

AMIRAL MAURICE AMMAN

1904-1988



MEMOIRES

Table des matières

AVANT-PROPOS	5
CHAPITRE I	6
LES PREMIERES ANNEES (1904/ 1939)	6
A.L'ENFANCE (1904 - 1914).....	6
B.- L'ADOLESCENCE (1914 - 1923)	10
C.- L'ECOLE NAVALE ET LA « JEANNE d'ARC" (1923 - 1926)	14
D.- LES PREMIERS EMBARQUEMENTS EN FRANCE ET EN CAMPAGNE (1927- 1931)....	18
E.- LA GRANDE MARINE D'AVANT GUERRE	27
F.- LES PRELIMINAIRES DE LA GUERRE	33
CHAPITRE II	36
LA GRANDE GUERRE	36
A.- LA DROLE DE GUERRE DU 2 SEPTEMBRE 1939 AU 22 JUIN 1940.....	37
a)- Les premières semaines de guerre à Toulon (jusqu'au 19 octobre 1939).....	37
b)- Les premiers convois de la guerre dans l'Atlantique	39
c)- Sur le "Jean-Bart" en construction à Saint-Nazaire	42
d)- L'évasion du "Jean-Bart" les 18 et 19 juin 1940	49
e)- De Saint-Nazaire à Casablanca	53
B.- LA DROLE DE PAIX DU 22 JUIN 1940 AU 13 NOVEMBRE 1942	55
a)- Sur le "Jean-Bart" à Casablanca (jusqu'au 5 août 1941)	55
b)- Sur l'Albatros à Casablanca du 5 août 1941 au 7 novembre 1942	61
c)- La bataille de Casablanca (du 8 au 10 novembre 1942). Avec ses préliminaires et ses suites	65
C.- LA MARCHÉ VERS LA VICTOIRE, DU 13 NOVEMBRE 1942 AU 8 MAI 1945.....	83
a)- A l'état-major du Commandant de la Marine au Maroc (jusqu'au 5 avril 1943).....	84
b)- Mon commandement de "La Boudeuse" (1943 - 1944)	85
c)- A l'état-major particulier du Chef d'Etat-Major général de la Marine - Préparation et exécution du débarquement de Provence.....	91
d)- Chef de Cabinet du Chef d'Etat-Major général de la Marine (15 septembre 1944-1er mai 1946).....	97
CHAPITRE III	103
L'APRES GUERRE	103
A- MON COMMANDEMENT DU "HOCHÉ" EX-CONTRE TORPILLEUR ALLEMAND (1946 - 1947).....	103
B- PROFESSEUR A L'ECOLE DE GUERRE NAVALE	107
C- AU GROUPE PERMANENT DE WASHINGTON.....	111
D- UNE CAMPAGNE DE LA « JEANNE D'ARC"	116

E- EN SERVICE A L'ETAT MAJOR GENERAL DE LA MARINE	122
CHAPITRE IV	128
OFFICIER GENERAL PENDANT 10 ANS	128
A.-ATTACHE DES FORCES ARMEES A LONDRES	128
a) Les premiers mois	128
b) Les débuts de la crise de Suez (27 juillet - 7 septembre 1956)	130
c) La crise s'aggrave (8 septembre - 18 octobre)	138
e) Les réformes effectuées au cours des mois qui ont suivi l'arrêt des opérations.	149
f) Poursuite et fin de mon affectation en Angleterre	154
B.- COMMANDANT DE L'ECOLE DE GUERRE NAVALE	156
(10/09/58 - 31/07/59).....	156
C.-PREFET MARITIME DE LA 1ère REGION	162
1er juin 59 - 2 octobre 60	162
D.- COMMANDANT DE LA BASE STRATEGIQUE DE BIZERTE	166
(2 octobre 60/20 décembre 1961).....	166
a) Les huit premiers mois	166
c) La journée du 19 juillet	177
e) Le dégagement du goulet	187
f) L'élargissement du périmètre contrôlé par nos forces au cours de la journée du 22 juillet et le cessez le feu.....	193
g) Du cessez-le feu au retour dans les enceintes le 10 octobre.....	195
h) Après le retour au calme du 10 octobre ; mes dernières semaines en Tunisie jusqu'au 25 novembre.	201
E. PREFET MARITIME DE LA DEUXIEME REGION	204
(20 décembre 1961-16 octobre 1965).....	204
ADDENDUM	213
EN RETRAITE	213
(a) Que faire ?.....	213
(b) Le sauvetage en mer de 1824 à 1967	213
(c) Comment sera assuré désormais le sauvetage des personnes en détresse en mer	215
d) La construction, l'entretien et l'emploi des moyens matériels de la S.N.S.M.	217
(e) Les équipages de la S.N.S.M.	218
(f) Les finances de la société	219
APPENDICE	222
ANNEXES	224
ANNEXE I	226

LA SNSM. LA SOCIETE DE SAUVETAGE EN MER AUJOURD’HUI.....	226
ANNEXE II.....	228
LA CREATION DU CERCLE DE LA MER	228
ANNEXE III	230
PAPIERS DE L’AMIRAL AMMAN.....	230
ANNEXE IV.....	242
RENCONTRE ENTRE LES ENNEMIS D’HIER.....	242
ANNEXE V	246
LA BATAILLE DE BIZERTE.....	246
LE RECIT DU GENERAL DE GAULLE	246
ANNEXE VI.....	250
BIBLIOGRAPHIE SIMPLIFIEE.....	250

AVANT-PROPOS

1. Arrivé au terme de ma vie, j'ai rédigé ce récit de mon existence et des événements essentiels qui l'ont marquée, pour mes enfants, les membres de ma famille et tous ceux qui m'ont connu.

2. C'est ainsi que je traite successivement : dans un premier temps de mes activités depuis mes premières années jusqu'à la guerre de 39 ; de ma participation à celle-ci dans ses différentes phases, de l'après-guerre jusqu'à ma promotion dans le corps des officiers généraux ; des événements auxquels j'ai participé pendant les dix années de mes activités avec des étoiles sur les manches ; enfin de mes occupations, l'heure de la retraite venue.

3. Tout au long de ce récit, je me suis efforcé d'être objectif et de dire, sans passion, ce que j'ai vu, entendu et vécu.

CHAPITRE I

LES PREMIERES ANNEES (1904/ 1939)

A - L'ENFANCE (1904 - 1914)

B - L'ADOLESCENCE (1914-1923)

C - L'ECOLE NAVALE ET LA « JEANNE D'ARC » (1923-1926)

D – LES PREMIERS EMBARQUEMENTS EN FRANCE ET EN INDO-CHINE (1927-1931)

E – LA GRANDE MARINE D'AVANT GUERRE (1931 -1936)

F – LES PRELIMINAIRES DE LA GRANDE GUERRE (1937-1939)

A.L'ENFANCE (1904 - 1914)

1. Le siècle avait 4 ans quand je suis né, le 16 octobre, à Saint Maur-des-Fossés, 22 Rue des Lilas, où habitait la soeur cadette de ma mère, Blanche Benoît. Deux semaines après, je prenais le train pour Toulon, dans les bras de ma mère, après avoir été embrassé à la gare de Lyon, par la plus jeune soeur de ma mère, Fernande Saulnier qui devait devenir plus tard ma belle- mère, à l'époque jeune mariée en voyage de noce.

2. Arrivé à Toulon, j'étais conduit au Mourillon et confié aux bons soins d'une "nourrice sèche" Virginie, et j'ouvris les yeux, devait-on me dire plus tard, "au soleil du midi".

3. En 1905, Roger COLLOMB d'un an plus jeune que moi, et qui devait devenir mon meilleur ami, me rejoignit dans mes promenades de santé le long du littoral : nos pères étaient tous deux "Chefs d'Escadron" dans le même régiment d'artillerie coloniale, et nos mères des amies. Mais, l'un comme l'autre devaient bientôt repartir aux colonies, laissant seules leurs épouses et n'en revenir que deux ans plus tard.

4. De ce retour datent mes premiers souvenirs : mon père me couvrit de cadeaux, mais prit auprès de ma mère la place que j'occupais jusqu'ici, et ce fut un grand chagrin pour moi, vite dissipé heureusement.

5. Les années passèrent et en 1909, mon Père reprit la route du Sud, mais cette fois, ma mère et moi devions le rejoindre à Dakar, après une traversée d'une semaine sur un paquebot des Messageries, la "Cordillère", premier contact pour moi avec la mer et les vaisseaux qui la sillonnent.

*Déjà la vocation militaire : « capitaine d'habillement » au 22^e régiment
d'artillerie coloniale, avec son père*



Plus tard à Toulon



Le port de Dakar n'offrait pas, en ces temps-là, les mêmes facilités qu'actuellement et j'ai souvenir d'avoir été aidé pour gagner, non sans peine, la terre ferme, par un des ordonnances de mon père, un solide et impressionnant Sénégalais qui m'avait pris sur ses épaules. Une fois arrivés, nous pouvions nous croire encore à Toulon, aux prises avec les mêmes moustiques, mais avec un soleil plus ardent auquel on ne devait s'exposer qu'avec un casque, pensait-on à l'époque, car il n'en est plus de même aujourd'hui.

7. De mon séjour qui dura deux ans, coupés par un voyage en France de 3 mois en raison d'une épidémie de fièvre jaune qui sévit à Dakar, j'emporte une brassée de souvenirs que je ne résiste pas au plaisir d'évoquer : d'abord, bien sûr, celui des camarades noirs de mon âge, fils des "tirailleurs" du régiment de mon père, avec lesquels je jouais "à la guerre" puis se réunissaient autour de goûters que préparait ma mère. Les parts étaient faites par mes invités et la mienne était strictement égale à celle de tous les autres. L'exercice terminé, nous étions des frères égaux en droit.

8. Je me rappelle ensuite du débarquement, sur les quais de Dakar, de la première auto destinée à la colonie, en présence d'une foule apparemment très intéressée ; de l'escale du Colonel GOURAUD retournant en France après une campagne brillante en Afrique, donnant l'accolade à mon Père avec qui il avait fait campagne contre notre ennemi Samory , et déjeunant chez nous; d'un repas intime chez le Gouverneur Général PONTY, ami également de mon Père, auquel j'étais "invité" et traité affectueusement par le Gouverneur, de "petit Capitaine" ; des promenades en voiture le soir venu, vers des jardins où les Français de Dakar se retrouvaient "à la fraîche. Enfin, je revois la Comète de Halley dans un ciel scintillant d'étoiles tandis que mes parents et leurs amis parlaient de "fin du monde possible" quand sa traîne balaierait notre planète la nuit prochaine...

9. J'étais bien jeune mais tout ceci est resté gravé dans mon esprit. De même, tandis que je paraissais seulement intéressé par les fauves du Gouverneur, j'écoutais une conversation entre mes parents, sur le prochain mariage de celui-ci avec une actrice à la suite d'une récente escale qu'elle avait faite à Dakar; j'assistais à une réception chez le Général Commandant Supérieur, au cours de laquelle je m'étais introduit subrepticement dans son salon, à la grande fureur de mes parents que m'avaient infligé, une fois sorti, une correction méritée - enfin une séance de cinéma en plein air à Rufisque à laquelle assistait une foule de noirs se pressant devant et derrière l'écran et qui, comme moi, découvraient le cinéma ...

10. En 1911, nous retournions en France, après une escale de notre paquebot à Lisbonne où la République venait d'être proclamée après des engagements qui avaient laissé des traces sur la façade de l'ancien palais royal.

Autour de notre paquebot, des "pointus" se pressaient sans cesser d'applaudir la "République Soeur". Le petit garçon que j'étais ne se doutait pas qu'il aurait souvent à contempler des scènes analogues en France et ailleurs.

11. Une température rappelant celle que nous venions de connaître à Dakar nous attendait à Frontenay, dans le Jura, où mes parents avaient prévu de se rendre dès notre retour en France, pour y "respirer le bon air" et aussi pour mon Père, renouer avec son passé.

Orphelin, il avait en effet comme tuteur un oncle qui fut curé de Frontenay et qu'il affectionnait particulièrement - ce qui me donna l'occasion de recevoir une grande leçon.

Ayant rendu visite, avec ma mère et moi, au curé qui avait remplacé son oncle, mon Père demanda à revoir les lieux de son enfance, en particulier une grotte, copie inspirée de celle de Lourdes, qu'il avait contribué à aménager avec son oncle

Arrivés sur place, mon Père demanda au jeune curé de réciter un Pater ; ce qu'il fit, tandis que nous nous étions agenouillés, mes parents et moi.

Cela peut paraître classique et normal, mais mon Père avait des opinions arrêtées en vertu desquelles je n'étais même pas baptisé. Le soir venu, il m'expliqua 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. Dans cet esprit, mon Père, me dit-il, en pleine époque des inventaires, dont les opinions étaient connues, allait servir la messe en tenue - à son oncle curé qu'il estimait brimé par "les sectaires laïques alors au pouvoir".

De ces paroles le très jeune garçon que j'étais, a gardé un souvenir profond.

12. Fin 1911, nous avons rallié Cherbourg où un régiment "d'artillerie coloniale" tenait garnison.

J'entrais en 9ème au Lycée et me souviens encore des leçons de politesse et de patriotisme que nous donnait notre professeur qui plus tard, une fois en guerre, écrivit des lettres émouvantes à mon Père.

L'hiver venu j'eus la rougeole, et conserve la vision d'une jeune femme d'une beauté rayonnante, ma mère, me berçant dans mon lit – Cette voix que je n'oublierai jamais - ce regard brillant de tendresse dont la seule évocation fait venir encore des larmes à mes yeux.

13. Mais un poste de "major" dans le régiment d'artillerie coloniale stationné à Toulon devint vacant. Mon Père qui ne s'habitua pas au climat de Cherbourg, assez différent de celui de l'Afrique et qui avait de fréquentes crises de paludisme, se porta candidat et obtint le poste.

Mes parents déménagèrent et quittèrent Cherbourg pour arriver à Toulon en juillet 1912, quelques mois après l'explosion qui avait détruit un des cuirassés de l'escadre de la Méditerranée en Rade de Toulon, la "Liberté" dont seule subsistait à flot une épave sans forme J'ai appris plus tard que la qualité des poudres des munitions du bâtiment avait été la cause de cette catastrophe et de la panique qu'elle avait entraînée lors des obsèques des malheureuses victimes.

14. Mes parents s'installèrent dans un appartement de la haute ville, quelque peu lésardé par l'explosion de la "Liberté", mais bien situé, rue Paulin Guérin ; ma Mère devait y séjourner jusqu'à son décès en 1948, c'est-à-dire que pendant 36 ans j'ai eu l'occasion d'y vivre puis d'y retourner souvent.

En 1912, j'entrais en 8ème au Lycée de Toulon que j'allais fréquenter jusqu'à mon départ en 1923 pour Brest et l'Ecole Navale.

15. Toulon était alors, non seulement un des lieux où la Marine "tenait le haut du pavé", mais aussi une importante ville de garnison, pour l'armée de terre aussi bien coloniale que métropolitaine. J'ai ainsi vécu dès la fin de mon enfance dans un milieu où régnait une ambiance militaire dominée par le désir quasi unanime de venger le désastre de 70 et de reprendre l'Alsace-Lorraine.

Nos jeux, avec mes jeunes amis, étaient donc "militaires" avec des soldats de plomb chez nous, ou des armes de pacotille dans les jardins ou sur la plage de la Mitre et ses abords boisés qui faisaient partie du domaine militaire.

Dans les rues de Toulon, du Mourillon, ou du Cap-Brun, nous ne croisions que des Officiers de toutes armes en tenue, avec leurs sabres. et vivions dans une telle ambiance qu'il nous paraissait impensable de ne pas devenir à notre tour militaires "quand nous serions grands".

16. Un incident devait me confirmer dans mes intentions, s'il en était besoin. Tandis que je jouais dans une pièce voisine de celle dans laquelle se tenaient mes parents avec des amis, j'entendis qu'il était question dans leur conversation de notre drapeau que des gens voulaient "jeter dans un tas de fumier". J'ai su plus tard qu'il s'agissait d'un homme politique de l'époque, qui était poursuivi en justice pour avoir écrit dans son journal une telle phrase qui sensibilisait mon Père et ses amis. Mais, sur le moment l'enfant que j'étais trouva cela très drôle ...

S'étant rendu compte que j'avais sans doute entendu ce qui avait été dit, mon Père, une fois seul avec ma Mère, me prit à part et, me parlant "comme à un grand garçon", me dit qu'on ne devait pas plaisanter en parlant du drapeau de notre pays et que celui qui avait écrit la phrase en cause "n'était pas digne d'être français" ; "si un jour tu te trouves loin de notre pays, isolé, entouré d'ennemis, tu te rendras compte de ce que représente ce drapeau: ta Famille, tes amis, ta maison, tout ce qui t'est familier et que tu aimes et respectes ».

Jamais je n'ai oublié cette leçon que m'a donnée à peu près en ces termes mon Père.

B.- L'ADOLESCENCE (1914 - 1923)

1. Au printemps de 1914, mon Père fut muté à Charenton où se trouvait stationné un groupe d'artillerie dont il prit le commandement. Mes parents décidèrent que je resterais avec ma mère à Toulon jusqu'à la fin de l'année scolaire et que nous rejoindrions à cette époque la région parisienne où nous nous installerions.

Mais l'attentat de Serajevo allait bouleverser la face du monde et nos projets.

2. La distribution des prix ayant eu lieu comme d'habitude en juillet, nous partîmes ma mère et moi, pour Paris, à la recherche d'un appartement qui nous abriterait à proximité du fort de Charenton, jusqu'au moment où mon Père devrait aller faire un nouveau séjour aux colonies.

Très vite, j'eus conscience que mes parents s'attendaient à de graves événements qui risquaient de modifier tous ces beaux projets -

Fin juillet cette perspective s'avéra quasi certaine.

3. Arrivant de Toulon, nous nous étions établis provisoirement chez une soeur de ma mère, divorcée, mère de deux grands enfants qui occupaient une villa à Crosnes, faubourg de Villeneuve-Saint-Georges.

C'est là que, par une belle soirée de juillet j'entendis "sonner la générale", de rue en rue, par le clairon du garde-champêtre de la Mairie qui appelait les citoyens à écouter une proclamation du Président de la République, annonçant que la mobilisation générale ... qui n'était pas la guerre, venait d'être décrétée.

Je ne réalisais évidemment pas très bien ce que signifiaient les décisions ainsi diffusées, mais j'avais l'impression que si tous les braves gens qui m'entouraient étaient profondément émus, ils étaient aussi confiants dans l'avenir et certains que la guerre, si elle éclatait, ne durerait pas longtemps et se terminerait par la victoire de nos armes.

4. Mon Père n'avait plus alors qu'une préoccupation majeure : préparer le départ de son groupe d'artillerie pour la grande aventure.

L'enfant que j'étais assistait, médusé, à la véritable folie qui soulevait l'immense majorité des français de tous âges et de tous milieux, au cri d' « A Berlin".

J'ai souvenir d'une foule déchainée qui mettait à sac un magasin qui aurait abrité des espions, et de l'agitation qui régnait dans le fort de Charenton où mon Père tenait garnison.

Je vois encore des armuriers du régiment, avec des meules aiguisant les sabres des officiers - j'entends mon Père dire à ma mère qu'il était prêt, si la victoire devait en dépendre, à sacrifier un bras, ou une jambe ; et dans une rue de Paris, un inconscient oser crier "à bas la guerre" et se faire lyncher.

5. Le 4 août le régiment de mon Père quittait Paris. La guerre avait été déclarée et des millions d'hommes venant de France et d'Allemagne convergeaient les uns contre les autres pour se mesurer, je devrais dire "s'entretuer".

J'avais dix ans, mais n'ai pas oublié la grande allure de ce régiment dont tous les officiers et soldats étaient à cheval ou sur des prolonges entourant des 75 dont la supériorité sur les 77 de l'ennemi était indiscutée par la foule qui se pressait sur les trottoirs, applaudissait, jetait des fleurs, certains même des friandises à ceux qui allaient "se battre pour la France", en risquant leur vie.

Le convoi avançait lentement et je restais longtemps avec ma mère à proximité de mon Père, jusqu'au moment où, épuisés, nous dûmes l'abandonner avec une émotion qui n'était pas feinte

6. Les jours passèrent; les communiqués étaient laconiques et aucune nouvelle ne nous parvenant, ma mère décida de se rendre au fort de Charenton d'où le régiment était parti et qui donnait asile à un échelon arrière.

L'officier qui le commandait qui avait reçu récemment des nouvelles, nous rassura : mon Père était indemne, mais son groupe qui avait été engagé dans la bataille de Charleroi avait eu des pertes, en particulier, nous dit-il, un de ses capitaines que je connaissais avait reçu, de plein fouet, un obus qui l'avait coupé en deux - J'en frémis encore tant je fus frappé par cette image d'un homme que j'avais vu en pleine force, quelques jours auparavant et qui m'avait parlé avec une gentillesse que je n'oublierai pas ...

7. Quelques jours après, nouveau "coup de tonnerre" : un communiqué venait de paraître faisant état pour la première fois, de combats en France, loin de la frontière ... L'affolement fut général, tandis que des barricades étaient dressées, des trous creusés, des arbres abattus à proximité même de notre demeure, pour arrêter les Allemands s'ils arrivaient jusqu'à nous.

Le soir même, par une belle nuit d'été, nous avions dîné dans le jardin de la villa que nous occupions, quand, venant du lointain, nous entendions comme des roulements de tambour étouffés et prolongés. De là à penser que c'était le bruit du canon, nous refusions de le croire, mais nous en eûmes confirmation le lendemain : c'était vrai.

8. Ma mère pensa alors que nous ne devions pas rester dans le voisinage de Paris, mais rallier Toulon où nous disposions encore de notre appartement. Elle fit les démarches nécessaires et le 5 septembre nous pûmes prendre à la gare de Lyon, un des derniers trains prévus pour aller dans le midi, car la situation ne cessait manifestement d'empirer.

En fait, j'ai appris depuis que le "bataille de la Marne" battait alors son plein et qu'effectivement l'ennemi n'était pas loin de nous.

9. Le voyage dura plus de 3 jours, dans des wagons de fortune dont les parois étaient plus ou moins disjointes, à telle enseigne qu'un fort orage ayant éclaté dans la vallée du Rhône, nous fûmes inondés. Nos compagnons de route étaient nombreux et variés, essentiellement des soldats malades partant en convalescence et des familles s'éloignant de la zone des combats. Nous allions d'arrêt en arrêt, dans de petites gares ou en plein campagne. La soeur de ma mère et ses deux enfants, dont l'un était à la veille d'être mobilisé, nous accompagnaient. Mais la fatigue n'était rien à côté de l'angoisse qui nous étreignait, en pensant aux lendemains qui nous attendaient.

J'avais beau être un gamin, je réalisais tant bien que mal la situation : j'en ai le souvenir précis.

10. Enfin, nous arrivâmes à Toulon.

11. Nous reprîmes possession de notre appartement suffisamment grand pour donner asile non seulement à ma mère et moi, mais à ma tante et ses enfants, mes deux cousins : Georges qui devait bientôt être mobilisé et sa soeur Suzanne plus jeune.

La bataille de la Marne allait vite se terminer ; les Allemands reculer et le front s'établir le long d'une ligne sinueuse allant du Nord de la Belgique à la frontière Suisse. Nous recevions bientôt des cartes de mon Père nous donnant de bonnes nouvelles de sa santé et des combats auxquels il avait participé. Restait mon sort à régler suivant les instructions données par mon Père avant son départ.

12. Le Lycée de Toulon avait bien entendu été réquisitionné pour recevoir des malades et des blessés venant du front.

Tous les professeurs mobilisables avaient d'autre part été appelés "sous les drapeaux". Il ne restait donc d'autre solution pour le proviseur du Lycée que de faire réquisitionner à son tour des magasins, bureaux, locaux divers et de recruter des professeurs retraités, ou même de fortune, présentant un minimum de compétence.

Et c'est ainsi que le 1er octobre 1914 j'entamais ma 6ème dans des conditions pour le moins délicates, en allant d'un local à l'autre aux quatre coins de Toulon. Le résultat fut que nous circulions beaucoup mais travaillions peu

Petit à petit, fort heureusement, d'autres locaux furent transformés en hôpitaux annexes et les locaux du Lycée rendus à leurs fins normales. Je me mis alors pour de bon au travail.

13. A la guerre de mouvement avait succédé une guerre de tranchées, rendant possible l'établissement d'un régime de permissions dont mon Père profita durant l'hiver de 1915; ce qui me donna l'occasion de mieux connaître et d'entendre de sa part des avis dont je devais tirer plus tard grand profit.

14. Il avait reçu le baptême du feu à Charleroi au tout début de la guerre et regrettait de ne pas avoir donné suffisamment d'importance à la protection de ses hommes contre les tirs de l'ennemi en appliquant trop à la lettre un règlement qu'il estimait désuet.

De Charleroi à la Marne il avait battu en retraite tout en soutenant avec ses canons les "coups de boutoir" donnés par nos troupes qui reculaient en bon ordre. Mais depuis, la guerre d'usure qui s'était engagée, l'enrageait. Pour "des bouts de tranchées, on se bat" disait-il, "et des hommes meurent. Certes, l'inactivité est néfaste ... mais on ne doit faire prendre de risques à nos hommes que pour mener à bien des actions qui en valent la peine - Ce n'est pas le cas".

J'écoutais et m'en suis souvenu plus tard quand j'ai eu des décisions graves à prendre.

15. Quelques temps après, mon Père, dont le régiment s'était déplacé de la Champagne vers la Somme, fut cité à l'ordre de l'Armée et fait Officier de la Légion d'Honneur ; ce dont je fus, et suis très fier. Car je pense très sincèrement qu'il l'avait bien mérité. Les mois passaient et fin décembre je le revis à Toulon, pour une rapide convalescence, à la suite d'une mauvaise grippe, qu'il écourta pour rallier son régiment.

La mort devait le frapper au cours de ce dernier voyage. J'avais 12 ans et son souvenir comme ses leçons sont restés gravés dans mon esprit.

16. Ma mère se substitua à lui avec un courage, une énergie et une intelligence qui appellent ma plus profonde reconnaissance. Elle se dévoua corps et âme pour moi et fit de moi l'homme que je suis devenu.

17. J'avais évidemment mes études à poursuivre, mais nous n'avions pour vivre que la délégation de solde de mon Père que ma mère devait continuer à recevoir jusqu'à la fin de la guerre. Or, à cette époque les études dans les lycées n'étaient pas gratuites, à moins d'avoir une bourse qui ne pouvait être accordée qu'après examen. J'allais donc avec ma mère à Draguignan ou ceux-ci avaient lieu. Je fus heureusement reçu et pus ainsi continuer mes études.

Mais par la suite, je n'ai pas trouvé normal que le "pupille de la nation" que j'étais devenu, ait été astreint à subir un tel examen pour être externe non payant dans le lycée que je fréquentais depuis plusieurs années, alors que ma mère n'avait que des ressources des plus modestes, et que j'étais un "bon élève". En ce domaine, nous avons fait heureusement depuis cette époque, quelques progrès.

18. Des années qui ont suivi, je dirai que j'ai poursuivi des études classiques normales avec des professeurs dont la plupart m'ont laissé un bon souvenir, même excellent pour certains d'entre eux. Nous étions pauvres, mais ma mère veillait à ce que je dispose de l'essentiel, ainsi que sa soeur et ses enfants qui vivaient avec nous.

19. Tandis que mon cousin Georges nous quittait bientôt pour devenir fantassin et fréquenter les tranchées, que mon oncle Albert qui deviendra plus tard mon beau père, servait, sur la ligne de feu, des projecteurs qui permettaient de suivre la nuit les agissements de nos ennemis, nous attendions, avec mes amis d'enfance ou compagnons de jeu, le moment où notre tour viendrait, penchés sur des livres et des cahiers qui nous intéressaient moins que la guerre que nous nous préparions naïvement à faire.

Mais tout fut bientôt changé : le 11 novembre 1918 - j'avais 14 ans - un armistice sollicité par nos ennemis fut signé - mettant fin au drame que nous vivions depuis 4 ans ; mais pas à "la grippe espagnole, "qui sévissait dans le monde, entraînant des morts dont le total dira-t-on plus tard a dépassé celui des combattants tués pendant la guerre.

20. Mes études secondaires touchèrent bientôt à leurs fins. Le baccalauréat comportait alors deux parties dont les écrits avaient lieu à Toulon, mais les oraux pour les "latinistes" et "mathématiciens" dont j'étais, respectivement à Aix-en-Provence et Marseille. Les voyages et séjours dans ces deux villes étaient bien entendu à nos frais. Les temps ont changé ...

Jeune bachelier, j'étais reçu chez un oncle à la mode de Bretagne, le Colonel Thouverey, qui avait été un grand ami de mon Père. Devenu industriel, il me conduisit dans deux hauts lieux de la guerre où il avait combattu durement : le Chemin des Dames près de Reims et Verdun.

21. Pour la première fois, je vis, encore dans leur état de la fin de la guerre, les tranchées dont j'avais si souvent entendu parler, les ruines des villages détruits, les bois déchiquetés, les cratères des milliers d'obus qui avaient bouleversé les sols devenus arides et dans les recoins, des ossements encore sans sépulture.

Avec lui je visitais les lieux où il avait vécu, les emplacements des batteries qu'il avait commandées, les sinistres galeries des forts de Vaux et de Douaumont. Je n'oublierai jamais.

22. Mais de retour à Toulon, j'avais à décider de mon avenir. Etre "militaire" : la question ne se posait pas; mais mon Père l'avait dit et répété à ma mère, en passant par une grande école, si j'en étais capable et je choisis l'Ecole Navale qu'on pouvait préparer à Toulon.

23. Nous étions peu nombreux, mais avions d'excellents professeurs, en particulier M. Ozil, qui réussit à me faire comprendre et pratiquer les mathématiques du programme et Rambert dont je n'oublierai jamais les cours magistraux d'histoire. Un an passa, à l'issue duquel je me présentais au concours d'entrée à l'Ecole de mon choix, mais les médecins me trouvèrent "trop maigre" et m'ajournèrent jusqu'à l'année suivante où ils m'accepteront de justesse. Ils n'eurent pas tort car durant les 41 ans que j'allais passer sous l'uniforme, je n'ai jamais eu besoin d'être admis dans un hôpital.

24. Bref, le 1er octobre 1923, j'entrais à l'Ecole Navale.

C.- L'ECOLE NAVALE ET LA « JEANNE d'ARC » (1923 - 1926)

1. L'Ecole Navale était alors implantée, depuis la guerre, dans des bâtiments en dur et des baraques situés le long de la Grand'Rade de Brest dans la zone dite de Laninon, à l'intérieur et à l'extrême ouest de l'arsenal.

Les locaux étaient d'une simplicité spartiate, mais parfaitement tenus ; nos lits étaient des hamacs et nos sièges pour travailler devant des bureaux datant du Borda, de simples pliants. Le réfectoire était du même style, mais ce qui était servi était sain et bon. Nous avions bien entendu un foyer et un lieu de séjour où nous pouvions nous tenir, quand il pleuvait durant nos assez rares moments de liberté.

