens du SHD/DM, en particulier messieurs Vial et Bruneau, sans oublier le Lieutenant de Vaisseau Laurent Suteau<sup>13</sup>.

Enfin, le SHD/DM possède un dossier documentaire concernant l'amiral Amman. Il est composé d'éléments provenant du dossier individuel, de fiches provenant de la DPMM, de coupures de presse... Ce dossier peu volumineux reprend nombre d'éléments

---

<sup>11</sup> Désormais noté VAE, voir la « Liste des abréviations »

<sup>12</sup> Voir II sources sonores: enregistrement provenant des archives orales, 1) enregistrements détenus par le SHD/DM

déjà présents dans le dossier individuel, mais y ajoute des coupures de Presse Quotidienne Régionale qui m'ont éclairé sur les dernières années d'Amman en tant que préfet maritime de Brest<sup>14</sup>.

Toutes ces sources posent plusieurs problèmes. Comme tout fonds privé, celui de l'amiral déposé au SHD département Marine présente la particularité d'être très complet sur certaines périodes (ainsi je dispose de 4 cartons traitant presque exclusivement de la base stratégique de Bizerte sous toutes ses formes, y compris des relevés topographiques, alors que l'amiral ne reste sur place qu'un peu plus d'un an) et très lacunaire, voire inexistant sur d'autres ( le séjour d'Amman en Indochine, son passage sur la *Lorraine*, ou bien encore son poste de PREMAR Brest).

Enfin, si ce fonds permet d'embrasser la majeure partie de la carrière d'Amman, il est bien évidemment nécessaire de le recouper avec l'histoire générale. J'ai ainsi recoupé le fonds privé avec des ouvrages généraux sur les événements auxquels Amman a pris part, notamment Bizerte et la crise de Suez. J'ai également recoupé la participation d'Amman à la seconde guerre mondiale au moyen des fonds publics TT, BB, CC et TTO, traitant respectivement de la seconde guerre mondiale, de la *Jeanne d'Arc*, des navires sur lesquels Amman a servi, et enfin du débarquement en Provence.

Dans l'ensemble, mes sources traitent de la majorité des thèmes que je souhaitais aborder, même s'il est évident que le déséquilibre du fonds privé sur certaines périodes m'a posé problèmes. C'est ainsi qu'il m'a été très difficile de cerner le rôle d'Amman en Indochine en 1929-1931 et sur la *Lorraine*. Plus encore, les difficultés se posent pour le poste de PREMAR Brest : les archives publiques ne sont pas communicables pour cause de secret défense, Amman étant en poste alors que commence la construction de l'Île Longue.

Conscient des lacunes de mon mémoire de maîtrise, autant par manque de temps que de sources, j'ai essayé de faire état des pistes non abouties susceptibles d'apporter à d'autres chercheurs dans un avenir plus ou moins proche des éclairages supplémentaires sur le personnage. C'est la raison pour laquelle j'ai tenté dans la mesure du possible de référencer les sources dont je n'ai pas pu me servir.

De nombreuses sources d'archives semblent encore exploitables en région parisienne et en France pour en apprendre plus sur Amman. Le temps limité qui m'était imparti ne m'a ainsi pas permis de me rendre dans certains endroits susceptibles d'apporter des renseignements complémentaires. Je ne cite ici que les plus importants:

-Le SHD/DM de Brest détient des archives sur Amman concernant notamment les années 61-65, période où il était PREMAR à Brest. A ma connaissance ce fonds n'est bien sûr pas

---

<sup>13</sup> Lieutenant de Vaisseau, désormais noté LV. Voir la « Liste des abréviations »

<sup>14</sup> Préfet Maritime, désormais noté PREMAR. Voir la « Liste des abréviations »

accessible librement pour cause de secret défense, Amman supervisant la construction de l'Ile Longue, emplacement de l'actuelle Force Océanique Stratégique.

-Le SHD/DM de Toulon dispose d'informations semble-t-il en particulier sur la *Lorraine*, le bâtiment y étant immatriculé. Dès lors des archives intéressantes doivent pouvoir s'y trouver.

A cela je me dois d'ajouter des témoignages que je n'ai pas eu le temps de recueillir. Pour ceux qui pourraient en avoir l'utilité, je cite les noms des personnes suivantes : elles ont connu l'amiral pour avoir été de ses amis ou avoir servi sous ses ordres. Je n'ai malheureusement pas pu savoir s'ils sont encore tous vivants ou non, mais à défaut de témoignages directs, leurs descendants doivent pouvoir apporter au moins quelques informations: Mr Camenen, Mr Barthélemy, Mr Le Dantec, Mr Touraille, et le général Lalande.

En définitive, le but de ce mémoire n'est pas d'apporter une réponse définitive à la question « qui était l'amiral Amman? ». Bien au contraire, il n'est qu'un point de départ en apportant des éléments sur la vie d'Amman, du point de vue public comme du point de vue privé. Ces informations peuvent évidemment être modifiées en cas de découvertes historiques postérieures, mais l'intérêt de cette étude est avant tout d'apporter une pierre de plus sur la marine dans la seconde guerre mondiale et face à un monde changeant après cette même guerre.

Toute la difficulté de ce mémoire réside dans la recherche des fils conducteurs qui peuvent permettre de bien cerner l'amiral et sa personnalité. Les enjeux principaux de sa carrière tournent autour de trois thèmes. Il convient d'analyser sa carrière et ses choix en temps que marin. Il convient aussi de comprendre ces choix en cernant la personnalité d'Amman. Il faut également comprendre les relations d'Amman avec les ex-Forces Navales Françaises Libres qui ont pu influencer sur sa carrière, et avec les ex-marins de Vichy qui ont pu faire de même ( je pense à l'amiral Lemonnier qui l'appelle à son état-major )<sup>15</sup>.

Quelle incidence positive ou négative le retour aux affaires du Général De Gaulle en 1958 peut-il avoir eu sur la carrière d'Amman? Amman quitte en effet son poste à Londres pour revenir à Paris en septembre 1958, au moment où meurt la quatrième république.

Amman est un officier de Marine à travers les fluctuations de cette arme du milieu des années 1920 au milieu des années 1960. Il entre dans la marine alors qu'elle n'est plus que l'ombre d'elle même après la Grande Guerre ; il voit son renouveau et y contribue pendant l'entre deux guerres sous l'impulsion de Georges Leygues et de ses successeurs ; il

---

<sup>15</sup> Forces Navales Françaises Libres, désormais notées FNFL. Voir la « Liste des abréviations »

est témoin de la seconde guerre mondiale et des luttes fratricides entre marins qui en découlent ; il assiste à la renaissance de la marine et y prend directement part avant d'assister aux derniers soubresauts coloniaux que connaît la France à Suez, en Tunisie et en Algérie ; enfin Amman assiste à l'émergence d'une marine moderne qui avance dans la voie du nucléaire à Brest.

Cet officier de marine à surtout un itinéraire de « diplomate », bien qu'ayant connu le feu à de nombreuses reprises. S'il a mérité des galons au combat, ce n'est pas ce qui lui permet d'atteindre les sommets, sauf peut-être à Bizerte. Avant d'être un combattant, Amman est donc un technicien et un « diplomate ». En ce sens, son expérience interalliée à Londres puis Washington en fait un des précurseurs de l'officier du XXI<sup>ème</sup> siècle. La France n'est plus une puissance capable d'assurer seule sa défense, et les rapports de force ont changé, l'expérience d'Amman le prouve.

Ayant pris en compte ces éléments, j'ai décidé de traiter la question de la vie de l'amiral Amman selon un plan chronologique qui permet de mieux restituer les variations de fonctions d'Amman tout en ayant le mérite de faciliter les coupures dans la carrière d'Amman mais qui sont indépendantes de sa volonté.

Tout d'abord, Amman est un digne fils de militaire attiré par la carrière des armes, mais à la différence de son père, par la carrière des armes de la marine. Il se forme à l'école navale puis sur la *Jeanne d'Arc* avant de se révéler dans une marine en pleine modernisation par ses compétences techniques entre 1903 et 1939 (I). Amman est un officier prometteur disposant de bonnes affectations grâce à ses résultats. Ces bons résultats, Amman les concrétise par la technique, avant que n'arrive la guerre (II).

Témoin de l'ampleur du désastre lors de la campagne de France, et bloqué à Casablanca suite à la formidable évasion du *Jean Bart*, Amman fait partie de la majorité des Français qui donnent sa chance à Vichy, avant de reprendre le combat en novembre 1942 suite au ralliement aux côtés des Alliés de l'amiral de la Flotte, Darlan. Outre les combats et les escortes de navires sur *La Boudeuse*, la seconde guerre mondiale permet à Amman de connaître ses premiers états-majors sous les ordres de l'amiral Lemonnier avant de rejoindre Paris et le cabinet du Chef d'État Major Général de la Marine<sup>16</sup>. Ces affectations ne font pas le bonheur de tous, en particulier les FNFL. Vient ensuite la naissance d'un militaire politique qui permet à Amman de prendre part au jeu des puissants de ce monde (III).

Devenu par ses compétences de négociateur et ses talents politiques un amiral de la marine française, il se lance dans une course aux étoiles encadré par les « grands » aux

---

<sup>16</sup> Chef d'État Major Général de la Marine, désormais noté CEMGM. Voir la « Liste des abréviations »

côtés desquels il contribue au renouveau de la France et de sa puissance militaire (IV). Il commande à Bizerte avant de devenir le superviseur de la construction de l'Île Longue à Brest, ce qui l'amène au sommet de sa gloire.

## **Abréviations**

AA : AntiAérien  
AEF : Afrique Équatoriale Française  
AFN : Afrique Française du Nord  
AOF : Afrique Occidentale Française  
ASM : Anti-Sous-Marin  
ASDIC : Appareil de détection de sous-marins (Anti-Submarine Detection Investigation Comitee)  
BAN : Base Aéro-Navale  
CEC : Commandant En Chef  
CEM : Chef d'État-Major  
CEMG : Chef d'État-Major Général  
CEMGM : Chef d'État-Major Général de la Marine  
CEMM : Chef d'État-Major de la Marine  
CEPLT : Commission d'Études Pratiques pour le Lancement des Torpilles  
CFAFB : Commandant des Forces Aériennes Françaises de Bizerte  
CFLN : Comité Français de la Libération Nationale  
CFMB : Commandant des Forces Maritimes de Bizerte  
CFTB : Commandant des Forces Terrestres de Bizerte  
COMAR : Commandement local de la MARine  
COMSTRABI : COMmandement STRAtégique de la base de Bizerte  
CSM : Conseil Supérieur de la Marine  
CT : Contre-Torpilleur  
DCA : Défense Contre Aéronefs  
DPMM : Direction du Personnel Militaire de la Marine  
EGN : École de Guerre Navale  
EM : État-Major  
EMFA : État-Major des Forces Armées  
EMG : État-Major général  
EMGDN : État-Major Général de la Défense Nationale  
EN : École Navale  
FFL : Forces Françaises Libres  
FNFL : Forces Navales Françaises Libres  
FNGB : Forces Navales en Grande-Bretagne  
FOS : Force Océanique Stratégique  
GASM : Groupe d'Action anti-Sous-Marine  
MAE : Ministère des Affaires Étrangères  
mm : millimètres (calibre des canons)  
NU : Nations Unies  
OAS : Organisation de l'Armée Secrète  
OE : Officier des Équipages  
OM : Officier de Marine  
OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord  
PA : Porte-Avions  
PREMAR : PRÉfet MARitime  
PQR : Presse Quotidienne Régionale  
RADAR : RADio Detection And Range  
RAF : Royal Air Force  
SURMAR : SURveillance MARitime  
TOS : Témoignage Officiel de Satisfaction



## **Grades d'officiers de la Marine Nationale Française**



Amiral, abrégé en Al., on le nomme « Amiral » .



Vice-Amiral d'Escadre, abrégé en VAE, on le nomme « Amiral »



Vice-Amiral, abrégé en VA, on le nomme « Amiral »



Contre-Amiral, abrégé en CA, on le nomme « Amiral »



Capitaine de Vaisseau, abrégé en CV, on le nomme « Commandant »



Capitaine de Frégate, abrégé en CF, on le nomme « Commandant »



Capitaine de Corvette, abrégé en CC, on le nomme « Commandant »



Lieutenant de Vaisseau, abrégé en LV, on le nomme « Capitaine »



Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe, abrégé en EV1, on le nomme « Lieutenant »



Enseigne de Vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe, abrégé en EV2, on le nomme « Lieutenant »



Aspirant, abrégé en Asp., on le nomme « Lieutenant » ou « Monsieur l'Aspirant »

Il existait avant la seconde guerre mondiale un grade d'Amiral de la Flotte. A ma connaissance, ce grade n'a été attribué qu'à François Darlan.

**PREMIERE PARTIE :  
JEUNESSE ET EVEIL D'UNE VOCATION TECHNIQUE  
(1904-1939)**

***CHAPITRE I : De la terre vers la mer  
(1904-1925)***

## I DE LA NAISSANCE A L'ÉCOLE NAVALE

### A. L'enfance d'un fils de militaire

Maurice Amman est né le 16 octobre 1904 à Saint-Maur des Fossés, au 22 rue des Lilas très précisément, chez la sœur cadette de sa mère, Blanche Benoît. Le père de Maurice Amman, Louis Maurice Amman, est « chef d'escadron », c'est-à-dire commandant, dans un régiment d'artillerie coloniale, alors que sa mère, Jeanne Ducroix, est femme au foyer. A peine âgé de deux semaines, il quitte la région parisienne pour Toulon où ses parents sont installés. Les deux premières années de sa vie se passent dans cette ville de marins, en l'absence de son père alors aux colonies. Ce n'est qu'en 1909 qu'Amman part avec sa mère à Dakar où Louis Maurice Amman est en garnison. Ils y séjournent deux années pendant lesquelles le jeune Maurice Amman vit au contact de la colonie occidentale et de la garnison. Pour la famille Amman, c'est la « vie grasse » des colons. La mère d'Amman n'en oublie pas moins, en bonne femme d'officier, de pratiquer une forme de vie sociale en invitant à goûter les enfants des hommes noirs que son mari commande. Elle participe de même avec son fils à la vie mondaine de la colonie. C'est donc à Dakar que Maurice Amman fait connaissance avec la vie militaire et la vie de garnison. En 1911, c'est le retour en France, dans le Jura, à l'occasion d'un retour aux sources pour le père de Maurice Amman.

Orphelin, Louis Maurice Amman a passé son enfance dans le sillage de son tuteur, un oncle qui fut curé à Frontenay. Louis Maurice Amman a en effet, selon les dires de son propre fils, des idées bien arrêtées en matière de religion. Bien qu'ayant vu son oncle brimé par « les sectaires laïques au pouvoir »<sup>17</sup>, il estimait « qu'il convenait, dans la vie, de respecter toutes les opinions et les hommes de bonne foi qui les émettaient; de ne pas les heurter par des actes et des propos inconsidérés et d'attendre un âge raisonnable pour arrêter une position en matière religieuse »<sup>18</sup>. Louis Maurice Amman s'est donc fait semble-t-il une conception particulière de la religion qui tranche avec celle des officiers de l'époque. C'est sans doute pour cette raison qu'il ne baptise pas son fils, le laissant libre de choisir<sup>19</sup>. C'est ainsi qu'en dépit de l'aspect « traditionnel » de sa famille et de ses origines

---

<sup>17</sup> Service Historique de la Défense département Marine (désormais noté SHD/DM); AMMAN, Maurice; *Mémoires de l'amiral Maurice Amman*; Non édité; 1985; 258p.; .p.3

<sup>18</sup> *Ibid.*; p.4

<sup>19</sup> *Ibid.*, p.6

paternelles<sup>20</sup>, le jeune Maurice Amman ne reçoit pas d'éducation religieuse.

Fin 1911, la famille Amman est à Cherbourg, où son père a été affecté. Le jeune Maurice entre en neuvième au lycée, où il retient surtout les leçons d'éducation civique et de patriotisme<sup>21</sup>. Comme tous les jeunes Français de l'époque, Amman s'instruit à travers le prisme des « Hussards noirs de la République » : un jour viendra où la France récupérera l'Alsace et la Lorraine au détriment des Allemands. Le séjour ne dure guère, un poste de « major » étant attribué à Louis Maurice Amman. C'est le départ pour Toulon en Juillet 1912 et l'installation rue Paulin Guérin. Maurice Amman va séjourner à Toulon jusqu'en 1923, date de son départ pour l'Ecole Navale. Il effectue ses classes dans cette ville où la Marine est très présente, aux côtés de l'armée de terre. Cette ambiance semble avoir marqué la fin de l'enfance du jeune Maurice, qui vit « dans un milieu où régnait une ambiance militaire dominée par le désir quasi unanime de venger le désastre de 1870 et de reprendre l'Alsace-Lorraine »<sup>22</sup>.

## **B. La première guerre mondiale et ses conséquences**

Au printemps 1914 Louis Maurice Amman est muté à Charenton, et sa famille doit le rejoindre à la fin de l'année scolaire...mais la guerre va bouleverser les projets familiaux. Maurice Amman n'en est pas moins à Paris lors de la déclaration de guerre. Amman est sans doute très marqué par l'atmosphère patriotique qui règne alors, mais aussi et surtout par la préparation et le départ de son père pour le combat face à l'ennemi désigné depuis l'enfance. Il ne quitte la ville que le 5 septembre par un des derniers trains, au moment où la ville est menacée par les troupes allemandes. Toulon est une fois de plus la destination finale.

La vie reprend son cours, malgré les professeurs mobilisés et les locaux réquisitionnés. Le père d'Amman revient du front pour la première fois à l'hiver 1915. Il est enragé par la guerre de tranchées qui font mourir inutilement des hommes pour quelques mètres de progression<sup>23</sup>. Il n'en repart pas moins au front, conscient de son devoir vis-à-vis de son pays, pour lequel il se dit prêt « à sacrifier un bras ou une jambe »<sup>24</sup>. La seconde permission survient en décembre 1915 pour cause de grippe. Elle sera la dernière. Le père de Maurice Amman meurt d'une pneumonie sur le front en 1916. Sans doute affligé par la mort de son père, Maurice Amman est aussi très fier d'être le fils d'un

---

<sup>20</sup> Signalons que Maurice Amman porte le même prénom que son père, et donc qu'à ce titre, il est avant tout « le fils de » Louis Maurice Amman

<sup>21</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit* ; p.4

<sup>22</sup> *Ibid.* ; p.4

<sup>23</sup> *Ibid.* ; p.8

« héros »<sup>25</sup>. Louis Maurice Amman a en effet été cité à l'ordre de l'armée et est titulaire de la Légion d'Honneur, ainsi que de la mention « Mort pour la France ».

Les temps n'en sont alors pas moins durs pour la famille Amman. Maurice, devenu pupille de la nation, doit en effet obtenir une bourse pour continuer ses études, alors payantes, au lycée. En 1920, Maurice Amman décroche son bac et passe l'été chez « un de ses oncles à la mode de Bretagne, le colonel Thouverey ». Cet officier supérieur, qui n'a aucun lien de parenté avec Maurice Amman, est sans doute un ancien supérieur ou camarade dont son père était proche. Le colonel Thouverey fait visiter à Maurice Amman les champs de bataille de la Grande Guerre. Marqué fortement, Maurice Amman n'en décide pas moins d'embrasser la carrière militaire. Mais la guerre qui l'a privé de son père et la visite des lieux de combat freinent sans doute son attirance pour l'armée de terre qui est pourtant la grande arme au sortir du conflit. Curieux des techniques nouvelles tout en étant attiré par l'armée pour l'avoir toujours côtoyée, Amman pouvait en effet soit intégrer Navale, soit Saint-Cyr. Tout laisse à penser que le choix de la marine se fait en quelque sorte par réaction contre l'armée de terre, pour les raisons invoquées plus haut. Amman n'en décide pas moins de suivre les traces de son père en intégrant l'armée, bien sûr en passant par une grande école : ce sera Navale.

Selon le fils unique de Maurice Amman, l'amiral Amman aurait été attiré par l'aspect prestigieux de ce corps, et ce malgré une volonté, non concrétisée pour des raisons financières et de niveau, d'intégrer Polytechnique <sup>26</sup>. La pension de veuve de guerre de madame Amman étant assez maigre, la petite famille vit en effet chichement comparativement à l'avant guerre. Amman ne semble donc pas avoir eu à proprement parler une vocation de marin, mais plutôt une vocation d'officier<sup>27</sup>. La Marine ne lui est cependant pas étrangère. Amman a aussi longtemps vécu à Toulon et Cherbourg et a habité une colonie, Dakar, ce qui est un facteur supplémentaire qui plaide pour le jeune Maurice en faveur de Navale<sup>28</sup>.

Pourtant, le choix de la Marine est un choix atypique à l'époque : la marine d'après-guerre n'est plus que l'ombre de ce qu'elle était avant guerre. Elle n'est même pas considérée comme ayant pris part à la victoire. Signe révélateur de l'oubli du rôle joué par la Marine pendant la guerre, elle n'est pas mentionnée par le gouvernement lors de ses remerciements aux combattants<sup>29</sup>. Pour la population, seule l'armée de terre a joué un rôle

---

<sup>24</sup> *Ibid.*; p.5

<sup>25</sup> *Ibid.*; p.12

<sup>26</sup> Entretien avec Maurice Amman fils, 22 avril 2005

<sup>27</sup> SHD/DM; 30GG9 1, archives orales Amman, page 1

<sup>28</sup> SHD/DM; 30GG9 1, archives orales Amman, page 1

<sup>29</sup> Le 10 novembre est votée par la Chambre des Députés une loi qui proclame que « les armées ont bien mérité de la patrie ». Il n'y est faite aucune mention de la marine. Voir MASSON, Philippe, *La marine*

dans la guerre. Des hommes comme Foch eux-mêmes ajoutent à cette impression par leurs déclarations<sup>30</sup>. Personne ne voit le rôle ingrat joué par la Marine dans la protection des convois qui assuraient le ravitaillement du pays en guerre. Usée par quatre années de guerre, la Royale ne dispose plus que de bâtiments vétustes, et les marins sont aigris de ne pas s'être battus avec une Marine allemande qui se terrait au fond des ports. Bref, on le voit bien, la Royale n'est plus aussi glorieuse que par le passé, loin de là. Elle n'est plus que la 4<sup>ème</sup> marine du monde, et encore doit-elle cette place à la disparition de la Reichsmarine<sup>31</sup>.

La Royale n'en sera pas moins le choix de Maurice Amman. Pour ce dernier, le choix de Navale viendrait aussi du fait que le parcours lui permettait de subvenir rapidement à ses besoins financiers afin de soulager sa mère, tout en satisfaisant son attirance pour les techniques nouvelles, que laisse deviner son désir d'intégrer Polytechnique<sup>32</sup>. A cette époque en effet, la marine attire autant pour les techniques nouvelles que pour le goût des croisières<sup>33</sup>.

Pour toutes ces raisons, Amman intègre donc une Flotte à Toulon<sup>34</sup>. Le lycée se tient sur le Boulevard de Strasbourg, c'est le Lycée Peresque. Élément intéressant, le lycée est public, mais il ne faut pas voir là le signe d'une laïcité « militante » chez les Amman, même si le rapport à la religion de Maurice Amman permet de supposer que cet aspect n'est pas absent. Le Lycée présente en outre l'avantage, étant public, d'offrir une préparation pour une somme relativement modeste, ce qui n'est pas négligeable pour Maurice Amman et sa mère qui n'ont pour seul revenu qu'une pension de veuve de guerre et une bourse de pupille de la nation<sup>35</sup>. Surtout, le lycée est le seul de la ville à proposer une classe préparatoire de type Flotte, passage obligé pour intégrer Navale<sup>36</sup>. C'est dans ce lycée que Maurice Amman, sous la direction notamment du professeur Ozil, effectue sa préparation, dans un établissement qui sans être mauvais, n'est pas excellent<sup>37</sup>. Le Lycée

---

*française et la guerre 1939-1945*, 2ème édition revue et augmentée, Paris, Taillandier, 2000, 539p., p.10

<sup>30</sup> Lors d'un anniversaire de l'armistice, questionné sur le rôle de la marine pendant la guerre, le Maréchal déclare: « la Marine? Ah oui, elle nous a donné trois divisions! » BYWATER, Hector; *Les marines de guerre et la politique navale depuis la guerre*; Paris; Payot; 1930; 288p.; p.2; cité par ARNOULT, Pierre; *La Jeanne d'Arc, bâtiment-école de la Royale: un pilier de la propagande française à l'étranger (1920-1935)*; 24p.; p.10; note 13

<sup>31</sup> Nom de la marine de guerre allemande sous Guillaume II

<sup>32</sup> Entretien avec Maurice Amman fils, 22 avril 2005

<sup>33</sup> MARTINANT DE PRENEUF, Jean, *Les officiers de Marine pendant la seconde guerre mondiale: Honneur et Service*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. les professeurs ORY et LEVILLAIN, université de Paris 10 Nanterre, 1992

<sup>34</sup> Une Flotte est une classe préparatoire à l'école navale

<sup>35</sup> Entretien avec Maurice Amman fils, le 22 avril 2005

<sup>36</sup> Sur les flottes, voir MARTINANT DE PRENEUF, Jean; « Les classes préparatoires au concours d'entrée de l'École Navale de la loi Falloux à la première guerre mondiale »; In CEHD; *Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours: étude de cas*; Paris; CEHD; Addim; 1999; pp.193-217

<sup>37</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 11 (désormais noté 136GG2/11); papiers Amman; « interview de l'amiral Amman à son retour de Bizerte »; article tiré de *La République du Var* du mercredi 29 novembre 1961

pâtît en effet de la concurrence de l'institution mariste de la Seyne sur Mer<sup>38</sup>.

Maurice Amman est recalé au concours de l'école navale la première année, à cause de sa condition physique. Il est en effet jugé trop maigre<sup>39</sup>. Alors qu'une certaine forme physique est nécessaire pour entrer à Navale, les classes préparatoires la néglige trop souvent, ne se préoccupant que des capacités intellectuelles<sup>40</sup>. L'échec a donc lieu pour des raisons médicales, et non pas de niveau<sup>41</sup>. Amman présente en effet le concours à une époque où nombre de facteurs plaident en la faveur d'une intégration « facilitée » à Navale, surtout en ces années de vaches maigres pour la marine : de 1921 à 1927 le nombre de candidats à l'École navale tombe à environ 200 alors qu'il est normalement de 500 à 600 personnes. Chaque année de 80 à 100 élèves sont reçus, soit entre un candidat sur deux et un candidat sur trois vers la fin de la période<sup>42</sup>. Ce n'est qu'à la deuxième tentative qu'Amman est reçu, au classement fort honorable de 10ème<sup>43</sup>. C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> octobre 1923, Maurice Amman franchit les portes de l'Ecole Navale.

## **II L'apprentissage du métier de marin : deux ans d'école et une circumnavigation**

### **A. Naissance d'un marin**

A cette époque, juste après la guerre, l'école est implantée dans des bâtiments dur et des baraques situés le long de la Grande Rade à Brest, dans la zone dite de Laninon, à l'intérieur et à l'extrême ouest de l'arsenal. Deux grandes casernes parallèles entourent une vaste cour dans laquelle est planté le mât du *Duguay-Trouin*, ancien bâtiment école pour la préparation des élèves lors de la croisière de formation.

Dans les premières semaines, sous la tutelle des aînés qui les initient dans la bonne humeur et sans réelle méchanceté, Amman apprend la discipline et prend conscience qu'il n'est plus un simple étudiant<sup>44</sup>. Avant d'être appelés à commander les jeunes élèves doivent apprendre à obéir, c'est la règle de l'école. Pour les aider dans leur nouveau cadre

---

<sup>38</sup> MARTINANT DE PRENEUF, Jean, *op. cit.*, p.199

<sup>39</sup> SHD/DM; 30GG9 1, archives orales Amman, page 1

<sup>40</sup> MARTINANT DE PRENEUF, *op. cit.*, p.195. Le manque de forme physique est un reproche récurrent que la Marine adresse aux élèves des classes préparatoires trop pris par les études

<sup>41</sup> SHD/DM, 30GG9 1 archives orales Amman, page 1. Si l'on en croit Amman, son échec est dû à un indice de Pignet trop faible

<sup>42</sup> FENWICK, Jean-René, *Un siècle et demi d'École Navale*, éditions Fenwick, Paris, 1980, p. 105

<sup>43</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Mémorial de la promotion 1923 en fin de service actif, p.1, 1<sup>er</sup> mars 1966

<sup>44</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 1



de vie, les nouveaux arrivants sont tous pris en charge par un élève de deuxième année, appelé « père », et dont ils deviennent le « fistot ». Ces « anciens » tiennent lieu de tuteurs, d'amis et parfois de parents auprès de jeunes dont beaucoup n'avaient jusque là jamais quitté le cocon familial. Pendant un an, les nouveaux sont ainsi accompagnés, avant de devenir à leur tour « pères ». C'est de cette manière que se crée l'esprit de corps parmi ces jeunes gens qui jusque là n'étaient que des civils, bien que tous lors de leur préparation aient été strictement encadrés et soumis à la discipline<sup>45</sup>.

Créer un esprit de corps et une conscience commune est en effet une des préoccupations de la Marine qui voit pourtant affluer à Navale des jeunes gens issus de classes préparatoires très différentes. Les élèves issus des classes préparatoires publiques, comme c'est le cas d'Amman, sont en général habitués à une laïcité plus ou moins « militante », alors que les élèves provenant de classes préparatoires de congrégations sont avant tout formés dans la perspective de devenir des officiers et des catholiques d'élite<sup>46</sup>.

Dès lors, l'acculturation se fait par le biais des rites et des traditions de la marine. Citons par exemple la cérémonie de « dépucelage » des fistots par les pères : ceux-ci arrachent le passant de ceinture arrière de la tenue des fistots afin de pouvoir différencier de dos les anciens des nouveaux. De même, la cérémonie de remise du sabre quelques jours avant le premier dimanche de liberté au mois de novembre : les fistots, répartis sur quatre rangs, sont entourés par les anciens qui tournent autour d'eux, à cheval sur les sabre qui vont être remis aux jeunes. Le « père » se rue ensuite sur son « fils » et le frappe de trois coups de sabre sur l'épaule, avant de le relever et de lui donner l'accolade pour lui passer le ceinturon et lui remettre l'arme, insigne de son entrée définitive dans le Grand corps. Cette cérémonie est aussi l'occasion pour les « pères » de prodiguer force conseils aux « fils », qui doivent désormais faire preuve d'un comportement irréprochable afin de préserver l'honneur de la Marine<sup>47</sup>.

A l'école, les journées sont longues. Travaux intellectuels et théoriques alternent avec les sorties en mer et les exercices physiques et techniques. A la suite du premier conflit mondial se sont mis en place des disciplines plus techniques dans les écoles militaires pour tenir compte des évolutions qui y sont liées. C'est ainsi que l'école offre des cours d'armes sur les torpilles et l'artillerie, à côté de cours plus traditionnels comme l'astronomie<sup>48</sup>. Les matières enseignées vont de l'éducation physique à l'artillerie en passant par des cours de mécanique. Pour leurs sorties en mer, les jeunes élèves disposent

---

<sup>45</sup> MARTINANT DE PRENEUF, *op. cit.*, p.195.

<sup>46</sup> MARTINANT DE PRENEUF, Jean, *op. cit.*, p.195

<sup>47</sup> FENWICK, Jean-René, *op. cit.*, p. 105

<sup>48</sup> LAMBERT, André et PERCHOC, Michel; *L'École Navale et le groupe des écoles du Poulmic*; Nantes; Marines éd.; 1998; 96 p.; p.8

de bateaux plus ou moins grands tels les avisos *Somme* et *Meuse*. Pour les former aux rigueurs de la mer, leurs professeurs les font naviguer par mauvais temps sur des navires dont la particularité est de rouler beaucoup<sup>49</sup>. Les élèves apprennent l'art de la navigation et la capacité à résister au mal de mer sous la surveillance d'officiers marinières. Les interrogations sont faites chaque semaine et les heures de liberté sont rares. Tout au plus disposent-ils d'un dimanche sur deux de semi-liberté de 9h à 17h, voire 20h selon les saisons<sup>50</sup>.

A la fin de la première année, alors qu'Amman se classe 13<sup>ème</sup> de sa promotion<sup>51</sup>, les élèves partent en croisière d'instruction sur les navires *Meuse*, *Glaive* et *Somme*. Ils passent par roulement d'un navire à l'autre afin de se familiariser avec les différents types de navires. En ce mois d'août 1924, les élèves se rendent de Brest à Dunkerque au cours d'une croisière d'instruction qui a pour but de les entraîner à la navigation en eaux peu profondes en leur faisant emprunter une route côtière. De Dunkerque, les élèves partent pour Bergen. De là ils rallient Édimbourg le 14 août par les Shetland. Le voyage se poursuit ensuite vers Calais et Plymouth, avant le retour à Brest le 30 août<sup>52</sup>.

Quelques jours de permission plus tard, c'est le retour vers les bancs de l'école pour la deuxième année, et cette fois c'est au tour d'Amman et de ses camarades de jouer le rôle de tuteurs. Amman est ainsi le « père » du jeune de la Bretesche<sup>53</sup>. C'est ainsi que débute la deuxième année. Cette dernière ressemble comme une sœur à la première. La seule différence notable est en effet l'obtention du grade d'aspirant de marine en septembre 1924. Pour les élèves, ce grade est une nouveauté: il est le premier grade d'officier qu'ils portent sur leur uniforme<sup>54</sup>. Il leur interdit d'être encadrés comme ils l'étaient en première année par des seconds maîtres qui leur sont désormais hiérarchiquement inférieurs. Les jeunes aspirants sont donc désormais encadrés par des premiers maîtres.

## **B. La Jeanne d'Arc et la position de chef de poste pour la croisière-école**

Amman, pour sa part, sort de l'école avec un classement plus qu'honorable, mais moins bon que son classement d'entrée. Il est en effet 14<sup>ème</sup>, ce qui lui permet néanmoins

---

<sup>49</sup> le contre-torpilleur *Glaive* notamment. Cf. ANTIN TOURNIER DE VAILLAC, Arnaud (d'); *Sous la flamme de guerre*; Paris; Presse de la Cité; 1965; 253 p.; p.116. En langage maritime, « rouler » signifie être sujet au roulis, c'est-à-dire osciller d'un bord sur l'autre sous l'effet de la houle

<sup>50</sup> FENWICK, Jean-René, *op. cit.*, p. 105

<sup>51</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton ICC 503, Brest le 31 mai 1924, le Capitaine de Vaisseau(CV) Nielly, commandant l'école navale, à monsieur le Vice-Amiral(VA), préfet maritime(PREMAR) de Brest, compte rendu de la croisière d'été des élèves de première année de l'école navale en 1924.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.27

<sup>54</sup> FENWICK, Jean-René, *op. cit.*, p. 105

d'être chef de poste de par ses résultats<sup>55</sup>. Maurice Amman embarque sur le croiseur d'application *Jeanne d'Arc* le 19 octobre 1925<sup>56</sup> pour la seconde croisière lointaine de sa vie, après celle de Dakar. C'est en quelque sorte une voyage initiatique pour une immense majorité d'élèves. Soixante-douze autres élèves officiers sont à bord, dont deux élèves officiers Polonais et un élève officier Belge<sup>57</sup>. Lancée en 1899, la *Jeanne d'Arc* est un bâtiment mal né. Long de 145 mètres, il possède 48 chaudières qui ne lui permettent pas de dépasser 10 à 12 nœuds en vitesse de croisière<sup>58</sup>. Ses sept énormes cheminées ne sont d'ailleurs pas toutes fonctionnelles, la dernière d'entre elles ayant été transformée en buanderie<sup>59</sup>. La *Jeanne d'Arc* est un bâtiment totalement dépassé, ce qui la rend très condamnable comme école d'application, au moins du point de vue technique.

Née sous la mauvaise étoile du croiseur-cuirassé, la *Jeanne d'Arc* est en effet aussi lourde et chère qu'un cuirassé, tout en étant beaucoup moins bien armée<sup>60</sup>. A son indigence moteur, la *Jeanne d'Arc* ajoute en effet des déficiences en matière d'armement. Dotée de 2 canons de 190mm, de 8 de 140mm et de quelques canons plus petits, le bâtiment n'est pas en mesure de rivaliser avec l'armement des navires de marines étrangères, dotés pour leur part le plus souvent de canons dont le calibre varie de 280 à 305mm<sup>61</sup>.

En plus de cela, il faut rappeler que la *Jeanne d'Arc* n'est pas un bâtiment récent, bien au contraire. Elle a déjà à son actif vingt-six années de service, dont quatre années pleines de guerre. Elle a en effet combattu en Manche, Syrie, en Asie Mineure, aux Antilles, dans les Dardanelles et à Suez. Ayant déjà servi d'école d'application en 1912, elle reprend la même fonction en 1919, sans avoir reçu aucune amélioration. Amman lui-même ne se fait guère d'illusion sur le navire qui va les abriter pendant dix mois: « Depuis le siècle dernier il vogue ainsi sans trêve ni long repos, jusqu'au jour maintenant peu éloigné ou une condamnation inexorable le détruira à jamais. Son sort sera celui du Borda, vendu à l'encan, à la ferraille, sans aucun égard pour ses services(...) Peut-être pourrait-on donner aux midships pour leur instruction un bâtiment moins préhistorique et tout aussi confortable. <sup>62</sup>».

Sur la *Jeanne d'Arc* donc, Amman est chef de poste de par ses résultats; aussi doit-

---

<sup>55</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op.cit*, pp.10-13

<sup>56</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1932, carton ICC 498, dossier « correspondance avec l'état-major (EM) », le CV Traub à M. le VA chef d'état-major général(CEMG), projet de voyage pour la première partie de la campagne 1925-1926 de la *Jeanne d'Arc*

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op.cit*, pp.10-13

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> ARNOULT, *op.cit*, pp.5-6

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, en mer de Saint Vincent à Fort de France, pages non numérotées

il veiller à la discipline et transmettre les instructions du commandant. C'est là un premier contact avec les fonctions de commandement qu'il devra assurer plus tard. Pour cette croisière d'application 1925-1926 la *Jeanne d'Arc*, au départ de Brest, se rend à Dakar puis Conakry en passant par Ténériffe. Amman semble assez ravi de ce départ : « Brest me rappelle de trop mauvais souvenirs pour que je puisse éprouver quelque tristesse à le quitter<sup>63</sup> ». Amman semble, comme nombre de marins, préférer naviguer plutôt que d'étudier. Il déclare ainsi : « En quittant la Baille où nous avons passé deux années, pour le moins...pénibles<sup>64</sup> ». Laissant Brest derrière elle, la *Jeanne d'Arc* part donc pour Dakar. Après Dakar, « vague petite ville européenne » selon Amman, la *Jeanne d'Arc* fait escale à Conakry<sup>65</sup>.

Conakry est un choix personnel du CV Traub, commandant de la *Jeanne d'Arc* et de l'école, en vue de « donner à nos jeunes officiers un aperçu de la Guinée française<sup>66</sup> ». L'esprit des marins de l'époque est en effet marqué par l'importance des colonies et par « l'œuvre civilisatrice de la France ». Amman pour sa part n'y voit qu'une illustration de « l'Afrique, pays demi civilisé<sup>67</sup> ». Viennent ensuite Saint Vincent et Fort de France à la Martinique. Amman dans son *journal de Bord* en retient des impressions simples : Saint Vincent est « la désolation<sup>68</sup> ». Et Fort de France ne lui plaît guère : « Un des membres du cercle présent me déclare avec beaucoup de franchise qu'étant martiniquais il déplorerait la cession de la Martinique aux Etats-Unis, mais que Français il serait le premier à la réclamer. Et au fond, peut-être n'a-t-il pas tout à fait tort!<sup>69</sup> ».

Suivent ensuite des escales aux Saintes, à Basse-Terre à la Guadeloupe, puis de nouveau la Martinique. La *Jeanne d'Arc* se rend ensuite à Curaçao, Carthagène, et Colon, le port de Panama. La construction du canal impressionne Amman, qui écrit dans son journal : « Nous allons enfin voir de grandes choses. Nous sommes émus(...) Et nous sommes à l'entrée du « Greatest canal in the world » »<sup>70</sup>. Amman comme les autres jeunes officiers, du fait de leur formation, comprennent bien le caractère pharaonique du projet. Cette succession d'écluses sur près de 80 kilomètres permet d'élever les navires jusqu'à 26

---

<sup>63</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *op. cit.*, le départ de Brest, pages non numérotées

<sup>64</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *op. cit.*, En mer de Brest à Ténériffe, pages non numérotées

<sup>65</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, Conakry, pages non numérotées

<sup>66</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé Jeanne d'Arc 1920-1931, carton 1CC498, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le VA CEMG, Brest le 12 juin 1925, projet de voyage pour la première partie de la campagne 1925-1926 de la Jeanne d'Arc

<sup>67</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, Ténériffe, pages non numérotées

<sup>68</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, Saint Vincent, pages non numérotées

<sup>69</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, Fort de France, pages non numérotées

<sup>70</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*,

mètres au dessus du niveau de la mer des Antilles avant de redescendre vers le pacifique. Le dangereux Cap Horn est ainsi évité, tout comme le contournement de l'Amérique du Sud, ce qui fait gagner un temps précieux.

C'est ensuite le départ pour la Nouvelle Orléans. L'accueil par la communauté française ne semble pas réjouir Amman, qui écrit à propos de la ville: « je ne dirai rien de New Orleans, parce que je ne peux rien en dire. La banalité se suffit à elle-même, elle ne se décrit pas<sup>71</sup> ». Cette réaction est-elle liée au fait que personne n'était réellement avisé semble-t-il de la venue de la *Jeanne d'Arc*<sup>72</sup>? Il est clair qu'Amman méprise ouvertement les Américains qu'il appelle dédaigneusement « les misérables », alors que se manifeste fortement son sentiment patriotique : « Comme on se sent fier d'être Français<sup>73</sup> ». Amman a sans doute encore en tête la position américaine à la conférence de Washington (novembre 1921-janvier 1922)<sup>74</sup>. La croisière se poursuit vers la Havane, Santiago de Cuba, Saint Thomas, Punta Delgada, Madère, Casablanca, et Palma. Partout, des réceptions, dont Amman, décidément peu intéressé par le rôle de représentation de la *Jeanne d'Arc*, ne retient pas grand chose, si ce n'est que les « heures s'écoulaient dans le vain bavardage de circonstance », et que toujours il « rentre à bord heureux de retrouver (son) home<sup>75</sup> ». Cela n'échappe pas au CV Traub, qui reproche à Amman « une impression de tristesse »<sup>76</sup>. La *Jeanne d'Arc* est finalement de retour à Toulon, où elle arrive le 9 mars<sup>77</sup>.

A Toulon les jeunes officiers se forment aux côtés des forces les plus importantes de la Marine pendant 7 semaines, ce qui leur permet de prendre contact avec des matériels moins obsolètes que ceux de la *Jeanne d'Arc*. Ils ont ainsi l'occasion d'assister aux cours de l'école à feu sur le *Bretagne* dès le 25 mars, et ensuite aux écoles à feu des torpilleurs<sup>78</sup>.

---

escale à Colon, pages non numérotées

<sup>71</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, escale à la Nouvelle-Orléans, journée du 16 janvier, pages non numérotées

<sup>72</sup> SHD département Marine, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le ministre de la Marine, Bord en mer le 22 janvier 1926, rapport de séjour à la Nouvelle-Orléans

<sup>73</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, La Nouvelle Orléans, journée du 16 janvier, pages non numérotées

<sup>74</sup> Lors de cette conférence, les Anglo-Saxons font adopter une initiative qui décrète la parité en tonnage des cuirassés (175000 tonnes) de la Royale et de la marine italienne, faisant ainsi clairement de la Royale une marine de second rang. Cette position est inacceptable pour la marine française atteinte dans son honneur et chargée de défendre les communications dans son Empire colonial

<sup>75</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, La Havane, pages non numérotées

<sup>76</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *Journal de bord rédigé par Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, commentaires numéro 1 du CV Traub sur le journal

<sup>77</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC498, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le VA CEMG, Brest le 12 juin 1925, projet de voyage pour la première partie de la campagne 1925-1926 de la *Jeanne d'Arc*

<sup>78</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, « dossier correspondance reçue », le ministre de la Marine à M. le CV Traub, commandant l'école d'application des

Le 11 mai, la *Jeanne d'Arc* quitte Toulon pour la seconde partie de la croisière d'instruction : des relâches ont lieu à Ajaccio, Bizerte, Philippeville, Alger, Oran, Tanger, Cadix, Lisbonne, Liverpool, Cherbourg, Quiberon et enfin Brest le 21 Juillet<sup>79</sup>. Au total cette année là, la *Jeanne d'Arc* a parcouru plus de 20000 miles nautiques<sup>80</sup>. Une fois de plus, la croisière d'instruction a fait découvrir aux jeunes élèves le vaste monde, ou tout au moins l'Atlantique. Les élèves officiers y font leur formation à la mer<sup>81</sup>. Cette dernière est d'ailleurs, compte tenu de l'âge de la *Jeanne d'Arc*, plus un apprentissage de la navigation que des techniques modernes de la marine. Faute de moyens, la Marine en 1925 a pour objectif de former, bon an mal an, les futurs Enseignes de Vaisseau<sup>82</sup>. Ces derniers, en plus de leur formation « militaire » prennent part aux réceptions données dans les ports en leur honneur. Ainsi à Liverpool et à Conakry, où l'on célèbre aux côtés des autorités et de la communauté française la grandeur de la France<sup>83</sup>.

En définitive, Amman effectue une croisière assez « classique », tant ses points communs avec celle de l'année précédente sont nombreux<sup>84</sup>. Signe des temps et preuve du réchauffement franco-britannique, l'escale à Liverpool a donné lieu à des réceptions plus importantes qu'à l'habitude. En effet, outre le fait qu'elle doit faire découvrir les aspects du futur métier de marin en affectant les élèves à tous les postes du bord, la croisière d'application permet aussi une formation mondaine et diplomatique<sup>85</sup>.

Les nombreuses escales à travers le monde, comme semble le prouver la lettre du CV Traub au Ministre de la Marine à propos de l'escale à Liverpool, répondent à la fois à des impératifs pédagogiques et à des nécessités de politique étrangère<sup>86</sup>. Le plus révélateur de l'importance diplomatique du rôle de la *Jeanne d'Arc* sont les escales en Espagne. La

---

Enseignes de Vaisseau à bord du Croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc*, Paris, le 22 Janvier 1926, programme d'itinéraire de la 2ème partie de la campagne 1925-1926 de l'école d'application

<sup>79</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le Ministre de la Marine, Bord, le 21 mars 1926, projet de voyage pour la seconde partie de la campagne 1925-1926 de la *Jeanne d'Arc*

<sup>80</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le VA CEMG, Brest le 12 juin 1925, projet de voyage pour la première partie de la campagne 1925-1926 de la *Jeanne d'Arc*

<sup>81</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le Ministre de la Marine, Bord *Jeanne d'Arc* amarrée à Dakar le 31 Octobre 1925, rapport de mer de la *Jeanne d'Arc*, traversée de Brest à Santa Cruz de Tenerife, séjour à Santa Cruz de Tenerife.

<sup>82</sup> ARNOULT, Pierre, *La Jeanne d'Arc, bâtiment-école de la Royale: un pilier de la Propagande française à l'étranger (1920-1935)*, 24 p., p.2

<sup>83</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC499, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le Ministre de la Marine, Bord *Jeanne d'Arc* amarrée à Conakry, rapport de mer, traversée de Dakar à Conakry, séjour à Conakry.

<sup>84</sup> SHD/DM, fonds privé Honoré d'Estienne d'Orves, en cours de classement, album photo de la croisière d'application de la *Jeanne d'Arc* 1924-1925

<sup>85</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit.*, pp. 10-13

<sup>86</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé *Jeanne d'Arc* 1920-1931, carton 1CC 499, dossier « correspondance avec l'EMG », le CV Traub, commandant l'école d'application, à M. le Ministre de la

France vit alors une « lune de miel » diplomatique avec ce pays, et a combattu à ses côtés dans la guerre du Rif contre les Marocains en 1925. Amman en a bien conscience. Il écrit : « Ce soir pour rehausser le prestige de la France et peut-être aussi pour resserrer les liens d'amitié qui unissent de nouveau notre pays à l'Espagne, une grande réception est donnée à bord <sup>87</sup> ». C'est sans doute aussi pour réaffirmer la présence française au Maroc, qui s'est rebellé un an plus tôt, que la *Jeanne d'Arc* fait escale à Casablanca puis en Algérie. En plus de l'instruction, la *Jeanne d'Arc* a aussi pour objectif de montrer le pavillon français et sa puissance outre-mer<sup>88</sup>.

Brest, point de départ du navire, est aussi son point de retour. Les élèves viennent y passer leurs examens de sortie. A la fin de la croisière, Amman est noté par son pacha, le CV Traub. Dans le classement établi par les instructeurs et le commandant, Amman est 12<sup>ème</sup> sur 69 élèves classés. Son total de points est de 1566,2 ; soit 15,662 de moyenne. Le major de la promotion, pour sa part, à un total de 1724,2 points<sup>89</sup>. Sur un plan moins matériel, le CV Traub clôt son appréciation d'Amman par une note positive : « Je suis heureux, pour ma dernière appréciation, de constater que votre moral est bon!! Je ferme donc votre journal avec l'espoir que dans votre carrière, qui commence seulement en réalité, vous n'oublierez pas que la plus belle qualité que puisse posséder un officier est de « servir » avec le sourire sur les lèvres et dans le cœur<sup>90</sup> ».

Amman semble réellement heureux d'en avoir fini avec les obligations de la vie d'élève. Il n'a qu'une hâte, embarquer. Son bon classement lui permet d'ailleurs d'obtenir les affectations qu'il demande et qui sont parmi les plus prisées, à savoir les torpilleurs et les campagnes lointaines auxquelles seuls les meilleurs ont accès<sup>91</sup>. Amman obtient donc une affectation lointaine, en Extrême-Orient, ce que beaucoup de camarades lui envient. Le problème est qu'Amman, pour des raisons familiales, va rester en Europe <sup>92</sup>.

---

Marine, rapport de séjour à Liverpool

<sup>87</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, *Journal de Bord de Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, Ténériffe, pages non numérotées

<sup>88</sup> ARNOULT, *op. cit.*, p.12

<sup>89</sup> SHD/DM, archives du croiseur-cuirassé JEANNE D'ARC 1920-1931, carton 1CC 499, observations du CV Traub, commandant de l'école d'application, à M. le VAE commandant en chef, PREMAR 2, président de la commission des examens de sortie de l'école d'application, Brest le 31 juillet 1926, réunion de la commission d'examen de l'école d'application

<sup>90</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *Journal de bord rédigé par Maurice Amman sur la Jeanne d'Arc*, commentaires numéro 7 du CV Traub sur le journal

<sup>91</sup> LHERMINIER, Jean, *Entre ciel et mer*; Paris; éd. France-Empire; 1952; 284 p.; p.20

<sup>92</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit.*, p. 15. Je n'ai pu obtenir aucune information étayée par des archives sur les « raisons familiales » qui retiennent Amman. Je peux au plus émettre l'hypothèse, après mes entretiens avec Claude Huan et Maurice Amman fils, qu'il serait resté en Europe pour soutenir par sa présence sa mère, condamnée à vivre avec pour seul revenu sa pension de veuve de guerre et un petit commerce à Toulon. L'explication, à défaut d'être évidente (si Amman était parti en campagne, sa solde aurait été bien meilleure, ce qui lui aurait permis de mieux subvenir aux besoins financiers de sa mère) « colle » bien au personnage qui après son mariage a hébergé sa mère et sa belle-mère jusqu'à leur mort.

## ***CHAPITRE II: Un bordache qui se révèle par ses compétences techniques (1926-1939)***



## I DE BONNES PREMIERES AFFECTATIONS

### A. L'apprentissage du commandement à bord des navires récents de la Royale

Le 4 septembre 1926, le jeune EV2 Amman se présente à l'échelle de coupée de la *Lorraine*, ancrée en rade de Toulon. Faute de campagne lointaine, la *Lorraine* est une bonne affectation. En effet, la *Lorraine* est le cuirassé le plus moderne dont dispose la Marine à cette époque : c'est un cuirassé de premier rang construit aux chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire. Mis sur cale en novembre 1912, il fut lancé dans ce port le 30 septembre 1913. La *Lorraine* est un navire de premier ordre pour l'époque. Le croiseur, entré en service en 1916, embarque vingt-quatre officier et mille cent cinquante hommes<sup>93</sup>. A bord, la discipline est stricte, à tel point que les hommes du CV Esteva font le quart au mouillage en rade de Toulon<sup>94</sup>. Sur le navire, Maurice Amman est affecté au service des transmissions<sup>95</sup>. Ce service cherche encore sa voie à cette époque.

En plus des pavillons hissés dans la mature ou manipulés par des timoniers, et bien sûr des lampes à éclats, le service dispose de quelques postes de radio qui font une timide apparition sur les navires de la Royale. Amman est chargé à bord de la *Lorraine* d'assister les officiers de quart dans l'utilisation de ces moyens, ce qui est loin d'être négligeable, en particulier sur un navire de cette importance où le service transmission emploie plusieurs officiers. Sur cette période de la vie d'Amman, les sources sont assez peu nombreuses, pour ne pas dire inexistantes. J'ai trouvé trace d'une visite du navire à Villefranche pour les fêtes de carnaval et des exercices le long des côtes de Provence et de Corse<sup>96</sup>. Il semble que l'on ait beaucoup reçu à bord du navire, des civils comme des militaires<sup>97</sup>. Néanmoins, tout laisse à penser qu'Amman connaît un début de carrière normal.

Le 30 septembre 1927, Amman est promu Enseigne de Vaisseau de première classe, comme il est normal au bout de deux années de service<sup>98</sup>. Il quitte alors la *Lorraine* et embarque sur le torpilleur l'*Orage*. L'*Orage* est un torpilleur faisant partie d'un groupe

---

<sup>93</sup> Toutes les informations concernant la *Lorraine* proviennent de SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Lorraine*. Pour plus d'informations concernant le navire, voir annexe 3

<sup>94</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit.*, p.14

<sup>95</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>96</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Lorraine*

<sup>97</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.15

de douze navires identiques, du type *Bourrasque*<sup>99</sup>. Le navire est de la tranche 1922 et a été commandé au printemps de 1923, en même temps que ses sisterships. Le bâtiment n'est pas du même gabarit que la *Lorraine*, il est même bien plus petit, mais il s'agit là d'un torpilleur très moderne, sur lequel Amman occupe les fonctions de chef des services « sécurité » et « corps de débarquement »<sup>100</sup>.

En plus de cela, Amman aurait été chef de la coopérative du navire<sup>101</sup>. Il semble d'ailleurs à ce propos qu'Amman ait fait preuve d'initiative à ce poste. Il aurait découvert des malversations dans la caisse de la coopérative, et en vue d'éviter des problèmes aurait payé de sa poche les montants du vol en poussant son commandant à débarquer l'élément fautif. Amman semble alors s'être vu reproché de n'avoir rien dit à son commandant et d'avoir agi seul<sup>102</sup>. On trouve dès cette époque une des caractéristiques du commandement tel qu'Amman le pratiquera par la suite : se faire obéir tout en laissant une place à l'initiative et en recherchant le consensus dans la mesure du possible<sup>103</sup>. Il semble qu'on puisse aussi voir dans cette action le désir d'Amman de ne pas froisser ses subordonnés, et surtout de ne pas « faire de vagues », ce qui semble montrer une forme de timidité déjà rencontrée lors du passage sur la *Jeanne d'Arc*, quand Amman déclarait : « Pour la première fois de ma vie, j'ai « mis un homme sur le cahier ». Son insolence m'avait exaspéré(...) Avais-je raison? <sup>104</sup>».

Sur cette période de la vie d'Amman, se pose un problème : en effet, Amman dans ses *Mémoires* affirme passer sur « un torpilleur récemment entré en service, mais qui avait, hélas, encore besoin de mises au point nombreuses »<sup>105</sup>. Cela laisse entendre qu'Amman prend part aux essais en mer du navire qui, selon lui, sont calamiteux : premier d'une série de navires neufs, l'*Orage* aurait en quelque sorte « essuyé les plâtres ». L'*Orage* serait alors retourné à l'arsenal, renvoyant alors Amman sur la *Lorraine* le 1<sup>er</sup> mai 1928. Si la date d'embarquement et de débarquement d'Amman sur l'*Orage* ne fait aucun doute, le problème est que si l'on en croit la notice historique du navire *Orage*<sup>106</sup>, ce dernier a fait ses essais de février à juin 1926, date à laquelle Amman se trouve encore sur la *Jeanne d'Arc*. Il ne devrait donc plus y avoir en 1928 de problèmes suffisamment graves pour

---

<sup>98</sup> SHD/DM, annuaire de la marine 1965

<sup>99</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Orage*. Pour de plus amples informations sur le navire, voir annexe 3

<sup>100</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>101</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.15

<sup>102</sup> *Ibid.*, p.15

<sup>103</sup> Entretien avec l'amiral Brac de la Perrière, mai 2005

<sup>104</sup> Archives personnelle de la famille Amman, *Journal de bord de Maurice Amman sur la JEANNE D'ARC, Fort-de-France*

<sup>105</sup> *Ibid.*, p.15

<sup>106</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Orage*

justifier le renvoi du navire à l'arsenal. Je ne suis pas en mesure d'expliquer cette différence de presque deux années entre les affirmations d'Amman et la réalité historique : je peux tout au plus supposer que les propos d'Amman concernant les défauts sont exagérés, mais que comme il s'agit là d'un torpilleur de nouveau programme, des réglages à effectuer peuvent subsister. Masquent-ils quelque chose qui expliquerait le débarquement rapide d'Amman de l'*Orage*? Il est impossible de l'affirmer ou de l'infirmer.

### **B. La *Lorraine* et la remise en ordre : l'entrée effective dans la renaissance de la Royale**

Amman embarque de nouveau sur la *Lorraine* le 1<sup>er</sup> mai 1928 pour y exercer le poste d'attaché au service sécurité<sup>107</sup>. A ce titre, sous les ordres du CV Cambon, nouveau « pacha » du navire, Amman participe à l'épuration de l'équipage du navire. Il est en effet bon de noter que dans cette période d'immédiat après guerre, la marine compte nombre de « brebis galeuses », faute d'être en mesure d'offrir aux hommes des conditions de travail motivantes : de nombreux commissaires de police avaient l'habitude de proposer aux délinquants arrêtés le choix entre la prison et un engagement dans la Royale<sup>108</sup>.

Pourtant, en cette fin des années 20, la Marine tend à retrouver de son lustre sous l'impulsion de Georges Leygues. Sortie vieillie et diminuée de la première guerre mondiale, l'escadre française commence à se renouveler en commençant par les contre-torpilleurs et les sous-marins qui commencent à sortir en 1922 avec la première tranche de constructions neuves<sup>109</sup>. Alors que pendant toute la durée de la guerre la France n'avait lancé que 28 000 tonnes de navire la Grande-Bretagne en avait lancé 1.174 000 tonnes. La France se reprend et de 1924 à 1930 sont ainsi mis à la construction sept croiseurs de 10 000 tonnes, une nouvelle *Jeanne d'Arc*, dix-huit contre torpilleurs de 2 500 tonnes, quatorze torpilleurs de 1 319 tonnes, sept avisos de 2 000 tonnes, trois pétroliers, et douze sous-marins<sup>110</sup>. Il faut dès lors éliminer les éléments perturbateurs qui, jusque là, constituaient la grosse majorité des engagés d'après-guerre, alors que la mise en service de nouveaux navires attire des engagés plus fiables. Le nombre des engagés au lendemain de la première guerre mondiale était en effet tombé à 3 000 par an, ce qui interdisait toute possibilité de sélection, sous peine de ne pouvoir armer les navires, mais comme ce n'est

---

<sup>107</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>108</sup> DARRIEUS, Henri et QUEGUINER, Jean; *Historique de la Marine Française (1922-1942)*; Saint Malo, 1996, éditions l'Ancre de Marine, p.10

<sup>109</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.10

<sup>110</sup> DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean; *op. cit.*, p.20

plus le cas, il faut agir et remettre de l'ordre <sup>111</sup>. Sur la *Lorraine* donc, un matin, au petit jour, Amman fait partie des hommes qui arrêtent les brebis galeuses du navire et les mettent à fond de cale.

Attaché au service sécurité, Amman est chargé de veiller sur ces hommes en attendant que la Royale statue sur leur avenir <sup>112</sup>. Tous seront jugés au cours de Conseils de Guerre et des Conseils de Discipline qui se réunissent chaque mois sur les gros bâtiments de l'escadre. Amman, semble-t-il, se charge des hommes emprisonnés et prend part aux Conseils de discipline, tout en étant parfois avocat dans les Conseils de Guerre <sup>113</sup>. Pendant toute cette période, Amman acquiert ainsi de l'assurance face aux hommes. Il apprend à se faire obéir et complète ainsi sa formation d'officier appelé à commander. Ce moment semble avoir marqué fortement le jeune EV appelé à donner des ordres à des hommes plus âgés et pas toujours recommandables<sup>114</sup>. Ce retour d'Amman sur la *Lorraine* va durer un an. Pendant cette période, Amman passe son certificat élémentaire Z qu'il obtient le 3 avril 1929<sup>115</sup>. Ce certificat est-il la condition nécessaire à son départ repoussé en Orient? En quelque sorte Amman, par ce certificat, tenterait de justifier sa demande d'affectation lointaine, faute d'en avoir profité à la sortie de l'École Navale. Cela semble fonctionner car Amman quitte définitivement le bord le 26 avril 1929 <sup>116</sup>.

## II LA CAMPAGNE EN ORIENT

### A. Un départ manqué

A cette même date, l'enseigne de vaisseau de première classe Amman reçoit une nouvelle affectation : ce sera le *Vitry le François*, en partance pour l'Extrême-Orient. Quelles sont les raisons du départ soudain d'Amman pour l'Orient, affectation que son classement de sortie de l'École Navale lui avait permis d'obtenir, mais qu'il avait refusé ? A-t-il envie de la « vie grasse<sup>117</sup> » de la société française dans la colonie? Je n'ai là dessus

---

<sup>111</sup> Ibid.

<sup>112</sup> Entretien avec le CV Claude Huan, qui lui même le tenait d'Amman

<sup>113</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 5

<sup>114</sup> Ibid.

<sup>115</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.0, brevets diplômes et certificats divers. Le certificat Z désigne un certificat traitant des gaz de combats, élément qui reflète bien les préoccupations de la marine et de l'armée en général après la première guerre mondiale. Les caractéristiques requises pour obtenir ce diplôme sont, entre autre, un bon odorat. Je peux dès lors supposer qu'Amman en est doté, pour la petite anecdote.

<sup>116</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *op. cit.*, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>117</sup> DALLOZ, Jacques, *La Guerre d'Indochine 1945-1954*, Paris, Seuil, Coll. Points Histoire, 1987, 316p., p.22

pas de certitude absolue, mais je ne pense pas que ce départ soit dans cette perspective, bien au contraire, et je m'en réfère ici à Amman en personne dans ses *Mémoires*<sup>118</sup>. En effet, celui-ci affirme partir en vue de remplir sa bourse dans l'hypothèse où il voudrait selon ses propres termes, « prendre femme ». Cette considération me paraît valable, étant donné que les marins affectés aux colonies en général et en Orient en particulier, sont beaucoup mieux payés qu'en métropole, de deux à trois fois mieux exactement.

Pour en revenir à l'hypothèse d'une affectation en vue de s'établir par la suite dans une situation de famille, je dois ajouter qu'elle semble encore plus se tenir si l'on considère qu'en rentrant de cette affectation, Amman va se marier, j'y reviendrais plus tard <sup>119</sup>. En somme l'Orient serait prétexte à économiser. Toujours est-il que pour le moment, Amman quitte Toulon pour embarquer sur le *Vitry le François*. Il se rend ainsi à Cherbourg, où le navire est en réparation, pour y occuper les fonctions de chargé des services transmission, électricité, torpilles et Z<sup>120</sup>. Une fois de plus, Amman joue de malchance. Il est en effet affecté sur un navire dont les essais en mer après réparation sont si calamiteux qu'ils ne lui permettent pas de rejoindre son affectation d'Extrême-Orient comme prévu. Début août 1929, Amman se rend donc à Marseille pour embarquer sur un paquebot à destination de l'Indochine. La traversée se fait sur l'*André Lebon*. Sans problèmes, elle s'effectue en vingt-quatre jours en première classe<sup>121</sup>.

## **B. à bord de L'*Inconstant* : l'affirmation de la présence française en Indochine**

A Saigon, Amman est affecté sous les ordres des LV Lambert puis Herboux, sur l'*Inconstant* où il a embarqué le 4 septembre 1929 <sup>122</sup>. Après des affectations successives sur un cuirassé, un torpilleur neuf, à nouveau un cuirassé et enfin un aviso, Amman découvre l'Extrême-Orient sur l'*Inconstant*. Ce navire est selon le terme officiel, une canonnière. Construit à Brest en 1915-1916, l'*Inconstant* a un tirant d'eau très faible de 2,50 mètres, ce qui lui permet de remonter les fleuves<sup>123</sup>. L'*Inconstant* file à dix nœuds et

<sup>118</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.17

<sup>119</sup> S'il ne s'agit là que d'une supposition, elle n'est pas simplement à prendre comme telle, dans la mesure où Maurice Amman fils, lors de notre entretien, m'a poussé à émettre cette hypothèse, bien qu'étant lui-même incapable d'en apporter la preuve formelle. Dans tous les cas, il est avéré que Maurice Amman et sa future femme se connaissaient depuis de nombreuses années, étant cousins.

<sup>120</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>121</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 17

<sup>122</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>123</sup> Toutes les informations concernant le navire proviennent du SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Inconstant*. Voir annexe 3

est l'un des deux avisos affecté à la marine en Indochine. La modestie de ce navire ne doit donc pas faire oublier que compte tenu du nombre extrêmement faible de navires présents en Indochine, il s'agit là d'une bonne affectation, la marine n'ayant pas sur place des moyens considérables, loin de là.

Sur ce navire, Amman est jusqu'en mars 1930 chef des services artillerie, corps de débarquement et transmissions avant de devenir jusqu'au débarquement commandant en second, chef du service machines et transmissions. Cette affectation permet donc à Amman de découvrir la pratique du commandement, tout en participant à la surveillance des eaux territoriales <sup>124</sup>. Trois semaines après son arrivée à Saigon, Amman et l'*Inconstant* partent pour Haiphong, d'où l'*Inconstant* doit rayonner du golfe du Tonkin au Quang Zhou Wan<sup>125</sup>. Il semble que le navire participe à la protection du Quang Zhou Wan face aux seigneurs de guerre qui ravagent la Chine, à l'époque en proie à l'anarchie, et viennent se reposer au Quang Zhou. A Haiphong, un soir de février, Amman apprend qu'un régiment de tirailleurs tonkinois s'est révolté à Yen Bay, à l'instigation du Viet Nam Quoc Dan Dang, contre la présence coloniale et a massacré des européens. En effet, en 1927 a été fondé le Viet Nam Quoc Dan Dang<sup>126</sup>. Ce parti d'inspiration chinoise est un parti nationaliste désireux de libérer le pays de la tutelle européenne en déclenchant au moment opportun l'insurrection générale. La répression menée par la Sûreté contre le mouvement, suite à l'assassinat en 1929 du directeur de l'Office général de la main d'œuvre Bazin, pousse le VNQDD à précipiter le déclenchement de l'insurrection. Dans la nuit du 9 au 10 février 1930 donc, les tirailleurs annamites de la garnison tonkinoise de Yen Bay massacrent leurs cadres français. Cette mutinerie est suivie peu de temps après par une série d'actions de moindre envergure. La révolte de Yen Bay se propage, mais l'insurrection générale a vécu, et dès le 10 l'insurrection est matée à Yen Bay<sup>127</sup>.

Pourtant, sur place la peur des Européens a été réelle, et nombreux sont ceux qui ont pensé qu'il s'agissait là de la fin de la présence française en Indochine comme en témoigne Amman. L'inquiétude sur l'*Inconstant* a en effet été grande parmi les Européens, car 50% de l'équipage de l'*Inconstant* était annamite<sup>128</sup>. Sur l'*Inconstant*, Amman a eu le sentiment que les populations « saluent plus par crainte que par amitié<sup>129</sup> ». Amman a-t-il alors pris conscience que la France ne resterait pas indéfiniment sur place? Amman ne semble de toutes les manières pas avoir été un colonialiste fervent, loin de là. Ses escales

<sup>124</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

<sup>125</sup> j'ai aussi trouvé le lieu orthographié de la façon suivante: Kiang Tchéou Kwan. D'après M. Tertrais, il s'agit de l'ancienne orthographe.

<sup>126</sup> Viet Nam Quoc Dan Dang, désormais noté VNQDD

<sup>127</sup> DALLOZ, Jacques, *op. cit.*, pp. 35-36

<sup>128</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 21. « Annamite » est synonyme de Vietnamien

aux colonies lors de la circumnavigation à bord de la *Jeanne d'Arc* l'avaient montré, et il semble que cette vision se confirme. Amman trouve du charme aux colonies, mais il semble peu intéressé par le fait que la France s'y maintienne. Amman semble avoir une vision moderne et critique sur la colonisation. La tient-il de l'amiral Castex, pour qui les colonies sont indéfendables pour des raisons de logistique et doivent être abandonnées, ou provient-elle des humanistes? Difficile de trancher, mais les commentaires d'Amman sur la *Jeanne* à propos des colonies laissent à penser qu'il s'agit d'une vision pratique : ne pas s'encombrer inutilement de pays retardés qui ne servent que peu<sup>130</sup>. Toujours est-il qu'en dépit de ces menaces qui pèsent, Amman profite des périodes d'indisponibilité du navire pendant ses deux années de campagne pour visiter : il se rend ainsi au Laos, à Angkor, Phnon-Penh, dans la baie d'Along, à Hué, aux mines de Hongay, en Annam, et en Cochinchine<sup>131</sup>. Le jeune Amman est très favorablement impressionné par la beauté des paysages, qui semblent le marquer profondément: « on disait à l'époque de mon séjour que trois des merveilles du monde se trouvaient en Indochine. Je pense honnêtement que c'est exact<sup>132</sup> ». Pendant la période où Amman se trouve en Indochine, l'*Inconstant* se rend aussi aux abords des îles Paracels pour montrer le pavillon français en ces endroits stratégiques<sup>133</sup>.

La campagne finit par toucher à sa fin, et vient pour Amman l'heure du retour en Europe. L'affectation d'Amman sur l'*Inconstant* se termine officiellement le 7 avril 1931, et c'est à cette date qu'il quitte l'Indochine<sup>134</sup>.

### III. TORPILLES ET ELECTRICITE : LE PARI D'AMMAN LE TECHNICIEN

#### A. Premier service à terre et mariage

C'est en mai 1931 qu'Amman débarque, à Marseille. Là, une nouvelle affectation l'attend, son premier service à terre en l'occurrence. Il est en effet affecté comme aide de camp à l'état-major de la troisième région maritime<sup>135</sup>. Il va y rester jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1931. Dans l'intervalle, Maurice Amman se marie le 16 juin 1931 avec Blanche

---

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> Voir Annexe I rassemblant des commentaires sur la Martinique et les divers endroits visités pendant la circumnavigation

<sup>131</sup> Archives personnelles de la famille Amman, album de photos prises en Indochine

<sup>132</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.20

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 21

<sup>134</sup> SHD/DM, dossier individuel d'officier de Marine de Maurice Amman, bulletins de mutations

<sup>135</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.1

Marguerite Madeleine Saulnier, sa cousine qu'il connaît depuis sa plus tendre enfance. La bénédiction à cette union est donnée par le PREMAR de la 3<sup>ème</sup> région, le VAE Pirot. Théoriquement, Maurice Amman et Blanche Saulnier étant cousins, ils devraient avoir fait une demande de dispense, mais je n'en ai pas trouvé trace. Blanche Saulnier est légèrement plus âgée que Maurice Amman, mais surtout, elle n'a rien à voir avec le milieu militaire. Elle n'en est pas moins de bonne famille, digne de par sa situation d'épouser un officier de Marine, même si tout laisse à penser qu'il s'agit avant tout d'un mariage d'amour<sup>136</sup>. Le père de Blanche Saulnier est architecte à Arcachon, et c'est d'ailleurs dans cette ville qu'Amman se marie. Le jeune couple revient à Toulon où Amman, toujours à l'état-major de la troisième région maritime, sert plus précisément d'officier d'ordonnance au préfet maritime dont le CEM est le CV Muselier, qu'Amman connaît pour l'avoir déjà rencontré à Cherbourg avant l'Indochine <sup>137</sup>.

Cette affectation à terre permet à Amman de prendre contact avec le milieu des états-majors et ainsi de diversifier ses connaissances et compétences. En 1931 se tient aussi à Toulon le dernier procès des « mutins de la Mer Noire » devant le conseil de guerre: des marins servant à bord du cuirassé *France* s'étaient mutinés le 19 avril 1919 en rade de Sébastopol, entraînant avec eux nombre de navires présents<sup>138</sup>. Protestant contre la guerre faite aux bolcheviks et surtout contre leur maintien sous les drapeaux après 4 années de guerre, les marins, avant tout désireux de rentrer en France, se rendent maître du bord. Après les troubles, 33 marins déclarés coupables d'avoir initié le mouvement seront jugés, les derniers à Toulon en 1931 donc<sup>139</sup>. L'événement semble avoir marqué Amman, qui en parle dans ses *Mémoires*. Il faut dire qu'il s'agit là de la première révolte menée par un officier de maistrance, le mécanicien principal de deuxième classe André Marty, dans la marine française. L'année 1931, qui voit le procès se dérouler, correspond aussi pour Amman à la fin de 5 années de service, ce qui lui permet d'ajouter un galon supplémentaire sur les manches de son uniforme.

## **B. L'école des officiers électriciens et torpilleurs**

Promu Lieutenant de Vaisseau, Amman quitte l'état-major pour aller suivre les cours de l'École des Officiers Torpilleurs qu'il intègre le 1<sup>er</sup> octobre. Amman retrouve donc, à 27 ans, les bancs de l'école jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1932. Il passe ensuite sur le

---

<sup>136</sup> Entretien avec le CV Claude Huan: selon les propres termes du commandant, Blanche était « très amoureuse » de Maurice Amman

<sup>137</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 23

<sup>138</sup> LASTERLE, Philippe,

<sup>139</sup> RAPHAEL LEYGUES, Jacques et BARRE, Jean-Luc, *Les Mutins de la Mer Noire*, Paris, Plon, 1981,



*Condorcet* qui sert d'école d'application au lancement des torpilles. Il y reste deux mois, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1932, date à laquelle il obtient la première partie de son brevet d'officier torpilleur <sup>140</sup>. Pourquoi cet intérêt pour les torpilles? La première affectation d'Amman était au service des transmissions, mais il n'a pas choisi le brevet de transmetteur. Amman est attiré par les systèmes d'armes, comme le montre son attirance passée pour Polytechnique. En s'intéressant aux torpilles, Amman choisit avant tout la technique, car les torpilles existent depuis le début du siècle, et ne sont donc pas une arme excessivement moderne. Elles sont pourtant presque la voie royale dans la marine de l'époque, même si le canon importe plus. Darlan n'est pas étranger à cela, lui qui occupe des postes importants pendant toute la durée des années trente : le futur amiral de la Flotte est très « vieille marine », celle de la cuirasse et du canon, il est peu au courant des choses modernes et s'en méfie. De là vient le fait que la marine ne s'intéresse pas à l'élément nouveau qu'est l'aéronautique, et ne se lance que tardivement dans la transformation d'un navire en porte-aéronefs. Le porte-avions ne semble pas être appelé à jouer un rôle : il est lent, vulnérable, peu discret. De plus la marine est prévue pour chercher le combat avec les flottes italiennes et allemandes, essentiellement en Méditerranée<sup>141</sup>. Cette vision de l'engagement amène en priorité l'entraînement aux torpilles et au canon, et on comprend bien qu'Amman choisisse cette voie, lui qui y est plutôt doué. Toujours est-il qu'en débarquant du *Condorcet*, Amman est muté à Brest sur le cuirassé *Provence* sur lequel il embarque le 30 mai 1932<sup>142</sup>.

### **C. La refonte de la *Provence* et les premiers succès techniques, malgré l'échec de l'entrée à l'école de guerre navale**

Ce cuirassé a été mis sur cale à Lorient en juin 1912 et lancé le 20 avril 1913 pour une mise en service en 1915. Il dispose enfin de six tubes sous-marins pour torpilles de 450mm<sup>143</sup>. Il s'agit là d'un navire ayant déjà un certain âge, à la limite de la vétusté, ayant déjà 18 ans de service, dont 3 de guerre. Heureusement le navire est en refonte. Sur la *Provence*, Amman va occuper les postes de chef des services électricité et torpilles, du service transmission et du service Z<sup>144</sup>. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il occupe la fonction la

---

227 pages, p. 134

<sup>140</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.0, brevets diplômes et certificats divers

<sup>141</sup> MASSON, Philippe, *La marine française et la guerre 1939-1945*, Paris, 547 pages, éditions Tallandier, 2000

<sup>142</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et postes

<sup>143</sup> SHD/DM, document DAB, bâtiments ayant porté le nom de *Provence*. Voir Annexe 3

<sup>144</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et postes

plus importante sur le navire. Le navire est en effet en refonte quand Amman se trouve à bord, c'est la raison pour laquelle le futur amiral va contribuer à la mise à niveau Z du navire, c'est-à-dire de sa protection contre les gaz de combats.

En tant qu'officier Z, Amman semble appartenir à la Commission d'Études Pratiques Sécurité Gaz de combats, commission présidée par le CF Léon Masse<sup>145</sup>. Si je n'ai néanmoins aucune certitude sur l'appartenance d'Amman à cette Commission, j'ai néanmoins de fortes présomptions, en partie parce que le 4 janvier 1933, Maurice Amman fait partie des appelés au sein de la Deuxième région maritime par le Ministre de la Marine en vue d'assister à la première session du cours supérieur Z dispensé à Toulon du 17 au 27 janvier 1933<sup>146</sup>. Amman en revient détenteur du certificat supérieur Z<sup>147</sup>. Dès lors, titulaire de ce diplôme, Amman rédige un rapport de mission sur les cours supérieurs Z de la session de janvier 1933. Sous le titre « *Bâtiments de ligne et guerre chimique* », Maurice Amman synthétise les problèmes nouveaux posés par l'arme chimique : les répercussions du développement de l'arme chimique sur le rôle du bâtiment de ligne dans la guerre navale; la protection d'un bâtiment de ligne contre toute action ennemie d'ordre chimique; et enfin l'application des conclusions au cas de la *Provence* en cours de refonte<sup>148</sup>.

Le rapport d'Amman semble faire forte impression sur le CV Delcourt, commandant du navire, qui fait part de ses impressions à M. le contre-amiral major général de la Marine : la refonte de la *Provence* peut ainsi être entreprise en tenant compte des exigences Z, ce qui est très bon pour Amman, dans la mesure où les gaz de combats constituent une préoccupation importante de l'EM marqué par la première guerre mondiale<sup>149</sup>. Cette dernière a en effet été une guerre industrielle et technique, née des possibilités offertes par la seconde révolution industrielle : mécanique et industrie chimique ont été très utilisées, avec des réalisations comme le « gaz moutarde » et les chars. De même, la note d'Amman semble pouvoir servir, toujours pour le CV Delcourt, de contribution à l'étude de la question des réseaux de transmission d'ordres par sirène et lampes clignotantes. Toujours en cette même année 1933, au mois de juin précisément,

---

<sup>145</sup> SHD/DM, 136GG2/1, papiers Amman, 15 juin 1932, liste des principaux gaz de combat, éditée par la Commission d'Études Pratiques Sécurité Gaz de Combat, présidée par Monsieur Léon Masse, CF

<sup>146</sup> SHD/DM, 136GG2/1, papiers Amman, le ministre de la marine à M. les vice-amiraux, préfets maritimes des 1,2,3,4ème régions; M. le vice-amiral commandant en chef de la 1ère escadre; M. le vice-amiral commandant en chef de la 2ème escadre; M. le contre-amiral commandant la Marine à Lorient; M. le CV commandant la Marine à Rochefort; Paris le 4 janvier 1933; liste des officiers désignés pour la première session du cours supérieur Z, à Toulon du 17 au 27 janvier 1933

<sup>147</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.0, brevets diplômes et certificats divers

<sup>148</sup> SHD/DM, 136GG2, papiers Amman carton 1, Rapport de mission du LV Amman, sur les cours supérieurs Z session de janvier 1933, « *bâtiments de ligne et guerre chimique* », pour l'inspection générale Z, le CEPS Z Toulon et l'EMG I

<sup>149</sup> SHD/DM, 136GG2, papiers Amman carton 1, bord *Provence* à Brest le 2 mai 1933, le CV Delcourt commandant la PROVENCE à monsieur le contre-amiral major général

Maurice Amman effectue un stage à l'école d'écoute sous-marine, sans doute en vue de satisfaire ses appétits modernistes<sup>150</sup>. Pour en revenir à la note d'Amman sur les gaz de combats, je suppose qu'elle remonte en haut lieu, car quand Amman quitte la *Provence* le 1<sup>er</sup> septembre 1933, c'est pour embarquer sur le *Dupleix*, un navire très récent.

#### IV : SUR LA BELLE MARINE DES ANNEES 30

##### A. Le *Dupleix*

Ce navire appartient en effet à la tranche 1928. Il a été construit à Brest en 1929. Commencé en octobre 1929, il est lancé le 9 octobre 1930. Il est en essais à Brest de novembre 1931 à mai 1932, et entre en service en 1932. Le *Dupleix* est un croiseur de première classe de 10000 tonnes de type *Suffren*. Son effectif est de 30 officiers pour 575 hommes<sup>151</sup>. Le 1<sup>er</sup> septembre 1933, Amman embarque donc sur le croiseur 10000 tonnes *Dupleix*, commandé par le CV Bourragué et le CC Maerten. De Brest, le navire rallie Toulon. Le moral est élevé dans une escadre en pleine activité qui n'a plus grand chose à voir avec la flotte connue par Amman à ses débuts tant elle a connu une impulsion nouvelle grâce à des hommes comme Georges-Leygues. Sur le *Dupleix*, Amman est le chef du service électricité-torpilles<sup>152</sup>. L'escadre est en plein rajeunissement, l'activité y est intense, le moral élevé, à tel point que plus personne ne songe à quitter la marine<sup>153</sup>.