2. Pendant les premières semaines, nos anciens se chargèrent de nous mettre dans le pli en nous "brimant" avec une apparente, mais loin d'être réelle, méchanceté, ce qui me fit, comme à mes camarades, le plus grand bien. Les jeunes "toutous" que nous étions commencèrent à comprendre que nous n'étions plus seulement des étudiants, mais des jeunes garçons devant apprendre à obéir même à ce qui paraissait anormal, avant d'être appelés à commander.

Dans le même temps, nous étions pris en charge par les cadres de l'Ecole qui, du matin au soir nous apprenaient les rudiments de notre futur métier, à terre et sur l'eau.

Et quand les tailleurs nous eurent livré la tenue de sortie qui nous revenait, nos sabres nous furent remis par nos anciens, qui cessèrent de nous brimer pour devenir des amis.

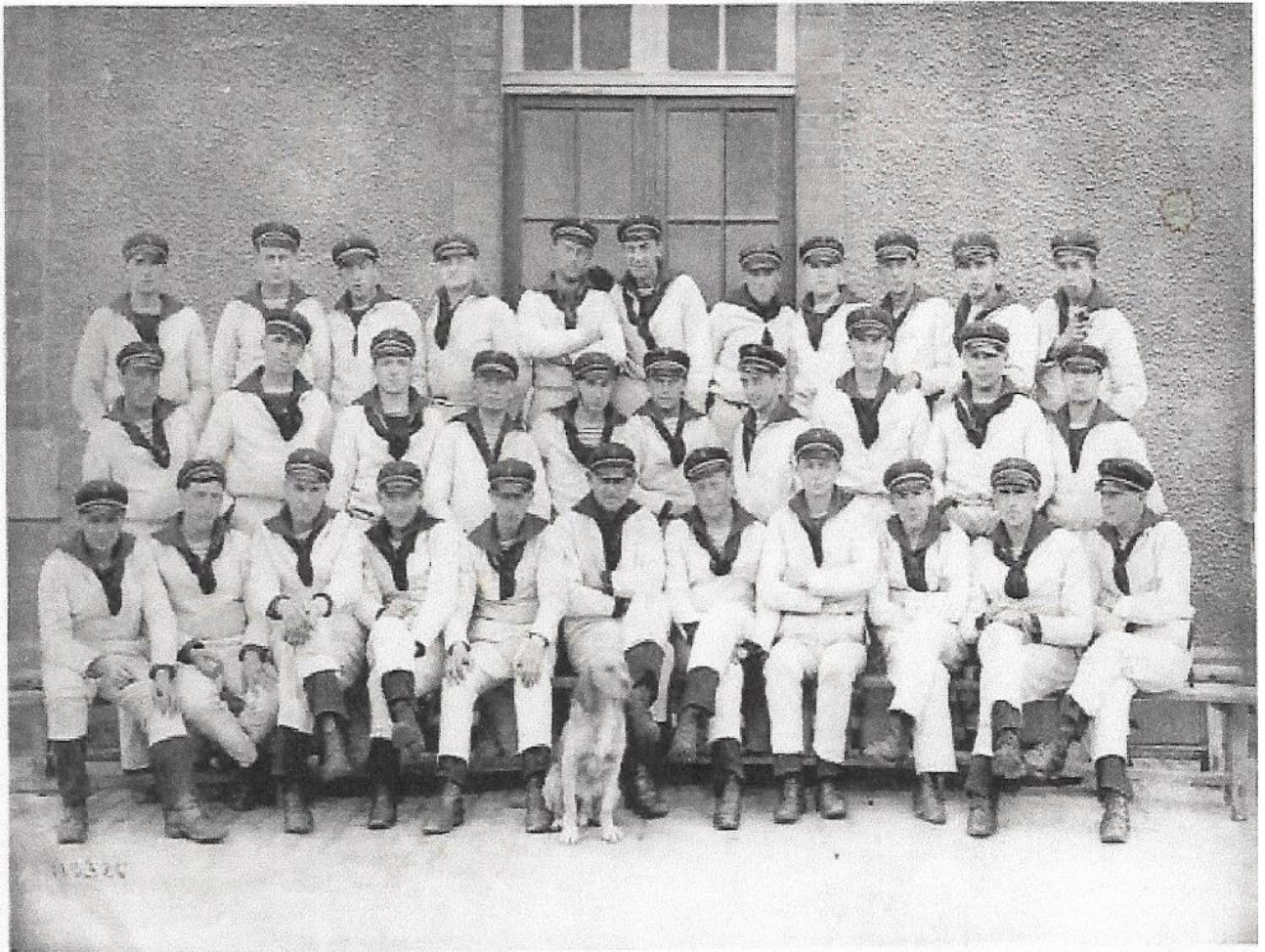
3. A dire vrai, cette période de formation terminée, nous continuâmes à n'avoir guère le temps de pouvoir disposer d'un minimum de vie personnelle, étant, du "branlebas" du matin à celui du soir, occupés à des tâches rigoureusement programmées et surveillées.

La "journée de base" comportait une séance de gymnastique pour nous mettre en train, précédée de séjours en salles d'études dans lesquelles nous étions surveillés par des Officiers-Mariniers. Dans le cours de la journée nous écoutions des conférences, procédions à des exercices pratiques dans des salles ou sur des terrains spécialement aménagés ; nous nous rendions chaque jour par tous les temps, dans la grande rade, sur des canots à la voile ou à l'aviron et chaque semaine dans un polygone où nous nous instruisions à faire la guerre à terre.

Ajoutons à cela, bien entendu, des sorties en mer fréquentes au large de Brest et le long des côtes de Bretagne sur la "Somme", la "Meuse" ou d'autres petits bâtiments, sur lesquels nous nous instruisions dans l'art de la navigation, dans des zones encombrées de cailloux.

Nous entraînions ainsi nos estomacs à ne pas réagir méchamment aux coups de boutoir d'une mer souvent déchaînée.

4. Notre Commandant était le Capitaine de Vaisseau Nielly, qui nous en imposait par son allure et sa droiture reconnues par tous ceux qu'il commandait et le fréquentaient.

La promotion 1923 de l'Ecole Navale

Pour nous instruire il disposait de professeurs civils et d'officiers de tous corps et de tous grades assistés d'officiers-mariniers de qualité qui nous traitaient un peu comme des pensionnaires d'un lycée astreints à une discipline assez stricte. Nous étions enfin dans toutes nos salles d'étude surveillés par des seconds-mâtres auxquels nous devions bien entendu obéissance.

5. Enfin, chose importante sinon capitale pour notre avenir proche, chaque semaine nous étions interrogés sur des matières préalablement traitées, et réunis pour faire des "devoirs" sur des sujets les plus divers, d'où résultait à la fin de chaque semestre, après un examen portant sur toutes les matières enseignées, un classement des élèves.

Celui-ci était suivi de la délivrance aux meilleurs d'entre nous, de deux ou d'une ancre brodée que nous devions faire coudre sur notre uniforme de sortie.

Car nous sortions effectivement en ville chaque semaine, quand nous n'étions pas punis, et apprécions ces heures de liberté qui nous permettaient de reprendre contact avec un monde différent de celui qui nous entourait en semaine.

6. Les jours défilèrent très vite à ce régime, interrompus par deux séjours de vacances en famille, chez ma mère à Toulon, et qui s'acheva par une croisière d'été qui nous mena à Bergen, Amsterdam et Glasgow, où nous fîmes notre apprentissage des escales à l'étranger.

De retour à Brest nous n'eûmes-que le temps de prendre possession de l'uniforme galonné qui allait être le nôtre avant de gagner Toulon, où nous étions attendus par nos familles et le cas échéant nos petites amies, pour ceux qui en avaient.

7. La deuxième année passée à l'Ecole ressembla comme une soeur à la première.

Le commandant n'était plus le même, remplacé par le Capitaine de Vaisseau O'Neil, plus "rond" dans ses rapports avec nous mais tout aussi strict. La formation qui continua de nous être donnée releva des mêmes principes, mais avec une nuance toutefois : l'application des règlements était, avec notre nouveau commandant, apparemment plus souple, mais en fait tout aussi sévère.

Aux seconds-maîtres qui nous avaient surveillés succédèrent des premiers-maîtres, en raison de notre grade d'aspirant qui nous plaçait hiérarchiquement entre les deux ; mais en fait ce changement nous mit en contact avec des hommes plus expérimentés, dont je garde, comme d'ailleurs des seconds-maîtres de la première année, le meilleur des souvenirs, en dépit des observations, voire des quelques punitions méritées que je leur dois.

8. Le programme que nous eûmes à assimiler était aussi copieux que celui de la première année et les exercices pratiques comme les examens que nous avions à subir, tout aussi nombreux et variés. A telle enseigne qu'à de nombreuses reprises, une semaine sur deux, du vendredi au lundi, nous sommes restés à la mer pour parfaire notre formation maritime. Nous ne disposions donc ainsi que d'un dimanche sur deux de semi-liberté, de 9 heures à 22 heures ; ce qui est quand même assez peu quand on a 20 ans.

9. Le dernier examen passé, la dernière corvette faite, le grand départ finit par avoir lieu, d'autant plus attendu qu'après deux bons mois de repos nous embarquions sur la "Jeanne d'Arc" après avoir fait sauter les "sabords" de notre galon pour devenir vraiment des Officiers.

10. En fait : des officiers-élèves qui, pour la plupart avaient comme moi moins de 21 ans le jour de leur embarquement sur la "Jeanne d'Arc", pour parfaire leur formation au cours d'une croisière qui s'annonçait aussi intéressante qu'agréable.

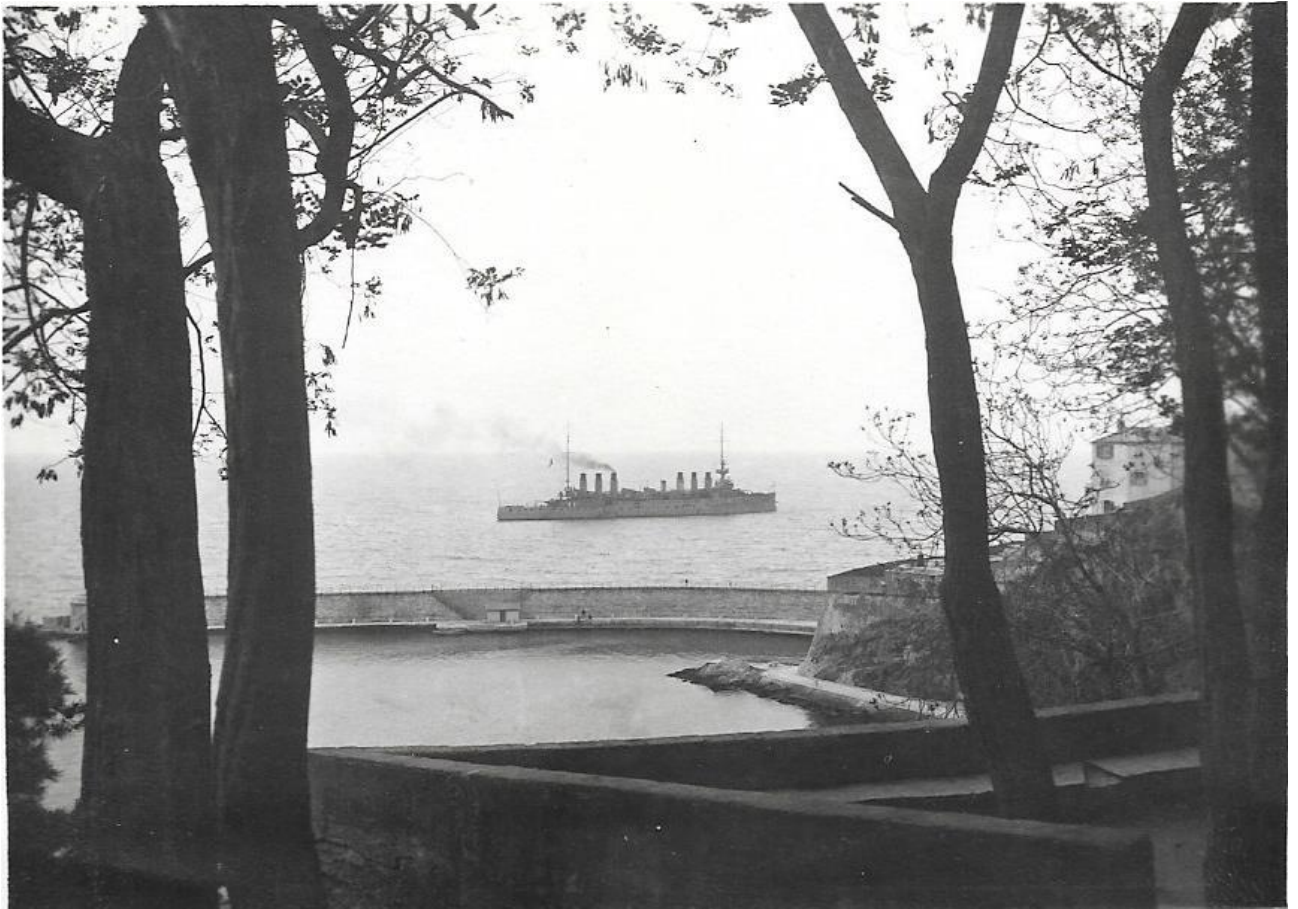
11. La "Jeanne d'Arc" était pourtant un bâtiment d'ores et déjà démodé avec ses 7 cheminées dont une servait une buanderie, une autre un groupe de 7 cuisines et les 5 restantes 40 chaudières dont le charbon qui les alimentait était stocké, avant d'être brûlé, dans tous les compartiments possibles, au-dessous du "pont blindé".

Le reste était à l'avenant ; mais nous étions jeunes, passionnés par le métier dont nous découvriions les grandeurs et les servitudes, aussi bien matérielles qu'humaines.

12. Faute de place, les ingénieurs mécaniciens rattachés à notre promotion n'avaient pu embarquer avec nous ; seuls six polytechniciens étaient venus nous renforcer. Nous étions donc 70 "midships" répartis entre 10 postes. Tous les soirs de fidèles ordonnances "crochaient" les hamacs, qui nous servaient de lits, au-dessus des tables sur lesquelles nous prenions nos repas et déployons nos livres et cahiers, quand nous n'étions pas à terre ou dans quelque service du bord.

Très honnêtement, après les 2 années que nous venions de vivre, nous étions heureux de notre sort, à une seule exception près. Annexé à notre poste, se trouvait un compartiment affecté à nos lavabos qui étaient remplis deux fois par jour par les services du bord, car l'eau était rare. Or ces lavabos étaient au nombre de 6 et nous étions 7. D'où chaque matin, des "drames" faciles à imaginer.

La « vieille » Jeanne d'Arc



13. La discipline certes était stricte mais aimable : tous les souvenirs que j'ai du Commandant à la fois de la Jeanne d'Arc et de l'école, le Capitaine de Vaisseau Traub, et de ses Officiers qui étaient nos professeurs, sont bons - Notre chef de poste, le lieutenant de Vaisseau Noël, le "Lansquenet" comme nous l'appelions, car il était fusilier, était un homme de coeur qui s'intéressait beaucoup à nous - à moi en particulier qu'il trouvait souvent trop triste.

Je garde de lui un souvenir ému, comme de notre Commandant adjoint qui veillait à la discipline générale du bord et de l'école ; ce qui me concernait directement, car mon rang de sortie de l'Ecole Navale avait fait de moi un chef de poste, j'avais ainsi le privilège avec mes collègues, d'être souvent convoqué, par un clairon qui jouait l'air du "choeur des soldats" de Faust, pour recevoir de notre chef des instructions, voire des admonestations.

14. Le but de nos études était simple : découvrir tous les aspects de notre futur métier en étant affecté successivement à tous les services du bord ; mener entre temps l'existence d'un étudiant complétant ce qu'il avait appris sur les bancs de l'Ecole Navale ; enfin, pendant nos séjours dans les ports visités, développer notre formation générale et, le cas échéant, mondaine.

15. Successivement nous sommes ainsi allés, à petite allure, de Dakar, à Conakry qui étaient alors des "colonies françaises", puis aux Antilles et de là avons fait le tour du Golfe du Mexique en passant, en particulier, par Panama, Cuba et la Nouvelle Orléans, qui nous réserva un accueil particulièrement chaleureux.

Nous eûmes l'émotion d'entendre un Américain d'origine française nous dire, au cours d'une conférence "qu'il était heureux d'être citoyen Américain, mais aussi fier d'être un descendant des Français aventureux qui découvrirent la Louisiane, luttèrent pour ne pas tomber sous la domination Espagnole et s'efforcèrent de résister au flot envahissant des Anglo-saxons".

16. De là, notre croisière se poursuivit vers les Iles de l'Atlantique, le Maroc, et Toulon où nous complétèrent notre formation au contact des forces les plus importantes de notre marine à l'époque et revinrent à Brest par le chemin des écoliers, passant notamment par Alger, Cadix, Lisbonne et Liverpool où nous reçûmes un accueil aussi, chaleureux qu'à la Nouvelle Orléans. Ainsi se termina cette croisière qui fit de nous des officiers dont l'instruction avait été menée à bien.

D.- LES PREMIERS EMBARQUEMENTS EN FRANCE ET EN CAMPAGNE (1927-1931)

1. Mon rang de sortie de l'école d'application, sans être très brillant (14ème), me permettait quand même d'aller "faire campagne" en Extrême-Orient ; mais des problèmes familiaux me retenaient à Toulon, pour au moins un an ou deux.

Je décidais donc de demander à embarquer sur un bâtiment de l'escadre de la Méditerranée. C'est ainsi que le 3 septembre 1926, débarquant de la "Jeanne d'Arc", je franchissais la coupée du plus moderne de nos cuirassés : la "Lorraine" commandé par le Capitaine de Vaisseau Esteva, qui vivait à bord comme un ermite, exigeant de tous les officiers un service continu très strict ; à telle enseigne qu'il nous arrivait de faire le quart au mouillage, en rade de Toulon, 2 ou 3 officiers sur le pont en même temps, nuit et jour. Ayant osé demander une petite atténuation à ce service, nous fûmes durement reçus ; mais nous l'aimions bien quand même, car c'était un homme de coeur et de devoir.

2. Une surprise m'attendait. A peine avais-je pris possession de la modeste chambre qui m'était réservée, qu'on tapait à ma porte et qu'apparut devant moi le premier-maître Le Goff, ancien capitaine d'armes de l'Ecole Navale, qui avait eu l'occasion plusieurs fois de me réprimander avec raison et qui me présentait ses respects et ses devoirs, en sa qualité de capitaine d'armes de la "Lorraine".

J'en fus tout ému, car c'était un homme peut être craint, mais respecté qui allait devenir pour moi un ami.

3. Quoi qu'il en soit, on m'affecta au service des transmissions qui cherchait encore sa voie. Pour communiquer avec l'extérieur nous disposions certes de quelques postes radios, mais essentiellement de pavillons hissés dans la mâture, ou manipulés par d'habiles timoniers et, bien entendu, de lampes à éclats.

Assurer une bonne utilisation de ces différents moyens était une nécessité, mais l'essentiel, à cette époque, résidait dans l'art pour le modeste enseigne que j'étais, d'assister les officiers chefs de quart au mouillage, comme à la mer, sur ce cuirassé habité par plus de 2 000 hommes, dont un assez grand nombre à cette époque, n'était pas très recommandables. On n'hésitait pas, alors, pour assurer le fonctionnement des bâtiments et services à recruter par voie d'engagement n'importe qui, faute de mieux.



4. Beaucoup d'officiers, marqués par les séjours qu'ils avaient faits dans l'oisiveté pendant la guerre, faute de se battre avec des ennemis qui se dérobaient à la sortie de l'Adriatique dont nous faisons le blocus, étaient de leur côté amers et d'utilisation difficile. A telle enseigne qu'un jour, entendant l'un d'entre eux se plaindre du Commandant qui lui reprochait de ne rien faire de sérieux, j'eus l'audace de lui dire "qu'il n'avait qu'à prendre l'initiative de s'intéresser à son service" ... ce qui me valut des observations plus que sévères de sa part.

5. L'arme principale du bâtiment était constituée par 10 pièces de 340 projetant à quelques 25 km des obus d'une tonne, tandis qu'une épaisse cuirasse protégeait ses parties vives et qu'un compartimentage serré des fonds l'empêchait de trop craindre les torpilles de quelques sous-marins ou bâtiments de surface ennemis.

Pour l'époque, c'était de toute évidence un bâtiment "à la page" pouvant rivaliser avec tous les cuirassés en service dans les différentes marines du monde.

6. L'activité de l'escadre de la Méditerranée, dont la "Lorraine" faisait partie, était assez grande. Les exercices le long des côtes de Provence et de Corse étaient fréquents, et les côtes d'Afrique du Nord recevaient souvent notre visite.

En février, enfin, il était de tradition pour l'escadre de se rendre à Villefranche pour les fêtes du Carnaval qui donnaient lieu à de grands dégagements car nous recevions beaucoup sur nos bâtiments, de jour comme de nuit, à cette époque.

7. Mais l'automne venu, j'ajoutais un galon à celui que je portais et de la "Lorraine" passais sur "l'Orage", un torpilleur récemment entré en service, mais qui avait, hélas, encore besoin de mises au point nombreuses.

8. C'était, en effet, un des premiers bâtiments du programme naval dont la réalisation avait été décidée après la guerre et j'étais très fier d'avoir été appelé à faire partie de son état-major.

J'allais pourtant très vite recevoir une leçon de modestie lors de mon premier quart de nuit après une série d'exercices au cours desquels j'avais fait mon possible pour bien manoeuvrer et croyais avoir réussi. Mais le bâtiment Amiral, par un signal qui "descendit la ligne" demanda le nom de l'officier de quart de l'Orage". Terrorisé par la pensée d'avoir commis une faute grave, je répondis et appris que je méritais des reproches pour une erreur commise par mes timoniers dans la transmission d'un signal. Je compris cette nuit-là qu'un chef est toujours responsable du comportement de ses subordonnés.

9. Mais une nouvelle et malheureuse aventure m'attendait. Parmi les services dont on m'avait confié la direction, figurait la coopérative du bord dont le quartier-maître qui la gérât avait pris la mauvaise habitude d'utiliser à son profit une partie de ses recettes, comptant sur mon inexpérience pour ne pas être inquiété. Il se trompait, car je m'en aperçus très vite, mais m'estimant stupidement coupable je réglais, avec mon argent personnel le montant du vol, puis demandais au commandant de débarquer le coupable sans autre procès. Ce qu'il fit, mais après m'avoir admonesté pour ne pas l'avoir prévenu plus tôt. J'en pris bonne note pour l'avenir.

10. Malheureusement, « l'Orage » alla d'incidents en incidents d'ordre technique qui nous amenèrent à séjourner plus souvent au port qu'en mer, ce qui était d'autant plus regrettable que nous avions un bon équipage et un commandant très sympathique : le Capitaine de Corvette Tracou, entouré d'un état-major dans lequel régnait la plus grande entente.

Finale, le bâtiment devenant trop souvent indisponible on décida en haut lieu de le confier aux bons soins de l'arsenal, et d'envoyer la plupart des officiers sur des bâtiments plus actifs ; et c'est ainsi que je retournais sur la "Lorraine".

11. Son commandant ayant changé, le Capitaine de Vaisseau Esteva remplacé par le Capitaine de Vaisseau Cambon, de valeur égale, mais de comportement et tempérament différents, ne s'emportant jamais, tout en étant très strict.

Les fonctions d'officier de détail qui me furent attribuées me permirent de me familiariser avec les problèmes que posait la coexistence sur un espace réduit de personnels nombreux, très différents par leur origine et leurs connaissances, appelés à faire tourner les rouages d'un ensemble extrêmement complexe.

12. Une difficulté supplémentaire m'attendait : comme nous l'avons déjà vu, nous avions dû, après la guerre, pour armer nos bâtiments, utiliser des sujets plus ou moins douteux, dont le mauvais esprit et les écarts de conduite empoisonnaient l'atmosphère, à telle enseigne que notre commandant décida un jour de frapper un grand coup.

Il arrêta au petit matin tous les suspects qui furent parqués dans des soutes - en attendant de les expulser de la marine ou de recevoir leur soumission.

Cette opération me donna évidemment quelques soucis, mais j'appris beaucoup, d'autant plus que les punis en sursis furent placés sous ma coupe,

13. Mais pour nous débarrasser de tous les éléments indésirables qui avaient dû être admis dans la marine, dans les années qui avaient suivi la fin de la guerre, une véritable "épuration" était indispensable.

Nous l'avions commencée en mettant à l'ombre "les rouilles" les plus notables, mais sur ces bâtiments encombrés, les vols étaient par trop faciles, les moeurs par trop libres, les désertions courantes. La police du bord était submergée et les fautes constatées relevaient trop souvent du domaine judiciaire.

Des conseils de guerre et de discipline étaient ainsi appelés à se réunir mois après mois sur tous les gros bâtiments de l'escadre, en particulier ... la "Lorraine".

En raison de mon âge je n'ai fait partie que de nombreux conseils de discipline, mais j'ai défendu devant des conseils de guerre plusieurs accusés. Je me suis ainsi battu, comme j'en avais le devoir, pour mes clients ; j'ai obtenu en particulier un acquittement qui a fortement mécontenté le commissaire du Gouvernement et aussi fait appel devant le tribunal de révision présidé par un contre-amiral, contre un jugement que j'estimais trop sévère.

14. Dans le même temps, je remplissais avec beaucoup d'intérêt les fonctions "d'officier de détail" sur ce cuirassé, dont je commençais à connaître aussi bien les structures que les hommes avec leurs qualités comme leurs défauts ; de même les côtes d'Afrique et celles de Bretagne, car nous ne naviguions pas seulement en Méditerranée.

Mais j'allais bientôt avoir terminé mon embarquement en escadre et je ne pouvais, ni ne voulais d'ailleurs ajourner encore l'heure de mon départ inéluctable en campagne. Les raisons de cet ajournement avaient en effet disparu. Des raisons inverses étaient même apparues, le métier l'exigeait ainsi que ma bourse dans le cas où je voudrais un jour "prendre épouse". Je fus finalement désigné pour un aviso de la marine en Indochine : "L'Inconstant" que j'avais à rallier par un autre aviso, appelé à se rendre en Extrême-Orient, qui était en réparation à Cherbourg.

15. J'arrivais ainsi dans cette ville où je pris pension dans un hôtel, le "Vitry-Le-François", modeste aviso sur lequel j'embarquais provisoirement appelé à devenir, en Extrême-Orient, une base mobile pour sous-marins, n'était encore qu'un chantier sur lequel s'affairaient des ouvriers de l'arsenal. Passager, sur cette coque en voie de transformation, je n'avais à remplir que des missions de second ordre et j'en profitais pour visiter l'extrémité du Cotentin et participais aux nombreuses festivités cherbourgeoises auxquelles j'étais invité.

Mais le futur Amiral Muselier, chef d'état-major du Préfet Maritime, veillait et me désigna avec d'autres enseignes, pour encadrer les marins, récemment incorporés en cours de formation au dépôt des équipages. J'avoue que nous avons fait la mauvaise tête, considérant que cette mission était indigne de nous ; ce qui nous valut des reproches sévères du commandant de dépôt, mais des compliments discrets du chef d'état-major qui ne l'appréciait pas.

16. Notre "corvée" ne dura heureusement qu'un temps et bientôt les aménagements du "Vitry-Le-François" étant près d'être terminés, nous appareillâmes pour des essais en mer. Des incidents techniques nous obligèrent à les interrompre et leurs conséquences se révélèrent telles que le départ de notre bâtiment pour l'Extrême-Orient ne pouvait plus être envisagé avant plusieurs mois. Ce qui me valut d'être débarqué et prié d'embarquer en septembre 1929, à Marseille, sur un paquebot des Messageries Maritimes "l'André Lebon", pour rallier "L'Inconstant" à Saïgon.

17. Après une courte permission qui me permit de remplir mes devoirs familiaux, à Toulon en particulier, où je laissais ma mère, heureusement bien entourée, car la séparation devait durer 2 ans et les liaisons aériennes à l'époque entre l'Indochine et la Métropole pratiquement inexistantes ; je ralliais Marseille.

18. La traversée devait durer 24 jours, avec des escales de quelques heures à Port-Saïd, Djibouti, Colombo et Singapour. L'André-Lebon" était un des plus grands paquebots des Messageries, très confortable pour Après une courte permission qui me permit de remplir mes devoirs familiaux, à Toulon en particulier, où je laissais ma mère, heureusement bien entourée, car la séparation devait durer 2 ans et les liaisons aériennes à l'époque entre l'Indochine et la Métropole pratiquement inexistantes ; je ralliais Marseille.

18. La traversée devait durer 24 jours, avec des escales de quelques heures à Port-Saïd, Djibouti, Colombo et Singapour. L'André-Lebon" était un des plus grands paquebots des Messageries, très confortable pour l'époque. Toutes les cabines à ce moment de l'année étaient occupées et les passagers, venant de séjourner en France, en pleine forme. Parmi eux se trouvaient les jeunes enseignes frais émoulus de la « Jeanne d'Arc » qui ralliaient les forces navales d'extrême Orient et quelques autres officiers dont j'étais...le plus ancien ; ce qui me donnait quelques droits et devoirs.

19. Nous avions également à bord des matelots ralliant des bâtiments appartenant à nos forces navales qui étaient "parqués", le mot n'est pas trop fort, en 4ème classe, dans les fonds. D'un commun accord, mes camarades et moi avons décidé de les prendre comme "ordonnance", ce qui leur donnait le droit de venir le matin dans nos cabines où nous demandions pour eux des petits déjeuners somptueux et le cas échéant, de garder dans la journée, avec de menus avantages, de jeunes enfants de passagers.

20. Que dire de plus sinon que nous passâmes trois semaines des plus agréables et reposantes, marquées par des prises de contact, trop brèves peut-être, mais passionnantes avec des ports et des pays que nous découvrions fort différents des nôtres : Port-Saïd, Djibouti, Colombo et Singapour.

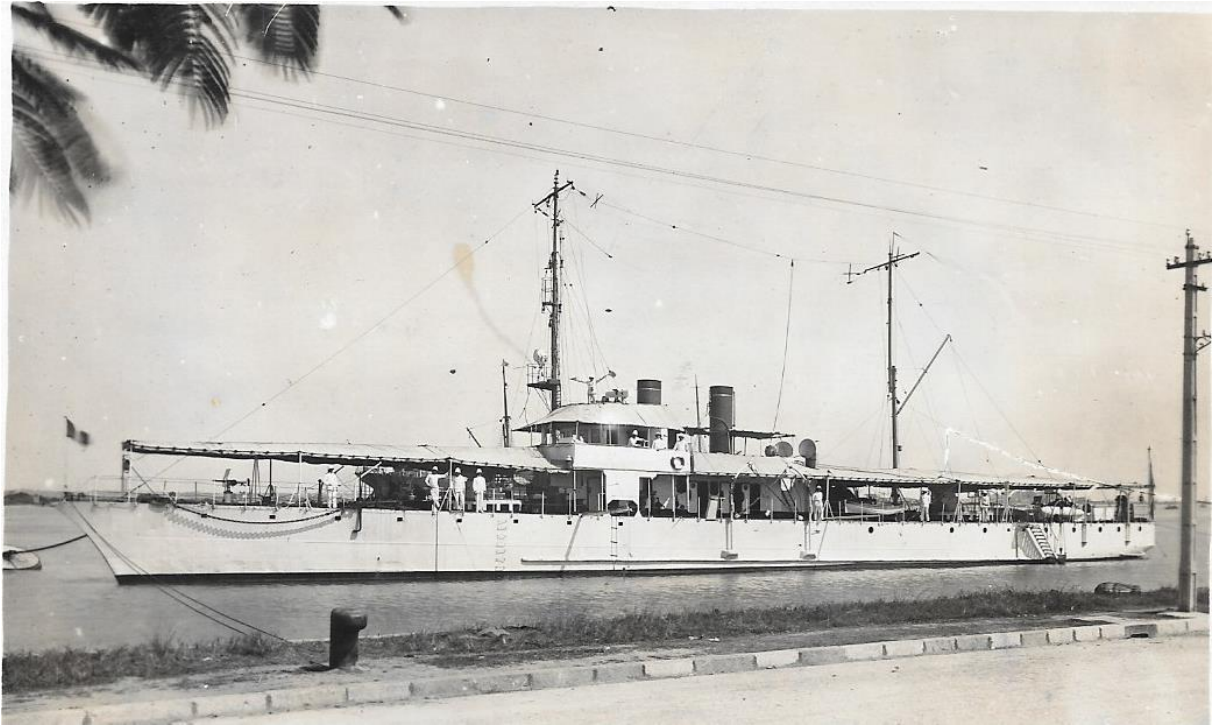
Nous arrivâmes enfin au Cap Saint Jacques et de là à Saigon une nouvelle phase de mon existence et de ma carrière commençait.

21. Malheureusement son début fut assez sévère, car personne n'était venu me souhaiter la bienvenue, alors que « l'André-Lebon" était envahi par la foule des parents et amis des passagers qui arrivaient de France.

J'en pris mon parti et ayant revêtu un uniforme qui comportait le port du sabre, comme le règlement le prescrivait, je pris "un pousse" et me fit conduire dans le port, là où se trouvait "L'Inconstant", pour faire ma visite officielle d'arrivée au Lieutenant de Vaisseau Lambert son commandant réputé pour être un "homme de qualité mais difficile à servir".

Le factionnaire -un Annamite - me dit que celui-ci était absent, mais que les deux autres officiers du bord étaient au carré où il me conduisit. Effectivement mes camarades étaient là, les enseignes de vaisseau de Presles et Fournet, de mes anciens, affalés et somnolents qui aimablement s'excusèrent de ne pas être allés m'accueillir, car c'était "l'heure de la sieste"... La conversation traînait, quand un lieutenant de vaisseau entra qui s'annonça comme le Commandant, et d'entrée de jeu, après avoir tancé ses officiers me dit que je ne devais pas être surpris par leur attitude, car c'était en fait pour eux "l'heure de la pipe" et que j'aurai moi aussi à choisir entre l'opium, comme eux, l'alcool, comme lui, et les "congaïs", comme beaucoup d'autres. Il m'apparut assez rapidement qu'on se moquait de moi, mais j'étais jeune et quelque peu naïf et aussi marqué par le portrait qui m'avait été fait de mon futur commandant. Mais tout se clarifia bientôt ; celui-ci n'était pas le vrai commandant, mais un de ses amis civils ; les enseignes de vaisseau qui étaient là n'avaient jamais touché une pipe. Je dissimulais dès lors mon sabre.

L'avisso Inconstant



Paysage de la baie d'Halong au Vietnam





*Sur le pont de l'Inconstant. De gauche à droite : EV Amman ; capitaine de corvette Herbout ;
LV de la Bretesche*

La soirée s'acheva dans une atmosphère de fête au cours de laquelle je fis enfin connaissance de mon vrai commandant, de sa petite amie et de beaucoup d'autres militaires et civils dont je remarquais qu'en dépit de la chaleur, la tenue était moins négligée qu'en France dans les mêmes circonstances, ce qui m'étonnait, mais j'avais encore beaucoup à apprendre.

22. Et d'abord faire connaissance avec mon bateau - "L'Inconstant", quatrième du nom - le premier lancé en 1811 était un "brick" qui transporta Napoléon à l'Ile d'Elbe et le ramena à Fréjus en 1815 – Le deuxième eut une existence falote, mais le troisième, un aviso à hélice de 800 tx eut à remonter de vive force en 1892, la rivière de Bangkok, bousculer les défenses accumulées par un ennemi alerté et imposer les conditions de notre Gouvernement au Royaume de Siam. "L'Inconstant" sur lequel je venais d'embarquer n'avait pas d'exploit comparable à son actif : c'était un aviso de moyen tonnage doté de 2 canons de 80 sur affut mobile d'un modèle ancien, de machines alternatives et de chaudières au charbon lui permettant de filer 10 noeuds; son équipage était composé sensiblement pour moitié d'Annamites, à l'exception des officiers marinières qui étaient tous français. Nous étions enfin l'un des deux avisos affectés à la marine en Indochine qui se partageaient la charge de contrôler les eaux du Tonkin, de l'Annam, de la Cochinchine et du Cambodge et se faisaient caréner à Saigon tous les ans.

23. Quoiqu'il en soit, après trois semaines durant lesquelles je me familiarisais avec ma nouvelle existence et ceux qui m'entouraient, en particulier mon commandant qui "jetait ses derniers feux" avant de regagner la France, nous partions pour Haiphong d'où nous devions rayonner pendant 6 mois du Golfe du Tonkin à la concession française du Kiang Tchéou wan.

Le Commandant Herbout, venant de France avec son épouse ne tarda pas à remplacer son prédécesseur ; de même mon ancien Fournet le fut par mon fistot de la Bretesche et je devins ainsi officier second de "L'Inconstant", métier que je trouvais passionnant.

24. Les 6 mois suivants nous devions les passer le long des côtes d'Annam, puis en Cochinchine et au Cambodge, ainsi que dans l'arsenal de Saigon. Ayant ainsi fait connaissance avec le domaine que nous avions à contrôler, six nouveaux mois seraient à passer dans le Nord à l'époque où souffle malheureusement la mousson du Nord-Est qui ressemble fort au mistral de Provence.

Tout au long de ce long séjour, j'ai pu ainsi admirer une région du monde qui mérite d'être connue, d'une part pour sa diversité, la magnificence de ses paysages, le génie de ceux qui ont su en rehausser le charme ou la grandeur, d'autre part pour son histoire, voire son présent et ses richesses de toute nature.

25. 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, car la Baie d'Along et celle de Fai Tsi Lung qui la prolonge ; la rivière des parfums dans la région de Hué et les ruines d'Angkor que j'ai eu l'occasion de parcourir longuement appellent chacune dans leur domaine, une admiration sans réserve.

Mais mes préoccupations n'étaient pas seulement d'ordre touristique.

26. C'est ainsi que le Sud de la Chine était alors en pleine anarchie, le théâtre de luttes sanglantes entre de "grandes compagnies", comme au Moyen-Age en Europe, qui guerroyaient entre elles et pillaient campagnes et villes. La concession française de Kiang Tchéou Wan au Nord de l'Ile d'Hainan et dans l'Est de la presqu'île de Lei-Tchéou, donc assez loin de l'Indochine française, se trouvait isolée au centre de ces opérations et constituait un "asile de paix" que fréquentaient les chefs de ces "compagnies" entre deux combats.

Lorsque leur comportement à notre égard devenait par moment incertain, il arrivait que "L'Inconstant" soit prié de quitter Haiphong pour aller protéger les quelques "marsouins" qui constituaient la garnison et la population française de la concession.

Fort heureusement notre seule présence suffisait à dissuader ceux qui rôdaient aux alentours de notre domaine pourtant bien isolé.

27. Profitant du calme apparent qui régnait et des périodes d'indisponibilité de mon bâtiment, je réussis à parcourir le haut Tonkin, montagneux et pittoresque à souhait et à aller m'incliner sur la tombe d'un frère de ma mère, jeune "marsouin" mort pour la France" en ces terres lointaines, au début du siècle.

Dans un tout autre domaine, je fus appelé à "recevoir" officiellement un stock de charbon provenant des mines de Hongay destiné à notre marine. J'eus alors à fréquenter les dirigeants de la société qui possédait et exploitait les filons de ce charbon, qui émergeait à découvert sur le flanc de collines dénudées et sillonnées de terrasses étroites, sur lesquelles s'affairaient des coolies. Le salaire que nous leur donnions me parut misérable, comme leur sort. Je le dis innocemment et fus durement rabroué par leurs patrons ; ce dont je me suis souvenu quand plus tard ces malheureux se soulevèrent contre nous.

28. D'autres événements allaient en effet ouvrir une crise, qui couvait certes depuis longtemps, mais qui allait prendre une allure dramatique.

Je ne fus que mêlé indirectement à celle-ci au cours d'un de mes séjours à Haiphong où j'appris un soir, presque incidemment, par des dépêches d'agence, que de graves événements venaient de se produire à Yen Bay, ville de garnison située à une centaine de km d'Hanoï sur le fleuve rouge. Les tirailleurs Tonkinois qui y tenaient garnison s'étaient révoltés et de nombreux Européens, militaires et civils, avaient été massacrés. Je fus d'autant plus inquiet que la moitié de notre équipage était composée d'Annamites.

29. Cette nuit-là et les semaines suivantes, le calme le plus complet ne cessa de régner à bord, où nous avions pris des dispositions faciles à imaginer, mais j'appris qu'un de mes plus brillants et sympathiques quartiers-maîtres Annamite avait été rendre visite en ville à un "élément" éminemment suspect d'avoir des relations avec les révoltés de Yen Bay.

Il importait en conséquence, me dit-on, d'être sur nos gardes. L'intéressé, invité à s'expliquer, nous dit que l'ami qu'il avait rencontré ne lui avait fait aucune confidence et rien ne se produisit par la suite ; mais le climat de confiance et d'amitié qui régnait jusque-là à bord, entre Français et Annamites, changea quelque peu.

30. Les communications postales entre la métropole et l'Indochine demandant 3 semaines dans chaque sens, les mutins les plus coupables qui avaient tué et violé ne furent sanctionnés qu'après de longs procès dont les sentences ne purent être exécutées que trop tardivement pour être exemplaires.

Il en résulta que du Tonkin à la Cochinchine la révolte de Yen Bay se propagea sous des formes diverses appelant des répressions de plus en plus sévères, au fur et à mesure qu'arrivaient en Indochine les renforts demandés à la métropole.

31. Nous allâmes ainsi à Vinh, sur la côte Sud du Tonkin, à proximité de laquelle la Légion et les quelques avions que nous possédions avaient dû intervenir durement contre des rassemblements de "rebelles". Parcourant les villages qui avaient été ainsi secoués, les populations nous saluaient, hélas, plus par crainte que par amitié.

Profitant d'une escale, je me rendis aussi au Laos où l'atmosphère était très différente et les paysages "de toute beauté". De même en Annam où les autorités locales avaient eu les mains plus libres qu'au Tonkin pour arrêter toute effervescence.

32. Au large des côtes, nous poussâmes jusqu'aux Paracels, non pour montrer notre pavillon à des populations inexistantes, mais pour faire savoir par des communiqués officiels que nous ne nous désintéressions pas de ces îles, terres bénies des oiseaux de toutes allures, mais aussi occupant une position stratégique de première importance.

Plus au Sud, une île devait également recevoir notre visite : Poulo Condor qui donnait alors asile au bague de la colonie. J'appris ce jour-là beaucoup sur ses hôtes et leur existence, à vrai dire assez sévères, ainsi par exemple pour les indisciplinés, l'excès de sel dans le riz et la ration d'eau réduite.

33. Quelques mots enfin sur le Cambodge et la Cochinchine où Je vécus des jours agréables et intéressants, bien que les troubles du Nord s'étant étendus vers le Sud, la simple prudence nous engageait à Saigon et ses environs, à ne pas trop séjourner en dehors des lieux habités.

Avec "L'Inconstant" nous parcourûmes les différentes îles du Mékong accessibles à notre bâtiment et le remontèrent jusqu'à Pnom Penh et de là, d'un bord à Kratié seuil du rapide que nous ne pouvions franchir et de l'autre à Siemreap à l'extrémité de la forêt immergée du Tonlé-Sap, à proximité des ruines d'Angkor, que je pus quand même aller visiter.

34. Ainsi se poursuivit mon existence en Indochine, coupée par un séjour à Dalat dans le Sud de l'Annam, jusqu'au moment où j'embarquais à Saigon sur le "d'Artagnan" paquebot des Messageries Maritimes, qui me ramena en France, où j'allais vivre une nouvelle période de mon existence maritime et privée.

E.- LA GRANDE MARINE D'AVANT GUERRE

1. Je débarquais donc à Marseille en mai 1931, après une traversée sans histoire, entouré de passagers fort aimables dont la plupart, fatigués par leur séjour colonial, avaient hâte de retrouver parents et amis, dont ils étaient séparés depuis longtemps.

2. Ma mère, et ma cousine, qui allait devenir mon épouse, m'attendaient et m'apprenaient après les premiers contacts que la jeune soeur de ma future femme venait de décéder à la suite d'une courte maladie accidentelle.

Mon "retour au bercail" en fut évidemment très assombri, mais je me mariaï bientôt à Arcachon où mon beau-père était architecte.



Mariage de Madeleine Saulnier et de Maurice Amman en 1931

3. Après un voyage de noces classique, je ralliais Toulon où, dans l'attente de suivre les cours de l'école des futurs officiers électriciens et torpilleurs, j'étais appelé à servir provisoirement d'officier d'ordonnance au Préfet Maritime dont le chef d'état-major était le Capitaine de Vaisseau Muselier, que j'avais connu à Cherbourg, avant de partir en Indochine et que j'aurai l'occasion de revoir plus tard .

Je dois dire que j'ai été de nouveau impressionné par l'homme et le chef qui fut au cours de mon bref séjour aux prises avec des problèmes délicats, lors du procès des derniers "mutins de la Mer Noire", devant le conseil de guerre de Toulon, qui se déroula dans une atmosphère assez pénible⁴. Mais mon affectation n'était que provisoire et, promu Lieutenant de Vaisseau, je ralliais mon école où le jeune marié que j'étais ne fut pas un très bon élève, pendant 6 mois à terre, comme dans un lycée et 3 mois sur un cuirassé embossé en rade des Salins : le "Condorcet" qui nous servait de havre et d'atelier, tandis que de temps à autre nous prenions la mer sur le "Thionville" ancien croiseur Autrichien, devenu Français la paix venue, pour y apprendre à lancer des torpilles. Je me dois également de dire que, parmi nos instructeurs, se trouvait le lieutenant de Vaisseau Sacaze que je devais par la suite souvent retrouver sur ma route et dont je n'oublie pas la qualité des cours d'électricité qu'il nous a prodigué.

5. Ayant cessé d'être "écolier", je croyais embarquer sur quelque bâtiment en service où j'aurais utilisé au mieux les connaissances que j'avais acquises ; mais la direction du personnel en décida autrement, en m'envoyant sur un cuirassé en cours de refonte à Brest : la "Provence" sur lequel j'allais passer une année de réflexion m'occupant certes d'électricité et des multiples détails qui m'étaient confiés, mais essentiellement de ma jeune épouse avec laquelle je parcourais la Bretagne, ses côtes "sauvages" et ses paysages "reposants".

6. Mais de la "Provence" j'étais bientôt muté sur le "Dupleix", le dernier né de nos croiseurs de 10.000 tonnes qui terminait ses essais à Brest avant de rallier à Toulon l'escadre de la Méditerranée.

7. Quand j'embarquais sur mon nouveau bâtiment le 1er septembre 1933, son commandant, le Capitaine de Vaisseau Despax, qui le commandait, était à la veille de céder sa place au Capitaine de Vaisseau Bourragué, considéré avec raison, par tous dans la marine comme un futur grand chef.

Le "Dupleix" était rutilant du sommet du grand mât à ses fonds, et son équipage, comme ses officiers marinières et son état-major étaient tous fiers de lui, et conscients qu'on le devait pour une bonne part à son commandant adjoint : le Capitaine de Corvette Maerten.

8. Arrivés à Toulon, nous fûmes évidemment le point de mire de tous nos camarades ; car d'année en année notre flotte avait rajeuni et s'était renforcée ; entre tous ses membres régnait un esprit de compétition du meilleur aloi. Nous étions heureux et fiers de servir dans une marine en grande expansion et sur le dernier né de ses croiseurs de 10.000 tonnes.

Le "Dupleix", en effet, était le cinquième d'une série de tels bâtiments pouvant donner plus de 30 noeuds, armé de 8 canons de 203 en tourelle, 6 tubes lance-torpilles de 550 et 2 hydravions sur catapulte.

9. J'étais le chef du service électricité, comme sur la "Provence", mais, cette fois, sur un bâtiment tout neuf en pleine activité, ayant droit de regard sur tous ses services grâce à la "fée électricité" dont j'assurais la distribution, et même une bonne part de l'utilisation.

J'étais en outre le maître des torpilles modèle 23 D qui pouvaient aller détruire un but soit à 18.000 mètres après un trajet effectué à 29 noeuds, soit à 13.000 mètres à 35 noeuds, et des catapultes à air comprimé pouvant projeter à près de 300 km/heure des hydravions Glenn Martin d'observation et de surveillance.



Le croiseur Duplex

10. Autant le service électricité était rationnellement conçu et convenablement organisé, autant la direction de lancement appelait des critiques. Frais émoulu de l'école des torpilles, j'aurais voulu pouvoir mettre en oeuvre les méthodes de lancement qu'on nous avait été apprises, mais les habitudes étaient telles que j'ai dû attendre plus tard pour le faire. D'ici-là je faisais de mon mieux et la grande satisfaction m'était donnée de gagner le concours de lancement des torpilles des croiseurs de l'escadre, dans le même temps que mes camarades du canon gagnaient le leur.

Nous frappâmes ainsi sur notre coque, au-dessous de notre nom, deux canons croisés suivis d'une étoile, insignes de nos succès - "fiers comme Artaban" d'avoir surclassé nos camarades à la première occasion, en dépit de notre récente entrée dans l'escadre, dans laquelle l'activité était intense et le moral élevé.

11. La marine de 1934 ressemblait, en effet, peu à celle que j'avais connue lors de mes premières années en son sein. Ce que nous avions souhaité, puis espéré, était réalisé : les arsenaux et les chantiers privés travaillaient à fond pour elle ; dans tous nos ports et sur les mers notre pavillon flottait à la poupe de bâtiments modernes, dont tous les mois la liste s'allongeait. Et nous naviguions heureux d'être un rouage si modeste soit-il d'une "maison" en pleine expansion. La France allait enfin avoir une marine de haute qualité dans un Empire qui s'étendait sur toutes les mers.

12. Dans le même temps nous ne restions pas souvent inactifs sur notre coffre en rade de Toulon. Les sorties d'exercice étaient fréquentes et nous parcourions assidûment les deux rives de la Méditerranée occidentale et même l'Atlantique.

13. C'est ainsi par exemple que la politique du moment ayant rapproché la France et l'Italie, nous allions célébrer l'alliance passagère conclue par Laval avec Mussolini, à Naples puis à Venise, sans pour autant négliger de saluer au passage Split et Cattaro.

A Naples, les cérémonies furent multiples et j'ai souvenir en particulier d'un grand bal présidé par le Prince de Piémont, auquel assistait toute la "société" italienne et nous- mêmes en grande tenue de cérémonie avec sabre et bicorne. Je contemplais l'assistance dorée à souhait, quand le chambellan du Prince s'approche de moi pour me dire au nom de son Altesse, que son épouse, qui était la fille du Roi des Belges, souhaitait ouvrir le bal avec un officier français et qu'il m'offrait cet honneur. Ainsi fut fait et agréable pour moi, car la Princesse était charmante, mais j'étais quand même un peu ému.

Nous vécûmes ainsi une semaine de fêtes continues, marquée par la visite de tous les hauts lieux de Naples et de ses environs. Il en fut de même à Venise, mais notre visite n'était plus qu'officielle et nous fûmes ainsi plus libres de nos déplacements et de nos sorties.

14. A Split et Cattaro, les réceptions furent moins somptueuses, car le Roi Alexandre avait été assassiné quelques semaines auparavant à Marseille, toute danse était proscrite, mais nos hôtes se montrèrent quand même chaleureux à souhait et nous fîmes notre possible pour les satisfaire. Nous les comblâmes même, en catapultant dans les airs des officiers de leur marine quelque peu émus.

15. L'année suivante, nous allâmes dans l'Atlantique et notre croisière estivale fut plus austère que la précédente. Nous revîmes Brest, Cherbourg et mouillâmes en Galice, dans le petit port d'Arosa, où nous nous arrê tâmes pour souffler entre deux phases d'un grand exercice.

Le caractère sévère de ces exercices et de cette escale nous ayant déplu, je dois avouer que nous n'étions pas contents et avons tous laissé pousser notre barbe, en signe de mécontentement, ce qui déplût à notre commandant, avec quelque raison.

16. Redevenu le lendemain présentable, j'allais avec lui et quelques officiers, à Vigo où un déjeuner officiel était donné en notre honneur ... et là notre surprise fut grande d'entendre les personnalités qui nous recevaient critiquer durement leur Gouvernement, dans les conversations qu'ils eurent avec nous. Nous eûmes l'impression que des événements graves se préparaient et nous ne nous trompions pas : les jours de la République étaient comptés.

17. Mais mon embarquement sur le "Dupleix" touchait à son terme, et de retour à Toulon, je ne tardais pas à débarquer pour rallier le 2 octobre 1935, un des contre-torpilleurs de l'escadre, chef d'escadrille, commandé par le Capitaine de Vaisseau Cellier : le "Gerfaut".

Je n'avais pas à me plaindre du sort qui m'était réservé, le "Gerfaut" était, en effet, un de nos tout derniers "contre-torpilleurs".

A bord, mes fonctions de chef de service électricité seraient sans doute moins importantes que celles qui m'avaient été confiées sur le "Dupleix", mais celle d'officier torpilleur du bâtiment et de la division qu'il conduisait, par contre d'un plus grand intérêt.

18. J'avais, en effet, sur le "Gerfaut" le même nombre de torpilles à lancer que sur le "Dupleix", mais pouvant être réglées pour aller peut-être moins loin, mais plus vite : 9.000 mètres à 39 noeuds. Opérant normalement en division", lançant, chacun d'entre nous, 2 torpilles, ce sont des gerbes de 6 torpilles que nous avions à lancer, dans des conditions que j'avais à définir, de façon à couvrir un secteur aussi important que possible.

Nous souvenant de ce que nous avions appris à l'école des torpilles, nous formions des "triangles de visée" suivant les règles de la méthode de l'angle dangereux, ou celles de l'incidence qu'on nous avait appris à l'école des torpilles. Avec mes camarades torpilleurs, nous n'étions pas toujours d'accord, mais nous aimions tous notre métier et nous en discussions avec passion.



Contre torpilleur le Gerfaut

19. Nous étions pourtant en temps de paix, mais l'Allemagne manifestement s'agitait et nous envisagions de plus en plus la possibilité d'un conflit qui serait très dur.

Mais trop absorbé par nos problèmes, nous ne nous intéressions pas suffisamment à ceux de notre pays. Pourtant des élections avaient lieu en 1936, qui allaient, pour le moins, bouleverser notre échiquier politique.

20. Le "front populaire" ayant gagné la partie, un grand espoir agitaient les masses, dans le même temps qu'allait s'ouvrir une exposition universelle qui allait attirer des foules à Paris. Nous naviguions beaucoup aux environs de Toulon, voire dans la Méditerranée et considérions en témoins plus désintéressés qu'il aurait, peut-être fallu, les troubles qui nous agitaient et qui allaient renforcer nos voisins d'Outre-Rhin dans leur opinion sur la "dégénérescence" de notre pays.

Il est de fait que grèves et manifestations se suivaient et que l'Internationale était plus souvent entonnée dans nos rues que la Marseillaise. Cela n'inquiétait pas notre commandant qui nous disait que le calme ne tarderait pas à suivre la tempête.

21. Il en fut ainsi, au moins pour moi car j'eus la joie de pouvoir assister en septembre 1936, à Arcachon à la naissance de mon premier fils.

Sur ces entrefaites, notre commandant, arrivé au terme de son mandat, fut remplacé par le Capitaine de Vaisseau Delage, avec lequel nous ne tardâmes pas à faire une croisière le long des côtes d'Afrique du Nord, d'Oran à Bizerte, avec à notre bord une délégation de députés, récemment élus, qui appartenaient à la commission de la marine de la "Chambre des Députés", comme on disait alors.

22. A vrai dire nous étions quelque peu inquiets, car cette délégation comprenait des membres de tous les partis qui venaient de durement s'opposer les uns aux autres lors d'une campagne électorale particulièrement sévère qui s'était terminée par la victoire de la gauche.

Nous avions tort, car tout se passa pendant les quelques journées qu'ils passèrent à bord aussi bien que possible, et même très sympathiquement.

Tous se conformèrent avec le sourire à notre protocole et nous nous séparâmes très bons amis à l'issue de notre voyage.

23. Mais je ne tardais pas à quitter le "Gerfaut" pour embarquer, au choix de son commandant, le Capitaine de Vaisseau Barnaud, sur le "Tigre" bâtiment école à la mer des futurs officiers torpilleurs et aussi siège de la commission d'étude pratique des conditions d'emploi des torpilles sur nos bâtiments.

Une nouvelle phase de ma carrière allait commencer et se poursuivre, jusqu'au moment où la guerre éclaterait le 2 septembre 1939.

24. Le « Tigre », premier des contre-torpilleurs construits après la première guerre mondiale était évidemment considéré comme un vieux bâtiment ; mais, avec raison, très suffisant pour servir de bâtiment école et d'expérience. Personne à l'époque n'aurait pensé qu'un jour très proche viendrait où il se "battrait pour de bon", avec des ennemis coriaces. Je pris ainsi mes nouvelles fonctions le 20 janvier 1937 aux appontements de Milhau, où le "Tigre" avait son poste. Mon rôle était double : d'une part enseigner aux officiers de l'école des torpilles, l'art de les lancer comme les règlements du moment le prescrivaient, d'autre part rechercher tout ce qui pourrait rendre plus efficaces, dans leur emploi, les torpilles que nous possédions. A ces divers titres, j'étais membre et pratiquement la cheville ouvrière de la "Commission d'étude pratique de lancement des torpilles". J'avais donc, en dehors de mes occupations professorales et administratives, des techniques variées à étudier et mettre en application, ce qui était d'autant plus intéressant et important que des événements graves, selon toutes probabilités, risquaient de se produire au cours des très prochaines années, et que nous avions besoin de posséder des armes efficaces.



Contre torpilleur Le Tigre

25. Parmi ces techniques figuraient en bonne place celle se rapportant à la mise au point et l'emploi de torpilles dites "coudées" différant des torpilles classiques par l'adjonction d'un dispositif leur permettant de tourner d'un certain nombre de degrés, après un premier parcours rectiligne.

Il devenait alors possible pour ces torpilles d'atteindre des buts se déplaçant dans des zones ou suivant des routes qu'une torpille rectiligne du début à la fin de son parcours ne pouvait espérer toucher avec des chances raisonnables d'impact.

Mais pour obtenir un tel résultat, la réalisation d'une conduite de lancement convenablement équipée dans laquelle seraient introduits tous les paramètres nécessaires à son utilisation serait indispensable, ce qui fut fait sur le "Tigre", puis le "Lion" et donna lieu un jour à une réussite spectaculaire.

26. Après une visite officielle à Monaco, sur la route du retour à Toulon, l'Amiral qui commandait le groupe ayant effectué cette visite, décida, en effet, de nous faire lancer une telle torpille sur son bâtiment supposé être un croiseur qui nous poursuivait, le cap sur nous, à relativement grande distance et vitesse. Tout lancement classique étant impossible, nous lançâmes une de nos torpilles coudées par notre travers qui tourna, après un parcours que nous avions déterminé, d'un angle que nous avions calculé et qui passa sous la passerelle de notre poursuivant, tout ébahi.

Le ministère le sut et s'intéressa désormais plus qu'avant à nos études et réalisations, d'autant plus que les perspectives de guerre prochaine ne cessaient de croître.

F.- LES PRELIMINAIRES DE LA GUERRE

1. C'est ainsi que, dans le rang, nous nous préoccupions essentiellement de forger des outils permettant à notre Gouvernement de mieux défendre les intérêts de notre pays, alors que la tension qui régnait en Europe, du fait essentiellement de la politique menée par les Allemands, ne faisait que s'aggraver.

2. Profitant des crises politiques qui ne cessaient d'agiter notre pays depuis les élections de 1936 et l'empêchaient de "parler haut et ferme", le 11 mars 1938, les troupes allemandes allaient entrer en Autriche et "l'Anschluss" était proclamé le 13.

Le mois suivant les Allemands poursuivant sur leur lancée entreprenaient des négociations pour annexer également le pays des Sudètes.

Mais cette fois, les réactions de la France et de l'Angleterre furent plus fermes. Le 24 septembre 1938 nous rappelions sous les drapeaux plus d'un million d'hommes. La défense passive s'organisait ; la Home Fleet quittait l'Ecosse.

La guerre parut inévitable ; mais Allemands et Italiens, de concert, proposèrent une réunion de conciliation à Munich qui eut lieu les 29 et 30 septembre. Un accord qui, en fait, satisfaisait les revendications de Hitler sur les Sudètes, et consacrait le démantèlement à bref délai de la Tchécoslovaquie, en sortit, ainsi qu'une paix provisoire.

3. Durant cette période, des dispositions avaient été évidemment progressivement prises par la France, pour faire face à une aggravation de la situation.

La composition et la répartition de nos forces navales avaient été, dans cet esprit, remaniées et une "escadre d'instruction" constituée, comprenant non seulement le "Tigre" et les deux autres contretorpilleurs anciens qui l'accompagnaient, mais également trois autres contre-torpilleurs plus modernes.

Parmi eux était le "Lion" sur lequel j'embarquais pour poursuivre sous les ordres du Capitaine de Vaisseau Longaud, les missions qui m'avaient été confiées jusques là, mais aussi remplir les fonctions de S.C.E.M. de la flottille, dite d'instruction, ainsi constituée ; car il ne s'agissait pas seulement d'instruire nos personnels et de perfectionner et tester nos matériels, mais d'être prêts à participer à des opérations militaires.

4. Dans cette perspective, quelques jours après mon embarquement sur le "Lion", soit un peu avant la conférence de Munich, je fus chargé d'une mission de confiance : aller remettre en main propre à Paris, au chef d'état-major général de la marine -l'Amiral Darlan des documents et assurer une liaison orale entre lui et le commandant de l'escadre ; ce que je fis entre deux trains et m'amena à être reçu, en privé, dans son bureau, rue Royale, par notre "grand chef". Celui-ci était très calme, et d'abord aimable avec le jeune officier que j'étais, quelque peu ému par ce tête à tête. Il me dit, à l'intention de l'Amiral Abrial, que la situation était évidemment sérieuse, mais que nous étions sans doute à quelques jours d'un accord possible qui ajournerait le début d'une guerre que tout laissait prévoir.