C'est ainsi que Maurice Amman, au sein d'une Marine partie prenant de la politique étrangère de la France, se trouve mêlé aux fonctions de représentations dévolues à la Marine et à ses navires de guerre. En liaison avec la tentative de rapprochement menée avec l'Italie le *Dupleix* se rend à Naples pour fêter les accords Laval-Mussolini<sup>154</sup>. A cette époque en effet, la France, désireuse de ceinturer l'Allemagne par une série de pactes qui amèneraient une « sécurité collective », se tourne vers l'Italie de Mussolini et signe avec elle un accord qui règle le contentieux colonial franco-tunisien, ouvrant ainsi la voie à des relations apaisées. La France s'engage à ne pas intervenir au cas où l'Italie envahirait l'Éthiopie, dernier pays africain indépendant. La France dispose ainsi d'une nouvelle alliée face à l'Allemagne de Hitler, qui réarme et inquiète. Au cours d'une soirée, le jeune LV Amman a ainsi l'honneur d'ouvrir le bal avec l'épouse du prince de Piémont, fille du roi

<sup>150</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.0, brevets diplômes et certificats divers

<sup>151</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Dupleix*. Voir Annexe 3

<sup>152</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et postes occupés

<sup>153</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 25

<sup>154</sup> MASSON, Philippe, *Histoire de la Marine t. 2 « De la vapeur à l'atome »*, Paris, Lavauzelle, 1981, 482

des Belges <sup>155</sup>. Le *Dupleix* se rend également à Venise, Split et Catarro. L'activité de l'escadre est intense, et à l'été 1935 nous retrouvons Amman et le *Dupleix* dans l'Atlantique pour un grand exercice. Le navire fait relâche à Brest, Cherbourg et en Galice, dans le port d'Arosa <sup>156</sup>.

### **B.Amman, officier torpilleur**

Le retour à Toulon a lieu le 2 octobre 1935, date à laquelle Amman embarque sur le contre torpilleur *Gerfaut* sous les ordres du CV Cellier, puis du CV Delage. Amman occupe toujours les postes de chef des services électricité et torpilles, ce qui est fort intéressant étant donné le bâtiment, neuf et efficient. Le *Gerfaut* est en effet un contre-torpilleur de la classe *Aigle*, de la tranche budgétaire 1927. Mis sur cale aux ateliers et chantiers de Bretagne le 13 mai 1929, le *Gerfaut* est baptisé ainsi le 1<sup>er</sup> octobre 1929, pour être lancé le 14 juin 1930 à Nantes. Le navire est en armement pour essais le 15 janvier 1931, en armement définitif le 5 septembre 1931. Il est admis au service actif le 1<sup>er</sup> janvier 1932. La vitesse maximum du bâtiment est de 43 nœuds, ce qui en fait le bâtiment recordman du monde de vitesse de façon officielle. Son effectif est de 230 hommes répartis comme suit : 10 officiers, 34 officiers marinières, auxquels viennent s'ajouter 186 quartiers-maîtres et matelots <sup>157</sup>. A noter que si le rôle d'Amman sur le *Gerfaut* est de moindre importance en ce qui concerne l'électricité que sur le *Dupleix*, il n'en est pas de même en ce qui concerne le service torpilles. En effet, le *Gerfaut* est navire chef de division, ce qui vaut à Amman non seulement d'être officier torpilleur de son navire mais aussi officier torpilleur responsable de la division. Sur le *Gerfaut*, Amman est en effet en cette année 1936 au sein de l'escadre de la Méditerranée, 7<sup>e</sup> division légère.

En mai 1936, le navire effectue une série d'exercices sur les côtes de Tunisie; plus précisément à Sousse, Sfax, Gabès et Bizerte. Il rallie ensuite l'Algérie où on le retrouve à Alger et Oran. De retour en France, Maurice Amman assiste à la naissance de son fils Maurice en septembre à Arcachon. L'année 1936 a donc eu une importance particulière pour Maurice Amman sur le plan personnel, tout comme sur le plan politique. Bien qu'en tant que marin Maurice Amman ne possède pas le droit de vote, il a ressenti les effets de la victoire du Front Populaire : « le *front populaire* ayant gagné la partie, un grand espoir agitaient les masses <sup>158</sup> ». Maurice Amman ne semble pas avoir de problèmes avec cette

---

p., p.342

<sup>155</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 25

<sup>156</sup> Faute de sources plus précises, je ne peux en dire plus sur le passage d'Amman sur le *Dupleix*

<sup>157</sup> SHD/DM, document DAB, bâtiments ayant porté le nom de *Gerfaut*. Voir Annexe 3

<sup>158</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 26. Il n'y a pas d'erreur de frappe, Amman écrit Front

victoire politique de la gauche, car il ne semble pas avoir d'engagement politique particulier. Il n'existe aucune trace d'un dénigrement quelconque du Front Populaire, qui pourtant va réattribuer à l'armée de l'air des crédits destinés à la Marine. Amman semble donc avoir une vision assez simple : le militaire applique les ordres, il ne se mêle pas de politique. La ligne entre les deux mondes est infranchissable, et à plusieurs autres reprises dans sa vie, Amman appliquera cette règle, notamment après la défaite de la bataille de France et lors du putsch des généraux en avril 1961. En novembre de la même année, le *Gerfaut* avec Amman à son bord conduisent à Alger et Oran la délégation de la commission de la marine de l'Assemblée nationale. L'année se termine par des exercices sur les côtes de Provence et d'Algérie. En 1937, toujours au sein de la 7<sup>e</sup> division légère dans l'escadre de la Méditerranée, le *Gerfaut* appareille le 12 janvier pour 10 jours de manœuvres sur le littoral méditerranéen entre Sète et Toulon, mais il semble donc qu'Amman quitte le bord en cours de route <sup>159</sup>.

### **C.Enseignant sur le bâtiment-école des officiers torpilleurs et l'appartenance à la CEPLT<sup>160</sup>**

Du *Gerfaut*, Maurice Amman passe sur le *Tigre*, bâtiment école à la mer des futurs officiers torpilleurs. Bâtiment-école, le navire n'est pas un navire très moderne. Il est même un des premiers navires construits juste après la guerre de 1914-1918. Il est en effet un des 6 contre-torpilleurs de la classe *Jaguar* du programme 1922. Son effectif est de 8 officiers, de 22 officiers marinières, de 66 quartiers maîtres et de 99 matelots, soit un effectif total de 195 hommes<sup>161</sup>. Le navire est commandé par le CV Barnaud. Sur le *Tigre*, Amman est chargé d'enseigner aux officiers de l'école des torpilles l'art de les lancer selon les règles du moment, ce qui laisse à penser que si le navire n'est pas neuf, les qualités d'Amman comme officier torpilleur et électricien ont été reconnues, Amman étant chargé d'enseigner pour un poste auquel il n'est pas diplômé depuis plus de 5 ans.

A ce poste Amman recherche aussi tout ce qui pourrait rendre les torpilles plus efficaces dans leur emploi. Le navire est en effet aussi le siège de la Commission d'Études Pratiques pour le Lancement des Torpilles <sup>162</sup>. Amman a donc des techniques variées à étudier et mettre en application. Parmi ces techniques figure en bonne place celle se

---

Populaire sans majuscules

<sup>159</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et postes occupés. Le livret comporte en effet date de débarquement le 20 janvier, ce qui laisse supposer qu'Amman quitte le navire en cours d'exercice.

<sup>160</sup> Commission d'Études Pratiques sur le Lancement des Torpilles

<sup>161</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Tigre*. Voir Annexe 3

<sup>162</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et

rapportant à la mise au point et à l'emploi des torpilles dites « coudées », qui peuvent tourner d'un certain nombre de degrés après un premier parcours rectiligne. Sur le *Tigre* donc, Amman a des activités professorales, administratives et techniques C'est pendant cette affectation à bord de ce navire que Maurice Amman postule à l'entrée à l'École de Guerre Navale pour la session 1938. Avant la seconde guerre mondiale, cette prestigieuse école permet l'accession aux plus hautes sphères de commandement et récompense ainsi les officiers de marine méritants. Les places, très recherchées, sont donc réservées aux meilleurs.

Malgré sa participation à la mise à niveau Z de la *Provence* et une expérience en service à terre, Amman n'est pas autorisé à intégrer l'école, bien qu'il ait passé le concours, où il n'obtient que 6 sur 20 dans la composition la plus importante <sup>163</sup>. Le 22 août 1939, Amman quitte le bord pour poser son sac sur le *Lion*, un autre contre-torpilleur commandé par le CV Longnaud. Le *Lion* est un contre-torpilleur de 132,10 mètres de long; large de 11,60 mètres; et dont le tirant d'eau est de 3,80 mètres. Amman occupe à bord de ce navire les mêmes fonctions de chef des services torpilles et électricité, avant de devenir à une date que je n'ai pas pu définir sous-chef d'état-major de la flottille d'instruction, constituée pour faire face à l'aggravation de la situation internationale<sup>164</sup>. Les totalitarismes montent en effet en Europe, notamment en Italie et en Allemagne, et leurs revendications sont fortes. Nous ne sommes en effet que quelques semaines avant la conférence de Munich qui verra l'Allemagne annexer les Sudètes, dépeçant ainsi le principal allié de la France dans la région, la Tchécoslovaquie.

Ce poste prouve une fois de plus que les compétences d'Amman en matière d'électricité et torpille sont reconnues par tous. C'est d'ailleurs au titre de sous-chef d'état-major qu'Amman est appelé dans le cadre d'une mission de confiance à se rendre à Paris quelques jours avant la conférence de Munich en vue de remettre des papiers de la plus haute importance en main propre à l'amiral Darlan ainsi que d'assurer une liaison orale entre l'amiral de la Flotte Darlan et le Commandant de l'escadre, l'amiral Abrial <sup>165</sup>. Amman quitte le *Lion*, affecté ailleurs, le 1<sup>er</sup> juin 1939 et rembarque sur le *Tigre*, sur lequel il va occuper la fonction d'archiviste de la CEPLT, puis à partir du 2 septembre 1939 le poste de SMEL. Il ne s'agit pourtant pas d'une mauvaise affectation liée à une mauvaise performance, car Amman a marqué de son empreinte la CEPLT, tant sur le plan théorique que pratique. C'est ainsi qu'après une visite officielle à Monaco, l'Amiral commandant le groupe décide de faire lancer une torpille à Amman et ses camarades sur

---

postes occupés

<sup>163</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.114

<sup>164</sup> *Ibid.*

son croiseur, un navire censé les poursuivre à relativement grande distance. C'est un succès qui remonte jusqu'au ministère, par l'intermédiaire du Capitaine de Vaisseau de Védrines, commandant la 4<sup>ème</sup> Division de Contre-Torpilleurs et président de la CEPLT: le Lieutenant de Vaisseau Amman est un « officier, chez qui une imagination créative très féconde se joint à un sens très sûr des réalités pratiques, (il) a été depuis le début de 1937, chargé de l'étude de la torpille coudée. Par son travail et sa persévérance il a permis à la CEPLT de mener l'étude au point où elle en est actuellement, c'est-à-dire au point où l'emploi de la torpille coudée est sorti du domaine des expériences de commission d'études pour entrer dans celui des tactiques d'armes(...) Il importe au plus haut point que les résultats acquis ne soient pas perdus et que l'utilisation de la torpille coudée entre le plus tôt possible dans la pratique courante des escadres <sup>166</sup> »

Le lendemain de la rédaction de cette lettre, l'Europe bascule de nouveau dans la guerre pour la seconde fois en vingt-cinq ans...

---

<sup>165</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 8

<sup>166</sup> SHD/DM, 136GG2/1, papiers Amman, Bord *Tigre* à Toulon le 2 septembre 1939, rapport numéro 6 par la CEPLT sur les torpilles à trajectoire coudée, rapport établi par le LV AMMAN, membre de la CEPLT; préface du Capitaine de Vaisseau de VEDRINES, commandant la 4<sup>ème</sup> DCT, président de la CEPLT

**DEUXIEME PARTIE : AMMAN FACE A LA GUERRE, ITINERAIRE  
D'UN BARBARESQUE  
(1939-1946)**



***CHAPITRE III: De Toulon à Casablanca via Saint Nazaire, Amman face à  
une bataille perdue  
(1939-1941)***

## I.LA « DROLE DE GUERRE » DANS LA MARINE

### A. Les premières semaines à Toulon : installation de l'ASDIC sur le *Tigre*

Le 30 septembre 1939, un mois après la déclaration de guerre, en réponse à la lettre du CV de Védrières et au succès obtenu par Amman lors du tir de torpille pendant le voyage à Monaco, le ministre de la marine décerne un témoignage officiel de satisfaction à Amman<sup>167</sup>. Sur le *Tigre*, dans l'arsenal, c'est l'attente. Le masque à gaz en bandoulière, les hommes attendent une attaque aérienne qui ne vient pas. Si sur terre le calme règne, les hostilités sur mer commencent vite, les sous-marins allemand se manifestant. Le *Tigre* escorte des convois alors que les forces navales françaises bloquent les convois allemands au fond des ports. Néanmoins, la participation à des escortes de convois ne se fait pas immédiatement : le *Tigre* est à l'arsenal en grand carénage, et il ne doit reprendre la mer qu'en octobre, aussi les autorités décident-elles de l'équiper d'un nouveau radar servant à détecter les sous-marins : l'ASDIC (Anti-Submarine Detection Investigation Comitee, du nom de la commission qui l'a mis au point).

La Royale est en effet très en retard sur les systèmes de détection : la France est en retard sur les radars par rapport à l'Angleterre, et il en est de même en ce qui concerne la détection sous-marine. L'aide britannique au début de la guerre permettra de combler certaines lacunes<sup>168</sup>. Mis à disposition par la marine britannique, l'ASDIC a été « échangé » contre les gerbes colorées mises au point par la Marine française : les gerbes colorées sont une sorte de peinture ajoutée dans les obus qui colorent la mer au moment de l'impact si celui-ci n'est pas au but, ce qui permet en situant la tâche de couleur par rapport à l'objectif, de régler le tir avec plus de précision.

Pour le moment, en rade de Toulon, Amman est chargé de s'occuper de ce nouveau moyen de détection prêté par la Royal Navy qu'est l'ASDIC. Grâce aux accords passés avec la Royal Navy, la Royale doit pouvoir équiper près de 70 torpilleurs et contre-torpilleurs avec des asdics. L'attribution de l'ASDIC à Amman et au personnel du *Tigre* n'est sans doute pas un hasard, on peut même supposer que cela est en rapport avec la mise au point des torpilles coudées par Amman, qui a acquis grâce à elles une réputation de technicien brillant. En effet, en tant que cheville ouvrière de le CEPLT, Amman est sans doute le mieux placé pour réussir à coupler ce nouveau moyen de détection avec les torpilles coudées destinées à être utilisées contre les sous-marins. L'ASDIC est en fait un « projecteur » installé sous la carène, émettant un faisceau sonore tournant autour d'un axe

<sup>167</sup> SHD/DM, *Notice sur l'amiral Maurice Amman*

<sup>168</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.400

vertical qui produisait un écho en se réfléchissant sur un sous marin en plongée ou un obstacle quelconque se trouvant sur son chemin. Par une série de comparaisons, on peut ainsi déterminer la vitesse du sous marin, son cap et sa profondeur. Le bon emploi de l'appareil implique l'ajustement des formes du sabot contenant l'émetteur des sons appelés à balayer les alentours, mais aussi la possession d'un traceur de routes indiquant à tout moment la position par rapport à nous de l'origine des échos qui sont reçus, ainsi qu'un moyen permettant d'avoir une indication valable sur la route approximativement suivie par l'origine du son. Ce sont là les préoccupations d'Amman pendant ces premières semaines de la guerre, faute de pouvoir prendre aux escortes de navire <sup>169</sup>.

Restait enfin la formation des personnels appelés à mettre en œuvre ces moyens nouveaux; ils doivent en effet apprécier si le faisceau sonore émis par le projecteur était revenu plus grave ou plus aigu, d'où l'on peut déduire que l'obstacle se rapproche ou s'éloigne du *Tigre*. Libre d'agir quasiment à son gré, Amman imagine une série d'épreuves destinées à tester l'ouïe de ses camarades, afin de repérer les meilleurs « détecteurs » potentiels. C'est ainsi qu'est sélectionné et formé dans la marine un noyau d'écouteurs sous marins. Le grand carénage du *Tigre* s'achève finalement le 19 octobre, et le navire appareille presque immédiatement pour Casablanca. Pour Amman, la guerre commence réellement.

## **B. Enfin l'action, les premiers convois de la guerre dans l'Atlantique**

Après une traversée sans encombres, le *Tigre* avec Amman à son bord arrive à Casablanca le 22 octobre dans la matinée. Le soir même le *Tigre* repart afin de rejoindre au large des Açores le premier convoi qu'il est chargé d'escorter, et en compagnie de la *Panthère*, le *Tigre* zigzague à ses côtés du convoi pour le protéger. La nuit venue, une radio de langue française annonce qu'un croiseur de poche allemand a coulé dans les parages un cargo isolé. Sur la *Panthère* et le *Tigre*, c'est l'alerte. Alors que l'on apprend que le croiseur est en fait loin, la route se continue finalement sans problèmes. Arrivé à Brest, le *Tigre* subit divers réglages pour parachever le grand carénage, et les marins formés comme écouteurs à Toulon pendant le mois d'octobre regagnent le bord. Le 11 novembre, le *Tigre* appareille en compagnie de la *Panthère* pour escorter un convoi de navires partant d'Angleterre à destination de la Méditerranée. Le 14 est perçu un écho suspect sur l'ASDIC. Le contact est grenadé, et se forme un à la surface de la mer une

---

<sup>169</sup> Toutes les informations sur l'ASDIC et l'activité d'Amman pendant cette période proviennent de SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 10

intumescence qui donne l'impression d'être un sous marin qui fait surface, se couche sur le côté et ne tarde pas à couler. A 15h30, l'alerte est levée, sans qu'aucune preuve tangible d'un sous marin coulé ne soit retrouvée. L'arrivée à Gibraltar se fait le 16 novembre. C'est ensuite un nouveau départ pour Brest avec un nouveau convoi, pour une arrivée le 22.

A Brest, Amman apprend qu'il est en bonne position pour décrocher un avancement et devenir Capitaine de Corvette (CC). Un nouveau départ a lieu le 4 décembre par Gibraltar en compagnie de la *Panthère*. La traversée se fait sans encombres, et le navire repart de Gibraltar vers Brest. Pour Amman, la guerre a été pour le moment plutôt calme. Il n'a en effet toujours pas connu son baptême du feu lors de son départ en permission. Amman gagne ensuite Saint Nazaire pour poser son sac sur le *Jean Bart* le 15 janvier 1940.

## II L'ÉVASION DU *JEAN BART*

« Il peut y avoir de la gloire et de la prouesse au plus profond d'un désastre » H.E Jenkins

### A. Les premières semaines à Saint-Nazaire

Le 15 janvier 1940, le Lieutenant de Vaisseau Amman arrive donc à Saint Nazaire où l'attend sa nouvelle affectation, le service électricité d'un navire en construction, le *Jean Bart* <sup>170</sup>. Cette affectation, Amman ne la souhaitait pas. Désireux de continuer à prendre part aux combats contre les Allemands, Amman avait en effet postulé pour devenir second du contre-torpilleur *Bison*, mais il n'a pas été accepté<sup>171</sup>. Le passage sur le *Jean Bart* est donc, au début tout du moins, une déception pour le LV Amman, premier officier à prendre son poste sur ce navire, bien avant le commandant désigné, le Capitaine de Vaisseau Ronarc'h <sup>172</sup>. Amman est donc le premier à bord de ce qui doit être en ce début d'année 1940 une des futures fiertés de la Royale.

Malgré cela, les officiers affectés à bord ne cachent pas leur mécontentement, Amman en premier : sûrs de la victoire rapide de la France sur l'Allemagne, ils ne veulent pas se retrouver à terre sur un navire en construction. Ceci leur interdit de prendre part aux

---

<sup>170</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, p.2, affectations et postes occupés

<sup>171</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 12. Pour la petite anecdote, Le *Bison* prend part à l'opération de Norvège pendant la « drôle de guerre ». Il est coulé par la Luftwaffe et le second du navire est tué.

<sup>172</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op.cit*, p. 40

combats, et donc à la future victoire de la France, ce qui n'est pas pour leur plaisir<sup>173</sup>. Le *Jean Bart* est mis en construction le 12 décembre 1936 aux chantiers de la Loire à Saint Nazaire. Élément qui va nous intéresser pour la suite, le *Jean Bart*, au lieu d'être construit dans une cale comme à l'habitude, est construit dans un ouvrage de construction originale, d'où il ne pourra atteindre la mer que par une tranchée. Cette tranchée, il faudra la creuser : longue de 1000m, elle sera large de 70m, soit deux fois la largeur du navire, et assurera un tirant d'eau de 9m. Le *Jean Bart*, une fois fini, doit en effet mesurer 244m de long, 33m de large, avoir 8m de tirant d'eau et naviguer à plus de 30 nœuds tout en étant armé de 8 canons de 380mm, 9 de 152mm, 12 de 100mm, 2 catapultes et 4 avions. Il pèsera 35000 tonnes et sera en mesure de rivaliser avec les navires de guerre allemands les plus importants<sup>174</sup>. Quand la guerre éclate en septembre 1939, il est admis que le navire quittera le port le 1<sup>er</sup> janvier 1941 pour aller compléter son armement à Brest.

A la demande de l'Amirauté britannique, qui vient à peine de lancer son programme de constructions de navires de ligne capables de rivaliser avec les navires allemands tel le *Scharnhorst*, la date est avancée de 3 mois, ce qui signifie que le *Jean Bart* devra quitter la rade le 1<sup>er</sup> octobre 1940. Sur le *Jean Bart*, Amman est chef du service électricité, ce qui n'est pas rien, compte tenu du fait que le navire dispose de 2 turbos dynamos de 1500 kilowatts alimentées par une chaufferie auxiliaire, ainsi que de deux turbos dynamos diesels de 800 kilowatts chacune<sup>175</sup>. Pour se mettre plus rapidement au travail et surtout être plus rapidement productif sur un tel navire où tout est neuf et à faire, Amman se rend quelques jours après sa prise de fonction sur le *Dunkerque*, petit frère du *Jean Bart* du point de vue électrique. Là, Amman examine les systèmes d'électricité et prend des mesures qui l'aideront dans sa tâche. Du jour au lendemain, Amman devient un « bureaucrate », lui qui était plus habitué à expérimenter sur le terrain qu'à consulter des plans, en ce qui concerne les services électriques tout au moins. Pour Amman et son assistant, l'EV Fortin, les semaines passent au rythme, assez lent, des progrès de la construction. Le 6 mars 1940, le navire est mis à l'eau alors que se poursuit le creusement du canal qui doit permettre au navire de sortir de son bassin une fois achevé.

## **B. Premières inquiétudes face à l'avancée allemande**

Le 10 mai 1940, quand prend fin la « Drôle de guerre », le *Jean Bart* est encore loin d'être achevé, mais l'effondrement du front français et la rapidité de l'avancée allemande

---

<sup>173</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 12

<sup>174</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1, Historique du bâtiment de ligne Jean Bart, annexe au Bulletin d'Information numéro 1 du 8 janvier 1970.

poussent le CV Ronarc'h, commandant du navire, à vouloir mettre son bâtiment hors de portée des bombardiers allemands qui sont susceptibles de le frapper mortellement, le *Jean Bart* n'étant pour le moment qu'une carcasse vide dépourvue de blindage. Ronarc'h a en effet le pressentiment dès le 18 mai que l'affaire de la bataille de France tourne mal, et qu'il est déplacé d'espérer une nouvelle bataille de la Marne<sup>176</sup>.

Dès le 19 mai, Ronarc'h réunit tous les officiers du navire et leur confie son intention, avec l'aval du REMAR de Brest, de rallier l'Angleterre au plus tôt. Le navire ne pourra pas être achevé à Saint Nazaire, faute de temps à cause de la tournure des événements. Il est donc décidé d'achever au plus tôt tout l'équipement nécessaire à une navigation autonome du navire, et ce en vue d'éviter un remorquage périlleux en mer. Il faut alors fournir au *Jean Bart* des moyens de propulsion (deux lignes d'arbre), de manœuvre et de navigation, des moyens de sécurité, une importante fraction de sa puissance électrique, un réseau minimum de transmissions internes et quelques moyens de communication avec l'extérieur<sup>177</sup>. Plus concrètement, pour Amman, responsable du service électricité, cela veut dire être en mesure de mettre en fonction environ le tiers de la puissance électrique du navire. Le plan proposé par Ronarc'h est accepté sans réserves le 22 mai en vue de tenter de faire sortir le navire aux premières grandes marées de la mi-juin, aux environs du 20 plus précisément. Le dragage du chenal devant permettre au navire de s'échapper s'annonce par contre plus mal. L'ingénieur des Ponts et Chaussées ne peut promettre pour le 20 juin qu'une profondeur de 8, 50 mètres et une largeur de 50 mètres. Le 22 mai aucune installation électrique n'est achevée, la plupart des essais devaient avoir lieu entre la mi-juin et la fin août. En plus d'Amman, chef du service électricité, ce dernier comprend l'EV Fortin, un noyau d'officiers marinières, un quartier-maître et 21 jeunes brevetés sortant du cours. Dans les jours qui suivent, le service est renforcé par l'OE Bayard, quelques officiers marinières, et 8 quartiers-maîtres. Au service électricité, on s'active plus que jamais<sup>178</sup>. Sur l'ensemble du navire travaillent plus de 3500 personnes, pendant des périodes de 12 heures, au fur et à mesure que les Allemands approchent. Les nouvelles du front sont de plus en plus mauvaises, et Amman et ses hommes sont animés d'une farouche détermination, celle de ne pas laisser tomber le navire aux mains de l'ennemi.

Au final, les 9, 11 et 15 juin, les chaudières principales fonctionnent, ainsi que les deux turbos dynamos choisies pour être opérationnelles. Le 16, c'est au tour de l'appareil à

---

<sup>175</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op.cit.*, p.

<sup>176</sup> RONARC'H, Pierre-Jean, Vice-amiral, *L'évasion du Jean Bart*, Paris, Flammarion, 1951, 264 pages

<sup>177</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1, Historique du bâtiment de ligne Jean Bart, annexe au Bulletin d'Information numéro 1 du 8 janvier 1970

<sup>178</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op.cit.*, p. 44

gouverner. Les 16 et 17 juin, les achèvements de première urgence sont acquis alors qu'il est prévu que le navire rallie finalement Casablanca en lieu et place de l'Angleterre<sup>179</sup>. Le 18 les machines latérales marchent enfin. Dans la même matinée, tout fonctionne...mais rien aucun réglage précis n'a pu être effectué. Ainsi, les tableaux électriques n'ont jamais fonctionné ensemble...Amman n'en diffuse pas moins ses instructions électriques, concernant la distribution de l'électricité dans tout le bord, aux postes d'appareillage et en navigation courante, compte tenu de l'état des installations électriques sommaires et inachevées. Coûte que coûte, il faut assurer le bon fonctionnement de la barre électrique à partir du blockhaus ou du local où se trouve sa commande directe, ou encore de la barre à bras en cas de défaillance de celle-ci<sup>180</sup>. L'appareillage est prévu pour le 18 dans l'après-midi, mais hélas, il se pourrait bien que tous les efforts des ouvriers et de l'équipage ne soient vains, car la tranchée n'est pas finie! En conséquence, alors que continuent les préparatifs fébriles, derrière chaque homme qui travaille à la construction du navire se tient un autre homme prêt à tout saboter sur ordre du Commandant Ronarc'h, la tranchée ne pouvant pas être prête avant une heure du matin, et encore avec une largeur de 45 mètres au lieu de 50.

### **C. Un départ précipité face à une déroute généralisée<sup>181</sup>**

L'appareillage est malgré toutes les difficultés prévu pour 3h00 le 19. Dans l'après-midi, la tension monte d'un cran, une colonne motorisée non identifiée étant signalée à quelques kilomètres de Saint Nazaire alors qu'il est avéré que les Allemands sont à Nantes. Pris par le temps, Amman prend la direction effective du service électricité, le personnel civil chargé de la construction ayant quitté le bord. Vers 15h30, Amman rend avec ses hommes le bâtiment autonome en alimentant les circuits électriques du bord au moyen des turbo-dynamo. Vers 17h00, le personnel est envoyé aux postes prévus pour préparer l'appareillage, les incidents se multipliant: les tableaux de distribution n'ont en effet été ni vérifiés ni réglés. Dans nombre de tranches, les circuits force ne sont alimentés que d'un bord ou par des moyens de fortune.

Vers 19h, alors que les incidents sont déjà nombreux, le disjoncteur alimentant la tranche dont font partie les auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire saute. Celle-ci

<sup>179</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1, Historique du bâtiment de ligne Jean Bart, annexe au Bulletin d'Information numéro 1 du 8 janvier 1970

<sup>180</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1, Compte rendu de l'activité du service électricité du 22 mai au 22 juin, rédigé le 25 juillet 1940 par le LV AMMAN. D'une façon générale, toutes les informations sur l'activité d'Amman et du service électricité pendant cette période proviennent de ce document.

<sup>181</sup> Sur l'évacuation des ports par la Marine française, voir LASTERLE, Philippe, « L'évacuation des ports par la Marine », in LEVISSE-TOUZE, Christine (dir.), *La Campagne de 1940*, Taillandier, Paris, 2001, 585

met bas les feux et les turbo-dynamo ne recevant plus de vapeur stoppent. On ré-alimente le bord au moyen de la terre et des diesels secours.

A 22h, nouvel arrêt des auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire ce qui entraîne une panne générale. La tension est à son comble, Amman se surprend à taper sur un tableau électrique tout en se maudissant: « si ce navire est perdu, ce sera de ma faute! »<sup>182</sup>.

Le 19 juin à 1h00, comme promis, le chenal est creusé, mais le navire ne dispose que d'un « pied pilote » de 40 centimètres, ce qui compte tenu de la taille du navire est ridicule<sup>183</sup>. A 2h30 la drague et ses annexes sont sorties du chenal, mais elles sont en retard. Vers 3h00, à bord c'est de nouveau la panique: un nouvel arrêt des auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire risque d'empêcher en temps voulu l'allumage des chaudières principales, et par voie de conséquence l'utilisation des machines en état pour poursuivre la route une fois les remorqueurs largués! Dès lors il n'est pas possible pour le moment de réchauffer les machines, alors qu'à 3h30 les remorqueurs s'attellent à la coque et que le *Jean Bart* s'engage dans le chenal.

Après deux échouages, le *Jean Bart* se maintient dans la bonne voie, et vers 4h30 il atteint le chenal du fleuve. C'est alors qu'apparaissent à l'horizon trois points obscurs : des bombardiers allemands! Il est 4h45 et le navire dispose pour se défendre de sa seule vitesse. Heureusement les machines sont enfin utilisables depuis 10 minutes. Malgré une bombe au but, le navire atteint 12 nœuds, et gagne la haute mer vers 6h15. Au large de Saint-Nazaire, le navire commence à ravitailler vers midi en mazout, huile et eau. L'opération s'achève vers 18 heures.

A bord, tout ne va pas pour autant bien. Les électriciens sont sur les dents. A 19h00, l'éjecteur du condenseur de la machine tribord en fonction explose, et la vitesse tombe à 7 nœuds. Pour réparer, il faut démonter le condenseur d'une autre machine non utilisée, et le remonter, ce qui va prendre 12 heures au bas mot. A 13h00 le 20 les travaux sont terminés et la machine repart, et pendant tout ce temps le *Jean Bart* a été à la merci des avions et sous-marins allemands <sup>184</sup>. Le *Jean Bart* finit par arriver à Casablanca le 22 et apprend que l'armistice a été signé. En effet, n'ayant pas de radio à bord, les hommes du *Jean Bart* n'ont pas entendu la demande d'armistice, pas plus que l'appel du général de Gaulle<sup>185</sup>.

---

pages, pp.261-288

<sup>182</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op.cit*, p. 49

<sup>183</sup> le pied pilote est la différence entre la profondeur d'une étendue d'eau et le tirant d'eau du navire. Le tirant d'eau du *Jean Bart* étant de 9 mètres, le chenal est donc profond de 9,40 mètres.

<sup>184</sup> Sur l'évasion de *Jean Bart*, nombre d'informations proviennent du livre de l'amiral Ronarc'h. Je redonne la référence : RONARC'H, Pierre-Jean, Vice-amiral, *L'évasion du Jean Bart*, Paris, Flammarion, 1951, 264 pages



### III LA DROLE DE PAIX, DU 22 JUIN 1940 AU 13 NOVEMBRE 1942

#### A. Un marin sonné par la défaite ou la continuité de l'obéissance au pouvoir légal

Arrivé à Casablanca, Amman, comme nombre de ses compatriotes, ne reprend pas le combat. A cela on trouve plusieurs raisons. La première est qu'Amman n'est pas soumis à la propagande britannique, inexistante dans la région. Restée en France, sa famille pourrait de plus être prise en otage par les Allemands; mais surtout, Amman a vu l'ampleur de la défaite, l'ampleur du désastre de la bataille de France. Depuis Saint-Nazaire il a assisté à l'effondrement du front, et en tant que marin il n'est sans doute pas resté insensible à l'évacuation précipitée du port, qui l'a sans doute profondément marqué, par tous les navires en état de prendre la mer. Il a aussi vu ses hommes détruire tout ce qui n'était pas transportable, puisque ce fut presque le cas du *Jean Bart*.

Ce n'est donc pas un hasard si Amman reste fidèle au gouvernement de Vichy, qui en plus joue sur la fibre patriotique très répandue dans la marine pour s'assurer de sa fidélité. A cela il convient d'ajouter que Pétain jouit d'un immense prestige, et que le serment à Pétain est vu comme une simple formalité, un prolongement nécessaire en ces temps difficiles de la discipline traditionnelle de la Marine<sup>185</sup>. Les thèmes de la Révolution Nationale rencontrent un écho profond parmi officiers et marins qui ont souvent le sentiment d'appartenir à un corps sain dans un ensemble qui l'est nettement moins. Les thèmes de la Révolution Nationale répondent de plus à la demande de la population traumatisée par un désastre sans précédent. A ces éléments on peut ajouter le manque d'informations concernant la France libre et le monde extérieur, un esprit de discipline poussé à l'extrême, le respect de l'autorité légale forcément ancré où le service de l'État offre des allures de dogme<sup>187</sup>.

Amman n'est de plus pas loin de Mers El-Kébir quand a lieu l'attaque le 3 juillet au matin. Pour un certain temps, les Anglais ne sont bien évidemment plus les bienvenus, et l'idée de reprendre le combat à leur côté n'est pas populaire : à titre d'exemple, je rappelle le comportement de l'amiral de la Flotte Darlan au moment de Mers El-Kébir. Quand il

---

<sup>185</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 18

<sup>186</sup> MARTINANT DE PRENEUF, Jean, *Les officiers de Marine pendant la seconde guerre mondiale: Honneur et Service*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. les professeurs ORY et LEVILLAIN, université de Paris 10 Nanterre, 1992, p.45

<sup>187</sup> MASSON, Philippe, *La marine française et la guerre 1939-1945*, Paris, 547 pages, éditions Tallandier,

apprend l'attaque par les Britanniques, Darlan est bien évidemment furieux. Les Anglais, en attaquant, ont bien montré qu'ils n'avaient aucune confiance en la parole de l'amiral, qui a promis au moment de l'armistice que la Flotte ne serait pas livrée. En représailles de l'attaque, Darlan parle de faire bombarder Gibraltar<sup>188</sup>. Amman, comme beaucoup d'autre, reste fidèle au pouvoir légal, et rien ne prouve d'ailleurs qu'il ait entendu parler de De Gaulle et de la France Libre. Il ne faut de plus pas occulter le fait que pour Amman, la politique n'est pas du ressort d'un militaire. Le militaire obéit quelles que soient ses convictions intimes, il y a là une ligne infranchissable. Il est fort probable que pour Amman, la question de continuer le combat ne se pose pas : le gouvernement a ordonné de cesser les combats, l'armée doit obéir, les états d'âme importent peu.

Au total, quelle que soit la position géographique, Amman, la marine, comme la quasi-totalité des Français, se rangent du côté du pouvoir légal, et parfois participent au culte du Maréchal. A Casablanca, pour son rôle sur le *Jean Bart* au service électricité lors de l'évasion du navire, Maurice Amman est cité à l'ordre de l'armée de mer par Darlan<sup>189</sup>. Tout ceci explique aisément qu'Amman prenne même part aux précautions que prend la marine contre une possible attaque britannique, à un moment où l'avenir est incertain. Il est ainsi décidé de mettre le *Jean Bart* à l'abri contre un coup de main des Anglais. Pour cela, le navire sera ancré au milieu du port, et ce dès le 11 août. Sur le *Jean Bart*, on s'organise pour être en mesure de donner des coups et d'en recevoir le cas échéant. Amman, pour sa part, s'occupe surtout des 4 canons de 380 embarqués à Saint Nazaire quelques jours avant le départ. Ils n'ont pas été montés avant le départ, faute de temps, mais ils sont intacts, le CV Ronarc'h n'ayant pas donné l'ordre de les détruire sur place. A la tête d'une équipe, Amman se retrouve ainsi chargé de monter aussi discrètement que possible les canons. Le plus délicat consiste à faire venir de France les pièces manquantes, et ce au nez et la barbe de la commission d'armistice franco-allemande, et même des Alliés, qui seront surpris des tirs de résistance du *Jean Bart* le 8 novembre 1942<sup>190</sup>. On améliore donc le navire autant que possible avec les moyens du bord.

Amman poursuit donc les travaux en cours, en particulier l'achèvement et les essais confidentiels de la tourelle de 380 embarquée avant le départ de France. De nuit, l'équipe d'Amman ne cesse de travailler aussi discrètement que possible jusqu'au moment où il est possible de procéder, toujours de nuit, à des essais sérieux de pointage,

---

2000

<sup>188</sup> *Ibid.*

<sup>189</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, ordre numéro 2077 FMF3

<sup>190</sup> SHD/DM, 30GG9 1, archives orales Amman, page 19

d'approvisionnement des canons et de la tourelle<sup>191</sup>. La satisfaction est complète. Le 31 décembre 1940, Amman est promu Capitaine de Corvette<sup>192</sup>, mais comme avant dernier du tableau d'avancement de l'année, et Amman de son propre aveu dit : « je suis l'objet d'un très bon choix résultant, je pense, des études que j'ai faites sur les torpilles coudées en 1939, avant la déclaration de guerre<sup>193</sup> ». On est forcé de le croire, d'autant plus que nous l'avons vu, juste avant son embarquement sur le *Jean Bart*, Amman a reçu un TOS, et a été cité à l'ordre de l'armée pour sa participation à l'évasion du *Jean Bart* alors qu'il dirigeait le service électricité. Amman est finalement rejoint à Casablanca par sa famille et sa mère, « dans une région où il fait bon vivre, même à cette époque<sup>194</sup> ». On peut supposer que ceci est fait pour le tranquilliser, sa famille étant désormais hors de portée des Allemands.

Sur place, sur le *Jean Bart*, il est impossible d'en faire plus, faute de moyens adaptés : les arsenaux d'Afrique du Nord sont des parents pauvres où manquent de nombreux éléments. L'activité des hommes s'en ressent : on occupe la troupe pour maintenir le moral, mais il est impossible d'en faire plus.

Amman finit par quitter le *Jean Bart* le 5 août 1941 pour embarquer quelques centaines de mètres plus loin sur l'*Albatros*.

## **B. Sur l'*Albatros*, une période globalement inactive**

Comparé au *Jean Bart*, l'*Albatros* est bien plus petit : contre-torpilleur de 2500 tonnes en service depuis dix ans, l'*Albatros* mesure 128 mètres de long et peut donner 36 nœuds. Il dispose de 5 canons de 138, 4 de 37 Anti-Aérien (AA) et de 6 tubes lance torpilles de 550mm. L'*Albatros* fait partie d'une série de six bâtiments de la classe Aigle, construits dans le cadre de la tranche budgétaire de 1927. Mis sur cale au chantiers de la Loire en 1929, il est lancé le 28 juin 1930. Servi par un équipage de 220 hommes, il est mis en service en 1931<sup>195</sup>. Le navire sur lequel Amman embarque a un illustre prédécesseur, qui pendant la première guerre mondiale, a été cité deux fois à l'ordre de l'armée, ce qui autorise le personnel du bord à porter la fourragère<sup>196</sup>. Sur ce navire, Amman sera le

---

<sup>191</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *L'effort de résistance du Maroc de juin 1940 à novembre 1942 et la préparation à la reprise de la lutte contre l'Allemagne*, fait à Rabat le 13 mai 1943, le commissaire résident général de la République Française au Maroc à Monsieur le VAE Michelier commandant les forces maritimes et aéronavales. Ce document, à prendre avec beaucoup de précautions au vu des circonstances dans lesquelles il a été écrit, éclaire néanmoins sur quelques faits avérés de « résistance », dont celui auquel Amman a prit part en montant les canons du *Jean Bart*

<sup>192</sup> Capitaine de Corvette, désormais noté CC

<sup>193</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 59

<sup>194</sup> *Ibid*, p.59

<sup>195</sup> SHD/DM, Document DAB, navires ayant porté le nom de *Albatros*

<sup>196</sup> Une fourragère est un ornement militaire formé d'une tresse que l'on porte autour de l'épaule. Elle est conférée aux corps qui se sont particulièrement distingués devant l'ennemi

second du CF Frichement à partir du 15 septembre<sup>197</sup> .

Pendant les premiers mois, Amman et l'*Albatros* escortent des convois de vivres destinées au Maroc mais le mazout se fait rare, aussi l'*Albatros*, comme les autres navires d'escorte, est-il remplacé pour ces missions par des avisos utilisant de l'huile d'arachide<sup>198</sup> . Néanmoins, l'escadre ne reste pas inactive dans la mesure de ses moyens:chaque mois a lieu une sortie en mer pour exercices d'une douzaine d'heures en vue d'entraîner les personnels à utiliser le moins de mazout possible au combat, en l'occurrence 30 tonnes par sortie<sup>199</sup> . La vie d'Amman à Casablanca est ainsi réglée, en compagnie de sa famille avec qui il réside en ville.

### **C. Un séjour en France occupée : continuer à obéir malgré ses convictions propres**

C'est pendant cette période plus ou moins grande d'inactivité qu'un certain nombre de marins doivent pouvoir partir pendant un mois en France suite à des accords entre Darlan et les Allemands. Darlan a négocié avec l'occupant pour permettre d'envoyer en permission en « zone occupée » des marins par groupes d'un millier au départ de Toulon par un train spécial allant jusqu'à Paris après avoir quitté la « zone libre » à Tournus. En accord avec sa famille, pendant cette période de calme plat, Amman pose sa candidature pour faire partie des heureux élus en vue de prendre contact avec les siens restés en métropole. Il est accepté au poste de chef de convoi. Amman part ainsi de Casablanca à Marseille, puis de Marseille à Toulon. Pour le « barbaresque » qu'est Amman, il s'agit là du seul contact direct avec la métropole pendant toute la durée de la guerre<sup>200</sup>. Les hommes prennent ensuite le train pour Tournus, où ont lieu des contrôles pour le passage de la ligne de démarcation. Amman passe ainsi trois semaines en métropole, à Paris et sa banlieue, ainsi qu'à Arcachon. Sur place, les impressions d'Amman sont qu'en rapport la vie au Maroc est facile, et qu'il faut souhaiter le départ

---

<sup>197</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1 papiers Amman, marine au Maroc, C.T *Albatros*: numérique du personnel susceptible de faire campagne, par le CC Amman commandant en second l'*Albatros* le 7 octobre 1942

<sup>198</sup> Conversations avec le CV Huan

<sup>199</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1 papiers Amman, C.T *Albatros*, instructions permanentes du CC Amman, commandant en second

<sup>200</sup> La marine pendant la guerre est divisée entre Forces Navales Françaises Libres; Vichystes et Barbaresques. Les premiers sont ceux qui ont rallié de Gaulle avant le 8 novembre 1942; les seconds sont les marins restés fidèles à Vichy en métropole, souvent jusqu'à la fin; et enfin les derniers sont les marins de Vichy présents en Afrique du Nord qui souvent reprennent le combat après le 8 novembre 1942. Dans tous les cas ils sont tenus en suspicion par les autres marins: les vichystes les accusent d'avoir trahi Pétain, alors que les FNFL les considèrent avec dédain comme des opportunistes à qui l'on ne doit pas trop faire confiance.

rapide de nos « hôtes »<sup>201</sup>. En effet, Amman rapporte de France une anecdote instructive sur la vision des Allemands par les Français de métropole. Entré dans un magasin pour solliciter un renseignement, Amman est éconduit : « *adressez-vous à vos gens* me dit-on (...) J'avoue que j'ai vu rouge et protesté avec véhémence. Tous les gens qui m'entouraient et s'étaient éloignés se sont alors précipités vers moi... Vous êtes un officier français...Excusez-nous ». Le 10 mars, c'est de nouveau le départ pour Casablanca, avec de nouveau le franchissement de la ligne de démarcation à Tournus. Seul problème, les hommes qu'Amman a en charge ne sont pas dans le même ordre qu'à l'aller, aussi Amman est-il incapable de dire à l'officier allemand qui le questionne combien d'hommes se trouvent dans chaque wagon. La liste remise par Amman aux Allemands ne correspond pas à la réalité de la composition des wagons. Excédé, l'officier allemand sermonne Amman : « Monsieur, décidément, chez vous ce sera toujours la même anarchie<sup>202</sup> ». Malgré cela, Amman est de retour le 15 mars à Casablanca. On peut supposer qu'Amman ne garde pas le meilleur souvenir de son séjour en France occupée, mais une fois encore, la question de l'obéissance ne se pose sans doute pas pour lui. Tant que le signal de la reprise du combat ne sera pas donné par le gouvernement, Amman ne sortira pas de la légalité. A Casablanca pourtant, la tension monte...

---

<sup>201</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.63

<sup>202</sup> Les anecdotes concernant ce voyage d'Amman en France, notamment le passage de la ligne de démarcation lors du voyage retour, proviennent de mon entretien avec Maurice Amman fils et avec Claude Huan. Ils figurent aussi pour partie dans AMMAN, Maurice, *Mémoires*, p.64

#### ***CHAPITRE IV : De l'opération Torch au retour à Paris***

## I. LA RESISTANCE A L'OPÉRATION TORCH

Amman a jusque là été un technicien de grande qualité, à l'image de la Marine des années 30 qui tend à une technicité de plus en plus grande et se le voit parfois reprocher. Comment Amman le technicien va-t-il se comporter maintenant face à la guerre, d'un point de vue strictement militaire?

### A. La situation politique au Maroc

Alors qu'Amman est de retour depuis plus de 6 mois et qu'il poursuit son activité sur l'*Albatros*, les Allemands renforcent leurs moyens en sous marins le long des côtes du Sénégal, confirmant ainsi l'impression que quelque chose va se passer. Vichy de son côté pense que les Américains ne pourront pas intervenir avant 1943, faute de matériel<sup>203</sup>. C'est là l'intime conviction de l'amiral de la Flotte Darlan, qui est tenu à l'écart par les Américains des préparatifs du débarquement<sup>204</sup>. Sur place, au Maroc, les hommes ont pourtant l'impression que l'intervention aura lieu avant, à en juger par les renforcements de moyens effectués par les Allemands au Sénégal, où l'on suppose que le débarquement va avoir lieu. De même, l'augmentation du nombre de navires et d'avions britanniques et américains aperçus le long des côtes donne l'impression que la date ne sera pas aussi lointaine que supposée. En conséquences, chaque jour ou presque, à bord des navires présents, dont l'*Albatros*, ont lieu des écoles à feu<sup>205</sup>.

A ce moment, si Darlan ignore tout du débarquement prévu, ce n'est pas le cas de tout le monde, car les Américains ont mis certains hommes dans le secret en vue de disposer d'appuis locaux : les généraux Mast et Béthouard, commandant les divisions d'Alger et de Casablanca, le commandant Barjot, et un groupe de 5 personnalités, à savoir Lemaigre-Dubreuil, Jean Rigault, Tarbé de Saint Hardouin, Van Hacque, Emmanuel d'Astier de la Vigerie, assistés du colonel Jousse comme conseiller militaire. Ces hommes préparent clandestinement le débarquement en liaison avec les Américains<sup>206</sup>. Dans cette perspective le groupe des 5 apprend la date du débarquement le 3 novembre. Pendant ce temps, Darlan est à Alger au chevet de son fils Alain, gravement malade. De leur côté, les membres français de la commission d'armistice se réunissent dans la soirée du 7 pour organiser l'arrestation des membres allemands et italiens de la commission.

<sup>203</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.367

<sup>204</sup> *Ibid.*

<sup>205</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 1 papiers Amman, compte rendu numéro 10, école à feu individuelle, tir du 8 septembre 1942

<sup>206</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.356

Malheureusement pour eux, un des membres français de la commission, le CV Loisel, n'est pas du complot, et surpris de ce qu'il apprend quitte discrètement les lieux pour se rendre à l'Amirauté et rendre compte à l'amiral Missofe, puis à l'amiral Michelier lui même<sup>207</sup>. Ceux ci pensèrent à un putsch intérieur et mirent tous les services et navires en état d'alerte, avec rappel des permissionnaires et officiers<sup>208</sup>. Plane aussi sur les esprits les inquiétudes concernant l'attitude de l'Allemagne en cas d'attaque alliée en Afrique du Nord. Elle peut occuper la zone libre et faire disparaître la réalité de l'État français en le remplaçant par un gauleiter. Dès lors, aucun prétexte ne doit être donné aux Allemands. Aucune forme de collusion avec les Alliés ou les gaullistes ne doit exister, et il faut se tenir prêts à résister<sup>209</sup>.

### B. La bataille de Casablanca : Amman modèle de l'officier de marine

Le 8 novembre à 5h00, Amman est donc réveillé par un planton et apprend que c'est l'alerte générale « en raison de troubles intérieurs »<sup>210</sup>. Il se rend à vélo, faute de véhicule et de carburant en cette période de vaches maigres, à son poste sur l'*Albatros*<sup>211</sup>. Vers 7h00 le canon tonne au large de Fédala, des tracts sont largués annonçant dans un mauvais français que les Américains sont venus pour libérer la France, en commençant par l'Afrique du Nord<sup>212</sup>.

L'*Albatros* se met à 60 minutes d'appareillage sur ordre du *Primauguet*<sup>213</sup>. Le navire est entouré des gerbes d'eau. Le combat commence. Des sous marins sont coulés à l'amarrage, le *Jean Bart* tire sur le *USS Massachusetts* et les deux croiseurs qui l'accompagnent, l'*USS Tuscalossa* et l'*USS Wichita*. Vers 9h l'*Albatros* appareille derrière le *Milan*, sur lequel l'amiral Gervais de Lafond, commandant la 2<sup>ème</sup> escadre légère dont l'*Albatros* fait partie, a hissé sa marque. L'*Albatros* est alors pris à partie par des avions qui le mitraillent et causent nombre de morts et de blessés. Amman lui même est encadré par une rafale de mitrailleuse<sup>214</sup>. Si aucun navire n'est mis hors de combat, les dégâts sont nombreux : transmissions inutilisables, passerelle dévastée, armements décimés à leur

<sup>207</sup> DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean ( Capitaine de Vaisseau ) ; *Historique de la Marine Française (1922-1942)*, Saint Malo, éditions l'Ancre de Marine, 1996, p.335

<sup>208</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p. 377

<sup>209</sup> DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean, *op. cit.*, p.335

<sup>210</sup> Entretien avec Maurice Amman fils, en date du 22 avril 2005

<sup>211</sup> *Ibid*

<sup>212</sup> Tous les éléments qui suivent concernant la bataille de Casablanca sont tirés, à l'exception des détails sur l'activité de l'*Albatros*, du livre d'Henri DARRIEUS et Jean QUEGUINER, dont je redonne la référence: DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean ( Capitaine de Vaisseau ) ; *Historique de la Marine Française (1922-1942)*, Saint Malo, éditions l'Ancre de Marine, 1996, p.335

<sup>213</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 70

<sup>214</sup> *Ibid*.



poste... « Bien entendu, nos doubles 37 ne cessent d'intervenir, mais ceux qui les arment, comme à l'exercice, sont décimés et les avions qui nous assaillent paraissent les narguer<sup>215</sup> ». On peut supposer que les servants sont tout à fait compétents, mais il faut probablement voir dans ces problèmes de défense face aux aéronefs une des caractéristiques de la marine de Darlan, à savoir sa faiblesse dans la protection contre les avions<sup>216</sup>.

Vers 10h, le *Primauguet* sort enfin, ses problèmes de machine étant résolus, et rejoint l'escadre pour la renforcer. Le combat devient général : l'*Albatros* et d'autres navires de l'escadre engagent le *Tuscalossa*, le *Wichita*, le *Massachusetts*, le *Brooklyn* et l'*Augusta*. Le *Brooklyn* et l'*Augusta* sont touchés par l'*Albatros* et le *Milan*. A 11h30 l'*Albatros*, qui jusque là était encore en état de combattre, est touché par un obus de 406 du *Massachusetts*. Une brèche de 7 mètres est ouverte dans la coque : sous l'effet du choc, le navire qui allait vite se cabrer avant de retomber<sup>217</sup>. Les cloisons tiennent bon, et le navire repart. Le poste d'artillerie est rendu inutilisable par un autre obus. Des avions piquent alors sur l'*Albatros* et le touchent de nouveau : une bombe tombe sur l'atelier de charpentage, une autre dans le compartiment qui abrite le groupe électrogène arrière. La machine avant et la chaufferie arrière sont bientôt inutilisables et doivent être évacuées. Il est 12h35 et « le bâtiment n'est pratiquement plus qu'une épave » : les machines ne peuvent plus tourner, et les armes sont hors d'état de fonctionner<sup>218</sup>. Le feu est quand même maîtrisé et l'ancre est jetée près d'une plage. Avec les survivants, Amman prodigue les soins aux blessés. Remorqué, le navire est encore pris pour cible : en dépit de deux cheminées manquantes, il ne présente pas encore trop mal, malgré les dégâts internes. Sa flottabilité ne tient en effet plus qu'à une cloison étanche, toutes les soutes ayant été noyées pour éviter la propagation des incendies<sup>219</sup>. Le navire est encadré par les salves de 202mm tirées par les Américains. Fort heureusement, la batterie d'El Hank prend sous son feu les navires qui s'acharnent sur l'*Albatros* et le tir devient si précis qu'à 16h50 les navires adverses battent en retraite. C'est dans ces conditions que le navire peut être échoué à l'avant port de Casablanca. Les hommes en descendent alors sur ordre de l'amiral Gervais de Lafond et du commandant de l'*Albatros*. Par voie de terre, c'est le retour à la caserne. La nuit passe sans encombres malgré la bataille acharnée qui a eu lieu : de tous les bâtiments de la deuxième escadre, seul le torpilleur l'*Alcyon* est encore en état de

---

<sup>215</sup> *Ibid.*

<sup>216</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p. 377

<sup>217</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p. 71

<sup>218</sup> *Ibid.*

<sup>219</sup> *Ibid.* p.72

naviguer<sup>220</sup>.

Tout au long du combat, Amman a fait preuve d'un grand courage, comme nombre de ses camarades de la Marine en ce jour. En cela le technicien Amman s'est bien comporté quand l'heure du combat a sonné. La disproportion des forces en faveur des assaillants n'a pas empêché Amman de rallier son bord pour la bataille. Pour qualifier le comportement d'Amman pendant la bataille, je laisse la parole à l'amiral Michelier : « Le Capitaine de Corvette AMMAN (M), commandant en second du contre-torpilleur *Albatros*, a fait preuve, au cours de l'engagement de l'*Albatros*, contre des forces très supérieures, le 8 novembre 1942, d'une énergie et d'un courage inlassables, galvanisant l'équipage par son sang-froid pendant les attaques des avions adverses, dirigeant avec un zèle obstiné la lutte contre les incendies et les voies d'eau, apportant à tous soutien moral et réconfort<sup>221</sup> ». Néanmoins, qu'a ressenti Amman à l'idée de se battre contre les Américains et les Britanniques? Les éléments pour trancher manquent, mais je peux supposer qu'après son séjour en France et les remarques qu'il lui a inspiré, Amman souhaite reprendre le combat avec les Alliés contre les Allemands. Pour autant, militaire avant tout, il obéit aux ordres d'engager le combat contre les Américains.

Alors qu'Amman est donc bloqué à terre, sur le plan de la politique, la prise de pouvoir de Béthouard a échoué : l'amiral Michelier et le général Noguès, prévenus de l'arrestation des membres allemands de la commission d'armistice, mirent en état d'alerte leurs moyens sans croire pour autant au débarquement américain que Béthouard leur avait pourtant annoncé. Les ordres du général Noguès sont appliqués en dépit de ceux donnés par le général Béthouard, ce qui entretient la confusion. A Alger, le général Mast, qui avait été tenu à l'écart des préparatifs militaires américains, a quand même fait consigner dans leurs résidences toutes les autorités qui paraissaient pouvoir contrecarrer leur dessein, et mobilisé tous leurs moyens. L'intervention personnelle de Juin sur insistance du commandant Dorange met un terme à tout ceci : Darlan, enfin libéré, prend contact avec Vichy, certain d'avoir l'autorisation de Pétain de négocier avec les Américains<sup>222</sup>. Seul dépositaire de l'autorité du Maréchal, lui seul peut se faire obéir en Afrique du Nord, mettre fin aux combats et à une situation délicate pour les alliés. Il conclut alors un « arrêt » des hostilités mais seulement à Alger et ses environs dans la soirée du 8 novembre. A Casablanca, où la confusion règne toujours, la journée du 9 s'annonce encore difficile en revanche.

---

<sup>220</sup> DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean, *op. cit.*, p.336

<sup>221</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, ordre de citation à l'ordre de l'armée de mer du CC Amman, par le VAE Michelier commandant en chef les forces maritimes françaises en Afrique. *Attributions de récompenses au personnel de la 2<sup>ème</sup> escadre légère*, signé Michelier.

Le 9 novembre en effet, au Maroc, on va continuer à s'expliquer par les armes, surtout pour l'armée de terre, la marine et l'aviation étant presque décimées: en dehors du *Jean Bart*, dont la tourelle a été remise en état. Pour la deuxième flottille, seul l'*Alcyon* flotte encore, mais ne peut servir à grand chose étant donné son état. En revanche subsistent trois avisos en bon état, le *La Grandière*, la *Gracieuse* et le *Commandant Delage*, ainsi que deux patrouilleurs, le *Victoria* et *Aspirant Brun*. Du côté de l'armée de l'air, ne subsistent que la moitié des 100 avions de la veille<sup>223</sup>.

A Casablanca, dans l'ignorance des tractations qui visaient à conclure un accord portant aussi sur le Maroc et l'ensemble de l'Algérie, on constitue des compagnies pour boucher les trous entre les formations de l'armée de terre destinées à barrer la route de Casablanca. Une compagnie est composée avec les marins rescapé de l'*Albatros* : le 9 Amman avec elle se trouve sur la jetée aux phosphates, mais aucun engagement ne s'y produit. Le 10, Amman est mis à la tête d'une compagnie constituée de marins provenant des bâtiments coulés. Avant de prendre son commandement, Amman apprend finalement qu'il est affecté à l'amirauté pour occuper un poste à l'EM de Michelier<sup>224</sup>. Il va plus précisément y occuper les fonctions d'adjoint au chef d'état-major<sup>225</sup>.

Pendant toute la journée se suivent ordres et contre ordres pour cesser/continuer le combat, et la situation n'est pas claire, loin de là, à tel point que les forces américaines se tiennent prêtes à attaquer les positions françaises dès 8h15 le 11. Amman est en première loge des tractations et des hésitations qui animent l'EM de Michelier. En vue d'éviter un malentendu, Michelier envoie à 2h45 un télégramme à Vichy : « Après trois jours de luttes violentes, j'ai perdu quasiment tous bâtiments de combat et appareils aériens-stop-Ce qui reste des ouvrages de côte est à la merci d'un court bombardement en piqué-stop- *Jean Bart* en avarie, à moitié coulé-stop- Faible force terrestre ne peut lutter avec espoir contre division mécanisée venue de Fédala à l'est et survenant région de Magazan à l'ouest- stop- Américains tiennent toutes arrivées d'eau à Casablanca, cette ville de 500000 habitants est sur le point d'en être privée -stop- dans ces conditions douloureuses et après tant de sacrifices consentis, j'ai fixé à 2h30 le 11 novembre, la cessation des hostilités à Casablanca en exécutant ainsi les instructions du résident général au Maroc et en me conformant à celles que vous m'avez adressées le 10 novembre -Amiral Michelier<sup>226</sup> » . En cela, Michelier ne ment pas : le cessez-le-feu ne relève pas d'un ralliement à la cause alliée

---

<sup>222</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.373

<sup>223</sup> *Ibid*

<sup>224</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 2

<sup>225</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *Livret d'officier de Maurice Amman*, embarquements et fonctions diverses, p.8

<sup>226</sup> SHD/DM, 136GG2/2, papiers Amman, Casablanca le 10 novembre 1942, le VAE Michelier à l'Amirauté française à Vichy

mais procède de l'effondrement de la résistance déjà acquis à Oran, imminent au Maroc<sup>227</sup>.

L'Amirauté approuve la décision et Michelier entre en contact avec les généraux américains pour leur annoncer la nouvelle. Michelier rencontre alors le 11 Patton alors que dans le même temps Darlan et Eisenhower établissent un *modus vivendi* pour l'Afrique du Nord<sup>228</sup>. Quelques jours après, Michelier apprend à Amman qu'il aura au début de l'année prochaine un commandement intéressant et le charge d'ici là d'établir la liste des récompenses à attribuer suite aux opérations qui venaient d'avoir lieu, en plus bien sûr des occupations qui seraient données à Amman au titre de l'EM.

## **II UN BARBARESQUE RENTRE EN GUERRE (13 novembre 1942- 1<sup>er</sup> mai 1946)**

### **A. -A l'EM du commandant de la Marine au Maroc (au 5 avril 1943)**

Le 14 novembre, Amman est donc à terre, chargé de faire en sorte que soient honorés tous les morts et les blessés comme ils le doivent<sup>229</sup>. Comment vit-il le retour de la France dans la guerre aux côtés des Alliés contre les Allemands, lui qui a résisté au débarquement américain à bord de l'*Albatros*? Je suppose que comme nombre de marins fidèles à Vichy, Amman a vu ses réticences à renier son serment à Pétain levées par l'aval de Darlan à la reprise du combat. Le 13 novembre en effet, agissant au nom du maréchal, Darlan fait rentrer l'Afrique du nord dans la lutte contre l'Axe<sup>230</sup>. La marine n'est de plus pas monolithique, elle n'est pas entièrement soumise à la volonté de son chef. Elle est certes bienveillante envers le Maréchal, attirée par la Révolution nationale et la nécessité de l'armistice, elle n'est pas pour autant prête, dans son immense majorité, à partir en guerre aux côtés des Allemands. La marine ne peut être dissociée de la communauté nationale. Tant que cette communauté sera amputée dans son territoire et dans ses membres par l'Allemagne, il ne faut absolument pas compter que la marine, à quelques exceptions près, puisse être engagée, aux côtés de cette puissance, dans un conflit contre qui que ce soit<sup>231</sup>.

Patriote fervent, Amman ne voit sans doute pas d'un mauvais œil la reprise du combat contre l'Axe, ne serait-ce que parce que son séjour en France lui a montré que la

---

<sup>227</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.373

<sup>228</sup> *Ibid.*

<sup>229</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 2

<sup>230</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.375

<sup>231</sup> *Ibid.*

vie y est un calvaire sous la botte nazie. Le premier geste d'Amman dans son nouveau poste au sein du troisième bureau est d'accompagner l'amiral Ronarc'h qui remet les décorations aux grands blessés<sup>232</sup>. Pour l'ensemble de la Marine au Maroc, on dénombre 472 tués ou disparus et 516 blessés. L'*Albatros* de son côté compte 14 tués et 55 blessés sur 118 hommes d'équipage. Le 27 novembre, quand les Allemands entrent à Toulon les bâtiments de la Flotte se sabordent, comme Darlan l'avait promis lors de l'armistice<sup>233</sup>. Un mois plus tard, Darlan est assassiné, et Giraud va le remplacer dans des circonstances troublées. Quelques jours avant l'assassinat de l'amiral de la Flotte, le 15 décembre 1942, Amman est cité à l'ordre de l'armée de mer pour son action à bord de l'*Albatros* le 8 novembre 1942<sup>234</sup>. Quelques temps plus tard il apprend qu'il va commander l'avisos *La Boudeuse*. Pour le moment néanmoins, le navire est en réparation à Alger où des radars sont installés, aussi Amman va-t-il rester encore un temps à l'EM de Michelier, toujours pour s'occuper des distributions de récompenses suite à la bataille de Casablanca. Le 5 avril Amman prend le commandement du navire<sup>235</sup>.

#### **B. Un pacha efficace sur *La Boudeuse* (7 avril 1943- fin septembre 1944) : remise à niveau technique puis participation à la libération de la Corse**

*La Boudeuse* est mise sur cale en 1938, lancée en septembre 1939 et entre en service en septembre 1940. Faisant partie d'une série de 13 avisos dragueurs de mines de 630 tonnes, *La Boudeuse* est longue de 78 mètres, est dotée de 2 diesels Sulzer de 4000 chevaux devant en théorie lui permettre d'atteindre 20 nœuds et d'avoir un rayon d'action de 10 000 miles à 9 nœuds et de 4 000 miles à 14 nœuds. Elle était armée d'un canon de 100 et de 8 mitrailleuses de 13mm<sup>236</sup>. Amman, dont c'est là le premier commandement, va profiter de cette indisponibilité pour prendre contact avec les Alliés et les voir à l'œuvre<sup>237</sup>. En effet, le problème de la marine restée en Afrique du Nord pendant ces deux années est qu'elle n'a pas combattu, et a fait peu d'exercices à grande échelle faute de carburant. Elle est donc un peu « rouillée » mais surtout, elle n'est plus au fait des dernières innovations

<sup>232</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 2

<sup>233</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.394

<sup>234</sup> en ce qui concerne le détail de la citation, voir *supra*. Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, ordre de citation à l'ordre de l'armée de mer du CC Amman, par le VAE Michelier commandant en chef les forces maritimes françaises en Afrique. *Attributions de récompenses au personnel de la 2<sup>ème</sup> escadre légère*, signé Michelier. A noter que le texte est raturé : il mentionnait au départ le sang froid d'Amman face aux attaques « des avions ennemis » ; mais une rectification manuscrite a été apportée, le terme « adverses » s'étant substitué au terme « ennemis »

<sup>235</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *op. cit.*, embarquements et fonctions diverses, p.8

<sup>236</sup> SHD/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de *Boudeuse*, voir annexe 3 pour plus de détails sur le navire

<sup>237</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 3

techniques. L'aide alliée est indispensable pour moderniser une flotte surtout potentielle, car dépassée. A la suite des accords d'Anfa en janvier 1943, les Américains assument l'essentiel de cette modernisation<sup>238</sup>. Les moyens de détection, radar, sonar et l'armement aérien sont améliorés.

Début juin, Amman apprend qu'il pourra prendre passage avec un officier de *La Boudeuse*, à Alger, sur un destroyer anglais appelé à escorter un convoi se rendant à Malte et à revenir avec lui à Alger<sup>239</sup>. Le 10 juin Amman embarque en compagnie de l'EV Julienne sur le *Wilton* pour une durée de trois semaines<sup>240</sup>. A bord, Amman fait connaissance avec la plupart des moyens dont dispose le navire et leur utilisation dans les différents « cas de figure ». L'art de la guerre sur mer a quelque peu évolué depuis l'armistice, notamment avec l'apparition du Radar<sup>241</sup>. Après une escale à Malte, le navire revient à Alger et Amman repart à Casablanca où l'attend son navire. Dans le même temps les manœuvres politiques continuent, Giraud est progressivement évincé, le CA Lemonnier remplace Michelier qui est « mis en disponibilité » : dès l'été 1943 en effet, jugeant l'action de De Gaulle néfaste à Alger et s'opposant à son autorité, l'amiral Muselier se trouve à la tête d'un complot, en liaison sinon avec l'amiral Michelier, du moins avec l'amiral Moreau. A la faveur d'une démission de De Gaulle, le Général serait arrêté. L'affaire fait long feu en raison des réticences de Giraud et de l'absence d'une personnalité en mesure de le remplacer alors que Giraud est au comble du discrédit. L'affaire n'est certainement pas étrangère à l'élimination de Michelier et de Moreau mis en disponibilité ou à la retraite, ainsi que de tous ces officiers généraux en poste en Afrique au moment de Torch, à l'exception du général Juin<sup>242</sup>.

En ce qui concerne Amman, la refonte de *La Boudeuse* s'achève le 19 octobre<sup>243</sup>. Le navire appareille presque aussitôt pour escorter un paquebot chargé de troupes jusqu'à Casablanca<sup>244</sup>. Dans les semaines qui suivent, Amman va naviguer dans une zone infestée de sous marins ennemis mais aussi fréquentée par des navires amis, y compris des navires à croix de Lorraine, avec qui « les rapports sont assez froids<sup>245</sup> ».

En effet, à la suite du sabordage de la flotte, une marine se reconstitue en Afrique à partir des éléments épars qui ont survécu à l'armistice: ce sont les Forces Maritimes

<sup>238</sup> MASSON, Philippe, *La marine française et la guerre 1939-1945*, Paris, 547 pages, éditions Tallandier, 2000, p.417

<sup>239</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice; *op. cit.*, p.89

<sup>240</sup> SHD/DM, archives de l'avis *La Boudeuse*, carton TTY89, chemise « opérations 1943 », Casablanca le 27 juillet 1943, le CC Amman commandant *La Boudeuse* à M. le CV commandant les patrouilles de l'Océan

<sup>241</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 3

<sup>242</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p. 408

<sup>243</sup> SHD/DM, archives de l'avis *La Boudeuse*, carton TTY 89, chemise « historique », *Aviso 1939-1945*

<sup>244</sup> SHD/DM, archives de l'avis *La Boudeuse*, carton TTY 89, chemise « opérations 1943 »

<sup>245</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice; *op. cit.*, p.91

d'Afrique<sup>246</sup>. A cet ensemble s'ajoutent les Forces Navales Françaises Libres<sup>247</sup> et quelques unités prêtées par les alliés, soit au total 142000 tonnes de bâtiments. A ce premier groupe vont se joindre la force X bloquée à Alexandrie depuis juin 1940 et la petite Flotte des Antilles. La force X se rallie le 17 mai 1943 après de longues tergiversations. Avec la marine d'Alger, la force X et la flotte des Antilles, la nouvelle marine française rassemble 245000 tonnes. Elle compte trois navires de ligne (*Richelieu*, *Jean Bart*, *Lorraine*) trois croiseurs lourds, 6 croiseurs légers, 4 contre-torpilleurs de 2600 tonnes, 9 torpilleurs, 12 sous-marins et le porte-avions *Béarn*. Avec les bâtiments inachevés, ne sont disponibles que 200000 tonnes. A cette flotte vont s'ajouter les 30000 tonnes de bâtiments Forces Navales Françaises Libres. Les retrouvailles entre les FNFL et la marine d'Afrique issue de Vichy manquent singulièrement de chaleur. Un fossé profond s'est creusé entre les deux groupes, les uns et les autres sont désormais solidement ancrés sur leur position. Les amiraux Godfroy et Robert, commandants respectifs de la force X et de la Flotte des Antilles, rallient uniquement les Forces Maritimes d'Afrique et non la France combattante. Pour des hommes comme les amiraux Michelier et Moreau c'est aux FNFL de s'intégrer aux Forces Maritimes d'Afrique alors que pour l'amiral Auboyneau, issu de la France Libre, il n'en est pas question : c'est l'inverse qui doit se produire. Après tout les FNFL n'ont fait que de l'escorte de convois alors que les FMA ont combattu au Levant, à Mer El-Kébir, Diégo-Suarez... En réalité la fusion de l'été 1943 entre FMA et FNFL est loin d'être complète. Les FNFL prennent le nom de Forces Navales en Grande-Bretagne<sup>248</sup> et continuent à opérer en Manche ou dans l'Atlantique nord, sous commandement opérationnel britannique. Elles manifestent une réticence à adopter le sigle Marine Nationale, ne voulant pas être commandées par des « traîtres ». En plus de ces difficultés relationnelles, Amman découvre le travail ingrat et souvent fort dangereux des escorteurs qui se battent plus ou moins à l'aveuglette.

Amman prend en effet part à la libération de la Corse en septembre 1943<sup>249</sup>. La Corse n'avait été occupée qu'après le débarquement allié en Afrique du Nord en novembre 1942<sup>250</sup>. Les mouvements de résistance qui y sont nés ont contacté Alger et le général Giraud qui a estimé nécessaire de débarquer le plus rapidement possible. Dès ce moment se sont mis en place les moyens nécessaires à la prévision des opérations de débarquement dans l'île, entre autre par le biais des missions nocturnes du sous-marin *Casabianca*. Pour

<sup>246</sup> Forces Maritimes d'Afrique, désormais notées FMA

<sup>247</sup> Forces navales Françaises Libres, désormais notées FNFL

<sup>248</sup> désormais notées FNGB

<sup>249</sup> Archives personnelles de la Famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, *décret portant promotion dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur*, Paris, le 7 juillet 1945, signé de Gaulle

<sup>250</sup> MASSON, Philippe, *La participation de la Marine française aux débarquements de Normandie de Corse et de Provence*, Paris, Service Historique de la Marine, 1969, 276 pages, p.184

la France libre, il s'agit d'occuper le terrain alors que la campagne d'Italie fait rage et qu'aucune opération de débarquement n'est prévue sur les côtes de Corse par les Anglo-Saxons. Tous les moyens sont concentrés sur Salerne, et par ailleurs, le général Eisenhower ne s'intéresse que peu à la stratégie des îles<sup>251</sup>. Or le 8 septembre, à 19h30, à l'annonce de l'armistice entre les alliés et le maréchal Badoglio, successeur de Mussolini, les mouvements de résistance corse décident de déclencher l'insurrection face à des troupes italiennes démotivées mais nombreuses, soit environ 100000 hommes. Les troupes italiennes ne réagissent pas, arguant de l'armistice, tandis que les Allemands présents cherchent à quitter les lieux sans se faire remarquer.

Le 9 septembre 1943, à 18h00, Giraud est informé de la situation, et devant le refus Anglo-Saxon de fournir des troupes, décide d'intervenir avec des forces purement françaises immédiatement disponibles<sup>252</sup>. Amman et *La Boudeuse* font partie des navires engagés pour établir une noria d'Alger à Ajaccio : ils escortent des convois d'hommes et de nourriture, le plus souvent de nuit. Le ravitaillement d'une île qui ne produit rien ou presque est en effet difficile à cause de la menace sous-marine<sup>253</sup>. En octobre, la situation est plus claire, et les Allemands n'occupent plus le terrain, le général Etterlin ayant réussi à faire évacuer ses troupes malgré les accrochages avec la résistance corse<sup>254</sup>. Dès lors les français n'ont plus qu'à se défendre contre l'aviation et les sous-marins. Dans les mois qui suivent, la Corse va devenir une plate-forme de débarquement pour le débarquement en Provence.

Amman, pour sa part, rejoint Alger avec *La Boudeuse* et le groupe de bâtiments qui assuraient l'escorte de tous les convois entre Alger et Ajaccio et qui comptait à l'époque 4 torpilleurs, 2 avisos (dont *La Boudeuse*) et un patrouilleur. Avec son navire, Amman a accompli en tout 8 missions d'Alger à Ajaccio<sup>255</sup>. De nombreuses alertes ont eu lieu, suivies par plusieurs grenadages et tirs de hérisson sur des contacts ASDIC présumés, mais sans jamais donner lieu à aucun combat<sup>256</sup>. Pendant un séjour à Alger, le ministre de la Marine M. Jacquinot vient visiter *La Boudeuse* et déjeuner à bord avec l'amiral Lemonnier, successeur de l'amiral Michelier<sup>257</sup>. Amman est à Alger quand le 7 avril 1944 apprend qu'il est proposé par l'amiral Lemonnier en personne pour le grade supérieur et pour devenir dès le 14 avril membre de son EM, preuve de son succès à la mer après plus

---

<sup>251</sup> *Ibid.*, p.199

<sup>252</sup> *Ibid.*, p.201

<sup>253</sup> *Ibid.*, p.186

<sup>254</sup> *Ibid.*, p. 209

<sup>255</sup> SHD/DM, archives de l'avis *La Boudeuse*, carton TTY 89, chemise « opérations 1943 »

<sup>256</sup> Il est aussi appelé Hedgehog. C'est un mortier permettant d'attaquer par l'avant du navire sans perdre le contact ASDIC. Voir MASSON, Philippe, article « sous-marins », p.1703, in *Dictionnaire de la seconde guerre mondiale*

<sup>257</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.93



d'un an de commandement effectif<sup>258</sup>. Amman ne peut refuser, bien que n'ayant servi à terre que deux petites fois, et encore pendant de très courtes périodes.

### **C. En poste à l'EM particulier du CEMGM : du débarquement en Provence au retour à Paris**

Le 14 avril, Amman quitte donc le bord pour se rendre à l'amirauté se mettre aux ordres de l'amiral Lemonnier à Alger. Dans un premier temps, Amman occupe le poste de chef de la section d'études générales, avant de devenir à une date indéterminée chef de cabinet du chef d'état-major général de la marine qu'est l'amiral Lemonnier<sup>259</sup>. Dépendant directement du CEMM, une section a été créée sous l'autorité du CV Le Hagre, en vue de définir et préparer les instructions à donner pour assurer la participation française aux opérations de débarquement dans le sud de la France, longtemps incertaines<sup>260</sup>. Si l'opération a été approuvée en décembre 1943, on ne sait pas quand elle va avoir lieu, ni même si elle aura lieu. En effet, il est prévu que le débarquement en Provence intervienne au moment où les troupes alliées en Italie atteindront la ligne Pise Rimini, mais le problème est qu'en Italie les troupes piétinent. De plus le débarquement de Normandie nécessite plus de navires que prévu. Ce n'est d'ailleurs qu'après *Overlord* et la prise de Rome que l'opération ressort des tiroirs. En définitive, le 23 juin 1944, l'opération est définitivement adoptée, sous pression d'Eisenhower<sup>261</sup>. Heureusement, les vicissitudes connues par l'opération *Amvil* ne semblent pas avoir eu de répercussions trop négatives sur la préparation de l'opération par la « force 163 » chargée d'étudier à Alger l'opération amphibie. Au début de 1944, cet EM, placé sous la direction du brigadier général Davidson, s'est adjoint une section navale dirigée par le capitaine English, et au début d'avril, les représentants de l'armée et de la marine française sont invités à étudier les problèmes particuliers posés par la participation française. De son côté, le CA Lemonnier, commandant en chef des forces maritimes françaises, responsable de l'emploi des forces navales françaises<sup>262</sup>, est l'adjoint de l'amiral Hewitt. Ce dernier est le second de l'amiral Cunningham, commandant en chef des forces navales alliées en Méditerranée. C'est au sein de la section dirigée par le CV Le Hagre et placée sous les ordres de l'amiral

---

<sup>258</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 6

<sup>259</sup> Archives personnelles de la famille Amman, livret personnel d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.9

<sup>260</sup> MASSON, Philippe, *La participation de la Marine française aux débarquements de Normandie de Corse et de Provence*, Paris, Service Historique de la Marine, 1969, 276 pages, p.231

<sup>261</sup> *Ibid.*

<sup>262</sup> *Ibid.*, p.232

Lemonnier qu'Amman est en poste<sup>263</sup>.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1944, Amman est enfin promu Capitaine de Frégate<sup>264</sup>. Depuis la veille, il est chargé par l'amiral Lemonnier de recruter des hommes connaissant bien la région où le débarquement doit avoir lieu, soit dans les environs de Marseille et Toulon. Ayant longtemps habité la région, il est normal qu'Amman soit chargé de repérer ces « officiers de plage » qui doivent servir à guider les hommes une fois le débarquement effectué<sup>265</sup>. Le débarquement effectué, les officiers de plage deviendraient dans ces mêmes lieux les commandants des « Unités marine » qui seraient créées pour assurer entre les autorités civiles et les autorités alliées toutes les liaisons nécessaires. Amman se rend également à Naples avec Lemonnier où se trouve le général de Lattre de Tassigny, commandant en chef de troupes françaises qui doivent débarquer en Provence<sup>266</sup>. Il semble donc qu'Amman assiste ainsi aux conversations importantes que Lemonnier a avec de Lattre et son EM.

Alors que le débarquement approche, l'amiral Lemonnier et le CV Le Hagre embarquent sur le *Catoctin* sur lequel se trouvent le VA Hewitt, commandant en chef des forces de débarquement, et le général Truscott, qui commandera la 7<sup>ème</sup> armée d'invasion une fois sa mise à terre, ainsi que M. Forestal, secrétaire d'État de la Marine Américaine<sup>267</sup>. Amman, pour sa part, embarque sur le *Girundia 2* avec les officiers qui faisaient partie de l'équipe qui travaillait avec le commandant Le Hagre<sup>268</sup>. Le 16 au matin le yacht réarmé entre en rade de Saint-Tropez où il retrouve le *Catoctin* arrivé la veille.

Les troupes françaises sont chargées de libérer Toulon et Marseille, priorités de l'opération *Anvil* afin de permettre l'acheminement des matériels nécessaires à la progression des armées<sup>269</sup>. Dès le 18 août, l'ennemi semble profondément désorganisé. L'amiral Ruhfus, qui commande la place de Toulon, n'en dispose pas moins de 20000 hommes composés des restes de la 242<sup>ème</sup> division, d'éléments de la Kriegsmarine et de ses services. Il peut également compter sur l'appui d'une nombreuse artillerie et d'importantes fortifications. Conscient de ce fait, l'EM n'espère pas la chute de Toulon avant J+20 après le débarquement<sup>270</sup>. Désireux néanmoins de prendre de court l'ennemi avant qu'il

<sup>263</sup> SHD/DM, 136GG2/2, papiers Amman, chemise « juillet 1944 », Alger le 19 juillet 1944, le CA Lemonnier CEMG Marine au VA Hewitt, Commander United States Naval Forces North African

<sup>264</sup> SHD/DM, annuaire de la marine 1965

<sup>265</sup> SHD/DM, 136GG2/2, papiers Amman, chemise « juillet 1944 », Alger le 28 juin 1944, circulaire du CA Lemonnier CEMG Marine, sur la nécessité de rechercher discrètement les personnels de la marine connaissant le littoral de Marseille à Toulon en vue du débarquement.