Nous devons donc nous attendre au pire d'ici quelques mois, mais en attendant, il fallait à tout prix maintenir le moral de nos personnels, donc ne pas les laisser inactifs et les envoyer, par petits paquets, en permission chez eux ; ce qui me parut surprendre l'Amiral Abrial quand je le lui dis à mon retour, mais qu'il exécuta néanmoins.

5. En tout état de cause, nous nous organisâmes pour faire face à toutes éventualités, en poursuivant nos autres missions, en particulier la mise au point de notre "torpille coudée".

6. Le "Lion", sur lequel j'avais embarqué était plus récent que le "Tigre", mais ses caractéristiques générales étaient les mêmes ; on le dota, comme il convenait, des matériels que nous avions en cours d'étude et je poursuivis mes travaux tout en assurant les fonctions de S.C.E.M. du groupe que nous formions avec les autres contre-torpilleurs de l'escadre d'instruction, sous l'autorité du Capitaine de Vaisseau Longaud, avec lequel j'entretenais les meilleures relations.

Mais d'autres événements allaient quelque peu modifier nos activités en nous rappelant que nos voisins n'avaient pas dit leur dernier mot.

7. C'est ainsi que le 15 mars 1938, nous apprîmes qu'au cours d'un entretien dramatique, Hitler avait obligé le chef du Gouvernement Tchèque à lui remettre les destinées de son pays, et que ce même jour, les troupes allemandes étaient entrées à Prague, sans que la France et l'Angleterre aient réagi autrement que par des protestations verbales.

A dire vrai, devant la montée des périls que signifiait ce "coup de force", notre Parlement s'inquiéta et donna des pouvoirs étendus à notre Gouvernement pour prendre les mesures qui s'imposaient ; mais il était bien tard.

8. Les mêmes mauvaises nouvelles allaient se suivre. Le 21 mars Hitler porta son intérêt sur Dantzig qu'il revendiqua et même sur la Lituanie qu'il "saisit".

De son côté l'Italie envahit le 7 avril l'Albanie et signa avec l'Allemagne le 22 mai un "pacte d'amis" en "vue d'assurer l'espace vital" de leurs deux pays. Des événements graves dès lors étaient manifestement à prévoir désormais à brève échéance.

9. Nous en fûmes tous conscients et partout on s'activa. Le "Lion" reçut une autre affectation et le 1er juin je réembarquais sur le "Tigre" commandé par le Capitaine de Vaisseau de Védrières qui avait remplacé le Capitaine de Vaisseau Bareis, et qui était un peu "nerveux" mais "brave" dans tous les sens du terme.

Nous entrâmes dans l'arsenal, pour caréner, réinstaller nos torpilles coudées, mais aussi dans le même temps mettre tout en place de façon à être prêt à faire la guerre pour de bon dès que nous sortirions de l'arsenal.

10. La marine comme les autres armées prenait des dispositions en conséquence. Parmi celles-ci figurait un remaniement du déploiement de nos forces navales et, par voie de conséquence, de multiples mutations - Comme je l'ai appris plus tard, mon futur poste était décidé, mais en attendant je devais rester sur le "Tigre" appelé à participer, la guerre venue, à l'escorte des convois de navires acheminant les personnels, matériels et produits de toute nature dont notre pays, nos possessions d'outre-mer, ainsi que nos alliés, avaient besoin pour vivre et combattre.

11. Le 18 août, je pris encore une courte permission pour aller avec ma femme à Juan-les-Pins où se pressait une foule bigarrée et joyeuse qui dansait à longueur de nuit sur un volcan, car dès le lendemain, les permissions étaient suspendues.

En fait, les négociations engagées le 24 juillet pour conclure un accord avec la Russie avaient échoué tandis que celles menées de front par les Allemands avec les Russes allaient aboutir le 23 août à la conclusion par eux d'un "pacte de non-agression"

12. La guerre dès lors est proche et inévitable. Après d'ultimes tentatives d'accord qui échouent, le 1er septembre à l'aube, les troupes allemandes franchissent la frontière de Pologne.

Et le 2 septembre, la guerre est officiellement déclarée par la France et l'Angleterre à l'Allemagne.

Une page est tournée.



Décoration de la Légion d'honneur en 1938 par l'amiral d'Harcourt

CHAPITRE II

LA GRANDE GUERRE

A-LA DROLE DE GUERRE

- a)- Les premières semaines à Toulon (1939)
- b)- Les premiers convois (1939)
- c) - Sur le "Jean-Bart" à Saint-Nazaire (1940)
- d)- Son évasion (18-19 juin 1940)
- e)- De Saint-Nazaire à Casablanca

B- LA DROLE DE PAIX

- a)- Sur le "Jean-Bart" à Casablanca
- b)- Sur l' "Albatros" à Casablanca (à partir du 5 août 1942)
- c)- La bataille de Casablanca avec ses préliminaires et ses suites (8 au 10 novembre 1942)

C – VERS LA VICTOIRE

- a)- A l'Etat-Major du Commandant de la Marine au Maroc (novembre 1942- avril 1943)
- b) - Le commandement de "La Boudeuse" (1943 - avril 1944)
- c)- A l'Etat-Major Particulier du Chef d'Etat-Major de la Marine à Alger (avril 1944- septembre 1944)
- d)- Chef de Cabinet du Chef d'Etat-Major de la Marine à Paris (septembre 1944 - mai 1946).

A.- LA DROLE DE GUERRE DU 2 SEPTEMBRE 1939 AU 22 JUIN 1940

a)- Les premières semaines de guerre à Toulon (jusqu'au 19 octobre 1939)

1. Sur le "Tigre", dans l'arsenal...

Enfin une guerre que nous ne voulions pas ; mais dont nous étions menacés depuis des semaines, voire des mois, était enfin déclarée. Telle fut ma réaction quand l'inévitable advint le 2 septembre. Nous vivions tous sur nos nerfs, angoissés, masqué à gaz en bandoulière, toutes lumières voilées la nuit venue, attendant "l'événement ; voire une attaque d'avions allemands qui ne se produisait pas. De part et d'autre du Rhin on s'observait ainsi, l'arme au pied, tandis que les Allemands envahissaient la Pologne sans coup férir.

La "drôle de guerre" commençait et on s'organisa pour vivre, sans trop penser aux effroyables menaces qui pesaient sur nous.

2. Sur mer, pourtant, les hostilités commencèrent très vite ; les sous-marins allemands se manifestèrent et bientôt les bâtiments marchands qui n'étaient pas suffisamment rapides pour leur échapper ne naviguèrent plus qu'en convois, escortés par des bâtiments tels que le "Tigre". Dans le même temps les bâtiments de commerce allemands qui n'avaient pas rallié des ports neutres ou amis étaient pourchassés, voire bloqués, par nos forces.

3. Quant à nous, nous étions dans l'arsenal de Toulon et ne pensions certainement pas être prêts à prendre la mer avant le début d'octobre, ce qui conduisit nos autorités à nous désigner pour recevoir un "détecteur de sous-marins" dénommé Asdic, mot nouveau à l'époque, devenu très vite familier, que la marine Britannique mettait à notre disposition.

4. Il ne s'agissait d'ailleurs pas d'un don sans contrepartie, car nous devions livrer dans le même temps, aux Anglais, d'après ce qui nous avait été dit, les moyens que nous avions mis au point pour colorer les gerbes produites par nos projectiles à leur arrivée dans l'eau. L'idée était de faciliter ainsi l'exécution de tirs groupés sur un même but de plusieurs bâtiments, dont les projectiles créaient des gerbes colorées différemment.

Je ne me doutais pas alors qu'un peu plus tard le "but" sur lequel je me trouverai constaterait l'efficacité d'un tel procédé utilisé par des ennemis provisoires.

5. Ainsi, grâce au don d'un Asdic par nos amis Anglais, le "Tigre" qui était déjà doté des torpilles coudées que j'avais expérimentées, allait disposer d'un moyen nouveau de combat contre sous-marins dont je fus prié de m'occuper. Il s'agissait, en fait, d'un "projecteur" installé en-dessous de notre carène, émettant un faisceau sonore tournant autour d'un axe vertical qui produisait un écho en se réfléchissant sur un sous-marin en plongée ou un obstacle quelconque se trouvant sur son chemin. Avec une série de tels échos on devait pouvoir déterminer leur origine et, s'il s'agissait d'un sous-marin, sa route par comparaison de la hauteur des sons d'aller et retour de l'émission, ainsi que sa vitesse, sa profondeur et son gisement par rapport à l'émetteur. Il va de soi que depuis on a fait beaucoup mieux, mais à l'époque c'était pour nous une possibilité nouvelle qui s'offrait dans la lutte anti sous-marine que nous allions bientôt avoir à mener.

6. En tout état de cause, un bon emploi de l'appareil qui nous était donné, impliquait non seulement l'ajustement des formes du "sabot" contenant l'émetteur des sons appelés à balayer nos alentours, mais aussi la possession d'un traceur de routes indiquant à tous moments la position par rapport à nous de l'origine des échos qui seraient reçus, ainsi qu'un moyen permettant d'avoir une indication valable sur la route approximativement suivie à tous moments par cette "origine", qu'il s'agisse de poissons, d'un rocher ou d'un sous-marin.

7. Comme nous étions au sec dans un bassin de l'arsenal, j'ai souvenir d'être allé voir, avec notre Commandant, ce fameux sabot en bois sur lequel s'affairaient des ouvriers de l'arsenal à grands coups de rabot. Un jeune ingénieur était là qui les guidait avec le sourire, car il était vraiment difficile d'admettre que nous n'étions pas en train de manipuler un jouet. Le Commandant qui ne plaisantait pas, le dit à ce jeune ingénieur qui s'affola, mais continua heureusement sa tâche qui se révéla d'un excellent rendement comme nous en avons eu la preuve plus tard.

8. Mais il nous apparut très vite que pour obtenir un bon rendement de notre "projecteur" nous avions besoin de pouvoir matérialiser la position par rapport à nous de l'origine des échos que nous recevions.

Nous recherchâmes donc un "traceur de routes" existant dans l'arsenal et qui pourrait nous être délivré. Nous en trouvâmes un et j'en pris possession d'une façon quelque peu irrégulière, ce qui mécontenta la direction centrale du ministère en charge de ces installations qui décida que de simples abaquages suffiraient pour nous permettre de remplir notre mission ... Je n'admis pas cette décision et, comme dans ce début de guerre, les formalités habituelles n'avaient plus cours, les autorités locales fermèrent les yeux sur la "saisie" par une équipe de mon service du traceur de route en cause que nous mîmes en place discrètement. Les services de Paris, quand ils l'apprirent s'émurent mais trop tard : nous naviguions et venions d'attaquer un sous-marin présumé. Il ne pouvait être question de nous priver d'un appareil qui venait de prouver son utilité.

9. Restait enfin la formation des personnels qui seraient appelés à mettre en oeuvre ces moyens nouveaux et apprécieraient en particulier si le faisceau sonore émis par notre projecteur sous-marin qui aurait rencontré un obstacle nous était réfléchi plus grave ou plus aigu, d'où l'on pouvait déduire que cet obstacle suivait une route qui le rapprochait ou l'éloignait de nous.

Laissés pratiquement libres d'agir à notre gré, nous fîmes subir à tous les membres de notre équipage, une série d'épreuves imaginées par un de nos camarades pour sélectionner ceux qui avaient une oreille particulièrement fine et pourraient ainsi utiliser avec le meilleur rendement notre projecteur sous- marin. Pour les former nous demandâmes et obtinrent de nos chefs, l'autorisation de les laisser en instruction à Toulon quand nous partirions, étant entendu qu'ils nous rallieraient le plus tôt possible une fois instruits. Ainsi fut sélectionné et formé dans la marine, un premier noyau d'écouteurs sous-marins qui nous fut bien utile quelques semaines plus tard, comme nous le verrons par la suite.

10. Mais notre grand carénage s'acheva et le 19 octobre 1939 nous appareillâmes pour Casablanca, et de là exécutâmes notre première mission de guerre.

11. De Toulon à Casablanca, la traversée fut calme, mais marquée quand même par un petit incident qui montre bien dans quel climat on vit au début d'une guerre.

Nous naviguions paisiblement, mais scrutant l'horizon et écoutant notre asdic, quand nous aperçûmes un bâtiment peint en gris qui avait tout l'air d'un croiseur auxiliaire Français, Anglais, ou Allemand.

Nous étions dans l'ouest de la Méditerranée, pas loin de Gibraltar. Nous courûmes vers lui qui prit peur et se sauva. On le rattrapa "aux postes de combat" et bientôt on s'aperçut que nous avions affaire à un croiseur auxiliaire de notre marine très récemment en service. Tout s'arrangea très vite entre nous, mais nous eûmes là un avant- goût de ce qui nous attendait.

12. Nous arrivâmes ainsi le 22 au matin à Casablanca pour en repartir le soir même vers le premier convoi que nous avions à escorter au grand large.

La grande aventure commençait pour nous.

b)- Les premiers convois de la guerre dans l'Atlantique

1. Après un voyage fort calme qui nous mena, sur le parallèle des Açores dans le voisinage du 15ème méridien, une cinquantaine de bâtiments de toutes dimensions et natures se côtoyant et se suivant dans un ordre bien établi nous apparurent sur une mer paisible, sous un ciel gris, paraissant effectuer un ballet bien triste, tournant tous à la fois de quelques dizaines de degrés à des intervalles de temps variables. C'était la première fois qu'un tel spectacle m'était offert, mais non la dernière... J'en fus tout ému.

2. Nous prîmes contact avec le Commandant du convoi qui avait sa marque sur un bâtiment de commerce, ainsi qu'avec un autre contretorpilleur français "La Panthère" arrivé avant nous, dont le Commandant était moins ancien que le nôtre et qui alla, sur ordre de celui-ci, assurer la protection du convoi d'un bord, tandis que nous prenions l'autre à notre compte. t nous commençâmes à remplir notre mission, zigzaguant en cadence à une vitesse moyenne de l'ordre de 8 noeuds ; mais quand la nuit fut venue, un incident se produisit

3. Au carré des officiers, comme dans le poste des maîtres, une radio de langue française venait d'annoncer qu'un "croiseur de poche" allemand avait coulé un cargo isolé dans une position assez voisine de la nôtre.

Cette nouvelle produisit, comme il était normal, un grand remue-ménage sur notre passerelle et à bord de notre bâtiment, comme de la "Panthère", invitée aussitôt à naviguer à nos côtés, à se préparer comme nous à lancer ses torpilles et à se mettre en mesure de faire route à grande vitesse. Le Commandant du convoi en fut prévenu. Mais très vite la nouvelle fut démentie, le croiseur allemand était en fait très loin. Le calme revint mais nos provisions de mazout déjà très limitées avaient été écornées et ne pouvaient pas, à cette époque, être reconstituées à la mer. D'ici Brest, notre situation risquait de devenir difficile si une tempête survenait.

4. En fait, la chance en ce domaine nous sourit, mais un nouvel incident se produisit qui aurait pu avoir, d'après notre médecin, de graves conséquences pour un de nos marins frappé par un mal qui exigeait des soins difficiles très vite. Avec les dernières gouttes de mazout que nous possédions, nous pûmes rallier Brest avec quelque avance sur nos prévisions et ainsi sauver la vie de notre marin ; ce qui valut une coupe de champagne bien méritée à notre ingénieur mécanicien et à notre jeune médecin.

5. Notre séjour à Brest se prolongea quelque peu, dans l'attente du prochain convoi que nous aurions à conduire à Gibraltar et nous en profitâmes pour mettre de l'ordre dans nos installations de toute nature après une assez longue traversée succédant à un grand carénage à peine terminé. Les membres de notre équipage que nous avions laissés à Toulon, pour préciser leurs connaissances en matière de lutte contre les sous-marins, avec les moyens dont nous allions disposer, étant alors de retour à bord, nous serions fin prêts pour remplir notre mission.

6. Ma femme avait abandonné quelques jours sa famille, pour venir me rendre visite et nous retrouvâmes le Brest d'avant-guerre, mais plus animé, envahi par des nuées de marins en uniforme, de tout âge, et de tous grades qui remplissaient tous les lieux publics et se distrayaient comme ils le pouvaient entre deux séjours en mer.

Car les arrivées et départs de convois se succédaient, tandis que les deux bâtiments de ligne moderne que nous possédions, les trois croiseurs et les escorteurs rapides qui constituaient la "force de grand raid" étaient là qui veillaient et, de temps à autre suivant les informations qu'ils recevaient, parcouraient les mers qui nous entouraient, pour en chasser l'ennemi, en compagnie de nos amis britanniques.

7. Mais notre tour arriva de participer à l'escorte d'un convoi de bâtiments venant d'Angleterre et se rendant en Méditerranée. En compagnie de la "Panthère" nous appareillâmes de Brest à 22 heures, pour rejoindre le 11 novembre à 12 heures, le convoi "O G 6" à 48 N et 8'20 Ouest, soit à 150 milles dans l'ouest du Raz-de-Sein. Le ralliement ayant eu lieu comme prévu, le "Tigre" et la "Panthère" se rangèrent comme lors de leur dernière mission, suivant les instructions reçues, à 2 milles sur l'avant des colonnes de droite et de gauche du convoi durant le jour. Pendant la nuit, pour ne pas perdre le convoi, dont la route et la vitesse étaient toujours douteuses, il a été convenu qu'ils se tiendraient à 1000 m environ, derrière un des côtés du convoi. Et ainsi, se déroulèrent sans incident les journées du 11, du 12 et du 13, jusqu'au moment où le convoi étant arrivé au-delà du 10ème méridien, un "écho" fut entendu par le "Tigre", le 14 à 13h.45 qui parut très vite suspect.

8. Quelques minutes après, l'origine de cet écho ayant été situé, à environ 300 mètres dans le 230 du "Tigre", 3 grenades de 200 kg étaient lancées par le grenadier arrière, mais les mortiers, victimes d'un raté de percussion, ne se manifestèrent pas. Le Commandant responsable du convoi le dérouta, tandis que poursuivant nos recherches nous retrouvâmes notre écho et mettions le cap sur lui, puis arrivés à proximité, lancions à nouveau 3 grenades de 200 kg.

9. Mais cette fois, après leur explosion, se forma à leur aplomb, à la surface de la mer, une intumescence qui se développa rapidement et donna l'impression d'être un sous-marin qui ferait surface, se coulerait sur le côté et ne tarderait pas à couler dans un grand frémissement des flots qui l'entouraient.

Tous ceux qui assistèrent à cette scène clamèrent leur satisfaction, mais les officiers qui avaient, comme moi, avant la guerre, mouillé beaucoup de grenades étaient plus réticents, car nous savions par expérience que l'intumescence constatée avait toute chance d'être produite par l'explosion d'une de nos grenades arrivant à grande profondeur, et que dans ces conditions nous ne pouvions pas penser avec certitude que nous venions de couler un sous-marin.

10. Une troisième "passe" suivit les deux précédentes, un écho ayant encore été perçu, deux grenades furent encore lancées mais sans donner lieu au même phénomène.

La "Panthère" fut alors appelée par nous à prendre notre suite dans la même zone et à lancer 6 grenades, sans que se produisent des phénomènes analogues à ceux que nous avaient fait croire qu'une de nos grenades avait frappé un but.

A 15 h.30, aucun signe apparent de destruction d'un sous-marin n'ayant été constaté, après une heure de recherche infructueuse l'alerte fut levée, et le "Tigre", comme la "Panthère" rallièrent le convoi.

11. Mais un écho asdic ayant encore été entendu le lendemain par le "Tigre", une alerte fut déclenchée qui amena le Commandeur du convoi à le dérouter. L'écho perdu, puis retrouvé à plusieurs reprises, dans des azimuts incohérents, il apparut qu'il ne pouvait provenir d'un sous-marin et l'alerte fut levée ; mais celle-ci et celles du 14 qui n'aboutirent pas à des résultats concrets constituèrent en tous cas un excellent exercice d'entraînement pour notre personnel appelé à rencontrer bientôt de vrais sous-marins.

12. Quelques jours après, dans un secteur différent, un des escorteurs d'un convoi analogue à celui que nous conduisions à Gibraltar, après grenadage sur un écho aperçut ce qui lui parut être le ballast d'un sous-marin couché sur le côté, qui resta sur l'eau pendant une dizaine de secondes en continuant à chavirer, puis s'enfonça ; donc très exactement ce que nous avions vu et grenadé quelques jours auparavant.

L'Amirauté française considéra dans un premier temps, qu'il s'agissait d'un sous-marin et qu'il avait été coulé.

Mais, par la suite, elle allait recevoir de plusieurs autres bâtiments, des descriptions à peu près identiques, sans qu'il y ait eu de sous-marin coulé ou même avarié. Un document officiel fut alors établi et diffusé par l'Etat-Major Général de la Marine, notifiant "que dans toutes les alertes ainsi signalées il serait admis qu'il s'agirait, non d'un sous-marin, mais seulement de l'intumescence qui peut être produite par l'explosion d'une grenade à grande profondeur" ; comme nous l'avions admis, dès l'origine, avant d'avoir reçu cette décision.

13. Notre convoi se reforma pour poursuivre sa route et rattraper le temps perdu, mais une très violente tempête se leva qui créa quelques troubles dans l'ordonnance de notre convoi et l'obligea à réduire sa vitesse déjà modeste.

Le "Strasbourg" lui-même, qui se trouvait dans notre voisinage ainsi que trois contre torpilleurs qui l'escortaient, devait, sans aucun doute, à la même heure, faire de même ; car la mer quand elle se déchaîne est aussi dure pour les "gros" que pour les "petits".

14. Le "Tigre" ne pouvait pas ne pas souffrir comme les autres et même plus en raison de son âge et de son état. Des tôles de sa carène se fissurèrent à proximité de son extrême avant et plusieurs de ses compartiments des fonds se remplirent d'eau.

Circonstance· aggravante, le temps avait manqué avant notre départ pour visiter et étancher suffisamment ces compartiments, comme il aurait été nécessaire.

15. La mer se calma et nous arrivâmes à Gibraltar le 16 novembre avec le convoi O G 6 que nous avions à encadrer ; mission remplie. Mais un convoi à escorter se formait et nous devions repartir le 22 pour Brest ; ayant pu seulement faire procéder à des réparations sommaires de notre carène par l'arsenal de Gibraltar, dont les ingénieurs ne nous cachèrent pas que nous aurions besoin de faire exécuter des travaux plus sérieux pendant notre prochain séjour à Brest.

16. Or le mauvais temps est de rigueur en cette période de l'année dans cette région de l'Atlantique et nous reçûmes cette fois encore un "coup de chien", qui détruisit les modestes réparations faites à Gibraltar. Malgré tout nous fîmes route et arrivâmes sans trop de retard avec notre convoi aux abords de Brest. Là, bien entendu, nous apprîmes que l'arsenal était surchargé de travail et que nous devions nous contenter de réparations sommaires avant de repartir. Nous avons eu beau dire que notre retour à Gibraltar dans de pareilles conditions ferait très mauvais effet et serait délicat si nous rencontrions du gros temps. Rien n'y fit : "A la guerre comme à la guerre", nous dit-on et nous nous inclinâmes.

17. Le Capitaine de Vaisseau Védrines nous quitta avant notre départ pour aller occuper un poste à terre à Lorient. Nous le regrettâmes tous, car c'était un bon marin, homme de devoir et de coeur, bienveillant sous des apparences sévères.

Il fut remplacé par le Capitaine de Vaisseau de la Forest-Divonne dont je ne connaissais que la réputation ; heureusement excellente, car les problèmes qu'il allait avoir à résoudre, dès les très prochains jours ne lui manqueraient certainement pas. De mon côté, j'eus la surprise agréable en parcourant les journaux locaux d'apprendre que j'étais inscrit, en très bonne position, sur le tableau d'avancement pour le grade de Capitaine de Corvette. Je ne pus que prévenir les miens et m'offrir un ban dîner dans le meilleur restaurant de Brest dont la qualité de la chère n'avait pas encore été amoindrie par les événements.

18. La nuit du 4 décembre venue, nous appareillâmes avec la "Panthère" notre habituel compagnon, pour Gibraltar et faire route vers le sud, escortant une cinquantaine de bâtiments, tandis que la mer se creusait et devenait très grosse, comme lors des précédentes traversées ; mais cette fois la tempête était telle que le convoi se disloqua et que de nouvelles et importantes rentrées d'eau de mer se produisirent dans les fonds de notre bâtiment.

Arrivés à Gibraltar, nous en fîmes part aux autorités britanniques qui furent scandalisées qu'on nous ait fait appareiller en cette saison, sans avoir réparé sérieusement les avaries que nous avions subies lors de nos précédents voyages. Nous ne pouvions qu'enregistrer cette critique que nous répercuterions bien entendu à nos autorités et repartir vers Brest, escortant le convoi 464, espérant que cette fois la mer serait clémente.

19. Elle le fut effectivement, et nous arrivâmes à Brest dans la soirée du 23, par une mer d'huile, après une dernière alerte provoquée manifestement par un faux écho. Mais cette fois nos entrées d'eau furent prises en considération et les réparations nécessaires effectuées dans les meilleurs délais. Mais elles allaient durer un bon mois et nous allions tous pouvoir prendre quelques jours de permission.

20. J'en profitais pour aller voir des membres de ma famille à Paris, où je suis quelque peu surpris par le climat moral qui y règne. Dans les rues beaucoup de militaires, mais las, souvent débraillés.

Aucun rapport avec ceux du début de la guerre dont le souvenir me hante. La vie continue comme avant, mais pas le moindre enthousiasme, ni d'ailleurs d'inquiétude ; une fois de plus - "ça s'arrangera" - "Nous sommes les plus forts".

21. Je regagne finalement avec plaisir le train qui me ramène à Brest où l'on mène quand même la guerre sur mer, avec sérieux, en attendant que les Allemands nous la déclarent partout pour de bon.

Comme j'en avais été averti voici quelques mois, je fais dès mon retour mes adieux à mes amis et à l'équipage du "Tigre", pour gagner Saint-Nazaire où de nouveaux problèmes et une nouvelle existence m'attendent sur le "Jean-Bart".

c)- Sur le "Jean-Bart" en construction à Saint-Nazaire

1. Arrivé à Saint-Nazaire la veille, je me présente le 15 janvier, dans la matinée, dans les locaux mis à la disposition de la marine où travaillent, penchés sur des plans et dossiers divers, les ingénieurs mécaniciens, officiers-mariniers, dessinateurs, suivant la construction du "Jean-Bart" par les deux chantiers de Penhoët et de la Loire.

J'apprends que je suis le premier officier de marine venant prendre des fonctions à bord du "Jean-Bart", mais que mon règne sera court, le Capitaine de Vaisseau Ronarc'h appelé à le commander devant être là en fin de journée.

En attendant, je pourrais faire connaissance avec mon futur domaine, sous la conduite d'un de mes électriciens récemment embarqué.

2. Nous parcourons ainsi ensemble des ponts encombrés de matériels et jetons des coups d'oeil curieux sur des locaux dans lesquels s'affairent plus de 2 500 ouvriers et leurs cadres. Avant d'être prêts à faire la guerre avec le "Jean-Bart", nous avons manifestement beaucoup de travaux encore à mener à bien. Mais je retourne à mon hôtel où je dois rencontrer mon futur Commandant, dont on me dit de tous côtés, que c'était indiscutablement un chef de grande valeur, mais de relations assez difficiles.



Service électricité du Jean Bart

Effectivement il me reçoit convenablement, mais sans démonstrations inutiles et me donne ses consignes : "avant de vous occuper du "Jean-Bart", allez dès demain à Brest où se trouve actuellement le "Dunkerque", frère du "Jean-Bart", mais de dimensions moindres et de construction plus ancienne. Visitez-le et entretenez-vous avec tous vos futurs collègues".

Effectivement, j'ai suivi ses instructions et suis revenu à Saint-Nazaire avec des informations de toute nature qui me seront très utiles.

3. D'autant plus que je ne tarde pas à apprendre que nous devons être prêts à appareiller pour faire nos premiers essais à partir du 1er octobre 1940, au lieu du 1er janvier 1941, comme il était prévu ; les bâtiments similaires que les Allemands construisent seront en effet, à cette date, à la veille d'être en état de nous faire la guerre, tandis que les bâtiments anglais analogues, également en construction, ne le seront que plus d'un an après.

4. Nous avons donc du pain sur la planche. Pour en être convaincu, il suffit de savoir que cette coque de 244 mètres de long, 33 de large, dont le tirant d'eau, une fois le bâtiment terminé, dépassera 8 mètres, aura des turbines qui développeront 15.000 CV pour lui permettre d'avoir une vitesse de plus de 30 noeuds ; tandis que ses oeuvres vives et mortes seront protégées par des blindages allant, suivant les lieux, jusqu'à 400 m/m d'épaisseur et que son armement comprendra 8 canons de 380, 9 de 152, 12 de 100 , et même 2 catapultes et 4 avions.

Quant à l'électricité, dont j'aurai la charge, sa distribution et son emploi proviendront de deux usines génératrices à vapeur comptant chacune 2 turbo dynamos de 1.500 kilowatts alimentées par une chaufferie auxiliaire, ainsi que de deux dynamos diesel d'une puissance unitaire de 800 kilowatts.

La réalisation du bâtiment est enfin confiée non pas à un seul chantier, mais à deux : celui de Penhoët appelé à construire sa moitié arrière ; celui de la Loire, sa moitié avant.

5. Je suis donc, du jour au lendemain, transformé en un simple étudiant, consultant des plans, parcourant mon domaine, heureusement très vaste, et m'instruisant sur les problèmes que j'aurai à résoudre quand l'heure des responsabilités arrivera pour moi. Mais d'ici là, pendant que mes camarades se battront, je serai devenu bien au chaud, un aimable "bureaucrate". Je me sou mets, mais pensant que la guerre sera courte, manque d'enthousiasme.

6. Petit à petit d'autres officiers arrivent parmi lesquels un adjoint pour notre Commandant : le Capitaine de Frégate de Rodellec du Porzic, et pour moi : l'Enseigne de Vaisseau Fortin et l'Officier des Equipages Bayard qui complètent heureusement l'équipe d'ingénieurs mécaniciens dirigée par l'I.M.C. Lescaudrou, qui suivent depuis plusieurs mois la réalisation de notre appareil propulsif.

Notre Commandant dispose ainsi, dès les premiers mois de 1940 d'un noyau d'état-major qui encadre les éléments d'un équipage appelé à compter 1600 hommes.

7. Mais le "Jean-Bart" ne nous appartient pas. Nous ne sommes là que pour nous préparer à l'armer quand les 2 500 ouvriers qui seront bientôt 3 000 - des chantiers de Penhoët et de la Loire, qui se pressent à bord pour le construire, auront achevé leur tâche sous le contrôle des services de la "Surveillance" dirigés par l'Ingénieur du Génie Maritime Gasquet.

8. La construction du bâtiment devient bientôt suffisamment avancée pour qu'on puisse le faire flotter puis conduire en face de la porte de sortie du bassin, dans un poste à quai convenablement équipé et relié aux ateliers des chantiers. Le tout discrètement, car, nous sommes en guerre, et l'ennemi n'est pas seulement au-delà de nos frontières. Et c'est ainsi que le 6 mars, une équipe de la direction du port de Lorient procède de main de maître à cette opération, à laquelle je prends une part modeste en me tenant, à toutes fins utiles, en cas d'incident, sur la plage arrière du "Jean-Bart".

9. Et les semaines passent jusqu'au 10 mai, date à laquelle, troupes et avions allemands se déchaînent contre nous. La "drôle de guerre" est dès lors terminée, mais "la guerre" commence.

10. Pour en connaître l'évolution, l'attente ne fut pas longue : une semaine après il apparut, pour qui savait lire les communiqués de notre haut commandement, qu'une large brèche était ouverte dans le dispositif de nos armées et que le "Jean-Bart" bloqué dans son berceau tant que le chenal le reliant à la Loire n'aurait pas été suffisamment dragué, risquait d'entrer à bref délai dans le champ d'action de l'aviation ennemie et, pour le moins, de recevoir des coups compromettant son achèvement.

11. Le 5 juin, le péril s'aggravait. Les armées allemandes ayant franchi la Seine entraient dans le cœur de notre pays et s'élançaient vers l'Atlantique, Nantes et Saint-Nazaire. Le "Jean-Bart" était donc menacé à bref délai.

12. Notre Commandant, heureusement, eut cette prescience dès le 18 mai, alors que beaucoup de français croyaient encore à la possibilité d'une bataille de la Marne comme en 1914. Il nous réunit avec les représentants des chantiers et des services chargés du dragage de notre chenal de sortie, pour examiner la situation et en tirer les conséquences.

13. Nos illusions, à tous, sur une guerre courte et victorieuse s'étaient effondrées ; mais la maîtrise de la mer restait nôtre, permettant tous les redressements, à condition de la conserver. Or, le "Jean Bart", devenu un vrai bâtiment de ligne, pourrait jouer demain un rôle important dans notre camp, comme dans celui de l'ennemi s'il tombait entre ses mains.

Il fallait donc, dit notre Commandant, tout mettre en œuvre pour qu'il reste dans notre camp et le faire sortir de sa nasse, avant qu'il ne soit trop tard ; et si cette sortie se révélait vraiment impossible, le saborder pour qu'en aucun cas notre ennemi ne puisse un jour l'utiliser sous une forme ou une autre.

14. Quels étaient les travaux à faire et les dispositions à prendre en conséquence ? D'un commun accord, il fut convenu que pour être en état d'appareiller, puis de naviguer sans prendre trop de risques, le bâtiment devrait pouvoir disposer au moins de la moitié de son appareil propulsif, du tiers de ses usines électriques, d'un appareil à gouverner et de divers accessoires. Toutes choses étant réalisables dans le délai d'un mois, à condition d'effectuer de véritables tours de force.

Mais le dragage à une cote acceptable du chenal de sortie semblait plus difficile à réaliser dans le même délai d'un mois, en raison de l'importance et de la nature des déblais à dégager. En mettant les choses au mieux et en travaillant nuit et jour, le "Jean-Bart" pourrait peut-être, d'après les techniciens présents, disposer alors, au moment d'une pleine mer de vive eau, d'un pied de pilote de quelques dizaines de centimètres dans un chenal large de 50 mètres.

15. La première pleine mer de vive eau dans un mois étant celle du 19 juin, le Commandant n'avait pas le choix - ou nous partirions cette nuit, ou celle du lendemain, ou nous ne partirions pas -

Il prit sa décision et chacun se mit au travail à corps perdu.

16. Comme il convenait, sans être encore officiellement chargé de sa mise en œuvre, je suis de près tout ce qui concernait le service électricité et, plus particulièrement, la réalisation par les chantiers de ce qui allait en ce domaine nous être utile, voire nécessaire pour être en mesure d'appareiller à partir du 19 juin et de faire route vers la destination qu'on nous indiquerait, éventuellement sous le feu de l'ennemi et, de toute façon, sous la menace de ses sous-marins.

17. Si l'attaque allemande n'avait pas eu lieu le 10 mai suivie de l'envahissement de notre pays, il était prévu que les chantiers de Penhoët et de la Loire termineraient l'essentiel des travaux dont ils avaient la charge, en août, et que nous pourrions, en octobre, procéder à nos premiers essais en mer. Il n'en était évidemment plus question ; et les chantiers, en plein accord avec nous, comme nous l'avons vu, concentrèrent tous leurs moyens sur la seule réalisation de ce qui nous était indispensable pour appareiller le 19 juin.

A cette fin, l'effectif des ouvriers au travail sur le "Jean-Bart" passa de 2 500 à plus de 3 000 ; occupés à des tâches strictement définies et délimitées ; travaillant jusqu'à 12 heures par jour, pour aboutir dans les délais impartis, avec une bonne volonté qui mérite hommage.

18. Quant à nos personnels militaires appelés à prendre la suite des personnels civils quand le moment serait venu de combattre, ils s'instruisaient et participaient à quai aux tâches communes ; je n'avais en tous cas sous mes ordres en mai dans le service électricité qu'un second : l'Enseigne de Vaisseau Fortin et un Officier des Equipages M. Bayard, quelques Officiers Mariniers, un Quartier-maître, des dessinateurs et 15 jeunes marins ayant tout juste 2 mois de service passés en école pour apprendre des rudiments de leur futur métier. Cette première équipe allait s'agrandir heureusement, début juin et compter finalement, en plus de ses deux Officiers, le Premier-maître Letourneur, 5 maîtres (Blaise, Ezanno, Suignard, Michel et Joseph), 11 Seconds-maîtres, 9 Quartiers-maîtres et 21 Matelots.

L'équipe ainsi constituée était peu nombreuse, mais tous ses membres ne demandaient qu'à "servir".



La préparation de l'évasion du Jean Bart

19. Tandis que les nouvelles de l'intérieur de la France qui nous parvenaient étaient de plus en plus mauvaises et que nous devions nous attendre à voir les Allemands arriver à proximité de notre chantier, un peu avant ou un peu après le 19 juin, civils et militaires travaillaient d'arrachepied pour réussir le pari que nous avions fait de sauver ou détruire le "Jean-Bart" avant que l'ennemi ne puisse s'en emparer.

20. A titre d'exemple, je dirai que grâce à ces efforts : les 9, 11 et 12 juin, les chaudières principales dont nous avons besoin pour appareiller et naviguer, avaient pu être successivement allumées et mises au point avant d'être convenablement utilisées l'heure venue ; - les 10, 11 et 12, les deux turbo-dynamos choisies pour alimenter nos circuits quand nous serions en route avaient subi un traitement analogue ; les 14 et 15, les quatre canons de 380 qui attendaient leur embarquement sur le quai avaient pu être mis à la place qu'ils devaient occuper dans leur tourelle, avant que celle-ci ne reçoive sa toiture pesant quelques 200 tonnes. Les 15 et 16 avaient lieu, avec succès, les essais quasi officiels de l'appareil à gouverner; les 16, 17, 18, les machines latérales qui devaient nous assurer une bonne vitesse, si nous réussissions à gagner la haute mer, étaient essayées ainsi que leurs auxiliaires, puis accouplées à leur ligne d'arbre.

21. Finalement, le 18 juin en fin de matinée, tout ce qui était indispensable pour appareiller paraissait capable de fonctionner, mais rien, sauf la barre n'était vraiment au point. Tandis que les menaces ne cessaient de croître : le 16, le paquebot anglais "Lancastria" venant d'embarquer à destination de l'Angleterre quelques 5 000 soldats, était coulé par des avions allemands dans le chenal de sortie de Saint Nazaire , les morts se comptaient par centaines.

22. Pourrions-nous, enfin et surtout, sortir dans la nuit du 18 au 19, de notre bassin, pendant la pleine mer, pour gagner le large ? Des dragages certes étaient en cours, menés avec passion, nuits et jours, mais seront-ils terminés à temps? Finalement le Commandant et l'Ingénieur chargé de ces dragages - M. Durepaire - conscients l'un et l'autre de la gravité de la situation, s'entendaient non sans difficultés, pour faire en sorte que dans sa partie la plus délicate, le chenal dragué que le "Jean-Bart" devrait franchir, ait au moins 50 mn de large et 3,5 m de profondeur. Or le "Jean-Bart" avait 33,1 m de large et un tirant d'eau de 8,10 m. La hauteur d'eau au moment de la pleine mer ce jour étant de 5 m, le "Jean-Bart" aurait sous sa quille 40 cm d'eau, réduits à 10 cm si le passage avait lieu quelques instants après le maximum de la marée, comme ce fut le cas le 19 juin. Passerons-nous sans trop de difficulté ? Le pari était risqué, mais jouable. Il le fut et gagné.

23. Sur un tout autre plan, nous devions nous prémunir contre des ennemis terrestres, aériens et maritimes, avant comme après notre départ. A cette fin, il nous fallait des armes, des personnels et des moyens adaptés. Aux 4 affuts doubles de mitrailleuses de 13,2, déjà fixés sur la plateforme et la tour, avaient été ainsi ajoutés à des niveaux inférieurs 3 affuts doubles de 37 m/m et des mitrailleuses doubles ou triples pour assurer une défense modeste aussi bien contre des ennemis terrestres susceptibles d'arriver à proximité de notre bâtiment dans de brefs délais, que contre des avions.

Il est apparu, par ailleurs, au Service technique des chantiers navals avant qu'on le lui demande, qu'il convenait d'entourer le "Jean Bart" d'une ceinture qui le rende invulnérable aux mines magnétiques. A cette fin, des km de câbles ceinturant le bâtiment furent mis en place dont l'alimentation était à assurer par un de nos diesels. Le 17 juin enfin était de retour parmi nous le Maître-Canonier Doméon envoyé en mission quelques jours auparavant à Sens, où se trouvaient les établissements qui avaient confectionné pour nous un important lot de matériels électriques qui étaient à notre disposition.



L'évasion du Jean Bart

Mais ils ne pouvaient être expédiés à Saint Nazaire faute de moyens et à la veille d'être saisis par les Allemands. Doméon arrivé sur place prendra possession d'un car abandonné dans une usine déserte, et saisit tous les matériels qui nous étaient destinés. Il les embarqua dans son car et le conduisit à Saint-Nazaire non sans avoir surmonté de multiples difficultés. Il va de soi qu'il en a été plus tard récompensé comme il le méritait.

24. Dans le même temps, un de nos camarades qui n'avait pas les mêmes problèmes que moi à régler, me rendait l'inestimable service de s'occuper de ma femme, de mon jeune fils, de ma mère et des parents venus de Paris et Toulon se réfugier à Pornichet, croyant y trouver un peu de calme, alors que l'ennemi était à la veille d'y pénétrer. Mon ami leur faisait traverser la Loire et conduire, non sans mal, à Arcachon où mes beaux-parents allaient, je pense, pouvoir les prendre en charge jusqu'à des temps meilleurs.

d)- L'évasion du "Jean-Bart" les 18 et 19 juin 1940

25. Quand le jour se leva, très tôt, comme il est normal un 18 juin, il faisait beau et chaud comme les jours précédents, mais la journée ne devait pas normalement s'achever sans que des incidents graves ne se produisent, car l'ennemi était proche et notre départ vers des lieux plus sains, peut être possible mais pas assuré.

En tous cas, la matinée s'acheva sans incident majeur. De la passerelle jusqu'aux compartiments clés des fonds dont l'état conditionnait notre départ, ouvriers et marins s'activaient pour essayer de parachever ce qui était indispensable pour assurer notre départ.

26. J'ai souvenir, de mon côté, d'avoir consacré une partie de mon temps à établir, puis écrire sur de petites planchettes de bois et diffuser à mes électriciens, les consignes qu'ils devraient suivre pour

Assurer d'une part 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 plus que sommaires et inachevées que nous possédions ce jour ; d'autre part, le fonctionnement de la barre électrique à partir du blockhaus ou du local où se trouvait sa commande directe, ou encore de la barre à bras en cas de défaillance de celle-ci.

27. Dans le même temps, le Commandant en Second donnait des instructions fermes pour interdire des entrées de matériel à bord ne présentant aucune nécessité, pour ne pas majorer inutilement notre tirant d'eau. Mais pour vivre, il faut se nourrir. Les cuisiniers et maitres d'hôtel en profitèrent pour embarquer non seulement des vivres, mais les casseroles et vaisselles qui permettraient de les traiter.

28. A midi, j'allais encore déjeuner dans le restaurant où nous avions établi notre "carré". Le repas fut frugal et la patronne émue, la pauvre femme devait perdre son fils unique, soldat, quelques jours après, lors d'un combat avec les Allemands. Je l'appris plus tard et n'oublie pas son dévouement à notre égard. Mais nous ralliâmes vite le "Jean-Bart", car le bruit courait que les Allemands arrivaient. En fait, il s'agissait d'une colonne de militaires Anglais se dirigeant vers un lieu d'embarquement pour regagner leur pays ; nous ne l'apprîmes que dans la soirée.

29. Maintenant ou un peu plus tard, il fallait en tous cas, être prêt à recevoir le choc et tenir aussi longtemps que possible, mais si les Allemands arrivaient en nombre et nous submergeaient, nous n'aurions certainement pas le temps de mettre notre bâtiment hors d'état d'être réarmé avant longtemps par nos ennemis.

Dès lors, devons nous commencer ou non sur l'heure à saborder notre bâtiment ? La réponse à cette question dépendait évidemment du seul Commandant, que de Rodellec et moi-même allâmes trouver dans son bureau où il se tenait, nerveux mais très maître de lui-même. Je le vois encore marchant à grands pas dans son bureau et nous répondant : "Non, j'interdis pour l'heure tout sabordage - Rien n'est perdu - Nous sortirons d'ici" - "Amman, restez en contact avec moi et n'effectuez aucune démolition avant d'avoir reçu un ordre formel de moi".

30. Dans le même temps, le Commandant décida de "militariser" le "Jean-Bart" à partir de 14 heures et de hisser en conséquence notre pavillon et la flamme de guerre, symbole de notre nouveau statut. Je n'oublierai jamais ce grand moment où notre drapeau fut hissé lentement, tandis qu'un clairon égrenait les couleurs, salué par notre Commandant, entouré de quelques membres de son état-major et de son équipage.

D'un coup de baguette magique, la coque dont nous suivions la construction, avait maintenant une âme.

31. Mais notre bâtiment et ses abords allaient risquer de devenir dans les heures suivantes un lieu clos où on s'expliquerait à coups de fusil, voire de canon. Tous les ouvriers des Chantiers et leurs cadres qui travaillaient à bord nous quitteront donc, mais certains d'entre eux, volontaires, reviendront dans la soirée à bord, pour nous aider à sortir de notre repaire et gagner le large, si l'ennemi n'était pas encore là.

Ne restent ainsi, à bord, au début de l'après-midi, que des militaires.

32. Mes électriciens sont, dès lors, répartis en 3 groupes : l'un qui s'occupe de la distribution du courant à travers le bord et de la mise en oeuvre de tous les appareils dépendant de notre service; un autre qui se tient prêt à saborder les mêmes appareils, les tableaux de distribution, câbles et installations à notre portée, dépendant plus ou moins de notre service, si la partie semble perdue; un troisième, enfin, composé de jeunes marins, brevetés depuis peu, arrivés très récemment, mais à la disposition de mon camarade de promotion Barthelemy pour compléter les éléments dont il dispose afin d'essayer d'empêcher l'ennemi de s'approcher de notre bâtiment par voie de terre.

33. Le dispositif est tout juste mis en place qu'un camion se présente aux portes de notre domaine et s'arrête devant la planche qui relie notre pont au quai. Il s'agit du compas gyroscopique et de ses accessoires qui nous est destiné et qu'on nous livre. Nous avons à ce moment d'autres soucis et préoccupations, car la très proche arrivée d'une colonne qui semblait être ennemie n'a pas encore été démentie. La première réaction des marins qui gardent nos abords est d'utiliser ce très beau camion pour compléter nos barricades, mais je suis là et j'obtiens du Commandant qu'on embarque le matériel qu'il transporte et qui nous sera précieux si on peut partir.

Le Commandant accepte et je deviens propriétaire d'un magnifique compas gyroscopique, tandis qu'en compensation le non moins puissant camion est envoyé obstruer un vide dans les barricades que nous avions dressées autour du "Jean-Bart".

Mais les techniciens qui accompagnaient le compas ne sont pas chauds pour repartir vers d'autres lieux. Nous les gardons donc à bord, où ils nous rendront un grand service comme nous le verrons.

34. Vers 15 h.30, l'arrivée des Allemands est encore considérée comme très proche. Je prends la direction effective du service électricité ; les civils finissent de quitter le bord et le bâtiment est rendu autonome : tous les circuits électriques en état sont alimentés par nos turbodynamos qui ont tourné pour la première fois quelques jours auparavant. Mais une heure après, nous respirons un peu : ce ne sont pas des Allemands qui s'approchent, mais des Anglais qui partent. Tard dans la soirée, nous apprendrons que les Allemands sont plus loin que nous le croyions. Notre Commandant cesse alors d'envisager un appareillage sous le feu de l'ennemi.

35. Fort heureusement, car dans mon domaine, comme dans tous les services, les incidents se multiplient : les tableaux de distribution bien qu'achevés dans leurs grandes lignes, n'ont pu être vérifiés ni réglés. Dans beaucoup de tranches, les circuits-forces ainsi que de nombreux appareils ne sont alimentés que d'un bord ou par des moyens de fortune. L'absence enfin du personnel civil, chargé jusqu'ici de la réalisation et de l'exploitation de ces divers circuits, n'est pas faite en outre pour simplifier la tâche de mes électriciens.

36. C'est ainsi que :

- vers 19 h.30, le disjoncteur alimentant la tranche dont font partie les auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire saute. Celle-ci met bas les feux et les turbodynamos ne recevant plus de vapeur stoppent. On doit alors réalimenter le bord au moyen de l'extérieur et des diesels de secours. L'obligation d'enclencher la plupart des disjoncteurs par des moyens de fortune, les mauvais réglages, et les traverses, ne facilitent pas notre tâche ; mais enfin, tout finit par rentrer dans l'ordre.

- Vers 23 h., un nouveau stoppage des auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire entraîne une nouvelle panne générale, créant un grand trouble dans tous les services. Mes électriciens remédient à cette panne, mais les incidents se succèdent, tels le stoppage des ventilateurs d'aération dans de nombreux compartiments par suite du mauvais réglage des thermostats. Harassés ils se déplacent partout et sans cesse, comme tous les officiers, officiers-marinières, quartiers-maîtres et marins de toutes les spécialités.

37. A 01 h.30, le Commandant qui a pris quelques instants de repos, monte sur la passerelle où je me tiens prêt à bondir à tout instant vers les incidents qui se succèdent. Comme l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a magistralement assuré le dragage du chenal que nous devons emprunter une fois sorti de notre bassin, l'a promis, j'apprends que nous pourrions sortir à partir de 02 h.00. A 03 h.00 de nouveaux incidents - particulièrement graves se produisent, tandis que le "Jean-Bart", entouré de remorqueurs gagne la zone d'évitement qui s'étend entre la porte du bassin et l'entrée de la tranchée conduisant au fleuve.

38. D'abord un nouvel arrêt des auxiliaires électriques de la chaudière auxiliaire risquant d'empêcher l'allumage en temps opportun des chaudières principales et, par voie de conséquence, l'utilisation de nos machines en état, pour poursuivre notre route une fois arrivés dans le chenal de la Loire.

Au moment où nous croyons avoir rétabli la situation, de nouveaux disjoncteurs de traverse sautent et le courant ne passe toujours pas, tandis que les mécaniciens s'affolent avec quelque raison, comme moi même. J'ai souvenir à ce moment- là d'avoir pensé et dit, au pied de ces "disjoncteurs de malheur" que "nous étions F **** et que ce serait ma faute, si le bateau était perdu" . "Non" a poursuivi mon adjoint Fortin, près de moi, "si vous êtes d'accord, on bloque tout par des coins de bois - le courant passera - Advienne que pourra" ."D'accord, allez " Et Fortin tailla et mit en place les morceaux de bois qui allaient rétablir la situation.

39. Il est alors 03 h.30. Sur la passerelle du "Jean-Bart", on ne se doute pas du drame que nous venions de vivre ; mais comme prévu le bâtiment est tiré, hors de son bassin, par une escadre de remorqueurs vers le fond de la zone d'évitage qui le prolonge, un peu trop rapidement, car il en dépasse les limites et s'échoue ; pas pour longtemps heureusement. Les mêmes remorqueurs s'emparent alors de lui pour l'amener au droit de la tranchée dont le dragage vient d'être achevé. La nuit est noire, les bouées mises en place pour délimiter la route à suivre sont à peine visibles; brise et courant s'ajoutent aux incertitudes qui en résultent, pour que le malheureux "Jean-Bart" s'échoue une deuxième fois, son arrière d'un bord de la zone qui précède l'entrée du chenal, son avant de l'autre bord. Cette fois, le Commandant s'inquiète pour de bon, mais les remorqueurs interviennent "vite et bien" pour le tirer de sa fâcheuse situation et l'amener en bonne position pour se glisser dans le chenal qui le conduit à des fonds plus propices.

40. On suit celui-ci sans difficultés apparentes ; il était temps car la mer a commencé à se retirer: nous passons sur des fonds nous laissant une marge de 10 cm, mais nous arrivons : la vie est belle et le Commandant, comme tous ceux qui l'entourent, dont je suis, ont le sourire.

Il est 04 h. 30.

Cependant, nous n'avons pas fini d'avoir des émotions.

41. Nous sommes, en effet, à peine sortis de notre tranchée que des ronronnements se font entendre, qui se rapprochent très vite. Ils proviennent d'avions que je vois se déployer pour nous attaquer. Il s'agit, en fait de 3 Heinkel sur lesquels nos canons de 37 et mitrailleuses s'en donnent à coeur joie, mais sans résultat apparent.

42. Ces avions nous mitraillent et lancent sur nous des bombes de moyen calibre, à trois reprises différentes ; une seule d'entre elles, la dernière, fait mouche.

Je suis, à ce moment, sur la passerelle, dans le blockhaus, à proximité du tableau qui nous relie aux machines qui seront très bientôt en état de démarrer pour la première fois et je vois le "sillage" de cette bombe qui perce le pont entre les deux tourelles de 380 et va exploser dans les fonds sans faire heureusement de dégâts.

43. Le Commandant pense avec raison que nous ne pouvons rester inertes ; il ordonne pour la première fois, au moment où la bombe tombe : "Les deux machines en avant 50 tours la barre à droite 15 - larguez les remorqueurs".

Et ces trois ordres sont immédiatement exécutés ! Comme il l'a écrit dans ses Mémoires : "les remorques sont filées, aussitôt après, le navire commence à obéir au gouvernail et aux machines." "C'est de l'émerveillement, le "Jean-Bart" vit". Il est 04 h.50.

44. Mais nous ne sommes pas au bout de nos peines : débarrassés des avions ennemis, nous sortons de la rade, donnant de l'ordre de 12 nœuds et ne sautons pas sur une des mines mouillées par l'ennemi ces jours derniers, bien que les câbles mis en place pour nous dégausser n'aient pu être alimentés en dépit de nos efforts.

L'Amiral de Laborde, Commandant en Chef des forces maritimes de l'Ouest, sur le "Hardi" est là pour nous attendre et nous commander ainsi qu'un pétrolier, le "Tarn", pour nous ravitailler, et des destroyers britanniques pour nous escorter vers un port anglais si nous le désirons Comme ce n'est pas le cas, l'Amiral le leur dit et ils s'éloignent.

A 10h30, le "Tarn" nous accoste et à 11 h.00 nous abandonne après avoir refoulé dans nos caisses, non sans difficulté en raison de l'inachèvement de nos installations, un millier de tonnes de mazout et quelques 200 tonnes d'eau distillée et de lavage. Avant son départ il nous confie une trentaine de jeunes marins qu'il avait en surnombre et qui augmentent opportunément nos effectifs. Nous appareillons alors vers Casablanca. Il est 11 h.05.

e)- De Saint-Nazaire à Casablanca

45. Nous possédons dans nos soutes le carburant qui doit nous permettre de gagner Casablanca. Depuis la fin de la nuit nous avons gagné le large sans trop de difficulté, mais la situation dans les fonds, comme dans les hauts, n'est guère brillante : la ventilation du compartiment des machines nous donne en particulier de multiples soucis et les mécaniciens, comme mes électriciens sont sur les dents.

Sur ces entrefaites, nous apprenons qu'un cargo anglais vient d'être torpillé à quelques milles de l'endroit où nous nous trouvions au cours de notre mazoutage. Décidément les Dieux sont avec nous, mais nous l'avons échappé belle.

46. A 19 h.00 l'éjecteur du condenseur de la machine tribord en fonction, mis en pression par suite d'une erreur, explose et notre vitesse tombe à 7 noeuds. Nous avons triomphé trop tôt, car pour en sortir nous ne pouvons que démonter un éjecteur de la machine centrale qui n'est pas utilisée et le mettre en place dans la machine tribord, après avoir démonté celui qui vient d'exploser et qui est dans un piteux état.

Ce n'est pas une petite affaire, dont l'exécution va demander au moins une douzaine d'heures, sinon plus, dans des locaux surchauffés, par des hommes qui sont à bout de fatigue. Elle sera quand même menée à bien par les personnels de la machine, aidés par ceux du pont qui s'entraident fraternellement.

47. Vers 13 h.00, le lendemain 20 juin, les travaux sont terminés et la machine tribord remise en fonction.

Dans la matinée, l'Amiral Darlan nous avait "témoigné sa satisfaction", ce qui nous avait fait grand plaisir ; car cette petite phrase nous prouvait que nous n'étions pas oubliés en haut lieu. Mais de nouvelles difficultés allaient nous assaillir.

48. Les quelques 300 tonnes d'eau distillée que nous possédions à notre départ, pour alimenter nos chaufferies, étaient en effet à la veille d'être épuisées et nos bouilleurs n'étaient pas en état de Marche.

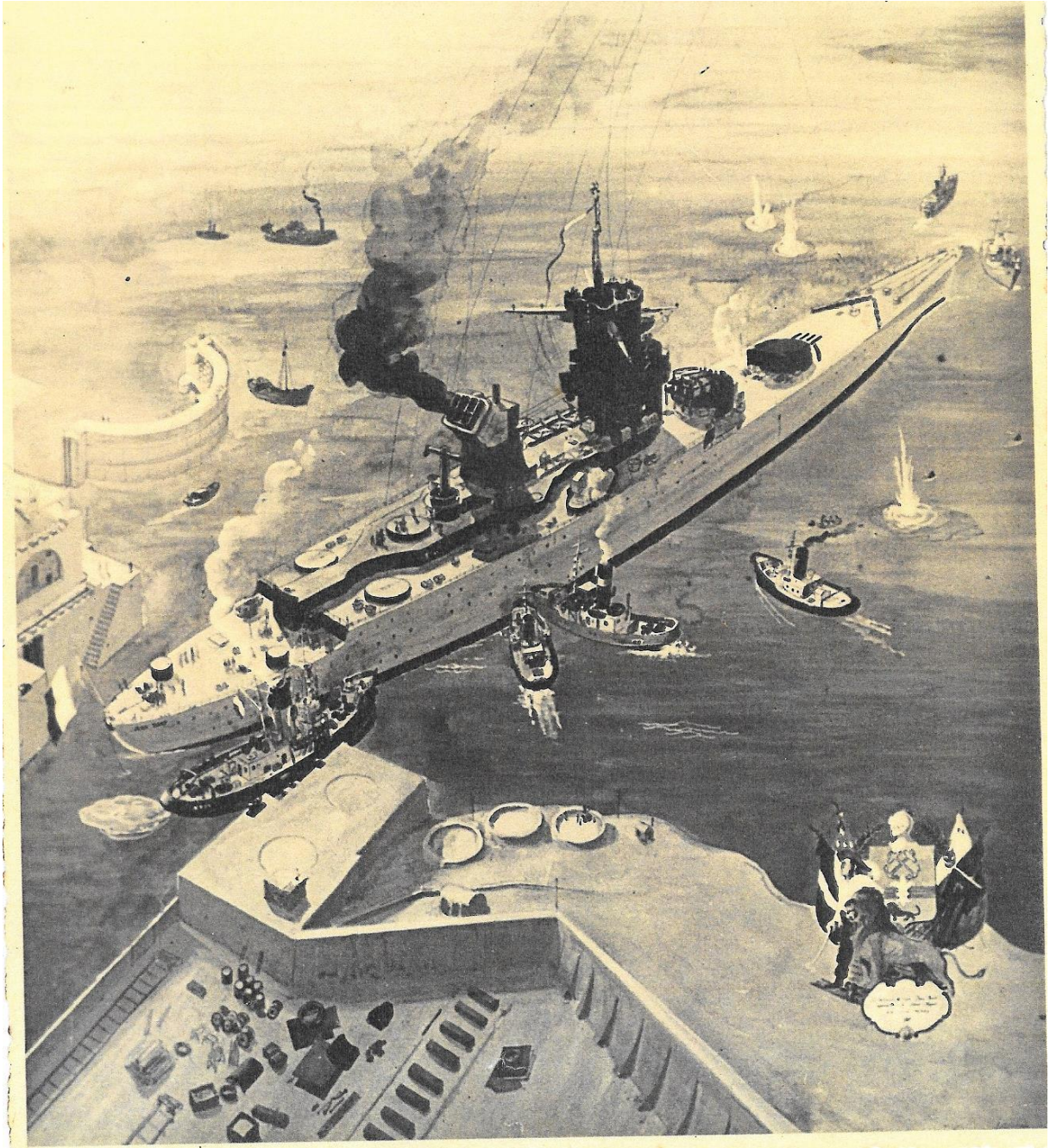
Nous avons heureusement de l'eau de lavage qu'on pouvait faire bouillir par une chaudière auxiliaire, puis envoyer dans le circuit général des machines.

Mais cette eau n'existait également à bord qu'en quantité limitée ; le Commandant décide alors qu'il sera désormais interdit à toutes les personnes présentes à bord, y compris lui-même, de se laver. Ainsi fut fait.

49. Après une nuit calme et reposante, nous poursuivons notre route vers Casablanca, et mettons de l'ordre un peu partout. Vers 16 heures, un cargo anglais est torpillé à une quarantaine de milles sur notre avant. Nous nous déroutons, comme il convient, mais nous ne pouvons pas ne pas penser que si ce sous-marin avait été quelque peu patient, il aurait pu nous envoyer au fond, car aucune cloison n'étant vraiment étanche, une seule torpille aurait suffi pour nous couler.

50. Mais on me dit que le Commandant, dans le calme revenu, s'intéresse au compas que nous avons embarqué à Saint-Nazaire avant de partir.

En fait les deux techniciens qui l'accompagnaient et qui sont restés avec nous n'ont pas cessé de s'en occuper et sont à la veille de nous le livrer, avec l'aide bien entendu de mes électriciens. Embarqué en pièces détachées le 11 juin, dans l'après-midi, muni d'un équipement SAGEM que personne à bord ne connaissait et qu'il a fallu mettre au point dans la nuit du 21 au 22, sans notice, ni autre plan qu'un schéma non conforme.