<sup>266</sup> SHD/DM, 136GG2/2, papiers Amman, chemise « juillet 1944 », ordre de mission pour le CF Amman

<sup>267</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, plage 8

<sup>268</sup> SHD/DM, 136GG2/3, papiers Amman, livret « registre chronologique des communications du bâtiment GIRUNDIA 2 », portant le numéro 2, commencé le 4 août 1944 terminé le 27 août 1944

<sup>269</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.270

<sup>270</sup> *Ibid*

n'organise sa défense, de Lattre, encouragé par le général de Montsabert, décide de commencer l'investissement de Toulon avec les moyens disponibles dès le 19, soit 16000 hommes, 30 chars et 80 pièces d'artillerie. Le 21 août Toulon est encerclée, mais les troupes ne peuvent y pénétrer que le 24, à cause de la résistance de la garnison. La ville se rend finalement le 26<sup>271</sup>. Dès le lendemain, de Lattre décide de se rendre à Toulon pour passer en revue les troupes qui viennent de libérer la ville. C'est à cette même date qu'Amman quitte le bord du *Girundia 2*. Il se rend à Toulon où toutes les autorités doivent se rassembler pour le défilé. Amman va rester dans la région, entre Toulon et Saint Tropez, jusqu'au début du mois de septembre, en vue de préparer le retour de l'escadre dans son port d'attache<sup>272</sup>. Il rallie ensuite Paris, que les Allemands n'occupent plus. L'EM existant sur le *Girundia 2* va être dissout et Amman part donc pour Paris où il est nommé pour remplir les fonctions de chef de cabinet du CEMM<sup>273</sup>.

Amman arrive à l'état-major de la Marine, sis deux rue Royale, vers la fin du mois de septembre 1944. Au départ, l'EMM se compose en tout et pour tout de 5 personnes<sup>274</sup>. Il va y rester un peu plus d'un an et demi. Pendant toute la durée de son séjour, les missions qui incombent à Amman sont les suivantes:

- d'une part suivre le déroulement des opérations militaires en cours de façon à être en mesure d'exécuter, voire susciter, toutes les missions en ces domaines qui pourraient lui être confiées.

- d'autre part, sur tous les plans, assister le CEMG dans la gestion de la Marine; en particulier les récompenses, les sanctions, les mouvements de personnels et le suivi de toutes les questions qui appellent une action de sa part.

Au titre des premières missions, il semble qu'Amman prenne part à la planification de la participation française prévue à la guerre du Pacifique<sup>275</sup>. Participer à la guerre du Pacifique était une volonté personnelle de De Gaulle afin de bien marquer le fait que la France était de tous les combats.

Une fois la guerre terminée, Amman est chargé de la gestion de la libération des réservistes, du déminage des côtes et enfin de participer activement aux opérations d'Indochine, en maintenant les bateaux sur place et en entretenant des marins à terre<sup>276</sup>.

Alors qu'il est de retour à Paris depuis plus d'un an, Amman est cité à l'ordre de la division pour son commandement de *la Boudeuse* deux ans plus tôt. Plus précisément, la

---

<sup>271</sup> *Ibid*

<sup>272</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 10

<sup>273</sup> *Ibid*

<sup>274</sup> SHD/DM, 30GG9/2, archives orales Amman, page 10

<sup>275</sup> SGD/DM, 136GG2/14, papiers Amman, chemise « conversations Anglo-françaises les 11-12 et 13 juin 1945 ». On y trouve nombre de papiers demandant l'aide logistique britannique en vue d'une participation française à la guerre du Pacifique.

citation lui est attribuée pour sa participation au débarquement et à la libération de la Corse<sup>277</sup>. Quelques mois plus tôt, en juillet précisément, Amman a été fait officier de la Légion d'Honneur pour l'ensemble de son œuvre pendant la guerre : évasion du *Jean Bart*, commandement de la *Boudeuse*, et planification du débarquement en Provence<sup>278</sup>. A une date indéterminée, Amman reçoit également un témoignage officiel de satisfaction de la part du ministre de la marine pour sa participation, une fois encore, à la planification du débarquement en Provence<sup>279</sup>.

Pendant toute la durée de son séjour rue Royale, Amman côtoie les plus grands noms de la Marine d'après-guerre. Lemonnier, dont Amman est chef de cabinet, est celui avec lequel il est particulièrement en contact. Bien que n'ayant pas fait l'École de Guerre Navale, Amman peut ainsi nouer des contacts fort utiles pour la suite de sa carrière. En compagnie de Lemonnier, Amman visite les ports allemands : Kiel, Hambourg, Brême, Minden, Bremerhaven<sup>280</sup>...

Au titre de ses autres occupations à l'EM, Amman a à traiter toutes les demandes de récompenses pour fait de guerre ou non et de les présenter à Lemonnier et de Gaulle. C'est ainsi qu'Amman a à connaître des problèmes entre des officiers de haut rang réglés non sans mal par l'amiral Lemonnier. Dans le Paris de ces années là, la moindre nomination d'officier est un véritable sac de nœuds, tant les susceptibilités sont à fleur de peau entre les différentes composantes « reconstituées » de la Marine : FNFL, Barbaresques et marine de Vichy. En particulier, la régularisation des décorations remises à l'issue des combats de 1942 oblige le général de Gaulle à intervenir. Dans la Marine comme ailleurs, on épure avec plus ou moins de sévérité, ce qui crée une atmosphère de suspicion pénible à cause de la maladresse de certains enquêteurs<sup>281</sup>.

---

<sup>276</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 11

<sup>277</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, Paris le 20 novembre 1945, le Vice-Amiral Lemonnier chef d'état-major de la Marine, commandant les forces maritimes et aéronavales, cite à l'ordre de la division l'avis *La Boudeuse*

<sup>278</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, Paris le 7 juillet 1945, décret portant promotion dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur, signé de Gaulle

<sup>279</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *livret personnel d'officier de Maurice Amman*, Témoignage officiel de satisfaction signé Jacquinot destiné au Capitaine de Frégate Amman. Je ne connais pas la date précise de ce témoignage officiel de satisfaction, mais en me basant sur le grade d'Amman et le fait qu'il soit signé par Jacquinot, tout laisse à penser qu'il date de l'hiver 1945. La date mentionnée sur le papier n'est pas lisible, étant masquée.

<sup>280</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.107

<sup>281</sup> ABZAC-EPEZY, Claude (d'), « L'épuration dans l'armée, mythe et réalités », In FORCADE, Olivier, DUHAMEL, Éric, et VIAL, Philippe (dir.), *Militaires en République, les officiers, le pouvoir et la vie publique en France de 1870 à 1962*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, 734 p., pp. 667-686.

**TROISIEME PARTIE :  
DE WASHINTON A LONDRES, NAISSANCE ET CONSECRATION  
D'UN MILITAIRE DIPLOMATE  
(1946-1958)**

***CHAPITRE V : De Paris à Paris via Washington, Amman diversifie ses expériences***

## I Amman commande le *Hoche* (1<sup>er</sup> mai 1946- 4 juillet 1947)

### A Une Marine qui n'est plus que l'ombre de ce qu'elle était reçoit en partage les restes de la *Kriegsmarine*

Le 4 février 1946 est livré le *Hoche*, au sein de 8 contre torpilleurs et torpilleurs allemands cédés par les Anglais à Cherbourg, en présence du ministre de la Marine M. Jacquinot. Profitant de sa proximité d'avec l'amiral Lemonnier, c'est ce navire qu'Amman a choisi de commander, et également qu'il aurait baptisé<sup>282</sup>. Le *Hoche* est l'ex Z25, commencé en avril 1938, lancé en 1939, en service en Septembre 1940. Il mesure 127m de long, donne 38 nœuds, dispose de 5 pièces de 150mm (dont 2 à l'avant), de deux groupes de 3 torpilles de 533mm, de 60 mines, d'un radar et des pièces AA de 20 et 37mm<sup>283</sup>. Les hauts du navire sont envahis par la rouille mais tout peut être réparé sans problème. Pour le moment néanmoins, le navire n'est pas opérationnel. Amman retourne donc en attendant à Paris pour continuer à travailler en tant que CEM de Lemonnier.

### B. Commémoration de la Libération et missions de représentation dans les colonies

Amman est de retour à bord du *Hoche* le 1<sup>er</sup> mai<sup>284</sup>. Pour Amman, le commandement du *Hoche* est une preuve de succès dans sa précédente affectation. Le tout est de replacer le commandement du navire dans le contexte de l'époque, celui d'une marine française qui dispose de peu de navires en bon état, même si sur le papier elle aligne encore 400000 tonnes de bâtiments. La plupart des navires sont dépassés, et la flotte est très hétéroclite. Le *Hoche* fait donc partie des rares navires n'ayant pas plus de 10 ans de service dans la marine française. Les problèmes qui se posent avec la navire sont ceux de l'approvisionnement en pièces et de la prise en main du navire, les bâtiments allemands n'utilisant pas les mêmes instruments que les français<sup>285</sup>. Il faut faire venir les pièces d'Allemagne ou bien encore de La Pallice où les Allemands avaient pendant la guerre constitué des réserves de première urgence pour les navires de la série des Z<sup>286</sup>. S'ajoute aux problèmes matériels la barrière de la langue pour les modes d'emploi, mais l'équipage

<sup>282</sup> SHD/DM, 30GG9/2, archives orales Amman, page 12

<sup>283</sup> HONDEMARCK, Thierry, *De la croix gammée au pavillon tricolore ou l'histoire complète des escorteurs allemands cédés à la France en 1946*, Paris, [éditeur inconnu], 1985, 120 p.

<sup>284</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.9

<sup>285</sup> HONDEMARCK, Thierry, *op. cit.*, p.55

allemand qui a livré le navire fait preuve d'une grande gentillesse en aidant à la remise en état du navire et à sa prise en main par Amman et son équipage<sup>287</sup>.

En juillet le navire est opérationnel et ont lieu les essais en mer<sup>288</sup>. Si tout marche bien il faut néanmoins tâtonner pour réussir à faire fonctionner les appareils et les matériels inconnus, tels les appareils de conduite de tir<sup>289</sup>. En août, tout fonctionne normalement et le *Hoche* accompagne le Porte-Avions (PA) *Colossus*, prêté par les Anglais, pour aller au Havre et à Rouen pour les cérémonies de libération<sup>290</sup>. C'est ensuite le retour à Cherbourg puis le départ pour l'entraînement : Belle-Île, La Pallice, Lorient, Brest. Le retour à Cherbourg a lieu le 28 septembre<sup>291</sup>. Amman et le *Hoche* repartent de Brest, et vont à Lorient, Saint Nazaire, la Pallice, et enfin Bordeaux. Dans l'intervalle, Amman se rend à Paris où l'ambassadeur anglais le décore de la « Croix d'Officier de l'Empire Britannique<sup>292</sup> ».

Pour Amman, c'est ainsi que se termine l'année 1946. C'est ensuite le retour à Cherbourg, puis le *Hoche* appareille pour une nouvelle « croisière » afin d'être déclaré « Bon pour le service » : le navire se rend ainsi à Casablanca. Le *Hoche* part ensuite pour Dakar, en compagnie du *Richelieu*, du *Colossus*, du *Hova* et du *Kléber*. Les navires doivent escorter le Président de la République Vincent Auriol, qui a hissé sa marque sur le *Richelieu*<sup>293</sup>. L'arrivée à Dakar est marquée par des cérémonies officielles nombreuses puis c'est le départ pour Conakry, où les mêmes cérémonies ont lieu : dans les deux cas il y a bien sûr une volonté délibérée de la part de la France de marquer sa présence dans ses années d'après-guerre. Il faut monter le pavillon français le plus possible car la France encore traumatisée par la défaite entend s'accrocher à ses colonies qui, pour l'opinion de l'époque, sont les seuls éléments qui font encore du pays une grande puissance. En métropole presque personne n'a conscience que la France a perdu beaucoup de prestige depuis la défaite de la Bataille de France, et que cette perte de prestige a renforcé les revendications indépendantistes. De retour à Casablanca, Amman et le *Hoche* retrouvent le *Marceau*<sup>294</sup>. Avec lui et le *Kléber*, le *Hoche* franchit le détroit de Gibraltar pour aller à Oran et Alger tout en faisant des exercices après cette longue période de « représentation ». Le temps de commandement d'Amman touche à sa fin, et le 4 juillet Amman doit aller à Paris où un poste de professeur lui est réservé à l'École de Guerre

---

<sup>286</sup> *Ibid.*, p.37

<sup>287</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.110

<sup>288</sup> *Ibid.*, p.111

<sup>289</sup> *Ibid.*, p.111

<sup>290</sup> SHD/DM, 30GG9/2, archives orales Amman, page 11

<sup>291</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.111

<sup>292</sup> *Ibid.*, sur la raison de cette remise de médaille, il ne m'a pas été possible d'obtenir d'autres informations

<sup>293</sup> *Ibid.*

<sup>294</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.113



## II Professeur à l'École de Guerre Navale

### A. Une réouverture contestée sur laquelle planent nombre d'incertitudes

La réouverture de l'École de Guerre Navale (EGN) est décidée au cours de la réunion du Comité de défense nationale du 1<sup>er</sup> octobre 1946. Il est prévu que l'école quitte la rue Octave Gérard où elle se trouvait depuis 1919 pour s'installer à l'école militaire où elle sera juxtaposée aux écoles de guerre de l'air et de terre<sup>296</sup>.

L'EGN ne rouvre pourtant effectivement ses portes qu'à l'automne 47, sans doute car ce n'est pas la seule urgence pour la France et la Marine : l'opportunité de reconstruire une marine équilibrée ne fait pas l'unanimité à l'heure où l'Allemagne et l'Italie n'en ont plus et où l'URSS n'est pas encore identifiée comme l'ennemi<sup>297</sup>. Les cours ne reprennent qu'en janvier 1948 pour une promotion sélectionnée sur titres et qui avait bénéficié aux mois de novembre et décembre précédents d'un stage préliminaire<sup>298</sup>. La promotion se compose en tout et pour tout de 14 élèves entourés de 6 cadres : l'amiral Adam, commandant de l'EGN, le CV de Bourgoing, directeur des études, et 4 professeurs, dont Amman<sup>299</sup>.

La sélection des élèves a été assurée par Amman et le directeur des études, le CV de Bourgoing, directeur des études de l'EGN. Les candidats semblent n'avoir été jugés que sur une seule épreuve de synthèse de journaux. Chaque candidat aurait reçu le jour de l'épreuve un exemplaire de tous les journaux du jour. L'élève aurait alors eu pour consigne de faire une synthèse d'une page ou deux sur toutes les nouvelles du jour susceptibles d'intéresser un amiral<sup>300</sup>.

L'amiral Adam, qui commande l'École, doit en effet faire avec des moyens modestes. S'il se félicite dans l'allocution d'accueil prononcée devant la première

---

<sup>295</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.9

<sup>296</sup> MONAQUE, Rémi, *L'école de guerre navale*, service historique de la marine, Vincennes, 1995, p.55

<sup>297</sup> VIAL, Philippe, et CERINO, Jean-Benoît, « La Marine et le nouveau monde: l'enseignement de l'École de guerre navale face aux bouleversements du second après-guerre (1945-1956) », *Revue Historique des armées*, 1996, numéro 1, pp.106-123, p.106

<sup>298</sup> MONAQUE, Rémi, *op. cit.*, p.55. Je n'ai pu recueillir aucune information supplémentaire que le fameux « stage préliminaire ». Il s'agit peut-être des deux stages de deux mois dans des formations actives de l'armée de terre et de l'armée de l'air que l'on trouve mentionnés dans VIAL, Philippe, et CERINO, Jean-Benoît, *op. cit.*, p.111

<sup>299</sup> *Ibid.*

<sup>300</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.114

promotion d'après-guerre du nombre de candidatures (110) qui se sont manifestées, l'amiral Adam n'oublie pas que lui et ses cadres ne peuvent pas innover dans l'enseignement<sup>301</sup>. En dépit de la rupture de la guerre, les dispositions antérieures sont en effet ressuscitées. Ce phénomène qui peut sembler paradoxal s'explique en fait aisément. L'école a toujours eu un rôle prépondérant dans la définition, sinon de ses missions, du moins de son enseignement et de sa pédagogie<sup>302</sup>. L'instruction adressée par le département à l'amiral Adam se borne à définir la mission et à fixer le cadre enseignant en laissant le soin au premier commandant de l'après-guerre d'établir des règles provisoires pour le fonctionnement de l'école<sup>303</sup>. La mission regroupe des tâches naguère dévolues à l'EGN( formation aux principales fonctions d'officier d'EM) et celles qui revenaient au Centre des Hautes Études Navales (préparation à l'exercice de commandements complexes) en insistant sur l'importance des opérations interarmées<sup>304</sup>. Pour toutes les autres questions, Adam jouit d'une large initiative puisque les directives reçues ne disent mot sur des problèmes aussi importants que les programmes ou la sélection des stagiaires. Il va dès lors en fait appliquer en les adaptant les dispositions contenues dans les textes de 1929 qui n'ont pas formellement été abrogés<sup>305</sup>.

Pourtant, la Marine se refuse à bouleverser tout son enseignement. Les doctrines qui étaient enseignées à l'EGN avant la guerre n'ont pas été invalidées par la défaite : l'écroulement a été celui de tout le pays alors que le fonctionnement des états-majors de la marine n'a pas posé de problèmes particuliers<sup>306</sup>. C'est ainsi que la marine n'entend pas faire les frais d'une rénovation de l'enseignement supérieur militaire opérée à ses dépens, en vertu d'un désastre dans lequel elle estime n'avoir joué aucun rôle. Amman en est conscient, et il écrit d'ailleurs à ce propos : « *Nous partions de zéro. Malheureusement, en cette année de réouverture de l'EGN, toute la documentation issue de la guerre était plus ou moins périmée(...). Au cours de la première session, par la force des choses, l'enseignement ne put donc être basé que sur la culture générale et l'étude des leçons à tirer du conflit qui venait de s'achever*<sup>307</sup> » .

## B. Deux ans de professorat face aux bouleversements géostratégiques

Amman va néanmoins rester en poste à l'EGN pendant plus de deux années. A

<sup>301</sup> SHD/DM, carton 3CC EGN 1

<sup>302</sup> MONAQUE, Rémi, *op. cit.*, p.55

<sup>303</sup> SHD/DM, carton 48BB2/2, instruction numéro 50 EMG 0 du 11 février 1948, non inscrite au B.O

<sup>304</sup> MONAQUE, Rémi, *op. cit.*, p.55

<sup>305</sup> *Ibid.*, p.56

<sup>306</sup> VIAL, Philippe, et CERINO, Jean-Benoît, *op. cit.*, p. 112

<sup>307</sup> SHD/DM, 30GG9/2, archives orales Amman, page 13

l'école, il professe essentiellement le cours d'état-major et d'organisation<sup>308</sup>. Rien de plus normal quand on connaît le passé fort riche d'Amman en la matière. En effet, dans ces années d'après-guerre, l'accent était mis sur la culture générale et l'étude des leçons de la guerre faute de pouvoir étudier de nouvelles tactiques d'armes et de nouvelles méthodes de guerre en cours d'élaboration mais à un stade insuffisant pour pouvoir servir de base sérieuse à un enseignement.

C'est pourquoi durant les deux années de son commandement, Adam mit l'accent sur le métier d'état-major qui revêt une « importance primordiale (...) dans la recherche du succès », et sur la collaboration interarmées : « Je n'ai pas besoin d'insister sur l'interdépendance de plus en plus étroite qui lie les unes aux autres les forces armées de la Nation, interdépendance qui n'est à tout prendre, qu'une forme étendue de la liaison des armes, notion qui nous est familière<sup>309</sup> ». Il faut dire qu'à peine le processus de relecture du dernier conflit mondial engagé, celui-ci est bousculé par une actualité plus urgente : préparer les stagiaires à agir dans le cadre des états-majors interalliés qui fleurissent après la mise en place de l'Union occidentale puis de l'OTAN. Amman a alors un rôle prépondérant à l'EGN, de par les circonstances et son passé interallié lors de la préparation du débarquement en Provence. Amman et ses homologues membres du jury de sortie regretteront d'ailleurs en 1948 que les stagiaires, dans leurs travaux, « n'aient pas davantage pris en compte les liens constants et essentiels qui doivent nous unir, (...) dans la conjoncture annuelle, aux marines anglo-saxonnes<sup>310</sup> ».

Amman assiste ainsi aux premières heures de la Guerre Froide par le biais de l'évolution de l'enseignement à l'EGN. L'actualité pousse à la roue, et la situation internationale est omniprésente dans l'esprit des stagiaires : chacun s'inquiète de la puissance des communistes en France et redoute un possible coup de Prague<sup>311</sup>. Ainsi, des cours de Russe sont prodigués et la géographie de l'URSS entre au programme. Puis c'est au tour du marxisme-léninisme et de la marine russe. Chaque année un stagiaire italien est accueilli. Surtout, c'est avec les britanniques que se développent les liens. Adam en est un fervent partisan et un acteur important, alors que la marine française ne peut se moderniser sans puiser son inspiration chez les Anglo-Saxons.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1949, Amman ajoute un galon à ses épaulettes et devient Capitaine de Vaisseau, dernier grade d'officier supérieur<sup>312</sup>. Quelques mois plus tard, à l'automne 1949, avant la fin de son activité de professeur à l'EGN, Amman est auditeur à la deuxième

<sup>308</sup> Archives personnelles de la famille Amman, *Conférences d'état-major et d'organisation*, divers dossiers de cours s'étalant de septembre 1948 à septembre 1949

<sup>309</sup> SHD/DM, carton 3CC EGN 1, *Séance d'ouverture de la promotion 1948/1948*

<sup>310</sup> SHD/DM, carton 3CC EGN 1, Procès Verbal du jury d'examen de sortie, 30 octobre 1948

<sup>311</sup> VIAL, Philippe, et CERINO, Jean-Benoît, *op. cit.*, p. 65

session de l'Institut des Hautes Études de la Défense Nationale<sup>313</sup>. Pour Amman, qui n'a pas fait l'École de Guerre, c'est en quelque sorte une séance de rattrapage. Il y côtoie ceux qui, comme lui, ont raté leur départ. Amman retrouve ainsi sur les bancs de l'école le futur amiral Lancelot<sup>314</sup>. Pendant sa scolarité à l'IHEDN, Amman étudie des sujets intéressants la Défense Nationale sous toutes ses dimensions, y compris sur les plans social et économique.

### **III Au groupe permanent de l'OTAN à Washington**

#### **A. Une structure nouvelle**

Le 2 janvier 1950, Amman prend à Orly l'avion pour Washington, où il a été nommé au Groupe Permanent à la demande pressante de l'amiral Lemonnier<sup>315</sup>. Le Groupe Permanent est l'organisme exécutif du Comité militaire de l'OTAN<sup>316</sup>. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en effet, le climat international s'est sérieusement alourdi. L'URSS a mis la main sur la Tchécoslovaquie par le biais du « Coup de Prague », et elle a tenté de faire de même pour Berlin avec le blocus. Dans ces circonstances, les pays d'Europe restés libres se sont inquiétés pour leur sécurité. En 1948, la France, la Grande-Bretagne et les pays du Benelux ont signé un pacte d'assistance mutuelle, le pacte de Bruxelles. Or il est très vite apparu que sans aide de l'Amérique, tous les plans de défense communs sont illusoires et voués à l'échec<sup>317</sup>. Les 5 pays signataires du Traité de Bruxelles se sont donc associés avec le Canada, le Portugal, l'Italie, les Etats-Unis, le Danemark, et la Norvège en vue de faire face à une agression soviétique. C'est ainsi que le 5 avril 1949, au lendemain de la signature du Pacte Atlantique visant à prévenir une attaque soviétique sur les pays libres d'Europe, les 5 puissances du traité de Bruxelles adressent à Washington une demande officielle d'aide militaire et financière. En quelques semaines le gouvernement s'attaque au problème. Il prépare un programme global d'aide militaire aux pays menacés : le programme s'élève à environ 1450 millions de dollars pour l'exercice financier 1950, dont environ 1130 millions sont destinés aux pays européens de l'OTAN.

---

<sup>312</sup> SHD/DM, annuaire de la marine 1965

<sup>313</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, brevets diplômes et certificats divers, p.6

<sup>314</sup> VIAL, Philippe, et MARTINANT DE PRENEUF, Jean, « De Dakar à Suez, seconde partie: Lancelot et le Nouveau Monde » ( 1945-1957), *Revue historique des armées*, numéro 1 de l'année 1998, Paris, pp.92-112, p.96

<sup>315</sup> SHD/DM, 30GG9/2, archives orales Amman, page 14

<sup>316</sup> Lord ISMAY, *OTAN Les cinq premières années 1949-1954*, éditeur inconnu, lieu d'édition inconnu, [1954], 293 pages, p.24

<sup>317</sup> *Ibid.*

Le 25 juillet 1949, le programme d'aide est présenté par Truman au Congrès. Le 7 octobre, M. Truman nomme un directeur du programme d'aide militaire accordé aux pays signataires du traité. Le 27 janvier 1950, des accords bilatéraux mettant en œuvre le programme d'aide militaire furent signés à Washington entre les E.U et 8 pays européens membres de l'OTAN qui avaient demandé cette aide.

En parallèle à cela, le Pacte de l'Atlantique a donné naissance à un certain nombre d'organismes, dont le Groupe Permanent. La structure militaire de l'OTAN, depuis son apparition, s'est modifiée au fur et à mesure qu'elle prenait de l'expérience. L'organe militaire suprême est en théorie le Comité Militaire, composé en règle générale d'un CEM de chaque pays membre. La présidence du comité militaire change annuellement. Le comité militaire est chargé de faire des recommandations dans le domaine militaire et de donner des instructions et des directives aux autorités militaires subordonnées. Face à l'impossibilité de réunir souvent ce comité, on a mis en place un organisme exécutif composé de trois membres, qui a pris le nom de groupe permanent. Cet organisme siège en permanence à Washington et comprend des représentants des CEM des E.U, de la France et du Royaume Uni. La présidence est assurée de façon trimestrielle. Le Groupe Permanent est secondé par des équipes composées d'officiers d'EM américains, français et britanniques<sup>318</sup>. Il est devenu par la force des choses la clé de voûte de la coalition, étant chargé :

- d'établir un concept stratégique définissant en particulier les lieux où l'on s'efforcera d'arrêter l'ennemi en cas d'agression
- de mettre au point des directives générales en matières économiques et financières pour les programmes de défense et de production militaire dont les pays signataires du traité de l'Atlantique Nord devraient entreprendre la réalisation, tant collectivement qu'individuellement, dans le cadre des ressources économiques et financières disponibles.
- de jeter les bases d'un plan à longue échéance en fonction des moyens susceptibles d'être financés et réalisés<sup>319</sup>.

## **B. Un marin indésirable dans l'obtention de l'aide alliée**

Au Groupe Permanent, Amman retrouve son ami le CF Picard-Destélan, seul marin en poste. La délégation française est dirigée par le général Ely, l'américaine par le général

---

<sup>318</sup> *Ibid* p.70

<sup>319</sup> *Ibid*, p.25 et suivantes

Bradley et la britannique par l'Air Marshal Tedder<sup>320</sup>. Le 3 janvier, Amman se rend pour la première fois dans les bureaux qu'il est amené à occuper. L'accueil est assez froid, pour ne pas dire glacial : « je n'ai pratiquement aucun contact avec mes collègues des autres armées, sinon avec le secrétariat où l'on n'ose pas me mettre dehors, à cause de mes galons »<sup>321</sup>. Ce n'est qu'après une conversation avec le général Ely que les choses s'éclaircissent : Amman est là à la demande insistante de l'amiral Lemonnier. Ely, pour sa part, ne souhaitait pas la présence d'un marin supplémentaire dont l'utilité ne semble pas évidente. Les débats parlementaires et de nombreuses déclarations politiques montrent en effet que la France comprend mal la nécessité d'une marine indépendante, proprement nationale, dans l'éventualité d'un conflit. Ramadier lui-même, pourtant ministre de la défense, limite ses tâches à l'escorte en septembre 1948 lors de la mise au point d'un plan de reconstitution des forces militaires françaises dans le cadre interallié. Dans cette perspective, l'idée dominante est que la France doit pouvoir compter sur les moyens maritimes surabondants de ses alliés Anglo-Saxons. Dès lors la priorité doit être accordée à l'armée de terre et à l'aviation indispensable pour soutenir le premier choc dans l'attente d'une aide extérieure<sup>322</sup>. Pour l'opinion et la majorité des chefs politiques et militaires, le thème de la « garde au Rhin » tient une place déterminante. En liaison avec les Alliés, la France doit avant tout constituer une puissante armée de terre forte de 14 divisions appuyée par une solide aviation tactique<sup>323</sup>.

En 1948 a pourtant été mis en place le *Plan 1950* proposé par l'amiral Lemonnier : la Marine doit pouvoir disposer de 300 000 tonnes de navires dont quatre porte-avions, auxquels viennent d'ajouter trois autres qui seraient fournis par l'aide alliée. Les marins doivent dès lors faire accepter leur plan au niveau international. C'est là tout l'objet de la mission d'Amman à Washington au groupe permanent de l'OTAN.

Par le biais d'Amman donc, la France fait de valoir ce qu'elle estime être ses besoins vitaux en matière de marine : celle-ci doit assurer la protection des navires qui arrivent au large des côtes de France, assurer dans la Méditerranée au moins la sécurité des liaisons nord-sud entre la métropole et l'Afrique du nord, maintenir dans toute la mesure du possible des contacts maritimes entre la métropole et les colonies, éventuellement participer à des opérations de plus grande envergure avec les Alliés. Face au contexte de la guerre de Corée et des tensions est-ouest, Amman demande donc au cours des réunions du Groupe Permanent les moyens suivants : 3 ou 4 porte-avions d'escorte, une douzaine de

---

<sup>320</sup> VIAL, Philippe, « De la nécessité de l'aide, de l'inconvénient de la dépendance: le réarmement de la marine sous la 4<sup>ème</sup> République », *Revue historique des armées*, numéro 2 mois de février 1999, pp.17-36

<sup>321</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.119

<sup>322</sup> VIAL, Philippe, *op. cit.*

<sup>323</sup> MASSON, Philippe, *Histoire de la Marine*, tome deux « de la vapeur à l'atome », édition Lavauzelle,

contre torpilleurs, autant de torpilleurs, d'avisos et de dragueurs ainsi que quelques sous-marins<sup>324</sup>.

Sur place, Amman est pris entre deux feux. D'un côté, le général Ely, qui reproche à Amman de toujours demander trop. De l'autre, Paris qui par la voix de l'amiral Lemonnier lui reproche de ne jamais demander assez. En effet, la France est prise dans un dilemme : l'octroi d'une assistance extérieure doit accompagner un effort national mais celui ci peut être démobilisé si l'aide est trop forte.

A cela, il faut ajouter que la reconstruction de la Marine française n'est pas une priorité pour les Anglo-Saxons, comme en témoigne ce souvenir rapporté par Amman. Lors de la réunion début juillet 1950 durant laquelle Amman formule la demande, énumérée plus haut, de la France en navires, la marine est promise à un rôle secondaire, ce que les britanniques ne manquent pas de rappeler : l'Air Marshall Tedder « fit alors une violente diatribe sur nos propositions qu'il connaissait, puis admit *pour nous faire plaisir*, que nous pourrions utiliser le porte-avions d'escorte que la marine anglaise nous avait prêté, *mais rien de plus* sinon quelques escorteurs et des dragueurs, qui seraient utilisés aux abords de nos ports. Le ton était tel que notre président, pourtant aviateur, vit *rouge*, si j'ose dire, et dit alors avec netteté, dans un français qui fut aussitôt traduit : *Nous ne sommes quand même pas à Mers El-Kébir...* ce qui créa un froid intense...tandis que l'amiral américain me faisait un petit coup d'œil significatif<sup>325</sup> ».

« D'un seul coup la discussion changea de ton et l'on admit, presque sans discussion, qu'il serait quand même souhaitable que la France, comme elle le demandait, puisse disposer de trois porte-avions, ainsi que des autres bâtiments dont elle avait besoin et qu'elle souhaitait posséder-mais j'avais eu chaud... »<sup>326</sup>.

Pour l'Angleterre, la renaissance française doit en effet se limiter au domaine aéroterrestre, en somme à la force opposable directement aux soviétiques en cas d'agression<sup>327</sup>. Les Britanniques envisageaient donc pour la France une marine destinée uniquement à recueillir dans les ports les convois et pour mettre à la disposition des Alliés des bâtiments de servitude et de défense côtiers, c'est tout. Ce sont les Américains qui viennent au secours d'Amman, car ils disposent d'une telle supériorité navale que personne ne semble en mesure de rivaliser avec eux. Si la Grande-Bretagne possède 20 porte-avions, la marine américaine en aligne plus de 100....Pour les Américains, la possession par les Français de quelques porte-avions ne change rien. De plus, le contexte politique n'est pas

---

Paris, 1983, p.504

<sup>324</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.122

<sup>325</sup> *Ibid.* p.123

<sup>326</sup> *Ibid.*

<sup>327</sup> VIAL, Philippe, *op. cit.*

étranger à la bienveillance américaine. Londres n'a plus le vent en poupe du côté de Washington à cause de son refus de s'engager de façon franche dans l'Union occidentale ou le Conseil de l'Europe alors que la France, auréolée du plan Schumann, est vue comme bien meilleure partenaire dans l'édification de ce bloc européen que les E.U appellent de leurs vœux depuis plusieurs années<sup>328</sup>.

Toujours sur le plan international, la guerre de Corée pèse de tout son poids en faveur d'un réarmement français, y compris pour la Marine. Depuis la fin de la guerre en effet, la Corée est coupée en deux zones d'occupation soviétique et américaine situées respectivement au nord et au sud du 38<sup>e</sup> parallèle. La tension entre les deux Corée n'a depuis cessé de croître et le 25 juin 1950, les troupes nord coréennes ont franchi sans déclaration de guerre préalable la frontière séparant le nord du sud. Le 26 juin, les E.U à l'ONU demandent un cessez-le-feu qui n'est pas appliqué. Le 27 juin, les E.U se portent au secours des troupes du sud et Truman annonce que l'aide à l'Indochine, où la France est engagée depuis 1946, va être accrue. Le 1<sup>er</sup> juillet, les E.U engagent effectivement leurs troupes en Corée, imités en cela par d'autres nations libres de façon symbolique au moins. Pour l'OTAN, la période optimiste est révolue, et il faut montrer que le mot défense commune n'est pas un vain mot. Le 28 juillet, le gouvernement américain invite tous les pays de l'OTAN à lui faire connaître « la nature et l'ampleur de l'effort accru que chacun d'eux se propose d'entreprendre ». Preuve de la peur qui règne, dès le 31 août, toutes les réponses sont arrivées<sup>329</sup>. C'est dans ce contexte qu'il convient de replacer l'aval des E.U à la reconstruction de la Marine française proposée en partie par Amman.

### **C.Face aux problèmes de l'heure, la fin du recueillement de la Royale**

Les principes posés, Amman et l'attaché naval à Washington, l'amiral Cabanier, doivent mettre au point les modalités de réalisation de ces projets pour la marine. Pour cela il faut faire appel aux Américains, mais pour une partie et dans une proportion à définir. L'Amérique est sur le point de consacrer 58% du budget établi pour l'exercice financier 1951/1952 à ses dépenses militaires. En Europe est aussi fait un effort, mais qui risque de se trouver ralenti par des difficultés financières. La plupart des pays de l'OTAN ne sont toujours pas remis de la guerre, et le déclenchement de la guerre de Corée a provoqué une vague d'achats spéculatifs qui a fait doubler le cours en dollar de certaines matières premières en six mois. La situation des pays européens de l'Alliance est particulièrement difficile, car l'augmentation des cours plombe leur balance commerciale en faisant monter

---

<sup>328</sup> *Ibid.*

<sup>329</sup> Lord ISMAY, *op. cit.*, p.32



les prix<sup>330</sup>.

L'aide américaine est donc indispensable pour la marine. Le problème est qu'il n'y a pas que des bâtiments à construire mais aussi deux autres armées à doter, et ce d'autant plus que la conduite des opérations en Indochine exige des moyens de plus en plus importants. Fin 1950, une loi d'aide supplémentaire de quatre milliards de dollars est votée par le gouvernement américain en vue du réarmement. Amman et l'amiral Cabanier poursuivent leurs efforts pour lever toutes les difficultés qui auraient pu retarder la réalisation du programme finalement admis et qui avait été endossé par l'amiral Lambert, nouveau CEM. Le CV Amman et l'amiral Cabanier mettent ainsi en place l'aide AMP (pour Additionnal Military Program) qui fonctionne sur le même modèle que le plan Marshall. Ce dernier, voté le 3 avril 1948 par le Congrès des E.U, insufflait des dollars dans les économies européennes selon un mécanisme simple : les E.U donnent à la France des matières premières ou des produits semi-finis qu'ils paient à leurs fournisseurs en dollars. Le gouvernement français qui les a reçu gratuitement les vend à des industriels français et en encaisse la valeur en francs, qui sont à leur tour réinjectés dans l'économie pour des investissements de caractère strictement civil<sup>331</sup>. L'aide AMP fonctionne sur le même principe<sup>332</sup>.

Amman a ainsi nombre d'occupations, mais aussi de relations mondaines par le biais de son rôle de représentation diplomatique qu'il exerce en complément de l'amiral Cabanier. Réceptions et obligations mondaines sont au programme, mais pas autant que pour les membres de l'ambassade.

En septembre 1951, Amman quitte son poste à Washington. Il est en effet désigné pour commander la croisière d'application de la *Jeanne d'Arc* en cette année 1951. Il sera ensuite appelé à prendre la direction du bureau chargé des relations avec l'OTAN au ministère de la marine. « On voulait me remercier, me dit-on, du bon résultat de la négociation qui avait été menée pour obtenir l'aide que nous souhaitions pour construire les bâtiments dont nous avons besoin<sup>333</sup> ».

---

<sup>330</sup> *Ibid.* p.42

<sup>331</sup> DUROSELLE, Jean-Baptiste, et KASPI, André, *Histoire des Relations Internationales*, tome deux, éditions Armand Colin, Paris, 2002, 677 pages, p.88

<sup>332</sup> VIAL, Philippe, *op. cit.*

<sup>333</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.125

## IV La campagne de la *Jeanne d'Arc*

### A.Représentation diplomatique d'une France en mal de reconnaissance à l'étranger

Le 15 septembre 1951, Amman prend effectivement ses fonctions de commandant de la *Jeanne d'Arc* en vue de la circumnavigation qui doit achever de former les élèves de l'École Navale<sup>334</sup>. Bien avant son départ de Washington, Amman a pris soin de faire accepter ses plans de campagne pour la croisière d'application<sup>335</sup>. La croisière répond en effet à des impératifs diplomatiques qui doivent servir les intérêts de la France sur le plan des relations internationales. En effet, outre le fait qu'elle doive faire découvrir les aspects du futur métier de marin en affectant les élèves à tous les postes du bord, la croisière d'application permet aussi une formation mondaine et diplomatique<sup>336</sup>.

Sous le commandement d'Amman, la *Jeanne* quitte Brest le 5 novembre 1951 en présence de M. Gavini, secrétaire d'État à la marine<sup>337</sup>. En ce qui concerne les projets d'escale, Amman a obtenu l'accord du major-général de la Marine pour tout, sauf pour l'escale à Tahiti, qui a été remplacée par une escale à Honolulu, signe de l'importance accordée à la France pour ses relations avec les E.U<sup>338</sup>. Amman souhaite s'arrêter à Dakar, Rio, Panama, San Francisco, Tahiti, Fort de France, Casablanca, Istanbul et Beyrouth. Reste alors à composer l'EM, la maison civile, les réserves en vue de bien accueillir les hôtes...

### B.Une croisière représentative des priorités françaises

La première escale de la *Jeanne* mène les jeunes enseignes de vaisseau à Dakar, alors encore colonie française<sup>339</sup>. Le but est probablement de montrer aux locaux que la France tient encore à son empire colonial et n'entend pas s'en séparer. Après Dakar, la *Jeanne* se rend à Rio de Janeiro, au Brésil<sup>340</sup>. En cours de route, Amman, qui franchit pour la première fois l'équateur, subit le « baptême de la ligne » comme il est de coutume dans la marine. Les marins qui franchissent en effet pour la première fois l'équateur se doivent

<sup>334</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.9

<sup>335</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.126

<sup>336</sup> ARNOULT, Pierre, *La Jeanne d'Arc, bâtiment-école de la Royale: un pilier de la Propagande française à l'étranger (1920-1935)*, 24 p., p.2

<sup>337</sup> SHD/DM, *La Revue Maritime*, numéro 69 de janvier 1952, p.95

<sup>338</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.126

<sup>339</sup> SHD/DM, *La Revue Maritime*, numéro 69 de janvier 1952, p.95

<sup>340</sup> *Ibid.*

d'être baptisés selon la tradition maritime. Arrivée, à Rio, la *Jeanne* fait une escale de dix jours consacrée à des réceptions privées ou officielles. Sur ordre de Paris, Amman remet au chef d'état-major de la marine brésilienne la Croix de Commandeur du Mérite Maritime<sup>341</sup>. C'est probablement au cours de cette visite qu'Amman se voit remise la médaille de Commandeur du Mérite Naval Brésilien<sup>342</sup>. Ces échanges de bonnes manières permettent de montrer de part et d'autre la volonté d'entretenir des relations amicales et en même temps de s'acheter l'amitié des décideurs locaux, qui peuvent appuyer la position de la France au cas où elle serait en concurrence avec d'autres nations pour l'attribution de certains marchés.

Le navire appareille de nouveau pour atteindre Port of Spain<sup>343</sup>. De là, la *Jeanne* se rend à Colon<sup>344</sup>. La *Jeanne* emprunte ensuite le canal de Panama pour gagner le Pacifique et faire route vers San Francisco<sup>345</sup>. Là se font nombre de visites officielles : au consul général de France, à l'amiral Américain qui commande la frontière maritime ouest des E.U...et commandait à Casablanca une division navale ennemie d'Amman<sup>346</sup>. La France, par le biais de la *Jeanne d'Arc*, montre son attachement à son allié le plus puissant.

Après San Francisco, Amman et la *Jeanne* gagnent les îles Hawaï, pour une escale à Honolulu, la capitale. Si des festivités sont bien sûr au programme, l'occasion est surtout belle de montrer aux jeunes midships une des bases navales américaines les plus importantes au monde, Pearl-Harbour. Les midships s'y rendent en effet en pèlerinage avec « des marins américains avec lesquels nous avons vécu des journées fraternelles<sup>347</sup> ». Les relations avec la première marine du monde se doivent d'être bonnes, d'autant plus que les E.U contribuent fortement au réarmement de la Royale. Le 1<sup>er</sup> février, la *Jeanne* appareille pour Clipperton. Le navire dépêche une équipe pour faire le tour du propriétaire et fixer une plaque rappelant sa visite<sup>348</sup>. C'est ensuite le départ pour Acapulco, où la *Jeanne* fait relâche deux jours. La *Jeanne* gagne ensuite Balboa où elle reste une journée au cours de laquelle Amman va se recueillir devant le monument élevé à la mémoire des milliers de Français morts pour édifier le canal de Panama<sup>349</sup>.

De là, la *Jeanne* gagne les Antilles françaises où elle arrive le 26 février, non sans avoir franchi en sens inverse le canal de Panama. Fort de France est la première escale

<sup>341</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.128

<sup>342</sup> SHD/DM, notice sur l'amiral Maurice Amman

<sup>343</sup> SHD/DM, *La Revue Maritime*, numéro 69 de janvier 1952, p.95

<sup>344</sup> *Ibid.*

<sup>345</sup> *Ibid.*

<sup>346</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.128

<sup>347</sup> *Ibid.*, p.129

<sup>348</sup> *Ibid.*

<sup>349</sup> SHD/DM, *La Revue Maritime*, numéro 75 de juillet 1952, p.1025

d'un séjour qui en tout doit durer deux semaines<sup>350</sup>. Dans l'intervalle, la *Jeanne* appareille pour l'archipel des Saintes qui dépend de la Guadeloupe. Aux Saintes se trouve une baie dont les midships doivent dresser une carte marine<sup>351</sup>. Déjà en 1926, Amman s'était prêté à ce type d'exercice. Le séjour sur l'île est pourtant abrégé : un midship qui se baigne est en effet emporté par un malaise<sup>352</sup>. La *Jeanne* est obligée d'appareiller immédiatement pour Fort de France en vue de faire rapatrier le corps du jeune marin décédé.

Après cet épisode malheureux, la *Jeanne* appareille pour Casablanca, où elle arrive le 23 mars. La *Jeanne* vient ici aussi montrer le pavillon français dans les colonies, dans le but évident en ces années où les mouvements indépendantistes sont forts de montrer l'attachement de la France à ses territoires d'outre-mer. Amman et la *Jeanne* se rendent ensuite de Casablanca à Istanbul. Le trajet est l'occasion pour les jeunes midships de pratiquer des exercices avec des escorteurs, des sous-marins, des avions basés en Algérie et en Tunisie. Après avoir traversé la Mer Égée, franchi les Dardanelles et parcouru la mer de Marmara, la *Jeanne* arrive à Istanbul. Le séjour va durer 5 jours, jusqu'au 9 avril. Le 9 avril donc, c'est le départ de la *Jeanne*, qui s'arrête en route dans les Dardanelles. Amman descend à terre avec un groupe de marins pour rendre hommage aux militaires de l'armée française morts pour la France au cours de la Grande Guerre et qui reposent là. En 1915 en effet, les Alliés Français, Britanniques et Russes avaient tenté de porter un coup mortel à l'Empire Ottoman en attaquant les Dardanelles. La prise, jugée inévitable, de la capitale ottomane, incitait les trois puissances à vouloir se partager l'Empire. Après des combats sanglants, notamment à Gallipoli, les Alliés sont contraints de rembarquer face à la résistance ottomane<sup>353</sup>.

Après cette escale, la *Jeanne* part pour Beyrouth pour une dernière escale en terre étrangère. De Beyrouth, Amman se rend à Damas où l'attend l'ambassadeur, ainsi que le colonel Chichakli qui le reçoit « en camarade » et tant que soldat de l'armée française. En Syrie, le colonel Chichakli est au pouvoir depuis le coup d'État du 19 décembre 1949, et il dirige directement depuis le 29 octobre 1951. Or, depuis le 17 avril 1950, et la signature d'un pacte de défense commune entre tous les pays arabes, l'Irak, alliée de la Grande-Bretagne, ne peut plus invoquer la nécessité d'une union avec la Syrie pour défendre cette dernière contre la menace Israélienne. La position de Chichakli s'en trouve renforcée, ce qui sert la France, ancienne puissance mandataire en Syrie, qui tente de contrer la politique

---

<sup>350</sup> SHD/DM, *La Revue Maritime*, numéro 69 de janvier 1952, p.95

<sup>351</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.130

<sup>352</sup> *Ibid.* p.131

<sup>353</sup> LAURENS, Henry, *L'Orient arabe, arabisme et islamisme de 1798 à 1945*, Armand Colin, Paris, 2002, 336 pages.

britannique au Moyen-Orient<sup>354</sup>. On comprend donc bien qu'Amman fasse en personne le voyage jusqu'à Damas pour saluer le dictateur local qui sert en partie les intérêts de la France.

La *Jeanne* repart enfin de Beyrouth pour Bizerte. Son escale sur place dure deux jours pendant lesquels les midships font des sorties en avions afin de les initier à l'aéronautique qui depuis la guerre occupe une place fort importante dans les doctrines tactiques de la Marine française. La visite à Bizerte est aussi sans doute une façon de sensibiliser les jeunes midships à l'importance de cette base qui existe avant tout pour la Marine et constitue une défense avancée face à la menace communiste. Bizerte est en effet l'élément central de la défense de la Méditerranée, mer permettant l'échange entre trois continents<sup>355</sup>. Bizerte fait partie avec Toulon et Mers El-Kébir du trinôme français qui verrouille la Méditerranée<sup>356</sup>.

Après Bizerte, la *Jeanne* gagne Alger pour une escale de 6 jours. Les départements français d'Algérie sont bien entendus honorés d'une visite longue, preuve de l'attachement de la France à ses départements. D'Alger, la *Jeanne* gagne Arzew et enfin Brest où elle jette l'ancre le 7 mai. Pour Amman et les midships, c'est la fin de la croisière d'instruction. Le rôle d'Amman ne s'arrête pourtant pas avec le débarquement des midships, car en tant que commandant de la campagne d'application, Amman doit participer à l'évaluation des examens de sortie de l'École Navale. Amman fait ainsi partie du jury de sortie de l'école. Ce n'est que le 20 août qu'Amman rallie Paris pour occuper ses nouvelles fonctions.

## **V En service à l'Etat-Major Général de la Marine**

### **A. La Royale en plein renouveau effectif : entre effort national et aide étrangère**

Amman va aller commander le bureau des Affaires Alliées<sup>357</sup>. Ce bureau, situé dans les locaux de l'état-major de la Marine, est chargé d'assurer les relations financières, en particulier avec les E.U, sans lesquels la France pourrait difficilement tenir le rang qui est le sien. Il est évident que ce poste est dévolu à Amman de par son expérience passée au sein du Groupe Permanent : Amman savait d'ailleurs avant de partir de Washington qu'il

<sup>354</sup> LAURENS, Henry, *Paix et guerre au Moyen-Orient*, Armand Colin, Paris, 2002, 559 pages

<sup>355</sup> CARON, Cyrille, sous-lieutenant, *Bizerte, base stratégique en Méditerranée 1949-1961*, 1996-1997; école spéciale militaire de Saint-Cyr, 1er bataillon de France, Filière relations internationales, p.17

<sup>356</sup> *Ibid.*

<sup>357</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et

occuperait ce poste après son commandement sur la *Jeanne d'Arc*.

Après le plan Marshal et le traité de l'OTAN, la France avait passé des accords bilatéraux avec les E.U en janvier 1950. En vertu de ces accords, un groupe d'assistance militaire avait été mis en place par les E.U à Paris avec pour mission d'être en liaison avec la France en vue de réaliser le programme décidé par la France dans le cadre de l'OTAN. D'après ce programme, la France devait continuer à recevoir des E.U une aide financière, des matières premières et des équipements de toute nature, mais surtout au titre du PAM (Programme d'Assistance Mutuelle), des bâtiments et des avions qui seraient construits ou sortis du cocon par les E.U à l'intention de la France.

En outre, il a été décidé au cours d'une réunion à Lisbonne que la France pourrait utiliser des fonds « off shore » pour construire en Europe des bâtiments et fabriquer des matériels divers, pour la France et d'autres pays d'Europe. De plus, face à la dégradation de la situation en Indochine, qui de simple guerre coloniale est devenue un conflit est/ouest, un accord a été passé entre les E.U, la France et les trois États associés d'Indochine instituant un programme d'assistance mutuelle analogue à celui existant pour l'aide OTAN. Au PAM classique s'en ajoute donc un autre s'appliquant à l'Indochine, pays voisin de la Corée où la guerre fait rage entre les communistes et les troupes libres du sud. Dès lors, jusqu'à la prise de fonction d'Amman et dans les années qui ont suivi, la France et les pays d'Europe n'ont cessé de réarmer pour être en mesure de faire face aux menaces, mais les choses ne sont pas simples car au PAM classique s'ajoute le PAM Indochine.

### **B.Un poste d'importance, la satisfaction des chefs**

Quand Amman prend ses fonctions, il n'a qu'à appliquer le programme décidé. Dès lors les demandes qu'Amman a à présenter et les décisions qu'il a à prendre s'inscrivent dans une suite continue dont l'origine est d'avant son arrivée. C'est ainsi qu'en octobre 1951, les E.U décident de fusionner les deux types d'aide existants, les besoins des pays d'Europe s'amenuisant sur le plan économique mais s'accroissant sur le plan militaire. Cette aide unique se manifeste désormais sous deux formes :

- en espèce par des subventions aux budgets existants
- en nature par des facilités diverses : la fourniture gratuite de matières premières et celles de matériel spécifiquement militaire, usagé ou neuf, fabriqué aux E.U, au Canada, en France ou en Europe.

Pendant les années où il est à la tête du Bureau d'Aides Alliées, Amman a eu à traiter avec les Américains principalement.

Au titre du PAM, la France a reçu de 1950 à 1955:

-pour le PAM France: 3 PA, 24 escorteurs, 60 dragueurs, 500 avions de chasse, 12000 tonnes de munitions, 22000 tonnes de matériels divers

-pour le PAM Indochine: 500 avions de diverses importance; 32000 tonnes de munitions et armes légères.

De la part des Canadiens: 6 dragueurs, 570 camions, des canons de 20 et des batteries de DCA.

La valeur des livraisons de matériel PAM à la marine de 1950 à 1955 a été évaluée:

Pour le PAM métropole: en 1950 à 12 500 millions de francs; en 1951 à 13 900 millions de francs; en 1952 à 18 800 millions de francs; en 1953 à 40 400 millions de francs; en 1954 à 34 400 millions; en 1955 à 25 000 millions.

Pour le PAM Indochine à plus de 40 000 millions de francs. Ces sommes incorporées dans le budget de la marine en ont constitué le quart en 1950, 33% en 1951, 29% en 1952, 46% en 1953, 48% en 1954, 25% en 1955.

En ce qui concerne les off shore: les off shore commerciaux ont permis à la France d'acquérir 7 escorteurs de type E52 pour un montant de 14 milliards de francs; 3 patrouilleurs; 14 dragueurs côtiers; 6 gabarres.

Dans le même temps, au titre des off shore Lisbonne, la France a reçu 3 escorteurs, 15 dragueurs et des munitions et matériels divers. Au total 19 milliards de francs. Au total, alors que l'aide américaine s'intensifie, le budget de la marine triple entre 1950 et 1956<sup>358</sup>.

C'est à ce titre que le pose occupé par Amman est de première importance. L'aide alliée a sans aucun doute un caractère décisif dans la remise en route de la Royale. Elle a permis en gros de doubler l'effort national en matière de constructions neuves. L'aéronavale a été ressuscitée par l'aide américaine : plus de mille avions livrés presque tous gratuitement, deux porte-avions, sans parler de ceux cédés définitivement par les Anglais. C'est en connaissance de cause qu'Amman écrit : « Il est de fait que [les aides] ont donné un *coup de fouet* à notre marine qui était devenue exsangue à la suite des pertes qu'elle avait subies aussi bien dans les opérations de guerre qu'au sabordage de Toulon. Notre aéronavale a été, en particulier, presque entièrement armée avec du matériel reçu gratuitement<sup>359</sup> ». En évitant la dispersion des fonds, l'aide permet indirectement des constructions navales qui n'auraient jamais vu le jour, car la France ne fait pas que tendre

<sup>358</sup> VIAL, Philippe, « De la nécessité de l'aide, de l'inconvénient de la dépendance: le réarmement de la marine sous la 4ème République », *Revue historique des armées*, numéro 2 mois de février 1999, p17-36

<sup>359</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.137

la main, au contraire, puisqu'elle entreprend de construire deux PA : le *Clemenceau* est commandé en 1953 et mis sur cale deux ans plus tard, tandis que le *Foch* le suit de deux ans.

Pour autant, il est bien évident que les heurts n'ont pas été inexistants entre Français et Américains dans la gestion des différents programmes communs, et Amman en a été acteur, particulièrement avec son correspondant du MAAG (Mutual Assistance Advisory Group) : « Nos amis Américains entendaient bien régner comme ils le voulaient, imposer leurs méthodes de travail et même les principes sur lesquels ils estimaient nécessaires de s'appuyer pour nous *aider* »<sup>360</sup>. Le 6 janvier 1955, Amman prend en charge le poste de chef de cabinet du CEM sans cesser de diriger le bureau des affaires alliées<sup>361</sup>. Tout laisse à penser qu'il a été appelé à ce poste par Nomy en personne, sans doute pour son passé à l'EM de Lemonnier. Là, à la demande de Nomy, Amman remet probablement des propositions pour remanier l'EM dont les tâches ne cessent d'augmenter<sup>362</sup>. Amman finit par être promu grâce à l'appui de Nomy qui fait pression sur le ministre de la défense d'alors, le général Kœnig.

---

<sup>360</sup> *Ibid.*, p.136

<sup>361</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.9

<sup>362</sup> SHD/DM, 136GG2/14, papiers Amman, chemise « organisation Défense Nationale »



***CHAPITRE VI: Amman, le poste d'Attaché Naval et la crise de Suez : entre tergiversations et détermination, les désillusions de deux grandes puissances devenues moyennes (1955-1958)***

## I AMMAN ATTACHE NAVAL

### A. Les premiers mois à Londres (30 novembre 1955-27 juillet 1956), un poste privilégié d'observateur des relations franco-britanniques

Amman est promu le 1<sup>er</sup> septembre 1955, mais il reste trois mois à Paris avant de rejoindre son nouveau poste, où il succèdera à l'amiral Lancelot. Il est en effet prévu que l'attaché naval fraîchement désigné n'entre pas en fonction immédiatement, mais continue d'exercer un temps ses fonctions, et que dans ce même temps il prenne contact avec l'attaché naval auquel il va succéder afin de se former quelques jours à ses côtés<sup>363</sup>. Il est donc normal que tout en continuant à s'occuper des problèmes de l'amiral Nomy, Amman fasse le tour des problèmes auxquels il sera confronté à Londres. Pour occuper ce poste d'attaché naval, Amman dispose de toutes les qualités requises : il maîtrise la langue de Shakespeare qu'il a eu l'occasion de pratiquer à Washington, et surtout comme nombre d'attachés navals il a derrière lui une riche expérience d'état-major, étant passé par le bureau des aides alliées. Depuis Washington, il a de plus des connaissances diplomatiques non négligeables à ce poste<sup>364</sup>.

Trois fonctions occupent principalement les journées de l'attaché naval en poste : assister le chef de mission, renseigner le deuxième bureau en remplissant en particulier le *Plan de recherche*<sup>365</sup> par le biais des sources officielles uniquement; et enfin représenter la marine<sup>366</sup>. Quand vient l'heure du départ, Amman, qui succède à ce poste à l'amiral Lancelot, est accueilli à Londres par son adjoint, le commandant Gravand. Amman fait aussi connaissance avec son autre adjoint, le commandant D'Ornano, ainsi qu'avec le colonel de Guerre, futur attaché terre, et le général Puget, futur attaché air<sup>367</sup>.

Dans les jours qui suivent, Amman rend visite à l'ambassadeur, M. Chauvel. L'attaché naval est en effet sous l'autorité hiérarchique du chef de mission, à savoir l'ambassadeur<sup>368</sup>. Amman rencontre également M. de Juniac, de même que de M. André,

---

<sup>363</sup> ARNOULT, Pierre, *le poste d'attaché naval à Londres dans l'Entre-deux-guerres : un observatoire privilégié de l'évolution de la Royal Navy et des relations navales franco-britanniques (1919-1939)*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. le Professeur Robert Frank, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, session de septembre 2002, p.27

<sup>364</sup> *Ibid.*, p.25

<sup>365</sup> Le *Plan de recherche* précise chaque année à l'attaché naval les questions auxquelles l'Amirauté attache, à une époque déterminée, le plus d'importance et qui doivent tout faire l'objet des recherches de l'attaché. Y figurent, du plus au moins important, les relations internationales, la *Royal Navy* et son commandement, les nouveaux bâtiments, l'aéronautique maritime, la stratégie et la tactique de la marine britannique, la défense du territoire, les effectifs de personnel, les techniques de construction, les technologies d'artillerie et les autres armements, et, enfin, le commerce britannique

<sup>366</sup> *Ibid.*, p.52

<sup>367</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 20

<sup>368</sup> ARNOULT, Pierre, *op. cit.*, p.45

l'assistant de M. Chauvel en charge des relations avec les militaires. Pour Amman, reste ensuite à rendre visite aux autorités auxquelles Amman est accrédité, en particulier l'amiral Mountbatten, CEMM. Selon toute vraisemblance, Amman rend aussi visite au *First Lord of Admiralty*, *First Sea Lord* et deuxième Lord naval, troisième Lord Naval-Contrôleur et quatrième Lord Naval. Enfin, l'attaché naval doit effectuer la visite auprès du secrétaire permanent de l'*Admiralty*, au sous-chef d'état-major général, au secrétaire naval du premier lord et au directeur de l'*Intelligence Naval Division*<sup>369</sup>. En effet, au poste d'attaché naval, Amman est chargé d'assister l'ambassadeur dans ses relations avec les autorités maritimes étrangères<sup>370</sup>. Dès lors, rien d'étonnant à ce qu'Amman élargisse ses visites au cercle des amiraux exerçant des commandements à Northwood, Portsmouth, Plymouth, et même en Écosse<sup>371</sup>.

Petit à petit, Amman prend pied en Angleterre, et à ce titre il est même le premier officiel français à visiter le navire de Nelson, le *Victory*, sur lequel il est reçu par l'amiral Davis<sup>372</sup>. Au poste d'attaché naval, Maurice Amman n'est pas seul. En effet madame Amman va devoir jouer un rôle important, en vue de faire nombre de réceptions, le poste d'attaché de défense étant aussi un poste de représentation. Ces réceptions permettent en effet à l'attaché naval de nouer des relations qui lui permettront d'obtenir auprès des hommes des informations servant à renseigner le deuxième bureau<sup>373</sup>.

La vie mondaine s'inscrit en effet au cœur de l'activité de l'attaché naval, puisque corollaire du succès de ce dernier dans son poste. Madame Amman doit rendre visites aux épouses des chefs militaires rencontrés par son mari et énumérés plus haut. Voici, en résumé, les activités qui occupent Amman pendant les premiers mois de son affectation, avant que ne survienne le bouleversement de Suez.

## **B. La nationalisation du Canal : raisons et conséquences**

Avant de parler de la crise en elle-même, il est indispensable à mon avis de la resituer dans le contexte de l'époque, et surtout d'expliquer les tenants et les aboutissants de la nationalisation du canal de Suez.

La crise est provoquée par un des volets de la politique nassérienne, à savoir la recherche de l'indépendance économique. En effet, depuis le début du vingtième siècle,

---

<sup>369</sup> *Ibid.*, p.63

<sup>370</sup> *Ibid.*, p.51

<sup>371</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 20

<sup>372</sup> *Ibid.*

<sup>373</sup> ARNOULT, Pierre, *op. cit.*, p.59

une politique de régulation et de contrôle du Nil a été mise en chantier. Pour achever l'entreprise, il ne reste plus qu'à construire un énorme barrage à Assouan, sur la première cataracte du Nil. Ce barrage permettra la formation d'un immense lac de retenue qui régularisera l'écoulement du Nil selon les besoins de l'agriculture et fournira l'électricité nécessaire pour l'électrification de la vallée. Pour réaliser un tel objectif, faute de moyens financiers suffisants, l'Égypte a besoin d'une aide financière et technique. Dans cette optique, elle s'était tournée vers l'Occident qui avait commencé à concevoir un montage financier regroupant le gouvernement américain, le gouvernement britannique et la Banque mondiale.

Pour Washington, l'offre avait pour but d'inciter l'Égypte à entrer dans le plan Alpha<sup>374</sup>. Longtemps, le plan parût pouvoir réussir, Nasser se déclarant prêt à échanger des propositions secrètes avec Ben Gourion par le biais des Américains, tout en étant en réalité déçu par les propositions Anglo-Saxonnes de découpage du Néguev. Le premier ministre israélien finit par se refuser finalement à toute concession et n'accepta de parler de paix que sur la base de faits établis. Nasser fit alors savoir aux américains qu'il refusait toute relation directe avec les Israéliens. De même, Nasser refusa de présenter aux autres pays arabes les propositions américaines tandis qu'il faisait porter les causes de l'immobilisme égyptien sur le pacte de Bagdad qui aurait rendu impossible l'élaboration d'un consensus arabe sur la question des relations avec Israël. En effet, pour Nasser et plus généralement pour la " rue arabe ", pourquoi faire une alliance contre l'URSS alors qu'elle ne menace pas les Arabes alors que dans le même temps aucune alliance n'est faite contre la vraie menace locale, à savoir Israël?

Dès lors, c'était à Washington de communiquer directement aux gouvernements concernés ses propositions. Pour les Etats-Unis, Nasser n'ayant pas rempli sa part de contrat attendu, il fallait réviser les principes de la politique américaine dans la région. A la mi-mars 1956, le Département d'État commença à préparer le plan Omega, complété après consultation avec les Britanniques et approuvé par Eisenhower : les Etats-Unis allaient retarder systématiquement toutes les aides destinées à l'Égypte, pousser le Soudan et l'Éthiopie à s'opposer au projet du Haut-Barrage qui impliquait leur accord préalable sur le partage des eaux du Nil, s'opposer dans l'ensemble du monde arabe à l'influence égyptienne, renforcer le poids politique de l'Arabie Saoudite, accroître le soutien accordé

---

<sup>374</sup> le plan Alpha est une initiative de paix Anglo-Saxonne lancée fin 1954. Le plan se base sur le principe d'un pacte de non-agression entre l'Égypte et Israël contre des concessions israéliennes dans le Néguev. L'Égypte ayant ainsi montré l'exemple, les autres États arabes suivraient et on aboutirait par concessions réciproques à une paix durable qui permettrait de rassembler les énergies de la région dans un combat plus essentiel contre la menace soviétique, essentiellement par le biais du Pacte de Bagdad. Voir LAURENS, Henry, *Paix et guerre au Moyen-Orient, l'Orient Arabe et le monde de 1945 à nos jours*, éditions Armand Colin, Paris, 2002, 558 pages, p.142

au pacte de Bagdad.

La reconnaissance de la Chine Populaire par l'Égypte en avril 1956 accrût le ressentiment Américain. Officiellement pourtant, on continuait de discuter des conditions du prêt qui impliquerait un certain contrôle des finances égyptiennes, réminiscence des pratiques européennes du 19<sup>ème</sup> siècle. Il s'agissait par ce biais de faire porter la responsabilité de l'échec sur l'Égypte. Mais Nasser prit conscience de la manœuvre et la retourna à son profit en faisant déclarer par son ambassadeur à Washington que l'Égypte acceptait les conditions occidentales. Dès lors eu lieu un ultime entretien entre le secrétaire d'État Dulles et l'ambassadeur égyptien le 19 juillet 1956. Au cours de cet entretien, Dulles déclara que “ les développements des 6 ou 7 derniers mois n'avaient pas engendré de la bonne volonté envers l'Égypte de la part de l'opinion publique américaine ”<sup>375</sup>. Nasser, qui était en Yougoslavie au moment où avait lieu l'entretien, rentra immédiatement au Caire. Sa décision fut de nationaliser en représailles la compagnie concessionnaire du Canal de Suez.

Pour le nationalisme égyptien, c'est là le symbole par excellence de la présence étrangère en Égypte. Son financement a été une des causes essentielles de l'endettement du pays au 19<sup>ème</sup> siècle et de son occupation. La Grande-Bretagne avait toujours justifié sa présence par la nécessité de défendre cette voie d'eau internationale. En effet, depuis 1888 et la Convention de Constantinople, les puissances européennes ont créé le statut international de la voie d'eau ouverte à tous les États en temps de paix comme en temps de guerre, afin d'éviter que l'Angleterre ne soit en position de monopole en Égypte. De plus, la Convention de Constantinople n'est pas limitée par la durée de la concession accordée à la Compagnie<sup>376</sup>.

Malgré des concessions de la part de la Compagnie, si le revenu que tire l'Égypte du canal s'est accru depuis les origines, il n'est pas en proportion de la participation aux bénéfices qu'accordent, depuis le début des années 1950, les compagnies pétrolières installées dans le monde arabe. Dans ce contexte, la nationalisation permettra de répondre au défi occidental : grâce aux revenus du canal, Égypte pourra financer la construction du Haut-Barrage. C'est cette nationalisation que Nasser annonce le 26 juillet au soir à Alexandrie dans son discours de commémoration du départ en exil du roi Farouk.

---

<sup>375</sup> entretien paru dans *Foreign Relations of United States*, volume 15, p. 867-873, Washington, 1989; cité par LAURENS, Henry, *op. cit.*, p.166

<sup>376</sup> *Ibid*

## II LES DEBUTS DE LA CRISE DE SUEZ

(27 Juillet-7 Septembre)

### A. La fin de la “ routine ”

Avant de dire quoi que ce soit de la crise de Suez et de l'action d'Amman pendant cette période, il faut noter que la richesse des sources m'a poussé à écrire un chapitre qui seul pourrait constituer une partie, voire plus. Pour Amman, la crise de Suez est une de ses heures de gloire, aussi l'importance du chapitre ne doit-elle pas rebuter le lecteur. La richesse des sources m'a d'ailleurs incité à raconter l'action d'Amman pendant la période quasiment heure par heure. J'ai pleinement conscience que parfois cela donne à mon travail un aspect journalistique qui ne convient pas forcément à ce qui est attendu d'un étudiant en Histoire. Néanmoins je ne voulais pas omettre d'évènements importants dans ma rédaction, dans la mesure où les sources qui m'ont servi à rédiger ce chapitre me permettent de fournir pour la première fois un point de vue français sur la coopération avec les Britanniques pendant la crise. Qui plus est, ce point de vue est fourni par un homme en contact quotidien avec les Britanniques de par sa position.

Appelé à se rendre en mission en France, Amman arrive à Paris à 9h00 le 27 juillet 1956 par le ferry de nuit. Il apprend en ouvrant *le Figaro* que Nasser a nationalisé la “ Compagnie Universelle du Canal de Suez ”. En théorie, Amman se rendait à l'EMFA pour prendre contact avec l'état-major des forces armées à la veille des entretiens prévus entre M Pineau et les ministres britanniques. En cette période de détente, la réduction des budgets militaires poussait l'Angleterre à vouloir réduire sa contribution en troupes terrestres stationnées en Allemagne pour la défense de l'Europe. Amman venait prendre connaissance de la position française pour éventuellement l'appliquer et la faire connaître, si besoin était, en Angleterre<sup>377</sup>. Arrivé à l'EMFA, l'émotion est grande, et la réunion qui devait avoir lieu est oubliée. Sans attendre les ordres ; les militaires se mettent au travail pour faire le point de la situation après l'action du dictateur égyptien. Après avoir vu Nomy et Ely, Amman repart à Londres par le ferry de 22h.

---

<sup>377</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ” , vendredi 27 juillet

## **B. Indignation et premières consultations binationales dans un esprit d'unanimité**

Amman arrive à Londres avec trois heures de retard sur l'horaire prévu. Il est en effet midi en ce samedi 28 juillet. Amman apprend que l'ambassadeur M. Chauvel a été convoqué le 26 à 23h par le premier ministre britannique Eden, qui prend l'affaire très au sérieux : au cours de cette réunion, les hommes ont tenté d'arrêter, en présence de Mountbatten, Eden et d'un représentant américain, une position sur les instructions à donner aux personnels du canal. Ont également été examinées l'action diplomatique à entreprendre et l'action militaire à prévoir, en particulier sur le plan naval. En effet, des deux côtés de la Manche, la nationalisation du Canal a suscité les mêmes réactions : stupeur d'abord, puis colère, irritation et enfin volonté de recourir à des moyens extrêmes si les mesures de pression habituelles ne suffisaient pas<sup>378</sup>. Pour Eden en effet, il n'est pas question de céder : le premier ministre britannique identifie la crise de Suez à celle de Munich<sup>379</sup>. Il n'en est pas moins effondré par les propos tenus par l'amiral Mountbatten : alors qu'Eden espérait être en mesure de mener une riposte immédiate, la Flotte britannique nécessite un mois pour être complètement opérationnelle. Aucune opération ne peut donc avoir lieu avant un mois, et il en est de même côté français : l'été est la période des permissions et des mutations, ce qui interdit toute possibilité d'action à grande échelle.

Le 27 à 17h a eu lieu une nouvelle réunion à laquelle assistaient de nombreuses personnalités, dont Mountbatten. Au cours de cette réunion, les ministres britanniques affirment qu'il est inutile de s'engager sur le plan diplomatique si l'on ne souhaite pas s'engager sur le plan militaire éventuellement, malgré les désillusions de la veille. Les CEM britanniques ont en effet reçu l'ordre d'entreprendre l'étude militaire du problème et Mountbatten de "rameuter les moyens disponibles"<sup>380</sup>. Nasser en effet a bien préparé son affaire : depuis l'évacuation britannique de la base militaire du canal, les troupes britanniques sont basées à Chypre, aussi l'Angleterre ne peut-elle plus intervenir immédiatement, d'autant plus qu'à Chypre les militaires britanniques luttent contre les Grecs chypriotes<sup>381</sup>. Amman fait part au cours de cette réunion de la volonté française de riposter, des études militaires ayant déjà été lancées.

---

<sup>378</sup> MASSON, Philippe, *La crise de Suez (novembre 1956-avril 1957)*, Paris, État-major de la Marine, Service historique, 1966, 272 pages, p. 27

<sup>379</sup> LAURENS, Henry, *op. cit.*, p. 171

<sup>380</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "minutes", samedi 28 juillet

### C. Arrivée de l'amiral Nomy, émissaire secret de Bourghès-Maunoury

Dans l'après-midi du 28, Amman apprend par un coup de téléphone que l'amiral Nomy se rendra dans la soirée à Londres et demande à voir l'ambassadeur dès son arrivée. Le ministre des Affaires étrangères, M. Pineau, est attendu pour sa part le lendemain en compagnie du général Martin. A l'heure dite, Amman va accueillir Nomy qui lui apprend qu'il est chargé par le ministre de la défense nationale M. Bourghès-Maunoury d'exposer à sir Anthony Eden " ce soir même si c'est possible ", que le gouvernement français est décidé à réagir contre le coup de force de Nasser sans délai et par tous les moyens, y compris la force, au besoin même sans l'Angleterre<sup>382</sup>.

L'ambassadeur M. Chauvel a un " sursaut " en entendant l'objet de la mission de Nomy, en partie car les militaires sont tous à la campagne et qu'il sera difficile de les joindre ce jour. Après plusieurs coup de fil, il est convenu que Mountbatten reviendra le lendemain de la campagne pour recevoir Nomy et arrêter ce qui peut être fait<sup>383</sup>. Le lendemain, Amman apprend à 11h00 par l'ambassadeur Chauvel que la mission dont est chargé l'amiral Nomy par le ministre de la défense est ignorée du ministère des affaires étrangères. C'est donc Bourghès-Maunoury qui est à l'origine de l'action. Amman informe Nomy de la nouvelle. A l'amirauté, Nomy demande un entretien en tête à tête avec Mountbatten. Ce dernier téléphone au ministre de la défense pour lui demander de recevoir Nomy, tandis qu'est fait un point de situation sur la disponibilité des forces. Il est convenu que les amirautés se tiendront informées de la situation de leurs forces. Amman est chargé de concrétiser cette bonne volonté.

Amman, Mountbatten et Nomy se rendent chez le ministre de la défense, sir Walter Monckton. Nomy lui expose le point de vue de Bourghès-Maunoury de réagir avec force. Sans s'engager trop, Mountbatten propose que Nomy vienne répéter son propos le lendemain devant le comité des CEM britanniques. Nomy accepte et va rendre compte au général Ely et au ministre. Pineau arrive avec le général Martin comme prévu dans la journée.

A 18h00, Pineau rencontre Selwyn Lloyd et le représentant américain, M. Murphy. Pineau, sorti de sa réunion, retrouve Amman et Chauvel vers 23h30 : il leur apprend que deux perspectives ont été principalement débattues, à savoir les perspectives militaires à prévoir et l'opportunité de convoquer une conférence internationale. Français et Anglais sont en phase sur tous les points, mais Murphy, le représentant Américain est pour sa part

---

<sup>381</sup> LAURENS, Henry, *op. cit.*, p. 170

<sup>382</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " minutes ", samedi 28 juillet



réticent sur tout<sup>384</sup>.

Pour les Français et les Anglais, la nationalisation du Canal, si elle ne change pas grand chose à la situation de fait et de droit, est vue avant tout comme un défi jeté à l'Occident : le prestige et l'influence de la France et de l'Angleterre dans les pays arabes est en jeu<sup>385</sup>. Les Britanniques depuis 1945 tentent en effet de faire l'unité du croissant fertile sous la direction de l'Irak. En cette année 1956, les Anglais tentent de réaliser une association irako-jordanienne afin d'éviter que le dernier pays cité ne devienne un satellite de l'Égypte. En octobre 1956 doivent avoir lieu des élections en Jordanie, et tout doit être fait pour éviter un triomphe de l'Égypte.

Dès lors, il est hors de question de laisser éclater sans réagir le prestige moral et politique de l'Égypte. La France, pour sa part, par le biais de certains de ses gouvernants, notamment MM Pineau, Mollet et Bourgès-Maunoury, a la conviction que l'aide matérielle, financière et morale de l'Égypte joue un rôle majeur auprès de la rébellion en Algérie. De plus, ces hommes sont convaincus qu'ils doivent barrer la route à un homme dont le nom évoque infailliblement le nom d'un dictateur défunt, tout comme certaines de ses méthodes. Dans ces conditions, il faut maintenir à tout prix la présence européenne au Moyen-Orient, et pour cela le meilleur moyen est l'épreuve de force, d'autant plus que la région est vitale en raison de la dépendance énergétique de l'Europe envers le pétrole du Golfe. Dès lors rien d'étonnant à ce que Pineau prie Nomy de bien vouloir signaler le lendemain au cours de la réunion d'EM qui doit avoir lieu la volonté française d'engager des conversations d'EM, d'autant plus qu'il a déjà été décidé d'élaborer dès maintenant des plans d'action communs<sup>386</sup>.

Le lendemain 30 juillet, à 14h45, Amman accompagne Nomy au ministère de la défense à une réunion du comité des CEM britanniques. Nomy déclare au cours de la réunion que le gouvernement français est disposé à accepter sur le plan militaire un commandement britannique et propose la création sur le champ d'un groupe de planning à Londres. Mountbatten accepte, à condition que cela n'engage en rien le gouvernement. Nomy repart ensuite à Paris, tandis qu'Amman et le général Martin prennent contact avec ce "JOINT PLANNING STAFF" qui entame la phase préliminaire de l'inventaire des moyens disponibles pour l'action. Le général Martin indique les disponibilités françaises et les Britanniques lui indiquent les leurs, tandis qu'on met en lumière les défaillances les plus gênantes. On envisage alors la venue à Londres d'une équipe de planificateurs français, une

---

<sup>383</sup> *Ibid.*

<sup>384</sup> *Ibid.*

<sup>385</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p. 31

<sup>386</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "minutes", dimanche 29 juillet

fois terminé l'inventaire français. Martin ne cache pas sa volonté d'aller aussi vite que possible, puis repart pour Paris dans la soirée. Dans le même temps les entretiens tripartites continuent, mais Murphy est toujours gêné, il ne souhaite pas engager le gouvernement américain<sup>387</sup>.

#### **D. Premières tentatives américaines pour “ calmer le jeu ”**

Le 31 juillet, Amman apprend que Dulles arrivera à Londres le 1<sup>er</sup> août. Dans une conférence donnée avant son arrivée, il se déclare favorable à une conférence internationale, histoire de noyer le poisson, et ne semble pas envisager une action militaire<sup>388</sup>. Mercredi 1<sup>er</sup> août, Amman apprend que Paris décide la constitution effective d'un groupe de planning sous son autorité<sup>389</sup>. Dans le même temps est décidée la mise en condition opérationnelle d'un certain nombre de forces<sup>390</sup>. A Londres, ce même jour, lors d'une conférence de presse, Dulles se déclare partisan de la réunion d'une conférence internationale, mais n'envisage manifestement pas la possibilité d'une action commune avec la France et la Grande-Bretagne. Les Américains estiment en effet que Nasser a le droit de nationaliser une compagnie qui se trouve sur son territoire. Dès le début, les Américains font la distinction entre le canal, voie d'eau internationale, mais propriété de l'Égypte et la compagnie, uniquement chargé de la gestion. Le but de la conférence est donc simplement de préciser les responsabilités techniques et internationales de l'Égypte<sup>391</sup>.

Amman rend visite le jeudi 2 août à l'équipe de planning britannique, qui a terminé son travail mais ne peut le communiquer, faute d'une décision d'ordre politique l'autorisant. En attendant, il est convenu que le 6 août seront mis en contact les deux groupes de planning. On annonce déjà que les commandants des forces terrestres et navales seront confiées respectivement au général Stockwell et à l'amiral Richmond. De retour à l'ambassade, Amman rend compte à Pineau des difficultés politiques auxquelles il s'est heurté. Pineau lui affirme qu'il ne peut s'agir que d'un malentendu qu'il va lever. En attendant, Amman rend compte à Paris, qui le convoque pour le 4. Aux Communes, Eden est soutenu par tous les députés qui s'opposent au “ nazillon du Caire ”. Amman reçoit la

---

<sup>387</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, lundi 30 juillet

<sup>388</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, mardi 31 juillet

<sup>389</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, directive EMFA numéro 4335/12G7, Paris le mercredi 1<sup>er</sup> août 1956

<sup>390</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, directive EMFA numéro 4336/12G7, Paris le mercredi 1<sup>er</sup> août 1956

<sup>391</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.* p. 35

composition du groupe de planning : se pose alors immédiatement le problème de la disponibilité des hommes dont il semble qu'ils ne pourront rester longtemps à Londres à cause des activités dont on ne les a pas détachés, ce qui risque de poser problèmes<sup>392</sup>. C'est le même jour que l'opération est baptisée du nom d' " opération 700 " <sup>393</sup>.

Amman part en avion à Paris pour faire le point de la situation à propos de ce qui se passe à Londres, sachant que le groupe de planning britannique ne lui a pas communiqué le résultat de ses travaux, faute d'accord politique. A l'EMFA, Amman rend compte à 10h00 au général Ely, qui trouve déjà les réactions britanniques un peu longues. Au cours de cette réunion sont fixés les objectifs de l'opération, à savoir " abattre Nasser et non conquérir l'Égypte(...)faciliter la solution du problème français d'Afrique du Nord notamment de l'Algérie ", et la date prévue de déclenchement : ce sera en théorie le 30 ou le 31 août<sup>394</sup>. Amman est ensuite conduit auprès du ministre, rue Saint Dominique, puis auprès du comité des CEM, pour y exposer les difficultés auquel il est confronté et y parler organisation.

Dimanche 5 août à midi, Amman est de retour à Londres, où il est immédiatement convoqué au War Office. Amman est introduit dans le bureau où se trouve le VA Richmond : rendez-vous est pris pour le lendemain 14h30 en vue de passer aux actes, après l'installation des groupes de planning qui doivent arriver dans la soirée de France. Barnett est désigné commandant en chef des forces aériennes<sup>395</sup>.

Le lendemain, Amman fait le point de la situation dans la matinée avec les planificateurs arrivés la veille au soir et rallie à 14h30 le souterrain de Montagu House où il est accueilli avec le groupe de planning, dont le général Puget, par le général Stockwell qui a pris le commandement de l'ensemble des forces terrestres anglo-française. Se posent alors les premiers problèmes concernant les modalités de l'opération : sachant que l'on veut replacer le canal, situé en terre égyptienne, sous un contrôle qui ne soit pas exclusivement égyptien, et sachant que le meilleur moyen pour cela est d'abattre l'Égypte, doit-on préparer une opération intéressant l'ensemble du territoire égyptien, ou juste une opération centrée sur la zone du canal?

Pour le moment, on ne décide rien, la question est reportée au lendemain 11h00,

---

<sup>392</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", PV de la réunion sur la conférence du samedi 4 août 1956 préparatoire au voyage à Londres de la commission de planning

<sup>393</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " minutes ", vendredi 3 août

<sup>394</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", PV de la réunion sur la conférence du samedi 4 août 1956 préparatoire au voyage à Londres de la commission de planning

<sup>395</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", télégramme numéro 52099 de MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, signé Amman

Stockwell étant désireux de s'informer sur la question. De même, se pose la question de savoir où débarquer : à Port-Saïd; à l'est de Port-Saïd; à Alexandrie; ou bien encore à l'ouest d'Alexandrie? Dans la soirée, Amman reçoit la visite du colonel Fourquet, envoyé en inspection par le ministre de la défense pour aborder les sujets qui fâchent, car on trouve que les Britanniques ne vont pas assez vite : à Paris, “ on a peur d'un freinage, éventuellement d'un lâchage<sup>396</sup> ” .

### **E. Divergences franco-britanniques sur le plan d'attaque**

Le mardi 7 août à 11h00 commence la réunion prévue la veille. Stockwell lève l'ambiguïté qui pesait sur les termes de la mission : toute latitude est laissée aux militaires pour prendre le canal. Toutes les éventualités sont alors passées au crible, et il apparaît rapidement que le choix ne peut se faire qu'entre une opération amphibie et aéroportée centrée d'entrée de jeu sur la zone du canal ou un débarquement de vive force à Alexandrie suivi d'une marche vers le Caire et la zone du canal après destruction du gros de l'ennemi. Dans les deux cas, il faudra au préalable annihiler totalement les forces aériennes ennemies. Il est décidé de pousser l'étude des deux opérations possibles<sup>397</sup> . Le soir, Amman renvoie à Paris une partie des planificateurs avec pour mission de demander leur remplacement par des hommes disponibles à plein temps.

A 10h00 le mercredi 8 août, Amman est chargé d'aller chercher à l'aérodrome les amiraux Barjot et Nomy, et de demander pour eux audience à Mountbatten. Amman apprend que l'amiral Lancelot, le général Beaufre et le général Brohon sont chargés de commander les “ field forces ”, l'amiral Barjot ayant la responsabilité de la participation des forces françaises des trois armes.

Amman, Nomy et Barjot se rendent chez Mountbatten, qui les informe du retour de convalescence du “ Marshal of the RAF ” Sir William Dickson, qui reprend donc les commandes. C'est désormais à lui qu'Amman devra s'adresser, tout comme Nomy d'ailleurs. Amman prend alors rendez-vous avec Dickson, et le rendez-vous est accepté aussitôt. Les trois hommes se rendent au ministère de la défense, où Nomy insiste pour que les CEM français puissent le plus tôt possible examiner les plans en cours d'établissement. Nomy insiste aussi pour que des navires fassent route dès maintenant vers Suez, afin de marquer la détermination des deux nations, ne serait-ce que d'une façon symbolique. Dickson promet de transmettre, puis la réunion se termine et les trois hommes se rendent à

---

<sup>396</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, lundi 6 août

<sup>397</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de

l'ambassade où Nomy met Chauvel au courant de l'évolution de la situation militaire.

L'après-midi, Amman et Nomy rédigent un mémorandum pour Dickson dans lequel ils reprennent l'essentiel de leurs propositions, à savoir : l'amiral Barjot a même rang que les trois commandants en chef britanniques au Moyen-Orient; Beaufre, Lancelot et Brohon sont en charge de commander les "field forces" françaises. Pour le moment ils sont chargés de préparer les forces françaises pour leur mise en place sur le théâtre. Ils participent aussi à l'élaboration et l'amélioration du plan franco-britannique de campagne. En ce qui concerne le plan d'action, il doit être présenté dans ses grandes lignes au gouvernement français pour approbation, comme il sera soumis au gouvernement britannique<sup>398</sup>.

Dans la soirée les membres du groupe de planning français reviennent à l'ambassade, et il semble désormais acquis que les Britanniques penchent pour l'opération à Alexandrie. De plus, l'opération est déjà reportée de 15 jours au moins, pour atteindre la fin de la première quinzaine de septembre. Il est en effet nécessaire d'acheminer les troupes sur place, ce qui ne peut être fait avant fin août, et un minimum d'entraînement commun est indispensable, soit une quinzaine de jours. Plus aucune opération ne peut dès lors être envisagée avant la mi-septembre<sup>399</sup>.

Le lendemain 9 août, Amman, en compagnie de Puget et de De Guerre, se rend au War Office assister à la présentation du projet "Stockwell Barnet Richmond". Stockwell ouvre la réunion en affirmant qu'il va s'agir de mettre au point maintenant l'opération dans les détails, avant de l'exposer ce soir aux CEM. Le premier point posé est celui de la neutralisation de l'aviation égyptienne : tout le monde s'accorde sur la nécessité de 72 heures pour réaliser cette opération. Dans le même ordre d'idée, il est admis sans discussion qu'on ne peut monter deux opérations pour des raisons d'insuffisances de moyens. En clair, il s'agit de choisir définitivement entre Alexandrie et Port-Saïd. La solution Port-Saïd, dont les Britanniques ne veulent pas, est surtout vue par le prisme de ses défauts. C'est donc la solution Alexandrie qui est choisie.

La réunion se poursuit par l'examen des modalités pratiques de l'opération : neutralisation des défenses côtières, débarquement...L'affaire prend forme, mais en sortant de la réunion, Amman est perplexe. Sachant ce qui va être présenté le soir même aux CEM britanniques, il se demande comment une fois l'accord des CEM donné il pourra faire

---

Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", Draft appreciation operation musketeer

<sup>398</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", le contre-amiral Amman au Marshal de la RAF Sir William Dickson, Londres le 8 août 1956

<sup>399</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 27 septembre ", dossier " documents ", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 9 août 1956, télégramme numéro 52111 signé Amman

entendre la voix de la France, dans la mesure bien entendu où les propositions britanniques n'auraient pas l'aval de Paris. Si sur un plan militaire par exemple, 72 heures de bombardement paraissent indispensables, comment croire que ces mêmes 72 heures seront acceptables sur un plan politique? Qui laissera l'Égypte être bombardée pendant trois jours sans réagir politiquement? Amman part alors pour Paris faire part de ses inquiétudes au général Ely : alors que les CEM britanniques n'ont pas encore pris de décision, Ely peut encore intervenir. Amman rencontre aussi Nomy et lui fait part de ce qu'il a appris plus tôt dans l'après-midi, avant de partir pour Paris : le mémorandum a été accepté. Amman repart ensuite pour Londres par le dernier avion et arrive chez lui à 1h00 du matin<sup>400</sup>.

## **F. Premières difficultés politiques britanniques**

Tôt le lendemain matin, Amman reçoit les généraux Beaufre et Brohon, ainsi que l'amiral Lancelot en vue de les mettre au courant de la réunion prévue à 15h00. Les quatre hommes partent pour Montagu House où est prévue la réunion. Au cours de la réunion est désigné par les Britanniques un commandant en chef unique responsable, sur le modèle français, de toute la préparation et de la conduite de l'opération envisagée : ce sera le général Keightley, commandant en chef des forces terrestres au Moyen-Orient. Il apparaît aussi que le plan Alexandrie du général Stockwell n'a pas été accueilli de façon très enthousiaste, ce qui laisse à Amman des raisons d'espérer un éventuel changement. De retour à l'ambassade, Amman rend compte tandis que Lancelot, Brohon et Puget repartent pour Paris. A Londres, la belle unanimité de mise jusque là se fissure, aussi le gouvernement entend-il redoubler de prudence et de discrétion sur le plan militaire, ce qui cadre mal avec l'attitude française chauffée à blanc<sup>401</sup>.

Samedi 11 août, la journée est calme pour Amman. Tout au plus est-il informé que les Anglais ont désigné un amiral, l'amiral Pelly, pour étudier la question de la remise en fonction du canal dès que les hostilités seront terminées. Amman en informe Paris et suggère de désigner auprès de Pelly un officier au courant des problèmes du canal<sup>402</sup>. Amman n'est pas sollicité le dimanche 12 août, l'activité ne reprend que le lundi 13 août. Amman constate à la lecture des journaux que de plus en plus de travaillistes et même certains conservateurs annoncent leur intention de s'opposer à l'emploi de la force en

---

<sup>400</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " minutes ", jeudi 9 août

<sup>401</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 10 août 1956, télégramme numéro 52113, signé Amman

<sup>402</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", NAVAL France Londres à Marine Paris le 11

dehors du cadre des Nations Unies<sup>403</sup>. A 15h30, Amman est reçu par le maréchal Dickson, auquel il fait part de son ennui concernant la lenteur de la réaction britannique. Dickson le rassure, la position britannique sera arrêtée dès que le général Keightley sera là, c'est à dire dans la journée de mardi. En d'autres termes, la conférence franco-britannique prévue ce jour en vue d'arrêter une position commune au vu de la position britannique est annulée. Amman et Dickson pense qu'il serait bon que l'amiral Barjot soit présent à la réunion du lendemain, ce qui correspond aux désirs français. Une fois de plus, Dickson attire l'attention d'Amman sur la nécessité de la plus grande discrétion de la part du gouvernement français, la moindre indiscretion pouvant soulever une tempête en Angleterre<sup>404</sup>. En effet, il apparaît bien que les milieux les plus divers commencent à s'interroger et que des difficultés apparaissent sur le plan politique : beaucoup semblent désormais attendre la venue de M. Dulles dans les prochains jours.

Mardi 14 août, Amman rend visite à l'amiral Richmond en vue d'obtenir des éclaircissements sur l'exploitation de la zone qui entoure le canal dès que celui ci sera entre les mains franco-britanniques. Amman malgré ses efforts n'obtient pas les renseignements qu'il désire. Premier signe d'un fléchissement britannique<sup>405</sup>?

### **G. Difficultés techniques et politiques liées à *Musketeer***

Le lendemain mardi 15 août, Amman reçoit Barjot à 10h00 avec les généraux Gazin, Brohon et l'amiral Lancelot. Le général Beaufre est arrivé la veille en ce qui le concerne. Conformément aux demandes britanniques, les “conspirateurs” sont arrivés séparément et discrètement. De l'avis de tous, le plan Alexandrie ne vaut rien, mais Amman signale bien qu'il ne sert à rien de le dire car aucune intervention française officielle n'a eu lieu pour le signaler.

Pour Amman, tout est joué, la réunion de l'après-midi le confirmera sans doute : le plan Alexandrie a probablement été choisi. A 15h00, la réunion prévue commence sous la présidence de Keightley, et les craintes d'Amman se confirment : le plan choisi est bâti sur les mêmes principes que celui du général Stockwell. Trois jours de bombardement préliminaires sont prévus avant un débarquement de vive force suivi de la prise

---

août 1956, télégramme numéro 52119, signé Amman

<sup>403</sup> SHD/DM, 136GG2 carton 4 papiers Amman, chemise rose “la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre”, dossier “revue de la presse britannique”, revue de la presse britannique du 11 août, par l'amiral Amman

<sup>404</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre”, dossier “documents”, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 13 août 1956, télégramme numéro 52125 signé Amman

<sup>405</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre”, dossier “documents”, compte rendu de la journée du 14 août

d'Alexandrie. Suivront ensuite 7 jours de pause pour concentrer hommes et matériels, avant de marcher vers le Caire.

Le premier problème qui se pose est celui des forces amphibies nécessaires. Ces forces ne peuvent partir que de Malte, Chypre ne disposant pas d'un port de suffisamment grande importance pour les accueillir. Malte est pourtant à 6 jours de mer de l'Égypte. Sur le plan matériel, ce n'est pas mieux : Malte étant à la limite de la saturation, on ne pourra y concentrer que les hommes. Le matériel devra trouver une place en Afrique du Nord, à Marseille...ou en Angleterre, c'est-à-dire à plus de deux semaines de mer<sup>406</sup>! Malgré ces problèmes énormes, et les conséquences qu'ils poseront sur le plan politique, les Britanniques donnent leur aval à ce plan. Beaufre lui-même entre dans le jeu : les protestations émises le matin semblent oubliées. Barjot se manifeste alors, et pose la question d'un débarquement à Port-Saïd. Recommencent alors les discussions des premiers jours, mais Keightley finit par accepter de faire étudier un plan de rechange, mais qui n'aura qu'un caractère secondaire. Les mauvaises surprises ne sont pas pour autant terminées, car les aérodromes de Chypre ne seront pas pleinement opérationnels avant le 23 septembre, ce qui retarde d'autant le jour J! Il est convenu que Barjot et Keightley se rencontreront le lendemain tandis que les commandants de field forces lanceront le travail en commun de leurs équipes<sup>407</sup>.

Le jeudi 16 août à 9h30, Amman et Barjot se rendent au War Office pour voir Keightley. Ce dernier partage les craintes françaises en ce qui concerne les répercussions politiques des bombardements prévus en début de campagne. Il souhaite dès lors que la durée en soit réduite, mais les aviateurs sont formels, c'est impossible. Barjot relance alors l'idée d'une prise de Port-Saïd par des commandos, à la fois pour faire diversion et pour mettre à disposition des franco-britanniques un port facilitant le débarquement. Keightley promet de faire étudier la question même s'il lui semble difficile de faire tenir la ville par les seuls commandos pendant plusieurs jours avant l'arrivée des navires et des troupes. Une nouvelle réunion entre les deux hommes est prévue le 23 ou le 24 en vue d'arrêter les dernières dispositions à prendre<sup>408</sup>.

---

<sup>406</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", combined plan op. Musketeer; portant le numéro manuscrit 23 et la date du 15 août

<sup>407</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", compte rendu de la réunion du 15 août 1956 du groupe de planning franco-britannique pour l'opération 700

<sup>408</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", compte rendu de l'entretien du 16 août 1956 entre l'amiral Barjot et le général Keightley



## H. Sur la scène politique, la “ Conférence des usagers ”

En ce même jeudi 16 août, se réunit pour la première fois la “ conférence des usagers ” et on discute avec ardeur pour trouver un président. Alors que Selwyn Lloyd est élu, l'Égypte, forte du soutien russe, fait savoir que quelles que soient les décisions de la conférence, elle n'acceptera jamais que soit remis en cause le principe de nationalisation du Canal et de sa gestion par des administrateurs égyptiens. En revanche, l'Égypte veut bien étudier la possibilité de reconnaître l'existence d'un organisme groupant les principaux usagers du canal.

Le lendemain 17 août alors que la “ conférence des usagers ” commence à parler, les militaires continuent à travailler. Le lendemain, alors que “ la conférence poursuit ses bavardages qui ne peuvent manifestement mener à rien ”, les Soviétiques se font menaçants depuis la veille : les préparatifs militaires franco-anglais ne peuvent aboutir qu'à un conflit susceptible de s'étendre. Les préparatifs n'en continuent pas moins, mais pour Amman il est évident “ que les Anglais jouent le jeu, mais apparemment sans conviction. Ironont-ils jusqu'au bout? ”<sup>409</sup>. A la date du 18 août, le plan Musketeer est rédigé dans ses grandes lignes, et conformément à la position officielle britannique, le préambule précise bien que le but de l'opération est s'assurer par la force le contrôle du canal, alors que l'objectif de la France est plutôt d'obtenir la chute de Nasser<sup>410</sup>.

Après un dimanche calme, l'activité reprend le lundi 20 août. Amman rend visite à l'amirauté à l'amiral Pelly, chargé de préparer l'exploitation du canal dans la phase initiale. Il semble pourtant que Pelly n'occupe ce poste que de façon très provisoire, les autorités britanniques s'attendant à ce que le gouvernement français demande qu'un Français mène l'étude et prenne la direction effective de l'exploitation du canal. Mountbatten serait prêt à soutenir la France dans cette demande<sup>411</sup>.

Dans cette optique, Amman reçoit le mardi 21 août le colonel Daynac, ancien du canal, “ rallié en 40 au gaulisme par grâce géographique ”<sup>412</sup>. Dans le même temps les équipes britanniques de planning manifestent, selon les propres termes d'Amman, “ un certain scepticisme(...) Prépare-t-on une opération réelle ou jouons nous un simple

<sup>409</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, samedi 18 août

<sup>410</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.48

<sup>411</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, le 20 août 1956, télégramme numéro 52169, signé Amman

<sup>412</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, Mardi 21 août. Il n'y a pas d'erreur de frappe, Amman orthographe gaulisme avec un seul l au lieu de deux.

exercice? ”<sup>413</sup>. Le même jour Amman apprend l'intention de Paris de faire appareiller très prochainement pour Chypre toute une série de bateaux chargés de personnels et de matériels, ce qui dans le contexte politique n'est pas du meilleur effet<sup>414</sup>. Les Anglais l'apprennent par le biais de l'équipe de planning française et manifestent leur mécontentement. A la “ conférence des usagers ”, Dulles a réaffirmé son désir de voir se créer un bureau international qui gèrerait le canal. Dans le cas où l'Égypte n'accepterait pas, les Etats-Unis réexamineraient la question, ce qui est une déclaration assez vague. Ce refus américain de soutenir d'une façon ou d'un autre la politique franco-anglaise pose problème. Certes, la France et la Grande-Bretagne sont encore assez puissantes pour écraser sans trop de difficultés l'Égypte, mais en cas de complication, c'est-à-dire en cas d'intervention soviétique, elles ont encore besoin du “ parapluie nucléaire ” américain. Dans ces conditions, Amman décide de partir pour Paris le lendemain afin de mieux saisir le décalage qui peut exister entre l'ambiance de Paris et celle de Londres, où les travaillistes par l'intermédiaire de leur chef, Gaitskell, ont déjà condamné tout recours à la force<sup>415</sup>. En France au contraire, à l'exception des communistes, l'opinion soutient le gouvernement et sa politique.

De bonne heure, Amman est à Paris, au siège de l'EMFA. L'ambiance n'est pas excellente, car à Paris aussi existent des difficultés. En conséquence, Amman doit “ être très prudent dans (ses) paroles au cours de la séance de conseil des chefs d'état-major à laquelle je suis prié d'assister. A aucun prix je ne dois donner l'impression à mes interlocuteurs que les Britanniques “ faseyent ”...Au général Ely je dirai très exactement la vérité, bonne ou mauvaise, mais à lui seul. L'explication est simple : la préparation de l'opération ne va pas sans difficultés et certains seraient trop contents de s'appuyer sur une carence anglaise pour justifier la leur<sup>416</sup> ”. Amman obtient donc sans difficultés qu'aucun mouvement de troupes ou de matériels n'ait lieu avant le feu vert de Keightley, feu vert qu'Amman est chargé d'obtenir le plus vite possible. Après la séance, Amman est reçu par Ely, qui une fois informé de la vérité sur l'état d'esprit à Londres, réplique qu'ici, on est décidé à aller au bout : “ N'oubliez pas que les hommes au pouvoir ont gagné leurs galons dans la clandestinité...et que tous les procédés leur seront bons pour aboutir à leur fin<sup>417</sup> ”. Amman repart ensuite pour Londres, où il remet au général Keightley la demande française

---

<sup>413</sup> *Ibid.*

<sup>414</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, le 21 août 1956

<sup>415</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, mardi 21 août

<sup>416</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 22 août

<sup>417</sup> *Ibid.*

de déplacement de troupes<sup>418</sup>.

Jeudi 23 août, avant midi, Amman reçoit la réponse de Keightley et d'Eden. Amman transmet à Paris. S'il est incontestable qu'Eden se rend bien compte que le moindre retard dans l'acheminement des troupes françaises à Chypre va poser problème, il n'en est pas moins conscient que le moindre mouvement de troupe va l'exposer au feu des critiques travaillistes, soviétiques et américaines. Pour toutes ces raisons, Eden ne donne son accord que pour le mouvement des matériels à bord de cargo qui n'arriveront pas avant le 30 à Chypre, ce qui permettra si le besoin s'en fait sentir de les dérouter en temps utile. En ce qui concerne les troupes, elles attendront massées en Afrique du Nord ou à Marseille un accord qu'Eden promet au plus tard pour le 28 août afin de ne pas retarder le déclenchement de l'opération<sup>419</sup>. Le même jour, la "conférence des usagers" clôt ses travaux sur un procès-verbal de carence. Les Soviétiques partent, mais chacun campe sur ses positions, et espère pouvoir faire quelque chose<sup>420</sup>.

Le vendredi 24 août, Amman se rend avec Barjot au War Office voir le général Keightley, qui leur présente le major Davies, mis à la disposition de l'amiral Barjot. Entre Amman, Barjot et Keightley, il est question de l'envoi des convois de troupes et de matériels à Chypre. Les trois hommes partagent le même avis sur la nécessité de les faire partir, mais Keightley explique qu'Eden ne parvient pas, sur le plan intérieur, à convaincre les travaillistes, alors que sur le plan international, l'Égypte n'attend qu'une occasion pour déposer un recours aux Nations Unies. Keightley demande alors à Barjot d'attirer l'attention du gouvernement français sur ces points. Plus tard dans l'après-midi, Amman reçoit un coup de téléphone de Keightley qui demande un entretien urgent avec Barjot<sup>421</sup>. Eden pense avoir trouvé la parade pour contrer les travaillistes : il demande au gouvernement français de lui faire parvenir une requête officielle concernant l'envoi de troupes à Chypre. Cet envoi serait justifié par la nécessité de protéger les intérêts français en Méditerranée orientale. Amman télégraphie dans ce sens à Paris<sup>422</sup>.

---

<sup>418</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 22 août 1956, télégramme numéro 52179, signé Amman

<sup>419</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 23 août 1956, télégramme numéro 52182, signé Amman

<sup>420</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "revue de la presse britannique", revue de la presse britannique du 23 août 1956

<sup>421</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "minutes", vendredi 24 août

<sup>422</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", Amman à Son Excellence Monsieur Louis Joxe Ambassadeur de France, Secrétaire général au Département, le 24 août à 19h15

## **I. Fin favorable de la première “ Conférence des usagers ”, détermination française et nouvelles difficultés internes du Premier Ministre britannique**

Le lendemain, Amman résume avec l'ambassadeur M. Chauvel la situation dans laquelle se trouve Eden sur le plan intérieur alors que la “ conférence des usagers ”, profitant du départ soviétique, nomme un comité de 5 membres composé des représentants de l'Éthiopie, de la Perse, de l'Australie, de la Suède et des Etats-Unis pour rédiger des propositions à remettre au colonel Nasser au nom des usagers. Pour le moment, si la Conférence s'est séparée sans avoir rédigé de communiqué, les négociations se sont somme toute bien terminées pour les Franco-Britanniques. Certes, le plan proposé par les deux pays le 5 août, et visant à une internationalisation du canal n'avait pas été adopté et les Franco-Anglais ont été obligés d'accepter le point de vue de Dulles affirmant la souveraineté de l'Égypte, mais le plan n'a été repoussé que par l'URSS, l'Inde, Ceylan et l'Indonésie. De plus, le principe d'un contrôle du canal par un organisme international a été approuvé.

Dimanche 26 août, le leader travailliste, M. Gaitskell, signe un violent réquisitoire contre l'emploi de la force contre l'Égypte dans un journal de son parti, le *Reynold News*<sup>423</sup>. En somme, à Londres, la situation n'est pas à l'Union Sacrée, loin de là.

Lundi 27 août, alors que la crise est commencée depuis un mois jour pour jour, les matériels français ne sont qu'à deux jours de mer de Chypre, et leur arrivée ne va sans doute pas manquer d'être commentée. Heureusement, le gouvernement français, soucieux de faciliter la tâche au gouvernement britannique, a déposé une demande officielle de stationnement du matériel à Chypre par l'intermédiaire de M. Chauvel<sup>424</sup>.

Amman se rend au War Office pour voir Keightley et lui remettre un mémorandum rappelant les mouvements en cours ou en suspens vers Chypre<sup>425</sup>. La réponse parvient à Amman dans l'après-midi<sup>426</sup>. A Paris, dans le même temps, l'amiral Barjot prend officiellement ses fonctions de commandant en chef des forces françaises engagées, ce qui montre bien la détermination française à aller au bout<sup>427</sup>.

---

<sup>423</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 26 août

<sup>424</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, télégramme chiffré envoyé de Paris le 27 août 1956, destiné à l'ambassade de France en Grande-Bretagne, très secret pour M. Chauvel personnellement

<sup>425</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, memorandum for general Keightley

<sup>426</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 27 août 1956, télégramme numéro 52222, signé Amman

<sup>427</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du

En cette matinée du mardi 28, Amman va chercher Barjot, qui revient de Paris, à l'aéroport de Londres. Dans l'après-midi, Amman rédige une note pour le gouvernement britannique en vue d'obtenir de lui qu'il ne diffuse aucune information à la presse sans l'aval de Paris<sup>428</sup>. Les Britanniques acceptent et Amman télégraphie à Paris, demandant une réponse pour demain. Dans le même temps, Amman reçoit une note du gouvernement britannique demandant la nomination d'un officier français chargé de diriger l'exploitation du canal en remplacement de l'amiral Pelly<sup>429</sup>.

Sur le plan politique, le "Comité des 5" attend une réponse de Nasser à sa proposition de réunion commune au cours de laquelle les problèmes du canal pourraient être discutés<sup>430</sup>. Le "Comité des 5" ou mission Menzies, du nom du premier ministre australien en charge de mener les négociations, présente en effet les volontés des 18 sous forme d'une mise en demeure. Dans le même temps on agite l'épouvantail de sanctions économiques et du départ des pilotes du canal. Ceux-ci sont en effet chargés de piloter les navires qui franchissent le canal, et selon les informations de l'époque, le départ des pilotes européens condamnerait le canal, les Égyptiens n'étant pas en mesure de prendre le relais faute d'expérience.

Mercredi 29 août, à 9h30, Amman et Barjot reçoivent Keightley : le problème de Chypre est réglé. Soucieux de prendre les devants, le gouvernement britannique a remis aux journaux un communiqué les informant de l'arrivée des matériels français dans l'île. Il n'y a plus qu'à attendre la réaction des uns et des autres. En revanche, si on veut tenir la date du 16 septembre pour l'arrivée des troupes britanniques à Chypre depuis Southampton, il faut donner le signal du départ dès maintenant. Le problème est que Nasser vient de répondre en termes modérés aux propositions des 5 : les 5 ont été invités au Caire, et dans ces conditions il paraît impossible d'agir sans tenir compte de l'opinion mondiale. Eden ne souhaite pas faire de gestes militaires spectaculaires à ce moment, de peur de se mettre à dos les Américains et les Soviétiques. Le départ des troupes est donc différé, et l'opération du même coup ! Dans l'après-midi, Amman reçoit un télégramme l'informant que l'amiral Champion est désigné par le gouvernement français pour

---

27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", M. le ministre de la défense Bourges-Maunoury à M. le VAE Barjot, de Paris le 27 août 1956, télégramme numéro 4575/EMFA/12G71/TS

<sup>428</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, le 28 août 1956, télégramme numéro 52229

<sup>429</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, le 28 août 1956, télégramme numéro 52231

<sup>430</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "revue de la presse britannique", revue de la presse britannique du 28 août

remplacer l'amiral Pelly. Dans la soirée, Barjot repart pour Paris<sup>431</sup>.

En ouvrant la presse en cette matinée du jeudi 30 août, Amman constate que le communiqué de la veille fait sensation, et le moins que l'on puisse dire c'est que l'affaire est vue négativement. Le *Daily Herald* écrit en effet : “ il n'y a aucun doute sur l'interprétation qu'il convient de donner à l'événement; il s'agit d'un contingent français destiné à prendre part à une action militaire commune éventuelle contre l'Égypte ”<sup>432</sup>. Pour autant, l'affaire ne s'arrête pas, bien au contraire. Les équipes de planning ont presque fini les plans, qui doivent être prêts pour le 1<sup>er</sup> septembre. Si tout se passe bien, les plans seront diffusés le 7 septembre<sup>433</sup>. Dans l'après-midi, Amman va chercher l'amiral Champion et le mène à l'amirauté, où il le présente à l'amiral Pelly, qui lui passe le relais<sup>434</sup>.

Vendredi 31 août, le “ comité des 5 ” s'apprête à rallier le Caire pour répondre à l'invitation de Nasser. Pourtant, la rencontre n'a aucune chance d'aboutir, les 5 étant porteurs d'un véritable plan de dénationalisation. Les militaires n'en sont pas moins réduits à attendre le retour des 5. Alors que les plans sont prêts, les hommes attendent le feu vert politique. En attendant, Amman demande à Paris des directives pour éventuellement conseiller l'ambassadeur M. Chauvel sur la nature juridique, politique et administrative de l'opération; le général Keightley lui même s'étant doté d'un conseiller politique en la personne de M. Murray<sup>435</sup>.

Samedi 1<sup>er</sup> septembre, Amman est informé que l'amirauté se préoccupe de ce qui se passerait dans le cas où l'opération serait ajournée après J-16, c'est-à-dire après le départ des convois de Southampton<sup>436</sup>. Une conférence est prévue lundi pour traiter du problème, mais Amman a le sentiment que “ décidément on parle beaucoup plus de délai, de retard, d'ajournement, que d'action<sup>437</sup> ”. Au Caire, les choses semblent se précipiter quelque peu : le premier ministre d'Australie Menzies, qui dirige le “ groupe des 5 ”, ne souhaite pas

---

<sup>431</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 29 août

<sup>432</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 30 août

<sup>433</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, NAVAL France Londres à Marine Paris, le 30 août 1956, télégramme numéro 52254

<sup>434</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, Minutes of a meeting held to brief rear admiral Champion, French Navy, on the proposed operation of a military agency to run the Suez Canal

<sup>435</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, Londres le 31 août 1956, le CA Amman, attaché naval, chef de poste à M. le ministre de la Défense Nationale et des Forces Armées, lettre numéro 189ADN26TS

<sup>436</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ documents ”, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, le 1er septembre 1956, télégramme numéro 52271, signé Amman

<sup>437</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ”, dossier “ minutes ”, samedi 1er septembre

cacher plus longtemps à Nasser que la situation deviendrait très explosive au cas où l'accueil réservé par l'Égypte au plan des 18 serait totalement négatif. Pour autant, la presse britannique ne l'entend pas de cette oreille et affirme que le recours à la force, en cas de refus du plan par Nasser, ne serait pas possible sans une convocation du parlement et éventuellement un recours aux Nations Unies<sup>438</sup>.

Après un dimanche calme, malgré tout marqué par l'arrivée de la mission Menzies au Caire, la réunion planifiée le samedi se tient comme prévu le lundi 3 septembre dans l'après-midi. On y étudie les mesures à prendre en cas d'ajournement de l'opération après J-16<sup>439</sup>. Il apparaît ainsi qu'il serait facile de garer les navires en route, mais que la situation ne pourra pas s'éterniser. Pourtant, il est très clair qu'aucun mouvement ne se fera avant le retour du " groupe des 5 " du Caire. C'est du moins la position britannique, communiquée par M. Chauvel, après entrevue avec le Secrétaire d'État aux Affaires Étrangères britanniques, à Amman, qui a son tour transmet l'information au général Ely. Malgré le retard, il semble que la résolution d'Eden, d'après ceux qui l'approche, soit toujours aussi forte<sup>440</sup>.

Mardi 4 septembre, l'amiral Barjot arrive à Londres. Les Britanniques pressent la France de décider en commun les agissements qu'il convient de recommander à la Compagnie du Canal alors que les conversations traînent au Caire. Il faut coordonner la politique de la Compagnie du Canal à la politique franco-anglaise<sup>441</sup>.

Mercredi 5 septembre, à Londres c'est la panique : trois sous-marins soviétiques ont franchi en plongée le 31 août les Belt<sup>442</sup>. S'agit-il de bluff ou de tout autre chose? Dans le doute, on cherche à se renseigner, et Barjot repart à Paris.

Vendredi 7 septembre, au Caire les choses se décantent enfin : il apparaît que le " groupe des 5 " va rentrer à Londres d'un jour à l'autre, les mains vides. Au cours des trois entrevues entre les 5 et Nasser, Nasser a refusé nettement le contrôle international comme étant contraire à la souveraineté de l'Égypte. Nasser n'a de plus pas caché que la question ne se limitait pas simplement à un aspect purement technique, mais conservait un caractère

---

<sup>438</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 2 septembre

<sup>439</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", operation Musketeer dispersal plan draft outline

<sup>440</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", Londres le 4 septembre 1956 à 8h00, le CA Amman au général Ely

<sup>441</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " minutes ", mardi 4 septembre

<sup>442</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre ", dossier " documents ", Naval France Londres à Marine Paris le 5 septembre 1956, télégramme numéro 52290

nettement politique<sup>443</sup>. Dès lors, tout va dépendre de l'attitude de Dulles. Pour les Britanniques en effet, étant donné l'état de l'opinion en Grande-Bretagne, il est nécessaire d'avoir saisi, ne serait-ce que pour la forme, l'ONU. Le problème est que pour cela il faut être sûr que les Américains s'opposeront à toute motion:

-obligeant la France et la Grande-Bretagne à interrompre leurs préparatifs militaires

-prévoyant un règlement de l'affaire du Canal différent de celui du plan Dulles

Si les Américains soutiennent la France et la Grande-Bretagne, les Soviétiques seront neutralisés, ce qui ne sera pas le cas si l'Amérique ne fait rien. L'armada est toujours à Southampton, et il semble bien qu'elle va y rester. On ne va pas non plus bouger pendant les conversations à l'ONU, et l'affaire traîne en longueur, ce qui risque de rendre caduc le plan actuel d'intervention<sup>444</sup>...En fin d'après midi, coup de théâtre : Amman apprend par M. Chauvel que M. Mollet et Pineau viendront à Londres lundi discuter d'un nouveau plan d'opération, le plan actuel posant problème à leurs yeux par les bombardements préalables qu'il prévoit, ainsi que les départs massifs de troupes qu'il prévoit avant la conclusion des négociations. Amman demande alors à être reçu par Keightley le plus rapidement possible en vue d'obtenir quelques détails sur ce plan, et il informe Ely de la venue des ministres<sup>445</sup>. Une nouvelle phase commence.

### III LA CRISE S'AGGRAVE

(8 Septembre-18 Octobre)

#### A. Abandon du plan *Musketeer*, mise en place de *Musketeer révisé*

Samedi 8 septembre, Amman reçoit un coup de fil de Keightley, qui s'excuse de ne pas pouvoir le recevoir, mais de toutes les façons, quand bien même il le pourrait, il ne serait pas en mesure de lui apprendre quoi que ce soit<sup>446</sup>. Néanmoins, il est clair que le plan "Alexandrie" est abandonné et remplacé par un plan "Port-Saïd" en cours d'élaboration. La presse du jour admet l'échec des conversations du Caire, mais elle rapporte le discours donné par Dulles la veille, et il semble bien que Dulles soit de plus en plus partisan d'un

<sup>443</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.69

<sup>444</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", Londres le 7 septembre 1956 12h00, le CA Amman au général Ely

<sup>445</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 27 juillet au 7 septembre", dossier "documents", Londres le 7 septembre 1956 à 20h00, le CA Amman au général Ely

<sup>446</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "minutes", samedi 8 septembre 1956



compromis, éventuellement d'une nouvelle conférence, mais absolument pas d'un recours au Conseil de sécurité de l'ONU<sup>447</sup>. S'appuyant sur la convention de 1888 qui prévoyait qu'au cas où leurs intérêts seraient menacés les Usagers du canal pourraient se grouper pour assurer eux-mêmes la défense de leurs intérêts, Dulles propose un nouveau projet, l'Association des Usagers du Canal de Suez. Dans ces conditions, on comprend la réaction d'Eden et de Pineau vis-à-vis du plan " Alexandrie " et des bombardements préalables qu'il prévoyait : impossible élaner une attaque sur Alexandrie sans soulever une vague de réprobation internationale. Se repose alors le problème de savoir si la nouvelle opération est une simple opération de police ou une véritable guerre. Si pour les militaires la différence est nulle, elle est notable sur le plan politique et pour les populations civiles. Le même jour est arrêté un projet de calendrier entre la France et la Grande-Bretagne d'une part et la Compagnie du Canal d'autre part. Le 10 les pilotes seront informés qu'ils ne sont plus tenus de travailler à partir du 15, date à laquelle les autres agents de la compagnie stopperont le travail. Cette décision pouvait entraîner une paralysie du canal, prétexte à une intervention. Enfin, les personnels seront évacués par avion les 17 et 18. Ely téléphone à Amman pour requérir sa présence à Paris pour le lendemain<sup>448</sup>.

Dimanche 9 septembre, Amman arrive à Orly à 9h00, où Barjot l'attend. Amman et Barjot se rendent chez le général Ely, et Amman fait le point de la situation en Grande-Bretagne. Eden est confronté à une opinion publique rétive, aussi il y a fort à parier que dans ces conditions, le nouveau plan tablera sur une action massive de la RAF, facile à rameuter sans mouvements spectaculaires, ainsi qu'un débarquement à Port-Saïd, réalisable avec les moyens déjà sur place en Méditerranée. Ely n'est pas défavorable à un plan de ce type, aussi ordonne-t-il à Barjot de se montrer réservé mais favorable au cours de la réunion prévue le lendemain si le plan est tel qu'on l'envisage. Le soir même, Amman repart pour Londres<sup>449</sup>.

#### **B. Mise sur la touche de M. Chauvel, premiers soupçons d'Amman sur une éventuelle collusion franco-israélienne**

Lundi 10 septembre, à 10h15, Amman est dans le bureau de Keightley. Barjot, arrivé le matin même de Paris, est présent également. Keightley expose le nouveau plan,

---

<sup>447</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 8 septembre 1956

<sup>448</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", minutes du 8 septembre 1956

<sup>449</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", minutes du 9 septembre 1956

qui est en tout point conforme à ce qu'Amman avait imaginé. De retour à l'ambassade, Amman et Barjot rendent compte à Ely : “ entrevue de ce matin confirme profond changement concernant timing et point d'application dans le sens indiqué hier(...) le nouveau projet mérite d'être examiné avec préjugé favorable<sup>450</sup>... ”. L'après-midi, Pineau et Mollet arrivent à Londres et s'entretiennent avec Barjot avant de partir voir Eden. Là, les ministres estiment la nouvelle idée de manœuvre plus réaliste et sont prêts à s'y rallier, bien que le délai entre la première bombe et le débarquement à Port-Saïd soit susceptible de les inquiéter<sup>451</sup>. Autre préoccupation des ministres, le secret : “ il y a eu jusqu'à présent trop de fuites. On parle trop, M. Chauvel le premier, Pineau dixit<sup>452</sup>! ”. Le soir, Barjot repart à Paris, mais sur le plan politique, la situation ne se clarifie guère. Dulles souhaite en effet de nouveau œuvrer en faveur d'un compromis<sup>453</sup>. Le soir, dans son bureau, Amman trouve un papier oublié par Barjot : il semble bien désormais que la France et l'Angleterre ne sont plus seules dans le coup. Des conversations secrètes sont menées entre la France et Israël, qui laissent à penser qu'Israël va intervenir de son côté contre l'Égypte<sup>454</sup>.

Mardi 11 septembre, il s'avère finalement que Français et Anglais acceptent la proposition de Dulles concernant la création d'un club des usagers<sup>455</sup>. Eden a en effet annoncé une nouvelle réunion des 18 en vue de les faire adhérer à l'AUCS. Il a la conviction que l'Amérique, à l'origine du projet en réalité, ne peut que le soutenir pleinement en dépit des zones d'ombre subsistant sur les modalités pratiques de la nouvelle association( quelles sanctions en cas de refus de l'Égypte de coopérer? Comment interpréter l'idée de Dulles qu'en cas de refus de passage, les navires de chaque pays agiraient en toute liberté?). Dans la soirée, a lieu une rencontre entre Mollet et Gaitskell, en vue de convaincre le leader travailliste du bien fondé de la position gouvernementale franco-britannique sur l'Égypte<sup>456</sup>. Dans le même temps, comme prévu quelques jours avant, la Compagnie annonce que le contrat de son personnel ne sera pas renouvelé après le 14 septembre à minuit. Le but de la

---

<sup>450</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, MILFRANCE 52326 signé Barjot

<sup>451</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, top secret terrapin second draft appreciation 11/12 Septembre 1956

<sup>452</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, lundi 10 septembre 1956

<sup>453</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 11 septembre 1956

<sup>454</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, aide mémoire sur l'entrevue du 7 septembre 1956 avec les représentants de l'armée de I, Paris le 8 septembre 1956. Document reproduit en annexe

<sup>455</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 12 septembre 1956

<sup>456</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, mardi 11 septembre 1956

manœuvre est de prouver que l'Égypte est incapable de faire fonctionner le canal. Le problème est que la perspective attendue ne va pas se produire, et ce pour deux raisons principales. D'abord la Lloyd anglaise et les compagnies d'assurance annoncèrent une hausse des tarifs de 15% en raison des nouvelles conditions de navigation à travers le canal. Dès lors, la route du Cap n'offrait plus des conditions financières aussi désavantageuses. Le trafic baissa immédiatement de 25% dans le Canal et la tâche des pilotes restés en place fut facilitée. Surtout, Nasser avait depuis le mois de juillet procédé à un recrutement accéléré de pilotes. Dès le début du mois de septembre, la nouvelle organisation avait reçu le concours de 20 pilotes nouveaux alors que 40 pilotes Égyptiens avaient reçu une formation accélérée. La bataille des pilotes fut gagnée par l'Égypte dans les jours qui suivirent : le 16 septembre, 42 navires franchirent le canal<sup>457</sup>.

### C. Dulles désavoue les franco-britanniques

Mercredi 12 septembre, aux Communes, Eden annonce les dispositions arrêtées en commun entre la France, la Grande-Bretagne et les E.U suite à l'échec des conversations du Caire : Eden annonce en effet l'intention de réunir une nouvelle conférence des 18 pour créer l'association des usagers. L'association assurerait la navigation, percevrait les droits de passage, fournirait les pilotes : ce serait un instrument de gestion permanent, rival de l'organisation égyptienne invitée à coopérer<sup>458</sup>. Eden semble donc avoir la paternité du projet, étant le premier à l'annoncer de façon officielle; et à l'entendre, il s'agit d'un instrument de coercition avec l'aval des E.U. Une fois de plus les Franco-Britanniques espèrent infliger à Nasser un échec diplomatique en vue de faire basculer l'opinion. Dans le même temps en effet, les journaux publient des sondages nettement défavorables à une intervention armée : 49% de la population est défavorable à l'usage de la force, qui n'aurait l'approbation que de 34% des personnes consultées<sup>459</sup>. Dans la soirée, Amman reçoit un télégramme du général Ely, qu'il transmet à Keightley : le nouveau plan est accepté, alors qu'il comporte toujours un délai de dix jours entre la première bombe et le débarquement<sup>460</sup>. Coïncidence, le même jour, on reparle des trois sous-marins soviétiques : un se trouverait en Mer du Nord, les deux autres aux abords de Gibraltar<sup>461</sup>. Aux

---

<sup>457</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.79

<sup>458</sup> *Ibid.*, p.74

<sup>459</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 12 septembre 1956

<sup>460</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, le 12 septembre 1956

<sup>461</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du

Communes, nous avons vu qu'Eden a annoncé officiellement la création du club des usagers, ce qui a fait l'effet d'une bombe. En effet, Dulles, bien qu'à l'origine de l'idée, ne l'a pas dévoilée, et il semble dès lors que ce sont la France et la Grande-Bretagne qui ont eu l'initiative de ce projet, auquel l'Amérique semble se rattacher après coup. Le problème est que le jour même, le gouvernement américain fait connaître sa réaction à la “ proposition ” d'Eden par les termes suivants : “ une telle association agirait comme représentant des Usagers et exercerait les droits qui leur appartenaient depuis la convention de 1888 et chercherait à obtenir une coopération de l'Égypte ”. Il n'était donc pas question d'un moyen de pression<sup>462</sup>. “ Décidément, la loyale Amérique et l'honnête M. Dulles jouent un drôle de jeu, pas très “ beau ”, ni très intelligent ”<sup>463</sup>. Pendant ce temps, au Proche Orient ont lieu des incidents de frontière entre la Jordanie et Israël : le 11 une embuscade a été tendue à des soldats israéliens, tandis que le lendemain ont eu lieu des incidents dans le Néguev.

Jeudi 13 septembre, Barjot rallie Londres avec les commandants des field forces en vue d'arrêter une fois pour toutes les modalités du nouveau plan. Une première réunion dans ce sens a lieu en présence de Keightley. Barjot insiste au cours de la réunion pour que les délais entre la première bombe et le débarquement soient les plus brefs possibles. L'idéal selon Barjot serait d'intervenir à J+4 ou J+4 pour saisir un gage territorial<sup>464</sup>. Dans l'après-midi, Amman reçoit un télégramme du Ministère de la Défense britannique, lui demandant de faire établir entre Londres et Paris, en vue des opérations, une ligne cypher link équipée de on-line cypher<sup>465</sup>. On s'organise en vue des hostilités, alors que les choses ne se sont pourtant pas arrangées avec les Américains : Dulles a en effet déclaré lors d'une conférence de presse qu'en cas d'échec de l'AUCS, des sanctions militaires ne sont pas à envisager, d'autres voies restant à explorer<sup>466</sup>. En somme, la déclaration de Dulles est en contradiction formelle avec celle formulée par Eden la veille. Ces paroles constituent un avis donné à Nasser qu'il peut refuser impunément le projet. Eden avait accepté le projet, il était désormais désavoué par son initiateur. Dulles a ainsi renforcé par la même occasion la position de Nasser : celui-ci avait en effet pu craindre un instant être dans l'obligation

---

8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 12 septembre 1956, le CV Bailleux à l'amiral commandant en chef des forces française de l'ouest

<sup>462</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.75

<sup>463</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 12 septembre

<sup>464</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, aide mémoire sur la conversation du 13 septembre 1956 à Londres entre le général Keightley, commandant en chef, et le VAE Barjot, adjoint au commandant en chef

<sup>465</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 13 septembre 1956, télégramme numéro COS.1286/13/9/56 envoyé par le ministry of defense au CA Amman.

<sup>466</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 13 septembre 1956

d'accepter un contrôle international sur le canal. Il n'en est plus de même désormais que Nasser connaît les éventuelles réactions de l'Amérique, qui a désavoué ses alliés. Aux Communes, Eden est bousculé par les Travaillistes qui exigent des explications sur le décalage entre les deux visions de l'AUCS<sup>467</sup>.

Vendredi 14 septembre, toute la presse titre sur les conclusions du débat de la veille aux Communes : Eden, pour se tirer d'affaire a en effet été obligé de promettre de porter l'affaire devant les Nations Unies en cas de refus de l'Égypte de coopérer avec le " comité des usagers ". Eden en revanche a refusé d'être lié par d'éventuelles décisions des Nations Unies, en ce qui concerne les mesures qu'il pourrait être amené à prendre. A Londres vont donc se réunir les 18 pour tirer les conclusions des négociations du Caire et mettre sur pied " l'association des usagers du Canal " chargée de poursuivre les conversations avec Nasser<sup>468</sup>. Pour Amman, la situation est claire : " le temps passe, la crise pourrit et M. Dulles compte bien arriver à " noyer définitivement le poisson<sup>469</sup> ". En attendant, Amman est informé que le plan " Musketeer révisé " est définitivement adopté par les Britanniques. Si le nouveau plan cadre mieux avec les exigences de discrétion, les moyens nécessaires pouvant être discrètement mis en place ou alertés, des difficultés ne subsistent pas moins : les convois et moyens tenus éloignés ne peuvent rallier, après la première bombe, qu'après des délais assez importants, ce qui pose problème. De même le nouveau plan prévoit un débarquement à Port-Saïd, mais uniquement à l'issue de deux phases. Alors que la première, consacrée à la neutralisation de l'aviation égyptienne, est appelée à durer trois jours; la seconde, destinée à abattre le moral et l'économie égyptienne par des bombardements massifs, doit durer entre plusieurs jours et deux semaines<sup>470</sup>. " Il faut avoir perdu tout sens commun pour s'imaginer qu'on pourra bombarder pendant des jours et des jours l'Égypte sans soulever une vague de réprobation irrésistible qui nous condamnera à l'arrêt<sup>471</sup>... ". Barjot en est conscient. Il a d'ailleurs réussi à faire admettre une variante qui prévoit, en fonction de l'atmosphère politique, un débarquement de vive force avant l'effondrement total de l'Égypte<sup>472</sup>. Amman apprend au cours de la journée que désormais,

---

<sup>467</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.77

<sup>468</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 14 septembre 1956

<sup>469</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", vendredi 14 septembre

<sup>470</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", terrapin top secret AFC/22, 14 septembre 1956, operation Musketeer Revise Appreciation and outline plan

<sup>471</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", vendredi 14 septembre

<sup>472</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", terrapin top secret AFC/22, 14 septembre 1956, operation Musketeer Revise Appreciation and outline plan

au vu du rôle que la RAF est appelée à jouer dans l'opération, le général Keightley va être doté d'un second CEM en la personne de l'Air vice-marshal Huddleston. Barjot est plus que furieux d'être mis devant le fait accompli, d'autant plus que cette nomination met le général Gazin dans une position difficile qui oblige sans doute à remanier l'EM français pour le calquer sur l'EM britannique<sup>473</sup>. Dans la soirée, Barjot rallie Paris.

#### **D. Impressions françaises sur le nouveau plan, poursuite des pourparlers**

Le lendemain à 22h00, Amman, convoqué par le général Ely, rejoint Paris à son tour<sup>474</sup>. A l'EMFA le 16 septembre "l'impression générale est que les Britanniques "lanternent" pour ne rien faire"<sup>475</sup>. Amman, Ely, Barjot et les autres n'en passent pas moins le plan au crible et rédigent un aide mémoire sur les caractéristiques essentielles du plan : imprécision relative du timing, déplacement du point d'application, importance et durée de l'action aérienne sur laquelle se greffe l'offensive psychologique, prédominance française des troupes terrestres initialement engagées. Enfin, le plan n'est valable que pour le mois d'octobre<sup>476</sup>. Amman regagne Londres le soir même, muni de son aide mémoire. Lundi 17 septembre, Amman va chercher Barjot à l'aéroport, puis l'accompagne chez le général Keightley. Amman et Barjot vont suggérer à Keightley d'écourter la "phase psychologique" de l'opération et régler définitivement le problème lié à la nouvelle organisation de l'EM britannique. Gazin restera seul en face de Hobb et Huddleston<sup>477</sup>. A 14h00, Barjot repart pour Paris, tandis qu'Amman fait le point des liaisons de haut commandement à organiser entre Barjot, quand il sera à Chypre, et les ministres de la défense des deux pays.

Mardi 18 septembre, c'est le branle-bas diplomatique : les représentants des 18 pays utilisateurs du Canal de Suez arrivent à Londres, dont Dulles et Pineau, pour la conférence prévue<sup>478</sup>. Dans la matinée, Amman accompagne Beaufre chez Keightley pour poursuivre

---

<sup>473</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "documents", MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris le 14 septembre 1956, télégramme numéro 52364 signé Barjot

<sup>474</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "minutes", samedi 15 septembre

<sup>475</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "minutes", dimanche 16 septembre

<sup>476</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "documents", aide mémoire plan terrapin révisé

<sup>477</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "documents", Londres le 17 septembre 1956, le CA Amman, attaché militaire, chef de poste, à M. le général d'armée CEMG des forces armées, lettre numéro 229A/DN43/TS

<sup>478</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune "la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre", dossier "revue de la presse britannique", revue de la presse britannique du 18 septembre 1956

la mise au point du nouveau plan, en particulier pour gérer les conséquences de la présence future en Égypte des troupes françaises et britanniques du point de vue économique et financier<sup>479</sup>.

Le lendemain, la conférence des 18 est à la une de tous les journaux<sup>480</sup>. Amman fait le point de la situation et transmet à Ely après avoir vu l'ambassadeur M. Chauvel : Keightley a demandé à ce que toutes les dispositions soient prises pour que le nouveau plan puisse être mis en œuvre à une date quelconque à partir du 1<sup>er</sup> octobre inclus. Eden ne semble pas de plus avoir renoncé à l'usage de la force si l'on en croit les sources locales, malgré les écueils travaillistes<sup>481</sup>.

Jeudi 20 septembre, la conférence des 18 continue à occuper une place privilégiée dans les journaux, alors que pourtant on n'attend plus rien d'une association frappée à mort dès le berceau<sup>482</sup>. Un certain désenchantement règne parmi les nations présentes. Malgré cela, les Franco-Anglais continuent d'affirmer leur position par le biais de Lloyd : ils ne peuvent accepter “ contrôle illimité par un seul gouvernement, par un seul homme, sur une voie d'eau d'un intérêt vital<sup>483</sup> ”. Au cours de la conférence, Dulles présente sa vision de l'association, qui pour lui doit coopérer avec l'Égypte sans avoir l'aspect d'un instrument de pression. Il y aurait un EM travaillant en étroite liaison avec le personnel égyptien du canal pour les questions pratiques, telles que le passage des navires, l'attribution des pilotes, le recouvrement des droits. Un bureau international, composé des 18 membres, veillerait à la politique à long terme du canal : élargissement, pétroliers de gros tonnage... Quant à l'adhésion à cette association, elle était purement volontaire. Le même jour, pendant que les politiques discutent, Amman va chercher Barjot à l'aéroport. Barjot ne cache pas à Amman qu'à Paris beaucoup pensent que l'opération ne se fera pas, mais lui n'est pas de cet avis. Barjot rencontre Keightley avec Amman, puis rend compte au général Ely en ces termes : “ le climat est plus que jamais à la préparation active ”<sup>484</sup>. En somme tout va bien. Pendant que la conférence traîne en longueur, les préparatifs continuent.

---

<sup>479</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 18 septembre 1956, 1<sup>ère</sup> réunion franco-britannique au War Office

<sup>480</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 19 septembre

<sup>481</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres, le 19 septembre 1956, lettre du CA Amman au général Ely

<sup>482</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 20 septembre

<sup>483</sup> cité par MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.79

<sup>484</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 21 septembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52042 signé Barjot

Le 21 septembre, la “ conférence des usagers ” en est à son dernier jour. Elle se consacre à la rédaction d'une déclaration qui met davantage l'accent sur la coopération avec l'Égypte que sur les sanctions à prendre contre elle. En effet, le fait essentiel de cette conférence de Londres est la scission des petites puissances, qui s'éloignent du point de vue de la France et de la Grande-Bretagne. Les pays scandinaves, la RFA, l'Espagne, l'Italie, sans parler des États du Proche-Orient : Turquie, Pakistan, Iran, menacés par l'URSS et la politique arabe de Nasser, étaient prêts à une entente avec l'Égypte fondée sur une nouvelle affirmation du traité de 1888. Les craintes qu'ils avaient pu éprouver au début du mois s'étaient estompées : Nasser avait assuré la liberté de circulation du canal et ils ne tenaient finalement pas à faire les frais d'une politique qui, en cas d'échec, risquait d'aboutir à une paralysie du canal et de freiner leur expansion économique. Ils cherchaient avant tout la paix et la prospérité, ce qui explique que dans le même temps, la conférence a eu pour résultat la création d'un organisme visant à assurer en commun la protection des usagers du canal<sup>485</sup>. Signe de la perte d'influence des vues franco-anglaises, dans un communiqué commun, l'Italie, la Hollande, la Norvège et le Danemark limitaient le rôle du club des usagers à une simple fonction de négociation. Ouverte à tous les pays, l'AUCS négocierait avec l'Égypte un nouveau traité garantissant la liberté de transit tout en respectant la souveraineté de l'Égypte<sup>486</sup>. Bref, la conférence se termine sur un échec pour les Franco-Anglais. Amman, qui s'est tenu au courant heure par heure de l'évolution des négociations au sein de la conférence des usagers, rend compte dans la soirée au général Ely : “ Sur le plan militaire, le général Keightley, se basant sur l'évolution de la conjoncture politique, a octroyé(...)un généreux week-end à tout le monde.(...) Il semble désormais acquis que le prochain acte sera joué sur la scène de l'ONU(...)la suite est facile à imaginer : enlèvement, pour le mieux compromis bâtard(...)Tout compte fait nous sommes en pleine confusion et pas très fiers.<sup>487</sup> ”

Dulles, qui soutient toujours la création de “ l'association des usagers ” et est partisan de nouvelles négociations, s'attire les foudres des Français, et dans une moindre mesure, des Britanniques. En attendant, samedi 22, à Londres se manifeste un certain flottement, et Amman vogue à ses occupations.

<sup>485</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 21 septembre

<sup>486</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.80

<sup>487</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 22 septembre 1956, le CA Amman, attaché naval, chef de poste, à M. le général Ely.



## **E. Échec franco-britannique à la seconde conférence et recours à l'ONU**

Dimanche 23 septembre, comme supposé par Amman, Français et Britanniques décident dans la soirée d'en référer au Conseil de Sécurité sans que Dulles ne soit au courant, ni l'ambassadeur M. Chauvel d'ailleurs, qui est furieux<sup>488</sup>. La décision de porter l'affaire devant le Conseil de Sécurité des Nations Unies a été prise suite à l'échec de la création de l'AUCS. Dulles est furieux, lui qui s'était toujours opposé à ce recours, toujours dans l'optique de ramener l'affaire du canal sur un simple technique et non plus politique<sup>489</sup>. Dulles est joué par Eden, qu'il avait lui même joué le 13 septembre par le biais de sa déclaration sur l'AUCS. Le recours au Conseil de Sécurité est le dernier atout des Franco-Anglais, qui ont été désavoués à l'AUCS par les 15 nations maritimes. Eden et Lloyd espèrent par un recours au Conseil de Sécurité mieux faire accepter l'AUCS aux États scandinaves et à certaines nations maritimes. Un appel réussi à l'ONU qui apporterait une justification aux thèses franco-anglaises pourrait même rendre une certaine capacité " offensive " à l'AUCS. En effet, l'AUCS, dans sa forme actuelle, à savoir un simple outil de négociation, est devenue un obstacle pour les Franco-Anglais. Le recours à l'ONU est l'ultime coup de poker qui peut réussir si la validité de la thèse franco-britannique est reconnue. A l'inverse, un échec compromet tout<sup>490</sup>.

Lundi 24 septembre, Amman apprend qu'Eden et le ministre des Affaires étrangères Selwyn Lloyd doivent se rendre à Paris le 26. Sur le plan militaire, tout est prêt, et si l'ordre est donné, deux semaines après la première bombe peut tomber. Mais un nouveau problème se manifeste pour les militaires : le plan n'est valable que jusqu'au 30 octobre, ensuite la saison avance et les risques liés à la météo s'aggravent. Dès lors un nouveau plan serait à imaginer, et pour ne pas se laisser prendre de court, il faut s'y atteler maintenant. De ce point de vue, le militaire prend le dessus sur le politique : les militaires anticipent les demandes politiques en fonction de leurs capacités propres. C'est dans cette optique qu'Amman rencontre Keightley<sup>491</sup>. La perspective d'un plan d'hiver n'empêche pourtant pas les militaires d'agir comme si l'opération allait avoir lieu. Lancelot parle déjà de faire venir auprès de lui tout son EM de Londres, mais sur demande d'Amman il laisse sur place un officier et les archives qui serviraient à la mise en place d'un éventuel plan

---

<sup>488</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 23 septembre 1956, ambassade de France à Londres à Diplomatie Paris, télégramme Numéro Diplo/4083/84, signé Chauvel

<sup>489</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.81

<sup>490</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.82

<sup>491</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", lundi 24 septembre

d'hiver<sup>492</sup>.

Mardi 25 septembre, à 10h15, Amman va chercher Barjot à l'aéroport, et lui fait part de ses inquiétudes. Eden se débat toujours face à l'opposition qui ne souhaite pas aller à l'encontre de l'opinion mondiale et le fait savoir<sup>493</sup>. Barjot répond à Amman qu'à Paris la détermination est toujours la même, et qu'il est question d'aller au bout, y compris avec un autre allié que l'Angleterre s'il le faut. En Angleterre d'ailleurs, les militaires eux-mêmes commencent à avoir des problèmes : les réservistes rappelés au lendemain du coup de force commencent à trouver le temps long, et quelques mutineries ont eu lieu. Si la répression a été humaine, il est clair que la situation ne peut s'éterniser alors que prévaut l'idée que rien ne va se passer<sup>494</sup>. En fin de matinée, à la demande de Barjot, Amman se rend à Belgrave Square, à l'ambassade des E.U, sous le prétexte d'en savoir plus sur les menaces que font peser sur les communications intéressant l'OTAN les sous-marins russes présents en Méditerranée orientale. Amman revient bredouille<sup>495</sup>. Dans l'après-midi, il dresse avec Barjot la liste des personnels appelés à constituer le QG de l'amiral Barjot à Chypre quand l'heure viendra. Au total, le QG de Barjot se composera de 313 personnes<sup>496</sup>!

#### **F. Nouveau coup de poignard de Dulles et nouvelles lenteurs britanniques**

Mercredi 26 septembre, Amman fait un rapport au général Ely sur la situation à Londres. Force est de constater qu'elle n'est pas brillante : Amman constate, après s'être entretenu avec Keightley, que pour les Anglais il n'est déjà plus question que de plan d'hiver. Eden est en effet de plus en plus isolé, alors qu'à l'ONU, les Américains ne cachent pas qu'ils ne pourront pas ne pas voter en faveur d'une motion interdisant jusqu'à la fin des négociations tout recours à la force. Au cours de ses conférences de presse, Dulles multiplie les attaques et les avertissements à l'intention des Alliés. " Je ne crois pas que la situation soit telle maintenant qu'elle exige une action extrême comme le recours à la

---

<sup>492</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 24 septembre 1956, NAVAL France à Marine Paris, télégramme numéro 52423

<sup>493</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", extrait de presse du *Daily Mirror* du 25 septembre, traduction d'un article de M. Crossman intitulé " Comment ramener l'opinion mondiale aux côtés de la Grande-Bretagne "

<sup>494</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 25 septembre

<sup>495</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", mardi 25 septembre

<sup>496</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 25 septembre, forces françaises d'intervention, état-major, télégramme numéro 2EM OPS/Londres, " quartier général amiral Barjot "

guerre<sup>497</sup> ". Il inflige aussi de nouvelles mutilations à l'AUCS. Ainsi, Dulles déclare que les droits de passage pourraient être versés à l'AUCS ou à l'Égypte directement. La présidentielle américaine n'est pas étrangère à cette politique pacifiste, l'Amérique ne souhaitant pas voir sa campagne électorale troublée. Amman résume en ces termes la situation : " Nous sommes pour une fois l'élément moteur et relativement uni d'une coalition bancale dont on voit mal comment elle pourra agir demain d'une façon efficace sans prendre des risques exagérés<sup>498</sup> ". Le soir même, Amman prend le night-ferry pour Paris, afin d'être aux premières loges pour tirer des conclusions des entretiens entre Eden et Pineau<sup>499</sup>.

### G. " Envoyez les ordres "

Alors que la crise est commencée depuis deux mois jour pour jour, Amman est donc à Paris, où " l'homme de la rue n'est pas satisfait. Nasser rime avec Hitler<sup>500</sup> ". Dans le même temps à Londres, le *Daily Herald* se demande s'il convient de recourir à la force pour imposer une solution<sup>501</sup>. Amman se rend une fois de plus à l'EMFA, où il s'entretient avec le général Ely, mais lui non plus ne sait rien sur les conversations entre Eden et Mollet. Ely finit par être convoqué chez le ministre de la défense, et Amman l'attend. Quand le général Ely revient, Barjot et Amman sont en pleine discussion. Barjot affirme à Amman que " ça y est. Envoyez les ordres. A partir du 1<sup>er</sup> octobre, nous devons être à J-4 ". Ely confirme, les dèss sont jetés. Amman regagne alors Londres dans la soirée<sup>502</sup>.

A Londres, le calme règne, tout au plus prépare-t-on la prochaine conférence des 18 qui doit avoir lieu ici même. Amman s'étonne même de la tranquillité des lieux avant de partir dans l'après midi à une réunion qui se tient au War Office et a pour but d'assurer l'existence des troupes quand elles auront débarqué<sup>503</sup>. Amman reçoit en fin d'après-midi une communication l'informant que les propositions françaises concernant l'organisation

<sup>497</sup> cité par MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.83

<sup>498</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 26 septembre, le CA Amman attaché naval chef de poste, à M. le général Ely

<sup>499</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", mercredi 26 septembre

<sup>500</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", jeudi 27 septembre

<sup>501</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", jeudi 27 septembre

<sup>502</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", jeudi 27 septembre

<sup>503</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 28 septembre 1956, 2ème réunion franco-britannique au War Office

des liaisons de haut commandement pendant les opérations sont acceptées<sup>504</sup>. Cette bonne nouvelle est presque aussitôt occultée par une nouvelle en provenance de Montagu House : les officiers britanniques qui devaient partir pour la Méditerranée restent à Londres. A partir du 2 octobre doit être mis en chantier un plan d'hiver. A cette fin, les commandants des forces sont priés de revenir à Londres. A ce titre, la présence de Lancelot est souhaitée<sup>505</sup>. Il est visible que les deux capitales ne sont ici pas d'accord sur le fond, à savoir le déclenchement des hostilités.

Samedi 29 septembre, le calme règne dans l'attente des événements diplomatiques de la semaine prochaine. La conférence qui doit se tenir à partir de lundi doit mettre en place l'Association des Usagers du Canal de Suez, et ses travaux dureront sans doute autant que les débats au Conseil de Sécurité. En attendant, pour ce week-end, la situation est au "calme complet"<sup>506</sup>.

Dans l'après midi du lundi 1<sup>er</sup> octobre, Barjot rejoint Londres en vue d'avoir un entretien avec Sir William Dickson. Amman l'accompagne, mais il est sceptique : "rien, apparemment n'a bougé ici(...)j'ai bien peur que nos gens de Paris aient pris leurs désirs pour des réalités : il suffit d'ouvrir le moindre journal, de converser avec n'importe quel civil ou militaire pour être fixé<sup>507</sup>". A 17h30, Amman et Barjot sont introduits dans le bureau de Dickson. Il est question du prétexte à utiliser pour justifier le déclenchement de l'opération auprès des opinions publiques. Sur ordre de Bourghès-Maunoury, Barjot propose un embouteillage du canal qui se terminerait sur une rixe. L'idée ne fait pas l'unanimité, aussi est-il convenu d'en discuter dans un groupe très restreint. Un autre point abordé est celui du temps qui passe. Lors des entretiens à Paris entre Eden, Lloyd, Pineau, Mollet et Bourghès-Maunoury, ce dernier a affirmé que les livraisons d'armes russes à l'Égypte risquaient de poser problème, alors que les Britanniques ne semblaient pas penser cela. Troisième point abordé enfin, celui de la validité du plan en hiver. Toujours au cours des entretiens de Paris, Eden a affirmé que le plan restait valable en hiver car reposant sur l'action aérienne essentiellement. Bourghès-Maunoury de son côté pense que ce n'est pas le cas, et Barjot le fait savoir : il faudra débarquer quoi qu'il arrive pour saisir des gages, or en hiver, les plages ne sont pas facilement accessibles, et de plus les avions dont on dispose ne

<sup>504</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 27 septembre 1956, ministry of defence, secretary chiefs of staff commise for admiral Amman, senior military attaché

<sup>505</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 28 septembre, Naval France Londres à Marine Paris, télégramme numéro 52443

<sup>506</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", dimanche 30 septembre

<sup>507</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", lundi 1er octobre

sont pas “ tout temps ”, ce qui risque de poser problème en hiver<sup>508</sup>. La réunion se termine, mais elle n'a pas convaincu Amman : “ tous les prétextes sont bons pour repousser à plus tard une opération dont personne ne veut vraiment de ce côté ci de la Manche<sup>509</sup> ”. Alors que les hommes politiques et les militaires français poussent à l'intervention, il est bien visible que les Anglais freinent.

## H. Vers un plan d'hiver?

Mardi 2 octobre, dans la matinée, Amman assiste à une réunion chez Keightley en vue de préparer le plan d'hiver. En somme, le plan actuel n'est pas déclaré périmé officiellement, mais c'est tout comme. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, les militaires français anticipent le report britannique de l'intervention : en lançant la préparation d'un plan d'hiver, ils pressent les Britanniques de ne pas tout abandonner comme ils semblent le vouloir. Dans la soirée, Barjot et Amman rédigent une note portant sur les renforts de matériels soviétiques à l'Égypte. Basée sur les informations détenues par le ministère français de la défense, elle est destinée au marshal Dickson<sup>510</sup>.

Mercredi 3 octobre, si la journée est calme à Knightsbridge, il n'en est pas de même à Montagu House où Amman se rend pour voir le groupe de planning de nouveau au travail<sup>511</sup>. Sur le plan diplomatique, Dulles retient l'attention des journaux par sa déclaration contre le colonialisme franco-anglais. Le *Times* écrit que les déclarations de M. Dulles “ susciteront un ressentiment profond et amer parmi les amis de l'Amérique de ce côté de l'Atlantique<sup>512</sup> ”. Amman se réjouit de ce qu'il lit : “ le torchon brûle. Tant mieux<sup>513</sup> ”. Le jour même, Pineau réussit à convaincre Eden du bien fondé d'une opération à laquelle se joindrait Israël, bien que la Grande-Bretagne refuse toute collaboration directe avec Israël afin de ne pas laisser croire à un accord prémédité qui ruinerait le crédit britannique dans la région. Eden dès lors va s'efforcer de calmer le jeu entre la Jordanie et Israël afin de ne pas

---

<sup>508</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er octobre 1956, compte rendu de la réunion tenue le 1er octobre 1956 au ministère de la défense

<sup>509</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, lundi 1er octobre

<sup>510</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 2 octobre 1956, le VAE Barjot au Marshal of the RAF Sir William Dickson

<sup>511</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 3 octobre 1956, Naval France Londres à Marine Paris, télégramme numéro 52462 signé Lancelot

<sup>512</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 3 octobre

<sup>513</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 3 octobre

se laisser entraîner dans une situation délicate, d'autant plus que Pineau a transmis le même jour à Eden l'assurance de Ben Gourion qu'Israël n'attaquerait pas la Jordanie<sup>514</sup>.

Jeudi 4 octobre, la conférence des ambassadeurs a terminé ses travaux en adoptant les termes de référence pour la fondation de l'AUCS<sup>515</sup>. Dans l'après midi, Amman est confronté à un problème logistique qui en dit long sur l'état d'esprit britannique : un détachement précurseur de l'EM de l'amiral Barjot est arrivé à Chypre, où personne ne l'attendait<sup>516</sup>! Amman reçoit en plus dans la soirée un télégramme de Barjot qui lui demande de faire comprendre au général Keightley que le gouvernement français souhaite prolonger le plan actuel jusqu'au 15 novembre, c'est à dire après l'élection américaine<sup>517</sup>. Amman pense qu' " on ne me le dit pas, mais il est clair qu'on pense à Paris que nous pourrions peut être mettre à profit cette circonstance qui risque d'absorber entièrement les préoccupations américaines pour régler le problème de Suez au mieux de nos intérêts<sup>518</sup>... ". Dans ces circonstances, Amman doit obtenir du gouvernement britannique qu'aucune dérégulation n'ait lieu<sup>519</sup>.

Vendredi 5 octobre, à la première heure, Amman écrit à Keightley pour lui faire part des demandes de Paris<sup>520</sup>. Amman reçoit un message de Lancelot, qui entre temps a rencontré Keightley : il n'est pas " question de prolonger au delà du 1<sup>er</sup> novembre le plan actuel. Le plan d'hiver commence à cette date<sup>521</sup>... ". De toutes les façons, le plan d'hiver ne diffère que très peu du plan actuel : préavis porté de 11 jours à 14 jours, débarquement au moyen de LST à partir de J+11. Amman rend compte au général Ely<sup>522</sup>.

Samedi 6 octobre, la réunion du Conseil de Sécurité des Nations Unies commence, ce qui fait dire à Amman que " le centre d'attraction n'est plus Londres mais New York où

---

<sup>514</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.102

<sup>515</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 4 octobre 1956, ambassade de France en Grande-Bretagne à Diplomatie Paris, télégramme numéro Diplo/4330-41, signé Chauvel

<sup>516</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 4 octobre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52472

<sup>517</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, message numéro 140

<sup>518</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", jeudi 4 octobre

<sup>519</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, message numéro 140

<sup>520</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 5 octobre 1956, le CA Amman naval attaché au general Sir Charles Keightley, ministry of defence

<sup>521</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", lettre manuscrite de Lancelot à Amman

<sup>522</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 5 octobre 1956, lettre du CA Amman au général Ely

le cirque des Nations Unies tient ses tréteaux<sup>523</sup> ». A Paris, Lancelot à tiré la sonnette d'alarme sur la durée trop brève du préavis, à savoir 14 jours. Les porte-avions français, obligés de passer par Bizerte récupérer leur flottille d'accompagnement, devraient être en permanence à 6 jours d'appareillage, ce qui est inconcevable. Amman est donc chargé de faire savoir à Keightley que la France souhaite que le préavis soit porté de 14 à 18 jours pour cette raison<sup>524</sup>. Paris souhaite clairement donner les ordres au plus tôt afin d'entraîner avec elle l'Angleterre et empêcher tout marche arrière.

## **I. Affrontement diplomatique à l'ONU**

Dimanche 7 octobre, la journée est calme à Londres, mais agitée à New York où en dépit des apparences, Français et Britanniques d'une part, Américains de l'autre, ne sont pas d'accord sur le fond du problème de Suez. Alors que M. Dulles considère toujours que la meilleure façon de traiter le problème est de le faire par tranches en essayant d'obtenir des concessions de l'Égypte; la France et la Grande-Bretagne soutiennent que c'est là un objectif trop limité et qu'on ne saurait abandonner à Nasser l'administration du Canal<sup>525</sup>.

Lundi 8 octobre, Amman reçoit enfin l'affirmation de Keightley que le gouvernement britannique ne procède à aucune déréquisition, et que bien au contraire, on étudie avec vigueur le plan qui serait appelé à servir en cas d'intervention hivernale<sup>526</sup>. Amman attire de nouveau l'attention de Keightley sur la nécessité de porter le préavis à 18 jours au lieu de 14, alors qu'à Montagu House et au War Office, on met la dernière main au plan d'hiver<sup>527</sup>.

En Angleterre, en ce mercredi 10 octobre, alors qu'Eden se remet péniblement de la grippe qui l'a frappé deux jours plus tôt, les réservistes rappelés s'agitent à nouveau et demandent à être renvoyés chez eux<sup>528</sup>. Barjot et ses commandants de force arrivent à Londres, et Barjot, en compagnie d'Amman, part chez Keightley pour l'entretenir une fois

---

<sup>523</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " minutes ", samedi 6 octobre

<sup>524</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Paris le 6 octobre, DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, message numéro 147

<sup>525</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 7 octobre

<sup>526</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 8 octobre 1956, General Sir Charles Keightley au CA Amman, naval attaché, lettre numéro SD12/CIC/3

<sup>527</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " documents ", Londres le 8 octobre 1956, le CA Amman naval attaché au general Sir Charles Keightley, lettre numéro 249A/DN 49/TS

<sup>528</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 10

encore de l'incident à créer pour justifier l'intervention. Barjot opte toujours pour un embouteillage du canal qui aboutirait à une rixe<sup>529</sup>. Amman, bien que n'ayant rien à dire sur ce point, n'en pense pas moins : “ c'est une aimable plaisanterie qui n'est pas faite pour rehausser notre prestige auprès des Britanniques<sup>530</sup>. ”

Le 11 octobre, Amman écrit à Ely pour faire un point de situation, en particulier sur le Moyen Orient, où la tension monte depuis quelques jours : l'instabilité en Jordanie pose problème. A cette date, les Anglais cherchent en effet à éviter à tout prix une victoire du parti pro-égyptien aux élections prévues le 21 octobre, alors que des manifestations agitent le pays. Les Anglais cherchent en même temps à resserrer les liens entre la Jordanie et l'Irak. Eden envisage en fait de faire entrer en Jordanie une division irakienne qui “ contrôlerait ” les élections et renforcerait le pouvoir du roi Hussein. Pour les Israéliens, une intervention irakienne en Jordanie est un *casus belli*, or la Jordanie et l'Irak sont liées par des clauses de défense à la Grande-Bretagne, qui fait dès lors les “ gros yeux ” face aux menaces israéliennes d'intervention en Jordanie au cas où l'Irak “ s'inviterait ” en Jordanie. C'est dans ce contexte que les incidents de frontière qui ont commencé il y a un mois se multiplient entre Israël et la Jordanie : des éléments incontrôlés recrutés parmi les réfugiés et agissant de connivence avec la Légion Arabe multiplient les incidents de frontière<sup>531</sup>.

Le 12 octobre, Amman reçoit un message de Keightley, qui souhaite faire un grand exercice qui permette de s'assurer que toutes les dispositions envisagées pour l'intervention sont bonnes, en particulier sur le plan des communications<sup>532</sup>.

Samedi 13 octobre, l'ONU vote une résolution qui ne résout en rien le problème de Suez, alors que le même jour Israël se plaint auprès de l'ONU que les Égyptiens empêchent leurs navires de franchir le canal et le détroit de Tiran, bloquant ainsi le port d'Elath. A Paris, l'énervement est grand, et on charge Amman de savoir si les Britanniques sont toujours partants ou non pour l'opération de Suez<sup>533</sup>.

Dimanche 14 octobre, Amman apprend par le biais de l'ambassadeur que M. Gazin, ministre des Affaires étrangères par intérim en l'absence de M. Pineau à New York, est venu à Londres en compagnie du général Challes pour voir le Premier Ministre

---

octobre

<sup>529</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 10 octobre 1956, Aide-mémoire à l'attention du Général Sir Charles Keightley, de la part du VAE Barjot

<sup>530</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 10 octobre

<sup>531</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.99

<sup>532</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, télégramme numéro 305/SD12/CIC, le général Keightley au CA Barjot, par l'intermédiaire du CA Amman, naval attaché

<sup>533</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Paris le 13 octobre 1956, DEFNAT Paris à



britannique. Amman pense alors que “ cette fois ça devient sérieux. Je ne peux encore faire que des hypothèses, mais Gazin et Challes ne se sont pas déplacés(...)sans avoir des choses importantes et précises à faire connaître aux ministres britanniques <sup>534</sup>”.

Lundi 15 octobre, Amman pense que “ l'affaire est simple : nous avons épuisé tous les procédés dilatoires diplomatiques possibles. Il s'agit cette fois de prendre une décision et Gazin est venu avec Challes “ poser le problème ” aux Britanniques et leur soumettre une solution dans laquelle Israël joue manifestement un rôle. “ Mais de tout ceci, je ne souffle un mot, car M. Chauvel a l'imagination féconde et la langue assez déliée!<sup>535</sup> ”. Amman reçoit à l'ambassade la réponse à sa demande du 13 octobre : les Britanniques ne renoncent pas à l'opération<sup>536</sup>. Dans le même temps, la tension est retombée entre Israël et la Jordanie, le premier ministre jordanien ayant par ordonnance, et sous pression de la Grande-Bretagne, donné l'ordre de mettre fin aux infiltrations “ qui servent de prétexte à Israël pour lancer de cruelles attaques contre la Jordanie<sup>537</sup> ”. Averti par la France des intentions britanniques, Ben Gourion prononce devant le Parlement Israélien le même jour un discours rappelant que l'ennemi le plus fort et le plus dangereux d'Israël reste l'Égypte<sup>538</sup>. A partir de là, la crise israélo-jordanienne est terminée et les relations entre Londres et Tel-Aviv vont s'améliorer sensiblement.

Mardi 16 octobre, Eden et Lloyd rentrent des E.U, et repartent le soir même pour Paris où ils ont rendez-vous avec Pineau et Mollet. C'est au cours de ce voyage à Paris qu'a lieu l'entrevue décisive entre Eden, Lloyd et Pineau à propos de l'intervention avec Israël. L'alliance britannique reste limitée à la France. Les Britanniques insistent sur la nécessité d'un ultimatum adressé aux deux belligérants, Israéliens et Égyptiens, et leur enjoignant de retirer leurs troupes à une certaine distance du canal, qui serait ensuite occupé par les forces franco-anglaises. Le mercredi 17 octobre, Pineau déclare devant l'Assemblée Nationale que “ nous avons encore de solides cartes en main ” et qu'il n'est pas question de capituler<sup>539</sup>.

Le lendemain, à 10h00, Amman va chercher Barjot à l'aéroport et apprend que cette fois,

---

MILFRANCE Londres, message numéro 171

<sup>534</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, dimanche 14 octobre

<sup>535</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, lundi 15 octobre

<sup>536</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ documents ”, Londres le 15 octobre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52507

<sup>537</sup> cité par MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.101

<sup>538</sup> *Ibid.*

<sup>539</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, mercredi 17 octobre

“ ça y est, les dès sont jetés<sup>540</sup> ”.