Le départ du Jean Bart in extremis

Le 22 arrivé, ils tiennent leur parole et je suis ému d'aller dire au Commandant, dès 8 heures du matin, que "je serai heureux de fournir la répétition du cap dans l'abri de navigation vers midi". Il en est fait ainsi et le Commandant félicite et remercie ceux qui ont réalisé cet "exploit" qu'il qualifie, avec raison, de "sensationnel".

51. A 15h30, nous hissons les couleurs, recevons à 16 h.30 un témoignage de satisfaction de l'Amiral de Laborde et mouillons à l'entrée du port de Casablanca : le "Jean-Bart" a échappé, intact, à nos ennemis.

Dans le même temps, nous apprenons qu'un armistice a été conclu mais qui n'entrera en vigueur que dans deux jours.

52. Le "Jean-Bart" n'a pas fini de faire parler de lui ; mais d'ores et déjà on peut dire que contrairement à de nombreuses prévisions, il a réussi à ne pas tomber dans les mains de l'ennemi, à rester intact et à ne pas être coulé par une torpille ou une bombe. En dépit des pires difficultés techniques et sans perdre un homme, il est parvenu à gagner Casablanca où on pourra, à tête reposée, décider de son avenir.

53. Notre Commandant, le Capitaine de Vaisseau Ronarc'h, a le droit d'être fier de son oeuvre, ayant su prendre en temps voulu toutes les décisions qui ont permis au "Jean-Bart" d'appareiller et de gagner Casablanca. Il a galvanisé tous les personnels de tous grades et de toutes origines, appelés à les réaliser et rempli magistralement la mission qui lui incombait.

54. Tous ceux qui l'entouraient, civils et militaires, ont fait de leur côté, de leur mieux pour l'aider à remplir ses devoirs, dans des conditions et des circonstances à la fois difficiles et tragiques, car la moindre torpille ou même bombe de quelque importance, nous aurait envoyés au fond inmanquablement, au cours de nos déplacements.

55.- Combien étions-nous autour de lui, pour l'assister et exécuter ses directives et ses ordres : 560 très exactement quand nous avons franchi le seuil de 10 cm qui nous séparait de la Loire à l'heure de marée du moment, soit : 38 officiers et ingénieurs des chantiers ; 339 officiers-mariniers, quartiers-mâtres et marins ; 125 contremaîtres et ouvriers des chantiers volontaires pour embarquer avec nous pour cette première sortie et 58 soldats pris à bord pour compléter les armements de nos mitrailleuses.

56. Ceci dit, je tourne la page, mais reste jusqu'à nouvel ordre à bord.

B.- LA DROLE DE PAIX DU 22 JUIN 1940 AU 13 NOVEMBRE 1942

a)- Sur le "Jean-Bart" à Casablanca (jusqu'au 5 août 1941)

1. Notre évasion réussie, qu'allons-nous devenir ? Nous et notre pays que nous avons quitté à la veille de la signature d'un armistice inéluctable, à en juger par les faits dont nous avons été témoins dans les jours qui ont précédé et suivi notre départ.

En tout cas, ici l'ordre règne, mais tout le monde s'interroge sur l'avenir, comme très certainement nos voisins, dans l'avant-port de Casablanca, passagers du "Massilia" qui a quitté Bordeaux voici plusieurs jours, avec à son bord beaucoup d'hommes politiques, la plupart de gauche dont l'avenir et même l'existence sont apparemment menacés aussi bien par les Allemands que par les Français qui semblent appelés à prendre demain le pouvoir.

2. Quant à notre équipage et à nos passagers civils, il est probable qu'ils sont encore sous le coup des événements qu'ils viennent de vivre, mais ne tarderont pas à redevenir ce qu'ils étaient hier : des civils courageux qui nous ont puissamment aidés à partir, puis à faire route; mais qui vont certainement désirer pour la plupart rentrer chez eux très vite ; d'ici-là, en tous cas nous devons les considérer comme des amis et ne pas les astreindre à nouveau à mener une existence trop militaire.

Toutefois, si on s'agite dans de nombreux milieux, la plus grande partie de la population française et marocaine reste calme mais angoissée. On le serait à moins.

3. Mais la situation va très vite évoluer.

(a) J'ai appris plus tard que dans la nuit du 2 au 3 juillet, tous les bâtiments français qui se trouvaient dans les ports anglais, arrivant de France, avaient été envahis par des militaires anglais en armes qui désarmaient nos marins et les conduisaient dans des camps où les jours suivants on leur demandait s'ils désiraient rallier la France ou servir dans la Marine Anglaise.

(b) Le 3 juillet au matin, en tout cas, une flotte anglaise se présentait au large de Mers-El-Kébir où se trouvaient serrés les uns contre les autres, de nombreux bâtiments de toute nature de notre flotte encore valables, réunis là dans l'attente d'un avenir incertain, mais conscients, avec raison, de l'importance des services qu'ils pouvaient encore rendre à notre malheureux pays.

Les Anglais, comme je l'ai su plus tard, avaient pour la plupart le cœur serré, car ils pensaient que ceux qui étaient embarqués sur Ces bâtiments et qui étaient hier encore leurs amis, tenteraient énergiquement de gagner le large et, le cas échéant, les combattraient.

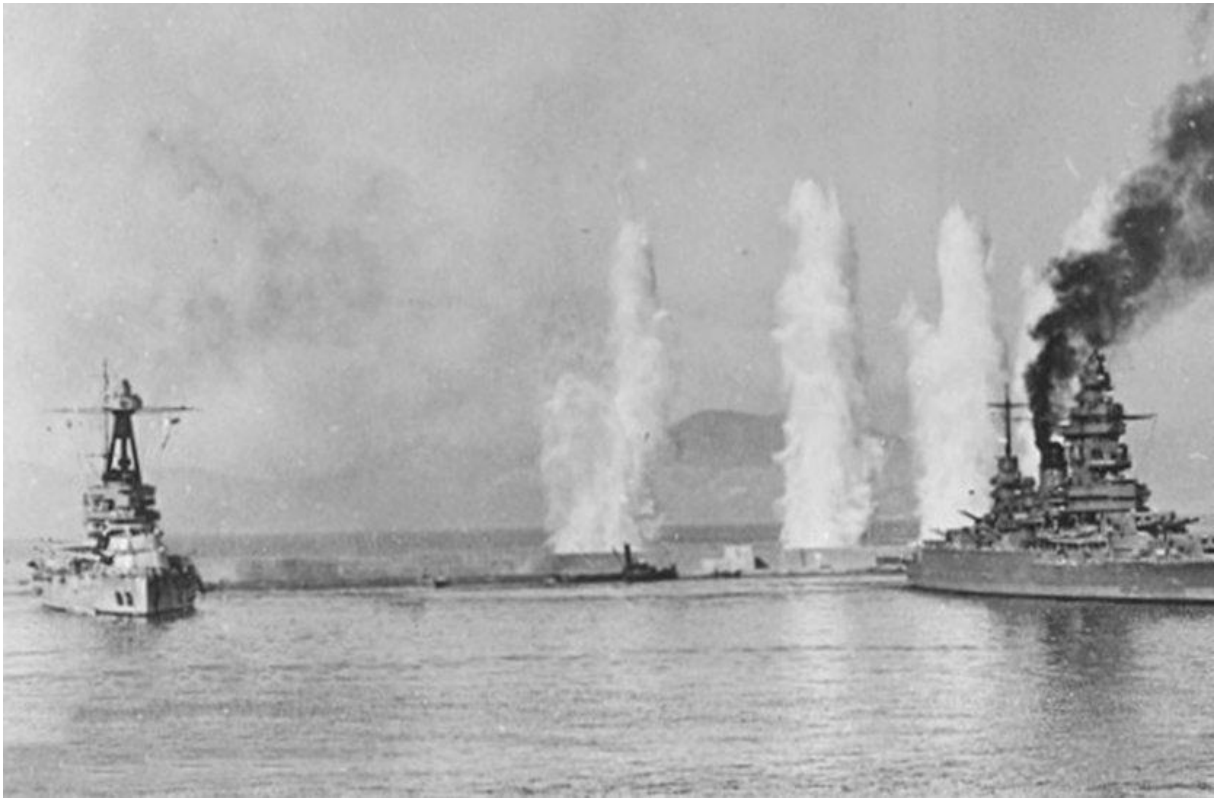
L'Amiral Gensoul qui les commandait, négocia, comme il le pouvait, jusqu'au moment où Churchill exaspéré par les atermoiements de ses représentants, leur donna l'ordre d'ouvrir le feu sur tous les éléments de notre flotte •

Et c'est ainsi, en particulier, que la "Bretagne" fut coulée, le "Dunkerque" durement touché et que le "Strasbourg" réussit à s'enfuir et gagner Toulon. Mais, tout compte fait, nous eûmes ce jour- là et le lendemain, car l'exécution dura deux jours, 1 297 officiers et marins tués ou disparus ainsi que 351 blessés.

(c) Quelques jours après un porte-avions britannique basé à Freetown devait attaquer au mouillage de Dakar, le "Richelieu" qui venait à peine d'entrer en service et lui faire subir des avaries qui allaient l'immobiliser quelques mois.

(d) Enfin à Alexandrie où se trouvaient des éléments importants de notre flotte, les Amiraux français et anglais présents estimèrent que nous devions tout tenter pour ne pas nous entretuer, malgré les ordres supérieurs qui avaient pu être donnés et conclurent un "gentlemen's agreement" en vertu duquel les navires français resteraient immobilisés et partiellement désarmés, jusqu'à nouvel ordre.

4. Et le "Jean-Bart" dira-t-on ? Il va de soi qu'après les événements d'Oran, et de Dakar, les Anglais cessèrent, pour un temps, d'être "persona grata" en France et en Afrique du Nord. Or, quelques jours après le massacre d'Oran, nous apprirent qu'un convoi très important se dirigeait vers Casablanca où son chef avait sans doute l'intention de débarquer les personnels qu'il transportait.



Mers el Kebir. 10 juillet 1940. Les cuirassés français sous le feu anglais

Le convoi était divisé en deux groupes, l'un de trois bâtiments d'un assez fort tonnage, l'autre qui le suivait d'assez près, d'un nombre plus important de bâtiments de transports. Cette nouvelle fit grand bruit, car s'agissait-il de Français évacués d'Angleterre, comme on pouvait le penser, ou d'un corps de débarquement qui allait tenter une opération de vive force ? "Chat échaudé craint l'eau froide". Quelques jours après l'affaire d'Oran, on pouvait s'attendre à tout.

5. Je fus convoqué ainsi que deux autres officiers, par le Commandant de la marine au Maroc qui nous donna comme instruction d'embarquer sur une vedette rapide qui nous conduirait à proximité des trois bâtiments du premier échelon, quand ils arriveraient en vue de Casablanca. Nous devons les accoster alors et leur demander une échelle de pilote qui nous permettrait de monter à leur bord, tandis qu'une équipe de fusiliers armés, mais discrètement, attendrait dans la vedette.

Suivant l'accueil que nous recevions, nous avions pour instruction de lancer dans les airs une fusée dont la couleur conseillerait à nos chefs de nous donner pour instruction d'autoriser ou de refuser l'entrée de ces bâtiments dans le port, ou encore de les prier de mouiller à proximité de son entrée, dans l'attente d'instructions complémentaires.

6. Ainsi fut fait, mais sans hésitation, nous lançâmes d'un commun accord dès notre arrivée à bord du bâtiment qui nous était affecté, la fusée qui signifiait que tout était "clair" et qu'ils pouvaient, à notre avis, entrer dans notre port.

Effectivement, sur les ponts, partout erraient des marins de tout âge et de tout grade, dans des tenues "variées" ; soulagés d'arriver disaient-ils "après des combats malheureux et au terme d'un séjour pénible dans des camps anglais".

Le Commandant anglais me reçut courtoisement et me fit conduire à un Général français qui se trouvait dans une cabine et qui ignorait tout des événements d'Oran, comme tout le monde à bord, sauf les britanniques bien entendu.

On m'offrit du thé et je descendis de la passerelle de ce transport assez ému, je l'avoue, par les contacts que j'avais eus avec nos marins qui venaient de connaître les affres d'une pitoyable défaite et apprendraient celle de Mers-El-Kébir, qu'ils ignoraient encore, lors de leur arrivée à destination.

7. Peu après, dès notre entrée dans le port de Casablanca, tous les débarquements d'hommes et de matériels que nous souhaitions purent avoir lieu sans problème. Mais l'affaire n'était pas réglée pour autant, car on pouvait penser que les Anglais ne laisseraient certainement pas au repos les bâtiments de qualité, tels que le "Jean-Bart", susceptibles d'être utilisés après un certain nombre de travaux. Il convenait donc de mettre celui-ci à l'abri à l'intérieur du port, dans les meilleurs délais, mais aussi, ne pas exposer les membres de son équipage à une mort possible, comme à Mers-El-Kébir les jours précédents.

A cette fin, tous les soirs, sur l'ordre du Commandant de la Marine, l'équipage du "Jean-Bart", à l'exception de quelques gardiens devait ainsi se rendre en rang au dépôt de Casablanca et en revenir chaque matin.

Mais il va de soi que dès que le "Jean-Bart" put être amarré à l'intérieur du port, c'est-à-dire le 11 août, ces déplacements cessèrent.

8. Le même jour, nous apprenions que le Cameroun, le Tchad, l'Afrique Equatoriale et d'autres territoires français à l'époque, s'étaient séparés du Gouvernement de Vichy pour rallier celui créé à Londres par le Général de Gaulle.

Quelques semaines après nous apprenions, par contre, que le Général Weygand avait été nommé Délégué général du Gouvernement de Vichy en Afrique du Nord, et en A.O.F. et devenait ainsi à Casablanca, notre grand patron militaire.

Passaient enfin à Casablanca trois croiseurs et trois contretorpilleurs de notre escadre de Toulon se rendant à Dakar où l'on craignait, je pense, que des événements graves se produisent, ce qui me donna, en tous cas, le plaisir de rencontrer, pendant leur rapide escale, de bons amis venant de France, avec lesquels j'ai pu faire le point de la situation, pour le moins difficile, de notre pays.

9. Nous sûmes enfin le 23 septembre que le Général de Gaulle à la tête de forces militaires françaises réunies et formées en Angleterre, se trouvait aux abords de Dakar sur un ou plusieurs transports et que des bâtiments de guerre britanniques d'une certaine importance les accompagnaient.

Puis nous eûmes connaissance que des représentants du Général, parmi lesquels se trouvait le Capitaine de Frégate (futur Amiral) Thierry d'Argenlieu, s'étaient rendus à terre pour sommer les autorités locales de rompre avec "Vichy" et que celles-ci les avaient expulsés d'une façon quelque peu brutale. Des actions militaires avaient suivi, les Britanniques ayant pris la suite des éléments français présents.

10. En fait, une véritable bataille navale s'engagea au cours de laquelle un cuirassé anglais fut sévèrement touché, de même que le "Richelieu", et plusieurs de nos bâtiments. Mais fort heureusement, l'Amiral anglais n'insista pas et le combat entre frères d'armes d'hier - et de demain - s'arrêta.

Dakar resta ainsi sous la dépendance du seul Gouvernement de Vichy, les Allemands n'ayant fait, par la suite, aucune tentative sérieuse pour s'en emparer.

11. Dans le même temps, sur le "Jean-Bart", où tous ces événements étaient suivis avec passion et aussi angoisse, on s'organisa pour faire du bâtiment une petite forteresse susceptible de recevoir des coups et d'en donner le cas échéant.

Nos amis civils qui nous avaient accompagnés depuis Saint-Nazaire, regagnèrent leurs familles et leur usine. Nous étions désormais, entre militaires et nous nous efforcions, comme nous le pouvions, de mettre en place les moyens nécessaires pour remplir les missions qui pourraient nous être données.

12. Dans cette perspective, comme me l'avait demandé le Commandant Ronarc'h, qui allait être promu Contre-Amiral le 23 mars 1941 à la grande satisfaction de tous ceux qui avaient servi sous ses ordres sur le "Jean-Bart", je m'intéressais tout particulièrement à la tourelle dans laquelle avaient été "déposés" les 4 canons de 380 embarqués à Saint-Nazaire quelques jours avant notre départ, ainsi que de nombreuses caisses et des matériels en vrac se rapportant à leur emploi.

Je constituais donc une équipe d'une quinzaine d'armuriers, d'électriciens et de canonnières distraits de tout service, pour pouvoir travailler d'une façon aussi discrète que continue au montage de tous les éléments en notre possession et que nous allions nous efforcer de compléter, en faisant venir de France, ce qui nous manquait grâce à nos bons amis des chantiers de Saint-Nazaire.

13. J'ai appris depuis, l'existence d'importantes négociations dont je n'avais connu à l'époque, comme il est normal, que des bribes, plus ou moins tendancieuses, suivant leur origine.

Hitler avait eu, en effet, le 22 octobre, une entrevue avec Laval, à Montoire et s'était apparemment entendu avec lui pour "assurer ses arrières".

Le lendemain il avait déchanté avec Franco qui avait alors suffisamment de soucis en Espagne, pour ne pas se lancer en Afrique, dans des aventures plus ou moins scabreuses ; le 24 octobre enfin, à son retour de la frontière espagnole, il rencontra, encore à Montoire, le Maréchal lui-même qui lui fit comprendre en termes appropriés "qu'il n'accorderait jamais au Reich une alliance militaire mais qu'il ferait au jour le jour, les concessions nécessaires pour éviter une rupture".

14. Le jour même où Laval rencontrait Hitler, un envoyé personnel du Maréchal, M. Rougier, arrivait à Londres pour négocier avec Churchill un gentleman agreement dont l'exécution devait permettre d'améliorer la subsistance des Français et d'éviter toute rupture entre la France et l'Angleterre. Aucun accord n'aurait été signé, mais des engagements pris qui seront tenus, comme les faits l'ont prouvé.

15. Quoiqu'il en soit, Hitler, fin 1940, remettait à plus tard la poursuite des opérations aériennes qu'il avait entreprises en août 1940 pour envahir, avant la fin de l'année, l'Angleterre, abandonnait toute velléité d'opération sérieuse en Méditerranée et se préparait de toute évidence à envahir dès qu'il le pourrait la Russie dans le courant de l'année 1941.

16. Sur un tout autre plan, en France, Laval, fin novembre, était non seulement "démissionné", mais mis aux arrêts chez lui et remplacé par un homme politique de haute qualité, mais moins conciliant : Mr. Flandrin.

Très vite, bien entendu, les Allemands réagirent et exigèrent que Laval revienne au pouvoir.

17. Celui-ci, en effet, dans les négociations en cause, jouait la carte allemande, dans l'intérêt, disait-il, de notre pays. Celui-là, par contre, entendait résister dans toute la mesure du possible aux exigences allemandes et conserver son indépendance.

Le Maréchal ne voulait pas s'engager. Il estimait qu'il convenait de "négocier" chaque fois que cela semblait possible, sans céder sur l'essentiel et "n'accorder jamais au Reich" une alliance militaire, mais faire les concessions nécessaires pour éviter la rupture.

18. L'Amiral Darlan, dont les vues étaient plus nuancées que celles de Laval fut finalement appelé, le 21 février 1941, à former le Gouvernement en tant que Vice-Président du Conseil, le Maréchal assurant officiellement sa présidence.

Dans le Conseil qui fut alors constitué, l'Amiral Auphan fut chargé des affaires de la marine à la satisfaction de tous les marins.

19. Sur le "Jean-Bart", dans son bassin, entouré d'un filet pare torpilles, le calme régnait car on ne pouvait évidemment pas poursuivre sa construction comme on l'aurait fait à Saint-Nazaire, mais on mettait de l'ordre partout et on améliorait, sans trop le dire, ses moyens d'action, car nul ne savait comment la situation devait évoluer. En tout cas, pas un seul Allemand, ni Italien, n'avait mis "les pieds à bord" depuis son arrivée à Casablanca, contrairement à certaines affirmations erronées de personnalités pourtant importantes.

20. Le 31 décembre 1940, j'ai été promu Capitaine de Corvette et poursuivi ma tâche sans changer mes habitudes ; mais je ne peux nier qu'étant l'avant dernier du tableau d'avancement de l'année, 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 la guerre.

A la même époque arrivait à Casablanca, ma femme et mon fils, qui avaient vécu jusque là à Arcachon, en zone non seulement occupée, mais "interdite", comme tout le littoral de la France donnant sur l'Atlantique et la Manche. Je ne les avais pas vus depuis leur départ de Saint-Nazaire, juste avant l'arrivée des Allemands et constate qu'ils sont non seulement heureux de me revoir, mais d'être loin de nos "hôtes", dont l'allure générale leur a laissé une inquiétante impression.

Ma mère venant de Toulon nous rejoint bientôt et nous sommes de nouveau réunis, loin de chez nous, mais dans une ville et une région où il fait encore bon vivre, même à cette époque.

21. Mais l'avenir, comme le présent sont toujours aussi incertains, comme le prouverait, s'il en était besoin, les quelques événements suivants parmi d'autres :

- fin avril, les Anglais n'apprécient pas et nous le font savoir, que dans le Proche-Orient nous ayons accordé des facilités aux Allemands pour leur permettre d'aider efficacement leurs alliés Irakiens en conflit avec eux.

- le 8 juin, conséquence ou non de la situation qui en résulte, en accord avec les Anglais, des troupes françaises dépendant du Général de Gaulle envahissent la Syrie et le Liban pour en chasser les soldats français dépendant du Gouvernement de Vichy qui s'y trouvent et proclament l'indépendance de ces deux pays sous leur tutelle et celle des Anglais.

- le 27 mai, un protocole avait été envisagé qui aurait donné, s'il avait été confirmé, de nouveaux et importants moyens, à la France pour "vivre", mais aussi à l'Allemagne, en particulier à Bizerte et à Dakar, pour mener à bien des opérations militaires et maritimes. Ce qui était évidemment inadmissible.

Le protocole ne subsista donc qu'à l'état de projet, l'Amiral Darlan et le Général Weygand l'ayant rejeté comme le Général de Gaulle et Hitler pour des raisons inverses.

22. Sur ces entrefaites, le 22 juin, les troupes allemandes se jettent sur les Russes, comme on le pressentait depuis plusieurs semaines et dans les jours qui suivent vont de succès en succès.

23. Nous ne pouvons que suivre l'évolution de la situation, en tirer des leçons et poursuivre les travaux que nous avons en cours, en particulier, et essentiellement pour moi, l'achèvement et les essais confidentiels de la tourelle de 380 dont nous avons embarqué la plupart des éléments juste avant notre départ de Saint-Nazaire, et leurs compléments voici plusieurs mois, transportés par un cargo venu de Saint Nazaire à Casablanca, dans des conditions délicates.

De nuit, l'équipe que nous avons constituée voici plusieurs mois n'avait cessé de travailler d'une façon aussi discrète que possible jusqu'au moment où nous eûmes la possibilité de procéder, toujours de nuit, à des essais sérieux de pointage, d'approvisionnement des canons, comme de la tourelle, qui donnèrent toute satisfaction.

24. Il va de soi que tous ceux qui ont participé à cette réalisation avaient mérité d'être félicités comme il convenait, en attendant de l'être encore, en novembre 1942, quand cette même tourelle aura fait la preuve dans l'action, de ses qualités et possibilités.

25. Mais tout a une fin ; le 5 août, j'ai fait mes adieux à mes amis de tous grades du "Jean-Bart" que depuis cette époque j'ai revus avec émotion chaque année. Puis j'ai parcouru quelques centaines de mètres pour aller embarquer sur un contre-torpilleur de l'escadre basée à Casablanca ; "L'Albatros" sur lequel je participerai également à des opérations militaires qui méritent d'être rapportées.

b)- Sur l'Albatros à Casablanca du 5 août 1941 au 7 novembre 1942

1. Passant sans transition d'un cuirassé de 35 000 tonnes, même inachevé, sur un "contre-torpilleur" de 2 500 tonnes, en service depuis 10 ans, j'ai de nouvelles habitudes à prendre, plutôt reprendre, car j'ai déjà fréquenté de tels bâtiments.

"L'Albatros" en tout cas est dans la force de l'âge : il a 128 mètres de long et peut donner encore aisément 36 noeuds après avoir réalisé 43 noeuds à ses essais en 1932. Il dispose de 5 canons de 138, 4 de 37 anti-aériens et de 6 tubes lance-torpilles de 550m/m. Un de ses prédécesseurs, portant le même nom, ayant été cité 2 fois à l'ordre de l'armée durant la 1ère guerre, tout le monde à bord a donc droit au port de la fourragère.

Son Commandant est le Capitaine de Frégate Frichement et je serai son second à partir du 15 septembre.

2. Durant le mois qui s'écoule, jusqu'au moment où je prendrai la suite du Commandant en Second, je m'informe comme il convient, tandis que le 19 août des éléments anglais débarquent de vive force à Dieppe et jettent le trouble dans la garnison allemande, ce qui serait parfait si nos amis d'hier et de demain n'avaient pas de pertes à déplorer.

3. Mais comme nous l'avons vu, le 22 juin les Allemands avaient franchi la frontière Russe et se lançaient à corps perdu vers la Lituanie et Léninegrad; Smolensk et Mouscou; Kiev et Rostov. Au mois d'août Hitler arrête la progression de l'armée du centre arrivée au-delà de Smolensk à 300 km de Moscou, pour renforcer celle du sud qui s'empare de Kiev et se répand vers la Crimée; en octobre il s'intéresse de nouveau à Moscou, mais le 2 décembre ses troupes spécialisées ne peuvent aller au-delà des faubourg de la ville, le froid l'oblige à prendre ses quartiers d'hiver, sans avoir pu atteindre entièrement le but qu'il s'était fixé. Mais une bonne partie de la Russie est sous sa coupe et il détient une masse de prisonniers.

4. Dans le même temps, des événements graves bouleversent l'extrême orient où les Etats-Unis, inquiets de la politique expansionniste des Japonais, exigent d'eux le 24 juillet 1941, qu'ils retirent d'Indochine leurs troupes, où elles s'étaient installées, comme en pays conquis, en profitant de la défaite que venait de subir la France.

Des négociations s'en suivirent jusqu'au moment où, le 7 décembre 1941, une force navale japonaise comprenant en particulier 6 porte-avions lança une terrible attaque aérienne contre la base navale américaine des Iles Hawaï à Pearl-Harbour, avant toute déclaration de guerre. Les 8 cuirassés américains qui s'y trouvaient furent coulés ou sérieusement endommagés, ainsi que d'autres bâtiments. La flotte américaine n'était plus dès lors en état, avant de nombreux mois, de s'opposer à la prise de contrôle par les Japonais, du Pacifique et de l'Asie, d'Hong Kong à Singapour, sans oublier les Philippines, l'Indonésie et beaucoup d'autres pays.

5. Comme simultanément la guerre sous- marine ne cessait de s'amplifier, on peut dire qu'un vent de folie soufflait sur le monde, qui épargnait mais très provisoirement sans doute, le Maroc où je me trouve.

Jusques là des accords avaient été passés avec les Anglais et les Allemands pour que des convois essentiellement de vivres puissent aller en longeant les côtes, sans risquer de se faire attaquer, des restes de notre Empire, encore en notre possession, jusqu'en France. J'escorte avec "L'Albatros" un de ces convois, mais le mazout se fait rare ; il est décidé avec raison que nous serons désormais remplacés par des avisos propulsés par des moteurs utilisant de l'huile d'arachide.

Leur rendement comme leur vitesse ne seront pas fameux, mais la nécessité fait loi.

6. Quoiqu'il en soit, nos bâtiments ne doivent évidemment pas rester inactifs pour être en mesure à tous moments d'intervenir contre des adversaires de toute nature et même d'anciens amis.

A cette fin, nous effectuons chaque mois une sortie d'une douzaine d'heures d'exercice, durant laquelle dans des temps minutés, nous effectuons les tirs, lancements de torpilles ou exercices de toute nature qui nous permettent de tester nos matériels, et habituer nos personnels à les mettre en oeuvre sans dépenser trop de mazout.

7. C'est très bien, mais pourtant très insuffisant pour maintenir en état opérationnel, d'une façon constante, un bâtiment tel que "L'Albatros". Faute de disposer de quantités suffisantes de mazout, pour appareiller plus souvent, des coffres ont été disposés à l'extérieur du port de Casablanca, sur la barre, où la mer est rarement calme.

A des intervalles réguliers, tous les bâtiments de l'escadre, basés à Casablanca, vont y faire successivement des séjours durant lesquels tous les exercices possibles sont effectués, y compris des tirs par grosses mers, des attaques de vedettes, de nuit comme de jour, etc.

"A défaut de grives, nous mangeons ainsi des merles" en nous entraînant tant bien que mal à "faire face", comme nous serons amenés à le faire un jour prochain.

8. Sur ces entrefaites, dans le cadre des négociations menées par l'Amiral Darlan, il a été admis par les Allemands que pendant l'hiver 1941-42, nous pourrions envoyer en "zone occupée" des marins par groupes d'un millier qui partiraient de Toulon, par un train spécial allant jusqu'à Paris après avoir quitté la zone libre à Tournus.

Or le calme règne, si j'ose dire, à Casablanca et, d'accord avec mon épouse, je pose ma candidature pour aller par ce moyen, prendre des nouvelles de notre famille de l'autre côté de la "ligne de démarcation" et aussi, je l'avoue, me rendre compte, de visu, de la situation de notre malheureux pays, d'un côté et de l'autre de cette "ligne".

9. Je pars donc de Casablanca, par train pour Oran où je prends un bateau pour Marseille d'où je vais à Toulon où le 15 février m'attend un train composé de vieux wagons de 3ème classe sans soufflets entre eux, qui me conduit cahin-caha à Paris - sans trop de difficultés. Les 900 marins de tous grades qui m'accompagnent ont été répartis de l'avant à l'arrière du train, dans l'ordre que souhaitaient nos "hôtes" ; le contrôle par la police allemande se déroule ainsi sans incident. Il n'en sera pas de même au retour, comme nous le verrons.

10. Quoiqu'il en soit, dès mon arrivée à Paris, je suis fixé sur l'état d'esprit des gens qui m'entourent. J'entre en effet, dans un magasin important pour demander un renseignement. "Adressez-vous à vos gens" me dit-on "nous ne savons pas". J'étais en effet, suivant les instructions qui m'avaient été données, en uniforme. 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. Voici tous les renseignements que vous souhaitez - Donnez-nous votre valise et on vous accompagne.

Ce n'est qu'une petite anecdote ; mais elle m'a instruit.

11. J'avais trois semaines à passer en zone occupée ; à Paris et sa grande banlieue ainsi qu'à Arcachon, ce qui m'a permis de revoir les principaux membres de ma famille qui vivaient, ne fréquentaient pas nos "hôtes" et n'étaient pas tendres pour le gouvernement de Vichy, comme la plupart des français que je rencontrais, mais ne le disaient pas trop, même à moi.

Dans les rues pas d'autos, mais des bicyclettes, comme à Casablanca d'ailleurs. Beaucoup "d'uniformes" dans les rues et les cafés. Des piétons tristes et affairés, et des queues un peu partout.