#### IV LA DECISION ET SA MISE EN OEUVRE

(18 Octobre 10h00-6 Novembre 0h00)

##### A. “ Les dès sont jetés ”

Dans la voiture qui ramène Amman et Barjot à Londres, Amman apprend que les entretiens de Paris ont eu un résultat positif : “ Nasser(...)croit jouer au plus fin, on le contraindra à céder par la force, le plus tôt possible avant la fin du mois<sup>541</sup> ”. Amman fait partie d'un cercle d'initiés assez fermé. Avec Barjot, il se rend chez Keightley et lui confirme, avant d'en référer à Paris, “ qu'application Musketeer révisé était envisagé à brève échéance<sup>542</sup> ”.. Dans l'après midi, nouvelle conférence Barjot Keightley, à laquelle Amman n'assiste pas cette fois. Au retour, Barjot charge Amman de télégraphier à Paris pour obtenir qu'on lui adjoigne un conseiller financier à son EM à Paris<sup>543</sup>. Barjot et Amman font ensuite le point sur les décisions à prendre et les mouvements à effectuer dans les jours prochains. Les ministres veulent tout déclencher le 28, mais la mise en œuvre du plan actuel exige un préavis de 11 jour, et nous sommes le 18 en fin de soirée. Les premiers ordres ne peuvent donc être donnés que demain matin 19, et 19+11=30. D'ores et déjà un retard de deux jours sur les souhaits gouvernementaux est inévitable. Il sera sans doute porté à trois jours si on démarre le 20 comme c'est probable<sup>544</sup>. En attendant, Barjot

<sup>540</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 8 septembre au 18 octobre ”, dossier “ minutes ”, jeudi 18 octobre

<sup>541</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, jeudi 18 octobre (II)

<sup>542</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le jeudi 18 octobre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52524

<sup>543</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le jeudi 18 octobre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 525 ”0

<sup>544</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le jeudi 18 octobre 1956, brouillon manuscrit de Barjot sur les dates possibles de déroulement de l'opération, portant le numéro manuscrit 3

envoie l'ordre à la force d'intervention de se mettre à 24h d'appareillage<sup>545</sup>. Le soir, Amman apprend que Sir Anthony Eden a remanié son cabinet et remplacé le ministre de la guerre Monkton par Anthony Head, réputé plus belliqueux<sup>546</sup>.

Vendredi 19, Amman reçoit un télégramme de Keightley le priant de notifier à tous les exécutants français que le plan "Musketeer révisé" reste applicable jusqu'à nouvel ordre et par conséquent le plan d'hiver ne s'appliquant pas à partir du 21 octobre comme prévu initialement<sup>547</sup>. Dans l'après-midi, Amman rencontre un des membres du comité de planning qui lui fait passer un projet de mouvements accélérés des bâtiments français. Cela confirme qu'il est impossible d'aller plus vite, et donc que la première bombe ne tombera pas avant le 30 ou le 31<sup>548</sup>. Pendant que les militaires s'activent, l'AUCS continue ses délibérations pour savoir à qui seront versés les droits de passage du Canal. Dans le même temps, Israël se plaint d'actes de piraterie de la part de l'Égypte<sup>549</sup>.

Samedi 20 octobre, nouvel entretien entre Barjot et Keightley. Amman accompagne Barjot dans le plus grand secret afin de ne pas éveiller l'attention de l'ambassadeur, qui n'est pas dans le secret. Amman une nouvelle fois relaie vers Paris un télégramme de l'amiral Richmond maintenant en vigueur le plan actuel<sup>550</sup>. Tout ceci passe d'autant plus inaperçu que le secret est bien gardé, et que les satellites soviétiques s'agitent, ce qui retient l'attention des journaux<sup>551</sup>.

Lundi 22 octobre, Amman prend ses dispositions de combat : avec Barjot il installe la TSF dans son bureau, ainsi que les cartes des futur lieux d'action et de frappe<sup>552</sup>. L'affaire de Pologne et l'arrestation de Ben Bella retiennent l'attention des journaux. En Jordanie, la situation politique ne s'est pas améliorée avec les élections, et Israël est toujours sur ses

---

<sup>545</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le jeudi 18 octobre 1956, Naval France Londres à Marine Paris, télégramme numéro 52528

<sup>546</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 19 octobre

<sup>547</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le vendredi 19 octobre 1956, MILFRANCE Londres à FLI Alger, télégramme numéro 52539

<sup>548</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le vendredi 19 octobre, " projet de mouvement des bâtiments, plan B accéléré "

<sup>549</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du vendredi 19 octobre.

<sup>550</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le samedi 20 octobre, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52543

<sup>551</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du samedi 20 octobre

<sup>552</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " minutes ", lundi 22 octobre

gardes<sup>553</sup>. Ce même jour, bien qu'Amman ne soit pas au courant, se tient à Sèvres une réunion entre les représentants de la France, de la Grande-Bretagne et d'Israël. Plus rien désormais n'empêche les Britanniques de donner un accord définitif à une action avec Israël : l'affaire de l'ONU vient de se terminer en fiasco et les élections jordaniennes ont été un triomphe pour le parti de Nasser. Tous les candidats, même les plus modérés, ont demandé l'abrogation du traité anglo-jordanien, malgré les avantages financiers. Eden est renforcé dans son désir d'attaquer Nasser, aussi va-t-il accepter de s'engager par écrit dans l'affaire. Il est convenu que les escadrilles françaises arriveraient en Israël le 27 tandis que les navires de guerre français assureraient à partir du 29 la surveillance des côtes<sup>554</sup>. De même, Israël acceptera l'ultimatum posé par les franco-britanniques une fois la guerre commencée.

Mardi 23 octobre dans l'après-midi Pineau vient à Londres rencontrer Eden, et Chauvel est volontairement maintenu à l'écart, bien qu'il soit au courant de la venue de Pineau. C'est Amman qui va chercher Pineau à l'aéroport et l'y ramène, après son entrevue avec Eden<sup>555</sup>. Le lendemain, la venue de Pineau fait la une des journaux qui se demandent la raison de cette venue soudaine<sup>556</sup>. Le même jour, Amman écrit à Ely pour faire un point de situation sur l'atmosphère à Londres. Le problème majeur est toujours celui du motif que l'on va invoquer pour déclencher les hostilités : “ ni l'opinion publique, ni même l'opinion militaire britannique ne sont actuellement disposées à en découdre avec Nasser(...)nous commençons à être considérés comme des excités dangereux qu'il importe de calmer dans l'intérêt commun. Pour faire entrer l'Angleterre en guerre, il faudra indiscutablement un véritable coup de tonnerre<sup>557</sup> ”. Tout le problème est de savoir si à Paris on se rend compte de ce problème, l'opinion n'étant pas chauffée à blanc depuis le début comme en France pour cause de guerre d'Algérie en particulier. Abattre Nasser n'est pas vu ici comme une porter un coup mortel à la résistance algérienne qui bénéficie de ses livraisons d'armes et de son soutien diplomatique. Ici, Nasser ne rime pas avec Hitler, et le ministre de la défense britannique ne pousse pas à l'intervention, n'étant pas “ mouillé ” en Algérie de par la présence du contingent. Sur un plan plus pratique, Barjot réussit à faire

---

<sup>553</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 22 octobre

<sup>554</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.103

<sup>555</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mardi 22 octobre

<sup>556</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, revue de la presse britannique du 24 octobre

<sup>557</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 24 octobre, lettre manuscrite du CA Amman au général Ely

transporter à Chypre un contingent de parachutistes depuis Alger, ce qui laisse espérer une possibilité d'intervention terrestre plus rapide après le début des bombardements<sup>558</sup>. Pendant que se déroulent ces tractations, Français et Britanniques ont la chance que les événements de Hongrie attirent l'attention, succédant ainsi aux événements de Pologne, où la pression des chars a suffi pour aboutir à un gentleman's agreement<sup>559</sup>. Dans la journée, Amman reçoit de Paris des instructions sur les transmissions nationales de haut commandement et de logistique<sup>560</sup>. Amman écrit le même jour à Keightley pour lui préciser l'horaire des mouvements de troupe prévus entre Alger et Chypre et lui demander son accord<sup>561</sup>.

Vendredi 26 octobre, Amman relaie un télégramme de l'amiral Barjot et destiné à Keightley. Si besoin était, le texte du télégramme prouverait qu'Israël " est dans le coup ", ce qui ne va pas sans poser problème quand on connaît la position de la Grande-Bretagne vis-à-vis d'Israël. Le texte du télégramme est en effet le suivant : " Amiral Barjot se propose d'envoyer à Haïfa pour transport de matériel le *Marcel le Bihan* actuellement à Limassol voyage discret dans la nuit du 28 au 29 octobre<sup>562</sup> ". Dans l'après midi, Barjot arrive à Londres et rencontre Amman, avec qui il part chez Keightley. Alors que le souci de Barjot est de presser toujours plus le mouvement, Keightley s'en tient à la stricte interprétation du plan, interprétant en cela les consignes d'Eden. Les points soulevés, à savoir les mouvements des navires et une volonté d'avancer le déclenchement de l'offensive aérienne, ne trouvent pas de réponse immédiate, Keightley devant prendre les ordres auprès d'Eden. Barjot devant repartir, Amman transmettra la réponse dans la soirée, après l'entrevue entre Eden et Keightley<sup>563</sup>. Dans la soirée, comme prévu, Keightley téléphone à Amman et lui donne ses réponses : les mouvements au départ de Malte et d'Alger transmis par Amman quelques jours auparavant sont acceptés; tandis qu'en ce qui

---

<sup>558</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents " , Londres le 24 octobre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52568

<sup>559</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 25 octobre

<sup>560</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents " , Paris le 19 octobre 1956, EM des forces françaises d'intervention à l'ensemble des exécutants, exemplaire numéro 57/60 destiné à l'amiral Amman

<sup>561</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents " , Londres le 25 octobre 1956, télégramme numéro 254 A/DN 52 TS, le CA Amman naval attaché au général Sir Charles Keightley

<sup>562</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents " , Paris le 26 octobre, Défense nationale à MILFRANCE Londres, télégramme numéro 255

<sup>563</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " minutes " , vendredi 26 octobre

concerne le reste, Keightley refuse de s'engager<sup>564</sup>. Amman transmet à Barjot, qui “ n'est pas content<sup>565</sup> ”.

## B. Premiers mouvements israéliens

Le lendemain 27 octobre, la presse semble prêter de moins en moins d'attention à Suez : tous les titres portent sur la Hongrie<sup>566</sup>. Amman apprend par Barjot que des visiteurs vont venir, et qu'il devra les introduire : Abel Thomas, l'éminence grise de Bourges-Maunoury; le général Brohon et le colonel de Fourquières, chargé de mission de l'EM de Barjot. Tous viennent bien évidemment dans l'espoir de faire changer d'avis les Britanniques, mais tous repartent bredouille<sup>567</sup>.

Dimanche 28 octobre, Amman assiste au départ des derniers exécutants, et il décide à son tour de partir pour Paris en vue de prendre plus précisément des ordres<sup>568</sup>.

Lundi 29 octobre, alors que la presse se concentre toujours sur la Hongrie, arrivent également des dépêches inquiétantes concernant le Moyen Orient : un commandement unique des forces égyptiennes, jordaniennes et syriennes aurait été créé. En réponse, Israël mobiliserait<sup>569</sup>. Amman reçoit un télégramme de Barjot lui demandant de transmettre à l'Amirauté qu'il retire ses forces de l'opération *Toréador*<sup>570</sup>. Le soir, Amman part pour Paris par le night ferry, comme prévu la veille. Avant de partir, Amman organise le service en vue des événements à venir dès le lendemain soir. Dorénavant des gardes de nuit seront assurées pour recevoir et envoyer les communications<sup>571</sup>.

---

<sup>564</sup> Amman parle de 4 points abordés dans les conversations, mais le dernier point n'étant pas mentionnés, je ne sais pas à quoi il se rapporte.

<sup>565</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, vendredi 26 octobre

<sup>566</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, samedi 27 octobre

<sup>567</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, samedi 27 octobre

<sup>568</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, dimanche 28 octobre

<sup>569</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ revue de la presse britannique ”, lundi 29 octobre

<sup>570</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 29 Octobre, le CA Amman attaché naval chef de poste au rear admiral Wright, télégramme numéro 259 A/DN 54/TS. L'opération *Toréador* consistait en une extension de l'intervention alliée à la Mer Rouge et au Golfe de Suez. Définitivement mise au point le 9 octobre, l'opération voulait refléter le souci français d'intervenir aux côtés d'Israël. Le problème est que le plan, d'inspiration française, repose essentiellement sur les moyens britanniques pour l'exécution. Or les Britanniques laissent souvent de côté les Français dans une opération qui ne leur plaît guère. De plus, le seul navire français disponible pour l'opération est l'avis *La Pérouse*. *Toréador* est en somme pour les Français une opération avortée, le *La Pérouse* étant resté, faute d'ordres de la part des Britanniques, ancré à Djibouti.

<sup>571</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ service de nuit dans les locaux de l'ambassade affectés à la mission militaire ”

A Paris, Amman apprend en ouvrant les journaux que les Israéliens ont franchi la frontière qui les sépare de l'Égypte. A l'EM rue Royale, Amman retrouve Nomy, qui lui apprend que Français et Britanniques vont d'un commun accord inviter les Israéliens à ne pas s'approcher des rives du Canal. Dans le même temps sera demandé aux Égyptiens de ne pas s'opposer à l'interposition franco-britannique. Bien évidemment, les Israéliens vont accepter tandis que les Égyptiens refuseront, et nous interviendrons alors<sup>572</sup>. Amman est abasourdi du scénario qui a été imaginé : “ l'astuce est tellement cousue de fil blanc... et d'un fil blanc d'une puérilité tellement désarmante que nous ne pouvons pas espérer “ tromper ” qui que ce soit<sup>573</sup> ”. Amman se rend à l'EMFA, où il rencontre Barjot et Ely : on prépare le grand départ vers Chypre qui doit avoir lieu le soir même. A l'ONU, une réunion extraordinaire du Conseil de Sécurité a lieu. Une motion est votée, qui enjoint Israël à retirer ses troupes d'Égypte<sup>574</sup>. La France et la Grande-Bretagne y mettent leur veto, tandis qu'elles envoient l'ultimatum dont Nomy parlait à Amman le matin même<sup>575</sup>. L'ultimatum envoyé expire le lendemain, date à laquelle les avions décolleront pour neutraliser les forces aériennes égyptiennes, étant donné qu'il est acquis depuis Sèvres que les Israéliens accepteront pour leur part l'ultimatum . “ Demain, c'est nous qui seront sur la sellette à l'ONU...sans grand espoir, pour essayer de calmer Eisenhower; paraît-il fort en colère d'avoir été joué- lui qui croyait nous jouer!<sup>576</sup> ”. Les EU sont prévenus en dernier de l'ultimatum envoyé. Amman assiste le soir au départ de Barjot et de sa petite troupe pour Chypre. Amman à son tour quitte Paris pour Londres.

### C. Ultimatum franco-britannique et intervention

Mercredi 31 octobre, de retour à Londres, Amman se rend au ministère de la défense où il est reçu par l'amiral Richmond, qui a été remplacé la veille par l'amiral Dunford-Slater à la tête des forces navales d'intervention. A midi expire l'ultimatum, mais on ne sait pas si les avions ont décollé. De retour au bureau, Amman reçoit un télégramme de Barjot. Il est 14h41, et Barjot s'indigne de la décision britannique d'ajourner le bombardement de la station radio du Caire<sup>577</sup>. A 17h00, Ely téléphone à Amman. Ely est

<sup>572</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mardi 30 octobre

<sup>573</sup> *Ibid.*

<sup>574</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, pièce numéro 29

<sup>575</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, pièce numéro 30

<sup>576</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mardi 30 octobre

<sup>577</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, DEFNAT Paris à MILFRANCE

inquiet, car à Paris on ne sait rien du déroulement des opérations. Les avions ont-ils enfin décollé? Amman téléphone à Sterling, qui pour le moment n'en sait pas plus. Amman finit par réussir à joindre Dickson, qui lui apprend que les avions ont finalement décollé. Amman téléphone à Ely, qui est soulagé par la nouvelle. Il est 17h30. A l'ONU, les choses ne vont pas très bien : alors qu'au Conseil de Sécurité Français et Britanniques ont un droit de veto, Américains et Russes font chorus pour en appeler à l'Assemblée, où un tel pouvoir ne s'applique pas. Eisenhower a en effet ressenti l'ultimatum du 30 octobre comme une injure personnelle. De plus les Américains redoutent de voir l'influence occidentale définitivement ternie auprès des États arabes. Washington était de plus décidé à pratiquer en Orient une politique indépendante et à jouer le rôle d'arbitre entre les vieilles puissances coloniales et les jeunes États en marche vers l'indépendance. En somme l'erreur franco-britannique a consisté en la croyance que la volonté américaine de les contrer se basait sur des considérations immédiates, ce qui n'est pas le cas. Dans la soirée, Amman rencontre l'ambassadeur M. Chauvel qui lui demande quand aura lieu le débarquement. Chauvel est en effet inquiet des bruits qui courent et qui présentent l'opération comme un coup monté, ce qui ne manquera pas de semer le doute au sein des rangs conservateurs qui pour le moment sont serrés. A minuit, Amman reçoit la dernière dépêche du front : les bombardiers clouent au sol l'aviation égyptienne<sup>578</sup>.

A la première heure le 1<sup>er</sup> novembre, Amman reçoit le compte rendu des opérations de la veille, envoyé par Dickson. Les forces navales d'assaut ont quitté Malte hier, elles seront sur place dans six jours. La 6<sup>ème</sup> Flotte est neutre mais peu amicale. Enfin, signe de bonne coordination, les Britanniques ne savent pas où se trouvent les forces navales françaises<sup>579</sup>. Effectivement, l'amiral Richmond téléphone à Amman et lui pose la question. Ne sachant quoi dire, Amman téléphone à l'amiral Rosset à Paris. Rosset botte en touche, il “ ne comprend pas(...) à sa connaissance tout se déroule suivant les plans<sup>580</sup> ”. Amman est furieux, on se “ paie sa tête<sup>581</sup> ”. Il contacte Barjot directement à 10h10 : “ en accord avec Marine Paris pour satisfaire demande pressante britannique vous demande me faire parvenir télégraphiquement positions actuelles des bâtiments français participant à l'opération<sup>582</sup> ”. Amman se rend ensuite, sur invitation de Dickson, à une réunion des CEM

---

Londres le 31 octobre, télégramme numéro 324

<sup>578</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mercredi 31 octobre

<sup>579</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ ministry of defence information room record 1 for the 24 hours en ding 02.00 HRS 1st november 1956 ”

<sup>580</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, jeudi 1er octobre

<sup>581</sup> *Ibid.*

<sup>582</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre,



britanniques en vue de faire le point sur les problèmes en cours. Il en sera de même désormais tous les matins<sup>583</sup>. Amman évoque aussi au cours de la première réunion le souhait français que la station radio du Caire soit détruite le plus rapidement possible. Dickson est d'accord, mais le veto est politique, trop d'habitations se trouvant alentour<sup>584</sup>. Amman est chargé à la fin de la réunion de solliciter la présence d'Ely à la réunion des CEM britanniques du lendemain matin<sup>585</sup>. Amman se rend ensuite au PC de la défense où les nouvelles sont bonnes : l'aviation égyptienne est en cours d'anéantissement. De retour à son bureau, Amman reçoit un coup de téléphone l'informant qu'une action aérienne ennemie est probable dans la nuit. Amman répercute l'information auprès de Keightley<sup>586</sup>. Dans l'après-midi, Amman reçoit le point de situation sur les combats et la situation politique internationale : les Russes sont passifs, tandis que l'Égypte ne réagit pas à la destruction de son aviation<sup>587</sup>. Malheureusement, à l'ONU, tout n'est pas aussi rose. Dulles mène la charge contre la France et la Grande-Bretagne<sup>588</sup>. Aux Communes, Eden a obtenu sa majorité après de dures tractations, mais le calme n'est pas revenu, loin de là<sup>589</sup>. “ Il est indiscutable que le jeu actuel ne pourra pas continuer longtemps<sup>590</sup> ... ”.

#### **D. collusion américano-soviétique à l'ONU**

Vendredi 2 novembre, à la première heure, Amman reçoit comme prévu le compte rendu d'opération : les Égyptiens ne régissent toujours pas alors que les bombardements continuent et que les Israéliens sont venus à bout des forces égyptiennes du Sinaï<sup>591</sup>. A

---

MILFRANCE Londres à CCFO, télégramme numéro 52608, signé Amman

<sup>583</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52614 signé Amman

<sup>584</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52610 signé Amman

<sup>585</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52612 signé Amman

<sup>586</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre, le CA Amman naval attaché au général Keightley

<sup>587</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre, document numéro 42

<sup>588</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ intervention de M. Dulles devant l'assemblée des Nations Unies le 1er novembre ”

<sup>589</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 1er novembre 1956, MILFRANCE Londres à CCFO, télégramme numéro 52621

<sup>590</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, jeudi 2 novembre

<sup>591</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du

l'ONU, Dulles propose au vote une résolution sommant la France et la Grande-Bretagne de cesser-le-feu. Seules l'Australie et la Nouvelle Zélande soutiennent la France et la Grande-Bretagne. Le soutien ces deux pays n'est pas étonnant : ils sont concernés par l'affaire du canal par lequel passent leurs communications avec l'Europe. Pour en revenir au vote, la Belgique, le Canada, le Laos, la Hollande, le Portugal et l'Afrique du Sud se sont abstenues<sup>592</sup>. “ Tous les autres ont crié “ haro sur le baudet ” derrière le Sieur Dulles et le bon apôtre Russe dont les divisions déferlent en ce moment même sur le sol Hongrois<sup>593</sup> ”. Dans la matinée, Amman va chercher Ely et Challes au terrain d'aviation et les conduit à la réunion des CEM. Sur le plan militaire, la situation est bonne. Les Israéliens avancent vite, tandis que les bombardements portent leurs fruits de façon plus satisfaisant qu'escomptée. En conséquence, le comité des CEM prescrit au général Keightley de débarquer le plus tôt possible, sans attendre le résultat des bombardements psychologiques<sup>594</sup>. Ely approuve, mais s'étonne que cette décision soit prise sans consulter les CEM Français. Dickson reconnaît la pertinence de la remarque, mais réplique que quelques jours auparavant la Flotte française se faisait discrète. L'ambiance est délétère<sup>595</sup>. Très vite après la réunion, Ely regagne le terrain et repart pour Paris. Amman apprend dans l'après midi la venue de Pineau qui vient discuter avec Eden de la réponse à apporter à la résolution votée cette nuit par les Nations Unies. Avec M. Chauvel, Pineau se rend à Downing Street, où Amman les rejoint en compagnie de Challes. Tandis que Pineau et Chauvel sont conduits auprès d'Eden, Amman et Challes attendent. Il reçoivent bientôt le texte d'une déclaration commune qu'Amman est chargé de faire traduire<sup>596</sup>. Le texte, élaboré à l'origine par M. Chauvel, vise à gagner du temps face à l'ONU. Dans cette optique, les deux gouvernements déclarent être “ disposés à arrêter les opérations militaires sous les conditions suivantes:

1 Les gouvernements Israélien et Égyptien acceptent d'admettre une force des Nations Unies sur leur territoire

2 Les Nations Unies prennent les dispositions nécessaires pour maintenir en place une telle force jusqu'à ce qu'Israël et les Arabes se soient mis d'accord sur des conditions de paix(...). Les deux adversaires sont disposés à accepter que des détachements limités de troupes Franco-Anglaises, agissant au nom des Nations Unies, stationnent immédiatement

---

18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit”, dossier “ documents”, “ ministry of defence information room record 2 for the 24 hours en ding 02.00 HRS 2nd november 1956 ”

<sup>592</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit”, dossier “ documents”, “ résolution votée le 2 novembre à 2 heures du matin par l'assemblée des Nations Unies sur la proposition de M. Dulles ”

<sup>593</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit”, dossier “ minutes”, vendredi 2 novembre

<sup>594</sup> *Ibid.*

<sup>595</sup> *Ibid.*

<sup>596</sup> *Ibid.*

entre les combattants jusqu'à ce que la force des Nations Unies ait été constituée<sup>597</sup> ". Pineau repart aussitôt en France.

Samedi 3 novembre, Amman reçoit à 2h30 un télégramme de Keightley indiquant que d'après les derniers renseignements, les Égyptiens ont rassemblé d'importants moyens à Port-Saïd en vue d'y résister. Dans ces conditions, il devient impossible de prendre la ville sans coup férir, aussi Keightley estime-t-il que désormais il n'y a plus que trois solutions:

- débarquer de vive force et prendre la ville au prix de lourdes pertes
- ne plus débarquer comme on l'avait évoqué avant la fin des 14 jours de bombardements psychologiques
- débarquer ailleurs qu'à Port-Saïd

Keightley envisage en priorité la première solution, mais il attend l'aval d'Eden pour exécuter<sup>598</sup>. A 9h00, le compte rendu numéro 3 du ministère de la défense reçu par Amman n'apporte aucun élément permettant de trancher : l'aviation égyptienne n'existe plus, mais de fortes concentrations de troupes ont eu lieu à Port-Saïd, en particulier des blindés<sup>599</sup>. Sur le plan intérieur, le débat aux Communes dans l'après-midi est agité et chacun reste sur ses positions<sup>600</sup>. Amman téléphone à Sterling pour se tenir informé de la réaction d'Eden à la note de Keightley. La réponse est évasive, on ne décide rien tant que la situation n'est pas plus claire<sup>601</sup>. Amman finit par recevoir un coup de téléphone de Dickson en personne qui l'informe que le ministre de la défense Head part à l'instant à Chypre en vue d'arrêter sur place avec Keightley et Barjot les décisions à prendre. Amman informe Ely de tout cela<sup>602</sup>. Amman reçoit presque aussitôt un coup de fil d'Ely. Inquiet, ce dernier souhaite rencontrer Dickson dès que possible, y compris cette nuit, en vue de pousser à un débarquement immédiat, la situation à l'ONU se dégradant. Contacté par Amman, Dickson ne juge pas utile la rencontre tant que Head n'est pas de retour, d'autant plus que ce dernier est déjà

---

<sup>597</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", " 2 nov. 1956, Texte Pineau "

<sup>598</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le 3 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52627 signé Amman

<sup>599</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", " ministry of defence information room record 3 for the 24 hours en ding 02.00 HRS 3rd november 1956 "

<sup>600</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " revue de la presse britannique ", revue de la presse britannique du 4 novembre

<sup>601</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " minutes ", samedi 3 novembre

<sup>602</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune " la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ", dossier " documents ", Londres le 3 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52635 signé Amman

“ décidé à pousser l'épée dans les reins de Keightley<sup>603</sup> ”. A 22h02, Amman reçoit un dernier télégramme de Keightley. Ce dernier, après avoir procédé à une ultime étude de la situation, a décidé de parachuter les premiers éléments le 5, suivi d'un débarquement de vive force le 6<sup>604</sup>. “ Tiendrons nous sur le plan politique jusque là?<sup>605</sup> ”.

Dans la nuit en effet, l'ONU a voté deux résolutions. La première crée une force de maintien de la paix dans les 48 heures<sup>606</sup>, tandis que la seconde ordonne aux combattants de cesser le feu dans un délai de 12 heures<sup>607</sup>. Le gouvernement soviétique, jusque là assez discret, envoie désormais à chaque capitale un ultimatum, les menaçant de représailles par des moyens militaires, “ notamment des fusées ”<sup>608</sup>. Dans la matinée, Amman reçoit d'Ely une copie des instructions envoyées à Barjot : dans le contexte politique, il est essentiel de débarquer au plus tôt<sup>609</sup>. Amman rend compte à Ely du retour de Head à Londres et de la volonté britannique affirmée de débarquer de vive force de façon définitive cette fois<sup>610</sup>. Sur le plan international, les rumeurs les plus folles courent : Israël aurait cédé aux injonctions de l'ONU, les Russes s'agitieraient... Dans la soirée, Amman apprend la venue de Pineau, Bourgès-Maunoury et Challes. Les trois hommes viennent discuter avec les Britanniques de la suite à donner aux résolutions et surtout s'assurer de la volonté britannique d'aller au bout. A 20h00, Amman rejoint Pineau, Challes et Bourgès-Maunoury à Downing Street. Pendant que les trois discutent avec Eden, Amman est chargé de joindre Abel Thomas afin d'en savoir plus sur les rumeurs qui courent à propos d'Israël<sup>611</sup>. Thomas refuse de répondre jusqu'à ce que Bourgès-Maunoury intervienne et lui ordonne de répondre, par le biais du général Puget, resté à l'ambassade. Israël n'a pas cédé à l'ONU, et est toujours en guerre contre l'Égypte<sup>612</sup>. Dans ces conditions, les membres des deux

<sup>603</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, samedi 3 novembre

<sup>604</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 3 novembre 1956, AFHQ to Ministry of defence, London, Keycos 24, for chiefs of staff from allied C. in. C

<sup>605</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, samedi 3 novembre

<sup>606</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ résolution votée le 4 novembre par l'assemblée des Nations Unies sur proposition du groupe Afro-Asiatique ”

<sup>607</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ résolution votée le 4 novembre par l'assemblée des Nations Unies sur proposition du Canada ”

<sup>608</sup> cité par MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.153

<sup>609</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 4 novembre, de général Ely à Amiral Amman, “ voici télégramme adressé simultanément à amiral Barjot, numéro 1384 ”

<sup>610</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, Londres le 4 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52637

<sup>611</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, dimanche 4 novembre

<sup>612</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du

gouvernements rédigent une réponse aux résolutions de l'ONU : les gouvernements franco-britanniques ne mettront fin à leur opération militaire de maintien de la paix qu'une fois un cessez-le-feu signé entre Israël et l'Égypte. Pineau, Challes et Bourgès-Maunoury repartent en France, tandis qu'Amman regagne l'ambassade.

Lundi 5 novembre, Amman est à l'ambassade quand arrivent les premières nouvelles du parachutage : l'aérodrome de Gamil est aux mains des britanniques<sup>613</sup>. Dans le même temps, l'ONU, “ poussé aux reins par nos bons amis Américains qui dépassent les bornes de la bêtise ou de la canaillerie vote encore une nouvelle résolution ”<sup>614</sup>. Un major-général est nommé pour commander la force internationale<sup>615</sup>. Les télégrammes du front continuent d'affluer, et les nouvelles sont bonnes : les parachutistes Français ont été largués près de Port Fouad tandis que la résistance partout faiblit<sup>616</sup>. A 16h00, Sterling téléphone à Amman pour lui annoncer que le gouverneur de Port-Saïd demande à se rendre<sup>617</sup>. Dans la soirée pourtant, mauvaise nouvelle, les combats reprennent à Port-Saïd, les négociations ayant échoué. Toujours dans la soirée, les Russes menacent la France et la Grande-Bretagne des pires représailles si elles ne cèdent pas aux injonctions de l'ONU. La journée se termine sur cette note négative.

#### **E. Face aux pressions, Eden cède**

A peine couché, Amman est réveillé par le téléphone : il doit se rendre d'urgence à l'ambassade où Eden est attendu pour avoir une conversation téléphonique avec M. Mollet. Arrivé à l'ambassade, personne : la communication a été mal transmise, c'est Mollet qui veut parler à Eden, et non l'inverse. Eden dort, et ses secrétaires hésitent à le réveiller. Les secrétaires ont eu vent des menaces russes, mais ne s'en affolent pas. On finit par réveiller Eden, qui lui non plus ne croit pas à la menace russe et ne donne pas de nouveaux ordres à

---

18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit”, dossier “ documents ”, “ communication téléphonique passée de Paris(M. Abel Thomas) à Londres(général Puget) le 4 novembre 1956 à 23h00Z, de la part de M. Mollet, à l'adresse de MM Pineau et Bourgès-Maunoury ”

<sup>613</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 5 Novembre, AFHQ à Ministry of defence, London, Keycos 31

<sup>614</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, lundi 5 novembre

<sup>615</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “résolution votée le 5 novembre à 12h15 par l'assemblée des Nations Unies sur la proposition du Canada, de la Colombie et de la Norvège ”

<sup>616</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 5 novembre, AFHQ to Ministry of defence, London, Keycos 32

<sup>617</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, lundi 5 novembre

Keightley<sup>618</sup>. Au matin arrivent les situations concernant l'évaluation de la menace soviétique : “services britanniques considèrent déclaration soviétique comme acte propagande stop aucun indice quelconque intervention militaire soviétique stop<sup>619</sup>”. Port Fouad est entre les mains des Français, tandis qu'à Port-Saïd on se bat de moins en moins. Pourtant, si sur le plan militaire tout va bien, il n'en est pas de même sur le plan politique, où la situation s'aggrave d'heure en heure. Eisenhower a téléphoné à Eden, et ce dernier craque : à 13h30 il ordonne à Keightley de cesser le feu aujourd'hui à 17h00 locales<sup>620</sup>. Ely téléphone à Amman : il faut gagner du temps, aller le plus au sud possible, atteindre Ismaïlia à défaut de Suez. Amman avertit les Britanniques qu'on ne cessera pas le feu avant minuit<sup>621</sup>. “Tout est fini et tout est perdu<sup>622</sup>”. Revenus de leur première réaction de surprise et d'irritation suite à l'intervention franco-britannique, les Américains ont agi avec une détermination froide et calculée : pour inviter leurs alliés à respecter les décisions de l'Assemblée générale, ils ont usé du chantage de la rupture de l'Alliance Atlantique. Ils savent à quel point les Anglais sont sensibles à cet argument corrosif pour leur unité politique. En effet, l'offensive américaine porte sur le maillon faible de la chaîne, à savoir la Grande-Bretagne. Les Britanniques étaient plus divisés que jamais, le parti conservateur était au bord du schisme tandis qu'Eden, épuisé, malade, à la limite de l'effondrement nerveux, était soumis à toutes sortes de pression.

## **V LA LIQUIDATION**

**(6 Novembre-22 Décembre)**

### **A. Dernières tentatives franco-britanniques de résistance**

Le 6 novembre à 16h22, Amman reçoit de Keightley un télégramme indiquant que le cessez-le-feu malgré tout ne doit pas empêcher les troupes de consolider les positions dans les villes occupées, y compris Port-Saïd, et ce en vue de ne pas prendre le risque de se

<sup>618</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mardi 6 novembre

<sup>619</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, “ télégramme envoyé le 6 novembre 1956 ”

<sup>620</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 6 novembre 1956, Ministry of defence, London , to Allied Force Headquarters, Coskey 43

<sup>621</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ documents ”, 6 novembre 1956, Ministry of defence, London , to Allied Force Headquarters, Coskey 47

<sup>622</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise jaune “ la crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 18 octobre 10 heures au 6 novembre minuit ”, dossier “ minutes ”, mardi 6 novembre

voir rejetés à la mer par une éventuelle contre-attaque égyptienne<sup>623</sup>. De même tout report du cessez-le-feu devrait être mis à profit pour “ nettoyer ” Port-Saïd et avancer le plus au sud possible. A ce moment précis, si Mollet est furieux du cessez-le-feu, il ne pense pas moins, comme Eden d'ailleurs, que l'opération a été un succès : les projets d'agression égyptiens ont été démasqués, un gage a été saisi, et Nasser vient de subir une cuisante défaite militaire qui lui a coûté la plus grande partie de l'armement fournie par les Russes. Dans ces conditions, les hommes politiques pensent encore que désormais une politique internationale intelligente peut aboutir à un règlement international du conflit israélo-arabe et de l'avenir du canal<sup>624</sup>. Tenant un gage, les Anglais et les Français pensent pouvoir subordonner l'évacuation de leurs troupes à la relève par les forces de l'ONU, instrument d'un règlement à long terme. Eden et Mollet, rassurés et optimistes, tiennent le soir des discours modérés devant les Parlements. La France et la Grande-Bretagne espèrent encore obtenir, par la pression des Américains et de l'ONU, un règlement des problèmes du canal et des frontières d'Israël. Pourtant, dès le 7 novembre se manifestent les premières désillusions : les Américains souhaitent exclure les grandes puissances du contingent de l'ONU destiné à la séparation des combattants le long du canal, et ce afin de ne pas donner de prétexte aux soviétiques pour envoyer des volontaires. La France et la Grande-Bretagne au contraire espèrent devenir cette force des Nations Unies<sup>625</sup>. La résolution votée à l'ONU est à ce propos d'ailleurs très claire : la force de l'ONU n'a aucun mandat politique, elle n'est pas mise en place pour obtenir un règlement quelconque dans l'affaire. Au contraire, elle n'est qu'une force de supervision du cessez-le-feu<sup>626</sup>. Par ailleurs, en Égypte, depuis 48 heures, les signes avant coureurs d'une aide militaire soviétique se multiplient, la radio arabe tant à Damas qu'au Caire font état de la promesse d'appui russe, voire d'intervention militaire directe<sup>627</sup>. Les renseignements pris sur place semblent le confirmer, les égyptiens réparant les pistes bombardées par les franco-britanniques<sup>628</sup>. Longtemps d'ailleurs, la situation sur place est assez floue, Amman ayant du mal à savoir si la ville d'Ismaïlia étant occupée par nos troupes. Sur place on craint des attaques égyptiennes grâce à un envoi

<sup>623</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Coskey 50, ministry of defence London to Allied force headquarters

<sup>624</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.161

<sup>625</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Keycos 57

<sup>626</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, *résolution adoptée le 7 novembre par l'assemblée des Nations Unies*

<sup>627</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Chypre via Paris le 7 novembre 1956, télégramme numéro 11968/70 signé Bayens

<sup>628</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, 7 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris,

soviétique de matériel qui permettrait de reconstituer les forces détruites. De plus, n'ont été détruits que les moyens aériens, les moyens de soutien existent toujours. Dès lors une nuit suffirait pour que Français et Britanniques soient dans une situation inconfortable<sup>629</sup>. Il faut donc obtenir par un biais politique un moyen d'empêcher toute attaque. Amman fait la liaison avec Paris, en vue de transmettre les rapports de Keightley<sup>630</sup>. Il faut rechercher auprès de l'ONU l'assurance formelle que l'Égypte n'attaquera pas.

Le 8 novembre, Amman apprend que le général Ely va venir à Londres pour rencontrer Eden, à la demande expresse de Mollet<sup>631</sup>. Amman accompagne Ely lors de la visite de ce dernier au général Keightley à 17h00 dans l'après midi du 8 novembre. Là, Ely et Keightley discutent des directives à donner au commandement interallié selon les axes suivants : s'installer dans la zone actuelle de déploiement pour une durée indéterminée; assurer la sécurité de cette zone et son administration; être en mesure de procéder à des renforcements et à faire face à toute éventualité en reconstituant des réserves notamment en force d'intervention aérienne prête à agir dans les moindres délais; se tenir prêt à rétablir la circulation du canal<sup>632</sup>. En réalité, Ely n'avait aucun message à transmettre à Eden de la part de Mollet, il n'avait qu'une mission d'EM à assurer. Dès lors qui a demandé l'audience auprès d'Eden? Amman rencontre le correspondant MI6, et il s'avère que dans les affirmations sur ce que font les soviétiques, il y a une énorme part de bluff. Malgré l'activité intense, rien n'indique que des renforts aient été amenés. En Égypte, Nasser a selon les Britanniques, la situation bien en main, au contraire de Nuri SED en Irak, qui d'après les informations risque d'être renversé à tout moment<sup>633</sup>.

Le 9 novembre, Amman commence à être tenu informé de l'arrivée prévue du contingent canadien des NU en Égypte. Il voit aussi les négociations prévues entre Mollet, Eden et Eisenhower être annulées pour des raisons d'opportunité politique : une rencontre à trois serait gênante tant que la France et la Grande-Bretagne ne se sont pas conformées à la résolution des NU leur enjoignant de se retirer de la zone occupée par elle<sup>634</sup>. En effet, le

---

télégramme numéro 526674

<sup>629</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", Keycos 57

<sup>630</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", Londres le 8 novembre, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52677 signé Amman

<sup>631</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", Paris le 8 novembre 1956, Diplomatie Paris à ambassade de France en Grande-Bretagne, télégramme numéro diplo 12051 signé Joxe

<sup>632</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", *projet soumis au maréchal Dickson par le général Ely le 8 novembre à 17h00*

<sup>633</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", télégramme envoyé le 8 novembre, sans lieu ni signature

<sup>634</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose " La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ", Londres le 9 novembre 1956, le CA Amman, attaché naval



souci premier de la diplomatie américaine, qui dispose de peu de moyens dans la région, est d'obtenir le retrait rapide de la force franco-britannique de la zone du canal afin de retirer aux soviétiques tout prétexte d'intervention<sup>635</sup>. De même, une fois le retrait obtenu, la reprise de l'approvisionnement en pétrole de l'Europe ne tarderait pas. Le Département d'État va donc ménager Nasser qui en retour ne veut pas indisposer les E.U : dans la nuit du 9 au 10 novembre, Nasser accepte en effet la composition de la force d'interposition de l'ONU( Canada, Norvège, Danemark, Colombie, Suède, Inde, Yougoslavie), dont la composition et le rôle sont en contradiction formelle avec ce que la France et la Grande-Bretagne espéraient, à savoir qu'ils en feraient partie<sup>636</sup>. Un peu plus tôt dans l'après-midi, Amman a reçu un point de situation envoyé par l'amiral Barjot : à Port-Saïd, le consul soviétique, en vue d'encourager la résistance, à défilé ostensiblement dans la ville “ en faisant diffuser par haut-parleur un avis selon lequel l'URSS entrerait en guerre dans deux heures ”. En conséquence, le gouvernement français “ insiste avec moi sur cette conclusion ne pas abandonner Port-Saïd<sup>637</sup> ”. Une heure plus tard, même son de cloche : “ Les troupes ne comprennent pas arrêt de leur élan et cessez-le-feu d'une manière unilatérale. Ceci apparaît comme une nouvelle victoire politique de Nasser. On se demande si ceci ne cache pas une évacuation prochaine les quelques éléments ralliés population locale se détachent de nous devant perspective notre départ. Ma conclusion est nette il faut absolument garder Port-Saïd comme gage<sup>638</sup> ”. Amman est dès lors chargé de sonder les intentions des autorités britanniques à propos de la suite des opérations en Égypte. A ce jour, Les Britanniques sont déterminés à rester jusqu'à l'arrivée des troupes de l'ONU, à une date indéterminée<sup>639</sup>. C'est de cette façon que se termine la journée pour Amman.

Dès le 10 novembre, pour les troupes présentes sur place, commence la remise en fonction des services publics de la ville et le dégagement du canal dans lequel des navires ont été coulés<sup>640</sup>. Amman continue donc à transmettre les informations à Paris via les liaisons installées à l'ambassade.

---

chef de poste à M. le général d'armée Paul Ely

<sup>635</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p.166

<sup>636</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *La Crise de Suez et son environnement international*, 1985, Service Historique de la Marine, 165p., non édité, p.144

<sup>637</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Paris le 9 novembre 1956, DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, *télégramme à retransmettre à amiral Amman sur ordre général Ely, climat politique à Port-Saïd*, télégramme numéro 670

<sup>638</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Paris le 9 novembre 1956, DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, *télégramme à retransmettre à amiral Amman sur ordre général Ely*, télégramme numéro 673

<sup>639</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Londres le 9 novembre 1956, Ministry of defence to Allied Force Headquarters, Coskey 58

<sup>640</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Paris le 10 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT

Le 11 novembre, les chefs militaires reçoivent l'ordre d'étudier éventuellement un nouveau plan d'attaque : "un dispositif militaire offensif prêt à faire face à toute éventualité et à garantir que nos intérêts seront pris en considération dans le règlement politique de l'affaire"<sup>641</sup>. Dès cette date en effet, le commandement étudie une éventuelle reprise de l'opération mousquetaire au cas où l'initiative de rupture du cessez-le-feu reviendrait aux Égyptiens. Il s'agit de l'opération *Verdict* qui viserait Ismaïlia et Abu Sweir; il n'était pas question d'occuper tout le canal et à plus forte raison d'atteindre le Caire. L'opération était donc une réplique et non une opération politique. La contre-offensive alliée débiterait par des bombardements d'aérodromes où se trouvaient stationnés des MIGS. La neutralisation de l'aviation égyptienne prendrait de 24 à 36 heures<sup>642</sup>. Afin de ne pas porter tort à la situation politique à l'ONU, ne seront pourtant débarquées que les unités administratives et non plus les unités de combat qui pourraient laisser supposer une éventuelle reprise des affrontements<sup>643</sup>.

Le lendemain, 12 novembre, Amman rencontre le correspondant du MI6 avec lequel il fait le point sur la situation en Orient et les espoirs britanniques. Les services britanniques estiment que la détérioration de l'opinion publique britannique et de la situation dans les États arabes provoquées par l'extrême lenteur des opérations militaires ont été les deux facteurs essentiels ayant amené le gouvernement britannique à ordonner le cessez-le-feu. Les services considèrent également que le compromis réalisé peut amener Nasser à perdre la face si le gouvernement britannique maintient une attitude ferme concernant le règlement israélo-arabe au Moyen-Orient et le maintien de principe de l'internationalisation du Canal<sup>644</sup>. Sur le plan international pourtant, la situation franco-britannique se dégrade : la conférence des Chefs d'Etat et des souverains arabes réunis à Beyrouth le 13 novembre a décidé que tous les pays arabes rompraient leurs relations avec la France et la Grande-Bretagne, à l'exception du Liban<sup>645</sup>. Le problème est que sur place, la situation dans la ville de Port-Saïd, tenue par les Britanniques, se dégrade également. A Port-Saïd, Gamil et aux avants postes d'El Cap à El Tina, en résumé dans toute la zone

---

Paris, télégramme numéro 52691-692

<sup>641</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation", Paris le 12 novembre 1956, DEFNAT Paris à Attaché militaire Londres, télégramme non numéroté signé Ely

<sup>642</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *op. cit.*, p. 140

<sup>643</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation", Londres le 12 novembre 1956, ministry of defence to Allied Force Headquarters, Coskey 67

<sup>644</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose "La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation", Londres le 12 novembre 1956, *télégramme envoyé le 12 novembre 1956*

<sup>645</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *op. cit.*, p.144

occupée par les Britanniques<sup>646</sup>, la résistance locale se développe, des armes sont saisies et le quartier arabe s'agite<sup>647</sup>. A la décharge des Britanniques, Port-Saïd est une ville typique avec un prolétariat important et une véritable pègre. Dans le même temps éclatent les premières manifestations. Dès le 8 novembre, 650 ouvriers seulement sur 1200 se sont présentés aux ateliers de la compagnie du Canal; le 9 ils n'étaient plus que 200 et la majorité a débrayé dans la journée. Le 10 les employés des services administratifs les ont imité : toute activité a cessé le 14 à midi. La Grève provoque chômage et difficultés, augmentant la haine de l'occupant<sup>648</sup>. A l'étranger, en Syrie, le pipe-line qui servait au ravitaillement en pétrole a été saboté<sup>649</sup>. En faisant sauter ce pipe-line de L'Irak Petroleum Compagny, la Syrie perturbe le ravitaillement de l'Europe en pétrole<sup>650</sup>. Toujours désireux de faire pression sur les Franco-Britanniques, les E.U refusent le 15 de fournir du pétrole aux pays d'Europe<sup>651</sup>. Toute l'Europe est atteinte, replongée dix ans en arrière. Les stocks ne couvrent que deux à trois mois de consommation, ce qui ne va pas sans poser problème. Déjà le gouvernement britannique est obligé d'annoncer des mesures peu populaires, telles que le resserrement du crédit, l'augmentation du prix de l'essence, alors que les E.U continuent leur pression sur la livre<sup>652</sup>. Dans ces conditions, Amman fait des “ pieds et des mains ” en vue de maintenir le gouvernement britannique dans les mêmes dispositions que la France, à savoir ne pas lâcher le gage conquis<sup>653</sup>. Cela ne va pas sans mal car dès le 17 les Britanniques poussent à la roue pour obtenir une date la plus rapprochée possible : “ le chef d'état-major du Allied CFNE nous presse d'établir un plan d'évacuation de Port-Saïd - stop- Le plan britannique paraît être basé sur une évacuation rapide répartie sur peu de jours -stop- <sup>654</sup>”. La France au contraire cherche pendant toute la période à gagner du temps afin de permettre aux Israéliens de transporter les immenses quantités de matériel capturé dans leur pays. Amman fait part de cette intention française au gouvernement

---

<sup>646</sup> *Ibid.*

<sup>647</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Londres le 14 novembre 1956, ministry of defence London to Allied forces headquarters, Keycos 77

<sup>648</sup> MASSON, Philippe, *op. cit.*, p. 220

<sup>649</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Londres le 14 novembre 1956, *télégramme envoyé le 14 novembre 1956*

<sup>650</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *op. cit.*, p.144

<sup>651</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, extrait du journal *Le Progrès Egyptien* daté du 15 novembre 1956

<sup>652</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *op. cit.*, p.147

<sup>653</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, 20th November 1956, sir William Dickson marshal of the RAF to Contre-Amiral Amman, Naval Attaché

<sup>654</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Paris le 17 novembre 1956, DEFNAT Paris à MILFRANCE Londres, retransmission d'un message de amiral FNI, sans numéro

britannique : “ Signale Israël évacuerait Sinaï dans délais deux mois sous le prétexte rassemblement armement à récupérer<sup>655</sup> ”.

Le 20 novembre, la force des NU débarquée compte 700 hommes. A cette date, la situation des Alliés s'est encore fortement dégradée : la force des NU prend place. Les ressortissants français et anglais vivant en Égypte sont expulsés et leurs biens expropriés<sup>656</sup>. Suez est bien la démonstration pratique que la France et la Grande-Bretagne ne sont plus, ni au Moyen-Orient ni dans le monde, des grandes puissances. De plus Français et Britanniques ont intérêt à évacuer le plus rapidement possible, car Nasser s'oppose à tout travail de dégagement du canal avant le retrait des troupes. Or le canal est toujours coupé, malgré les efforts franco-britanniques pour le débayer, et il est dès lors impossible de rester éternellement, sous peine de voir les stocks de pétrole s'épuiser. De toutes les manières, quand bien même le canal serait libre, les ouvriers égyptiens sont menacés de mort s'ils travaillent pour les Franco-Britanniques<sup>657</sup>. Le secrétaire général de l'ONU demande aux gouvernements leur plan d'évacuation. Français et Britanniques sont restés vagues. Face à la dégradation de leur situation politique, Français et Britanniques n'ont que deux choix : reprendre le fil des négociations par le biais des E.U ou se lancer dans une nouvelle aventure militaire. Les gouvernements des deux pays envisagent alors une nouvelle opération militaire. Cette fois-ci, l'opération vise la possession de la totalité du Canal avec extension possible en direction du Caire, au cas où l'Égypte ne se plierait pas aux décisions adoptées par les instances internationales. Le 21 novembre, Stockwell et Beaufre sont avertis de l'éventualité d'une opération offensive à partir du 24. Cependant la situation internationale est bien moins favorable que 15 jours auparavant. Le sentiment national s'est raffermi en Égypte, et surtout l'EM égyptien a eu le temps de réorganiser une partie de son armée et de renforcer les défenses du Canal, à Ismaïlia en particulier. Pour réussir, l'opération à la préparation de laquelle le général Beaufre avait pris une part éminente devait être rapide, presque sans préparation d'aviation, et conduite en un seul élan jusqu'à Suez. L'EM était hanté par la crainte d'être une fois de plus stoppé par l'ONU. Le plan fut rédigé dans les moindres détails, en moins de trois jours<sup>658</sup>. Ce plan fut annulé dès le 24, car le 23 le rapatriement avait été décidé et le lendemain, les EM commencent à

---

<sup>655</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Londres le 16 novembre 1956, télégramme envoyé le 16 novembre 1956, sans signature

<sup>656</sup> GOUGUENHEIM, Sylvain, *op. cit.*, p.144

<sup>657</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Paris le 16 novembre 1956, DEFNAT Paris à Attaché militaire Londres, retransmission du message de CCFFO à DEFNAT Paris numéro 1023/CCFFO

<sup>658</sup> SHD/DM, 136GG2/4, papiers Amman, chemise rose “ La crise de Suez au jour le jour vue de Londres du 6 novembre au 30 novembre, la liquidation ”, Londres le 26 novembre 1956, MILFRANCE Londres à DEFNAT Paris, télégramme numéro 52751

préparer les plans d'évacuation : nullement apaisés par le cessez-le-feu, les E.U continuent d'agir pour obtenir le retrait des Franco-Britanniques. En effet, à l'ONU est présentée une nouvelle résolution constatant que la France et la Grande-Bretagne n'ont pas encore retiré leurs troupes de la zone occupée et les invitant à partir immédiatement (forthwith en Anglais). Le terme est dur et blessant pour les alliés, mais la résolution est soutenue par les E.U avant même son vote. Dès lors les conséquences sont faciles à imaginer, et les alliés annulent leur projet d'une nouvelle action militaire. Le 23 novembre, le rapatriement des troupes est décidé, mais les Français demandent aux Anglais de retarder le plus possible le départ afin de faciliter le “déménagement” entrepris par Israël. Si en France l'opinion reste soudée et regrette l'arrêt des opérations, en Angleterre, le parti conservateur est menacé d'écclatement, et si le 8 novembre Eden a obtenu la confiance la chambre, il l'a fait en promettant la constitution de la force de l'ONU, le retrait du canal de Suez. Le 27, l'EM de Port-Saïd reçoit l'ordre définitif de retrait, l'existence même du gouvernement conservateur étant en jeu<sup>659</sup>. En effet, à ce moment là, les Alliés avaient fort à faire avec leurs zones d'occupation, particulièrement les Britanniques comme nous l'avons vu. La situation à Port-Saïd, principalement, était préoccupante. Sur le plan de l'évacuation eurent aussi lieu des frictions, même si les Français réussirent à faire valoir leur point de vue en ce qui concernait la date et l'heure. Le 27 les Britanniques recevaient un ordre ferme et dès le lendemain commençaient les premières opérations. Le 29 le conseil interallié examinait le plan de rembarquement et concluait que tout pourrait être terminé en 15 jours, soit le 18 décembre. Les Britanniques mirent toute la célérité possible à lever le camp face à une situation explosive : dès le 10 décembre, les incidents s'étaient multipliés et l'ère des attaques et des attentats avait commencé : le 11, un lieutenant avait été enlevé; le 16 le commandant d'un char avait été tué sous les yeux de ses hommes qui ripostèrent durement au tir égyptien. L'affaire s'était soldée par 21 tués et 50 blessés égyptiens, sans compter 700 arrestations. A partir de ce moment, les Anglais renoncèrent à intervenir et évacuèrent progressivement la ville laissée au contrôle de l'ONU et des Égyptiens. Dans le même temps, les Français conservèrent jusqu'au bout le contrôle de leur zone, ce qui explique leur peu d'empressement à “lever le camp”. Les Français avaient en charge Port-Fouad et la rive est du canal, ainsi qu'une tête de pont à l'ouest allant de Port-Saïd jusqu'à Ras El Ish. Port-Fouad n'était qu'un gros faubourg de 16000 habitants aisés où la colonie européenne était importante, ce qui explique en partie le fait que l'atmosphère de Port-Fouad resta cordiale jusqu'à la fin. Paris traînait des pieds afin de faciliter les plans israéliens. Le 8 décembre, Paris fixa comme date officielle de départ le 22 et signala à Londres qu'un

---

<sup>659</sup> *Ibid*

départ prématuré britannique mettrait les Français dans une situation difficile. Londres se résigna alors à ne partir que le 22. Ce n'est que le 11 décembre que le gouvernement britannique, passant outre les pressions et l'ONU accepte la date de retrait du 22 décembre prévue par les Français<sup>660</sup>.

## **B. Bilan des opérations**

Le 22 décembre, l'affaire est donc terminée, et partout on s'empresse d'en dresser un premier bilan. Pour la France et la Grande-Bretagne, celui-ci est particulièrement lourd. La victoire militaire a été un échec diplomatique. En Algérie, pour la France, la situation un instant raffermie, se dégrade à nouveau : le prestige de la France est atteint et la " victoire égyptienne " renforce la volonté de résistance du FLN. Au Proche-Orient, le recul des positions britanniques est impressionnant. La Jordanie met fin le 27 novembre à son alliance avec la Grande-Bretagne et remplace l'aide financière de Londres par une aide de l'Égypte, de la Syrie et de l'Arabie. En février 1957, l'abrogation de la convention militaire contraint Londres à évacuer les bases de Mafrak et d'Amman. Le Pacte de Bagdad est ébranlé, il prend une orientation anti-israélienne et anti-communiste à la fois, c'est la seule possibilité offerte pour rallier le Liban et l'Arabie inquiets du rôle joué par l'URSS en Orient. Dès le 13 novembre, l'Irak avait réclamé la disparition d'Israël. Le Pacte va donc survivre, mais il perdra un de ses objectifs essentiels; il ne sera plus l'instrument du contrôle politique de la Grande-Bretagne au Proche-Orient. L'Irak, qui en était la pièce maîtresse, est désormais affaiblie, isolée.

Les pertes matérielles franco-britanniques sont considérables. L'Égypte a fait main basse sur les installations militaires britanniques du Canal, compensant ainsi largement ses pertes en matériel et animé par un esprit de vengeance étroit, son gouvernement s'en prend aux intérêts franco-anglais en Égypte. La France perd pratiquement toutes ses positions culturelles si importantes jusque là; près de 60000 étudiants sont privés d'une éducation française. Les entreprises commerciales et industrielles sont mises sous séquestre, et liquidées dans des conditions désavantageuses. La France perd ainsi 400 milliards de francs d'investissements. Le 12 décembre, la France et la Grande-Bretagne protestent à l'ONU, sans effet. La crise de Suez entraîne chez les Alliés un anti-américanisme et un ressentiment assez fort, particulièrement en France.

Dans la crise de Suez, les deux grands retirent des bénéfices. L'URSS retire un

---

<sup>660</sup> Toutes les informations concernant les derniers jours de la crise de Suez proviennent du livre de Philippe Masson dont je redonne la référence : MASSON, Philippe, *La crise de Suez (novembre 1956-avril 1957)*, Paris, État-major de la Marine, Service historique, 1966, 272 pages

prestige immense auprès des Arabes de ses prises de position. Le 23 novembre, la Syrie annonce la découverte d'un complot irakien sur son territoire, soutenu par des Britanniques. La répression assurée par l'armée permet de donner la réalité du pouvoir à un général d'obédience communiste, le général Bizri.

Pour les Américains, les gains sont importants également : après le retrait franco-britannique, les Américains affirment leur présence par le biais de la 6<sup>ème</sup> Flotte. Quelques semaines après la dénonciation du traité anglo-jordanien en mars 1957, les E.U accordent une aide économique à la Jordanie.

En guise de conclusion sur la crise de Suez, je terminerai par la phrase suivante : « durant cette période tout s'était passé comme si l'Angleterre avait été l'Angleterre de Victoria, et l'Angleterre la France des pires jours de la IV<sup>e</sup> République<sup>661</sup> ».

## **VI APRES LA CRISE, DEBUT D'UN ELOIGNEMENT FRANCO-BRITANNIQUE(22 décembre 1956- septembre 1958)**

### **A. Tentatives de maintien du lien franco-britannique par des négociations sur le nucléaire**

La crise de l'Alliance atlantique qui venait de se produire allait avoir une conséquence signalée dès le 5 décembre par le colonel Sulzbager dans un article du *New York Times* ; la France allait rechercher l'indépendance atomique pour se libérer des contraintes exercées par Moscou et Washington. La Grande-Bretagne et la France trouvaient une justification nouvelle dans l'effort entrepris pour se doter d'un armement nucléaire indispensable à une politique indépendante, conforme à leurs intérêts vitaux<sup>662</sup>.

L'échec de l'action franco-britannique fait néanmoins dire à Amman qu'« à trop vouloir, nous n'avons rien obtenu, perdu la face et dû tirer un trait sur nos ambitions<sup>663</sup> ». Eden, malade, était remplacé par Mac Millan qu'Amman a connu en 1943 à Alger<sup>664</sup>. Mac Millan donne le ministère de la défense à Sandys et la Grande-Bretagne entame un rapprochement avec les Etats-Unis, tandis que la France recherche l'indépendance par l'atome.

Désormais, une des missions principales d'Amman pendant le temps qui lui reste à passer à

<sup>661</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.167

<sup>662</sup> *Ibid.*, p.225

<sup>663</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.164

Londres sera d'essayer d'obtenir l'aide des Britanniques dans le domaine de la propulsion nucléaire des sous-marins, et ce en vue de relancer une collaboration ralentie par l'échec à Suez. En France, les premiers signes d'intérêt pour la propulsion nucléaire apparaissent dès 1947-1948, mais ce n'est qu'en 1954 avec les progrès réalisés par le CEA que l'on y pense sérieusement. Les principaux problèmes qui se posent alors sont d'ordre technologique, institutionnel et enfin international.

La France fait partie de l'Alliance Atlantique et, dans le cadre des plans de l'OTAN, elle est soumise à certaines directives concernant la reconstruction de sa marine<sup>665</sup>. C'est précisément en 1954 que la France récupère une partie de son indépendance en matière navale avec la fin de l'aide financière américaine suite à la fin de la guerre d'Indochine. Se pose ensuite le problème du matériau fissile. La matière fissile est de deux natures : d'une part le plutonium produit dans tout réacteur nucléaire à partir d'uranium naturel; d'autre part l'uranium enrichi, qui nécessite de séparer différents isotopes et d'enrichir le produit final en uranium 235 par des procédés techniques complexes et coûteux auxquels la France n'a pas alors accès<sup>666</sup>.

Le général Ely et Amman tentent alors d'obtenir l'aide du ministre de la défense britannique, Sandys, en vue de construire ensemble des sous-marins nucléaires, ce qui est impossible car un accord entre Sandys et les Américains l'interdit. A la suite des accords du Québec et de la loi Mac-Mahon en effet, les Américains, appliquant la règle du secret et du monopole, refusent de livrer de l'uranium enrichi à la France et s'opposent même à ce que d'autres pays, la Grande-Bretagne en l'occurrence, lui en livrent. C'est alors qu'intervient de nouveau le facteur américain, en l'occurrence la proposition Eisenhower de doter l'OTAN de sous-marins atomiques<sup>667</sup>. Jusqu'alors, les Américains avaient opposé une fin de non-recevoir aux demandes françaises, que ce soit pour la fourniture de matériaux ou l'apport d'informations. En 1956, une démarche est tentée pour faire un troc de plutonium contre de l'uranium enrichi. Malgré des multiples relances, il faut un an pour obtenir une réponse qui est totalement négative. Pour la France, c'est un échec dans les relations franco-britanniques, et c'est d'ailleurs bien l'avis d'Amman<sup>668</sup>. L'amiral Amman continue dès lors de remplir simplement sa tâche d'Attaché Naval.

---

<sup>664</sup> SHD/DM, 30GG9 2, archives orales Amman, page 23

<sup>665</sup> VAÏSSE, Maurice, *La France et l'atome*, édition Bruylant, Bruxelles, 1994, 324 pages, p.103

<sup>666</sup> *Ibid.*, p.105

<sup>667</sup> *Ibid.*, p.110

<sup>668</sup> SHD/DM, AMMAN, *op. cit.*, p.199



## **B. Fin de l'affectation d'Amman et retour de De Gaulle**

Quelques mois avant le fin de son affectation, Amman assiste au retour de De Gaulle.

En France en effet, c'est désormais l'aventure algérienne mobilise les esprits. En avril 1958, l'ambassadeur de France à Londres, M. Chauvel, se rend à Paris et en revient après avoir trouvé l'atmosphère détestable. La situation militaire est catastrophique. Le 13 mai 1958 à Alger c'est l'insurrection, le gouvernement général est pris d'assaut et un comité de salut public est formé. A Londres, on suit les événements avec attention, et les journaux titrent sur l'agitation algérienne<sup>669</sup>. Le 14 mai, Pflimlin affirme à la radio qu'il n'abandonnera pas l'Algérie tandis que De Gaulle vient passer la journée à Paris. Le 15, Salan, Commandant en chef en Algérie, souligne la gravité de la situation sur place et conclut son discours par " Vive de Gaulle ". Quelques heures après, De Gaulle se dit " prêt à assumer les pouvoirs de la république ".

En Grande-Bretagne, c'est l'inquiétude qui domine, les journaux assimilant l'attitude de De Gaulle à l'arrivée au pouvoir, toute proportion gardée, d'un dictateur. Pour calmer les esprits, Amman et M. Chauvel rédigent une tribune dans différents journaux, ce qui leur vaut d'être vus comme des soutiens du Général<sup>670</sup>. Le 19 de Gaulle fixe les conditions et les formes de son retour au pouvoir. Le 20, Coty fait appel à lui. Celui-ci accepte en échange des pleins pouvoirs. Les 1<sup>er</sup> et deux juin, les pleins pouvoirs lui sont donc votés. Le trois, De Gaulle s'installe à Matignon. Quelques jours avant ces événements, l'avenir paraissait plutôt incertain malgré l'assurance affichée; aussi le soulagement à l'ambassade est-il grand quand on apprend que c'est de Gaulle qui va gouverner. Cette idée prévaut d'ailleurs également dans l'esprit d'Amman<sup>671</sup>. Pour autant, Amman n'a pas de mots durs pour les gouvernements et le régime de la Quatrième République. Il se contente de dire que "nous avons tous l'impression que nous allions enfin être gouvernés<sup>672</sup>". Le retour de De Gaulle n'affecte pourtant pas la carrière d'Amman, qui quitte normalement son poste au bout de trois années, en septembre 1958 pour rallier sa nouvelle affectation de directeur de l'Ecole de Guerre Navale à Paris.

---

<sup>669</sup> SHD/DM, Archives orales Amman,

<sup>670</sup> *Ibid.*

<sup>671</sup> SHD/DM, Archives orales Amman, page 17

**QUATRIEME PARTIE :  
UNE FIN DE CARRIERE MARQUEE PAR LA DIPLOMATIE  
GAULLIENNE  
(1958-1965)**

***CHAPITRE VII :***  
***De l'École de Guerre Navale à la préfecture maritime de Cherbourg***

## **I Commandant de l'École de guerre Navale (10 septembre 1958 -31 juillet 1959)**

### **A. Une affectation transitoire**

Amman arrive à ce poste le 10 septembre 1958 alors qu'il est contre-amiral depuis un peu moins de trois ans. Il sait qu'il est là pour moins d'un an, comme son prédécesseur d'ailleurs, l'amiral Sacaze<sup>672</sup>. La brièveté de l'affectation montre d'ailleurs que l'EGN n'occupe pas une place très importante dans les préoccupations de la haute hiérarchie<sup>673</sup>. Pour Amman, l'affectation n'en est pas moins un passage obligé avant d'atteindre le grade de Vice-Amiral qui lui est promis. En effet, pour passer de contre-amiral à vice-amiral, un commandement d'un an est obligatoire. Pour Amman, ce commandement sera donc celui de l'École de Guerre Navale (EGN), à son grand dam d'ailleurs : Amman souhaitait en effet un commandement à la mer, mais ils sont rares à cette époque<sup>674</sup>. Amman est d'autant plus mécontent qu'on lui demande de commander une école où il a certes enseigné mais dans laquelle il n'a jamais été reçu en tant qu'élève avant guerre<sup>675</sup>. Le 1<sup>er</sup> octobre 1958 l'École avec Amman à sa tête n'en ouvre pas moins ses portes en présence de l'amiral Nomy<sup>676</sup>.

### **B. Un directeur soucieux d'ouverture sur le monde**

En tant que commandant de l'EGN, par rapport à ses prédécesseurs, Amman se distingue par son ouverture. Il manifeste le désir de mettre les stagiaires en contact avec les « réalités » du monde. Dans le programme qu'il soumet pour l'année 1959/1960, Amman propose d'augmenter les activités d'ouverture au détriment de ce qu'il nomme « la technique maritime ». Amman tente donc en priorité d'ouvrir l'EGN sur le monde par le biais de conférences d'intervenants extérieurs. Il propose de supprimer un certain nombre de séances consacrées à l'étude des documents en service et leur remplacement partiel par des exercices d'application<sup>677</sup>. Le temps dégagé pourrait être utilisé pour des activités d'ouverture sur le monde extérieur.

<sup>672</sup> MONAQUE, Rémi, *L'école de guerre navale*, service historique de la marine, Vincennes, 1995, p.65

<sup>673</sup> *Ibid.*

<sup>674</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 4

<sup>675</sup> *Ibid.*

<sup>676</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit* ; p.180

Amman met un soin particulier à fournir à ses élèves une information de qualité sur les problèmes budgétaires par le biais de conférences de Mr Maurice Laure, directeur des services financiers et des programmes au ministère des armées<sup>678</sup>. Il permet ainsi aux stagiaires de mieux saisir les difficultés que rencontre la Marine sur le plan des matériels. Pour autant, tous les aspects « techniques » ne sont pas oubliés, comme le montre le schéma des cours dressé par Amman.

Ceux-ci devront donner aux élèves :

- une connaissance approfondie de l'organisation et des méthodes de travail d'un EM
- la pratique des instructions en vigueur pour l'emploi et la manœuvre des différents des forces maritimes et de leurs ensembles complexes.
- des connaissances suffisantes pour exploiter à l'échelon du commandement les diverses techniques de la Marine.
- enfin une méthode d'étude et d'exposition des problèmes militaires<sup>679</sup>.

De son côté, Amman va pendant l'année faire une conférence sur « la conception et la conduite des opérations maritimes dans le passé et le proche avenir<sup>680</sup> ». Cette conférence a pour but de :

- faire en premier l'inventaire rapide des idées qui ont eu cours jusqu'à la fin du dernier conflit en matière de stratégie.
- définir ensuite les conséquences, sur ces idées, des transformations qui ont marqué les années qui ont suivi;
- enfin, en fonction de ces conséquences, essayer de sonder le présent, c'est-à-dire l'année 1959 et ce que pourront être les premières années qui suivront.

### **C. Souplesse d'Amman face aux demandes de coordination**

Amman se trouve à la tête de l'école à un moment où se manifeste dans les hautes sphères un désir de coordonner les cours des trois écoles de guerre et du Cours Supérieur Interarmées (CSI)<sup>681</sup>. Il s'agit d'une tentative des autorités interarmées par le biais du directeur de l'Enseignement Militaire Supérieur (EMS) pour prendre en main l'ensemble de l'enseignement supérieur des Armées alors que chacun des chefs d'EM s'estime responsable de la formation donnée aux officiers de son armée.

---

<sup>677</sup> SHD/DM, 3CC EGN 19, lettre numéro 289 EGN du 10 juin 1959

<sup>678</sup> SHD/DM, 3CC EGN 19, lettre numéro 308 EGN du 26 juin 1959

<sup>679</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit.* ; p.179

<sup>680</sup> *Ibid.*, p.181

<sup>681</sup> MONAQUE, Rémi, *op. cit.*, p.68. Le CSI est un cours destiné à fournir aux stagiaires des trois écoles de guerre un enseignement complémentaire commun. Il est placé chaque année sous la direction effective d'un commandant de l'École de Guerre.

En tant que commandant de l'EGN, Amman va faire preuve de souplesse en donnant son accord pour que soient organisés dans les deux autres armées des stages préliminaires pour les stagiaires marine. Ceux-ci iront pendant la période d'été qui précède la rentrée à l'EGN effectuer des stages au contact des autres armées. Pour permettre de concrétiser cette volonté de coordination, Amman se dit même prêt à aménager le programme en conséquence<sup>682</sup>.

Amman s'ouvre de ce problème au CEMG et propose un certain nombre de mesures propres à donner satisfaction au directeur de l'Enseignement militaire supérieur<sup>683</sup> :

- prise en compte des directives du Chef d'État Major Général des Armées quant aux formes de guerre à enseigner : ne doivent être prises en compte, en dehors de la guerre subversive, que la guerre généralisée, impliquant l'emploi inconditionnel de tous les moyens de destruction existant actuellement et les guerres localisées en dehors des zones vitales de l'OTAN, pouvant ne mettre en œuvre que des moyens de destruction limités mais susceptibles de changement d'échelle.

- coordination du thème des exercices généraux

- organisation dans le domaine de la culture générale ou des techniques nouvelles de nombreuses conférences ou visites communes.

A l'occasion de la sollicitation du chef de l'EMS, les mesures suivantes sont donc adoptées, en partie sur proposition d'Amman :

- deux conférences communes aux trois écoles seront prononcées en début d'année, elles porteront sur la défense nationale et les forces armées

- trois conférences de généralités sur les engins données à l'EGN seront suivies par les marins

- quatre conférences de l'École Supérieure de Guerre Aérienne traitant de la doctrine marxiste et de la guerre révolutionnaire seront suivies par les marins

- une conférence de l'EGN sur la marine soviétique sera suivie par les autres écoles<sup>684</sup>.

Pour autant, Amman n'oublie pas la vocation première de l'EGN, à savoir, selon les dires de Nomy en personne : « le but principal de l'enseignement donné à l'E.G.N est de former des officiers aptes à servir immédiatement, à la mer et à terre dans les états-majors des forces maritimes<sup>685</sup> ». Amman exprime ainsi des craintes quant à l'avenir de l'EGN en cas de coordination trop grande : les textes qu'on lui demande de mettre en application sont « susceptibles d'ouvrir éventuellement la voie à des réalisations discutables » si le titulaire du poste de directeur de l'Enseignement Militaire Supérieur se

---

<sup>682</sup> SHD/DM, 3CC EGN 19, lettre numéro 52 EGN du 26 janvier 1959 au directeur du CSI

<sup>683</sup> SHD/DM, 3CC EGN 19, lettre numéro 289 EGN du 10 juin 1959

<sup>684</sup> *Ibid.*

montre moins compréhensif que le général en place. La réponse donnée par le département est un rappel de la finalité de l'EGN : « en ce qui concerne la coordination des enseignements distribués par les trois écoles de guerre, je souligne que le souci de la coordination, comme celui de l'évolution des programmes, ne doit pas faire oublier le but principal de l'enseignement donné à l'EGN, but qui reste la formation et l'instruction d'officiers aptes à servir immédiatement, à la mer et à terre, dans les EM des forces maritimes<sup>686</sup> ». La Marine, malgré la coordination, doit garder sa spécificité, au moins en partie.

Amman est de plus confronté au problème des stagiaires OTAN que les hautes autorités souhaitent intégrer à l'école. Tout en reprenant les arguments de ses prédécesseurs, à savoir qu'il est difficile de leur faire suivre les mêmes cours qu'aux stagiaires Français pour des raisons de secret, Amman estime possible de conserver la forme actuelle de l'enseignement avec des officiers non OTAN au prix de quelques aménagements<sup>687</sup>.

A la fin de l'année, ayant accompli son temps de commandement nécessaire à la nomination au grade de Vice-Amiral, Amman est nommé préfet maritime de la première région, à savoir Cherbourg<sup>688</sup>. Amman ne quitte pas immédiatement son poste de commandant de l'EGN. Il y reste jusqu'au 31 juillet, son successeur à la tête de l'école n'étant pas encore arrivé. Amman se partage donc pendant deux mois entre ses deux fonctions<sup>689</sup>.

## **II Préfet maritime de la 1<sup>ère</sup> région**

### **(1<sup>er</sup> juin 59- 2 octobre 60)**

#### **A. Amman cumule deux fonctions**

Amman ne quitte pas immédiatement son poste de commandant de l'EGN. Il y reste jusqu'au 31 juillet, son successeur à la tête de l'école n'étant pas encore arrivé. Amman se partage donc pendant deux mois entre ses deux fonctions<sup>690</sup>. Amman fait ainsi partie du jury qui choisit les membres de la promotion 59 de l'EGN comme il est normal

---

<sup>685</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice; *op. cit.* ; p.186

<sup>686</sup> SHD/DM, 59BB2/19, lettre numéro 1338 EMG/3 du 22 juillet 1959 signée par le VA Monaque, major-général

<sup>687</sup> SHD/DM, 3CC EGN 16, lettre numéro 533 EGN du 16 décembre 1958 au CEMG

<sup>688</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.10

<sup>689</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 5

en tant que commandant de l'école. Le 31 juillet, le successeur d'Amman à la tête de l'EGN finit néanmoins par arriver et dès lors Amman n'est plus que préfet maritime de Cherbourg à plein temps<sup>691</sup>.

Cherbourg est une ville que la marine fait vivre. Le cœur en est l'arsenal, entouré de fortifications. Le fort du Roule, devenu musée, rappelle que la ville a été très durement touchée par la guerre. En ville se trouve une statue de Napoléon 1<sup>er</sup>, qui en 1811 occupa la demeure du général Dumouriez, aujourd'hui demeure du préfet maritime et dans laquelle Amman prend ses quartiers<sup>692</sup>. La préfecture maritime se trouve en plein cœur de la ville. De nombreuses célébrités ont fréquenté Cherbourg : en 1814 le duc de Berry, en 1831 l'empereur du Brésil Don Pedro, en 1833 le roi Louis-Philippe et la reine Marie-Amélie, en 1858 l'empereur Napoléon 3 et l'impératrice Eugénie, puis Mac-Mahon, Grévy, Sadi-Carnot, Loubet et Gambetta<sup>693</sup>. Mais les célébrités que la ville accueillent n'appartiennent pas toutes au passé. En effet, le 20 Août 1944 la ville a eu l'honneur de recevoir la visite du général de Gaulle.

### **B. L'avenir incertain de l'arsenal**

Évidemment, Amman n'est pas à Cherbourg pour faire du tourisme. Sa juridiction en tant que préfet maritime s'étend de Dunkerque à Granville. Pour Amman pourtant, les problèmes se situent en plein cœur de la ville de Cherbourg. Les années précédant l'arrivée d'Amman, on avait en effet confié à l'arsenal de Cherbourg la construction d'un prototype de sous-marin à propulsion nucléaire<sup>694</sup>. Le 24 juin 1955 le choix de Cherbourg comme lieu du chantier de construction du premier navire à propulsion atomique avait été arrêté. Un crédit de 16 milliards de francs avait été affecté à la construction de ce sous-marin, dont le réacteur serait à uranium naturel et eau lourde. En juillet 1955, le gouvernement avait signé la mise en chantier de ce sous-marin. Dans la série des navires, il portait le numéro Q-244<sup>695</sup>. Sa construction avait dû être arrêtée en raison de ses imperfections d'ordre technique. Les éléments inachevés et séparés du sous-marin occupaient le chantier et sa succession était donc ouverte, reste à savoir quand et où.

De Gaulle vient donc à Cherbourg car il visite toutes les villes candidates. Il passe en revue les troupes de la garnison et demande à se rendre avec Amman avec l'arsenal. Amman est confronté à l'opinion locale qui s'agite car si le chantier n'est pas confié à

---

<sup>690</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 5

<sup>691</sup> *Ibid.*

<sup>692</sup> BESNIER, Michel, *Cherbourg*, Paris, éd. Seyssel, 1986, 107 p.

<sup>693</sup> *Ibid.*

<sup>694</sup> VAÏSSE, Maurice, *La France et l'atome*, Bruxelles, édition Bruylant, 1994, 324 pages, p.107



l'arsenal de Cherbourg, celui-ci va être menacé de quasi fermeture, les navires à entretenir à Cherbourg étant peu nombreux<sup>696</sup>. Longtemps la question reste en suspens, et pour défendre l'arsenal on parle donc de grève et de manifestations<sup>697</sup>.

Amman se rend donc à Paris à plusieurs reprises pour discuter avec les autorités concernées des problèmes qui se posent sur les plans techniques, financiers et militaires. Après de longues tergiversations, Amman apprend que le prochain sous-marin atomique et les suivants seront construits à Cherbourg. Pour Amman, qui à Paris s'était fait l'avocat de la ville, c'est un immense soulagement. En tant que préfet maritime, Amman n'est pas que commandant militaire mais aussi directeur supérieur de l'arsenal. A ce titre il est touché directement par la vie sociale de la ville dans laquelle il doit s'appliquer à faire aimer la Marine. Pour cela, il use de réceptions et de participation aux manifestations. Amman a donc un rôle de représentation de la Marine dans la ville et aux alentours<sup>698</sup>.

### **C. Poursuite et fin de l'affectation**

Amman reçoit nombre de visites de par ses fonctions de préfet maritime. Autorité locale importante, il prend part au choix de l'emplacement où sera construite ce qu'il est convenu d'appeler « l'usine atomique de la Hague<sup>699</sup> ». D'autres visites allaient suivre:

- celle du « délégué ministériel » qui venait faire le point des conséquences de la décision qui avait été prise de construire à Cherbourg les prochains sous-marins nucléaires
- visite du chef de gouvernement de Madagascar qui s'intéressait à des achats de bâtiments<sup>700</sup>.

En somme, agréments et soucis ne manquent pas. Pour autant, Amman ne souhaite pas rester à Cherbourg, et il demande une affectation « plus au contact des grands problèmes du moment<sup>701</sup> ». Amman finit par être avisé que sur le désir qu'il a exprimé, il sera très prochainement appelé à Bizerte pour prendre le commandement de la base.

---

<sup>695</sup> *Ibid.*

<sup>696</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 5

<sup>697</sup> *Ibid.*

<sup>698</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 7

<sup>699</sup> SHD/DM; AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.190

<sup>700</sup> *Ibid.*

<sup>701</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 7

**CHAPITRE VIII :**  
***La bataille de Bizerte, conséquence indirecte de la guerre d'Algérie***<sup>703</sup>

---

<sup>703</sup> Pour une meilleure compréhension des événements, j'ai joint en Annexe VII un plan de la base de Bizerte

## **I Une base de premier ordre, un contexte tendu**

### **A. Une situation exceptionnelle**

Avant de dire quoi que ce soit au sujet de la crise de Bizerte, je tiens à préciser que là encore la richesse des sources m'a poussé à écrire un récit de l'action d'Amman pendant la période presque au jour le jour, d'où un chapitre relativement long. Bizerte est une des heures de gloire de l'amiral Amman, et les archives disponibles sur la crise m'ont permis de faire connaître pour la première fois les sentiments des hommes enfermés dans la base pendant la crise et la longue période incertaine qui a suivi.

Bizerte tient son importance de par sa situation géographique au cœur de la Méditerranée. Située à mi-chemin entre les deux bassins de la Méditerranée, l'oriental et l'occidental, Bizerte occupe une place de commande et de surveillance dans le détroit de Sicile. Bizerte est en quelque sorte le verrou central de la Méditerranée. Pour aller de Gibraltar au Proche-Orient, il n'est d'autre possibilité que de passer devant Bizerte. Au milieu des années 50 on estime à trois le nombre de navires marchands qui empruntent chaque heure de la journée la route de cap Bizerte<sup>704</sup>.

Bizerte n'est pourtant pas qu'une simple situation géographique, c'est aussi un site géologique et géographique rare qui réunit les deux éléments nécessaires à la naissance d'une base militaire. La zone maritime comprend en effet une rade en eau profonde de douze kilomètres de diamètre, ce qui en fait une rade deux fois et demi plus vaste que celle de Pearl Harbour. Un peu plus à l'intérieur des terres, on trouve un vaste lac circulaire de 15000 hectares doté de fonds dont la profondeur excède parfois dix mètres (20% de la superficie du lac environ). Ce lac, les Français l'ont relié à la mer grâce à un avant lac appelé Goulet<sup>705</sup>. Dès lors, Bizerte est devenue une des 4 bases principales de la Flotte avec Brest, Toulon et Mers El-Kébir.

Dans ce contexte de Guerre Froide, la Tunisie a un rôle de par sa position en Méditerranée, espace d'affrontement de par ses caractéristiques économiques, géographiques et géopolitiques. Alors que les blocs s'affrontent, l'URSS cherche à

---

<sup>704</sup> ABIS, Sébastien, *L'Affaire de Bizerte*, Tunis, Sud éditions, 2004, 202 pages, p.23

s'étendre sur les ruines des empires coloniaux, ce que les pays du bloc de l'ouest cherchent à empêcher. A ce moment, la rive sud de la Méditerranée, en pleine recomposition politique avec la fin de la décolonisation, est un terrain propice pour d'éventuels points chauds. L'Égypte, tournée vers le bloc de l'Est, risquait d'entraîner avec elle l'ensemble du monde arabe. Or la Tunisie, par l'extension de la base de Bizerte, sert de point d'appui à l'OTAN en Afrique du nord. Comme l'écrit le général Guillaume en 1953 : " En raison de tous les avantages que lui procure sa position, il n'est pas exagéré de dire que l'Afrique du Nord française constitue désormais une pièce maîtresse de l'échiquier mondial<sup>705</sup> ".

Les nouvelles exigences contemporaines nécessitaient d'adapter la base face à la recomposition stratégique de la Méditerranée. Bizerte devient une base logistique, opérationnelle et anti-atomique. La base offre une profondeur stratégique en Afrique du nord pour la défense de l'Europe. Cela n'est pas rien quand on sait que Bourguiba est le seul dirigeant pro-occidental en Afrique du Nord. La France a investi seule à Bizerte près de 1300 millions de francs, ce qui est sans rapport avec le budget de la Tunisie à l'époque, de l'ordre de 400 millions de francs<sup>707</sup>.

## **B. Un contexte local néanmoins tendu**

Dès le mois de juin 1960, alors qu'il est encore REMAR Cherbourg, Amman sait qu'il va bientôt occuper le poste de Commandant Supérieur de la Base Stratégique de Bizerte. Reste à savoir quels seront ses ordres. Amman semble en effet penser que malgré la volonté française de se maintenir à Bizerte, la chose ne sera pas aisée : " En ce mois de juin 1960, si nous sommes toujours là, il n'est point besoin d'ouvrir le dossier qui va m'être confié pour douter du sort à terme de notre présence à Bizerte. Je n'aurai certainement pas à " concevoir et créer " mais à " tenir ", tant que l'intérêt de l'État l'exigera, au besoin contre la volonté de nos hôtes, sans autre perspective que de partir le jour venu, sans trop de bruit<sup>708</sup> ".

Le 20 mars 1956, la Tunisie est en effet devenue indépendante grâce au protocole d'indépendance signé avec la France, mais cette dernière n'entend pas pour autant évacuer militairement le territoire tunisien. Dès lors Bizerte devient une base française en territoire étranger, ce qui soulève dès le départ des problèmes quand Bourguiba déclare le 22 mars 1956 : " Après une période transitoire, toutes les forces françaises devront évacuer la

---

<sup>705</sup> *Ibid.*, p.25

<sup>706</sup> *Ibid.* p.39

<sup>707</sup> CARON, Cyrille, sous-lieutenant, *Bizerte, base stratégique en Méditerranée 1949-1961, 1996-1997*; école spéciale militaire de Saint-Cyr, 1er bataillon de France, Filière relations internationales

<sup>708</sup> SHD/DM, 136GG2/11, papiers Amman, dossier vert *Un coup de poker malheureux, Bizerte année 1961*,

Tunisie, y compris Bizerte<sup>709</sup> ». Avec l'indépendance, le problème de Bizerte ne pouvait manquer de se poser, alors que pourtant l'EM français ne semblait pas envisager l'évacuation, comme il le déclarait dans une étude du 12 avril 1956 : « Depuis les accords du 20 mars 1956 (...)l'idéal serait d'obtenir pour la base de Bizerte, un statut voisin de l'extraterritorialité<sup>710</sup> ». La France réussit d'ailleurs à faire admettre indirectement à la Tunisie la présence de troupes françaises sur son sol par le biais de l'accord du 5 octobre 1956 qui précise : « les compétences concernant la surveillance du territoire et les frontières transférées au gouvernement tunisien, ne s'étendent pas au contrôle des eaux côtières et à l'espace aérien ; les forces françaises demeurant responsable de leur protection et de celle de leurs installations<sup>711</sup> ».

Pour Bourguiba, l'indépendance ne peut néanmoins se concevoir que sur l'ensemble du territoire tunisien. Dès la fin du mois de juin, il s'en ouvre au journal *Le Monde* : « Nous n'admettons jamais que sous prétexte de stratégie occidentale ou de défense du monde libre, la présence de forces françaises dans notre pays et notamment à Bizerte, prenne un caractère permanent<sup>712</sup> ». Voilà un des points les plus délicats des lendemains des accords de 1956. Ce n'est pourtant qu'à partir de 1958 que s'activera réellement la question du devenir de la base de Bizerte, moment à partir duquel les autorités françaises commenceront à prendre conscience de la difficulté de leur maintien à Bizerte. La base devient alors moins un enjeu stratégique qu'un enjeu politique entre les deux pays.

Néanmoins, la présence française à Bizerte s'inscrit dans un contexte international qui renforce l'importance stratégique de la Tunisie. Dans ce lourd contexte international se trouve le délicat conflit algérien, et l'effort de guerre s'organise essentiellement depuis le territoire tunisien.

## **II Une mission ambiguë : se maintenir ou préparer un départ?**

### **A. Un contexte politique difficile**

Le trois octobre 1960, l'amiral Amman succède à Bizerte à l'amiral Antoine qui part en retraite. Ce dernier s'est longtemps battu pour que l'armée de terre n'évacue pas

---

manuscrit de la main de l'amiral Amman

<sup>709</sup> cité par ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.35

<sup>710</sup> Cité par ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.36

<sup>711</sup> *Ibid.*

<sup>712</sup> *Ibid.* p.37

complètement la base, comme le ministre l'a prévu initialement. Depuis le mois d'août 60 en effet, l'amiral Antoine est chargé " d'assurer statistiquement avec les moyens organiques mis à disposition, la sécurité et l'intégrité des installations essentielles de la base pendant les délais nécessaires à l'arrivée d'éléments de renforts, et de conserver à cette fin, dans la mesure de ses moyens, en priorité la libre utilisation du terrain d'aviation et, en deuxième urgence, la libre circulation sur le plan d'eau et dans le *goulet* <sup>713</sup>".

Or dans le même temps qu'il donnait ces instructions, le ministre décide que les dernières forces terrestres devaient être rapatriées dans les meilleurs délais et que la marine et l'aviation devraient assurer seules la sécurité du site<sup>714</sup>. En parallèle, en vue de flatter l'amour propre des Tunisiens et de leur donner des gages de bonne volonté quand à l'évacuation de la base, de nombreux bâtiments occupés par la France ont été restitués à la Tunisie : des casernes en l'occurrence, mais alors que la France considère ces cessions comme un point final, pour les Tunisiens il ne s'agit que d'une étape vers l'évacuation définitive<sup>715</sup>.

La France en est très consciente qui envisage deux issues possibles pour la base : si l'on admet le principe de l'évacuation à terme, une détente pourra survenir. Si à l'inverse on s'en tient à l'interprétation des lettres échangées le 17 juin 1958, qui affirmaient que la France allait se retirer de Tunisie et ne resterait à Bizerte qu'en accord avec le gouvernement tunisien, il va falloir procéder à des abandons successifs de bâtiments afin de gagner du temps, mais ce n'est que reculer pour mieux sauter en compromettant l'avenir de la base<sup>716</sup>.

Quand Amman arrive à Bizerte, malgré les efforts de l'amiral Antoine, l'armée de terre est donc en train de se retirer de la base, comme prévu. De 3000 personnes, les effectifs sont tombés à 1950 environ, 1112 hommes de l'armée de terre étant partis comme l'avait prévu le Comité de Défense Restreint du 11 mars 1960<sup>717</sup>. D'ici quelques mois, les régiments restant allaient disparaître à leur tour. Amman allait donc se retrouver dans la situation suivante : il disposerait de 4000 marins dont environ 500 Fusiliers marins ou assimilés. 1500 feraient partie des équipages de bâtiments et de la flottille d'aviation. Sur les 2000 restants, un millier ne pourraient pas être appelés à combattre, soit à cause de leur statut, soit parce qu'ils occupaient des fonctions vitales qu'ils ne pouvaient abandonner pour monter au créneau. Le millier d'hommes restant, dans sa majorité, n'a pas une grande

---

<sup>713</sup> SHD/DM, 136GG2/12, papiers Amman, fascicule " plan 29 CBSB/3 base stratégique de Bizerte édition 1961; 1ère partie : plans "

<sup>714</sup> SHD/DM, 136GG2/8, papiers Amman, classeur vert sans titre, fiche numéro 36/POM/E/S/DD

<sup>715</sup> SHD/DM, 136GG2/8, papiers Amman, classeur vert sans titre, Paris le 21 octobre 1960, note numéro 2414/EMGDN/AG/AFN

<sup>716</sup> *Ibid.*

<sup>717</sup> *Ibid.*

compétence de combat<sup>718</sup>.

Pour l'armée de l'air, sur ses 2000 hommes, 350 appartenaient aux forces aériennes et 650 à des spécialités qui les rendent indispensables. Sur les 1000 restants, 200 sont spécialistes des combats au sol. Sur les autres, 500 au plus pourraient être rendus disponibles pour porter des fusils<sup>719</sup>. Dès lors, la sécurité de la base dépend pour une grande partie de la bonne entente avec les autorités tunisiennes.

Dans ces conditions, impossible de défendre la base contre une attaque terrestre : les missions qui ont été confiées aux Commandants Supérieurs de la Base Stratégique de Bizerte (COMSTRABI) ne sont plus en mesure d'être appliquées efficacement. Un appoint fourni par l'armée de terre est donc indispensable. En effet, dès sa prise de fonctions, il est de notoriété publique que la crise couve. Amman l'écrit en fait d'ailleurs part dans sa correspondance : " Une nouvelle crise semblant à la veille de s'ouvrir<sup>720</sup>... ".

Partout pourtant, Amman essuie des fins de non recevoir. En dernier recours, Amman demande à être reçu par De Gaulle, qui accepte. De Gaulle écoute et estime suite à cela qu'il est nécessaire que des renforts soient accordés à Amman. De retour à Bizerte, Amman apprend que des dispositions sont en cours pour que se maintienne à Bizerte un régiment adapté aux circonstances et aux besoins du moment, et ce jusqu'à nouvel ordre. C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> janvier 1961 arrive à Bizerte le 8<sup>ème</sup> Régiment Inter Armées.

Le 13 avril 1961, Amman établit un nouveau plan de défense qui indique les missions du commandement de la base en cas d'attaque ou de troubles, qui sont les suivantes :

-avec les moyens organiques de la base :

- maintenir l'intégrité de la base
- sauvegarder au maximum la liberté d'action
- garantir la libre utilisation du terrain d'aviation de Sidi-Ahmed
- conserver la libre circulation sur le plan d'eau et dans la mesure de nos moyens dans le goulet
- assurer statiquement la sécurité et l'intégrité des points ou installations à tenir
- tenter d'exécuter ces missions en évitant le plus possible les incidents.

-avec les moyens de renforcement

- assurer la liberté d'action des communications par voies aériennes et maritimes
- augmenter la zone contrôlée par nos forces pour permettre l'utilisation de la base sans

---

<sup>718</sup> SHD/DM, 136GG2/8, papiers Amman, La Pêcherie le 21 octobre 1960, le Vice-Amiral Amman, commandant supérieur de la Base Stratégique de Bizerte, à M. le Général d'Armée, Chef État-Major Général de la Défense Nationale.

<sup>719</sup> *Ibid.*

<sup>720</sup> *Ibid.*

entraves.

## **B. Le poids de la guerre d'Algérie sur la base : le putsch des généraux**

Ce plan est à peine publié et testé que la base de Bizerte se retrouve au premier rang des événements graves qui surviennent à Alger. Incapables de gérer leur nouveau mode de relations, les deux États français et tunisiens subissent surtout les contrecoups du conflit algérien. Le putsch des généraux va une nouvelle fois montrer le lien entre Bizerte et la guerre d'Algérie. Le 22 avril 1961 à Alger se déclenche le fameux putsch des généraux, qui entendent bien garder l'Algérie à la France. Alors que le conflit algérien s'enlise, le putsch est révélateur d'un gigantesque malaise et d'un profond décalage entre les militaires qui se battent en Algérie et le gouvernement qui négocie avec le GPRA. Quelle est donc l'attitude d'Amman et de ses hommes, qui somme toute sont très près de l'Algérie et de ses événements, la base servant souvent de point de départ des opérations de l'armée française contre les membres du Front de Libération Nationale (FLN)<sup>721</sup>? La guerre d'Algérie est d'ailleurs une des raisons non avouées du maintien de la France à Bizerte. Amman, en tant que marin, accrédite-t-il, par son attitude, la fameuse thèse de la " Loyal Navy ", thèse qui pendant longtemps a prétendu que pendant le putsch, la Marine, fidèle à sa tradition d'obéissance, est restée entièrement fidèle au pouvoir légal? Ou au contraire a-t-il œuvré d'une manière ou d'une autre en faveur des conjurés, ne serait ce qu'en fermant les yeux sur les agissements des conjurés, comme des travaux récents tendent à le montrer<sup>722</sup>?

Tout concorde pour montrer qu'à Bizerte, Amman et ses hommes restent fidèles au pouvoir légal. Si l'on en croit certains, l'amiral Amman a fait plus que rester fidèle au pouvoir légal en déclarant aux putschistes : " Si vous ne mettez pas fin à cette mascarade, je vous rentrerai dedans " <sup>723</sup>.

Doit-on voir là la volonté d'Amman, qui n'était pas gaulliste, de faire cette fois en quelque sorte " le bon choix ", ou tout simplement une fois encore le désir de maintenir la tradition d'obéissance sans tenir compte de ses sentiments personnels? La connaissance du passé d'Amman laisse penser que la seconde hypothèse est de loin la plus probable. Dans tous les cas, il y a bel et bien eu absence de réaction de la base en faveur des putschistes, comme en témoigne M. Raoul Duval, à l'époque chargé d'affaire de France en Tunisie. Ce

---

<sup>721</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.64

<sup>722</sup> BOUGNOL, Brice, *l'amiral Querville, itinéraire d'un marin français au vingtième siècle*, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2004, pp.137-152

<sup>723</sup> Si l'on en croit le livre de GRIMAUD, Nicolas, *La Tunisie à la recherche de sa sécurité*, Paris, PUF, 1995, cité par CARON, Cyrille, sous-lieutenant, *op. cit.*



dernier rapporte en effet “ la satisfaction qu’il avait éprouvée en constatant l’atmosphère qui régnait à l’intérieur de la base (...) des conversations qu’il avait eues avec des représentants du gouvernement tunisien au sujet de la base ; très inquiets les premiers jours de la crise, à l’affût du moindre signe d’agitation, ceux commençaient à se rendre compte que leurs craintes avaient été vaines. Il n’en restait pas moins que si les insurgés d’Alger obtenaient des succès, notre situation deviendrait difficile<sup>724</sup> ”.

### C. D’une crise à l’autre

Dès le 2 mai, à peine retombée la tension née du putsch des généraux, Amman rencontre les premiers problèmes sérieux avec les autorités tunisiennes locales : en effet, lors des vols d’entraînement des équipages de la base de Sidi-Ahmed, les appareils à réaction empruntant la piste sont parfois sujets au moment de l’atterrissage à des problèmes de freins. Un des défauts des *Mystères 4* est en effet leur défaillance au freinage<sup>725</sup>.

Pour pallier à ce problème, les services techniques aéronautiques viennent de mettre au point un filet d’arrêt dont le rôle est de recevoir dans ses mailles, en bout de piste, les appareils en difficulté et de freiner leur course. Par la suite, la piste sera rallongée. Bien que l’installation en cours de ce dispositif se fasse dans l’enceinte de la base, elle dépasse la limite des barbelés existants et placés un peu en retrait des limites officielles de la base reconnues par l’État Tunisien par une convention de 1943. Arguant de ce fait, les autorités locales tunisiennes protestent contre ce qui est à leur yeux une violation du territoire national tunisien sous souveraineté tunisienne<sup>726</sup>. Les barbelés n’ont pourtant été placés là que pour permettre le passage du train de la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens sur la voie de chemin de fer, située plus loin, sans que le train ne soit obligé de s’arrêter à chaque passage à un contrôle qui aurait été placé au niveau des barbelés si ceux-ci avaient été posés aux limites réelles de la base<sup>727</sup>.

Faute de pouvoir régler l’affaire à son niveau, Amman est obligé de rendre compte

---

<sup>724</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “ Conseil des Directeurs, procès-verbaux numéro 1 à 13 ”, procès-verbal numéro 5 du Conseil des Directeurs du 25 avril 1961, daté du 4 mai 1961 à la Pêcherie, exemplaire numéro 11 sur 20

<sup>725</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “ 4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier”, Bizerte le 29 juin 1961, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, *Voici pour votre information éléments d’appréciation complémentaire sur l’incident de Sidi-Ahmed*, télégramme non numéroté signé Amman

<sup>726</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte le 4 mai 1961, *Travaux effectués dans la base de Sidi-Ahmed, en bordure de la route reliant la G.P 11 à la station de Sidi-Ahmed*.

<sup>727</sup> *Ibid.*

de la situation au Ministre chargé d'affaire de France en Tunisie, M. Raoul Duval<sup>728</sup>.

Alors que les travaux sont interrompus afin de ne pas causer davantage de troubles, les menaces se font plus précises sur ce que risque la base. Au cours de conversations informelles entre M. Raoul Duval et le Secrétaire État à la Présidence Tunisienne M. Ladgham, la Tunisie menace ouvertement la base de représailles : “ encore faut-il que l'hypothèque que constitue la situation actuelle de la base soit levée(...)le gouvernement tunisien ne cherche pas(...)à provoquer une crise. Il vaut mieux(...) régler ces problèmes dans un avenir suffisamment proche car la Tunisie ne désire pas être amenée ultérieurement, “ au printemps prochain ” ou plus tard, à prendre sous l'effet de certaines pressions une position irréversible<sup>729</sup> ”.

Malgré les démentis, les autorités tunisiennes se livrent bel et bien à de la provocation et de la surenchère. Pour provoquer la France elles arguent en effet d'un franchissement des limites officielles de la base qui n'en est pas un. A partir du 13 juin, Amman est d'ailleurs confronté à l'interruption systématique des travaux d'allongement de la piste par des hommes de la garde nationale tunisienne qui menacent de leurs armes les ouvriers. Il faut dire que ce même 13 juin sont rompues les premières négociations d'Evian entre la France et le GPRA concernant l'indépendance de l'Algérie : la méfiance a régné pendant toute la durée des négociations qui n'ont rien donné<sup>730</sup>. Faute de voir l'Algérie devenir indépendante, ce qui à terme aurait inéluctablement amené le départ de la France de Bizerte, Bourguiba n'a d'autre choix que de continuer à tenter de se débarrasser du problème que constitue pour lui Bizerte en faisant pression sur la France<sup>731</sup>.

Dès lors rien d'étonnant à ce que la tension monte d'un cran le 15 juin avec la mise en alerte de l'armée tunisienne<sup>732</sup>. On voit ainsi déjà poindre clairement la volonté tunisienne de rechercher la confrontation avec les militaires français présents à Bizerte. Le 22 juin, Amman informe l'ambassade de France à Tunis d'une éventuelle fin de la libre circulation des militaires français dépourvus d'autorisation personnelle délivrée par l'autorité locale tunisienne<sup>733</sup>. En agissant ainsi, la Tunisie va à l'encontre des assurances de libre circulation données en octobre 1958 par M. Ladgham.

---

<sup>728</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte La Pêcherie le 9 mai 1961, le VA Amman commandant la base stratégique de Bizerte à Monsieur le Ministre chargé d'affaires de France en Tunisie, lettre numéro 219CBSB/4

<sup>729</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Tunis le 30 mai 1961, télégramme numéro 2346/50 signé Raoul Duval

<sup>730</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.104

<sup>731</sup> *Ibid.*

<sup>732</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI et MILFRANCE Tunis le 17 juin 1961, télégramme numéro 5084/EMGDN/REN/CER/B.S

<sup>733</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis le 22 juin 1961 signé Amman

Le lendemain 23 juin, des manœuvres militaires françaises en cours sur le terrain militaire sont interrompues par les Tunisiens qui s'opposent à ce que soient tirés de coups de fusil, y compris à blanc, et restent en place jusqu'au départ des militaires français<sup>734</sup>. Soucieux d'éviter toute provocation et d'obéir aux ordres, ceux-ci s'exécutent et mettent fin à leur exercice. Dans le même temps sont refoulés à un barrage des militaires français se rendant en permission à Tunis<sup>735</sup>. Alors que les heurts se multiplient, Amman ordonne le remplacement des ouvriers chargés de rallonger la piste par des soldats désarmés, et ce afin d'éviter tout incident<sup>736</sup>.

Amman lui même, le 24 juin, alors qu'il se rend de Bizerte à Tunis avec sa voiture de service est refoulé à un barrage de la garde nationale, qu'il a cherché à rencontrer afin de voir par lui même de quoi il retournait<sup>737</sup>. Suite à cet événement, des protestations officielles sont transmises au ministre M. Mokkadem par M. Raoul Duval<sup>738</sup>. La réponse ne tarde pas, les autorités tunisiennes s'excusent : " M. Mokkadem vient de m'exprimer les excuses du gouvernement tunisien pour l'incident dont a été victime l'amiral Amman. M. Turki m'a indiqué qu'il s'agissait d'une mauvaise interprétation par la garde nationale d'une instruction selon laquelle les militaires français ne pouvaient circuler en dehors du gouvernorat de Bizerte que munis d'un titre de permission régulier visé par le gouverneur. Tout en prenant acte de ces excuses j'ai répondu que c'était justement contre ces nouvelles instructions que je m'élevais. Je maintenais donc ma protestation<sup>739</sup> ".

De fait, le refoulement des hommes aux barrages devient systématique. Afin de ne pas trop paraître " mou ", Amman ordonne le 26 juin la reprise des travaux d'aménagement de la barrière d'arrêt sur la piste d'atterrissage, par des civils uniquement, mais sous la surveillance d'un officier sans armes<sup>740</sup>. Malgré les demandes d'Amman, le gouverneur de Bizerte M. Mohamed Ben Lamine affirme s'en tenir en ce qui concerne l'interdiction des travaux, à ceux effectués à l'extérieur de la Base<sup>741</sup>. Le but de la manœuvre est bien

---

<sup>734</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Bizerte le 23 juin 1961, le lieutenant Michaud commandant le 4ème escadron à M. le colonel commandant le 8ème régiment interarmes, lettre numéro 450/4°Esc

<sup>735</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", COMSTRABI à DEFNAT Paris le 23 juin 1956, signé Amman

<sup>736</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", La Pêcherie le 24 juin 1961, le VA Amman commandant la base stratégique de Bizerte à M. Mohamed Ben Lamine Gouverneur de Bizerte, lettre numéro 21 CBSB/CAB

<sup>737</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis le 24 juin 1961, télégramme sans numéro signé Amman

<sup>738</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Tunis le 24 juin 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 2711/16 signé Raoul Duval

<sup>739</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Tunis le 24 juin 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 2717/18 signé Raoul Duval

<sup>740</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Bizerte le 26 juin 1961, Air Bizerte à Base Aérienne 156, télégramme numéro 74 CAB/T.S

<sup>741</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Bizerte le 26 juin 1961, Lettre numéro 5184, M. le gouverneur Mohamed Ben Lamine à M. le VA Amman,

évidemment de provoquer un incident entre les Français et les Tunisiens.

La tension continue de croître pendant les premiers jours de juillet, et Amman est parfaitement au courant de la situation difficile dans laquelle se trouve Bourguiba au sein du monde arabe, ce qui le pousse à essayer d'obtenir une victoire de prestige à Bizerte face à la France : " Il est évident et M. Ladgham ne me l'a pas caché, que M. Bourguiba ressent actuellement une impression d'isolement. A l'hostilité permanente de Nasser, aux difficultés avec le Maroc sur l'affaire mauritanienne, s'ajoute pour le moins un refroidissement sensible de ses rapports avec le FLN. La Tunisie perd ainsi l'alibi qui lui avait été précieux pour se défendre contre les attaques de certains pays arabes(...) un certain mécontentement provoqué par la sécheresse et les difficultés économiques peuvent inciter le chef de État à rechercher une diversion<sup>742</sup> ".

Bourguiba et le FNL sont en effet en bisbille sur le problème du Sahara, que tous deux se disputent pour ses ressources en pétrole. Bourguiba, par sa revendication croissante au sujet du Sahara et le tracé de ses frontières, provoque la colère des Algériens<sup>743</sup>. Le gouvernement tunisien met pourtant publiquement en avant en priorité la question de Bizerte qui elle n'est pas un point de friction avec le FLN. Pour autant, la question de la frontière n'est pas moins importante.

Pour Tunis, l'isolement au sein du monde arabe se double en plus d'un isolement dans le mouvement du tiers-monde : Bourguiba, à la différence des autres leaders des pays arabes, n'a pas reçu d'invitation pour le sommet de Belgrade prévu en septembre. Malgré les heurts avec la France sur Bizerte, Bourguiba défend en effet une politique de collaboration avec l'Occident qui ne peut correspondre à la ligne neutraliste tracée par le mouvement dit des non-alignés<sup>744</sup>.

Début juillet, de nouvelles demandes de négociation sont faites par les Tunisiens auprès de M. Raoul Duval concernant l'avenir de la base, et pour Amman il est très clair que " l'évolution de la conjoncture à Bizerte est fonction de la réponse qui va être faite aux demandes du gouvernement tunisien -stop- Si cette réponse est négative ou imprécise la situation a toutes chances de se détériorer<sup>745</sup> ". Bourguiba accentue clairement ses revendications au fur et à mesure de ses déconvenues : non invitation à Belgrade d'abord puis échec de l'indépendance algérienne.

---

commandant supérieur de la base stratégique de Bizerte

<sup>742</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Tunis le 4 juillet 1961, copie de message adressé à Diplomatie Paris et communiqué à COMSTRABI, référence numéro 2868/72 signé Raoul Duval

<sup>743</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.103

<sup>744</sup> SILVERA, Victor, " l'évacuation de Bizerte et les rapports franco-tunisiens ", in *la Revue Historique des Armées*, avril 1962, p.629

<sup>745</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron " la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ", Bizerte le 4 juillet 1961, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, télégramme sans numéro signé Amman

Le 4 juillet, M. Raoul Duval à un entretien avec M. Ladgham au cours duquel celui-ci affirme que : “ la position de son gouvernement n’avait pas variée, il s’agissait maintenant d’obtenir que le territoire tunisien soit enfin totalement évacué par les forces françaises. La Tunisie (...) n’entendait donc pas dramatiser la situation, elle avait d’ailleurs donné au cours des derniers mois de nombreuses marques de bonne volonté en vue d’orienter favorablement les relations entre les deux pays<sup>746</sup>... ”. Il n’en demeure pas moins que le 5 juillet, des “ volontaires ” tunisiens au nombre de 1500, en réalité des chômeurs recrutés moyennant finances, commencent à creuser des tranchées rectilignes le long de la limite ouest de la base tandis que d’autres poursuivent des “ travaux de défense ” commencés la veille<sup>747</sup>.

Deux jours plus tard, par mesure de sécurité, Amman, qui jusque là s’y était refusé, suspend les permissions d’officiers à partir du lendemain et ordonne le rappel des permissionnaires officiers encore présents sur le sol tunisien<sup>748</sup>. Le même 7 juillet, 4000 personnes manifestent pour obtenir le départ des Français de la Base de Bizerte<sup>749</sup>. Bourguiba fait alors passer à de Gaulle par l’intermédiaire de son directeur de cabinet un télégramme demandant à engager des conversations concernant l’avenir de Bizerte<sup>750</sup>.

Amman réduit le nombre de permissions accordées aux non officiers sans toutefois les supprimer<sup>751</sup>. Informé des événements sur place et des demandes de négociations tunisiennes, le général Olié fait parvenir à Amman des instructions très claires : “ Il n’est nullement dans les intentions du Gouvernement Français de céder aux injonctions éventuelles du gouvernement tunisien(...) Il est certainement utile que vous preniez les dispositions nécessaires au cas où les Tunisiens prendraient les mesures que vous craignez<sup>752</sup> ”.

C’est là que se situe une erreur d’appréciation de Bourguiba, qui va amener les affrontements : en encerclant la base pour faire pression sur la France et en demandant à négocier, Bourguiba adopte la conduite qui lui a toujours réussi jusque là quand la Quatrième République était en place. Par le biais de cette tactique, Bourguiba avait ainsi

---

<sup>746</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Tunis le 4 juillet 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 2849 signé Raoul Duval

<sup>747</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “ 4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier ”, Bizerte le 5 juillet 1961, COMSTRABI à DEFNAT Paris, copie de message signé Amman

<sup>748</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte le 7 juillet 1961, COMSTRABI à tous les commandants de force de Bizerte, message non numéroté signé Amman

<sup>749</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte le 7 juillet 1961, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 21791 signé Amman

<sup>750</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.

<sup>751</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte le 7 juillet 1961, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, message numéro 21720 signé Amman

<sup>752</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “ la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) ”, Bizerte le 7 juillet 1961, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, message signé Amman retranscrivant une citation

obtenu suite aux incidents de Sakiet le retrait des troupes françaises de Tunisie sauf à Bizerte.

Le 8 juillet, l'armée tunisienne met ouvertement en batterie un groupe de mortiers à proximité de la gare de Sidi-Ahmed<sup>753</sup>. Côté français arrivent depuis début juillet de façon régulière et par petits groupes les avions *Mystère* destinés à la base. Pour le moment, si l'arrivée des avions ne passe pas inaperçue, elle ne suscite pas de commentaires de la part des Tunisiens<sup>754</sup>. Amman interdit le même jour les sorties des permissionnaires en tenue militaire<sup>755</sup>.

Le 9 juillet a lieu une nouvelle manifestation dans les rues de Bizerte et rassemblant environ 6000 personnes aux cris de "des armes, évacuation"<sup>756</sup>. Amman demande en conséquence d'être informé des moyens susceptibles d'être mis à sa disposition dans le cadre de l'opération *Charrue*, opération destinée à renforcer les moyens militaires de la base en cas d'agression. Doivent ainsi pouvoir être mis à la disposition d'Amman les moyens suivants : Le 2<sup>ème</sup> Régiment Parachutiste de l'Infanterie de Marine (RPIMA), le 3<sup>ème</sup> RPIMA, le 3<sup>ème</sup> Régiment Étranger d'Infanterie (REI) et deux escadrons du 8<sup>ème</sup> Hussard ; le tout une fois l'alerte donnée et dans un laps de temps variant de 7 à 24 heures<sup>757</sup>.

Amman reçoit en fin de matinée la réponse à sa demande concernant le plan *Charrue* : "diminution récente potentiel forces Algérie crée difficultés qui nécessitent révision plan "Charrue courte et longue" -stop- vous informerai nouvelles possibilités dès que possible"<sup>758</sup>. Amman consigne alors les deux tiers des hommes sur la base.

Le 10 juillet, Amman est informé que " (les) autorités locales néo-destour auraient demandé au gouvernement tunisien appliquer blocus de la base dans les mêmes conditions qu'en février 1958"<sup>759</sup>. Amman reçoit le même jour une demande du gouverneur de Bizerte d'interdire de façon permanente et définitive le port de l'uniforme dans la ville de Bizerte, et ce afin de ne pas "choquer les troupes des Jeunesses destouriennes venues sur

---

du général Olié

<sup>753</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier", Bizerte le 8 juillet 1961, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message non numéroté signé Amman

<sup>754</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier", Bizerte le 8 juillet 1961, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 2048 signé Amman

<sup>755</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier", Bizerte le 8 juillet 1961, COMSTRABI à Boule de Neige, message manuscrit non numéroté, signé Amman

<sup>756</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier", Bizerte le 9 juillet 1961, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme hors collection non signé

<sup>757</sup> SHD/DM, 136GG2/11, papiers Amman, "Compte rendu des événements survenus à Bizerte de juin à Octobre 1961", rédigé à Bizerte le 20 novembre 1961 par l'amiral Amman

<sup>758</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "4 mai- 9 juillet très secret et secret personnel officier", GENESUPER Alger à COMSTRABI, télégramme numéro 2673 sans signature

<sup>759</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue "messages du 10 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 688/CBSB/2

place procéder à des travaux<sup>760</sup> ». Amman répond alors : “j’accentuerais encore les mesures que j’avais prises depuis longtemps pour rendre notre présence aussi discrète que possible mais que je me refusais à prendre tout autre engagement<sup>761</sup>”.

Tout au long de la journée ne cessent d’arriver des membres des Jeunesses destouriennes. En fin de journée, ils sont plus de 3000<sup>762</sup>. Craignant un coup de force dans la nuit, Amman a un peu plus tôt mis la base au “stade vigilance<sup>763</sup>”.

Dans la journée du 11, le gouverneur de Bizerte appelle la population à donner généreusement son sang pour soigner les futurs blessés de la bataille de Bizerte. Les jeunes destouriennes sont de l’ordre de 4000 aux alentours du camp tandis que plus de 6000 militaires peuvent être rameutés en moins de 12 heures aux alentours du camp.

Amman fait part des ses appréhensions : “j’estime dans ces conditions qu’il existe jusqu’à nouvel ordre un risque grave et immédiat de conflit majeur contre lequel j’ai le devoir de me prémunir dans l’esprit et la lettre de la mission que vous m’avez confiée - stop- or il est de fait qu’avec les effectifs dont je dispose en ce moment il me semble difficile de m’opposer longtemps à une attaque massive(...) je vous demande dans ces conditions si votre réponse à Bourguiba ne semble pas devoir lui donner satisfaction

Primo : mettre immédiatement à ma disposition le régiment de parachutistes prévu dans le plan *Charrue*<sup>764</sup>... ”.

En fin de matinée du 11, Amman reçoit des consignes de Michel Debré et est informé de la réponse de De Gaulle à la demande de Bourguiba concernant l’ouverture de négociations sur Bizerte : “vous devez faire savoir à l’autorité tunisienne que le gouvernement français n’accepte pas la menace que des manifestations organisées et encadrées au moyen d’une véritable mobilisation font peser sur la base(...) pour votre information sachez que le général de Gaulle fera savoir au président Bourguiba que la situation dans laquelle il place les installations françaises à Bizerte ne permet aucune conversation<sup>765</sup>”. La réponse officielle n’est cependant pas prévue pour le moment, de Gaulle refusant de répondre sous la pression des Tunisiens. Il s’avère ici que de Gaulle fait clairement savoir à Amman qu’il ne saurait être questions de négocier sous la menace, et donc que toutes les éventualités doivent être envisagées En ce qui concerne d’éventuelles

---

<sup>760</sup> *Ibid.*

<sup>761</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “messages du 10 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 21855 signé Amman

<sup>762</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “10 juillet très secret”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 10/2200 signé Amman

<sup>763</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “10 juillet très secret”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 120/2038

<sup>764</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “11 juillet “très secret” en majorité”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 11/1518 signé Amman

<sup>765</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “11 juillet “très secret” en majorité”, Premier Ministre à COMSTRABI, télégramme numéro 2100 signé Debré

négociations, le chef de l'État fait tout au plus savoir qu'il fera un discours dans l'après-midi du 12. En attendant, sur ordre du premier ministre, Amman remet au gouverneur une lettre l'avertissant qu'il ne restera pas passif dans le cas où une action de force serait menée contre la base<sup>766</sup>. Pour Bourguiba, c'est un camouflet qui ne lui laisse guère le choix : reculer et perdre la face, ou continuer de jouer avec le feu en ne cessant pas ses provocations à l'encontre de la base.

Preuve de fermeté de la part du gouvernement français, le *Colbert*, le *De Grasse* et l'*Arromanches* sont déroutés vers Bizerte pour aller se placer à trois heures de route de la base et hors de vue<sup>767</sup>. Dans le même temps un régiment de parachutistes prévu par le plan *Charrue* est mis à la disposition d'Amman, en alerte à 5 heures à partir du 11 juillet<sup>768</sup>. Amman fait alors connaître tous ces éléments à M. Raoul Duval à Tunis en vue de s'entendre avec lui sur la forme à donner à la démarche prescrite par le Premier Ministre auprès du gouvernement tunisien. Finalement, l'attaque tant attendue n'a pas lieu, et la nuit est calme bien que tendue pour les occupants de la base. Se basant sur de nouvelles informations en provenance de Tunis, Amman pense qu'aucune action ne sera entreprise avant le discours du général de Gaulle prévu le 12<sup>769</sup>.

Le 12 juillet donc, Amman reçoit par télégramme la substance de la pensée de De Gaulle au cours de son discours de l'après-midi. Les termes sont assez diplomatiques : "sans vouloir répondre sur le fond, le chef de l'État laisse la porte ouverte à des conversations"<sup>770</sup>. Le même jour, en prévision des réactions tunisiennes, le régiment parachutiste destiné à Amman, le 2<sup>ème</sup> RPIMA, est mis en alerte à trois heures<sup>771</sup>. Dans l'après-midi du 12 juillet, Amman est informé par Raoul Duval que faute de réponse précise à sa demande concernant un calendrier d'évacuation de Bizerte, le président Bourguiba reportait une nouvelle fois au vendredi son discours programmé théoriquement l'après-midi<sup>772</sup>. Il est bien visible ici encore que Bourguiba espère une porte de sortie qui lui permettrait d'éviter l'affrontement.

Dans le même temps, Amman reçoit de nouvelles informations concernant la mise en place possible des renforts dans le cadre de *Charrue courte* et *Charrue longue* :

---

<sup>766</sup> *Ibid.*

<sup>767</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "11 juillet " très secret" en majorité", DEFNAT Paris à MINARMEES, télégramme numéro 427/EMGDN/GOA

<sup>768</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "11 juillet " très secret" en majorité", GENESUPER Alger à COMSTRABI, télégramme numéro 2692/CSFA/EMI/3 OPE

<sup>769</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "11 juillet " très secret" en majorité", COMSTRABI à DEFNAT Paris, *situation à Bizerte le 12 à 8h00*

<sup>770</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "12 juillet " très secret" en majorité", Paris le 12 juillet, DEFNAT Paris à COMSTRABI, télégramme sans numéro

<sup>771</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "12 juillet " très secret" en majorité", MINARMEES à GENESUPER Alger, télégramme numéro 74/EMIA/OPS/TS

<sup>772</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "12 juillet " très secret" en majorité", Tunis le 12



“ Charrue courte - vous confirme difficultés à fournir sur ressources actuelles Algérie un deuxième régiment para -stop- reste sans changement -stop-(...) Charrue longue - à J+3 suis en mesure de fournir 1<sup>ère</sup> brigade de RG moins son artillerie - deux escadrons EBR 8<sup>ème</sup> Hussards -stop- reste sans changement -stop- <sup>773</sup>”.

A Bizerte la tension monte néanmoins encore d'un cran avec le défilé des jeunes destouriens autour du camp : “ de différentes sources il m'a été affirmé qu'en cas de réponse entièrement négative à ses propositions Bourguiba chercherait à nous contraindre à ouvrir le feu sur des Tunisiens sans armes<sup>774</sup> ”. Dans le même temps, Amman reçoit des informations convergentes sur le rappel des permissionnaires de l'armée tunisienne, exceptés ceux rentrant du Congo<sup>775</sup>.

Afin de ne pas avoir à tirer sur une foule désarmée, suite aux informations obtenues le matin, Amman demande la livraison de grenades lacrymogènes<sup>776</sup>. La nuit une fois encore se déroule sans heurts.

Le lendemain 13 juillet, les ordres d'appareillage sont donnés aux navires basés à Toulon, Marseille, et Bône en vue de soutenir la base de Bizerte. Sont concernés le *Chevalier Paul*, et le *Maillé Brézé*. Dans le même temps des renforts des Jeunesses destouriennes continuent d'affluer pour atteindre bientôt 5000 personnes<sup>777</sup>. Les grenade lacrymogènes réclamées par Amman sont prévues pour être livrées le 14 par avion<sup>778</sup>.

Le 14 juillet, Amman reçoit une lettre du premier ministre Michel Debré lui redonnant ses instructions en cas d'attaque : “ vous prendrez garde à éviter tout incident, étant bien entendu que vous devez vous défendre si vous êtes attaqué<sup>779</sup> ”. Dans l'après-midi, Amman est informé que Bourguiba remet une nouvelle fois le discours censé déclencher l'action contre Bizerte dans l'espoir d'apparaître aux yeux du monde comme le modéré qui a épuisé toutes les possibilités de conciliation<sup>780</sup>. Anticipant un blocus en eau de la base par les Tunisiens, Amman demande que soit mis à sa disposition les navires de ravitaillement *Giboulée* ou *Liamone*. Il apparaît néanmoins que la situation semble se

---

juillet 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 2977 signé Raoul Duval

<sup>773</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “12 juillet “ très secret ” en majorité ”, GENESUPER Alger à MINARMEES Paris, télégramme numéro 2711/EMI/3.OPE/I

<sup>774</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “12 juillet “ très secret ” en majorité ”, Bizerte le 12 juillet, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme non numéroté signé Amman

<sup>775</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “12 juillet “ très secret ” en majorité ”, télégramme numéro 700 CBSB/2 du 12 juillet 1961 sans signature

<sup>776</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “12 juillet “ très secret ” en majorité ”, DEFNAT Paris à GENESUPER Alger, télégramme numéro 432/EMGDN/GOA sans signature

<sup>777</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise grise “13 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 704/CBSB/2 du 13 juillet 1961 sans signature

<sup>778</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise grise “13 juillet ”, GENESUPER Alger à DIRGETRA Alger, télégramme numéro 6978/CSFA/EMI/4/S

<sup>779</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune “14 juillet ”, lettre du premier ministre Michel Debré à l'amiral Amman le 14 juillet 1961

<sup>780</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune “14 juillet ”, MILFRANCE Tunis à DEFNAT

stabiliser à Bizerte, ce qui progressivement nuit à la réserve qui avait déterminé le général de Gaulle à différer sa réponse à la lettre de Bourguiba.

Le 15 juillet, les renforts prévus dans le cadre de *Charrue courte* et *Charrue longue* n'en sont pas moins définitivement fixés en fonction des disponibilités : dans le cadre de *Charrue courte* le 2<sup>ème</sup> RPIMA et une section du génie 1<sup>er</sup> échelon peuvent être envoyés tandis que le 2<sup>ème</sup> échelon est en alerte à 12 heures. Concernant le plan *Charrue longue*, le 3<sup>ème</sup> RPIMA, le 3<sup>ème</sup> REI et deux escadrons du 8<sup>ème</sup> Hussards sont prévus<sup>781</sup>. Dans l'après-midi, Amman apprend que le discours de Bourguiba concernant Bizerte est définitivement fixé au lundi 17 juillet.

A Bizerte, quand arrive la journée du 15, malgré la présence aux alentours des jeunesses destouriennes et de l'armée tunisienne, tout est calme. Amman reçoit un message de Raoul Duval qui a rencontré M. Ladgham : " il m'apparaît clairement que M. Bourguiba considère l'ouverture d'une crise majeure avec la France comme un pis-aller "<sup>782</sup>. Bourguiba espère toujours l'offre d'une porte de sortie face à la crise. On attend d'ailleurs toujours pour lundi la mise au point de Bourguiba sur la situation à Bizerte. Le problème est que l'amiral Amman a des consignes strictes, et que les formes d'actions qui étaient valables contre la IV<sup>e</sup> République ne le sont plus sous la présidence de De Gaulle.

Le 16 juillet, Amman commence à prévoir le rapatriement des familles des personnels civils et militaires de la base afin d'éviter qu'elles ne se retrouvent prises dans d'éventuels combats<sup>783</sup>. De Gaulle refuse toujours de donner une réponse précise aux demandes de Bourguiba, dont le discours est prévu pour le lendemain. Une nouvelle manifestation est organisée autour de la base par environ 4000 personnes aux cris de : " nous ne reculerons jamais devant les forces armées étrangères<sup>784</sup> ". L'armée tunisienne, elle, occupe les carrefours séparant les différents éléments de la base. Pour le moment néanmoins, les barrages ne s'opposent pas au passage des personnels.

Arrive enfin le jour tant attendu, le lundi 17 juillet, jour prévu du discours de Bourguiba sur la situation à Bizerte. La question du rapatriement des familles se fait plus pressante<sup>785</sup>. En attendant, le Général Commandant Supérieur en Algérie (GENESUPER

---

Paris, télégramme numéro 68/AM/ TU signé Guillet

<sup>781</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise orange "15 juillet ", MINARMEES à COMSTRABI, télégramme numéro 84/EMIA/OPS/1/TS

<sup>782</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise orange "15 juillet ", Tunis le 15 juillet 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 3043/51 signé Raoul Duval

<sup>783</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose "13, 14 et 16 juillet " très secret " ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme sans numéro signé Amman.

<sup>784</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "16 juillet ", message manuscrit sans référence ni signature

<sup>785</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", DEFNAT Paris à MINARMEES, télégramme numéro 464/EMGDN/GOA/OPS X TS

Alger) met en route la section du génie sur Bizerte le 17 à 02h00<sup>786</sup>. Alors que les barrages se sont multipliés pendant la nuit, Amman qui en a informé la Défense Nationale, apprend en retour que l'application du plan *Charrue courte* est prévu de façon immédiate en cas d'entraves effectives à la circulation entre les parties de la base<sup>787</sup>.

En fin d'après-midi, Amman informe la Défense Nationale de la teneur du discours de Bourguiba prononcé un peu plus tôt dans la journée : " dans son discours Bourguiba annonce que la Tunisie reprendrait la lutte avec les procédés utilisés en 1958 après Sakiet et que des patrouilles tunisiennes seraient envoyées vers la borne 233 pour y planter le drapeau tunisien -stop- ces mesures seront prises à partir du 19<sup>788</sup> ". Malgré la menace non voilée, Amman estime que Bourguiba " semble encore attendre un geste d'apaisement de la France<sup>789</sup> ". Amman n'en reçoit pas moins en retour l'ordre de prévoir avec ses officiers de l'EM interarmées tous les problèmes concernant la logistique pour d'éventuels renforts<sup>790</sup>.

Pendant ce temps sont faites les dernières tentatives diplomatiques pour faire retomber la pression par le biais de concessions françaises : " quelque irritante que soit l'attitude tunisienne, il reste, à mon avis une chance d'obtenir, au prix d'une acceptation du principe de l'évacuation, certains délais et certaines modalités d'exécution ainsi qu'un accord sur l'utilisation éventuelle ultérieure des installations<sup>791</sup> ". Raoul Duval fait d'ailleurs part à l'amiral Amman des ultimes entretiens qu'il a eu avec M. Ladgham : " je retiens ce que M. Ladgham m'a dit hier, à savoir que son gouvernement souhaiterait nous voir accepter le principe d'une évacuation, et l'établissement d'un calendrier(...) au contraire, si nous allions à un conflit ouvert(...) nous risquerions de voir les choses se précipiter <sup>792</sup> ". Amman de son côté demande s'il est possible de procéder à l'envoi immédiat du régiment de parachutistes prévu par *Charrue courte* afin de renforcer son dispositif de sécurité<sup>793</sup>. Il semble bien en effet que tout espoir de maintien du calme soit perdu.

Le lendemain 18 juillet, dans la soirée ont lieu d'importants mouvements de

---

<sup>786</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", GENESUPER Alger à COMSTRABI, télégramme numéro 2760/CSFA/EMI/3/OPE/E

<sup>787</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, télégramme numéro 463/EMGDN/GOA/OPS/TS

<sup>788</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 724/CBSB/2

<sup>789</sup> *Ibid.*

<sup>790</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", GENESUPER Alger à COMSTRABI, télégramme numéro 7088/CSFA B/EMI/4.1 ETG

<sup>791</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", MILFRANCE Tunis à DEFNAT Paris et COMSTRABI, télégramme numéro 73/AM/TU

<sup>792</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 3083 signé Raoul Duval

<sup>793</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte "17 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris,

troupes autour de la base de Bizerte : “ depuis 18 heures d’importants mouvements de camions de l’Armée tunisienne chargés de troupes et de matériels ont lieu autour des différentes enceintes de la base<sup>794</sup> ”. Dès le 18 à minuit, les tunisiens commencent à asphyxier la base. Le délai d’alerte du 2<sup>ème</sup> RPIMA est ramené à 1 heure. Amman est tenu informé par Raoul Duval d’une démarche que ce dernier doit effectuer auprès de M. Ladgham en réponse au discours de Bourguiba de la veille. M. Raoul Duval remet à M. Ladgham le télégramme suivant : “ le gouvernement français a déjà marqué(...)qu’une solution au problème de Bizerte ne saurait être recherchée dans une atmosphère de passion(...)devant les menaces de plus en plus pressantes dont la base de Bizerte est l’objet, le gouvernement français est contraint de prendre toutes dispositions pour assurer l’inviolabilité des installations<sup>795</sup>... ”. La réponse de M. Ladgham est sans ambiguïté “ alors la France veut la guerre ici!<sup>796</sup> ”.

### III Le sang coule à Bizerte ( 19-23 juillet)

#### A. L’ouverture des hostilités : l’attaque tunisienne du 19 juillet

Pour Amman, la journée du 18 se termine sur cette note assez négative, alors que l’armée tunisienne n’a de cesse de se renforcer ou de s’installer autour de la base. Pendant toute la nuit du 18 au 19 se poursuivent les préparatifs tunisiens, tant et si bien qu’ils isolent les éléments de défense de la zone A (Sidi-Abdallah et alentours) les uns des autres. Les 450 hommes chargés de défendre la zone sous les ordres du Contre-Amiral Picard-Destélan sont coupés en 4 groupes. En effet, les consignes d’éviter les provocations ont conduit à laisser les Tunisiens s’installer.

Le 19 juillet à 07h00, la base est définitivement encerclée<sup>797</sup> : les barrages refoulent tous les véhicules, y compris les ambulances de la Croix Rouge se rendant à l’hôpital et transportant deux blessés graves<sup>798</sup>. A 12h27, le ministère français de la Défense ordonne le déclenchement de *Charrue Longue*, puis l’annule<sup>799</sup>. L’hôpital de Sidi-Abdallah est isolé

---

télégramme numéro 21987 signé Amman

<sup>794</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “18 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme manuscrit non numéroté signé Amman

<sup>795</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte “17 juillet”, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme TL/HR 11 13 signé Raoul Duval

<sup>796</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rose “18 juillet”, Tunis le 18 juillet 1961, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 3101/06 signé Raoul Duval

<sup>797</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune “19 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 190700 signé Vice-Amiral Amman

<sup>798</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune “19 juillet”, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, message non numéroté signé Amman

<sup>799</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune “19 juillet”, MINARMEES à GENESUPER

par les Tunisiens dès 14h30<sup>800</sup>. 25 minutes après, des troupes tunisiennes prennent position à proximité des installations. Plus particulièrement, des mitrailleuses sont mises en batterie dans l'alignement de la piste de Sidi-Ahmed<sup>801</sup>.

A 15h30, l'hélicoptère de type *Alouette* chargé par Amman du ravitaillement des enceintes isolées de la base est pris à partie par les Tunisiens qui lui tirent dessus depuis la Cimenterie<sup>802</sup>. A 15h37 cinq canons de 105mm sont mis en batterie en bout de piste à Sidi-Ahmed. A 16h11, des tirs d'armes individuelles sont effectués par les Tunisiens sur les avions français au décollage depuis l'usine de ciment<sup>803</sup>. Depuis 13h30 et un message diffusé par *Radio Tunis*, le gouvernement tunisien a donné l'ordre d'ouvrir le feu sur tout avion militaire français survolant le territoire tunisien<sup>804</sup>.

Amman interdit pour le moment toute riposte sur les positions Tunisiennes ayant ouvert le feu<sup>805</sup>. A 17h31, la première vague de renforts parachutistes se pose : elle a été prise à partie par les Tunisiens qui ont tiré sur les hommes pendant qu'ils étaient en l'air. Amman redonne l'ordre de ne pas riposter pour le moment<sup>806</sup>. 25 minutes plus tard, soit à 17h56, Amman " demande *Charrue longue* d'extrême urgence<sup>807</sup> ".

A 18h50 Amman fait décoller deux avions *Corsair* destinés à assurer la couverture aérienne des derniers paras qui doivent être parachutés. Les avions sont pris à partie et ripostent à la roquette sur ordre de l'amiral<sup>808</sup>. Amman a fait preuve d'une très grande patience : il a laissé les Tunisiens tirer sur les installations et les hommes pendant plus de trois heures avant d'ordonner une riposte. A cela il convient d'ajouter que l'amiral a accepté de ne plus être en mesure de remplir ses missions depuis la veille : l'isolement des différentes parties de la base est en effet une atteinte aux missions du COMSTRABI.

A 19h30, Raoul Duval est convoqué par M. Mekkadem qui rejette la responsabilité des incidents en cours sur la France et son armée<sup>809</sup>. Dans la base, les personnels sont

---

Alger, télégramme numéro 108/EMIA/OPS/TS sans signature

<sup>800</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 191426 sans signature

<sup>801</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 191459 sans signature

<sup>802</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message manuscrit non numéroté, sans signature

<sup>803</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message manuscrit non numéroté signé Amiral

<sup>804</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.126

<sup>805</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à GENESUPER la Reghala, télégramme manuscrit non numéroté, signé Amman

<sup>806</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message manuscrit sans numéro signé Amman

<sup>807</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, double manuscrit du message 191756

<sup>808</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", Commandant Zone B à COMSTRABI, télégramme numéro 24 sans signature

<sup>809</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet", Tunis le 19 juillet, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, télégramme numéro 3128/36, signé Raoul Duval

calmes bien qu'en alerte depuis 8 jours. Ils sont tranquilisés par l'arrivée des paras survenue un peu plus tôt<sup>810</sup>. Pour autant, la sécurité de la base n'est pas encore assurée : la disproportion des forces en faveur des Tunisiens leur permettrait sans doute d'écraser les différentes zones sans difficultés, ces dernières ne pouvant mutuellement se porter secours pour cause d'isolement géographique. En effet, les Tunisiens alignent 6000 soldats, pour la plupart anciens de l'armée française, bien entraînés en dépit du manque d'encadrement. A ces 6000 soldats s'ajoutent 6000 membres des Jeunesses Destouriennes dont la valeur est certes moindre, mais dont le fanatisme est exemplaire. En face Amman ne dispose que de 6000 hommes, dont seuls 1000 sont de vrais combattants, et de 12 chars en état de tirer. Amman le reconnaîtra d'ailleurs plus tard : " On n'en menait pas large (...) Nous n'étions pas en force (...)pour tenir tête<sup>811</sup> ".

A 21h00, *Charrue Longue* est finalement mise en alerte à une heure à partir du 20 juillet 2h30 du matin heure locale<sup>812</sup>.

A 22h24, Amman informe Paris que les Tunisiens mettent en place des chaînes en travers du Canal, ce qui est une entrave à la libre utilisation du goulet, et donc aux missions d'Amman<sup>813</sup>. A la nuit tombée, les troupes françaises reçoivent l'ordre de cesser le feu<sup>814</sup>. De même, " aucune opération d'engagement ne doit être effectuée pour le moment<sup>815</sup> ". Aux dires d'Amman, à Bizerte, " la situation est sérieuse<sup>816</sup> ". Amman demande dès lors une nouvelle fois l'arrivée de *Charrue longue*<sup>817</sup>.

## B.20 juillet, l'armée française riposte enfin

A 1h15 le 20, la porte de l'Arsenal est attaquée par une foule nombreuse à coups de pierres et de grenades explosives<sup>818</sup>. Tôt le matin, vers 4h30, la base est attaquée en force. Des tirs de mortiers effectués par les Tunisiens dans la zone de Sidi-Ahmed détruisent un avion *Nord 2500*, endommagent un *Morane 500* et un *Mystère 4*. De même, un hangar est

<sup>810</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme sans numéro signé Vice-Amiral Amman

<sup>811</sup> SHD/DM, 136GG2/11, papiers Amman, article de presse du journaliste Christian Jayle, à destination de l'Agence Parisienne de Presse le 24 juillet

<sup>812</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet ", MINARMEES à GENESUPER Alger, télégramme numéro 110/EMIA/OPS/1 sans signature

<sup>813</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise jaune "19 juillet ", COMSTRABI à ALMED, message numéro 192242 sans signature

<sup>814</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 200601 signé Amiral

<sup>815</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 500/EMGDN/GOA/TS sans signature

<sup>816</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22090 signé Amiral

<sup>817</sup> *Ibid.*

<sup>818</sup> SHD/DM, 136GG2/8, papiers Amman, chemise " compte-rendus d'opérations ", sous-chemise " zone

détruit, mais il n'y a aucune perte humaine<sup>819</sup>.

Plus tard dans la nuit a lieu une nouvelle attaque, mais elle est stoppée par l'intervention de l'aviation entre 5h30 et 5h50. Les barrages dressés par les Tunisiens sont désorganisés<sup>820</sup>. Entre temps, Amman a ordonné à 5h38 l'occupation des positions entourant la base d'où les Tunisiens tirent. A 7h00, les troupes de la zone A sortent des enceintes d'environ un kilomètre<sup>821</sup>. Une compagnie de paras arrivée par le lac sort de la base à son tour de la base et réduit les éléments Tunisiens des alentours<sup>822</sup>.

A 9h01, Amman reçoit par l'intermédiaire de Raoul Duval une demande de trêve sollicitée par le gouverneur tunisien afin de ramasser les blessés et les morts<sup>823</sup>. Amman refuse de s'engager tant que les femmes et enfants tunisiens présents, souvent armés, et au milieu desquels se cachent des soldats armés ne se seront pas retirés<sup>824</sup>.

A 10h00 est déclenché, après quelques tergiversations, le plan *Charrue longue*<sup>825</sup>. A 10h15, conformément au plan précédemment cité, Amman est informé de la mise en route du 3<sup>ème</sup> Régiment Parachutiste de l'Infanterie de Marine (RPIMA) vers Bizerte<sup>826</sup>. L'arrivée est prévue à 15h00<sup>827</sup>. Dans l'intervalle, le général Dodelier est arrivé à Bizerte<sup>828</sup>. Il semble pourtant que les renforts n'aient pas été envoyés à Amman sans arrière pensées, comme avait pu le laisser penser le retard causé à *Charrue longue*<sup>829</sup>.

Sur le plan des pertes, depuis la veille, côté français, on relève à 11h10 3 tués et 40 blessés ainsi qu'un *Mystère 4* endommagé. Les Tunisiens en revanche comptent déjà une centaine de tués et de blessés, la plupart suite à la sortie des paras et au mitraillage des

---

A ", Sidi-Abdallah le 25 juillet, *Note d'Information*

<sup>819</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22092 signé Amiral

<sup>820</sup> SHD/DM, 136GG2/8, papiers Amman, chemise " compte-rendus d'opérations ", sous-chemise " zone A ", Sidi-Abdallah le 12 août 1961, le CA, major-général de Sidi-Abdallah, commandant la zone A, à M. le VA, commandant les Forces Maritimes de Bizerte, *Compte-rendu des opérations militaires de Sidi-Abdallah de juillet 1961*

<sup>821</sup> COMSTRABI à Sous groupement blindé numéro 1, message India sans signature

<sup>822</sup> *Ibid.*

<sup>823</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 200901 sans signature

<sup>824</sup> *Ibid.*

<sup>825</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", MINARMEES à DEFNAT Paris, message numéro 114/EMIA/OPS/TS sans signature

<sup>826</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", GENESUPER Reghaïa à COMSTRABI, télégramme numéro 2808/CSFA/EMI/3/OPE sans signature

<sup>827</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", GENESUPER Alger à COMSTRABI, télégramme numéro 2814/CSFQ/EMI/3/OPS

<sup>828</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à PRESIDREP, message numéro 22103 sans signature

<sup>829</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message manuscrit 201108 signé " intraduisible ". Le message, dont l'auteur semble être l'amiral Cabanier, fait état de réticences politiques à l'envoi des renforts : " des restrictions vous semblent apportées à vos demandes, soyez persuadé que ce n'est pas par manque de résolution mais du fait des ? gouvernementales impératives ". Je retranscris ici le message fidèlement, le point d'interrogation figure tel quel dans le message en lieu et place d'un mot absent.

barrages par les avions<sup>830</sup>. Amman fait ordonner une contre attaque pour dégager les installations<sup>831</sup>. A 14h00, la situation générale à Bizerte est la suivante : le terrain d'aviation de Sidi-Ahmed est encore partiellement encerclé par les Tunisiens. Les troupes françaises ont effectué des sorties et progressé d'un kilomètre à l'extérieur des lignes. De sérieux accrochages ont eu lieu et une centaine de Tunisiens ont été capturés<sup>832</sup>. Amman demande la livraison de moyens aériens supplémentaires, en l'occurrence trois hélicoptères de type *Alouette*<sup>833</sup>. Afin de reprendre le contrôle du goulet, Amman demande à 15h30 l'acheminement sur Bizerte par avion du 3<sup>ème</sup> Régiment Étranger d'Infanterie (REI) et par Bâtiments de Transport de Charge (BTC) le 8<sup>ème</sup> Hussard avec les véhicules du 3<sup>ème</sup> REI, ainsi que tous les matériels prévus à *Charrue longue* et non encore livrés<sup>834</sup>.

A 15h48, faute d'alternative satisfaisante<sup>835</sup>, Amman ordonne le bombardement par les chasseurs de la Cimenterie occupée par l'ennemi et lui servant de plate-forme de tir à proximité des installations, et plus particulièrement de la piste d'aviation<sup>836</sup>. A 16h20, Amman est informé que la France a rompu ses relations diplomatiques avec la Tunisie mais qu'elle " se tient néanmoins prête à donner les instructions nécessaires pour que soient discutées avec les autorités tunisiennes les conditions dans lesquelles un cessez-le-feu pourrait être immédiatement décidé<sup>837</sup> ". Paris ne souhaite pas inutilement faire couler le sang, mais la Tunisie ne se manifeste pas. A 16h09 le dernier avion du 3<sup>ème</sup> RPIMA se pose<sup>838</sup>.

A 18h22, Amman reçoit la confirmation du ministère des armées que le 3<sup>ème</sup> REI sera aérotransporté dès le 21 au lever du jour afin d'être en totalité sur place dans la soirée du 21<sup>839</sup>. Dix minutes après, Amman reçoit de nouvelles consignes de la part de la Défense Nationale face à l'évolution politique de la situation : " Directive pour le Vice-Amiral

<sup>830</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à Présidence de la République (PRESIDREP), message numéro 22105 signé Général Dodelier

<sup>831</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", Commandant zone B à COMSTRABI, message non numéroté sans signature

<sup>832</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à GENESUPER la Reghaïa, message manuscrit numéro 22110 signé général Motte

<sup>833</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 201450 sans signature

<sup>834</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22113 signé Vice-Amiral Amman

<sup>835</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 505/EMGDN/GOA/S

<sup>836</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22114 sans signature

<sup>837</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 511/EMGDN/GOA/S sans signature

<sup>838</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22117 sans signature

<sup>839</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 20 juillet ", MINARMEES à COMSTRABI, message numéro 120/EMIA/OPS/TS sans signature



Amman(...) votre mission est en première urgence d'assurer l'intégrité de vos installations -de maintenir ou de rétablir votre liberté de commandement et d'action et en particulier de garantir -le libre utilisation de la piste de Sidi-Ahmed -la libre circulation dans le goulet -la liberté de circulation entre les différentes parties de votre dispositif -pour l'exécution de cette mission vous pouvez être appelé à faire occuper des emplacements situés en dehors de vos installations<sup>840</sup> ”.

En l'occurrence, c'est la ville de Bizerte en elle même qui est désignée. Elle commande en effet le goulet, et il n'est pas possible de la laisser aux mains des Tunisiens tout en assurant une libre circulation dans le goulet. Il va donc falloir, pour réaliser le plan *Ficelle* de libération du goulet, occuper la ville de Bizerte, et ce dès le 21 dans l'esprit d'Amman, sous réserve de l'arrivée effective du 3<sup>ème</sup> REI<sup>841</sup>.

A 21h06, Amman répond favorablement à une demande formulée une heure plus tôt par Raoul Duval à la demande du Croissant Rouge tunisien, à savoir autoriser le transport des blessés ne pouvant plus être soignés par les services médicaux engorgés de Bizerte et Menzel Bourguiba vers Tunis. Deux colonnes de véhicules du Croissant Rouge seront envoyées pour récupérer les blessés, mais avec un préavis de deux heures afin d'éviter les incidents<sup>842</sup>. A 22h38, Amman fait part à la Défense Nationale de son intention d'occuper une partie de la ville de Bizerte le lendemain afin de s'assurer du contrôle du goulet<sup>843</sup>. Amman a de toutes les façons reçu l'ordre strict d'occuper la ville de Bizerte le plus tôt possible, et dans tous les cas avant le 23 juillet<sup>844</sup>.

### **C. 21 juillet, les paras prennent Bizerte**

A 8h22, Amman rend compte à la Défense Nationale du bilan des combats de la veille : “ après une dure journée de combats terrestres menés à bien grâce à l'appui massif de l'aviation, la base, dont aucune enceinte n'a pu être forcée est convenablement dégagée, mais si l'armée tunisienne est pratiquement hors de course pour quelques temps au moins, de nombreux civils armés paraissent décidés à poursuivre la lutte<sup>845</sup> ”.

---

<sup>840</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 20 juillet ”,DEFNAT Paris à COMSTRABI, télégramme numéro 10812/EMGDN/LOM/E/TS sans signature

<sup>841</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 20 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message manuscrit de l'amiral Amman, non numéroté et non signé

<sup>842</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 20 juillet ”, COMSTRABI à AMBAFRANCE Tunis, message manuscrit sans numéro signé Amman

<sup>843</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 21 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 202238 signé Vice-Amiral Amman

<sup>844</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 21 juillet ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, télégramme numéro 10812/EMGDN/LOM/E/TS sans signature

<sup>845</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet ”, sous chemise mauve “ 21 juillet ”, COMSTRABI à Marine Paris, message manuscrit numéro 22134 signé Amman

Des ordres stricts sont donnés à Amman par le général Olié, CEMGDN, en vue de l'occupation de Bizerte : il s'agit " dans toute la mesure du possible de refouler ou de faire prisonniers les militaires et civils armés, et non pas de les anéantir<sup>846</sup> ".

A 10h00, Amman ordonne à ses troupes de commencer l'occupation de la ville de Bizerte. L'amiral a formellement interdit l'intervention de l'aviation à l'intérieur du périmètre de la ville afin d'éviter au maximum les pertes civiles<sup>847</sup>. La mesure est d'autant plus utile que les Tunisiens, par le biais de *Radio Tunis*, pratiquent la désinformation : des émissions affirment que la ville est bombardée au napalm par les B26 de l'aviation française et que les morts civils se comptent par centaines, voire par milliers<sup>848</sup>. Amman dément aussitôt : il ne dispose de toutes les manières ni de napalm ni de bombardiers B26<sup>849</sup>.

Dès 11h00, la Défense Nationale donne l'ordre de mettre en route dès que possible un escadron de gendarmes mobiles en vue de l'occupation ultérieure de la ville de Bizerte<sup>850</sup>. L'arrivée de l'escadron est prévu vers 19h00<sup>851</sup>. Au même moment se pose le 3<sup>ème</sup> REI sous surveillance aérienne<sup>852</sup>.

Amman demande à 11h50 à la Défense Nationale de plus amples informations concernant les droits et les attributions qu'il sera amené à exercer à Bizerte dès que la ville sera occupée : Amman compte déclarer l'état de siège afin de prendre en main les pouvoirs de police et de maintien de l'ordre, ainsi que les pouvoirs de réquisition afin d'assurer le fonctionnement des services publics et la vie courante de la population<sup>853</sup>.

A 13h00, le village de la Pêcherie est réoccupé par les troupes françaises, tandis que les troupes de la zone C (nord du goulet, depuis le Djebel Meslem jusqu'à la côte) nettoient les environs du Kébir et du Messlem<sup>854</sup>. Face à une situation qui est en train de lui échapper, le gouvernement tunisien prend l'excuse de l'entrave à la circulation de ses ressortissants dans Bizerte pour brandir la menace " mesures de rétorsion très graves (...) à

---

<sup>846</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 817/EMGDN/POM/E/TS signé général Olié

<sup>847</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 211632 signé Amiral

<sup>848</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message manuscrit numéro 211425 signé Amiral

<sup>849</sup> *Ibid.*

<sup>850</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", DEFNAT Paris à MINARMEES, message numéro 520/EMGDN/GOA/S sans signature

<sup>851</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 10815/EMGDN/POM/E/TS

<sup>852</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", COMSTRABI à Zones A, B, C et D, message manuscrit numéro 210832 sans signature

<sup>853</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22146 sans signature

<sup>854</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise mauve " 21 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 741/CBSB/2 du 21 juillet 1961, *situation zone de Bizerte le 21 à 13h00*

l'encontre des civils français sur l'ensemble du territoire tunisien<sup>855</sup> ”.

A 17h30, le nettoyage de la ville de Bizerte occupée par les Tunisiens est en cours. Une grande partie de la ville européenne est déjà reprise mais les Tunisiens opposent une résistance farouche, aidés en cela par la lente progression à pied des paras, qui ne disposent intentionnellement pas d'appui aérien<sup>856</sup>. A 18h30, Amman informe la Défense Nationale que l'occupation de la ville de Bizerte est en cours afin de libérer le goulet de l'emprise des armes lourdes<sup>857</sup>.

Comme prévu, arrive à 18h45, le convoi de la Croix Rouge arrive pour récupérer 16 blessés<sup>858</sup>. Il repart à 21h00<sup>859</sup>

A 22h00 le 21, sur le plan des pertes on compte, côté français, depuis le début des opérations le 19, 13 morts et 35 blessés. Côté tunisien, le seul chiffre précis concerne les prisonniers, au nombre de 250. Les blessés sont “ très nombreux ” et on compte “ plusieurs centaines de tués<sup>860</sup> ”.

#### **D. 22 juillet, ultimes tentatives tunisiennes de résistance**

A 14h02, Amman reçoit de nouvelles instructions du gouvernement français : “ lorsque vous aurez terminé les opérations (...) vous annoncerez officiellement que pour ce qui vous concerne les opérations sont terminées et que l'armée française n'entrera en action que si elle est attaquée<sup>861</sup> ”. Dans le même temps est prévue pour le 23 juillet 15h00 l'arrivée du colonel D'Alençon, envoyé spécial du général Olié<sup>862</sup>.

A 15h24, Amman demande à la Défense Nationale l'autorisation de faire nettoyer les quartiers bas de la ville laissés inoccupés par l'armée française. Depuis ces quartiers partent des tirs qui ont déjà fait une quinzaine de blessés<sup>863</sup>.

A 15h44, Amman reçoit des consignes du général Olié portant sur l'occupation de

---

<sup>855</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, AMBAFRANCE Tunis à COMSTRABI, message numéro 3167 signé Raoul Duval

<sup>856</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22162 sans signature

<sup>857</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22164 signé Vice-Amiral Amman

<sup>858</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, Commandant de la Zone A à COMSTRABI, message 111 sans signature

<sup>859</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, FRANSULAT Tunis à COMSTRABI, message 0706 sans signature

<sup>860</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise mauve “21 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, télégramme numéro 743/CBSB/2 du 21 juillet 1961 sans signature

<sup>861</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise bleue “22 juillet”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 535/EMGDN/GOA/OPS signé général Olié

<sup>862</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise bleue “22 juillet”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 532/EMGDN/GOA sans signature

<sup>863</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “19-23 juillet”, sous chemise bleue “22 juillet”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 221524 signé Vice-Amiral Amman

la ville de Bizerte : l'état de siège ne doit pas être déclaré, la France et la Tunisie n'étant pas en guerre. Les autorités municipales de Bizerte et de Ferryville doivent continuer à administrer la ville sous le contrôle d'Amman. Les interventions de l'amiral dans la vie quotidienne de la population civile doivent être dictées par les seuls impératifs de sécurité militaire<sup>864</sup>.

A 18h20, Amman affirme être en mesure de pouvoir déclarer qu'il va faire cesser les combats dans la ville de Bizerte dans la mesure où les forces françaises occupent toutes les positions qui commandent le goulet. Seuls les éléments tunisiens continuent de harceler les troupes françaises qui ne font que riposter. En conséquence Amman se dit prêt à faire cesser le feu à n'importe quel moment si dans le même temps le gouvernement tunisien est à même de faire cesser le feu aux éléments qui dépendent de lui<sup>865</sup>.

Pour autant, la situation n'est pas calme, et Amman est informé d'une possible intervention de l'Armée de Libération Nationale algérienne aux côtés des troupes de l'Armée Tunisienne<sup>866</sup>. La veille en effet, en début de soirée, le GPRA avait publié un communiqué pour offrir à la Tunisie un soutien en homme et en matériel.<sup>867</sup>

A 20h15, Amman reçoit de la Défense Nationale l'autorisation de discuter avec les autorités locales des modalités d'un cessez-le-feu<sup>868</sup>. Des conversations téléphoniques finissent pourtant par s'engager entre Amman et le gouverneur par intérim de Bizerte, M. Mokkadem, en vue d'un cessez-le-feu. Par lettre, à 23h45, Amman propose à M. Mokkadem un cessez-le-feu s'appliquant à partir de 01h00 le 23 juillet dans la ville de Bizerte et à 08h00 le même jour dans l'ensemble du gouvernorat de Bizerte<sup>869</sup>.

Après une nouvelle conversation téléphonique, M. Mokkadem répond par lettre à Amman que les conditions du cessez-le-feu sont acceptées par le gouvernement tunisien, les troupes tunisiennes ayant déjà cessé le feu depuis 22h00 le 22 juillet<sup>870</sup>. M. Mokkadem demande néanmoins quand sera rendue la liberté de circulation sur l'ensemble des routes

---

<sup>864</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise bleue "22 juillet", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 2256/EMGDN/AG/AFN signé général Olié

<sup>865</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise verte "négociations sur le cessez-le-feu", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message 22201 signé Vice-Amiral Amman

<sup>866</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise bleue "22 juillet", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22183 sans signature

<sup>867</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.127

<sup>868</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise verte "négociations sur le cessez-le-feu", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 222015 signé Michel Debré

<sup>869</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise verte "négociations sur le cessez-le-feu", La Pêcherie le 22 juillet 1961, lettre du Vice-Amiral Amman commandant supérieur de la base stratégique de Bizerte (CSBSB) à Monsieur Mokkadem gouverneur par intérim de Bizerte

<sup>870</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet", sous chemise verte "négociations sur le cessez-le-feu", lettre de M. Mokkadem gouverneur par intérim au Vice-Amiral Amman CSBSB

de la région de Bizerte en vue de permettre aux émissaires du gouvernorat de Bizerte de faire passer l'ordre de cesser les combats. En outre, M. Mokkadem souhaite rencontrer l'Amiral afin de discuter des problèmes consécutifs à la cessation des combats<sup>871</sup>.

### E. 23 juillet, le cessez-le-feu

Après un nouvel entretien téléphonique Amman envoie une nouvelle lettre au gouverneur Mokkadem : les troupes françaises cesseront le feu de façon effective à 01h00 dans la ville de Bizerte et à 08h00 dans l'ensemble du gouvernorat au lieu de 10h00<sup>872</sup>. Instructions ont en plus été données par Amman à ses hommes afin d'autoriser la libre circulation des émissaires du Gouvernement tunisien. Amman se déclare en plus prêt sur le principe à rencontrer M. Mokkadem à partir du 23 juillet 14h00 afin de discuter des " problèmes consécutifs à la cessation des combats<sup>873</sup> ".

A 01h00, le cessez-le-feu est donc effectif à Bizerte et à 08h00 dans sa région<sup>874</sup>.

Sur le plan des opérations militaires, la situation est la suivante : les troupes françaises occupent toute la ville de Bizerte à l'exception de la Médina, qu'Amman ne souhaite pas occuper afin d'éviter des pertes inutiles dans les deux camps. Toutes les hauteurs qui commandent les enceintes militaires et le goulet sont sous contrôle. Les pertes françaises s'élèvent en tout et pour tout à 21 morts et 100 blessés. Plus de 600 Tunisiens ont été capturés<sup>875</sup>.

Le dispositif de protection de la base repose maintenant sur 4 secteurs :

-Le secteur nord-ouest inclus dans le quadrilatère Bizerte -Cap Bizerte -Cap Ras Rirane - Base aérienne de Sidi-Ahmed; est tenu par le 3<sup>ème</sup> RPIMA renforcé d'un groupement blindé du 8<sup>ème</sup> RIA.

-Le secteur ouest, est délimité de la façon suivante : base Sidi-Ahmed -Mezarig -ligne de crête au nord-ouest de l'oued Tindja -oued Tindja. Il est tenu par le 3<sup>ème</sup> REI renforcé par le groupement d'escadron du 8<sup>ème</sup> RH.

-Le secteur de Ferryville, limité aux installations militaires, est tenu par les moyens organiques de la base renforcés par deux compagnies du 2<sup>ème</sup> RPIMA

-Le secteur est ou de l'isthme de Menzel Djemil est tenu par le 2<sup>ème</sup> RPIMA moins deux

---

<sup>871</sup> *Ibid.*

<sup>872</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise verte " négociations sur le cessez-le-feu ", La Pêcherie le 23 juillet 1961 à 1 heure du matin, lettre du VA Amman CSBSB à M. Mokkadem, gouverneur par intérim de Bizerte

<sup>873</sup> *Ibid.*

<sup>874</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 747/CBSB/2 sans signature

<sup>875</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 230854 signé Vice-Amiral Amman

compagnies donc, renforcé par un groupement blindé du 8<sup>ème</sup> RIA.

Dans les conditions actuelles, faute d'avoir reçu un régiment para et un groupe d'artillerie supplémentaires, Amman manque de réserves d'intervention, ce qui lui interdit de rétracter ou d'alléger son dispositif<sup>876</sup>. Il s'agit là d'un choix personnel du Président de la République : estimant que le but est atteint, de Gaulle ne souhaite pas renforcer le dispositif<sup>877</sup>.

A 11h00, Amman reçoit de Paris des instructions en vue des négociations avec les Tunisiens : la première réunion prévue ne peut avoir qu'un objet limité, en l'occurrence " le maintien du statu quo militaire et la mise au point d'un début de retour à la vie normale (...) vous demanderez avant toutes mesures visant le rétablissement de la vie civile normale l'engagement :

- qu'il n'y ait aucun renforcement du potentiel militaire tunisien

- que soit procédé au désarmement des Tunisiens qui ne sont ni militaires ni policiers.

Vous ne libérerez aucun civil tunisien en raison des arrestations de Français opérées en Tunisie (...) Vous pouvez accepter :

- dans la ville de Bizerte la circulation libre des civils à l'exclusion des manifestations et des cortèges

- dans la région de Bizerte, les mesures nécessaires pour le ravitaillement et le retour éventuel des habitants<sup>878</sup> ". De toutes les façons seront en plus envoyés à Amman en vue des négociations deux agents diplomatiques dont M. Gauthier, conseiller d'ambassade<sup>879</sup>. Ce dernier partira le jour même à 10h00 de Villacoublay après une réunion gouvernementale à Matignon<sup>880</sup>.

Sur le plan des négociations, entre Amman et le gouverneur de Bizerte par intérim il y a dès 14h00 achoppement sur le lieu éventuel de rencontre entre l'Amiral et le gouverneur<sup>881</sup>. Ce dernier souhaite en effet que la rencontre se passe au siège de son Gouvernorat, ce qui pour Amman est impossible, sous peine de paraître vaincu aux yeux des populations<sup>882</sup>. Le désaccord est tel que vers 15h40 existe un réel risque de rupture

---

<sup>876</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22236 sans signature

<sup>877</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise verte "négociations sur le cessez-le-feu ", Paris le 22 juillet, lettre du général Jean Olié à Monsieur le Vice-Amiral Amman commandant la base stratégique de Bizerte

<sup>878</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 551/EMGDN/GOA/TS sans signature

<sup>879</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 547/EMGDN/GOA/OPS/S sans signature

<sup>880</sup> *Ibid.*

<sup>881</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise verte " négociations sur le cessez-le-feu ", Bizerte le 23 juillet 1961 à 14h, M. Mokkaïem, gouverneur par intérim de Bizerte, au VA Amman, CSBSB

<sup>882</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "19-23 juillet ", sous chemise rouge " 23

entre les deux parties<sup>883</sup>.

Dans la soirée la population indigène abandonne en grande partie la médina où se trouve encore un millier de combattants bien armés. Faute de pouvoir faire rouvrir les magasins, Amman est obligé de faire procéder à des distributions de nourriture et d'eau<sup>884</sup>.

#### **IV Du cessez-le-feu au retour dans les enceintes : entre tensions militaires et bataille diplomatique**

**(24 juillet-10 octobre)**

##### **A. Offensive diplomatique tunisienne pour internationaliser la crise**

Toute la période qui suit la fin des combats se caractérise par une situation très tendue aux alentours de Bizerte, avec la menace permanente d'une reprise des combats. On en doit qu'à professionnalisme de l'armée française de n'avoir jamais cédé aux provocations qui lui étaient adressées quotidiennement par les éléments incontrôlables tunisiens, comme nous allons le voir.

A Bizerte, la situation reste lourde, et l'armée française installe nombre de barrages avec des consignes très strictes : contrôle de tous les passages de véhicules et de personnels, reconnaître et laisser passer les civils non armés, contrôler et laisser passer les véhicules de la Croix Rouge<sup>885</sup>.