Quant aux journaux on les lisait peut-être, mais on les méprisait, moi le premier après quelques jours passés dans cette ambiance.

12. Et je suis reparti, attristé par ce que j'avais vu et entendu, et souhaitant avec de plus en plus d'ardeur que nos "hôtes" nous quittent le plus tôt possible. Le même train m'attendait et nous a conduits comme à l'aller à Tournus pour le contrôle de ses passagers, par la police allemande. Malheureusement le train ne s'était pas arrêté avant le contrôle, suffisamment longtemps pour que nous puissions répartir nos marins et leurs officiers dans le même ordre qu'à l'aller, avec tout le soin désirable.

Alors, à Tournus, en ma qualité de chef de convoi, je suis descendu sur le quai où des militaires allemands m'attendaient pour recevoir mes papiers. Après les saluts d'usage, l'officier qui les commandait m'a prié de faire descendre mes marins sur le quai et de les aligner wagon par wagon.

13. Malheureusement, il n'y avait pas concordance pour chaque wagon entre le nombre de marins alignés sur le quai et celui figurant sur la liste que je lui avais remise.

Par chance, la pluie s'est mise à tomber à seaux ... L'officier qui nous contrôlait s'est alors tourné vers moi et m'a dit : "Monsieur, décidément, chez vous ce sera toujours la même anarchie. Faites remonter dans le train vos hommes".

Et il est allé se mettre à l'abri, comme mes 900 officiers et marins, qui ont repris leur place dans leur wagon et où ils se sont tenus calmes et sérieux jusqu'au moment où notre train a enfin franchi la ligne de démarcation. J'ai eu alors l'émotion d'entendre mes marins chanter le refrain de la Marseillaise et dire tout haut ce qu'ils pensaient.

14. De retour à Toulon, je ne regrette rien de mon voyage dans les régions occupées de la France. Les membres de ma famille que j'ai rencontrés et à qui j'ai distribué les vivres de toutes natures que j'avais apportées du Maroc à leur intention, ne sont pas heureux, loin de là.

Mais ils tiennent bon. Dans la zone dite libre, il en est de même. Mais d'un côté comme de l'autre de la "ligne de démarcation", si les ressources dont on dispose sont modestes, la vie est dure, beaucoup plus en tous cas qu'au Maroc que je rejoins sans problème, à l'issue de ma permission, par un paquebot fort confortable et un train envahi par une foule de braves gens.

15. Je retrouve non seulement ma famille le 15 mars, mais "L'Albatros" qui poursuit, pour l'instant, une existence sans aventure comme la mienne.

Mais, de Gibraltar viennent se promener de plus en plus fréquemment dans notre ciel des visiteurs indiscrets qui ont, je pense, pour mission de s'assurer de notre présence et peut-être de celle éventuelle d'autres "hôtes". Nous ne sommes évidemment pas en paix - il est bon de le rappeler.

A cette fin, il est nécessaire de faire le point de la situation dans laquelle nous sommes un modeste pion appelé peut-être demain à jouer un rôle actif.

16. Je commence d'abord par ce qui se passe en Russie où les hostilités ont été mises quelque peu en sommeil depuis les premiers jours de décembre, par les Allemands, mais aussi par les Russes en raison de la neige, du froid et de la fatigue des troupes des deux côtés.

Après beaucoup de discussions et d'hésitations, les Allemands avaient décidé finalement de faire porter leurs efforts en priorité sur le Caucase et son pétrole, ainsi que sur Stalingrad et ses abords, puis accessoirement d'achever la conquête de la Crimée et, peut-être prendre pied à Léninegrad; enfin, si tout allait bien, de longer la vallée de la Volga pour aller attaquer Moscou par l'est.

17. Après de durs combats les contreforts du Caucase avaient été assez rapidement atteints et certaines de ses cités pétrolières prises, mais ni Bakou ni Batoum n'étaient tombées - de même, Stalingrad, occupé de vive force par les Allemands, puis encerclé par les Russes ne pouvait tenir-. Après des combats héroïques, d'un côté comme de l'autre, les troupes allemandes engagées dans les montagnes du Caucase s'étaient dégagées et avaient échappé aux Russes ; mais à Stalingrad, celles qui s'y trouvaient, commandées par le Général Paulus, avaient été finalement obligées de déposer les armes.

L'année 1942 allait, en Russie, se terminer ainsi très mal pour les Allemands.

18. Il en sera de même en Afrique ; d'abord en Lybie, aux portes de la Tunisie, donc à proximité de notre domaine, mais aussi du proche orient. En janvier 42, Rommel y règne ; mais les Anglais occupent une des provinces de la région : la Cyrénaïque. A la fin du mois, Rommel les attaque et les repousse jusqu'aux abords de Tobrouk; là, il se renforce et sans coup férir, en mai, les chasse et les poursuit jusqu'à moins de 100 km d'Alexandrie, dont le port se vide, l'arrivée des Allemands paraissant imminente ; mais ceux-ci sont épuisés et s'arrêtent dans la région d'El Alamein où des combats sévères s'engagent.

Petit à petit, les Anglais se renforcent, tandis que les Allemands s'affaiblissent et dans les premiers jours de novembre 1942, s'effondrent et battent en retraite.

19. Dans le même temps des événements graves se préparent sans qu'on s'en rende trop compte: des flottes américaines et anglaises se dirigent vers les côtes du Maroc et d'Algérie avec des desseins dont nous ne tarderons pas à connaître les buts.

c)- La bataille de Casablanca (du 8 au 10 novembre 1942). Avec ses préliminaires et ses suites

1. Dans les premières journées de novembre 1942, j'eus une longue conversation avec un de mes camarades de promotion, mon excellent ami Poncet, arrivant de Vichy, où il faisait partie de l'état-major de la marine, pour occuper un poste important dans notre escadre. Il me dit qu'à Vichy on pensait que les Américains n'interviendraient qu'au début de 1943, ne pouvant disposer qu'à partir de cette époque des moyens en personnels nécessaires et matériels de qualité, pour effectuer un débarquement de grande envergure en Afrique du Nord. D'ici-là nous allions donc continuer, me dit-il, à mettre en place officiers et personnels de toute nature, appelés à renforcer ceux dont nous disposons déjà. Ceci ne faisait que confirmer ce que nous apprenaient les mouvements de personnels que nous constations, de semaine en semaine.

2. Mais il nous paraissait, à nous, loin de Vichy, que cette intervention américaine aurait lieu plus tôt, à en juger, par le renforcement auquel procédaient les Allemands de leurs moyens en sous-marins au large des côtes du Sénégal, où l'on pouvait raisonnablement penser qu'un débarquement aurait lieu ; d'autre part, par l'augmentation notable du nombre d'avions anglais ou américains venant survoler les côtes du Maroc pour nous espionner. Il en résultait des alertes et des écoles à feu quasi-journalières qui jetaient le trouble dans nos esprits.

3. J'ai appris depuis que les paroles lénifiantes de l'Amiral Darlan et de ses représentants résultaient d'avis qui leur avaient été donnés par de hautes autorités américaines, qui, se méfiant d'eux et craignant des fuites, les avaient volontairement trompés.

Mais ayant quand même besoin d'avoir des "correspondants" de haut rang dans les milieux civils et militaires, les Américains avaient fini par décider de mettre dans le secret, à la veille des opérations qu'ils préparaient, des personnalités telles que les Généraux Mast et Béthouard, commandant les Divisions d'Alger et de Casablanca, ainsi que d'autres officiers, en particulier le Commandant Barjot; ainsi qu'un groupe de 5 personnalités (Lemaigre-Dubreuil, Jean Rigault, Tarbé de Saint Hardouin, Van Hecque, H. d'Astier de la Vigerie) assistées du Colonel Jousse, comme conseiller militaire qui préparaient clandestinement un débarquement en liaison avec un service de renseignements américain travaillant sous une couverture diplomatique.

4. Dans cette perspective avait eu lieu dans la nuit du 23 au 24 octobre, une réunion secrète à Cherchell, de plusieurs personnalités françaises et de militaires Américains débarqués d'un sous-marin. Mais si de nombreuses questions d'ordre technique furent évoquées au cours de cette réunion, aucune date n'avait été donnée par les Américains, pour son exécution, alors que les premiers convois de l'opération avaient déjà pris la mer, très discrètement.

Le groupe des 5 et tous ceux qui gravitaient autour d'eux n'apprendront que le 3 novembre que le débarquement prévu sur les côtes du Maroc et d'Algérie aurait lieu dans la nuit du 7 au 8 novembre.

Quant aux exécutants de tout rang, du modeste Commandant en second de "L'Albatros" que j'étais, jusqu'à l'Amiral Darlan, tous resteront dans l'ignorance de cette date jusqu'aux premiers coups de canon qui seront tirés le long de nos côtes.

5. En attendant, on s'inquiète un peu à Vichy comme à Alger, de la présence d'un important convoi en Méditerranée qui semble se diriger vers Malte ou la Tripolitaine, mais pourrait tout aussi bien mettre "cap au Sud" sur Oran et Alger, en passant au large de ces deux ports.

Au Maroc rien n'est signalé ; on prend donc seulement quelques précautions, mais limitées.

Le Commandant en Chef de nos forces, l'Amiral Darlan, est d'ailleurs présent à Alger où son fils est hospitalisé pour une très grave maladie : ses soucis familiaux sont grands, mais sa présence rassure quand même ses subordonnés.

6. Plus approche la date fatidique du début des opérations, plus nos conjurés s'agitent. Le général Giraud, évadé des camps de prisonniers allemands, prévu pour prendre, en Afrique du Nord, le commandement des troupes françaises, et même alliées aussitôt après le débarquement, a été conduit par un sous-marin, à Gibraltar où ses prétentions ont été déçues par le Général Eisenhower en personne. De leur côté, les membres français de la commission d'armistice qui siège à Casablanca se réunissent dans la soirée du 7, pour organiser l'arrestation des membres allemands et italiens de la commission. Malheureusement pour eux dans cette commission figure le Capitaine de Vaisseau Loisel qui n'est pas du complot et très surpris par ce qu'il apprend, quitte discrètement la réunion et se rend à l'Amirauté où il rend compte au chef d'état-major, l'Amiral Missoffe, puis à l'Amiral Michelier lui-même, de ce qu'il a appris. Ceux-ci pensèrent à un putsch intérieur, et mirent tous les services et bâtiments en état d'alerte - d'où le rappel à bord de leurs bâtiments de tous les permissionnaires et officiers, comme moi.

7. Quant à nous, le samedi 7 novembre sur "L'Albatros", notre commandant avait reçu à sa table de bons amis, sans de douter que nous étions à la veille d'un combat sans merci. Le soir venu, j'allais même avec ma femme prendre un "bol d'air" sur le littoral et remarquâmes que le ciel était balayé par les faisceaux des phares allumés pour permettre à trois convois arrivant, l'un du nord, les autres du sud, d'atterrir et d'entrer sans difficulté dans le port de Casablanca. Nous appréciâmes le spectacle qui nous était offert, sans imaginer qu'à quelques dizaines de milles plus au large des bâtiments de guerre de toute nature faisaient route vers nous, tous feux masqués, pour débarquer sur nos plages et dans nos ports, dès le lendemain matin, à la première heure, des soldats en grand nombre.

8. Réveillé chez moi par un planton, à 5 h.00, je ne m'inquiète pas, car les alertes étaient fréquentes depuis quelques temps. Je prends donc ma bicyclette et arrive à bord à 5 h.45 pour trouver la section de débarquement rassemblée et l'officier de garde qui me dit qu'une alerte générale a été donnée "en raison de troubles intérieurs", mais en fait, comme je l'ai exposé précédemment, à la suite des révélations du Capitaine de Vaisseau Loisel. En tout état de cause, ignorant celles-ci, j'imagine qu'il s'agit de "troubles" assez graves, d'autant plus qu'on vient de recevoir l'ordre de nous préparer à appareiller et, le cas échéant, combattre. Les feux sont donc allumés et tout le monde s'affaire, mais nous n'en savons pas plus.

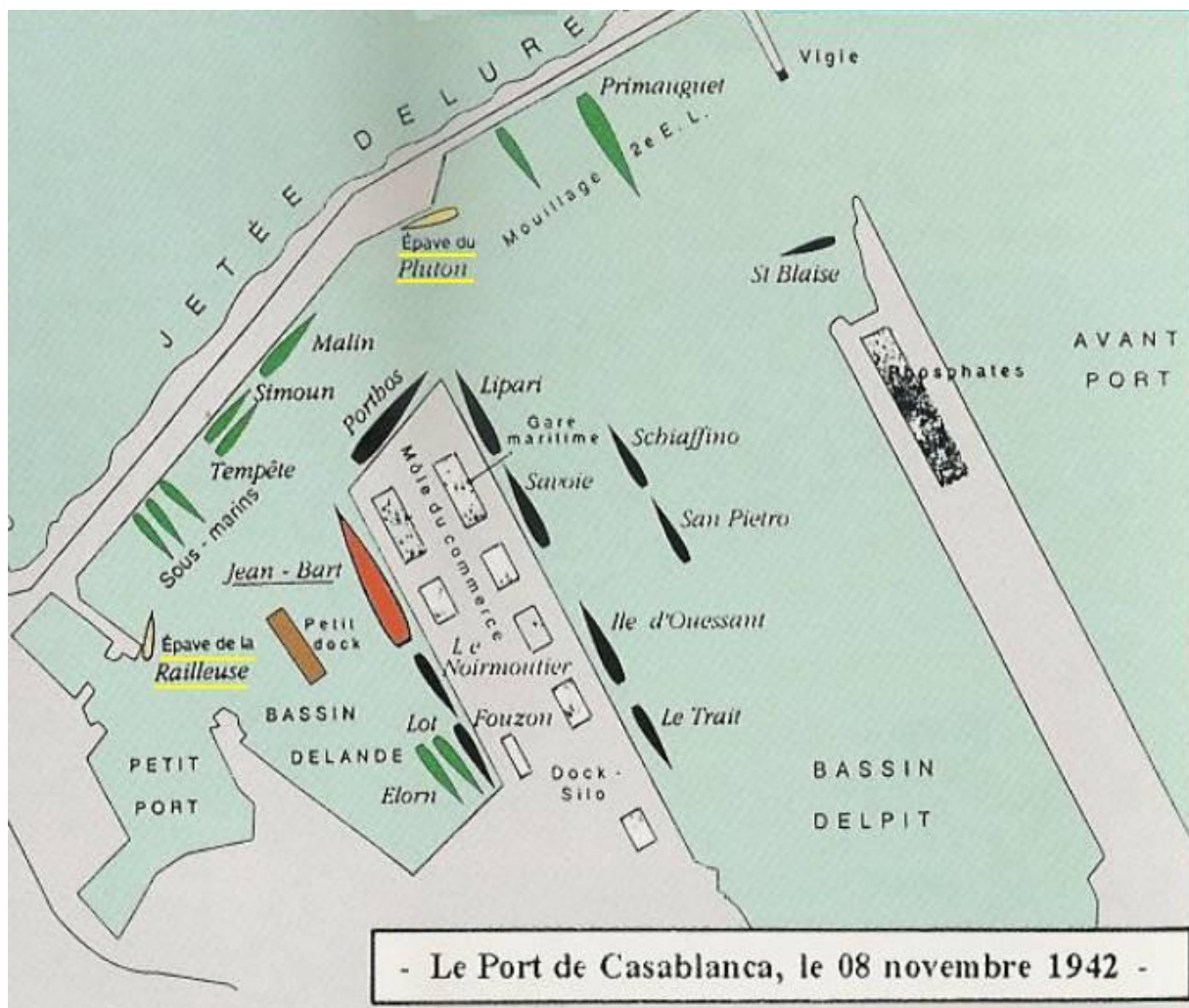
9. Vers 7 h00, nous entendons des bruits d'avions au-dessus de la ville et de canonnade du côté de Fedala. Les permissionnaires de la nuit, prévenus comme moi, rallient un à un et rapportent des tracts lancés par les avions qui viennent de survoler la ville. Ces tracts qui portent la signature du Général Eisenhower "Commandant des forces expéditionnaires américaines" nous annoncent dans un mauvais français que les Américains viennent chez nous "pour nous libérer des conquérants allemands qui désirent nous priver à tout jamais de nos droits souverains". La situation est désormais claire. Tout le monde à bord se rend compte que cette fois "ça y est" et que l'heure est grave ; mais je ne constate autour de moi aucune défaillance, bien au contraire. Avec l'accord du Commandant, je fais rompre la section de débarquement qui avait été alertée quelques heures auparavant, envoie l'équipage aux postes de combat et prends toutes dispositions, pour être prêt à appareiller au plus vite et à combattre le cas échéant.

10. Sur le "Primauguet", un signal est alors hissé, nous ordonnant de nous mettre à 60 minutes d'appareillage.

J'en conclus naïvement que, peut-être, des négociations sont en cours pour éviter une effusion de sang, sans pour autant nous mettre dans une position délicate sur le plan national. Je descends alors dans "les machines" pour annoncer la bonne nouvelle et constater avec plaisir que tout va bien.

Et je remonte sur le pont pour voir d'une part, pas loin de nous, d'impressionnantes gerbes d'eau s'élever vers le ciel puis s'affaler brutalement et d'autre part un signal nous prescrivant d'appareiller le plus tôt possible - soit, pour nous, dans une heure.

Nous attendrons donc patiemment que nos turbines soient prêtes à tourner ; mais le cœur serré car les bâtiments américains ont ouvert le feu sur nous et les obus qu'ils nous envoient ont commencé à tomber non seulement sur le "Jean-Bart" mais sur le port, ainsi que les bombes des avions qui nous survolent.



Sur cette carte, l'Albatros, qui n'est pas nommé mouille à côté du croiseur Primauguet

11. Sur notre droite, là où sont amarrés nos sous-marins, le remue-ménage est grand ; des coups sont tombés "au but" : certains d'entre eux appareillent en hâte, mais d'autres se dressent et coulent. Le "Jean-Bart" à son poste, en face d'eux, est entouré de montagnes d'eau mais répond coup pour coup à ceux qui lui sont donnés. A sa gauche, je vois d'abord un paquebot, le "Portos" qui s'agite brutalement, mais ne chavire pas, ses cheminées étant venues s'appuyer sur le quai le long duquel il était amarré. Plus loin d'autres bâtiments que nous avons vu arriver à Casablanca, la veille, sont en flamme¹². Le moment arrive enfin où nous pouvons matériellement appareiller. Il est 9 heures ; passant entre les gerbes, déjà à bonne allure, je vois un prêtre sur le bord du quai qui nous bénit.

Croyant ou non, dans de telles circonstances on s'incline très bas, la gorge serrée. Nous faisons route, ensuite, sensiblement au nord, derrière le "Milan" sur lequel l'Amiral Gervais de Lafond, Commandant la 2^{ème} escadre légère, dont nous faisons partie, a hissé sa marque, le "Primauguet" ne pouvant appareiller d'ici 2 heures pour des raisons techniques.

La mer est calme, la visibilité bonne, le plafond élevé. L'équipage est aux postes de combat normaux, la pièce de 138 milieu étant désarmée au profit des 37 milieux. 5 torpilles de combat sont dans leurs tubes, deux sont encore en charge. Les grenades sont amarrées sur la plage arrière. Toutes nos embarcations sont hissées, à l'exception du youyou, qu'au grand regret de notre maître de manoeuvre, il a fallu larguer, en passant entre les jetées, son câble de hissage s'étant coincé.

13. Depuis 8 h.00, le "Jean-Bart" est engagé, comme nous l'apprendrons plus tard, dans un duel d'artillerie avec le "Massachusset" et les 2 croiseurs qui l'accompagnent : le "Tuscalossa" et le "Wichita". La disproportion est grande : quatre 380 d'un côté contre neuf 405 et dix-huit 203. En tout cas le hasard a fait qu'aucun projectile ne soit encore tombé sur les bâtiments de la 2ème escadre. Nous nous retrouvons donc, tous à la sortie du port, et suivant les ordres qui nous sont donnés faisons route vers Fédala où nous aurons peut-être du "bon travail" à faire, de nombreux transports de personnels et de matériels étant apparemment mouillés à proximité du port.

Mais nous n'avons pas le temps d'aller très loin, des avions remontent par l'arrière notre formation et l'arrosent copieusement de projectiles de diverses sortes, puis reviennent par l'avant procéder à la même opération dans l'autre sens et ceci plusieurs fois. Les blessés et les morts sont nombreux et encombrement l'infirmerie, puis le poste des maîtres, le carré, les chambres.

14. Descendant de la passerelle par une échelle extérieure, au moment où un des avions qui nous avait pris pour cible arrivait, j'ai l'honneur d'être entouré par une giclée de balles perçant la cloison sur laquelle je suis appuyé et la grande chance d'être seulement "frôlé" de très près, mais sur le moment on oublie vite quand on est indemne et qu'on a, comme moi, quelques soucis. Par contre un de nos jeunes officiers Bravais a été mortellement touché, de même le second maître infirmier Le Guen qui me dit dans un souffle : "c'est fini pour moi", et beaucoup d'autres ; sans parler des incendies à circonscrire un peu partout, car les balles incendiaires sont nombreuses, parmi celles qui nous arrosent copieusement.

Bien entendu, nos 37 doubles ne cessent d'intervenir, mais ceux qui les arment, comme à l'exercice, sont décimés et les avions qui nous assaillent paraissent les narguer.

Toutefois, cette première attaque des avions américains ne met hors de combat aucun de nos bâtiments, mais a eu, par contre, sur les matériels et le personnel, un effet considérable : passerelle dévastée, armements décimés à leur poste, transmissions rendues inutilisables, etc .

15. J'apprendrais plus tard qu'à 9 h.20, la tourelle du "Jean-Bart", qui tenait quelque peu éloigné de nous le gros des forces ennemies avait été bloquée par un coup heureux de leur part ; et que nous serons privés de son support jusqu'au moment où on aura pu procéder à son décroisement, c'est-à-dire au plus tôt dans la soirée.

Le « Primauguet » heureusement ne tardera pas à sortir vers 10 h. et notre petite escadre complétée sera mieux en mesure de répondre aux coups qui vont lui être portés non seulement par le "Massachusset" et les deux croiseurs qui l'entourent : le "Tuscolossa" et le "Wichita", mais aussi le "Brooklyn" et l'"Augusta" qui font route vers eux, pour les aider dans l'exécution de leur mission.

16. L'attaque des avions cesse, tandis qu'un échange de coups de canon a lieu entre nous et les deux torpilleurs américains, qui assistent leurs camarades de l'armée de terre qui ont pris pied à Fédala, et dont l'un, durement touché, est obligé de se retirer.

Mais les croiseurs "Brooklyn" et "Augusta" arrivent à proximité de nous et le combat devient général. Nos canonniers tirent autant qu'ils peuvent et fort bien, semble-t-il, car les croiseurs sont encadrés et touchés par des salves rouges ou vertes provenant de "L'Albatros" ou du "Milan", voire de "L'Alcyon" ou du "Frondeur" qui participent à l'opération.

17. Sur ces entrefaites, la 2ème escadre se replie vers les abords de Casablanca où son "bateau Amiral" la rallie un peu avant 10 heures et lui fait mettre le cap une deuxième fois sur Fédala, sans trop s'écarter de la côte.

Mais le gros des forces américaines est là, au large de Casablanca, bloquant le long de la côte nos forces durement touchées par les actions précédentes. Dans l'ouest, sont le "Massachussets", le "Tuscalossa" et le "Wichita"; dans l'est, "l'Augusta" et le "Brooklyn", ainsi, bien entendu, que quelques bâtiments plus petits.

18. Les forces en présence étaient tellement disproportionnées que la conclusion du combat sans merci qui se prolongeait était inéluctable, et à bord nous nous en rendions compte.

A 10 h.30, néanmoins aucun de nos bâtiments n'avait encore été coulé par un ennemi qui voulait aboutir à tout prix : mais nous n'avions rien perdu pour attendre : à 10h40, sur le "Fougueux" qui, jusqu'alors avait été constamment pris à partie, s'abattait une salve très nourrie mettant le feu à la passerelle et créant dans tout le bord, des voies d'eau et des avaries telles qu'à 11 heures il s'engloutissait sous nos yeux.

19. Tandis que des coups tombaient partout, le "Milan" disparut dans une immense gerbe verte provenant de l'impact d'un 406 qui avait éclaté à l'intérieur du bâtiment et entraîné des avaries et incendies multiples, ainsi, bien entendu, que de nombreux morts et blessés, dont le Capitaine de Frégate Levacher, chef d'état-major de l'escadre. Vers 11h45, un remorqueur put s'approcher du "Milan" pour évacuer les blessés et l'aider à s'échouer sur une plage où le feu poursuivait l'oeuvre des obus.

Mais dans le même temps, le "Brestois" et le "Boulonnais" formant la 5ème D.T. étaient partis à l'attaque à la torpille, de "l'Augusta" et du "Brooklyn", en l'absence du "Massachussets" cherchant, je pense, une nouvelle position pour mieux nous détruire. En dépit des coups qu'ils avaient déjà reçus et qu'ils recevaient au cours de leur nouvelle équipée, ils étaient presque arrivés en position de lancement, le "Boulonnais" recevait 5 obus au moins de calibre moyen qui tombèrent dans un mélange de flammes, de fumée et de trombes d'eau verte et entraînèrent sur le champ de telles avaries que la perte du navire apparut inéluctable et s'ensuivit à 12 h.07.

20. Nous n'étions pas, hélas, au bout de nos peines, car "L'Albatros" s'il avait tiré de nombreux coups de canon et reçu de multiples "blessures", est encore à 11h30 en état de combattre tant bien que mal ; mais quelques instants après, un projectile de 406 ouvrait une brèche de l'ordre de 7 m de longueur dans notre coque à son extrême avant et comme nous allions vite, le bâtiment stoppé net dans sa course s'est cabré, puis est retombé brutalement et s'est ébroué avant de repartir très dignement, apparemment du moins, car dans les fonds les dégâts étaient importants.

Je descends dans la chaufferie avant où je crains le pire, mais non, le calme et l'ordre règnent : les cloisons ont tenu. Il n'en est pas de même à l'avant.

La cale à vin en particulier est pleine d'eau, avec les Commis et des volontaires, je fais évacuer une barrique, des conserves, du rhum qui seront distribués à qui voudra. En passant ma tête par un hublot du poste avant, je m'aperçois que la coque à tribord est défoncée.

26. Auparavant, le "Frondeur" qui avait eu longtemps la chance de n'avoir subi aucune avarie importante, avait été gravement touché et devait rallier l'entrée du port de Casablanca, comme "L'Albatros", mais le long de la jetée intérieure, avec 4 compartiments des fonds envahis et d'autres avaries. D'où une instabilité considérable qui provoquera son chavirement dans le courant de la nuit. De même, le "Brestois", après avoir reçu de nombreux coups, se battait encore quand une bombe d'avion allait éclater le long de sa coque créant des entrées d'eau qui firent prendre au bâtiment une bande de 15 à 20 degrés qui s'aggrava et entraînera son remorquage à l'abri de la grande jetée où, lui aussi, chavirera. Seul, "L'Alcyon", en dépit des multiples coups qu'il avait reçus tenait bon et allait pouvoir poursuivre sa carrière.

27. Restait le bateau Amiral, le "Primauguet" sur lequel les Américains s'acharnaient depuis son appareillage à 10 heures, mais sans réussir à le mettre hors de combat, jusqu'au moment où après avoir été touché cinq fois sous sa flottaison, il devait clopin-clopant gagner l'extérieur de la jetée des phosphates où il allait être durement attaqué par les avions américains.

A 14 h.30, 15 heures, 17 heures, des avions sont venus ainsi jeter des bombes sur le malheureux croiseur, sur lequel il ne restera plus bientôt que des blessés pour répondre à nos assaillants ; son commandant est tué sur la passerelle, ainsi que la plupart des officiers du bord, le courant manque, et sans cesse s'accumulent de nouvelles victimes ; il est devenu une sanglante épave attaquée de toute part par le feu.

Quand "L'Albatros" arrive dans le même état à proximité de lui, pour s'échouer, les avions qui l'achèvent s'en détournent quelque peu pour nous mitrailler également et tuer quelques hommes de plus chez nous. A quelques encablures, le "Milan" échoué lui aussi est dans un état plus sinistre encore et achève de se désagréger. Bref, le spectacle qui s'offre aux civils qui se pressent le long des plages, maintenus au large par un service d'ordre compréhensif, est impressionnant.

28. J'ai appris dans la soirée que ma femme avec notre jeune fils, qui s'en souvient encore aujourd'hui, est venu se mêler à cette foule pour essayer d'avoir quelques nouvelles de moi ; tandis que sur la plage nos blessés arrivaient sur des embarcations plus ou moins en état, pour être évacués sur des hôpitaux de la ville. Un enseigne du bord, indemne, mon ami Lux qui était heureusement là pour diriger cette évacuation, vit ma femme et lui dit que j'étais "intact". Elle devait se souvenir avec émotion de cette rencontre toute sa vie.

29. Nos blessés évacués tant bien que mal, nous ne pouvions évidemment pas rester à bord, d'autant plus que notre bâtiment était dans une position pour le moins instable. L'Amiral Gervais de Lafont, blessé lui-même, mais pouvant se déplacer, était d'ailleurs venu le long de notre bord, le dire à notre Commandant qui s'exécuta. Il nous fallait quelques bâtiments de servitude, les nôtres étant bloqués sur la plage : nous les eûmes et tous nos "valides" purent les prendre, étant entendu que le nécessaire serait fait pour transférer à terre, dès que possible, nos morts.

30. L'évacuation terminée, le Commandant descendit, le dernier, par la coupée qu'on avait pu mettre en place, quand tous les survivants dans l'embarcation qui allait nous conduire dans le port, à terre, serrés les uns contre les autres, émus jusqu'aux larmes, entonnèrent une vibrante Marseillaise qu'aucun d'entre nous ne devait oublier. Il en était de même le long du "Primauguet" que son équipage venait de quitter.