Dans le cadre de la volonté d'internationalisation de la crise, le Secrétaire Général des Nations Unies, M. Hammarskjöld (M. H) arrive en Tunisie le 24 juillet et souhaite se rendre à Bizerte, aussi Amman prend il les ordres sur la conduite à avoir vis-à-vis de lui<sup>886</sup>. M. H n'ayant pas sollicité d'autorisation du gouvernement français, il ne doit pas être autorisé à entrer dans le domaine militaire français et Amman ne doit pas le recevoir<sup>887</sup>. Depuis le 22 en effet, la Tunisie a porté l'affaire de Bizerte devant l'ONU : au Conseil de

---

juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22225 signé Vice-Amiral Amman

<sup>883</sup> *Ibid.*

<sup>884</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "24 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22242 sans signature

<sup>885</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "24 juillet ", COMSTRABI au Commandant des Forces Terrestres Interarmées de Bizerte (CFTIB), message sans numéro sans signature

<sup>886</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "24 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22252 sans signature

<sup>887</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "24 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 565/EMGDN/GOA/OPS/S signé général Olié

Sécurité, une résolution ordonnant le cessez-le-feu a ainsi été votée<sup>888</sup>.

A l'ONU la Tunisie affirme que la ville de Bizerte a été soumise à un pillage intensif de la part de l'armée française : le siège du gouvernorat aurait été pillé, des femmes violentées, des bâtiments détruits. Amman est bien obligé de démentir ces accusations qui ne reposent sur rien<sup>889</sup>. Tout est fait pour obliger Paris à battre en retraite, au moins sur le plan militaire, et à rendre plus difficile un maintien de la base dont la Tunisie s'efforce de démontrer qu'elle est un danger pour la sécurité de sa population.

Le 25 juillet, Bourguiba agite au cours d'un discours la menace d'une reprise des combats : " cela le général de Gaulle et l'amiral Amman doivent le comprendre. Je suis convaincu que la base française n'en a plus pour longtemps "<sup>890</sup>. Les pertes subies par l'armée tunisienne pendant ces journées de combats sont pourtant très élevées : l'armée française estime que les Tunisiens ont perdu 300 hommes, 400 prisonniers et 500 blessés<sup>891</sup>. L'armée française de son côté a perdu 25 hommes, dont 18 pour la seule armée de terre<sup>892</sup>. De même, 35 militaires français sont prisonniers des Tunisiens, ayant été capturés avant l'ouverture des hostilités, ou après la mise en place du cessez-le-feu<sup>893</sup>.

La journée, malgré les menaces bourguibiennes, est calme. La réinstallation des services tunisiens commence au siège du gouvernorat, en particulier la police<sup>894</sup>. Les rumeurs n'en courent pas moins sur l'arrivée de renforts étrangers en Tunisie, notamment des Jordaniens, en vue d'une reprise des combats<sup>895</sup>. A 22h30, Amman renvoie le colonel d'Alançon et M. Gauthier en mission de courte durée à Paris pour liaison<sup>896</sup>. Quelques heures avant, Amman a reçu un télégramme de Michel Debré le félicitant de la part du général de Gaulle pour son action : "Le général de Gaulle me demande de vous transmettre le message suivant citation : " je vous exprime mon entière satisfaction pour la fermeté, le sang froid, l'habileté dans l'emploi des moyens dont vous avez fait preuve à Bizerte en remplissant votre mission devant l'agression dont la base était l'objet (...) cordialement à

---

<sup>888</sup> ABIS, Sébastien, *op. cit.*, p.134

<sup>889</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "24 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 241736 sans signature

<sup>890</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", *Discours de Bourguiba du 25 juillet*

<sup>891</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", *Situation de l'armée tunisienne le 25 juillet*

<sup>892</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 252922 sans signature

<sup>893</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 572/EMGDN/GOA sans signature

<sup>894</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22307 sans signature

<sup>895</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 577/EMGDN/GOA/S sans signature

<sup>896</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron "25 juillet ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22316 sans signature



vous<sup>897</sup> ” ”. Il faut bien avouer qu’à aucun moment, malgré les affirmations tunisiennes, l’amiral n’a fait riposter les hommes sous son commandement de façon disproportionnée par rapport à la menace. Au contraire, la riposte a été on ne peut plus mesurée : le nombre important de morts côté tunisien est à mettre sur le compte de la désorganisation des Jeunesses destouriennes et le manque d’encadrement des soldats.

Malgré le cessez-le-feu, les troupes françaises ne baissent pas la garde et continuent au contraire de renforcer les dispositifs défensifs des différents éléments de la base, anticipant ainsi une reprise rapide des combats<sup>898</sup>. L’amiral Amman reçoit aussi la délégation de la Croix-Rouge et lui fait visiter et interroger les prisonniers dans le cadre de la Convention de Genève : “ le chef de cette délégation vient de me faire connaître qu’il avait constaté que les prisonniers Tunisiens étaient convenablement traités<sup>899</sup> ”.

Le 26 juillet, la journée a été calme dans l’ensemble même si certains renseignements font état de l’arrivée de renforts algériens cette fois<sup>900</sup>. Le secrétaire général de l’ONU, M. H continue ses visites des environs de Bizerte et se rend en ville<sup>901</sup>. A un barrage français non prévenu de son passage, son véhicule a été contrôlé : “ Monsieur H avait estimé discourtois les contrôles auxquels il avait été soumis -stop- Toute sa suite ferait chorus et s’apprêterait à lancer une très violente campagne contre la soldatesque française ”. De plus, l’amiral Amman a refusé de recevoir M. H conformément aux directives reçues<sup>902</sup>. M. H est furieux. Le 27 juillet, si la journée est calme, la rumeur court que les Tunisiens projetteraient de rompre la trêve dans la nuit du 27 au 28 ou le 28 dans la journée<sup>903</sup>. Dans la journée l’amiral Amman apprend que la date prévue pour le retour du Colonel d’Alañon envoyé en France est le 28 juillet vers 14h10. Il est de nouveau envoyé en mission de liaison par le général CEMGDN<sup>904</sup>.

Les deux jours qui suivent ne voient aucune activité notable à Bizerte et ses environs<sup>905</sup>. Pour autant, il est bien évident que la calme est une notion très relative, tant les

---

<sup>897</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “25 juillet ”, DEFNAT Paris à RVTR/Vice-Amiral Amman, message numéro 409 CEMGDN/CAB signé Michel Debré

<sup>898</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “25 juillet ”, Colonel commandant 8ème RIA à COMSTRABI, message numéro 252850 sans signature

<sup>899</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise marron “25 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22280

<sup>900</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “26 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 763/CBSB/2 sans signature

<sup>901</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “26 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22349 sans signature

<sup>902</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “26 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22345 signé Vice-Amiral Amman

<sup>903</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise orange “27 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 773/CBSB/2 sans signature

<sup>904</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “26 juillet ”, DEFNAT Paris à GENESUPER la Reghafa, message numéro 1319/CEMGDN/CAB sans signature

<sup>905</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “28 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22439 signé Vice-Amiral Amman

Tunisiens ne cessent de harceler les troupes française qui font preuve du plus grand sang froid. En témoigne ce message datant du 30 juillet : “ la situation est toujours aussi explosive, à la merci d’un incident crée au fortuit en dépit des multiples précautions prises -stop- Nous nous organisons pour “ durer ” et faire face à des actes de terrorisme ou de guérilla -stop- Les “ bruits ” les plus divers courent; il est difficile de faire la part de la vérité et de l’intoxication...<sup>906</sup> ”. Bourguiba s’efforce en effet de gagner sur le plan diplomatique une partie perdue sur le plan militaire en intoxicant les esprits par le biais de la radio et de la presse. Sur le plan diplomatique, la Suisse a été chargée de représenter la France et ses intérêts en Tunisie. Tunis refuse de toutes les manières une négociation directe avec la France pour le moment car elle est sûre de perdre. Elle cherche en l’occurrence à obtenir une internationalisation de l’affaire qui lui assurerait le soutien de l’URSS surtout, qui ferait pression sur la France<sup>907</sup>. De plus, Bourguiba a provisoirement au moins rompu son isolement au sein du monde arabe en obtenant le rétablissement des relations diplomatiques avec l’Égypte<sup>908</sup>.

Au matin du 1<sup>er</sup> août, se pose un autre problème pour Amman : le 3<sup>ème</sup> REI compte trois déserteurs<sup>909</sup>. Dans le même temps, 40 militaires tunisiens en civil et un officier se sont infiltrés dans la médina de Bizerte. Un soldat français isolé s’est fait tirer dessus, mais il n’a pas été touché<sup>910</sup>. Malgré l’absence de morts et de blessés depuis le cessez-le-feu, Amman est informé le 2 août qu’en France l’inquiétude grandit au sein des familles de militaires. En effet, la poste tunisienne a pris l’initiative de retourner à l’expéditeur en y apposant la mention “ décédé ” de très nombreuses lettres adressées par la voie postale ordinaire à des militaires français toujours en service et en bonne santé sur la base de Bizerte<sup>911</sup>. Dans la même journée, Amman apprend que dans son communiqué officiel, la Croix Rouge fait mention des conditions de détention tout à fait satisfaisantes des prisonniers tunisiens<sup>912</sup>. Cela n’empêche pas le pouvoir politique français de prendre les devants en matière de détention des prisonniers dès le 3 août : la Défense Nationale demande en effet à Amman que les prisonniers tunisiens retenus au camp du Nador n’effectuent plus aucun travaux d’entretien de leurs barraquements car ces derniers pourraient être interprétés comme ayant un caractère militaire<sup>913</sup>. En parallèle, en vue de

<sup>906</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte “30 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22474 signé Amman

<sup>907</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise verte “30 juillet ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 784 CBSB/2 sans signature

<sup>908</sup> *Ibid.*

<sup>909</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “1er août -4 août ”,

<sup>910</sup> *Ibid.*

<sup>911</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “1er août -4 août ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 446/EMGDN/INF sans signature

<sup>912</sup> *Ibid.*

<sup>913</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “1er août -4 août ”, DEFNAT Paris à

faciliter les contacts entre l'amiral et le gouverneur de Bizerte M. Mokkadem pour établir un semblant de *modus vivendi*, M. Jeannot est nommé en Tunisie<sup>914</sup>. Ainsi peuvent être résolus nombre de petits problèmes qui évitent d'envenimer la situation : remise en état du réseau de distribution d'eau et d'électricité, enterrement de cadavres...

Alors que la vie reprend peu à peu son cours, de multiples tractations ont lieu depuis plusieurs jours en vue d'un échange de prisonniers qui est finalement prévu pour le 6 août à midi. L'échange, placé sous le contrôle du délégué de la Croix Rouge, concernera côté français les trois parachutistes et les deux marins capturés après le cessez-le-feu, en échange de 12 soldats tunisiens<sup>915</sup>. En effet, depuis la fin des hostilités, Amman multiplie les mesures d'apaisement vis-à-vis des Tunisiens : le 23 juillet ont été libérés 6 hommes de la police tunisienne ; le 28 juillet 5 prisonniers "civils", en fait des militants du néo destour arrêtés les armes à la main ; le 4 août a été restitué à l'hôpital civil de Bizerte un camion avec remorque chargée de 4 groupes électrogènes<sup>916</sup>.

Depuis quelques jours, les désertions se multiplient au sein du 3<sup>ème</sup> REI. Les déserteurs sont maintenant au nombre total de 56<sup>917</sup>.

Le 8 août, Amman est convoqué à Paris pour le 9 août à 9h00 auprès du général Olié et à 10h00 auprès du général de Gaulle. Le retour d'Amman à Bizerte est prévu dans l'après-midi<sup>918</sup>. Le même jour, Amman reçoit l'ordre d'alléger le dispositif militaire à Bizerte, à condition bien sûr que la base soit maintenue opérationnelle. C'est pourquoi l'allègement doit être recherché dans la ville de Bizerte intra muros. L'allègement consistera surtout en le remplacement du 3<sup>ème</sup> REI par des éléments de la DBFM et du 8<sup>ème</sup> Hussards<sup>919</sup>. Le symbole est assez important, car le 8<sup>ème</sup> Hussard est loin d'avoir la même valeur au combat que le 3<sup>ème</sup> REI. Sur le plan diplomatique, l'internationalisation de la crise voulue par Bourguiba ne porte pas ses fruits, aussi Bourguiba en vient-il à envisager des négociations directes avec la France<sup>920</sup>.

---

COMSTRABI, message numéro 2368/EMGDN/AG/AFN

<sup>914</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", FRANSULAT Bizerte à COMSTRABI, message 032048

<sup>915</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22701 signé Amman

<sup>916</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22708 sans signature

<sup>917</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22706 sans signature

<sup>918</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 1332/CEMGDN/CAB signé général Puget

<sup>919</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1<sup>er</sup> août -4 août", *Décision*

<sup>920</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "1er août -4 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 816/CBSB/2 sans signature

## **B. Entre détente et escarmouches, un été incertain**

De retour de Paris, le 11 août, Amman est informé par le général Puget que le Premier Ministre Michel Debré estime que Bourguiba a perdu le contrôle mais que le danger militaire est exclu avant le 21 août<sup>921</sup>. Le même jour Amman est informé par la Défense Nationale que le Ministère des Affaires Étrangères français a adressé à l'ambassadeur de France à Berne le télégramme suivant : “ en vue d'aboutir à des arrangements permettant de faciliter un retour à une situation plus normale à Bizerte le gouvernement français est disposé à engager des pourparlers<sup>922</sup>... ”. Le calme est pourtant loin d'être de retour, car dès le surlendemain 13 août, l'amiral Amman est confronté à de nouveaux incidents armés entre des soldats français et des soldats tunisiens. Une patrouille nocturne s'est heurtée à des soldats Tunisiens, et le bilan est assez lourd : 6 morts côté tunisien, 2 soldats côté français<sup>923</sup>.

Le 14 août, suite à l'incident de la veille, Amman reçoit un ordre du général Puget de restreindre l'activité des patrouilles afin d'éviter tout nouvel incident susceptible d'exploitation contre la France à l'ONU<sup>924</sup>. Amman obéit mais la crainte est que des Tunisiens audacieux n'en profitent pour harceler Sidi-Ahmed. Depuis plusieurs jours en effet, les Tunisiens s'enhardissent et “ testent ” les éléments français<sup>925</sup>. Le soir, le 3<sup>ème</sup> REI est rapatrié comme prévu, et sa relève assurée par des unités du 2<sup>ème</sup> et du 3<sup>ème</sup> RPIMA, lui même relevé par des compagnies de la DBFM<sup>926</sup>.

Le 15 août, Amman est informé que de grandes manifestations sont prévues à la date du 18 août en vue de relancer la bataille pour l'évacuation<sup>927</sup>. Afin d'éviter tout dérapage possible face à une foule qui a prévu de défiler devant les enceintes, Amman prépare la “ remise en batterie ” de tous les moyens “ pacifiques ” qu'il avait prévu à cette fin avant le 19 juillet : lances à incendie, grenades lacrymogènes, bâtons...

Le surlendemain 17 août, Amman écrit au gouverneur de Bizerte M. Mokkadem

---

<sup>921</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, lettre manuscrite numéro 1340/CEMGDN/CAB signée général Puget

<sup>922</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 2449/EMGDN/AG/FM sans signature

<sup>923</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 132100 sans signature

<sup>924</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 1341/CEMGDN/CAB signé Puget

<sup>925</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 141245 signé Amman

<sup>926</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “10 août -14 août ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 22989 sans signature

<sup>927</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge “15 août -20 août ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23935, signé Amman

pour l'informer que s'il ne compte pas interdire les manifestations, il ne peut néanmoins pas les tolérer aux issues de la médina de Bizerte, dans les quartiers de la ville ainsi qu'à proximité des périmètres tenus par les troupes françaises depuis le cessez-le-feu, en particulier à la Pêcherie et à Menzel Bourguiba, et ce en vue d'éviter tout incident<sup>928</sup>.

Le 18 août comme prévu a lieu la manifestation prévue depuis la veille. A 18h00 environ 600 hommes se rassemblent à Menzel-Bourguiba puis s'installent devant le siège du gouvernorat. Aucun incident n'a lieu, la police locale s'interposant entre les manifestants et les troupes françaises. A 18h30, alors que la manifestation se disperse, environ 300 hommes se rassemblent à un barrage tenu par les Français et demandent un laissez-passer pour une délégation chez le gouverneur. A 18h35 Amman accorde le laissez-passer mais pour 15 personnes uniquement. Les manifestants refusent en exigeant tout ou rien puis restent en place environ 30 minutes avant de se disperser dans la médina, dont Amman fait bloquer toutes les issues afin d'éviter tout incident. Dans le même temps, les troupes tunisiennes renforcent leurs positions et le 8<sup>ème</sup> bataillon est mis en état d'alerte. Il faut dire que Bourguiba a, un peu plus tôt dans l'après-midi, annoncé des manifestations dans tout le pays dans l'après-midi du 19<sup>929</sup>. En somme, " la situation est tendue<sup>930</sup> ".

Toute la nuit des éléments provoquent les barrages français. De minuit à 5h00 le 19 environ 200 Tunisiens prennent part à des manifestations violentes et essayent de forcer les barrages en lançant des pierres et des bouteilles sur les soldats français qui les gardent. Malgré la fatigue et la pression, ceux-ci tiennent bon et ne ripostent que par des moyens non létaux, en l'occurrence des lances à incendie<sup>931</sup>. Le calme est de retour à partir de 6h00 à Bizerte même car dans l'ensemble de la Tunisie, plus particulièrement à Mateur et Tunis ont lieu à partir de 17h00 des démonstrations de force axées exclusivement sur Bizerte<sup>932</sup>. Suite aux violences de la nuit à Bizerte, les troupes françaises comptent 29 blessés légers par jets de pierres et de bouteilles. La radio tunisienne de son côté s'en donne à cœur joie pour raconter les événements de Bizerte : elle annonce 50000 manifestants repoussés par les troupes françaises qui disposeraient de barbelés électrifiés, lanceraient des pavés et des tessons de bouteilles sur les manifestants tout en les arrosant d'eau bouillante<sup>933</sup>.

Le lendemain 20 août, des éléments de la garde nationale tunisienne tentent de

---

<sup>928</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", lettre du Vice-Amiral Amman, CSBSB, à M. Mokkadem gouverneur de Bizerte

<sup>929</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23109 sans signature

<sup>930</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23105 signé Amman

<sup>931</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23138 signé Amman

<sup>932</sup> *Ibid.*

<sup>933</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 190807 sans signature

s'installer à l'intérieur du réseau de barbelés délimitant la base française. Amman les prévient qu'il ne peut tolérer cette intrusion et les somme de partir sans quoi il les fera emprisonner. L'incident est évité de peu, les Tunisiens ne se repliant que quelques instants avant l'arrivée des soldats français venus pour les interpell<sup>934</sup>. A la demande de la Défense Nationale et du Premier Ministre, Amman assouplit les mesures de contrôle dans la ville de Bizerte, et ce en vue de la session de l'ONU prévue le lendemain qui doit servir à la France à mettre en avant sa souplesse, y compris dans les moments difficiles, alors que Bourguiba de son côté menace ouvertement les ressortissants français de mesures de rétorsion<sup>935</sup>. Certains ont d'ailleurs déjà été emprisonnés pour divers motifs.

Par le biais des manifestations, Bourguiba espérait frapper l'opinion publique internationale à un moment où l'attention est accaparée par le problème de Berlin<sup>936</sup>. Bourguiba a prévu un autre discours dans la soirée du 22. Dans cette conjoncture, l'assassinat de Salah Ben Youssef est passé inaperçu. L'armée tunisienne est en pleine effervescence, étant en alerte et s'exerçant autour de Bizerte à balles réelles, tout en renforçant son dispositif défensif<sup>937</sup>.

Le 22 août, Amman informe la Défense Nationale de son intention de libérer le lendemain à l'occasion de la fête du Mouloud vingt trois prisonniers civils tunisiens. Cette mesure unilatérale semble de nature à favoriser les conversations engagées depuis plusieurs jours concernant l'échange de prisonniers<sup>938</sup>. En parallèle, Amman est chargé de communiquer au Consul de Bizerte d'effectuer une démarche auprès du département politique fédéral en vue d'obtenir la libération par la Tunisie de 4 ressortissants civils français arrêtés aux abords de la médina après le cessez-le-feu du 23 juillet<sup>939</sup>. A Bizerte, dans l'ensemble, la vie reprend son cours, mais le problème pour Amman est qu'il ne peut négocier avec M. Mokkadem, pas plus que M. Jeannot d'ailleurs, en ce qui concerne la médina. Celle-ci échappe en effet en grande partie au contrôle de M. Mokkadem<sup>940</sup>.

Le lendemain 24 août, le 13<sup>ème</sup> bataillon de l'Armée Tunisienne, qui était stationné à Sousse, vient renforcer le dispositif tunisien à Bizerte. Au 25 août se poursuit la réorganisation des moyens par les Tunisiens parallèlement à la possibilité de reprises de

---

<sup>934</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message non numéroté signé Amman

<sup>935</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 639/EMGDN/GOA sans signature

<sup>936</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "15 août -20 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 878/CBSB/2 sans signature

<sup>937</sup> *Ibid.*

<sup>938</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "21 août -25 août ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 221216 signé Amman

<sup>939</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "21 août -25 août ", AMBAFRANCE à COMSTRABI, message sans numéro signé Guiringaud

<sup>940</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "21 août -25 août ", FRANSULAT Bizerte à

manifestations localisées à Menzel-Bourguiba le 26 ou le 27 août<sup>941</sup>. S'il n'en est finalement rien Bourguiba n'en prononce pas moins le jour dit un discours dans lequel il rappelle sa détermination à obtenir l'évacuation totale de la Tunisie<sup>942</sup>. Il est prévu que le 31 Bourguiba se rende à Belgrade à la conférence des non-alignés en compagnie de M. Mekkadem. Bourguiba a en effet été assez déçu de l'attitude américaine à l'ONU, et cela inciterait certains membres du néo destour à insister auprès de Bourguiba pour qu'ait lieu à Bizerte un nouveau choc qui consisterait en un incident amenant les Français à riposter et à démontrer ainsi que la présence française constitue un danger permanent pour la Tunisie<sup>943</sup>.

Le 29 août pourtant, Amman est informé par l'intermédiaire du Consul Général que le gouvernement tunisien serait prêt à procéder à un échange général de prisonniers civils et militaires faits de part et d'autre à l'occasion des événements de juillet<sup>944</sup>.

Le 2 septembre de nouvelles rumeurs courent sur d'éventuelles reprises des manifestations, mais probablement pas avant le 7 septembre<sup>945</sup>. Amman anticipe les heurts en faisant poser des barrages de barbelés en différents points de la ville, non sans protestations de la part du gouverneur<sup>946</sup>. Malgré les prévisions, des heurts ont pourtant lieu dès le 5 septembre.

Des éléments des Jeunesses Destouriennes arrivés la veille à Bizerte se sont cachés dans les bâtiments publics de la ville et ont laissé passer la nuit. Dans la matinée du 5, vers 11h45, ils ont quitté leurs cachettes et se sont précipités vers la médina, prenant ainsi à revers les troupes françaises. Les pompiers ont été submergés ainsi qu'une section qui, prise sous le feu d'éléments tunisiens, a été obligée de tirer pour se dégager<sup>947</sup>. En même temps des groupes de manifestants ont attaqué dans différents quartiers les forces de l'ordre qui les ont dispersé après de dures bagarres. Le bilan des affrontements est de 10 blessés légers du côté français contre 3 morts, dont un noyé, un blessé par balles et une quinzaine de blessés par coups de bâtons côté tunisien<sup>948</sup>. A 15h15, en vue d'éviter de nouveaux incidents, Amman fait interdire tous les accès à l'agglomération de Bizerte, sauf

---

COMSTRABI, message numéro 59 signé Jeannot

<sup>941</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "21 août -25 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23302 sans signature

<sup>942</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "26 août -31 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23325 sans signature

<sup>943</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "26 août -31 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23350 sans signature

<sup>944</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise rouge "26 août -31 août", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23371 signé Amman

<sup>945</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23468 sans signature

<sup>946</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", FRANSULAT Bizerte à Diplo Paris, message numéro 86 signé Jeannot

<sup>947</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 051853 sans signature

<sup>948</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à

pour les femmes, les enfants et les vieillards<sup>949</sup>.

Il est manifeste que les troubles et les agressions ont été préméditées. S'agit-il des heurts voulus par le Destour quelques jours avant? Probablement, mais rien ne permet de savoir si Bourguiba a donné son aval aux désordres ou s'il a été débordé par les durs de son parti<sup>950</sup>. A 19h45, l'état-major tunisien met toutes ses unités en état d'alerte générale<sup>951</sup>.

Alors que la reprise des hostilités semble n'être qu'une question d'heures, Amman est informé dans la soirée que le gouvernement français donne sa réponse à la note tunisienne du 31 août concernant la situation à Bizerte. Le gouvernement français en vue d'une normalisation à Bizerte est prêt à réduire progressivement son dispositif si la liberté complète de circulation est rétablie pour les troupes françaises. Il conviendrait ainsi d'en revenir à la situation d'avant le 19 juillet, et non à celle de ce jour comme le souhaite le gouvernement tunisien. A cette date en effet les troubles avaient déjà commencé. Il conviendrait dès lors de faire procéder de part et d'autre au repli des forces déployées à l'ouest et au nord des installations. Si la Tunisie accepte de rentrer dans cette voie, le gouvernement français est dès lors prêt à discuter d'une reconversion de la base de Bizerte dans son ensemble<sup>952</sup>.

La nuit passe finalement sans problèmes, tout au plus l'armée tunisienne continue-t-elle de renforcer ses positions. Dans tous les cas la situation devient préoccupante d'un point de vue militaire. Alors que les plus durs des manifestants restent groupés dans les bâtiments publics tunisiens, "il est désormais quasiment certain que les Tunisiens sont désormais en mesure de monter des manifestations ou d'engager des actions de guerre simultanément à partir de la médina (...) cette perspective conjuguée avec la pression qu'exerce le long de notre périmètre de protection extérieur l'armée tunisienne ne manque pas d'être préoccupante<sup>953</sup>". Amman demande en conséquence l'autorisation de visiter les bâtiments publics les plus susceptibles d'abriter les éléments agités du Destour. "Il est évident que ces visites ne se dérouleront pas sans incident et qu'elles provoqueront de violentes réactions (...) mais en laissant l'adversaire se renforcer sans réagir nous risquons à mon avis très gros<sup>954</sup>".

---

DEFNAT Paris, message numéro 23512 signé Amman

<sup>949</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à Zone B, message numéro 3866 sans signature

<sup>950</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23527 sans signature

<sup>951</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23527 sans signature

<sup>952</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 680/EMGDN/COD/GA sans signature

<sup>953</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23533 signé Amman.

<sup>954</sup> *Ibid.*



Le gouverneur de Bizerte menace l'amiral Amman de représailles si les barbelés placés à Bizerte au cours de la journée du 4 ne sont pas retirés avant le soir et si la liberté totale de circulation entre la médina de Bizerte et la ville européenne n'est pas complètement rétablie<sup>955</sup>. Avec l'aval de Paris, Amman refuse de céder face aux menaces<sup>956</sup>. S'il le faisait, il compromettrait sérieusement la sécurité de ses troupes, ce qui est inacceptable. Amman n'en libère pas moins les manifestants emprisonnés la veille et contre lesquels aucune charge ne peut être retenue. Dans la soirée du 5, De Gaulle fait un discours dans lequel il affirme que la présence des troupes françaises à Bizerte présente un caractère provisoire et d'autre part que des négociations portant sur la reconversion de l'ensemble de la base pourront s'engager<sup>957</sup>.

Malgré une situation très tendue, Amman apprend qu'il ne recevra pas de renforts supplémentaires. La formule est d'ailleurs à ce propos un peu sèche : "Insistance à souligner situation ne peut entraîner prise mesures nouvelles à votre profit -stop- vous avez pouvoir et moyens -stop- (...) Je regrette votre hâte à libérer prisonniers sans contrepartie<sup>958</sup>". Doit-on voir là le fait que la situation semble s'améliorer sur le plan diplomatique, au moins vue de Paris, qui affirme "les premières réactions enregistrées au retour de Bourguiba à Tunis (...) pourraient peut-être permettre d'amorcer la détente que nous souhaitons<sup>959</sup>".

### C. une réelle détente tardive

Le 7 en fin de matinée, Amman apprend que les Affaires Étrangères viennent d'adresser aux autorités tunisiennes un message dans lequel elles acceptent de procéder à un échange global de prisonniers<sup>960</sup>. De fait, dans la ville même de Bizerte se manifeste une certaine détente depuis le discours de Bourguiba de la veille. Bourguiba est en effet rentré de Belgrade pour essayer, en s'appuyant sur les propositions françaises, de faire prévaloir la raison parmi les éléments qui s'étaient déchaînés en son absence<sup>961</sup>. Le 8 en fin

<sup>955</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 061140 signé Amman

<sup>956</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 684/EMGDN/COD/GA sans signature

<sup>957</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue "24-30 septembre", FRANSULAT Bizerte à MINAFETRAN, message numéro 137 signé Jeannot

<sup>958</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", *pour Amiral Amman personnellement*, message numéro 1364 CEMG/DN/CAB signé Puget

<sup>959</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 686/EMGDN/COD/GA sans signature

<sup>960</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 692/COD/GA sans signature

<sup>961</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23577 signé Amman

de soirée, le gouvernement tunisien accepte les modalités de l'échange proposées par le gouvernement français en ce qui concerne les prisonniers<sup>962</sup>. De même, le gouvernement tunisien accepte de renouer le dialogue avec le gouvernement français, répondant ainsi au discours de De Gaulle survenu trois jours plus tôt.

Amman est informé en parallèle qu'une rencontre concernant les prisonniers doit d'ailleurs avoir lieu le lendemain 9 septembre à 11h30 entre le consul de France et le gouverneur de Bizerte<sup>963</sup>. A l'heure dite le 9 septembre a lieu la réunion en vue de convenir des libérations de prisonniers. Les Tunisiens souhaitent remettre les Français prisonniers sous la responsabilité des troupes de Bizerte avant de prendre des arrêts d'expulsion à leur rencontre. Pour la France ce n'est pas acceptable dans la mesure où l'on envisageait que la libération des internés signifie qu'ils soient entièrement libres de leurs mouvements<sup>964</sup>.

A midi, Amman apprend que le gouvernement français, désireux d'éliminer les risques de friction et d'incidents, est disposé à prescrire un repli des éléments français stationnés au nord et à l'ouest de Bizerte si le gouvernement tunisien de son côté est prêt à ordonner un repli à une distance convenable des éléments tunisiens qui sont en contact avec les troupes françaises mentionnées plus haut<sup>965</sup>. Concerné au premier chef par les mouvements de troupes, l'amiral Amman est chargé de coordonner avec les autorités tunisiennes le calendrier de mouvement des troupes<sup>966</sup>.

Le 10 septembre, malgré les désaccords de la veille, les échanges de prisonniers ont lieu en soirée<sup>967</sup>. Il apparaît pourtant clairement que désormais toute collaboration franco-tunisienne est devenue très difficile voire impossible tant les ressortissants Français sont considérés en suspicion.

Le 13 septembre les gouvernements français et tunisiens tombent d'accord pour pratiquer le retrait des troupes dont il était question depuis plusieurs jours<sup>968</sup>. Les troupes françaises retournent sur leurs positions du 19 juillet tandis que le gouvernement tunisien s'engage à faire évacuer la médina par les éléments paramilitaires qui s'y trouvent, à respecter la liberté des communications intérieures et extérieures de la base<sup>969</sup>.

---

<sup>962</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ",DEFNAT Paris à COMSTRABI, message numéro 694/EMGDN/COD/GA/S sans signature

<sup>963</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23612 sans signature

<sup>964</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", FRANSULAT Bizerte à Diplomatie Paris, message non numéroté sans signature

<sup>965</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", MINAFETRAN à Marine Bizerte, message numéro 86 signé Guiringaud

<sup>966</sup> *Ibid.*

<sup>967</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23648 sans signature

<sup>968</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", MINAFETRAN à COMSTRABI, message numéro 38966 signé Guiringaud

<sup>969</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er septembre -23 septembre ", COMSTRABI à

Dans l'ensemble la situation militaire est la suivante : “ la défiance subsiste dans une atmosphère officielle de détente. Certains indices permettent de craindre qu'au cours des jours à venir des incidents ne soient déclenchés à Bizerte, parallèlement aux préliminaires à une négociation<sup>970</sup> ”. Nombre de membres du néo Destour sont en effet toujours très agités.

Le 17 septembre se tient néanmoins la première réunion au Gouvernorat entre les délégations françaises, dont des officiers envoyés par Amman, et tunisiennes en vue d'établir un modus vivendi à partir de l'aide mémoire remis au gouvernement tunisien en main propre par l'amiral. Le problème est que depuis la veille le climat s'alourdit de nouveau à Bizerte, Bourguiba ayant de nouveau fait un discours dans lequel il déclarait irrecevable le mémorandum français sur Bizerte, ce dernier ne comportant pas de date de retrait des troupes françaises de Bizerte<sup>971</sup>.

Malgré ces heurts, une nouvelle réunion a lieu le 18 septembre, et là est admis, avec l'aval d'Amman, un calendrier comportant l'évacuation de la ville de Bizerte et trois jours et l'évacuation totale du périmètre contrôlé actuellement par les troupes françaises en une huitaine de jours<sup>972</sup>. Il semble bien que sur le plan interne à la Tunisie une lutte sévère soit en cours entre le Président Bourguiba et son secrétaire d'État à l'intérieur, M. Tayeb Mehiri<sup>973</sup>.

Le 21 septembre, alors que les retraits des troupes s'apprêtent à commencer, Amman reçoit un télégramme de l'amiral Cabanier l'informant de sa promotion au grade de Vice-Amiral d'escadre, mais que “ pour des raisons d'opportunité politique, votre promotion ne sera sans doute pas rendue publique avant plusieurs jours<sup>974</sup> ”.

Il faut dire qu'en plus de la lutte interne au gouvernement entre Bourguiba et Mehiri, la délégation tunisienne en charge des négociations marque son opposition de principe à la rédaction d'un procès-verbal qui concernerait d'autres points que le seul calendrier des mouvements de troupes<sup>975</sup>. La délégation tunisienne refuse de plus d'introduire comme le demande la France une référence à l'interdiction de toute manifestation pouvant provoquer de l'agitation aux alentours de la base.

---

DEFNAT Paris, message non numéroté, signé Amman

<sup>970</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 23774 sans signature

<sup>971</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, FRANSULAT Bizerte à MINAFETRAN, message numéro 171826 signé Jeannot

<sup>972</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, FRANSULAT Bizerte à MINAFETRAN, message numéro 120 signé Jeannot

<sup>973</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, FRANSULAT Bizerte à Diplomatie, message numéro 121 signé Jeannot

<sup>974</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, Marine Paris à COMSTRABI, message numéro 39298 signé Amiral Cabanier

<sup>975</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige “1er septembre -23 septembre”, FRANSULAT

Un autre point de désaccord réside dans le problème, très subjectif, de la libre circulation des troupes françaises “ dans les mêmes conditions qu’avant le déclenchement de la crise ” selon la formulation souhaitée par les Tunisiens. Or il est de fait que les entraves à la circulation mises par les Tunisiens datent d’avant le début effectif de la crise, ce qui pose problème pour la délégation française. Ce n’est que sur proposition d’Amman, qui accepte de “ limiter les mouvements des forces dans la mesure compatible avec le fonctionnement normal de la base ”, et d’effectuer ces mouvements “ selon certains itinéraires ”, que la délégation tunisienne accepte de présenter le point à son gouvernement.

Dernier point de discordance enfin, la durée de l’accord. Alors que pour la France l’accord doit aller jusqu’au terme des futures négociations concernant la base, pour la Tunisie cela ne doit pas être le cas, une négociation future pouvant “ se terminer par une rupture ” qui ferait disparaître les garanties données par l’accord<sup>976</sup>. Si les négociations se poursuivent, elles n’offrent aucune garantie de succès.

Le 25 septembre les négociations continuent entre M. Jeannot et M. Mokkadem, accompagné de M. Caïd Sebsi. Les Tunisiens mettent en avant le fait qu’ils négocient en vue de fixer les modalités de retrait des forces en présence alors que la France de son côté négocie en vue de trouver un arrangement de nature à fixer un statut pour les forces françaises qui occupent Bizerte, du moins est-ce là l’avis des Tunisiens<sup>977</sup>.

Les négociations et les actions à Bizerte même sont dans une grande période de flottement, les directives données par le bureau politique du néo Destour d’une part et celles données par le gouvernement se contredisant ouvertement<sup>978</sup>. Faute d’accord sur les points laissés en suspens lors des négociations entre Français et Tunisiens, ordre est donné à M. Jeannot le 28 septembre de chercher un accord a minima ne portant plus que sur le retrait des forces françaises et tunisiennes et sur la levée des obstacles à la circulation<sup>979</sup>. L’accord a minima est donc signé le 29 septembre vers 18h00, et le début des retraits des forces est fixé à 6h00 locales le 1<sup>er</sup> octobre<sup>980</sup>.

A la date et à l’heure prévues, commence les mouvements des deux armées, qui lèvent les barrages. Le même jour, Amman est promu Vice-Amiral d’Escadre<sup>981</sup>. Le 2

---

Bizerte à MINAFETRAN, message numéro 127 sans signature

<sup>976</sup> *Ibid.*

<sup>977</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “24-30 septembre ”, FRANSULAT Bizerte à MINAFETRAN, message numéro 137 signé Jeannot

<sup>978</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “24-30 septembre ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 24008 sans signature

<sup>979</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “24-30 septembre ”, MINAFETRAN à FRANSULAT Bizerte, message numéro 76 signé Diplomatie

<sup>980</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise bleue “24-30 septembre ”, COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 24030 sans signature

<sup>981</sup> SHD/DM, *Annuaire de la Marine active 1972*

octobre, le 3<sup>ème</sup> RPIMA quitte la base de Bizerte<sup>982</sup>. En parallèle, le régime normal des permissions reprend à Bizerte<sup>983</sup>. Le 6 octobre, le commandement des forces terrestres d'intervention de Bizerte est dissous<sup>984</sup>. Le 9, l'EMG de Tunis donne l'ordre à tous ses subordonnés d'alléger notablement les mesures d'alerte prises depuis le 17 juillet<sup>985</sup>. Le lendemain, les mouvements de retrait des troupes se terminent, conformément au calendrier prévu. Alors que la crise s'éloigne définitivement, Amman quitte ses fonctions à Bizerte le 25 novembre et regagne la France pour un mois de permission<sup>986</sup>. Il ralliera ensuite son nouveau poste, celui de préfet maritime de Brest.

---

<sup>982</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er -7 octobre ", COMSTRABI à Bidassoa, message sans numéro signé Vice-Amiral Amman

<sup>983</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er -7 octobre ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 24106 sans signature

<sup>984</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "1er -7 octobre ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 24194 signé illisible

<sup>985</sup> SHD/DM, 136GG2/10, papiers Amman, chemise beige "8 -15 octobre ", COMSTRABI à DEFNAT Paris, message numéro 24258 signé illisible

<sup>986</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p. 10

***CHAPITRE IX :***  
***Brest, l'apothéose d'une carrière***

## **I Préfet Maritime de la deuxième région**

**(20 décembre 1961 -16 octobre 1965)**

Tout d'abord un petit mot sur cet ultime chapitre de la vie professionnelle d'Amman, et qui constitue un gros regret. Pour Amman, ce poste de Préfet Maritime de Brest est l'apogée de sa carrière, mais le problème est que les archives sur ce poste sont minces, très minces. Le fonds privé Amman du SHD/DM n'en dit rien, et toutes les archives publiques concernant la période ne sont pas ouvertes à la communication, d'autant plus qu'elles sont couvertes par le secret défense, Amman étant en poste à Brest alors que commence la construction de l'Île Longue qui abrite actuellement les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Pour faire ce chapitre, j'ai donc dû me reporter aux *Mémoires* de Maurice Amman et à son interview par le SHD/DM dans les années 80, recoupées au moyen de quelques articles du journal *Le Télégramme de Brest* tiré des archives départementales à Quimper. Le problème est que les passages sont très brefs et oublient évidemment nombre d'éléments importants : il s'agit le plus souvent du récit d'une inauguration quelconque. Bref, ce chapitre reste à mon avis le point noir de mon mémoire, la partie sur laquelle il reste de loin le plus à explorer.

### **A. Une marque de compétence et l'appui personnel de De Gaulle**

Signe de la confiance que de Gaulle a en lui depuis son succès à Bizerte, Amman, devenu Vice-Amiral d'Escadre (VAE), est nommé en poste à Brest pour y assurer les fonctions de Préfet Maritime à partir du 20 décembre 1961<sup>985</sup>. Amman a obtenu ce grade alors qu'il n'était âgé que de 57 ans et deux mois, ce qui est assez jeune. Ici, l'ascension d'Amman semble avoir été favorisée par de Gaulle en personne, suite aux événements de Bizerte, ce qui montre qu'Amman est reconnu pour ses capacités, n'étant pas gaulliste alors que nous sommes à une époque où ceux-ci tiennent le haut du pavé. Pour autant, si le fait de s'être attiré le respect de De Gaulle lors de la crise de Bizerte joue, l'obtention du poste de Préfet Maritime de Brest tient surtout aux capacités d'Amman, le poste étant trop important pour être confié à quelqu'un simplement grâce à ses relations avec une personne, fut-elle de Gaulle. Peut-être Amman a-t-il aussi obtenu ce poste en partie pour sa fidélité pendant le putsch des généraux? S'il ne s'est rien passé à Bizerte, Amman, à proximité des

---

<sup>985</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et

événements, semble avoir menacé de faire tirer sur les putschistes. Amman avait en effet dépêché des navires de Bizerte face aux putschistes et aurait déclaré : « Si vous ne mettez pas fin à cette mascarade, je vous rentrerai dedans<sup>986</sup> ».

## **B. Un poste tourné vers la préparation de l'avenir**

Après quelques jours de repos bien mérités suite aux événements de Bizerte, Amman prend donc ses fonctions de Préfet Maritime de Brest (PREMAR Brest) le 20 décembre 1961, en théorie pour une durée de trois ans, à la suite de quoi il sera atteint par la limite d'âge<sup>987</sup>. Pour ce poste, Amman dispose de nombreux atouts : il a une expérience passée de Préfet Maritime à Cherbourg, il a été attaché naval à Londres, ce qui peut le servir pour le côté mondain du poste, et enfin il a fait l'École de Guerre Navale, tremplin vers les hautes responsabilités.

En tant que Préfet Maritime de Brest, le domaine d'Amman s'étend ainsi de Granville à La Bidassoa, domaine habituel de compétence du PREMAR Brest. Amman, qui connaît déjà la ville pour y avoir fait ses études et y être revenu au lendemain de la guerre alors qu'elle était en ruine, s'adapte vite même si Brest ne ressemble plus en rien à la cité qu'il a connue<sup>988</sup>. La ville est totalement reconstruite depuis la fin de la guerre : une ville nouvelle et un arsenal nouveau ont été construits, sous l'impulsion de l'amiral Robert au début des années 50<sup>989</sup>.

Quand Amman arrive à Brest, la ville est de nouveau le siège d'un grand commandement maritime, elle est avec Toulon le poste le plus important pour un marin en dehors du poste de CEM, et elle est même appelée à devenir la capitale maritime française, selon les vœux du général de Gaulle<sup>990</sup>. Brest commande en effet toutes les voies d'accès maritimes à l'Europe, dispose d'un magnifique plan d'eau abrité et compartimenté accessible par tous les temps aux flottes les plus importantes. La ville est de plus située au centre d'une vaste région se prêtant aux infrastructures de bases aériennes et d'installations souterraines. Il reste néanmoins beaucoup à faire du point de vue des installations. Amman

---

fonctions diverses, p.10

<sup>986</sup> Remarque tirée de GRIMAUD, Nicolas, *La Tunisie à la recherche de sa sécurité*, Paris, PUF, 1995, citée par CARON, Cyrille, sous-lieutenant, *Bizerte, base stratégique en Méditerranée 1949-1961*, 1996-1997, École Spéciale Militaire de Saint-Cyr, 1er bataillon de France, Filière relations internationales. Au sujet de cette déclaration qu'aurait faite Amman, il m'a été impossible d'obtenir de plus amples informations.

<sup>987</sup> Selon l'Annuaire de la Marine de 1962, la limite d'âge pour les VAE est de 60 ans, ce qui laisse en théorie à Amman trois années de commandement avant d'être mis en deuxième section.

<sup>988</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 36

<sup>989</sup> STRUB, Philippe, *Le préfet maritime et la reconstruction de la Marine du Ponant (du 19 septembre 1944 au premier semestre 1950)*, Université de Bretagne Occidentale, mémoire de maîtrise sous la direction de Madame Marie-Thérèse Cloître et de Monsieur Christian Bougeard, juin 2001, 212 p.

<sup>990</sup> SHD/DM, 30GG9/3, archives orales Amman, page 35



contrôle ainsi une des deux capitales maritimes française qu'il est appelé à développer<sup>991</sup>.

En tant que PREMAR, le rôle d'Amman consiste essentiellement en la « gestion » d'une bonne partie de la flotte, mais aussi de surveiller la construction dans les arsenaux de quelques uns des bâtiments les plus importants. Amman est en effet chargé de l'administration générale de l'arsenal : il peut ainsi assister pendant sa présence à Brest à l'admission au service actif du *Foch* le 15 juillet 1963<sup>992</sup>. Amman en tant que PREMAR Brest a sous son autorité de nombreuses « dépendances » comme l'arsenal de Lorient. Amman a en effet sous ses ordres la préfecture maritime de Lorient et celle de Rochefort<sup>993</sup>. Pendant les trois années où il occupe ce poste, Amman visite à plusieurs reprises toutes les bases sous son commandement, à Rochefort, Bordeaux, Hourtin, Hendaye... Il inspecte les infrastructures de toutes les bases militaires sous son commandement et se penche sur les problèmes auxquels sont confrontés ceux qui sont sous ses ordres<sup>994</sup>. En tant que PREMAR, Amman est en effet chargé de l'administration générale de l'arsenal.

Amman a aussi en charge ce qui concerne la surveillance du trafic maritime et le contrôle de la zone en cas de conflit. Amman est en effet, de par son poste de PREMAR, commandant en chef pour l'Atlantique. Pour l'Europe il s'agit là d'un poste vital du point de l'approvisionnement pétrolier<sup>995</sup>. De nombreux bâtiments étrangers passent par Brest.

Le poste de PREMAR Brest est aussi un poste de représentation, avec de nombreuses réceptions : « nous tenions table ouverte<sup>996</sup> ». En effet, en vue de faire de Brest la grande capitale maritime française, Amman a pour mission de faire aimer et connaître la Marine aux habitants de la ville : la Marine doit redevenir au centre de la ville, et le PREMAR doit pour sa part être le « premier » dans la ville. Dans cette optique, Amman est de toutes les inaugurations de bâtiments et de toutes les réceptions. Il pose ainsi les premières pierres du Prytanée Naval, de la station d'émission du Cranau, mais aussi et surtout les bases de la future grande base maritime du Ponant et de la Base de Landivisiau<sup>997</sup>...Toujours dans l'optique de consolider le lien entre la Marine et la ville, Amman organise annuellement des sorties d'étudiants à bord du porte-hélicoptères *La Résolue*<sup>998</sup>. Amman semble avoir été réellement très apprécié au poste de PREMAR par les habitants de la cité : il est en effet vu comme « un homme qui sut intégrer la marine dans la

---

<sup>991</sup> *Ibid.*

<sup>992</sup> <http://www.netmarine.net/bat/porteavi/foch/index.htm>

<sup>993</sup> *Ibid.*

<sup>994</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.241

<sup>995</sup> AMMAN, Maurice, *Brest, port-relais pétrolier pour la France et l'Europe*, Paris, Académie de Marine, 1967, 28 p.

<sup>996</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *op. cit.*, p.241

<sup>997</sup> Archives départementales de Quimper, article « Avec le prochain départ de l'amiral Amman, Brest perdra un grand chef militaire », tiré du *Télégramme de Brest*, en date du 14 novembre 1965

<sup>998</sup> *Ibid.*

vie de la cité<sup>999</sup> ».

Amman reçoit de plus de nombreuses visites étrangères. Le rôle d'Amman est donc très important en ce qui concerne la politique étrangère avec les réceptions des marines alliées, en particulier la marine britannique, mais aussi les marines allemandes, espagnoles, italiennes et américaines<sup>1000</sup>.

## II Adieu Marine

### A. Un départ retardé

Le 1<sup>er</sup> novembre 1964, Amman doit en théorie quitter son poste, pour cause de limite d'âge. Il reçoit pourtant un coup de fil de l'amiral Cabanier, CEM Marine, qui lui apprend que le Président de la République, le général de Gaulle, n'oubliant pas les « événements de Bizerte », avait décidé de lui donner une étoile de plus, ce qui prolongerait d'un an son service actif<sup>1001</sup>. Pour la petite anecdote, s'il est évident que la surprise a été totale pour Maurice Amman, elle n'a pas été moindre pour Pierre Messmer, qui n'a appris la décision de De Gaulle qu'au moment où il lui a présenté le décret de mise en deuxième section de l'amiral Amman. Alors que le successeur d'Amman au poste de REMAR Brest, l'amiral Lainé, était déjà en route et avait même scolarisé ses enfants dans la ville, le général de Gaulle a refusé de signer le décret et a décidé de donner une cinquième étoile à Amman<sup>1002</sup>.

### B. Poursuite et fin de l'affectation d'Amman

Pour Amman, la vie continue donc à Brest, marquée par les occupations habituelles, mais avec une étoile de plus. Pendant cette année, Amman continue sa tâche et reçoit bien sûr des visites, dont la plus illustre est celle de De Gaulle le 15 février 1965<sup>1003</sup>. Ce jour là, des décisions sont prises qui auront des conséquences pour l'avenir. Arrivé le matin par avion, le général gagne directement l'École Navale, puis après une visite et un repas, va s'incliner sur le monument aux morts des FNFL. Il se rend ensuite à la grande

---

<sup>999</sup> *Ibid.*

<sup>1000</sup> *Ibid.*

<sup>1001</sup> Entretien avec le Capitaine de Vaisseau Claude Huan

<sup>1002</sup> *Ibid.* Autre problème posé par la nomination d'Amman au grade d'amiral, celle du budget. En effet, à cette époque, le budget de la Marine ne prévoit de solde que pour deux amiraux cinq étoiles. Or ces derniers vont désormais être trois avec la promotion d'Amman : Amman bien sûr, auquel il faut ajouter l'amiral Cabanier, CEMGM et l'amiral Patou. Amman a donc été promu hors budget

<sup>1003</sup> SHD/DM, 136GG9/13, papiers Amman, chemise « voyages du général de Gaulle », plan de table pour la réception du 15 février 1965

rade où il longe l'Île Longue, dont il a décidé qu'elle accueillerait les futurs sous-marins atomiques. Il visite également la préfecture maritime et ses souterrains où Amman fait un exposé de ses missions et celles de son successeur après l'arrivée des sous-marins atomiques<sup>1004</sup>. Le lendemain le général repart pour Paris.

Deux mois avant la fin de sa carrière, Amman est nommé Commandant en chef des forces françaises pour l'Atlantique<sup>1005</sup>. En cas de guerre, Amman serait amené à commander toutes les forces présentes en Atlantique, en liaison avec le REMAR Toulon, chargé de commander les forces françaises en Méditerranée.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1965 finalement, Amman est atteint par la limite d'âge de 61 ans pour les Amiraux. Pour Amman, après 42 ans de carrière dans la marine, une page se tourne.

---

<sup>1004</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *Mémoires*, p.241

<sup>1005</sup> Archives personnelles de la famille Amman, Livret d'officier de Maurice Amman, embarquements et fonctions diverses, p.10

***EPILOGUE :***  
***Une retraite bien remplie***

## **I La refondation de la Société Nationale des Sauveteurs en Mer**

### **A Le sauvetage en mer de 1824 à 1967<sup>1006</sup>**

Amman est admis dans la deuxième section du cadre des officiers généraux de la marine. En somme, il est à la retraite bien qu'il puisse être rappelé. Il pourrait mener une vie calme, mais il choisit l'activité. Entre autre, Amman est sollicité à Paris pour organiser sur de nouvelles bases à partir de ce qui existait le sauvetage de la vie humaine le long des côtes françaises<sup>1007</sup>. Au moment où Amman prend ses fonctions, le sauvetage en mer traverse une crise.

En 1824 est créée en Grande Bretagne une société de sauvetage qui va devenir la « Royal National Life Boat Institution ». En France au même moment est créée la « Société Humaine et des Naufragés de Boulogne ». En 1850 n'existent pourtant en France que 4 canots appartenant à 4 sociétés différentes. En 1861, une commission préconise la création d'un service général de sauvetage. C'est ainsi qu'est constituée le 12 février 1865 la « Société Centrale de sauvetage des Naufragés » Le premier président en est l'amiral de France Rigault de Genouilly.

En 1883 la société possède 70 stations dotées de canots et 150 postes de lancement de fusées porte-amarres. Petit à petit la SCSN finit par posséder en 1967 une flotte de 58 canots à moteur insubmersibles et inchavirables par les plus gros temps. Ses équipages avaient sauvé plus de 3500 navires et 26000 vies humaines.

En parallèle de la SCSN, a été constituée en 1873 la « Société des hospitaliers sauveteurs bretons ». De son côté, la SHSB possédait des vedettes rapides et des canots pneumatiques qui avaient permis pendant l'année 1967 de sauver 667 personnes. Toutefois, en cette année 1967, la course à la mer par les populations a pris des proportions considérables et les techniques ne cessent d'évoluer, ce qui pose de nombreux problèmes. Accroître les moyens et les techniques pose problèmes à cause des maigres moyens des deux associations qui se font concurrence.

Conscient de la difficile situation des deux sociétés, Amman préconise la dissolution des deux sociétés dans un proche avenir. La Société Nationale des Sauveteurs en Mer (SNSM) serait créée pour les remplacer. Non sans quelques heurts et déchirements, le 1<sup>er</sup> janvier 1968, la SNSM est en mesure de prendre le relais des deux anciennes sociétés.

---

<sup>1006</sup> Toutes les informations concernant le passé des sociétés de sauvetage et de la SNSM proviennent de AMMAN, Maurice, *Le Sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes françaises*, Paris, Académie de Marine, 1972, 32 p.

## **B. La Société Nationale des Sauveteurs en Mer**

Dans l'immédiat, en tant que premier président de la SNSM, Amman a pour objectif de remplacer, moderniser et multiplier les navires, changer les techniques... Des crédits nouveaux sont à trouver alors que la situation financière de la société est difficile. Au 1<sup>er</sup> janvier 1968, la société possède néanmoins:

- 64 canots de plus de 12m avec deux moteurs de moins de 75 chevaux ( 6 canots ont plus de 30 ans, 21 plus de 15 ans)
- 23 vedettes de 6 à 9m construites à des fins de plaisance mais aménagées pour le sauvetage
- 208 canots pneumatiques

Le but est bien sûr de maintenir opérationnel ce qui existe, mais heureusement la voix des sauveteurs est de mieux en mieux entendue et un an après sa fondation, la SNSM est en mesure de construire de nouveaux canots tous temps, des vedettes rapides de plusieurs modèles... et réaliser ainsi une flotte d'éléments modernes. D'autre part ont été constitués des équipages composés à la fois d'anciens et de nouveaux, tous bénévoles. Les volontaires n'ont jamais manqué le long du littoral, mais l'été il faut faire appel à des volontaire de type étudiants, professionnels de toute nature en congés... à qui on dispense pendant l'hiver des cours qui doivent leur permettre de devenir des secouristes maritimes, de conduire des petits bâtiments, d'utiliser des postes radio... et de posséder un diplôme propre à notre société, celui de « sauveteur qualifié de la SNSM ».

Il était grand temps, car de 179000 navires de plaisance en 1968, on est passé à 445000 dix ans après. Dans le même temps il a fallu remplacer progressivement tous les canots existants en 1968 mais aussi augmenter leur nombre, de 208 à 324. Pour arriver à ce résultat, Amman a fait usage de ses contacts auprès des autorités, mais cela ne suffisant pas il a démarché nombre de sociétés privées. Amman a ainsi contribué à doter la flotte de la SNSM de grands bâtiments susceptibles de prendre la suite des canots arrivant à la « limite d'âge ». La SNSM finit ainsi par compter en 1972 :

- des canots de 15 à 16 mètres de long capables d'aller à 14 nœuds
- de vedettes de première classe de 13 à 16 mètres de long
- de vedettes de deuxième classe ou de troisième selon qu'elle font plus ou moins de 8 mètres.

---

<sup>1007</sup> SHD/DM, AMMAN, Maurice, *Mémoires*, p.246

Fin 1978, la SNSM dispose ainsi de 51 canots tous temps ( au lieu de 64) mais tous en bon état; 20 vedettes de 1<sup>ère</sup> classe; 69 vedettes de 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> classes.

En somme, la renaissance de la SNSM doit beaucoup à l'amiral Amman, et elle lui a prouvé sa reconnaissance en baptisant un de ses canots *Amiral Amman*. Il faut dire que l'action accomplie a été titanesque et s'est étalée sur la durée. En effet, Amman a été président de la SNSM de sa création en 1968 à 1985, tout en menant en parallèle d'autres activités.

## **II Le Cercle de la Mer : rassembler et diffuser l'amour de la mer**

### **A. Une longue présidence...**

En plus de ses activités pour le compte des sauveteurs en mer, l'amiral Amman s'investit en effet dans la création d'un cercle ayant pour vocation de rassembler les marins militaires et civils. L'objectif est aussi d'éveiller l'intérêt des citoyens pour la mer et tous les types d'activités qui s'y déploient. Ainsi, en compagnie de gens de mer venus d'horizon variés ( M. Barnaud, Président du Comité Central des Armateurs de France ; M. Bouilloux-Lafont, Vice-Président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance...), l'amiral Amman et M. Lanier, Président de la Compagnie Générale Transatlantique, déposent les statuts de l'association à la Préfecture de la Seine le 4 octobre 1971<sup>1008</sup>. Sous la Présidence de l'Amiral Amman, le cercle commence à fonctionner au cours de l'hiver 1971/1972.

Installé dans un premier temps à bord de la péniche de la Compagnie Générale Transatlantique, le Cercle de la Mer prend définitivement ses quartiers en 1977 au Port Autonome de Suffren, où elle se trouve encore aujourd'hui, sur une péniche achetée d'occasion, le *Victor Harot*.

Sous la présidence d'Amman, le Cercle de la Mer va connaître un essor croissant, passant de 228 membres en 1972 à 600 fin 1982. Amman ne quittera la présidence du Cercle de la Mer qu'en 1987, alors qu'il est déjà malade.

### **B...au milieu d'autres activités.**

Non content de présider le cercle de la mer et la SNSM, l'amiral Amman a des responsabilités au sein de l'Académie de Marine et de l'Académie du Var. En 1975, année où il préside l'Académie de Marine, Maurice Amman accueille en France la visite de

---

<sup>1008</sup> *Historique du Cercle de la Mer*, rédigé à l'occasion du 30e anniversaire du Cercle de la Mer le 30 octobre 2002

l'amiral Mountbatten. Maurice Amman siège aussi au Comité de Direction de la Société de Construction Mécanique de Normandie. Avec Félix Amiot, délégué général, il se charge de vendre des vedettes rapides en Asie, en Israël<sup>1009</sup>. Il voyage ainsi beaucoup, tout en étant vice-président de l'Institut de la Mer. Il semble aussi que Maurice Amman ait aussi eu à une époque la velléité de se faire élire sénateur, mais il n'a jamais donné suite à cette démarche<sup>1010</sup>.

Maurice Amman meurt le 24 juillet 1988 à Saint-Mandé, dans le Val de Marne, emporté par l'âge et la maladie. Les obsèques ont lieu le 27 juillet 1988 dans la cour d'honneur de l'Hôtel National des Invalides, à Paris. De nombreux marins et personnalités s'y pressent, bien que nombre des camarades d'Amman soient depuis longtemps décédés. L'éloge funèbre est prononcé par le Vice-Amiral Yves Leenhardt, président de la SNSM et successeur d'Amman à ce poste. La *Nouvelle Revue Maritime* consacre quelques pages à Amman dans son numéro d'août-septembre 1988. Sous le titre *In memoriam l'amiral Amman* de nombreuses personnalités du monde de la mer lui rendent un dernier hommage : entre autres Jean Morin, Georges Raphaël-Leygues et l'amiral Leenhardt de nouveau<sup>1011</sup>.

L'amiral Amman a laissé trois fois son nom à la postérité. Quelque part sur les côtes de France, une vedette de la SNSM baptisée *Amiral Amman* patrouille et porte assistance aux plaisanciers en détresse. D'autre part, à Paris, à la péniche du Cercle de la Mer, la salle de réunion de l'entrepont porte son nom depuis 1990<sup>1012</sup>.

---

<sup>1009</sup> entretien avec Maurice Amman fils, le 22 avril 2005

<sup>1010</sup> *Ibid.* A ce sujet, il ne m'a pas été possible d'obtenir de plus amples informations. Compte tenu de l'absence de passé politique d'Amman, l'information a le mérite d'être surprenante, même si rien ne permet d'en douter.

<sup>1011</sup> article « In memoriam l'Amiral Maurice Amman », in *La Nouvelle Revue Maritime*, numéro 411, Août-septembre 1988

<sup>1012</sup> *Idid.*



## **CONCLUSION**

A la fin de sa carrière, Amman totalise 42 ans de service dans la Royale, de 1923 à 1965. Il a passé environ 19 ans à la mer, le reste à terre. Il a globalement peu combattu, même si au cours de tous les combats auxquels il a pris part il a fait preuve d'une grande efficacité et d'un grand courage. En dépit de son action à Casablanca lors de l'opération *Torch* en novembre 1942 et à Bizerte en juillet 1961, l'amiral Amman est et restera, en dépit de ses commandements à la mer, un homme d'état-major, un diplomate. Pour preuve sa participation aux négociations du Standing Group de l'OTAN à Washington, sa direction du Bureau des Affaires Alliées, mais aussi et surtout son rôle pendant la crise de Suez. A Bizerte, l'amiral Amman, s'il mène le combat d'une main de maître avec ses assistants, reste surtout un négociateur habile qui ne se laisse pas submerger par les plus extrémistes.

Autre particularité, Amman, bien que n'ayant pas été gaulliste, réussit à poursuivre une carrière brillante après le retour de De Gaulle, dont il semble même avoir gagné le respect à Bizerte. Il est même presque certain que le général de Gaulle appuie personnellement sa nomination au grade d'amiral en novembre 1964, ce qui n'est pas neutre dans un contexte où les gaullistes comme l'amiral Cabanier tiennent le haut du pavé. Il est aussi important de noter que sa nomination comme préfet maritime de Brest en 1962 n'est probablement pas le fruit du hasard, elle a probablement été souhaitée par de Gaulle, qui confie là à Amman un poste de première importance duquel dépendra la future Force Océanique Stratégique.

Amman ne s'est pourtant à ma connaissance jamais encombré de politique. Il a avant tout le sens du devoir et de l'obéissance au pouvoir légal, sans tenir compte de ses sentiments personnels. En somme Amman est un marin de son époque, il ne va pas à contre courant : il choisit les navires de ligne à sa sortie de Navale, il reste fidèle à l'État Français jusqu'en novembre 1942 et l'ordre de l'amiral Darlan de rentrer en guerre, enfin pendant le putsch des généraux Amman reste une fois de plus fidèle au pouvoir légal.

Ses liens avec les amiraux Lemonnier et Nomy sont importants. Dans une certaine mesure même, des similitudes existent entre les carrières d'Amman et de Lemonnier. Amman comme Lemonnier prennent part à la Bataille de France et se retrouvent en Afrique du nord au moment de l'opération *Torch*. Quoi qu'il en soit, Lemonnier appuie l'envoi de son ancien chef de cabinet au Groupe Permanent de Washington, le recommande pour la direction du Bureau des Affaires Alliées et enfin semble-t-il le présente à Nomy, qui pour sa part appuie sa nomination au grade de contre-amiral en 1955. Les deux chefs d'état-major ont apprécié les qualités de leur subordonné et entendent bien le récompenser. Durant toute la période de la Quatrième République, ces appuis vont servir Amman, qui en tant que barbaresque n'est pas mis à l'écart pour ses opinions politiques.

Indirectement, les liens entre Lemonnier et Amman permettent aussi sans doute à ce dernier de gagner une part d'estime de De Gaulle, qui ne l'oublions pas a beaucoup d'admiration pour Lemonnier. Il semble d'ailleurs bien que ce soit de Gaulle en personne qui choisisse l'amiral Amman pour aller occuper le poste de COMSTRABI en 1961.

Bien que n'ayant jamais fait de choix retentissants, Amman n'est pas moins un de ses hommes habiles, fins négociateurs et au jugement exercé dont les armées ont besoin. Cette étude sur Amman m'a d'ailleurs amené à me rendre compte que les Britanniques ont, pendant la crise de Suez, souvent été des partenaires réticents sur le plan diplomatique, pour diverses raisons. Faute d'une étude d'ensemble, le point de vue français sur le partenaire britannique pendant la crise de Suez reste méconnu. Cette partie de ma maîtrise se veut être le premier jalon d'un travail plus global sur cette question.

Mon chapitre sur Bizerte, m'a amené également à analyser la crise vue au quotidien de l'intérieur de la base, avec ses moments difficiles, ce qui à ma connaissance n'avait pas été fait de façon si détaillée. Le plus dur à ce propos a d'ailleurs été de ne pas trop se focaliser sur les événements vus de la base, mais aussi de les rattacher au contexte global. Etant donné la richesse des sources, cela n'a pas été chose facile, et je suis parfaitement conscient de n'y avoir pas toujours pleinement réussi. Cependant, je pense qu'il eut été dommage de passer à côté de tant d'éléments intéressants.

Amman a donc une carrière riche de diplomate, carrière entamée d brillante manière au Groupe Permanent de l'OTAN, où Amman contribue à son niveau à la reconstruction de la Marine Nationale par le biais des aides alliées. La Marine lui en sera-t-elle un jour reconnaissante en tirant l'amiral Amman de l'anonymat et en donnant son nom à un de ses navires?

## **ANNEXES**

## **Table des Annexes**

<b>I La vision des escales de la <i>Jeanne d'Arc</i> en 1925-1926 (extraits du journal de bord d'Amman)</b>	<b>Page 225</b>
<b>II Décorations françaises et étrangères, brevets et certificats de l'amiral Amman</b>	<b>Page 227</b>
<b>III Caractéristiques des navires sur lesquels sert Amman au cours de sa carrière</b>	<b>Page 228</b>
<b>IV Trois photographies de l'amiral Amman</b>	<b>Page 231</b>
<b>V Index onomastique</b>	<b>Page 233</b>
<b>VI Dates d'obtentions des grades successifs de l'amiral Amman</b>	<b>Page 236</b>
<b>VII Plan de la base de Bizerte et de la région environnante</b>	<b>Page 237</b>
<b>VIII Annexe portant sur la collusion franco-israélienne pendant la crise de Suez</b>	<b>Page 238</b>

## **Annexe I : la vision des escales par Maurice Amman sur la *Jeanne d'Arc* au cours de la croisière d'application en 1925-1926 (extraits tirés de son journal de bord)**

### ***Escale à Ténériffe :***

« Nous traversons rapidement Santa Cruz. C'est une petite ville espagnole, aux rues sales et tortueuses, sans grand cachet, qui ne vaut que par l'animation de la foule bigarrée qui nous regarde avec étonnement. Foule crasseuse, déguenillée, peu sympathique... »

### ***Escale à Dakar :***

« Dans l'après-midi du 31 octobre, Dakar est en vue. La chaleur est étouffante. Le ciel est de plomb. Désillusion générale. Est-ça la côte d'Afrique? Nous avons l'impression d'atteindre un point quelconque de la côte de Bretagne (...) aucun pittoresque, aucune beauté(...) Je ne reconnais plus le Dakar que j'ai connu et dont je me souviens parfaitement. C'est maintenant une vague petite ville européenne, avec quelques noirs en plus, sans cachet, sans caractère (...) Je partirai sans regret, mais heureux d'avoir revu un des paysages de mon enfance. Comme quoi, il est bien vrai que le paysage ne vaut que par les souvenirs qui s'y attachent. »

### ***Escale à Conakry :***

« L'accueil est sympathique, le pays ne l'est pas moins (...) Nous sommes en Afrique, pays demi civilisé où toutes les extravagances sont permises »

### ***Escale à Saint Vincent :***

« Une bande de nègres répugnants et crasseux nous entourent, on se débat : *Monsieur, veux-tu voir mademoiselle?* Et tous vous font la même proposition. Quel pays! Plus loin, des cahutes, du sable. Tout est sale, invraisemblablement sale. Pas d'arbres. Pas d'eau. Rien. La désolation. Une population misérable, épuisée. Une heure après avoir quitté le bord, j'étais sur le quai attendant une embarcation pour retourner à bord »

### ***Escale à Fort de France :***

« Vu du bord, Fort de France ressemble à un village nègre dans un paysage presque européen, très vert, quelques palmiers pour faire couleur locale, mais rien d'extraordinaire(...) Je me décide, un soir, à aller au cercle civil, où paraît-il nous sommes invités d'une façon permanente. Réception cordiale. On parle de la France (...) Un des membres du cercle présent me déclare avec beaucoup de franchise *qu'étant martiniquais il déplorerait la cession de la Martinique aux États Unis, mais que Français il serait le premier à la réclamer*. Et au fond peut-être n'a-t-il pas tout à fait tort ».

### ***Escale aux Saintes :***

« la population presque blanche, d'anciens forçats disent les mauvaises langues, est aussi sympathique que celle de la Martinique l'était peu. Elle est restée très française de goût et de tradition, et ce serait pitié que de s'en servir comme appoint dans la liquidation de nos dettes avec les hommes d'affaire de Chicago »

### ***Escale à La Nouvelle Orléans :***

« Nous faisons sensation au milieu des nègres, des dockers qui constituent la majeure partie de la population (...) Bien entendu, guindés dans nos somptueux uniformes nous paraissions une anomalie choquante, dans cette foule d'hommes sans tact, sans éducation, tous juste capables de gagner des dollars (...) Je ne dirai rien de New Orléans, parce que je ne peux rien en dire. La banalité se suffit à elle-même, elle ne se décrit pas (...) Les misérables, comme on se sent fier d'être Français »

### ***Escale à Santiago de Cuba :***

« Une visite de la ville s'impose. On nous l'avait dit très pittoresque. Consciencieusement, je la parcours en tous sens, me refusant à lui trouver cette qualité. Dans tous les angles des statues de nobles généraux, comme à Carthagène (...) Une animation intense et de la crasse partout (...) Une population bizarre dominée par l'élément féminin, fort bien en moyenne »

### ***Escale à Casablanca :***

« Nous entrons dans ce port, notre œuvre, magnifique exemple de ce que peuvent faire un homme et des Français (...) Avidement sur le Rif nous nous documentons, heureux de trouver un témoin, un vrai. Sans les Espagnols et d'autres...contingences, il est bien clair qu'Abd del Krim n'existerait plus. Espérons que nous saurons nous débarrasser de ces...contingences (...) Des gens vivaient libres, heureux, dans l'anarchie et la guerre civile. Des progrès ils ignoraient les illusoires bienfaits (...) Ils guettent nos faiblesses. Sournement, farouchement ils nous haïssent »

### ***Escale à Bizerte :***

« Nous arrivons à Tunis ville italienne et arabe où l'ordre règne à l'abri de nos trois couleurs. Rendons justice aux Tunisiens, je crois qu'ils supportent sans trop de déplaisir notre domination. Quant aux Italiens, je comprend leurs regrets de n'avoir pas su s'emparer à temps de cette splendide colonie (...) La ville européenne quelconque, très animée mais sale. Pas beaucoup d'Arabes mais tous en costume national. Ces peuples nettement supérieurs aux Sénégalais par l'intelligence sont restés attachés à leur costume traditionnel, à leurs mœurs. On ne voit pas de ces fantoches ridicules comme à Dakar »

### ***Escale à Alger :***

« Je visite la ville. Le port affreux, sale, poussiéreux, mais une activité fiévreuse (...) Creusé dans le rocher, des logements, des échopes et des entrepôts où végète une population misérable (...) Sans transition la ville européenne, animée, un petit Paris. Beaucoup de Français (...) Nous sommes en France, plus en France même qu'à Marseille »

### ***Escale à Liverpool :***

« Les Anglais savent recevoir leurs hôtes.(...) J'admire ces immenses bâtisses sans grand caractère mais qui portent en elles la puissance économique et maritime de l'Empire, ces grandes compagnies encore sans rivales, orgueil de l'Angleterre (...) Symbole de la puissance britannique faite tout autant d'attachement au passé que de réalisme. Le seul peuple qui ait su trouver dès son origine les institutions qui convenaient à son tempérament et s'adapter merveilleusement à toutes les transformations économiques de la vie moderne malgré des conditions naturelles souvent défavorables. Le seul Peuple, ne l'oublions pas, qui nous ait vaincu »

## **Annexe II: Décorations françaises et étrangères, brevets et certificats de l'amiral Amman**

### **Brevets et certificats**

- certificat Z ( gaz de combats ) élémentaire et supérieur
- brevet d'état major
- brevet 1<sup>ère</sup> partie d'officier torpilleur

### **Décorations françaises**

- Grand officier de la légion d'honneur le 18 juillet 1962
- Croix de Guerre 1939/1945
- Croix de la Valeur Militaire
- Chevalier des Palmes Académiques
- Commandeur avec Plaque de l'Étoile Noire
- Commandeur de l'Ordre du Mérite Civil du Ministère de l'Intérieur
- Commandeur du Mérite Maritime
- Grand Croix de l'Ordre National du Mérite

### **Décorations étrangères**

- Commandeur du Nicham Iftikar
- Chevalier du Dragon d'Annam
- Chevalier de l'Ordre Royal du Cambodge
- Officier du British Empire
- Commandeur du Mérite Naval Brésilien
- Commandeur du Ouissam Alaouite
- Officier « Legion of merit »

### **Citations**

- Maurice Amman détient 5 citations: 4 en 1939/1945 ( 2 à l'ordre de l'armée, 1 à l'ordre de la division, 1 à l'ordre de la brigade); 1 en Tunisie, suite à la bataille de Bizerte: à l'ordre de l'armée.

### **Divers**

- 1 Témoignage Officiel de Satisfaction en date du 30 septembre 1939
- 1 Témoignage Officiel de Satisfaction en date du 14 janvier 1945
- 1 Témoignage Officiel de Satisfaction en date du 25 juillet 1947
- 1 Témoignage Officiel de Satisfaction en date du 2 juillet 1957



### **Annexe III : caractéristiques des navires sur lesquels sert Amman**

#### **Classement par ordre alphabétique:**

Toutes les informations concernant les navires proviennent des archives du SHD/DM.  
Référence: SDH/DM, document DAB, navires ayant porté le nom de (nom du navire)

*Albatros*: Contre-torpilleur de 2500 tonnes de la tranche 1927, l'*Albatros* a été construit aux ateliers et chantiers de la Loire à Nantes, mis sur cale en 1929, lancé le 28 juin 1930 et est entré en service en 1931

*Boudeuse(La)*: *La Boudeuse* est mise sur cale en 1938, lancée en septembre 1939 et entre en service en septembre 1940. Faisant partie d'une série de 13 avisos dragueurs de mines de 630 tonnes, *La Boudeuse* est longue de 78mètres, est dotée de 2 diesels Sulzer de 4000 chevaux devant en théorie lui permettre d'atteindre 20 nœuds et d'avoir un rayon d'action de 10000 miles à 9 nœuds et de 4000miles à 14 nœuds. Elle était armée d'un canon de 100 et de 8 mitrailleuses de 13mm.

*Condorcet*: Le cuirassé d'escadre *Condorcet* est un des 6 bâtiments de la classe *Danton* du programme de 1906. La série innove en adoptant la turbine et ne se trouve au complet qu'en 1912. A la fin de sa carrière le *Condorcet* sert en division des écoles escadre d'instruction à Toulon.

Dans le détail, le navire a été construit aux chantiers de la Loire à Saint-Nazaire. Mis en chantier le 1<sup>er</sup> août 1907, il est lancé le 20 avril 1909. Le *Condorcet* déplace 18350 tonneaux pour une longueur 145 mètres, une largeur de 25,60 mètres et un tirant d'eau de 8,44 mètres. Le navire est animé par trois turbines de 22500 chevaux qui lui autorisent une vitesse 19 nœuds. Son effectif est de 25 officiers et 900 hommes.

Sur le plan de l'armement, le navire est doté de 4 canons de 305mm en deux tourelles, une en chasse, une en retraite; de 12 canons de 240mm en 6 tourelles doublées, 3 de chaque bord; de 16 canons de tir rapide de 75, formant 4 sections; et enfin de 10 canons de 47TR, 2 tubes lance-torpilles sous-marins latéraux

*Dupleix*: Croiseur de première classe de type *Suffren* de 10000 tonnes. Le *Dupleix* appartient à la tranche 1928, et est construit à Brest en 1929. Commencé en octobre 1929, lancé le 9 octobre 1930, il est en essais à Brest de novembre 1931 à mai 1932. Mis en service en 1932, le *Dupleix* connaît son dernier achèvement en 1933. Le *Dupleix* a les dimensions suivantes: 194 mètres de long; 19,30 mètres de large; 7,20 mètres de tirant d'eau. Le *Dupleix* est armé de 8 canons de 203mm, de 8 canons de 90AA, 6 tubes lance-torpilles de 550mm et deux catapultes et 3 avions. L'effectif est de 30 officiers pour 575 hommes.

*Gerfaut*: Contre-torpilleur de la classe *Aigle* le *Gerfaut* appartient à la tranche budgétaire 1927. Il est mis sur cale aux ateliers et chantiers de Bretagne le 13 mai 1929. Nommé le 1<sup>er</sup> octobre 1929, il est lancé le 14 juin 1930 à Nantes. En armement pour essais le 15 janvier 1931, en armement définitif le 5 septembre 1931, le *Gerfaut* est admis au service actif le 1<sup>er</sup> janvier 1932.

Ses caractéristiques sont les suivantes: longueur 128,50 mètres; largeur 11,69 mètres; vitesse maximum de 43 nœuds (bâtiment recordman du monde de vitesse). La puissance des machines est de 64000 chevaux pour un rayon d'action théorique de 5000 nautiques à 15 nœuds (contre 800 nautiques à 41 nœuds)

Du point de vue de l'armement, le *Gerfaut* dispose de 5 canons de 138mm; 4 canons de 37AA; 4 mitrailleuses de 13mm AA; 6 tubes lance torpilles 550mm. Son effectif est de 10

officiers, 34 officiers mariniens, 186 quartiers-maîtres et matelots, soit un total de 230 hommes. Puissance de 64000 chevaux; rayon d'action théorique de 5000 nautiques à 15 nœuds (contre 800 nautiques à 41 nœuds)

*Guépard*: Il s'agit d'un contre-torpilleur de la tranche 1925 dont les caractéristiques sont les suivantes: 130 mètres de longueur; 11,5 mètres de largeur pour un déplacement de 2400 tonnes. Le navire est propulsé par un moteur de 64000 chevaux, sa vitesse est de 35,5 nœuds et son rayon d'action de 3500 nautiques. Il est armé de 5 canons de 138mm en affûts sous masques simples; de 4 canons de 37mm AA et enfin de 6 tubes lance torpilles de 550mm en deux affûts. Il dispose également de grenadeurs ASM. Son effectif est de 9 officiers et de 220 hommes.

*Hoche*: Le 4 février 1946 est livré le *Hoche*, au sein de 8 contre-torpilleurs et torpilleurs allemands cédés par les Anglais à Cherbourg. Le *Hoche* est l'ex Z25. Commencé en avril 1938, lancé en 1939, le Z25 entre en service en Septembre 1940. Il mesure 127m de long, donne 38 nœuds, dispose de 5 pièces de 150mm ( dont 2 à l'avant), de deux groupes de 3 torpilles de 533mm, de 60 mines, d'un radar et des pièces AA de 20 et 37mm.

*Inconstant*: Ce navire est selon le terme officiel, une canonnière. Construit à Brest en 1915-1916, l'*Inconstant* mesure 60,20 mètres de long, est large de 6,8 mètres et a un tirant d'eau très faible de 2,50 mètres, ce qui lui permet de remonter les fleuves. L'*Inconstant* déplace 350 tonnes avec une machine de 1800 chevaux et porte comme armement deux canons de 100mm. L'*Inconstant* file à dix nœuds.

*Jean Bart*: Le *Jean Bart* est mis en construction le 12 décembre 1936 aux chantiers de la Loire à Saint Nazaire. Au moment où Amman se trouve à bord, le *Jean Bart* mesure 244m de long et 33m de large pour 8m de tirant d'eau. Il doit une fois fini pouvoir naviguer à plus de 30 nœuds tout en étant armé de 8 canons de 380mm, 9 de 152mm, 12 de 100mm, 2 catapultes et 4 avions. Il pèsera 35000 tonnes.

*Jeanne d'Arc*: croiseur-cuirassé lancé en 1899, la *Jeanne d'Arc* est longue de 145 mètres et possède 48 chaudières qui ne lui permettent néanmoins pas de dépasser 10 à 12 nœuds en vitesse de croisière. La *Jeanne* est armée de 2 canons de 190mm et de 8 de 140mm

*Lorraine*: cuirassé de premier rang construit aux chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire. Mis sur cale en novembre 1912, la *Lorraine* fut lancée dans ce port le 30 septembre 1913. Le cuirassé *Lorraine* a les caractéristiques suivantes: déplacement 23500 tonnes; longueur 166 mètres, largeur 27 mètres, tirant d'eau 8,90 mètres. Ses machines d'une puissance de 36000 chevaux lui assuraient une vitesse de 21,5 nœuds. Son armement, modifié après 1919, se composait de 8 canons de 340mm (elle est la première à porter ce type de canons, jusque là le calibre en service était de 305mm), 14 de 138mm, 8 de 100mm. Son effectif est de 24 officiers et de 1150 hommes. Achievé au cours de la guerre, en décembre 1915, la LORRAINE quitta Saint-Nazaire pour Brest avant de se rendre à Toulon, où elle entre en service en 1916.

*Lion*: Contre-torpilleur. Construit à Dunkerque, il est lancé le 5 août 1929. Long de 132,10 mètres et large de 11,60 mètres pour un tirant d'eau de 3,80 mètres, il possède des caractéristiques identiques à celles du *Guépard*.

*Orange*: Torpilleur faisant partie d'un groupe de 12 navires identiques, du type *Bourrasque*, l'*Orange* appartient à la tranche 1922, commandée au printemps de 1923. L'*Orange* fut

construit aux chantiers de Blainville en 1923 et mis à l'eau le 30 août 1924. Il fit ses essais de février à juin 1926. Ses caractéristiques sont les suivantes: longueur 105,5 mètres; largeur 10,10 mètres; tirant d'eau 4,20 mètres; déplacement 1319 tonnes; puissance 31000 chevaux, vitesse 33 nœuds, rayon d'action de 3000 milles à 15 nœuds. L'*Orage* est armé de 4 canons de 130mm axiaux superposés par deux aux extrémités, de 2 tubes de 37 AA et de 6 tubes lance-torpilles de 550 en deux affûts triples sur l'arrière des cheminées. Son équipage est de 7 officier pour 131 hommes.

*Provence*: Cuirassé mis sur cale à Lorient en juin 1912, la *Provence* est lancée le 20 avril 1913. Elle est mise en service en 1915. Le navire mesure 165 mètres de longueur pour une largeur de 27 mètres et un tirant d'eau 9,20 mètres. Il déplace 24500 tonneaux au moyen de machines de 29200 chevaux qui peuvent donner 22 nœuds. L'armement se compose de dix canons de 340mm en cinq tourelles doubles axiales, de 22 canons de 140mm dans la batterie, 4 de 47mm sur la passerelle et six tubes sous marins pour torpilles de 450mm.

*Tigre*: un des 6 contre-torpilleurs de la classe *Jaguar* du programme 1922.

Construit aux ateliers et chantiers de Bretagne( Nantes ), le *Tigre* est sur cale le 1<sup>er</sup> septembre 1923. Il est lancé le 2 août 1924. En armement pour essais le 1<sup>er</sup> juin 1925, il entre en service en décembre 1925. Le *Tigre* déplace 2100 tonneaux pour une longueur de 128 mètres; une largeur de 11 mètres et une hauteur de 4 mètres.

Son appareil propulsif se compose de 2 turbines, 5 chaudières du Temple pour une puissance de 50000 chevaux. Sa vitesse est de 36 nœuds.

Sue le plan de l'armement, le *Tigre* dispose de 5 canons de 130mm, de deux 75mmAA, et de 6 tubes lance-torpilles de 533mm. En février 1932, la pièce numéro 3 de 130mm fut débarquée, et les deux 75mmAA furent remplacées par 8 mitrailleuses lourdes Hotchkiss de 13,20mm en 4\*2.

L'effectif du *Tigre* est de 8 officiers, de 22 officiers marinières, de 66 quartiers maîtres et de 99 matelots, soit un effectif total de 195 hommes.

*Vitry le François*: Aviso

#### **Annexe IV :**



**Maurice Amman vers 1925, alors à l'École Navale  
Archives personnelles de la Famille Amman**



**Après la bataille de Bizerte, l'amiral Amman et le général Lalande posent avec les troupes  
(juillet 1961)**



L'amiral Amman (au second plan, à gauche du civil), alors préfet maritime de Brest, reçoit la visite du général de Gaulle venu inspecter les installations de la marine à Brest en compagnie du ministre des armées et du chef d'état-major de la Marine, l'amiral Cabanier (le plus à droite sur la photo, sous le chef de la fanfare)

## Annexe V : index des noms de personnes, de lieux et de navires cités dans le mémoire

### A

Accords Laval-Mussolini,41  
 Adam (amiral),80, 81, 82  
 Ajaccio,26, 71  
*Albatros* (contre-torpilleur),57, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 239  
*Alcyon*,64, 65  
 Alexandrie,69, 101, 107, 108, 109, 110, 111, 121  
 Alger,26, 42, 62, 65, 68, 70, 71, 72, 73, 79, 92, 141, 143, 144, 163, 165, 179, 180, 186, 188, 189, 191, 193, 194, 196, 237  
 Algérie,10, 28, 42, 65, 91, 92, 105, 107, 143, 162, 165, 174, 179, 182, 186, 189, 191  
 Along,36  
*André Lebon* (paquebot),34  
 Angkor,36  
 Annam,36, 238  
 Antilles,24, 25, 69, 90  
 Arcachon,37, 42, 59  
*Aspirant Brun* (aviso),65  
*Augusta* (HMS),63

### B

Badoglio (maréchal italien successeur de Mussolini),71  
 Balboa,90  
 Barjot, Pierre (amiral),62, 108, 111, 112, 115, 117, 118, 120, 122, 123, 125, 126, 127, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 151, 157  
 Barnaud,43, 229  
 Basse-Terre,25  
 Beaufre (général),108, 110, 111, 128, 160  
 Ben Gourion,100, 135, 139  
 Bergen,22  
 Béthouard (général),61, 64  
 Beyrouth,89, 91, 158  
 Bizerte,2, 4, 8, 10, 11, 12, 20, 26, 42, 91, 92, 136, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 221, 224, 231, 232, 237, 238, 243  
 Bordeaux,78, 223  
 Bourghès-Maunoury (ministre de la défense),103, 117, 134, 144, 152  
 Bourguiba (Président Tunisien),175, 176, 182, 183, 184, 185, 187, 189, 190, 191, 192, 198, 205, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 217  
 Bourragué,41  
*Bourrasque*,31, 241  
 Brême,75  
 Bremerhaven,75  
 Brest,2, 8, 9, 10, 11, 20, 22, 24, 26, 27, 28, 35, 39, 40, 41, 49, 50, 51, 52, 78, 89, 92, 175, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 232, 239, 240, 241, 243  
*Bretagne*,12, 18, 26, 83, 86, 91, 106, 114, 116, 120, 121, 122, 124, 129, 131, 135, 137, 138, 139, 142, 143, 146, 148, 153, 154, 155, 156, 158, 160, 162, 163, 164, 222, 236, 239, 241  
 Brohon (général),108, 110, 111, 144  
*Brooklyn* (USS),63

### C

Cabanier (amiral),5, 87, 88, 196, 216, 217, 224, 232, 243

Cadix,26  
 Calais,22  
 Cambon,32  
 Carthagène,25, 237  
*Casabianca* (sous-marin),70  
 Casablanca,10, 26, 28, 47, 49, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 79, 89, 90, 231, 237  
 Castex (amiral),36  
*Catoctin*,73  
 Cellier,42  
 Charenton,17  
 Chauvel (ambassadeur de France en Grande-Bretagne pendant la crise de Suez),98, 102, 103, 108, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 128, 130, 135, 139, 142, 147, 149  
 Cherbourg,2, 17, 18, 26, 34, 37, 41, 77, 78, 167, 171, 172, 173, 176, 222, 240  
 Chichakli (dictateur syrien),91  
 Clipperton,90  
 Cochinchine,36  
 Colon,25, 90  
*Colossus* (porte-avions britannique prêté à la France),78, 79  
 Conakry,24, 27, 79, 236  
*Condorcet*,38, 239  
 Corée,85, 86, 87, 93  
 Corse,30, 68, 70, 71, 72, 75  
 Curaçao,25

### D

D'Astier de la Vigerie, Emmanuel, 62  
 Dakar,16, 18, 23, 24, 27, 79, 82, 89, 236, 237  
 Dardanelles,24, 91  
 Darlan, François (amiral),10, 13, 38, 44, 56, 58, 61, 63, 65, 66, 67, 232  
 Davis,99  
 De Bourgoing,80  
 De Gaulle, Charles (général), 5, 9, 55, 56, 59, 69, 70, 75, 164, 165, 171, 172, 178, 185, 187, 188, 190, 202, 205, 208, 214, 215, 221, 222, 224, 232, 242  
 De Juniac,98  
 De la Bretesche,22  
 De Lattre de Tassigny (général),73  
 De Montsabert (général),74  
 Debré, Michel (Premier Ministre),187, 188, 190, 201, 205, 208  
 Delage,42  
 Delcourt,40  
 Dickson (Marshal of the RAF),108, 109, 111, 134, 135, 146, 147, 149, 150, 156, 159  
 D'Ornano (commandant),98  
*Duguay-Trouin*,20  
 Dulles,101, 105, 111, 114, 116, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 132, 135, 137, 148, 149  
 Dunkerque,22, 51, 172, 241  
*Dupleix*,40, 41, 42, 239

### E

Ecole Navale,17, 20  
 Eden, Anthony (Premier Ministre britannique), 102, 103, 106, 115, 116, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 141, 142, 144, 148, 149, 150, 152, 153, 154, 156, 161, 163  
 Édimbourg,22  
 Eisenhower (général américain),66, 71, 72, 100, 146, 153, 156, 164

Ely, Paul (général), 84, 85, 102, 104, 107, 110, 114, 119, 120, 121, 122, 124, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 136, 138, 142, 143, 145, 146, 148, 149, 151, 153, 156, 157, 158, 164  
 Espagne, 27, 129  
 Esteva (amiral), 30  
 Éthiopie, 41, 100, 116  
 Etterlin (général allemand commandant les troupes en Corse), 71  
 Extrême-Orient, 28, 34, 35

## F

Fédala, 62, 66  
 Foch (Maréchal de France), 19, 94, 222  
 Fort de France, 24, 25, 89, 90, 236  
 Frichement (capitaine de frégate), 58

## G

Gabès, 42  
 Gaitskell (leader de l'opposition travailliste britannique), 114, 116, 123  
 Galice, 41  
 Gavini (secrétaire d'Etat à la marine), 89  
 Gavrand (commandant), 113  
 Gazin (général), 111, 127, 138, 139  
 Georges Leygues (ministre de la marine), 10, 32  
*Gerfaut* (contre-torpilleur), 42, 43, 239, 240  
 Gervais de Lafond (amiral), 63, 64  
 Gibraltar, 50, 56, 79, 124, 174  
 Giraud (général), 67, 69, 70, 71  
*Girundia 2* (navire de plaisance), 73, 74  
*Glaive*, 22  
 Godfroy, 70  
 golfe du Tonkin, 35  
*Gracieuse*, 65  
 Grande-Bretagne, 125, 149, 155, 157, 161, 162  
 Guadeloupe, 25, 90  
*Guépard* (contre-torpilleur), 240, 241  
 Guillaume (général), 19, 175

## H

Haiphong, 35  
 Hambourg, 75  
 Hammarskjöld, Dan (Secrétaire Général de l'ONU), 204  
 Hitler Adolph (dictateur allemand), 41, 133, 143  
*Hoche* (contre-torpilleur), 77, 78, 240  
 Hongay, 36  
 Hongrie, 143, 144, 145  
 Hué, 36

## I

*Inconstant* (aviso colonial), 34, 35, 36, 37, 240, 13  
 Indochine, 8, 34, 35, 36, 37, 75, 87, 93, 94, 164  
 Istanbul, 89, 91  
 Italie, 41, 44, 70, 72, 79, 83, 129

## J

*Jean Bart* (cuirassé), 10, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 63, 65, 66, 70, 75, 240  
*Jeanne d'Arc* (navire-école), 8, 10, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 36, 88, 90, 92, 236, 240  
 Jousse, 62

## K

Keightley (général britannique), 110, 111, 112, 114, 115, 117, 118, 119, 121, 122, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 143, 148, 149, 150, 153, 154, 156  
 Kiang Tchéou Kwan, 35  
 Kiel, 75  
 Kœnig (ministre de la défense), 95

## L

*La Boudeuse* (aviso), 10, 68, 69, 71, 75, 239  
*La Grandière* (aviso colonial), 65  
 la Havane, 26  
 Ladgham (secrétaire d'Etat à la présidence tunisienne), 181, 182, 184, 190, 192  
 Lambert, 3, 5, 87  
 Lancelot (amiral), 82, 98, 108, 110, 111, 131, 133, 135, 136  
 Laos, 36, 149  
 Le Hagne (capitaine de vaisseau), 72, 73  
 Leenhardt (amiral), 5, 230  
 Lemaigre-Dubreuil, 62  
 Lemonnier (amiral), 9, 11, 69, 71, 72, 73, 75, 77, 83, 84, 85, 95, 232  
*Lion* (contre-torpilleur), 44, 241  
 Lisbonne, 26, 93, 94  
 Liverpool, 26, 27, 237  
 Loisel, 62  
 Londres, 9, 10, 86, 97, 98, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 222  
 Lorient, 2, 39, 78, 222, 241  
*Lorraine*, 8, 9, 17, 30, 31, 32, 33, 69, 70, 240

## M

Madère, 26  
 Maerten (capitaine de corvette), 41  
 Malte, 68, 112, 144, 147  
 Manche, 24, 70, 134  
 Maroc, 28, 57, 58, 59, 61, 65, 66, 67, 184  
 Marseille, 34, 37, 58, 73, 112, 115, 189, 237  
 Martinique, 25, 36, 236  
 Marty, André (meneur des mutins de la Mer Noire), 38  
*Massachusetts* (USS), 63  
 Masse, Léon (capitaine de frégate), 39  
 Mast (général), 61, 65  
 Menzies (Premier Ministre d'Australie), 117, 119  
 Mers El-Kébir, 56, 86, 92, 175  
*Meuse*, 22  
 Michelier (amiral), 57, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72  
*Milan* (contre-torpilleur), 63  
 Minden, 75  
 Missofe (amiral), 62  
 Mohamed Ben Lamine, 183  
 Mokkadem, 183, 194, 201, 202, 203, 207, 209, 210, 211, 212, 217  
 Mollet, Guy (Président du Conseil), 104, 120, 122, 123, 133, 134, 139, 152, 153, 154, 156  
 Moreau, 69, 70  
 Mountbatten (amiral britannique), 99, 102, 104, 105, 108, 113, 229  
 Murphy (représentant du secrétaire d'Etat américain), 104, 105

Muselier (amiral),37, 69  
Mussolini, Benito (dictateur italien), 41, 71

## N

Naples,41, 73, 7  
Nasser, Gamal Abdel (Président égyptien),100, 101,  
102, 103, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 119, 120,  
124, 125, 126, 129, 132, 137, 140, 142, 154, 156,  
157, 158, 160, 184  
Néguev,100, 125  
Nomy (amiral),5, 95, 98, 102, 103, 105, 108, 110, 145,  
168, 170, 232  
Nouvelle Orléans (La),25, 26, 236

## O

*Orage* (contre-torpilleur),31, 32, 241  
Oran,26, 42, 66, 79  
Ozil (professeur d'Amman en "Flotte"),20

## P

Palma,26  
Panama,25, 89, 90  
Paracels,36  
Pelly (amiral),110, 113, 117, 118  
Pétain, Philippe (Maréchal de France)55, 59, 65, 67  
Philippeville,26  
Phnon-Penh,36  
Picard-Destélan,84, 193  
Pineau (ministre des affaires étrangères),102, 103, 106,  
120, 121, 122, 128, 132, 134, 135, 138, 139, 142,  
149, 150, 152  
Pirot (amiral),37  
Plymouth,22, 99  
Portsmouth,99  
*Primauguet*,63  
*Provence*,8, 30, 39, 40, 43, 44, 70, 72, 73, 75, 82, 241,  
Punta Delgada,26

## Q

Quang Zhou Wan,35  
Querville (amiral),5, 180  
Quiberon,26

## R

Raoul Duval (représentant français en Tunisie),180,  
181, 182, 183, 184, 185, 188, 189, 190, 192, 194,  
195, 197, 199  
Richmond,106, 107, 109, 111, 141, 146, 147  
Rif (guerre du),28, 237  
Rigault,62, 227  
Rio de Janeiro,89  
Robert (amiral),70, 180, 222  
Ronarc'h (amiral),50, 52, 53, 54, 56, 67  
Rouen,78  
Ruhfus (amiral allemand commandant la place de  
Toulon),74

## S

Sacaze (amiral),167  
Saigon,35  
Saint Thomas,26  
Saint Vincent,24, 25, 236  
Saintes,25, 90, 236  
Saint-Tropez,73

Sakiet (incident de),179, 186, 191  
Salerne,71

San Francisco,89, 90  
Santiago de Cuba,26, 237  
Selwyn Lloyd,104, 113, 131  
Sénégal,61  
Sfax,42  
Shetland,22  
*Somme*,22  
Sousse,42, 211  
Split,41  
Stockwell (général britannique),106, 107, 108, 109,  
110, 111, 160  
Suez,4, 8, 10, 24, 82, 97, 99, 101, 102, 103, 105, 106,  
107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116,  
117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126,  
127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136,  
137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146,  
147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156,  
157, 158, 159, 160, 162, 163, 232  
Syrie,24, 91, 159, 162, 163

## T

Tahiti,89  
Tanger,26  
Tarbé de Saint Hardouin,62  
Ténériffe,24, 25, 28, 236  
Thouverey (colonel),18  
*Tigre* (contre-torpilleur),43, 44, 45, 47, 48, 49, 241  
Toulon,2, 9, 16, 17, 18, 19, 26, 28, 30, 34, 37, 39, 40,  
41, 43, 45, 47, 48, 49, 58, 67, 73, 92, 94, 175, 189,  
222, 225, 239, 241  
Tournus,58  
Traub (capitaine de vaisseau),23, 24, 25, 26, 27, 28  
Tunisie,10, 42, 91, 175, 176, 177, 178, 180, 181, 182,  
184, 185, 186, 191, 197, 200, 201, 203, 204, 205,  
207, 210, 211, 212, 213, 216, 217, 221, 238  
Turqui,183  
*Tuscalossa* (USS),63

## V

Van Hacqué,62  
Venise,41  
*Victoria* (HMS),65  
*Victory* (HMS),99  
Viet Nam Quoc Dan Dang,35, 36  
*Vitry le François* (avis),34, 241

## W

Washington,10, 26, 76, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 92, 98,  
100, 101, 147, 163, 232  
*Wichita* (USS),63  
*Wilton* (HMS),68

## Y

Yen Bay (révolte de),35



## **Annexe VI: Dates d'obtention des grades successifs de l'amiral Amman**

- né le 16 août 1904 à Saint Maur des Fossés
- entrée au service: 1<sup>er</sup> octobre 1923
- aspirant de marine: 30 septembre 1924
- Enseigne de Vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe: 1<sup>er</sup> octobre 1925
- Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe: 1<sup>er</sup> octobre 1927
- Lieutenant de Vaisseau: 7 Octobre 1931
- Capitaine de Corvette: 31 décembre 1940
- Capitaine de Frégate: 1<sup>er</sup> juillet 1944
- Capitaine de Vaisseau: 1<sup>er</sup> juillet 1949
- Contre-Amiral: 1<sup>er</sup> septembre 1955
- Vice-Amiral: 1<sup>er</sup> septembre 1959
- Vice-Amiral d'Escadre: 1<sup>er</sup> octobre 1961
- Amiral: 1<sup>er</sup> octobre 1964
- entrée en deuxième section le 1<sup>er</sup> octobre 1965
- décédé le 24 juillet 1988 à Saint Mandé ( Val de Marne)



## **Annexe VIII : la collusion franco-israélienne pendant l'opération de Suez**

**C.C.F.F.O.**

**PARIS, le 8 septembre 1956**

### **AIDE - MEMOIRE**

**sur l'entrevue du 7 septembre 1956  
avec les représentants de l'Armée de I.**

#### **AIDES POSSIBLES DE I. -**

**1. AVIATION : Recueil de nos avions sur le terrain de HADSOR,  
piste pour les jets (2.400 m.) utilisable par les F.84.  
Problème de « récongnition » et de VHF.**

**2. MARINE : Patrouille contre les sous-marins.  
2 destroyers - recherche et signalisation - codes**

**3. ARMEE : Une intervention demande des délais, car c'est  
une armée de réservistes.**

**Délais : 6 jours**

**3 jours possibles  
en cas d'urgence**

**Préoccupation : défendre JERUSALEM contre la  
JORDANIE  
(proximité immédiate de la  
frontière)**

**mais éléments d'intervention possibles à J+4;  
car l'armée jordanienne n'a ni aviation, ni  
blindés.**

**4. Les communications se feront via PARIS**

## **SOURCES D'ARCHIVES**

## **I Sources imprimées**

### **1) Fonds d'archives privés détenus par le SHD/DM**

**a) Fonds privé Maurice Amman (17 cartons) en accès libre sauf cartons 15 et 16 (cf. les cartons incriminés)**

**\* 136GG2 1: sans date**

**-Manuscrit d'Amman sur la préparation de l'opération d'évasion du JEAN BART vers Casablanca**

**-Carton d'invitation à la soirée des anciens du *Jean-Bart* le 4 février 1977**

**-1 chemise contre torpilleur *Albatros*: compte rendu de tirs; état et situation des personnels; instructions du commandant; livre d'or du contre torpilleur**

**-1 chemise contre torpilleur *Gerfaut*: Instructions permanentes au service électricité; schémas d'exercice de tir**

**-1 chemise « Cours supérieurs Z »: Rapport de mission d'Amman sur la guerre chimique et la protection des bâtiments de ligne (1933); liste des principaux gaz de combats; aperçu clinique, toxicologique et thérapeutique des blessures dues au gaz de combats**

**-1 chemise torpilles coudées: Instructions générales pour la mise en œuvre des torpilles à bord des torpilleurs (1939); rapport d'études sur les torpilles à trajectoire coudée, situation au 1<sup>er</sup> septembre 1939**

**\*136GG2 2 : sans date**

**-Une chemise « questions économiques et financières 1950-1970 »**

**-Une chemise « les armes nouvelles et l'évolution probable des bases et des flottes »**

**-Une chemise « 1953-1971 »**

**-Un dossier « organisation défense nationale 1955 »**

**-Un chemise « l'aide américaine, le point en 1955 »**

**-Une chemise « conversations Anglo-françaises » les 11-12 et 13 juin 1945**

**-Une chemise « P-V de réunions »**

**\*136GG2 3: du 7 juillet au 22 septembre 1944**

**-Un livret « Naval Commander Western Task Force »**

**-Un « journal d'opérations pour bâtiments de surface et sous-marins » commencé le 19**

août 1944 terminé le 23 août 1944

-Un « registre des messages secrets réservés absolus » portant le numéro 1, commencé le 24 août 1944 terminé le 16 septembre 1944, bâtiment EM Forces maritimes

-Un « registre des messages secrets » portant le numéro 3, commencé le 9 septembre 1944 terminé le 22 septembre 1944, bâtiment EM Forces maritimes

-Un « registre des messages secrets » portant le numéro 1, commencé le 20 août 1944 terminé le 29 août 1944, bâtiment EM Forces maritimes

-Un « registre des messages secrets » portant le numéro 2, commencé le 29 août 1944 terminé le 9 septembre 1944, bâtiment EM Forces maritimes

-Un livret manuscrit intitulé « FNLO Naples registre chronologique »

-Un « registre des communications du bâtiment *Girundia 2* », portant le numéro 4, commencé le 5 septembre 1944 terminé le 14 septembre 1944

-Un « cahier de brouillon du journal d'opération » commencé le 23 août terminé le 21 septembre

-Un « registre chronologique des communications du bâtiment *Girundia 2* CEMG », portant le numéro 5, commencé le 14 septembre terminé le 22 septembre

-Un « registre chronologique des communications du bâtiment *Girundia 2* », portant le numéro 2, commencé le 4 août 1944 terminé le 27 août 1944

-Divers papiers concernant l'opération « Anvil-Dragon »

**\*136GG2 4 : 27 juillet 1956 au 20 décembre 1956**

**La crise de Suez au jour le jour vue de Londres:**

-1 dossier « du 27 juillet au 7 septembre 1956, plan « Alexandrie » »

-1 dossier « du 8 septembre au 18 octobre, plan « Port-Saïd » »

-1 dossier « du 18 octobre 10h au 6 novembre minuit, « la décision et sa mise en oeuvre » »

-1 dossier « du 6 au 30 novembre, « la liquidation » »

-1 dossier « du 1<sup>er</sup> décembre au 20 décembre, « les derniers jours » »

-1 dossier « minutes » retraçant longuement l'activité d'Amman pendant la crise, notes le plus souvent manuscrites (et parfois difficiles à déchiffrer!)

**\*136GG2 5 : sans date**

-Un dossier « fascicule 2 »

-Un dossier « fascicule 2 suite »

-Un dossier « recueil 1 »

-Un dossier « recueil 2 »

- Une chemise rose « Suez, documents complémentaires 1 »
- Une chemise rose « Suez, documents complémentaires 2 »
- Une chemise beige « conférences »
- Une chemise beige « organisation et réformes de la Marine »

**\*136GG2 6 : du 27 juillet au 15 octobre 1961**

- Une chemise « communications départ 27 juillet au 28 août 1961 (15 et 16 août 1961 exceptés) »
- Une chemise « communications départ 29 août au 14 octobre 1961 »
- Une chemise « communications arrivée 27 juillet au 20 août 1961 (exceptés 15 et 16 août) »
- Une chemise « communications arrivée 21 août au 15 septembre 1961 »
- Une chemise « communications arrivée 16 septembre au 14 octobre 1961 »

**\*136GG2 7: du 3 juillet au 15 octobre 1961**

Carton renfermant les registres chronologiques destinés à l'Amiral Amman des communications de la base de Bizerte, départ et arrivée, du 3 juillet au 15 octobre 1961

- Une chemise « registre chronologique des communications du 31 juillet 1961 au 23 août 1961 (15 et 16 août exceptés) »
- Une chemise « registre chronologique des communications du 24 août 1961 au 20 septembre 1961 (31 août excepté) »
- Une chemise « registre chronologique des communications du 21 septembre 1961 au 15 octobre 1961 »

**\*136GG2 8 : du 24 juillet au 15 octobre 1961**

- Une chemise « Amman très secret 24 juillet-7 octobre 1961 »
- Une chemise « 24 juillet »
- Une chemise « 25 juillet »
- Une chemise « 26 juillet »
- Une chemise « 27 juillet »
- Une chemise « 28 juillet »
- Une chemise « 29 juillet »
- Une chemise « 30 juillet »

- Une chemise « 31 juillet »
- Une chemise « 1<sup>er</sup> août -4 août»
- Une chemise « 5 août -9 août»
- Une chemise « 10 août -14 août»
- Une chemise « 15 août -20 août»
- Une chemise « 21 août -25 août»
- Une chemise « 26 août -31 août»
- Une chemise « 1<sup>er</sup> septembre -23 septembre»
- Une chemise « 24 septembre -30 septembre»
- Une chemise « 1<sup>er</sup> octobre -7 octobre»
- Une chemise « 8 octobre -15 octobre»

**\*136GG2 9 : du 4 mai au 23 juillet 1961**

- Une chemise « 4 mai-9 juillet très secret et secret personnel officier »
- Une chemise « la crise du 4 mai au 9 juillet (inclus) »
- Une chemise « 13 juillet, 14 et 16 juillet, très secret »
- Une chemise « 11 juillet très secret en majorité »
- Une chemise « 14 juillet »
- Une chemise « 13 juillet »
- Une chemise « 15 juillet »
- Une chemise « 17 juillet »
- Une chemise « 18 juillet »
- Une chemise « 16 juillet »
- Une chemise « 19 juillet du 19 à 6H30 au 20 à 0h00 »
- Une chemise « 19-23 juillet »

**\*136GG2 10 : 1958-1961**

- Une chemise « Procès verbaux des conseils des directeurs au commandement des forces maritimes de Bizerte, n°1 à 13, du 10 octobre 1960 au 9 octobre 1961 »
- Divers papiers « Ordres d'urgences prévus pour l'évacuation des familles (bureau de garnison de la place de Bizerte) 21 octobre 1960 »
- Une grosse chemise marron « Comptes rendus d'opérations, lettres, notes, communications au vice-amiral Amman des commandants des zones A, B, C, et D des forces d'appui-feu de Bizerte, des forces terrestres de Bizerte, des forces terrestres d'intervention de Bizerte (19-23 juillet 1961) »
- Note manuscrite récapitulative des forces présentes à Bizerte pour l'amiral Amman



-1 gros dossier bleu sur les problèmes soulevés par la Tunisie et les négociations sur l'exploitation de la base de Bizerte: fiches, notes et messages (février 1958-septembre 1960)

-Une chemise « retour sur nos positions septembre 1961 »

-Une chemise bleue « lettres consulat »

-Une chemise « chronologique C.A.B »

-Une chemise « récompenses+avancement Bizerte »

-Une chemise « 8<sup>ème</sup> R.I.A »

**\*136GG2 11 : événements de Bizerte de juin à octobre 1961**

-3 exemplaires d'un album commémoratif « A Bizerte de Juillet à Octobre 1961 »

-10 exemplaires d'un texte d'auteur inconnu « Les événements survenus à Bizerte en 1961 »

-1 rapport « Bizerte, bastion de l'OTAN », par l'amiral Sala

-1 conférence « la valeur maritime de Bizerte, conférence faite aux officiers de l'école de guerre le 6 mai 1951 », par le vice-amiral Barjot

-1 texte manuscrit de l'amiral Amman, « l'actualité des bases »

-1 texte d'auteur inconnu intitulé « l'affaire de Bizerte, ce qui s'est passé à Menzel-Bourguiba »

-1 chemise verte renfermant un texte manuscrit de l'amiral Amman intitulé « Un coup de poker malheureux, Bizerte année 1961 »

-1 chemise « divers » renfermant des coupures de journaux, l'hymne national tunisien, des dessins...

-2 exemplaires d'un rapport du vice-amiral Pierre barjot intitulé « Bizerte, port anti-atomique et nouveau Gibraltar de la Méditerranée Occidentale »

-3 exemplaires (dont un sous forme de livre) d'un rapport signé par l'amiral Amman et intitulé « Compte rendu des événements survenus à Bizerte en 1961 »

-5 articles de presse datés du 24 au 28 juillet 1961 et destinés à l'Agence Parisienne de Presse, par le journaliste Christian Jayle

**\*136GG2 12 : sans date**

-Une chemise « divers »

-Un fascicule « plan 29 CBSB/3 base stratégique de Bizerte édition 1961; 2<sup>ème</sup> partie: annexes »

-Un fascicule « plan 29 CBSB/3 base stratégique de Bizerte édition 1961; 1<sup>ère</sup> partie:

plan »

-Un dossier « l'Ashkel dans la zone de Bizerte, construction d'une piste de desserrement et d'aménagement d'abris pour avions de chasse; dossier 1, sous dossier numéro 7, 15 avril 1951 »

-Une chemise « la base de Bizerte »

-Une chemise « Ici Bizerte »

**\*136GG2 13: sans date**

-1 chemise « Projet de règlement sur la formation générale dans les armées, 1968, étude demandée par le ministre »

-1 album de photos « Port de Cherbourg, sous-marin Q 244 »

-1 enveloppe de photos « dîner à la résidence en l'honneur du CV Dupont Chef d'état-major, la veille de son départ, 8 octobre 1960 »

-1 enveloppe de photos « garden-party offerte dans les jardins de la résidence-août 1961 »

-1 enveloppe de photos « visite à Malte-13 avril 1961 »

-1 enveloppe de photos « remise de décorations par les Britanniques à la suite de l'opération de Suez: VAE Barjot, général Barjot, général Gazin, sir John Keightley. Ambassade de Grande-Bretagne à Paris »

-1 enveloppe de photos « inspection générale de la BAN Karouba, juin 1961 »

-1 dossier « photos de l'Amiral »

-1 dossier « voyages du général de Gaulle »

-1 fascicule « Cherbourg »

-1 copie de manuscrit: *De la croix gammée au pavillon tricolore, histoire complète des escorteurs allemands cédés à la France en 1946*, par T. Hondemarck

**\*136GG2 14 : dossiers divers**

-1 dossier « questions économiques et financières »

-1 dossier « conversations navales franco-anglaises concernant la flotte française d'Extrême-Orient

-1 dossier « cours donnés par l'amiral à l'école supérieure de guerre »

-1 dossier « la France dans l'OTAN »

-1 dossier « Organisation défense nationale »

-1 dossier « l'aide américaine »

**\*136GG2 15 : dossiers divers, non consulté. Ce carton nécessite de faire une demande de dérogation. Je me suis laissé piéger sur ce point: les autres cartons étant tous accessibles**

librement, je n'ai pas pensé à me renseigner précisément et n'ai appris la non communicabilité de ce carton que tardivement, trop en l'occurrence pour pouvoir le consulter.

- 1 dossier « porte-hélicoptères école d'application »
- 1 dossier « colloque de Royaumont de novembre 1958 »
- 1 dossier « questions de politique générale 1958-1970 »
- 1 dossier « étude sur la défense nationale britannique 1958-1959 »

\*136GG2 16 : dossiers divers, non consulté. Ce carton nécessite de faire une demande de dérogation. Je me suis laissé piéger sur ce point: les autres cartons étant tous accessibles librement, je n'ai pas pensé à me renseigner précisément et n'ai appris la non communicabilité de ce carton que tardivement, trop en l'occurrence pour pouvoir le consulter.

- 1 dossier « conférences sur la base de Bizerte »
- 1 dossier « conseil supérieur de la Marine »
- 1 dossier « ville de Morlaix »

\*136GG2 17 : dossiers divers

- 1 dossier « Antilles 1943 »
- 1 dossier « Alexandrie 1943 »
- 1 dossier « Bizerte-Collinet 1943 »
- 1 fascicule *Les cabinets ministériels 1946*
- 1 fascicule « les cabinets ministériels 1945 »
- 1 télégramme du Ministre de la Défense nationale concernant la situation en Algérie au 16 mai 1958

## **b) autres fonds privés détenus par le SHD/DM**

\*143GG2 Nomy : 1 carton, soumis à l'autorisation de la famille

\*244GG2 Cabanier : 5 cartons, soumis à l'autorisation de la famille

## **2) Fonds publics détenus par le SHD/DM**

a) Le dossier personnel d'officier de l'Amiral Maurice Amman ( son dossier militaire : affectations, décorations, grades successifs, etc.) qui a été égaré et que je n'ai donc pas été en mesure de consulter, ce que je déplore. Son absence m'a en effet privé du jugement des

supérieurs d'Amman sur ses compétences, de ses demandes d'affectation...autant d'éléments fort intéressants.

b) un ouvrage est particulièrement utile pour retrouver les cartons d'archive sur des bâtiments de l'entre-deux-guerres: Voir CLOS, Françoise, VICH, Catherine et VISINE, Claudine, *Archives de la période 1920-1939 : répertoire numérique détaillé*, Vincennes, 1981-1986

-*Attaché naval à Washington et croisière de la Jeanne d'Arc 1950-1951*: 3BB7W164

-*Jeanne d'Arc* : 1CC: 498 et 499

-*Lorraine* : 1BB4: 33 et 34

-*Inconstant* : 1BB4:72 et 73

-*école des torpilleurs* : 1CC 520

-*Provence* : 1BB4: 27

-*Dupleix* : 1BB4: 46 et 47

-*Gerfaut* : 1BB4: 48 et 49

-*Tigre* : TTY: 705, 706 et 707

-*Jean-Bart* : TTY: 398,400, 402,403, 404,405,409, 410 et 412

-*Albatros* : TTY: 17,18 et 19

-*Boudeuse* : TTY: 84,85,86,87,88 et 89

c) les fonds d'archives concernant les débarquements

-débarquement Anglo-Américain en Afrique française du Nord (Novembre 1942):TTO0

-débarquement en Provence (Août 1944) : TTO1

d) les fonds d'archives de l'école navale de Brest

-rapports de fin d'instruction sur les promotions 1920-1931: 1CC 503

e) les fonds d'archives « Conseil Supérieur de la Marine »

-conférences et cours: 3BB8 CSM3

### **3 ) Fonds publics détenus par le SHD/DT**

a) Le dossier personnel d'officier du commandant Louis Maurice Amman ( son dossier militaire : affectations, décorations, grades successifs, etc.)

### **4) Archives personnelles de la famille Amman**

Lors de mon entrevue avec Maurice Amman fils, ce dernier m'a autorisé à consulter des papiers de son père non versés au SHD. C'est ainsi que j'ai eu en main:

- le livret d'officier de l'amiral Maurice Amman, qui retrace toutes ses affectations successives et les différents postes qu'il a occupé
- le journal de Maurice Amman sur la JEANNE D'ARC en tant que midship: le jeune Amman y donne ses impressions sur la croisière, raconte les escales...Ce journal, tenu régulièrement par tous les midships et visé par le commandant de la JEANNE, m'a permis d'apprécier la personnalité de Maurice Amman et de connaître le jugement porté sur lui par ses supérieurs, au moins sur le plan psychologique.
- diverses photos: Maurice Amman à l'école navale, des photos de la promotion 1923 de l'école navale, des photos d'Amman lors de son séjour en Indochine...
- les cours professés par Maurice Amman lors de son passage comme professeur à l'école de guerre navale.

## **II Sources sonores : enregistrements provenant des archives orales**

### **1) Enregistrements détenus par le Service Historique de la Défense département Marine**

- AMMAN, Maurice, Amiral, (loi de 1979 sur les archives) , C1(11)
- DE JOYBERT, François Marie, Amiral, 2GG9 2, page 16: « avis négatif sur la dispersion des unités et des stocks décidée par l'Amiral Amman dans la perspective d'un conflit nucléaire »
- O'NEILL, Pierre, Vice-Amiral d'escadre, C1(37) pages 1 et 2 : « L'école navale en 1920 »

### **2) Entretiens variés**

- Mes nombreux entretiens avec le Capitaine de Vaisseau Claude Huan, proche ami de l'Amiral qu'il a connu en Afrique du Nord pendant la seconde guerre mondiale
- L'entretien que j'ai réalisé avec Monsieur Maurice Amman, fils de l'Amiral, le 22 avril 2005
- Ma rencontre avec l'amiral Marcel Duval: il a servi à plusieurs reprises sous les ordres d'Amman, ou du moins au même endroit, à savoir:
- à l'EM de Lemonnier pour la préparation du débarquement en Provence

-à l'école de guerre navale il a été élève d'Amman

-à Bizerte, il commandait un navire envoyé en soutien de la base lors de la crise avec les Tunisiens

-à Brest, nommé contre-amiral, il travaillait à la préfecture maritime.

**BIBLIOGRAPHIE**

## I OUVRAGES GENERAUX

### 1) Dictionnaires, atlas et usuels

- MASSON, Philippe (dir.), *Dictionnaire de la seconde guerre mondiale*, Paris, Librairie Larousse, 1979, 1938 p.
- MOURRE, Michel, *Dictionnaire encyclopédique d'Histoire*, Paris, Larousse-Bordas, 1986, 5884 p.
- REMOND, René, (dir.), *Atlas historique de la France contemporaine, 1800-1965*, Paris, Armand Colin, 1966, 235 p.
- YVERT, Benoît, *Dictionnaire des ministres de 1789 à 1989*, Paris, Perrin, 1990, 1028 p., 2-262-00710-1

### 2) Histoire des Relations Internationales

- CARMOY, Gérard de, *Les politique étrangères de la France (1944-1966)*, Paris, éd. de La Table Ronde, 1967, 519 p.
- DOISE, Jean et VAISSE, Maurice, *Politique étrangère de la France : Diplomatie et Outil militaire (1871-1969)*, Paris, éd. du Seuil, 1992, coll. Points Histoire, 751 p., 2-02-014159-0
- DUROSELLE, Jean-Baptiste, *Le Monde déchiré (1945-1970)*, Paris, éd. Richelieu, 1970, 2 vol., 400 p. et 383 p.
- DUROSELLE, Jean-Baptiste, *Histoire diplomatique de 1919 à nos jours*, 11ème édition, Paris, Dalloz, 1993, 1038 p.
- DUROSELLE, Jean-Baptiste, *La politique de la France, t. 1 : La décadence. 1932-1939*, 3ème édition revue et corrigée, Paris, Imprimerie nationale, 1985, 568 p., 2-02-006347-6
- DUROSELLE, Jean-Baptiste, *La politique de la France, t.2: L'abîme. 1939-1944*, 2ème édition revue et corrigée, Paris, Imprimerie nationale, 1986, 611 p., 2-02-012413-0
- FRANK, Robert, *La Hantise du déclin: le rang de la France en Europe, 1920-1960 : finances, défense et identité nationale*, Paris, Belin, 1994, 316 p., 2-7011-1721-6
- GIRAULT, René, et FRANK, Robert, (dir.), *La Puissance française en question 1945-1949*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1988, 471 p., 2-85944-148-4
- GROSSER, Alfred, *Affaires extérieures*, Paris, Flammarion, 1984, 387 p., 2-08-081209-2
- GROSSER, Alfred, *La IV e République et sa politique extérieure*, Paris, Armand Colin, 1972, 439p.
- RENOUVIN, Pierre, *Les crises du XXème siècle, de 1929 à 1945*, t.8, Paris, Hachette, 1958, 426p.
- RENOUVIN, Pierre, et DUROSELLE, Jean-Baptiste, *Introduction à l'histoire des relations internationales*, 4ème édition, Paris, Armand Colin, coll. Pocket, 1997, 531 p., 2-266-07698-1

### 3) Méthodologie de la biographie en histoire et en Sciences Sociales

Mémoires de maîtrise utilisés pour leur approche méthodologique

- BOUGNOL, Brice, *l'amiral Querville, itinéraire d'un marin français au vingtième siècle*, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2004



-BOUVEUR, Alexandre, *L 'amiral Barjot (1899-1960), de la pensée a l'action, itinéraire d'un officier de marine hors normes*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2003.

-GENTY, Matthieu, *L'amiral Lemonnier*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 1999, 168 p.

-LACROIX, Christophe, *L'amiral Lacroix, exemple d'un officier de marine du premier vingtième siècle (1883-1949)*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2002.

-MOLLANS, Éric de, *Durand-Viel, le dernier de nos grands amiraux*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 1999, 169 p.

-PERSON, Philippe, *Nomy, un amiral atypique*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2000, 176 p.

#### 4) Généralités sur les forces armées et la Défense Nationale

-CARRE, Claude, *Histoire du ministère de la défense*, Paris, Lavauzelle/Centre d'Études d'Histoire de la Défense (C.E.H.D), 2001, 582 p., 2-7025-0485-X

-CHANTEBOUT, Bernard, *L'organisation générale de la Défense nationale en France depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence R. Pichon et R. Durand-Auzias. 1967, 500 p.

-CORVISIER, André, (dir.), *Dictionnaire d'Art et d'Histoire militaires*, Paris, Presses Universitaires de France (P.U.F), 1988, 884 p., 2-13-040178-3

-FORCADE, Olivier, DUHAMEL, Éric, et VIAL, Philippe (dir.), *Militaires en République, les officiers, le pouvoir et la vie publique en France de 1870 a 1962*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, 734 p., 2-85944-362-2

-GIRARDET, Raoul, *La société militaire de 1815 a nos jours*, Paris, Perrin, 1998, 341 p., 2-262-01276-8

-MARTEL, André, (dir.), *Histoire militaire de la France, t. IV: de 1940 a nos jours*, Paris, P.U.F., 1994, 701 p., 2-13-046074-7

-MASSON, Philippe, *Histoire de l'armée française de 1914 a nos jours*, Paris, Perrin, 2002, 507 p., coll. Tempus, 2-262-01888-X

-NOBECOURT, Jacques et PLANCHAIS, Jean, *Une Histoire politique de l'armée, t. 2: De de Gaulle a de Gaulle, 1940-1967*, Paris, éd. du Seuil, 1967, 382 p.

-PEDRONCINI, Guy, (dir.), *Histoire militaire de la France, t. 3: de 1871 a 1940*, Paris, P.U.F., 1992, 522 p., 2-13-044898-4

#### 5) Usuels sur la marine

-CLOS, Françoise, VICH, Catherine et VISINE, Claudine, *Archives de la période 1920-1939 répertoire numérique détaillé*, Vincennes, 1981-1986.

-TAILLEMITE, Etienne, *Dictionnaire des marins français*, 2<sup>ème</sup> édition revue et augmentée, Paris, Tallandier, 2002, 573 p., 2-84734-008-4

-VICHOT, Jacques, (Capitaine de Vaisseau), *Répertoire des navires de guerre français*, Paris, Association des amis des musées de la Marine, 1967, 148 p.

- Annuaire de la Marine* de 1923 à 1965.
- Listes de la Flotte* de 1923 à 1965.
- Flottes de combat* de 1923 à 1965.
- Revue Maritime* de 1923 à 1965.

#### 6) *Ouvrages et articles de référence sur la marine française*

- AUPHAN, Gabriel, *La marine dans l'histoire de France*, Paris, éd. France-Empire, 1989, 278p., 0-274-80632-2
- ACERA, Martine et MEYER, Jean, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, éd. Ouest-France, 1994, 428 p., 2-7373-1129-2
- DUPONT, Maurice, (amiral) et TAILLEMITE, Etienne, *Les Guerres navales françaises du Moyen-Age à la guerre du Golfe*, Paris, éd. S.P .M, coll. Kronos, 1995, 392 p., 2-901952-21-6
- JENKINS, Ernest, *Histoire de la Marine Française*, Paris, Albin Michel, 1977, 391 p., 2-226-00541-2
- MASSON, Philippe, *Histoire de la Marine t. 2 « De la vapeur à l'atome »*, Paris, Lavauzelle, 1981, 482 p., 2-7025-0036-6
- MOLLAT DU JOURDAIN, Michel. «Le front de mer», In NORA, Pierre (dir.), *Les lieux de mémoire t. 3*, Paris, Gallimard, coll. Quarto, 1997, pp. 2721-2764.
- QUEREL, Philippe, *Vers une marine atomique. La Marine française (1945-1958)*, Bruxelles/Paris, Bruylant/LGDJ, 1997, 454 p., 2-8027-0785-X
- QUEREL, Philippe, *La politique navale de la France sous la IVème République*, 3 vols., thèse de doctorat d'Histoire sous la direction du professeur Maurice Vaisse, Université de Reims, 1992, 616 p.

## II OUVRAGES SPECIALISES

### 1) *L'Ecole Navale*

#### a) *L'Ecole Navale*

- FENWICK, Jean-René, *Un siècle et demi d'Ecole Navale*, Paris, éd. Jean-René Fenwick, 1980, 189 p.
- LAMBERT, André et PERCHOC, Michel, *L'Ecole Navale et le groupe des écoles du Poulmic*, Nantes, Marines éd., 1998, 96 p.
- MARTINANT DE PRENEUF, Jean, «Les classes préparatoires au concours d'entrée à l'Ecole navale de la loi Falloux à la première guerre mondiale », In C.E.H.D, *Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours : étude de cas*, Paris, C.E.H.D, Addim, 1999, pp.193-217.
- MONAQUE, Rémi, *L'école de guerre navale: 1893-1993*, Vincennes, éd. Du Service Historique de la Marine, 1995, 488 p.

#### b) *L'Ecole d'application : la croisière sur la Jeanne d'Arc*

- ARNOULT Pierre, *La Jeanne d'Arc, bâtiment-école de la Royale: un pilier de la Propagande française à l'étranger (1920-1935)*, 24 p.
- CHANRION, Jean, *Lettres du cuisinier du Commandant de la Jeanne d'Arc à ses parents : 1959-1961*, Paris, éd. Des Volets Verts, 1993, 92p., 2-910090-00-0
- SCHMIDT, Gérard, *La Jeanne d'Arc, études et campagnes, 1900-1986*, Le Beausset, Atelier du Beausset,

1986, 331 p.

-*Revue Maritime*, 1er semestre 1924, « la Jeanne d'Arc en Italie », p. 109 ; « La Jeanne d'Arc à Panama et sur la côte pacifique », p. 387 ; « La Jeanne d'Arc a San Francisco et a Seattle » p. 543 et « La Jeanne d'Arc a Honolulu » p. 684.

-*Revue Maritime*, 2<sup>ème</sup> semestre 1928, « L'Ecole d'application (1864-1928) », p. 821.

## 2) La Marine française dans l'Entre-deux-guerres

### a) généralités

-COUTAU-BEGARIE, Hervé et HUAN, Claude, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, 874 p., 2-213-02271-2

-DARRIEUS, Henri, et QUEGUINER, Jean ( Capitaine de Vaisseau) ; *Historique de la Marine Française (1922-1942)*, Saint Malo, éditions l'Ancre de Marine, 1996

-ESPAGNAC DU RAVAY, *20 ans de politique navale (1919-1939)*, Grenoble, Arthaud, 1941, 302 p.

-MASSON, Philippe, *La Marine française et la guerre 1939-1945*, 2<sup>ème</sup> édition revue et augmentée, Paris, Tallandier, 2000, 539 p., chap. 1, « Une belle marine » pp. 9-34, C'est une excellente synthèse sur la Marine de l'entre-deux-guerres, 2-7028-4304-2

-SALAUN, Henri, *La Marine Française*, Paris, Éditions de France, 1934, 468 p.

### b) livres utilisés pour informations sur le parcours d'Amman (Indochine, épisode des mutins de la mer Noire...)

-DALLOZ, Jacques, *La Guerre d'Indochine*, Paris, édition du Seuil, 1987, 316 pages

-MASSON, Philippe, *La Marine française et la mer Noire*, thèse de doctorat de l'université de Paris 1 Panthéon Sorbonne, 1977, 1132 pages

-VOTTERO, Pierre, *Mutins de la Mer Noire*, Paris, éditions sociales, 1973, 236 pages. Très ouvertement sympathisant communiste, l'auteur fait de la mutinerie un symbole de la lutte des classes.

-RAPHAEL LEYGUES, Jacques et BARRE, Jean-Luc, *Les Mutins de la Mer Noire*, Paris, Plon, 1981, 227 pages

## 3) La Seconde Guerre mondiale

### a) La France et ses officiers dans la Seconde Guerre mondiale

-CREMIEUX-BRILHAC, Jean-Louis, *La France Libre*, t. I et II, nouvelle édition, Paris, Gallimard, Folio histoire, 2001, 1522 p., 2-07-041858-8

-MARTINANT de PRENEUF, Jean, *Les officiers de Marine pendant la seconde guerre mondiale. Honneur et Service*, Paris X- Nanterre, mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction des professeurs P. Levillain et P. Ory, 1992.

-PAXTON, Robert, *La France de Vichy*, Paris, Seuil, 1997, 380 p., 2-02-039210-0

-PAXTON, Robert, *Parades and Politics at Vichy. The French Officer Corps under Marshall Pétain*, Princeton, Princeton University Press, 1966, 472 p.

### b) Les Marines françaises dans la Seconde Guerre mondiale

-AUPHAN, Gabriel (Amiral), et MORDAL, Jacques, *La Marine française pendant la Seconde Guerre mondiale*, Paris, éd. France-Empire, 1976, 649 p.

- MASSON, Philippe, *La Marine française et la guerre 1939-1945*, 2<sup>ème</sup> édition revue et augmentée, Paris, Tallandier, 2000, 539 p., C'est l'un des ouvrages de synthèse de référence, 2-235-02261-8
- MASSON, Philippe, *La participation de la Marine française aux débarquements de Normandie de Corse et de Provence*, Paris, Service Historique de la Marine, 1969, 276 pages

c) Les FNFL : hommes et opérations

- BEAUFORT, Rose (de), conférence *Honoré d'Estienne d'Orves, mon père par sa fille, Madame Rose de Beaufort*, 8 mars 2004, Cercle France-Amériques, Paris.
- BERTRAND, Michel, *Les F.N.F.L*, Paris, éd. Argout, 1980, 72 p., 2-7025-0002-1
- MASSON, Philippe, MURRACCIOLE, Joseph, (Capitaine de Frégate) et DE VILLARDI DE MONTLAUR, Guy, (Lieutenant de Vaisseau), *La participation de la Marine française aux débarquements de Normandie, de Corse et de Provence*, Paris, S.H.M, 1969, 276 p.
- MONTETY, Etienne (de), « Honoré d'Estienne d'Orves, chef du 2<sup>ème</sup> Bureau de la France Libre (septembre-décembre 1940) ». *Revue Historique des Armées*, n° 221, décembre 2000, pp. 45-54.
- SCHLUMBERGER, Etienne, *L 'honneur et les rebelles de la marine française 1940-1944*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, 264 p., 2-7068-1820-4

d) L'Épuration

- ABZAC-EPEZY, Claude (d'), « Épuration, dégagements, exclusions: les réductions d'effectifs dans l'armée française (1940-1947) », *Revue d'Histoire du vingtième siècle*, septembre 1998, pp. 62-75.
- ABZAC-EPEZY, Claude (d'), « L'épuration dans l'armée, mythe et réalités », In FORCADE, Olivier, DUHAMEL, Éric, et VIAL, Philippe (dir.), *Militaires en République, les officiers, le pouvoir et la vie publique en France de 1870 à 1962*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, 734 p., pp. 667-686.

4) L 'après-guerre et la reconstruction de la Marine

- HONDEMARCK, Thierry, *De la croix gammée au pavillon tricolore ou l'histoire complète des escorteurs allemands cédés à la France en 1946*, Paris, [éditeur inconnu], 1985, 120 p.
- LEBORGN', Roland et ROSSIGNOL, Benoît, « Reconstruction, restructuration et modernisation des bases navales 1944-1949 », communication présentée lors du colloque *Défense et aménagement du territoire*, organisé les 4 et 5 décembre 1997 par les Universités de Montpellier 1 et 3, *Revue Historique des Armées*, n°3, 2000, pp. 98-111
- QUEREL, Philippe, « Le réarmement de l'Aéronavale par les Etats-Unis de 1950 à 1958 », In VAISSE, Maurice ( dir.), *La Quatrième République face aux problèmes d'armement*, Paris, AD.D.I.M, 1998, pp. 251-265
- VIAL, Philippe, « La Marine, un concentré des contradictions nationales », In BERSTEIN, Serge et MILZA, Pierre (dir.), *L'Année 1947 en France*, actes du colloque organisé à Paris ( Institut d'études politiques) les 4 et 5 décembre 1997, Paris, Presses de Sciences-Po, 2000, pp. 263-292
- VIAL, Philippe, « De la nécessité de l'aide, des inconvénients de la dépendance : le réarmement de la Marine sous la Quatrième République », *Revue Historique des Armées*, 1992, 2, pp. 17-36, dossier: La France et l'O.T.A.N (1949-1967).

- VIAL, Philippe, « Un impossible renouveau: bases et arsenaux d'outre-mer, 1945-1975 », In SHM, *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours : actes du colloque organisé en partenariat avec le S.H.M*, Paris, 22-23 mai 2000, Vincennes, S.H.M, 2002, 396 p., 2-7025-0829-4
- VIAL, Philippe, « L'aide américaine au réarmement français (1948-1956) ». In VAISSE, Maurice, MELANDRI, Pierre et BOZO, Frédéric (dir.), *La France et l'OTAN (1948-1956)*, Bruxelles, éd. Complexe, 1996, pp. 169-188., 2-225-82485-1
- VIAL, Philippe et BALVAY, Arnaud, « Les administrations militaires et la reconstruction civile : l'exemple de la Marine nationale ». In BARJOT Dominique, BAUDOUI, Rémi, VOLDMAN Danièle (dir.), *Les reconstructions en Europe (1945-1949)*, Bruxelles, éd. Complexe, 1997, pp. 115-134, 2-87027-693-1

##### 5) Politique et stratégie militaire après la Seconde guerre mondiale: l'OTAN, l'école de guerre et la Crise de Suez

- ARNOULT, Pierre, *le poste d'attaché naval à Londres dans l'Entre-deux-guerres : un observatoire privilégié de l'évolution de la Royal Navy et des relations navales franco-britanniques (1919-1939)*, mémoire de maîtrise sous la direction de Mr le Professeur Robert Frank, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, session de septembre 2002
- BEAUFRE, général, *L'expédition de Suez: la vérité sur les 7 jours qui auraient peut-être épargné une guerre au monde*, Paris, éditions Grasset, 1967, 247 p.
- BEAUSSANT, Marcel, Amiral, « La politique navale française de 1945 à 1965 », *Revue historique des armées*, 1991, 184p, p48-57
- BERNARD, Jean-Yves, *La genèse de l'expédition franco-britannique de 1956 en Egypte*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, 414 p., 2-85944-479-3
- BOZO, Frédéric, *Deux stratégies pour l'Europe: de Gaulle, les Etats-Unis et l'Alliance Atlantique ( 1958-1969)*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction du professeur Pierre MELANDRI, université de Paris 10 Nanterre, Paris 1993
- CHALIAND, Gérard (dir.), *Anthologie mondiale de la stratégie: des origines au nucléaire*, Paris, Laffont, 1990, 1523p., 2-221-09356-9
- CONSEIL FRANCO-BRITANNIQUE, *La France et la Grande-Bretagne devant les crises internationales: actes du colloque tenu du 27 au 29 septembre 1991 à l'abbaye de Royaumont*, Paris, éditions Sedes, 1994, 232 p.
- FAIVRE, Maurice, *Le Général Paul Ely et la politique de défense: 1956-1961: l'Algérie, l'OTAN, la bombe*, Paris, Institut de Stratégie comparée: éd. Economica, 1998, 146 p., 2-7178-3729-9
- GIGANTESCO, Pierre de, Vice-amiral, « Considérations sur la stratégie navale de l'occident en Méditerranée », in *Stratégies navales et défense de l'Europe*, SEVAISTRE, Olivier (dir.), symposium organisé par le centre d'études et de prospective stratégique en mai 1987, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, Publisud, Fondation pour les études de la défense nationale, 1988, p 113-122, 159 p, 2-86600-378-0
- GIMENEZ, Bénédicte, *La Marine et la crise de Suez*, mémoire de maîtrise sous la direction du professeur Robert Frank, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1998, 280p., mention spéciale du prix de stratégie maritime « Amiral Daveluy » décerné chaque année par le Chef d'état-major de la Marine
- GOUGUENHEIM, Sylvain, *La Crise de Suez et son environnement international*, 1985, Service Historique

de la Marine, 165p., non édité

-ISMAY, Lord, *OTAN Les cinq premières années 1949-1954*, éditeur inconnu, lieu d'édition inconnu, [1954], 293 pages

-KELLY, Saul, *Whitehall and the Suez Crisis*, Londres, éditions Cass, 2000, 250 p., 0-7146-5018-8

-KYLE, Keith, *Suez*, Londres, éditions Weidenfeld and Nicholson, 1992, 656 p., 0-297-81274-2

-LACOSTE, Pierre, Vice-amiral, *Stratégie Navale: guerre ou dissuasion?*, Paris, Fernand-Nathan, 1981, 317 p., 2-09-299105-1

-MASSON, Philippe, « la politique navale française de 1945 à 1967 », *La Revue maritime*, avril 1968, p469-483

-MASSON, Philippe, *La crise de Suez (novembre 1956-avril 1957)*, Paris, État-major de la Marine, Service historique, 1966, 272 pages

-MONAQUE, Rémy, *L'école de guerre navale 1893-1993*, Paris, Service Historique de la Marine, 1995, 488 p.

-NIGOUL, Claude, TORRELLI, Maurice, « la Méditerranée, théâtre maritime d'un conflit continental hypothétique », in SEVAISTRE, Olivier ( dir.), *Stratégie navales et défense de l'Europe*, symposium organisé par le Centre d'étude et de prospective stratégique en mai 1987, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, Publisud, Fondation pour les études de défense nationale, 1988, p100-112, 159 p., 2-86600-378-0

-ROSSIGNOL, Benoît, « Apprendre l'un de l'autre: l'école de guerre navale et la coopération franco-allemande ( 1956-1993) », In Centre d'études en sciences sociales de la défense, et Centre d'études d'histoire de la défense (dir.), *Bilans et perspectives de la coopération franco-allemande de 1963 à nos jours*, Paris, A.D.D.I.M, pp.243-280, 2-8454-6000-4

-RUELH, Lothar, *La politique militaire de la France de la 5<sup>ème</sup> république*, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, Presses de la FNSP, collection cahiers de la FNSP, 1976, 429p., 2-7246-0328-1

-RODIERE, Michèle, SOLIMAN, Lotfallah, *1956, la crise de Suez*, Paris, la Documentation française, 1986, 2-11-001645-0

-VIAL, Philippe et CERINO, Jean-Benoît, « La Marine et le nouveau monde: l'enseignement de l'école de guerre navale face aux bouleversements du second après-guerre (1945-1956) », *Revue Historique des Armées*, n°1, 1996, pp. 107-117

-VIAL, Philippe et CASERTA, Ludovic, « La Marine nationale, l'OTAN et la CED (1950-1954) ou l'impossible marine européenne », *Revue Historique des Armées*, n°2, 1999, pp. 79-94

#### 6) La préfecture maritime de Cherbourg et la ville

-BESNIER, Michel, *Cherbourg*, Paris, éd. Seyssel, 1986, 107 p., 2-903528-72-1

-FORTIER, Bruno, *Les Vaisseaux et les villes: l'arsenal de Cherbourg*, Bruxelles, [éditeur inconnu], 1978, 191 p., 2-87009-090-0

-THIN, Edmond, *Cherbourg, bastion maritime du Cotentin*, Condé-sur-Noireau, éd. C. Corlet, 1990, 430 p., 2-854480-187-3

-VAÏSSE, Maurice, *La France et l'atome*, Bruxelles, édition Bruylant, 1994, 324 pages

#### 7) La crise tunisienne

a) Bizerte et l'enjeu algérien

- ABIS, Sébastien, *L'Affaire de Bizerte*, Tunis, Sud éditions, 2004, 202 pages, p.23
- BATTAGLIA, Mattea-Paola, *Entre enjeu de sécurité et composante de puissance: la Méditerranée en guerre froide: les perspectives françaises, 1947-1962*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de D.E.A sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2000, 469 p.
- BERNIGAUD, J., « Les aspects maritimes de la guerre d' Algérie », *Revue de défense nationale*, octobre 1968, pp. 1496- 1 502.
- BOISSEAU, Philippe, *Les loups sont entrés dans Bizerte*, Paris, éditions France-Empire, 1998, 158 p., 2-7048-0842-2
- CARON, Cyrille, sous-lieutenant, *Bizerte, base stratégique en Méditerranée 1949-1961*, 1996-1997; école spéciale militaire de Saint-Cyr, 1<sup>er</sup> bataillon de France, Filière relations internationales
- CHAUNU, Jean, *La Marine et la guerre d'Algérie*, Mémoire de maîtrise, Vincennes, S.H.M, 1984, 86p.
- COINTET, Michèle, *De Gaulle et l'Algérie française 1958-1962*, Paris, Perrin, 1996, 315 p., 2-262-00077-8
- DANIEL, Jean, *De Gaulle et l'Algérie. La tragédie, le héros et le témoin*, Paris, éd. du Seuil, 1986, 284p., 2-02-009229-8
- DROZ, Bernard et LEVER, Évelyne, *Histoire de la guerre d'Algérie 1954-1962*, édition revue et augmentée, éd. du Seuil, 1991, 383 p.
- FIELD, Joseph-Albert, et HUDNUT, Thomas, *L 'Algérie, de Gaulle et l'armée: 1954-1962*, Paris, Arthaud, 1975, 206 p. (traduit de l'anglais par Jacques Mordal), 2-7003-0095-5
- GHARDALLAH, Faouzi, *L'affaire de Bizerte dans les relations franco-tunisiennes*, Lyon, [éditeur inconnu], 1973, 220 p.
- KELLY, Georges, *Soldats perdus, l'armée et l'empire français en crise, 1947-1962*, Paris, Fayard, 1967, 485 p. (traduit par Pierre Christin, titre original: *Lost Soldiers*)
- KHLIFI, Omar, *Bizerte: la guerre de Bourguiba*, Tunis, éditions Médiacom, 2001
- LAVAUZELLE, Charles, *De Bizerte à Sarajevo: les troupes de marine dans les opérations extérieures de 1961 à 1994*, Paris, éditions Lavauzelle, 1995, 364 p., 2-7025-0380-2
- LE MIRE, Henri, *Histoire militaire de la guerre d'Algérie*, Paris, Albin Michel, 1982, 405 p., 2-226-01387-3
- LEPOTIER, Adolphe, Contre-Amiral, *Bizerte*, Paris, éditions France-Empire, 1966, 348p.
- ORR, Andrew, *Ceux d'Algérie: le silence et la honte*, Paris, Payot, 1990, 245 p., 2-228-88285-2
- PLANCHAIS, Jean, « Ce que voulaient les militaires pendant la guerre d' Algérie », Paris, L'Harmattan, 1995, *In Mémoires de la colonisation - relation colonisateurs-colonisés*, colloque des 3-4 décembre 1993, pp. 85-90.
- RENAUD, Patrick-Charles, *La bataille de Bizerte: 19-23 juillet 1961*, Paris/Montréal, éditions l'Harmattan, 1996, 199p., 2-7384-4286-2
- STORA, Benjamin, *Le dictionnaire des livres de la guerre d'Algérie: 1955-1995*, Paris, éd. L'Harmattan, 1997, 347 p.
- STORA, Benjamin, et HARBI Mohammed, *La guerre d'Algérie : 1954-2004, la fin de l'amnésie*, Paris, Robert Laffond, 2004, 728 p., 2-221-10024-7
- THEIS, Laurent et RATTE, Philippe, *La guerre d'Algérie ou le temps des méprises, Avec le témoignage de 15 personnalités*, Tours, éd. Mame, 1974, 304 p.

b) Le putsch des généraux d'avril 1961

- PLANCHET, Jean et FAUVET, Jacques, *La fronde des généraux*, Paris, Arthaud, 1961, 273 p. Ouvrage de

référence écrit « à chaud » par deux spécialistes des événements politico-militaires.

-VAISSE, Maurice, *Alger, le putsch*, Bruxelles, éd. Complexe, 1983, 186 p., 2-87027-115-8

#### 8) La période brestoise

-AMMAN, Maurice, Amiral, *Brest, port-relais pétrolier pour la France et l'Europe*, Paris, Académie de Marine, 1967, 28p.

-DUVAL, Marcel, Vice-Amiral d'escadre et MONGIN, Dominique, *Histoire des forces nucléaires françaises depuis 1945*, Paris, P.U.F, 1993, 128p., 2-13-046009-7

-STRUB, Philippe, *Le préfet maritime et la reconstruction de la Marine du Ponant (du 19 septembre 1944 au premier semestre 1950)*, Université de Bretagne Occidentale, mémoire de maîtrise sous la direction de Madame Marie-Thérèse Cloître et de Monsieur Christian Bougeard, juin 2001, 212 p.

-VAISSE, Maurice, « Le Q-244, le premier sous-marin atomique français », *Revue Historique des Armées*, n°3, 1990, pp.42-46

#### 9) Témoignages et mémoires de marins ou d'hommes politiques contemporains

-ANTIN TOURNIER DE VAILLAC, Arnaud (d'), *Sous la flamme de guerre*, Paris, Presses de la Cité, 1965, 253 p.

-ARGOUD, Antoine, *La décadence, l'imposture et la tragédie*, Paris, Fayard, 1990, 360 p., 2-213-00148-0

-BEAU, André Roch, *Une lueur qui vient de la mer 1910-1990*, Paris, éd La Page et la Plume, 1995, 306 p.

-CORNIAULT, Jean, (Contre-Amiral), *Souvenirs de guerre et d'avant guerre d'un officier de marine (1926-1963)*, Les Portes en Ré, 1976-1981, 7 vol., 533 p.

-DEMORY, Jean-Claude, *Georges Bidault : 1899-1983: biographie*, Paris, Julliard, 1995, 520p., 2-260-01200-0

-DEBAT, Georges, (Capitaine de Vaisseau), *Marine Oblige*, Paris, Flammarion, 1974, 332 p.

-FAVIN-LEVEQUE, (Amiral), *Souvenirs de la mer et d'ailleurs*, Versailles, éd. les 7 vents, 1990, 298p.

-FLOHIC, François, (Vice-Amiral), *Souvenirs d'outre- Gaule*, Paris, Plon, 1979, 245 p., 2-259-00512-2

-GOURMELEN, Jean, *Mémoires de guerre et d'ailleurs*, 60 p.

-JOUHAUD, Edmond, (général), *Ce que je n'ai pas dit, Sakiet, O.A.S, Evian*, Paris, Fayard, 1977, 432p.

-JOUHAUD, Edmond, (général), *O mon pays perdu, de Bou-Sfer à Tulle*, Paris, Fayard, 1969, 569p.

-LEENHARDT, Yves, amiral, « In memoriam l'Amiral Maurice Amman », *La Nouvelle Revue Maritime*, Août-septembre 1988, numéro 411

-MOULIN de LABARTHETE, Jean (du), *Des marins dans la tourmente (témoignages)*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1990, 155 p.

-PHILIPPON, Jean, (Vice-Amiral), pseudonyme HILARION, *Le métier de la mer*, Paris, éd. France-Empire, 1971, 526 p.

-PHILIPPON, Jean, (Vice-Amiral), pseudonyme HILARION, *La Royale et le roi*, Paris, éd. France Empire, 1982, 396 p.

-TRICOT, Bernard, *Les Sentiers de la paix, Algérie 1958-1962*, Paris, Plon, 1972, 445 p.

-ZELLER, André, *Dialogues avec un général*, Paris, Presses de la Cité, 1974, 313 p.



#### 10) Études sur quelques marins français

- BOUGNOL, Brice, *l'amiral Querville, itinéraire d'un marin français au vingtième siècle*, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2004
- BOUVEUR, Alexandre, *L'amiral Barjot (1899-1960), de la pensée à l'action, itinéraire d'un officier de marine hors normes*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2003.
- DU CAUZE de NAZELLE, Marc-Antoine, *Jacques Moreau. l'amiral méconnu de la Marine d'Afrique (octobre 1942-août 1943)*, Paris IV-La Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Georges-Henri Soutou et François-Georges Dreyfus, 1999.
- GENTY, Matthieu, *L'amiral Lemonnier*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 1999, 168 p.
- LACROIX, Christophe, *L'amiral Lacroix. exemple d'un officier de marine du premier vingtième siècle (1883-1949)*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2002.
- LASTERLE, Philippe, « Marcel Gensoul (1880-1973), un amiral dans la tourmente », *Revue Historique des armées*, 4, 2000, p. 71-91.
- LASTERLE, Philippe, « Le commandant Mine (1900-1956), un marin au service de Marianne », *Revue Historique des Armées*, 2003 (1), pp. 109-118
- MOLLANS, Éric (de), *Durand-Viel. le dernier de nos grands amiraux*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 1999, 169 p.
- MONTETY, Etienne (de), *Honneur d'Estienne d'Orves, un héros français*, Paris, Perrin, 2001, 337 p.
- PERSON, Philippe, *Nomy, un amiral atypique*, Paris 1-Panthéon-Sorbonne, mémoire de maîtrise sous la direction de Monsieur Robert Frank, 2000, 176 p.
- PONS, Jacques, *L'Amiral Cabanier (1906-1976) : sa carrière*, 1991, 71p
- VIAL Philippe, et MARTINANT de PRENEUF, Jean, « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot », 1<sup>ère</sup> partie: « Révélé par la guerre (1901-1945) », *Revue Historique des Armées*, 4, 1997, n° 209, pp. 105-126; 2<sup>ème</sup> partie: « Lancelot et le Nouveau Monde (1945-1957) » *Revue Historique des Armées*, 1, 1998, n° 210, pp. 92-112.

#### 11) Le général de Gaulle et le gaullisme

- DE GAULLE, Charles, *Mémoires de guerre*, Plon, 3 t. : L'appel 1940-1942, 1954, 434 p.; L'unité 1942-1944, 1956, 497 p.; Le salut 1944-1946, 1959, 531 p.
- DE GAULLE, Charles, *Mémoires d'espoir*, Plon, 2 t. : Le renouveau 1958-1962, L'effort 1962..., 1970, 401 p.
- DE GAULLE, Philippe, *Mémoires accessoires*. t. I, 1921-1946, 1997, 428 p. ; t II, 1946-1982, Paris, Plon, 2000, 329 p.
- DE GAULLE, Philippe, *De Gaulle, mon père*, t. I, 2003, 578 p. ; t. II, 2004, 556 p. Paris, Plon.

Tous ces ouvrages sont disponibles dans les grandes bibliothèques ou dans le cas contraire au SHD/DM qui est situé au pavillon de la Reine dans le château de Vincennes.

**TABLE DES MATIERES**

INTRODUCTION	3
LISTE DES ABREVIATIONS	12
LISTE DES GRADES DE LA MARINE FRANCAISE	13

## **PREMIERE PARTIE : JEUNESSE ET EVEIL D'UNE VOCATION TECHNIQUE (1904-1939)°**

14

### **CHAPITRE I : DE LA TERRE VERS LA MER**

(1904-1925) 15

I	De la naissance à l'Ecole Navale	16
	A. L'enfance d'un fils de militaire	16
	B. La Première guerre mondiale et ses conséquences	17
II	L'apprentissage du métier de marin : deux ans d'école et une circumnavigation	20
	A. Naissance d'un marin	20
	B. La <i>Jeanne d'Arc</i> et la position de chef de poste pour la croisière école	22

### **CHAPITRE II : UN BORDACHE QUI SE REVELE PAR SES COMPETENCES**

TECHNIQUES (1926-1939) 28

I	De bonnes premières affectations	29
	A. L'apprentissage du commandement à bord des navires récents de la Royale	29
	B. La <i>Lorraine</i> et la remise en ordre : l'entrée effective dans la renaissance de la Royale	31
II	La campagne en Orient	32
	A. Un départ manqué	32
	B. A bord de <i>l'Inconstant</i> : l'affirmation de la présence française en Indochine	33
III	Torpilles et électricité : le pari d'Amman le technicien	35
	A. Premier service à terre et mariage	35
	B.L'école des officiers électriciens et torpilleurs	36
	C.La refonte de la <i>Provence</i> et les premiers succès techniques, malgré l'échec de l'entrée à l'Ecole de Guerre Navale	37
IV	Sur la belle marine des années 30	39
	A.Le <i>Dupleix</i>	39

B.Amman officier torpilleur	40
C.Enseignant sur le bâtiment-école des officiers torpilleurs et appartenance à la Commission d'Etudes Pratiques pour le Lancement des Torpilles (CEPLT)	41

## DEUXIEME PARTIE : AMMAN FACE A LA GUERRE, ITINERAIRE D'UN BARBARESQUE (1939-1946) 44

### CHAPITRE III : DE TOULON A CASABLANCA VIA SAINT NAZAIRE : AMMAN FACE A UNE BATAILLE PERDUE 45

I	La "Drôle de Guerre" dans la marine	46
	A.Les premières semaines à Toulon : installation de l'ASDIC (Anti-Submarine Detection Investigation Comitee) sur le <i>Tigre</i>	46
	B.Enfin l'action, les premiers convois de la guerre dans l'Atlantique	47
II	L'évasion du <i>Jean-Bart</i>	48
	A.Les premières semaines à Saint-Nazaire	48
	B.Premières inquiétudes face à l'avancée allemande	49
	C.Un départ précipité face à une déroute généralisée	51
III	La "Drôle de Paix", du 22 juin 1940 au 13 novembre 1942	53
	A.Un marin sonné par la défaite ou la continuité de l'obéissance au pouvoir légal	53
	B.Sur l' <i>Albatros</i> une période globalement inactive	55
	C.Un séjour en France occupée : continuer à obéir malgré ses convictions propres	56

### CHAPITRE IV : DE L'OPERATION *TORCH* AU RETOUR A PARIS 58

I	La résistance à l'opération <i>Torch</i>	59
	A.La situation politique au Maroc	59
	B.La bataille de Casablanca : Amman modèle de l'officier de Marine	60
II	Un "Barbaresque" rentre en guerre	64
	A.A L'Etat-Major du commandant de la Marine au Maroc	64
	B.Un pacha efficace sur <i>La Boudeuse</i> : remise à niveau technique puis participation à la libération de la Corse	65
	C.En poste à l'Etat-Major particulier du Chef d'Etat-Major Général de la	

## **TROISIEME PARTIE : DE WASHINGTON A LONDRES, NAISSANCE ET CONSECRATION D'UN MILITAIRE DIPLOMATE (1946-1958)**

72

### **CHAPITRE V : DE PARIS A PARIS VIA WASHINGTON, AMMAN DIVERSIFIE SES EXPERIENCES**

73

I	Amman commande le <i>Hoche</i>	74
	A. Une marine qui n'est plus que l'ombre de ce qu'elle était reçoit en partage les restes de la <i>Kriegsmarine</i>	74
	B. Commémoration de la Libération et missions de représentation dans les colonies	74
II	Professeur a l'Ecole de Guerre Navale	76
	A. Une réouverture contestée sur laquelle planent nombre d'incertitudes	76
	B. Deux ans de professorat face aux bouleversements géostratégiques	77
III	Au "Groupe Permanent" de l'OTAN à Washington	79
	A. Une structure nouvelle	79
	B. Un marin indésirable dans l'obtention de l'aide alliée	80
	C. Face aux problèmes de l'heure, la fin du recueillement de la Royale	83
IV	La campagne de la <i>Jeanne d'Arc</i>	85
	A. Représentation diplomatique d'une France en mal de reconnaissance à l'étranger	85
	B. Une croisière représentative des priorités françaises	87
V	En service à l'Etat-Major Général de la Marine	88
	A. La Royale en plein renouveau effectif : entre effort national et aide étrangère	88
	B. Un poste d'importance, la satisfaction des chefs	89

CHAPITRE VI : AMMAN, LE POSTE D'ATTACHE NAVAL ET LA CRISE DE SUEZ : ENTRE TERGIVERSATIONS ET DETERMINATION, LES DESILLUSIONS DE DEUX GRANDES PUISSANCES DEVENUES MOYENNES (1955-1958)

		93
I	Amman attaché naval	94
	A.Les premiers mois à Londres, un poste privilégié d'observateur des relations franco-britanniques	94
	B.La nationalisation du Canal : raisons et conséquences	95
II	Les débuts de la Crise de Suez (27 juillet 1956-7 septembre 1956)	98
	A.La fin de la "routine"	98
	B.Indignation et premières consultations binationales dans un esprit d'unanimité	99
	C.Arrivée de l'amiral Nomy, émissaire secret de Bourghès-Maunoury	100
	D.Premières tentatives américaines pour "calmer le jeu"	102
	E.Divergences franco-britanniques sur le plan d'attaque	104
	F.Premières difficultés politiques britanniques	106
	G.Difficultés techniques et politiques liées à <i>Musketeer</i>	107
	H.Sur la scène politique, la "Conférence des usagers"	109
	I.Fin favorable de la première "Conférence des Usagers", détermination française et nouvelles difficultés internes du Premier Ministre britannique	112
III	La crise s'aggrave (8 septembre 1956-18 octobre 1956)	116
	A.Abandon du plan <i>Musketeer</i> , mise en place de <i>Musketeer révisé</i>	116
	B.Mise à l'écart de M.Chauvel, premiers soupçons d'Amman sur une éventuelle collusion franco-israélienne	117
	C.Dulles désavoue les franco-britanniques	119
	D.Impressions françaises sur le nouveau plan, poursuite des pourparlers	122
	E.Echec franco-britannique à la seconde conférence et recours à l'ONU	125
	F.Nouveau coup de poignard de Dulles et nouvelles lenteurs britanniques	126
	G."Envoyez les ordres"	127
	H.Vers un plan d'hiver	129
	I.Affrontement diplomatique à l'ONU	131

IV	La décision et sa mise en œuvre (18 octobre 10h00-6 novembre)	134
	A. "Les dèss sont jetés"	134
	B. Premiers mouvements israéliens	138
	C. Ultimatum franco-britannique et intervention	139
	D. Collusion américano-soviétique à l'ONU	141
	E. Face aux pressions, Eden cède	145
V	La liquidation (6 novembre 1956-22 décembre 1956)	146
	A. Dernières tentatives franco-britanniques de résistance	146
	B. Bilan des opérations	154
VI	Après la crise, début d'un éloignement franco-britannique (22 décembre 1956-septembre 1958)	155
	A. Tentatives de maintien du lien franco-britannique par des négociations sur le nucléaire	155
	B. Fin de l'affectation d'Amman et retour de De Gaulle	157

## **QUATRIEME PARTIE : UNE FIN DE CARRIERE MARQUEE PAR LA DIPLOMATIE GAULLIENNE (1958-1965)**

### **CHAPITRE VII : DE L'ECOLE DE GUERRE NAVALE A LA PREFECTURE MARITIME DE CHARBOURG**

I	Commandant de l'Ecole de Guerre Navale (10 septembre 1958-31 juillet 1959)	158
	A. Une affectation provisoire	159
	B. Un directeur soucieux d'ouverture sur le monde	159
	C. Souplesse d'Amman face aux demandes de coordination	160
II	Préfet Maritime de la Première région (1 <sup>er</sup> juin 1959-2 octobre 1960)	162
	A. Amman cumule deux fonctions	162
	B. L'avenir incertain de l'arsenal	163
	C. Poursuite et fin de l'affectation	164

### **CHAPITRE VIII : LA BATAILLE DE BIZERTE, CONSEQUENCE INDIRECTE DE LA GUERRE D'ALGERIE**

I	Une base de premier ordre, un contexte tendu	167
	A. Une situation exceptionnelle	167
	B. Un contexte local tendu	168

II	Une mission ambiguë : se maintenir ou préparer un départ?	169
	A.Un contexte politique difficile	169
	B.Le poids de la guerre d'Algérie sur la base le putsch des généraux	172
	C.D'une crise à l'autre	173
III	Le sang coule à Bizerte (19-23 juillet 1961)	184
	A.L'ouverture des hostilités : l'attaque tunisienne du 19 juillet	184
	B.20 juillet, l'armée française riposte enfin	186
	C.21 juillet, les paras prennent Bizerte	189
	D.22 juillet, ultimes tentatives tunisiennes de résistance	191
	E.23 juillet, le cessez-le-feu	193
IV	Du cessez-le-feu au retour dans les enceintes : entre tensions militaires et bataille diplomatique (24 juillet-10 octobre 1961)	195
	A.Offensive diplomatique tunisienne pour internationaliser la crise	195
	B.Entre détente et escarmouches, un été incertain	200
	C.Une réelle détente tardive	205
	<b>CHAPITRE IX : BREST, L'APOTHEOSE D'UNE CARRIERE</b>	209
I	Préfet Maritime de la Deuxième région	210
	A.Une marque de compétence et l'appui personnel de De Gaulle	210
	B.Un poste tourné vers la préparation de l'avenir	211
II	Adieu Marine	213
	A.Un départ retardé	213
	B.Poursuite et fin de l'affectation d'Amman	213
	<b>EPILOGUE : UNE RETRAITE BIEN REMPLIE (1965-1988)</b>	215
I	La refondation de la Société Nationale des Sauveteurs en Mer	216
	A.Le sauvetage en mer de 1824 à 1967	216
	B.La Société Nationale des Sauveteurs en Mer	217
II	Le Cercle de la Mer : rassembler et diffuser l'amour de la mer	218
	A.Une longue présidence...	218
	B...au milieu d'autres activités.	218
	<b>CONCLUSION</b>	220
	<b>ANNEXES</b>	223
	<b>SOURCES D'ARCHIVES</b>	239



<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>250</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>262</b>