L'Albatros échoué sur la plage des Roches Noires



Au premier plan, l'Albatros, plus loin le Primauguet



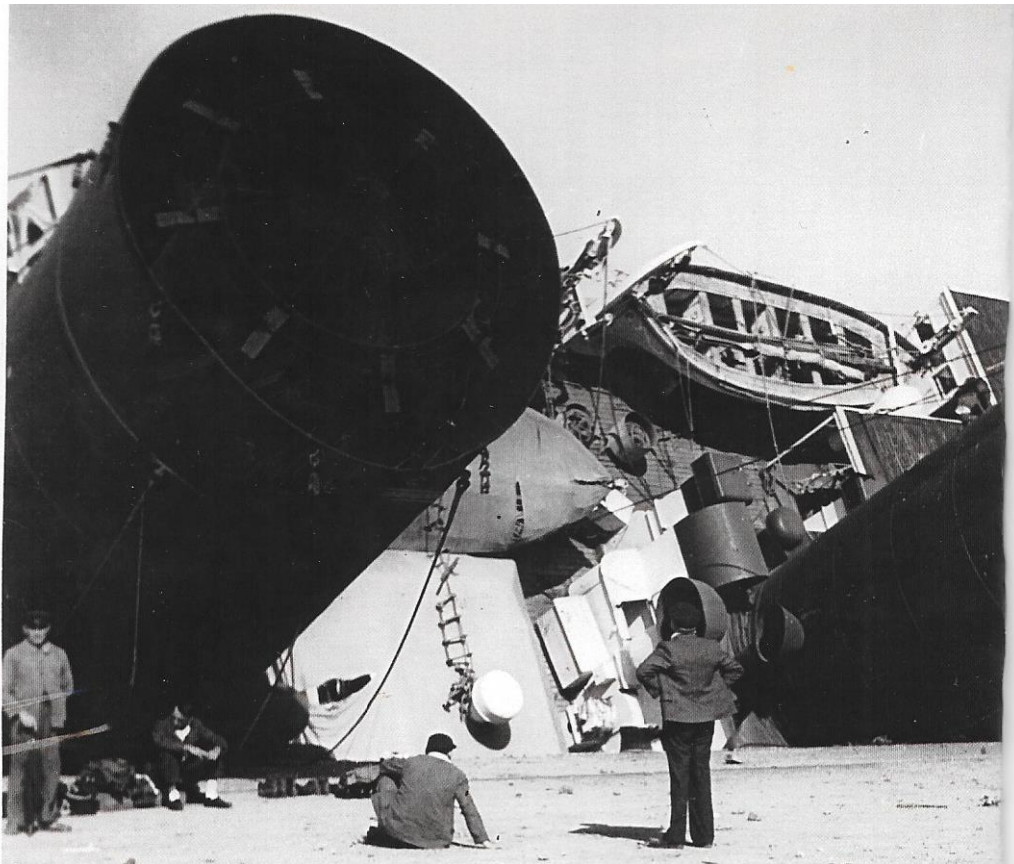
Le Jean Bart sous les bombardements



Le Jean Bart après la bataille



Etat de l'Albatros après le combat



Le paquebot Porthos, arrivé la veille au soir du 8 novembre, chaviré sur son quai.

31. Quelques instants après, nous débarquions à l'entrée du port et primes le chemin qui menait au dépôt des équipages. Nous formions certes une colonne d'apparence quelque peu désordonnée, mais je n'ai pas eu besoin de trop le dire : bien avant d'arriver, d'un commun accord, tous se rangèrent en "colonne par trois" et je suis entré dans la cour du dépôt, à la tête d'une troupe qui marchait au pas et la "tête haute".

Tout ceci peut paraître normal, mais je le dis sincèrement et de tout coeur, je suis encore aujourd'hui ému d'avoir eu sous mes ordres des hommes qui venaient de risquer avec moi leur vie, au service de notre pays, qui étaient conscients des très gros dangers qu'ils avaient courus pendant des heures et ne le montrèrent pas. Tous avaient vu à leur côté beaucoup de leurs être blessés souvent gravement, voire mourir dans un combat malheureux pour nos armes, et qui leur était imposé par des ennemis d'un jour.

32. Quelques heures après cette arrivée dans le dépôt des équipages de Casablanca, tous nos marins ayant été pris en charge par les services prévus à cet effet, je me rendais, comme je l'avais fait en sens inverse, le matin même, à bicyclette, chez moi pour revoir ma famille qui savait heureusement, grâce à mon ami Lux, indemne comme moi, que j'étais vivant, et prendre quelques heures d'un sommeil bien mérité.

Je me déshabillais donc à cette fin et constatais que mon uniforme et mes "dessous" étaient teints de rouge. Ce n'était pas du sang, comme je l'ai cru cinq minutes, mais de l'eau de mer teintée en rouge par des projectiles tombés à proximité de "L'Albatros" et créant des gerbes colorées retombant en pluie sur eux. Rassuré, je me suis endormi.

33. Quelques heures plus tard, réveillé de bonne heure, je suis allé, toujours à bicyclette, au dépôt, prendre contact avec mes rescapés, puis au commandement de la marine, avec mes camarades qui m'ont mis au courant de la situation telle qu'ils la connaissaient, enfin avec mes chefs pour prendre leurs instructions.

Il m'a été ainsi confirmé que de la 2ème escadre légère il ne restait plus, en cette matinée, qu'un seul torpilleur en état de naviguer bien qu'ayant été durement touché : "L'Alcyon". Sur les quatre autres partis à 9 heures, deux avaient coulé pavillon haut au cours des combats de la journée : le "Fougueux" et le "Boulonnais" – deux autres remorqués dans un triste état à l'intérieur du port avaient chaviré dans le cours de la nuit : le "Frondeur" et le "Brestois" - Le "Primauguet", les contre-torpilleurs "Milan" et "Albatros" n'avaient pas coulé, mais n'étaient plus que des épaves échouées à l'entrée du port de Casablanca - Les deux torpilleurs, enfin de la 2ème escadre en grand carénage dans le port, avaient été aussi touchés très sérieusement mais restaient quand même en état de rendre ultérieurement de bons services, comme "L'Alcyon" ; ces trois bâtiments étaient les seuls survivants de la 2ème escadre.

34. Peut-être est-il bon de noter également que sur les 11 sous-marins basés à Casablanca : 3 avaient disparu et 2 mis hors d'état en cours ou à la suite d'opérations ; 3 avaient été coulés par des avions dans le port de Casablanca ; 3 seulement survivaient dont l'un avait rallié Casablanca, 2 étaient encore en mer.

En outre, le "Malin" des forces navales stationnées à Dakar, en grande réparation à Casablanca, avait été touché par un 408 très sévèrement mais n'avait pas coulé.

Seuls étaient restés à peu près intacts les bâtiments des formations locales stationnées à Casablanca.

35. Mon bâtiment "L'Albatros", ainsi que je viens de le dire, n'est plus qu'une épave qui pourra, peut-être, être remise plus tard en état, mais pour l'instant je suis, moi aussi, une "épave" à terre disponible pour toute mission qu'on voudra me confier.

D'ici là, je pense nécessaire de faire le point des événements survenus pendant que les Américains "me tenaient au bout de leur fusil".

36. J'apprends ainsi que la tentative de prise du pouvoir militaire au Maroc, par le Général Béthouard, a échoué et qu'à Alger l'Amiral Darlan - et non pas le Général Giraud - est l'autorité reconnue par les Américains, pour représenter les intérêts français auprès d'eux.

37. Nous avons vu en effet que dans la soirée du 7 novembre, le Général Béthouard -qui savait depuis quelques jours seulement que "l'Armada" américaine se rendait au large des côtes du Maroc pour y débarquer un important corps expéditionnaire le 8 novembre, à partir de 2 heures du matin- avait décidé de mettre en état d'arrestation les membres des commissions d'armistice allemandes et italiennes qui avaient leur siège à Casablanca.

L'Amiral Michelier, puis le Général Noguès, prévenus de cette arrestation, mirent dans la nuit, en état d'alerte, leurs moyens ; mais pour autant ils ne croyaient pas à un débarquement de troupes américaines, en dépit des dossiers que le Général Béthouard, avant de partir à 23 heures pour Rabat, leur avait fait remettre, dans la nuit ; ceux-ci en effet étaient accompagnés d'une lettre leur rendant compte de l'arrivée, dans les eaux du Maroc, d'un corps expéditionnaire américain, qui leur exposait les dispositions qu'il avait prises pour l'accueillir, mais ne leur donnait pas la liste de "ses amis" qu'il prévenait.

38. Le TG ci-dessous adressé à l'Amirauté Française le 8, à 5 h.30, montre comment l'Amiral Michelier voyait la situation à cette heure- là " :

-Mouvement a éclaté au Maroc cette nuit à 0 heure avec participation Général Béthouard annonçant débarquement.

- Début opération a comporté arrestation tous membres (Allemands et Italiens de la commission d'armistice).

A 3 heures, Général Noguès téléphonait qu'il était encerclé à Rabat et cherchait à me rallier.

- Dispositions nécessaires étaient alors ordonnées par moi pour bâtiments front de mer et aéronautique maritime pour maintenir troupes de la garnison dans la voie du devoir.

J'ai nommé le Général de Brigade Desré Commandant Division de Casablanca et ordonné arrestation Général Béthouard s'il revient à Casablanca".

39. En fait, il ne s'agissait pas d'un "mouvement gaulliste" comme nous l'apprendrons en fin de nuit, mais d'une opération montée avec le concours accessoire "du groupe des 5", par les Américains, comportant d'une part l'encercllement du port de Casablanca par des forces mises à terre, au nord sur les plages de Fedala, au sud dans le port de Safi, disposant d'un quai permettant de débarquer sans difficulté des blindés, d'autre part la prise de possession de la base aérienne de Port-Lyautey; enfin, la constitution d'une force de couverture comprenant essentiellement un cuirassé de 35 000 tonnes venant d'entrer en service le "Massachusetts" et quatre croiseurs lourds ayant pour mission de neutraliser toutes les forces navales basées à Casablanca, en particulier, le "Jean-Bart" comme nous nous en sommes rendu compte effectivement sur "L'Albatros", le 8.

Pour ces opérations, les Américains devaient disposer, non seulement de cette force de couverture, mais des 2 autres cuirassés, 4 autres croiseurs, 5 porte-avions dont un d'escadre, le "Ranger", des forces légères et de supports logistiques ainsi que des bâtiments permettant de transporter 31 000 hommes.

40. Ces forces se présentèrent effectivement le 8 vers 0 heure, dans des zones qui leur étaient affectées sans que personne ne les ait vu arriver, à l'exception de quelques pêcheurs. Ils mouillèrent vers 1h30- 3h00, mais les préparatifs de débarquement durèrent longtemps.



L'opération Torch de novembre 1942

41. A Port-Lyautey, la première vague n'atteignit sa plage que vers 6 h.30 et les débarquements se poursuivirent dans un certain désordre, car les instructions données à l'origine par le Général Béthouard se contredisaient avec les ordres du Général Noguès qui furent strictement appliqués en dépit de l'opinion personnelle de la plupart des exécutants.

En fin de journée, rien de décisif n'avait pu intervenir, mais des deux côtés les pertes étaient importantes.

42. Pont-Blondin et Fedala, à 5 km l'un de l'autre avaient été choisis par les Américains, à cause de leur position à une trentaine de km de Casablanca, les plages qui les ceinturaient convenant à des débarquements par landing-craft. En outre, les batteries existant, une de 138 à Pont-Blondin, l'autre de 100 à Fedala, paraissaient susceptibles d'être prises ou détruites sans trop de difficultés.

Sur ce dernier point, ils se sont quelque peu trompés, car les marins qui armaient ces 2 batteries ont en fait opposé une résistance relativement courte mais très forte à leurs assauts.

A Pont-Blondin, après divers incidents, le feu a été ouvert à 7 h.30 presque simultanément par nous et le "Brooklyn" qui a tiré 757 coups de canon sur notre batterie qui n'a cédé qu'à 10 heures, après avoir été attaquée par des forces de terre qui l'ont submergée. Le Commandant de cette batterie étant en France, avait été remplacé par le premier-maître Le Hir qui a droit à beaucoup de compliments.

A Fedala, qui ne disposait que de 3 pièces, le feu est ouvert à peu près au même moment par 2 contre-torpilleurs qui les écrasent littéralement : après l'action on a constaté qu'il y avait sur le terrain de la batterie, un trou d'obus tous les 4 mètres - mais le Lieutenant de Vaisseau Salmon, qui la commandait, ne céda pas tant qu'il eut une pièce en état de tirer - qu'il servit lui-même avec des servants blessés. Il le fut lui-même 3 fois ; repoussa un assaut par la terre et ne se rendit qu'à 14 heures, méritant beaucoup de compliments pour son courage.

43. Dans le même temps, la prise de Safi était considérée par les Américains, comme nécessaire et urgente, pour la suite des opérations, car c'était dans ce seul port du Maroc - à l'exception de Casablanca - que les tanks de 28 tonnes que transportait un gros cargo : le "Likehurst", pourraient être débarqués.

Pour cette opération, les Américains disposaient non seulement d'un cuirassé ancien : le "New-York", d'un croiseur le "Philadelphie", d'un porte-avions et d'une dizaine de torpilleurs, mais aussi de 2 anciens bâtiments transformés en transport de matériel et de personnels.

Ces deux bâtiments entrèrent dans le port de Safi, l'un à 5 h.30 par surprise, l'autre à 6 h.45, salués par des tirs d'artillerie de la défense portuaire, y débarquèrent quelques milliers d'hommes et s'en rendirent maître après quelques combats avec les troupes qui s'y trouvaient.

Dans le même temps, le "New-York" échangeait des coups de canon, avec les 130 de la batterie affectée à la défense de Safi située à 5 km du port ; mais son Commandant était tué et la batterie était durement touchée.

Finalement, à midi les Américains étaient maître des Lieux.

44. Il n'en était pas de même, comme nous l'avons vu, à Casablanca et Port-Lyautey où la journée du 9 s'annonça encore difficile après celle très dure du 8.

Mais des événements importants, dans le même temps s'étaient produits le 8 à Oran, mais aussi et surtout à Alger, qu'il convient de relater avant de poursuivre.

45. Le 7 novembre étaient en effet rassemblées de part et d'autre de Gibraltar, des forces anglaises et américaines nombreuses et de haute qualité.

Dans l'Atlantique, les sous-marins allemands étaient occupés à décimer un convoi venant du sud pour l'Angleterre ; les convois anglais et américains qui nous étaient destinés ont pu ainsi passer sans être repérés par qui que ce soit. Dans la Méditerranée, par contre, le convoi qui longeait les côtes de l'Algérie après avoir dépassé Gibraltar, était suivi à la piste par nos avions et escorteurs. Comme nous l'avons vu, l'Amiral Darlan, d'après les renseignements qu'il avait eus, croyait que ce convoi allait en Méditerranée centrale ou orientale, mais son avis n'était pas partagé par une grande partie de son état-major et des précautions avaient été prises pour parer à tout changement de direction par ce convoi.

46. En fait, comme il était prévu, à minuit, les éléments du convoi appelés à s'emparer d'Oran et d'Alger, étaient en face de leur but et n'avaient qu'à tourner de 90° pour s'y rendre.

47. A Oran, les Anglais qui avaient la responsabilité des opérations comptaient débarquer dans l'est et l'ouest de la ville où aucune réaction sérieuse n'était attendue et s'emparer du port par une action de surprise, avant le jour, menée à bien par des commandos spécialement entraînés. Ainsi fut fait, mais les deux bâtiments qui transportaient ces commandos furent repérés à leur entrée dans le port et reçus à coups de canon par tous les bâtiments qui s'y trouvaient.

Ces deux bâtiments furent détruits et tous les membres des commandos qui n'avaient pas été tués, fait prisonniers.

Mais dans le même temps, au large du port, dans des combats sévères sans résultats heureux pour nous et qui nous coûtèrent beaucoup d'hommes, nous perdîmes 2 torpilleurs sur les 3 que nous possédions, ainsi qu'un aviso et 2 sous-marins "disparus" sur les 3 qui avaient appareillé. Le torpilleur "rescapé", qui s'était glorieusement comporté était commandé par le major de ma promotion, le Capitaine de Corvette Abgrall ; tandis qu'un des sous-marins perdus l'était par un autre de mes bons camarades, le Capitaine de Corvette Clavières.

Par la suite, les Anglais n'essayèrent plus de prendre de vive force Oran, comptant avec raison sur les forces débarquées dans les environs d'Oran, pour faire cesser toute résistance au cours des prochains jours.

48. A Alger, il n'y eut en fait que des débarquements dans les environs de la ville, au petit jour, qui n'entraînèrent pas de combats sérieux, mais seulement une tentative de forçement de l'entrée du port effectuée par deux anciens destroyers anglais : le "Broke" et le "Malcolm" qui furent accueillis à coups de canon quand ils se présentèrent à plusieurs reprises et durent se retirer après avoir été très malmenés. Mais les Anglais comme les Américains n'insistèrent pas et la parole resta aux politiques.

49. Dans le courant de la nuit, le Général Mast et son équipe qui avaient été tenus à l'écart des activités des militaires américains avaient quand même "consigné" dans leurs résidences toutes les autorités qui leur paraissaient pouvoir contrecarrer leurs desseins – y compris l'Amiral Darlan et le Général Juin - et mobilisé tous leurs moyens en "civils militarisés" pour les aider dans cette tâche ainsi que les Américains qui l'auraient souhaité, mais qui étaient beaucoup moins nombreux que prévu.

L'intervention spontanée du Commandant Demange, de l'état-major du Général Juin, allait toutefois modifier la face des choses : apprenant de source sûre que le débarquement allié allait avoir lieu incessamment, il bondit à la caserne des gardes mobiles et, se référant à des instructions qui lui auraient été données par le Général Juin, fit envoyer des gardes aux domiciles des autorités arrêtées d'après ses informations, pour les libérer immédiatement ; ce qui fut fait.

Tout redevint normal très vite, et les responsables des arrestations qui avaient été effectuées se dispersèrent, à l'exception de quelques-uns d'entre eux qui furent à leur tour arrêtés.

50. L'Amiral Darlan, le Général Juin et quelques autres autorités purent dès lors se réunir très vite et faire le point de la situation avec Murphy qui lui aussi avait été arrêté par erreur, puis très vite libéré. L'Amiral Darlan n'oubliant pas que celui-ci l'avait trompé en lui disant que les opérations de ce jour n'auraient lieu qu'en février ou mars 43, eut avec lui une explication orageuse ; puis le calme revint, l'Amiral Darlan prit contact avec "Vichy" et certain d'avoir la caution du Maréchal ainsi que le temps de négocier avec les Américains, avant une réaction violente des Allemands, se calma et accepta de conclure un "arrêt" des hostilités mais seulement à Alger et ses environs, à partir de la soirée du 8 novembre.

51. Tels furent les événements essentiels qui se déroulèrent tandis que nous nous battions sur mer - jusqu'au moment où nos bateaux furent annihilés les uns après les autres -

52. Le 9 novembre, si à Alger on négociait sans se battre, on allait au Maroc, comme nous l'avons vu, continuer à s'expliquer par les armes avec nos assaillants. Mais si l'armée de terre disposait encore de moyens relativement importants et valables, il n'en était pas de même de la marine et de l'aviation.

En dehors du "Jean-Bart" dont la tourelle de 380 avait été remise discrètement en état de tirer, il ne restait qu'un seul bâtiment de la 2ème escadre qui puisse encore appareiller en cas de grand besoin : "L'Alcyon" qui avait été durement touché. Nous ne disposions donc comme nous l'avons vu pour effectuer des missions de portée limitée que de 3 avisos de bonne valeur, en état : le "La Grandière", la "Gracieuse" et le "Commandant Delage", et de 2 patrouilleurs, le "Victoria" et "l'Aspirant Brun", auxquels il convient d'ajouter des dragueurs et 2 pétroliers qui avaient eu la chance, ayant un poste d'amarrage près du "Jean-Bart", de ne recevoir aucun obus ni aucune bombe.

53. Nos avions de leur côté avaient été très éprouvés. Nous disposions le 8 au matin, alertés dans la nuit, d'une centaine de chasseurs et bombardiers, dont une bonne partie était opérationnelle, appartenant pour plus des trois cinquièmes à l'armée de l'air et près des deux cinquièmes à la marine nationale. Le 9 au matin ne restait plus que la moitié de ces appareils en état d'intervenir et les morts étaient nombreux. Parmi ceux-ci, en particulier, un de mes camarades de promotion, le Capitaine de Corvette Mathon qui commandait la 3ème flottille d'avions de bombardement.

54. Quoiqu'il en soit, en dehors des régions de Port-Lyautey et d'Oran, la journée fut moins dure que la précédente, tandis que des négociations difficiles se poursuivaient, à Alger pour conclure un gentleman agreement qui couvrirait l'ensemble du Maroc et de l'Algérie.

55. Autour de Casablanca, les Américains resserrèrent leur emprise tandis que les rescapés des combats de la veille s'efforçaient de former des compagnies franches pour "boucher les trous" entre les formations de l'armée qui barraient les routes d'accès à Casablanca. C'est ainsi que fut constituée avec les marins valides de "L'Albatros" une compagnie qui fut envoyée d'abord à la jetée des phosphates pour la défendre contre une attaque venue de la mer ou de la plage, puis sur le front sud où elle ne fut pas engagée.

56. La journée du 10 fut plus agitée : Dans un premier temps, je fus mis à la tête d'une compagnie qui avait été constituée pour "boucher un trou" avec des marins provenant de bâtiments coulés et qui attendaient au camp de la Jonquière, des instructions. Je partis aussitôt pour prendre mon commandement, mais auparavant, essayant de rencontrer le Commandant du Bataillon qui tenait la position, je fus reçu par son adjoint qui me dit que son patron avait estimé que la "plaisanterie avait assez duré" et gagné les lignes américaines.

Les Officiers qui étaient restés sur place me montrèrent les lieux où mes hommes auraient à s'établir, m'offrirent aimablement de quoi me soutenir et me conduisirent sur une terrasse d'où l'on dominait la région. A peine étions-nous là que des bruits caractéristiques se firent entendre. Nous étions repérés, mais fort heureusement les tireurs américains n'étaient pas très adroits et nous pûmes nous retirer sans avoir été atteints.

57. Mais avant de prendre mon "commandement", j'appris que j'étais remplacé par un de mes camarades et prié de me rendre le plus tôt possible à l'Amirauté, pour occuper un poste à l'état-major de l'Amiral Michelier.

Des événements importants en effet se déroulaient sans cesse, entraînant des mouvements continuels dans l'affectation des officiers disponibles.

58. Je repartis donc vers Casablanca, mais sur ma route je fus témoin d'événements méritant d'être rapportés.

Pour assurer la défense rapprochée de Casablanca, dans le nord et le long du littoral, étaient en place de part et d'autre d'Ain Sebaa, des tirailleurs Sénégalais, mais aussi une batterie de 90 armée en partie par des rescapés de nos torpilleurs, qui avait été mise hors d'état par les coups qu'elle avait reçus. Ordre lui fut donné à 12 heures, d'évacuer tous ses personnels vers Casablanca par la route côtière ou une autre plus intérieure, après avoir achevé de détruire ses canons.

Dans le même temps appareillaient le "Commandant Delage" et la "Gracieuse" pour les protéger par leurs tirs durant leur parcours ; mais ayant pris connaissance de ce mouvement, "l'Augusta" sur lequel avait pris passage non seulement l'Amiral Hewitt, mais le Général Patton, et 4 torpilleurs qui croisaient dans les environs, se rapprocha de la côte pour régler leur compte à nos deux malheureux avisos qui furent rapidement encadrés par les tirs de ces bâtiments.

Mais sur le "Jean-Bart" on s'en aperçut et ses canons de 380 furent à 12 h.40 pointés sur "l'Augusta" et le feu ouvert, alors que les Américains croyaient que notre tourelle de 380 était encore indisponible.

"L'Augusta" ne tarda pas à être encadré et obligé de s'éloigner à grande vitesse pour ne pas être mis à mal. Des coups en effet tombèrent très près de lui et l'Amiral fut copieusement mouillé et peint en rouge.

Nos deux avisos furent ainsi sauvés, mais l'Amiral Hewitt entra, paraît-il, dans une grande colère, car il ne croyait pas que le "Jean Bart" était encore en mesure d'utiliser ses 380 après les coups qu'il avait reçus le premier jour. Il donnait alors l'ordre à ses avions de "punir le Jean-Bart".

59. J'arrivais précisément à proximité du "Jean-Bart" vers 16 heures en route vers la préfecture maritime où j'étais convoqué, quand cette "punition" allait être donnée et je suivis de très près toute l'opération qui fut impressionnante et laissa le "Jean-Bart" dans un triste état ; mais qui n'était pas définitif, comme j'ai pu m'en rendre compte plus tard.

60. Tandis que ces événements avaient lieu, de longues et difficiles négociations se poursuivaient à Alger, entre le Général Clark et l'Amiral Darlan, à la suite desquelles celui-ci avait adressé, à 11h20, un TG à Casablanca, dans lequel il était dit en particulier "Nos engagements s'ayant été remplis et la lutte sanglante devenant inutile ordre est donné à toutes les forces armées de cesser le combat contre les forces américaines dès réception de cet ordre et de regagner leur cantonnements ou leurs bases et d'observer la neutralité la plus stricte".

61. Quand je suis arrivé à l'Amirauté, ces prescriptions n'étaient pas encore appliquées. Le bombardement du "Jean-Bart" à 16 heures venait d'avoir lieu et un TG de Vichy de 14 h.50 venait d'être reçu qui disait : "J'avais donné l'ordre de se défendre contre l'agresseur, je maintiens cet ordre".

Dans la soirée arrivait un nouveau TG de Vichy de 20 h.30 qui modifiait celui-ci puisqu'il disait: "l'ordre du Maréchal est de continuer les hostilités tant que cela est encore possible".

Tout ceci paraît simple mais, ayant dès mon arrivée à l'Amirauté "tenu la plume" sur des bureaux voisins de celui du "patron", je peux dire que la situation n'était pas claire, à telle enseigne que dans la soirée du 10, toutes les dispositions étaient prises par les Américains pour donner l'assaut général à toutes les positions françaises à Casablanca, à 08 h.18, le 11...

62. En tous cas, pour éviter tout malentendu, l'Amiral Michelier décidait à 2 h.45, d'envoyer le TG suivant à l'Amirauté à Vichy qui parvint très vite à son destinataire : "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 du secteur ne peut lutter avec espoir contre division mécanique venue de Fedala à l'est et survenant région de Mazagan à l'ouest - stop - Américains tenant toutes arrivées d'eau à Casablanca, cette ville de 500 000 habitants est sur le point d'en être privée - stop - Dans ces conditions douloureuses et après tant de sacrifices consentis, j'ai fixé à 2 h.30 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 -".

63. La réponse envoyée à 7 h.00 par l'Amirauté Française fut la suivante : "J'approuve votre décision - stop - En vous manifestant ma plus vive satisfaction pour l'intelligence et la fermeté avec laquelle vous avez exercé votre commandement, je m'incline douloureusement devant l'héroïsme de la marine au Maroc dont les sacrifices permettront au Maréchal de sauver la France".

64. Il ne restait plus alors qu'à entrer en communication d'une part avec l'Amiral Hewitt et le Général Patton, d'autre part avec nos subordonnés sur le terrain qui depuis des heures nous demandaient des instructions que nous leur donnions par bribes. Il était temps, car la flotte américaine avait déjà pris position pour recommencer ses bombardements et les avions du "Ranger" qui avaient la veille attaqué le "Jean-Bart" étaient en l'air pour achever leur oeuvre. Avertis in extremis par Patton, Hewitt "retint les doigts de ses canonnières" et fit rappeler ses avions.

65. Après une nuit agitée, le calme ne revint pas immédiatement, car si très vite la "cessation de feu" fut générale et bien accueillie, de nombreux problèmes étaient à régler. Le Général Patton demanda à voir le plus tôt possible l'Amiral Michelier qui se rendit à 11 heures auprès de lui, à Fedala où son quartier général était installé. D'entrée de jeu, la glace fut rompue, et Patton demanda à Michelier s'il accepterait de déjeuner avec lui. "Avec grand plaisir" répondit-il, et les deux grands chefs français et américains, qui le matin même étaient encore ennemis, se réunirent autour d'une même table et réglèrent les questions les plus urgentes qui se posaient. Mais le déjeuner allait avoir une suite : à 15 heures, Noguès venait se joindre à eux ainsi que Hewitt et d'autres officiers, et les conversations continuèrent, compte-tenu du fait, comme le dit Noguès, qu'au même moment le Général Eisenhower et l'Amiral Darlan se préoccupaient d'établir un "modus vivendi pour toute l'Afrique du Nord", et qu'ils ne pouvaient donc pas aborder cette question.

66. Le 12, conformément aux accords passés, l'Augusta", sur lequel l'Amiral Hewitt avait sa marque, entra dans le port de Casablanca dans lequel nous avions commencé à dégager des places pour recevoir des transports américains qui avaient dû rester mouillés au large de Fedala, faute de place ailleurs. C'était d'autant plus urgent que dans la journée du 11, un transport, un pétrolier et un escorteur avaient été torpillés devant le port de Fedala et que 3 transports l'avaient été le lendemain. Les sous-marins allemands qui faisaient le guet devant Dakar, avant le débarquement, ne voyant rien venir avaient compris que leur place n'était plus là, mais le long des côtes du Maroc.

67. Le 13, l'Amiral Hewitt et le Général Patton estimèrent devoir faire une visite officielle à l'Amiral Michelier qui les reçut en fin d'après-midi.

Mais auparavant j'avais été chargé - entre autres missions de rechercher 2 obus de 406 tombés, sans exploser, quelque part dans le port et de les amener dans sa résidence pour encadrer la porte d'entrée de son bureau. Ce que je fis avec une équipe de rescapés de "l'Albatros".

Il est inutile de dire que nos deux visiteurs eurent le sourire mais l'Amiral Hewitt demanda à les reprendre pour que ses techniciens puissent rechercher les raisons pour lesquelles ils n'avaient pas explosé, comme beaucoup d'autres d'ailleurs lancés sur nous. Michelier refusa lui aussi avec le sourire et lui répondit "qu'on ne rend jamais un cadeau à son donateur ; mais donnez-moi des obus non utilisés et reprenez ceux-ci si vous les voulez". Ce qui fut fait et nous a permis de connaître, par leurs techniciens, les raisons de ces ratés.



L'obus de 406 qui n'avait pas éclaté

68. Quelques jours après, l'Amiral Michelier me fit connaître que j'aurais au début de l'année suivante un commandement intéressant et me chargea d'ici là d'établir le dossier des récompenses à attribuer à la suite des opérations qui venaient d'avoir lieu, indépendamment bien entendu d'autres occupations qui pourraient m'être données dans son état-major. Je ne pouvais que m'incliner et remercier l'Amiral, avant d'aller prendre la plume, en attendant mon commandement.

69. Mais la page n'était pas tournée, car nous n'avions manifestement pas fini de participer à des opérations et d'en mener peut-être certaines, avant que la France qui était maintenant entièrement "sous la botte" soit libérée.

C.- LA MARCHE VERS LA VICTOIRE, DU 13 NOVEMBRE 1942 AU 8 MAI 1945



Les ennemis devenus alliés, le 12 novembre 1942 :

Devant, de gauche à droite : les généraux Patton et Noguès. Derrière : les amiraux Michelier et Hewitt.

a)- A l'état-major du Commandant de la Marine au Maroc (jusqu'au 5 avril 1943)

1. Le 14 novembre je suis donc "à terre" pour un temps indéterminé, chargé d'une mission que je remplirai de tout cœur : faire en sorte que nos morts, nos blessés et tous ceux qui l'on mérité, par leur courage et leurs services, soient honorés, comme il se doit, ainsi que leurs familles le cas échéant.

2. Mon premier geste sera donc d'accompagner l'Amiral Ronarc'h qui avait décidé de remettre sans plus tarder, à tous nos grands blessés les décorations qui leur avaient été décernées. Parmi eux, j'eus l'émotion de complimenter un jeune ami, l'Enseigne de Vaisseau Besançon qui avait été durement touché sur un bâtiment voisin du mien et qui reçut, avec le sourire, la médaille que l'Amiral lui remit - ainsi qu'à beaucoup d'autres ayant tous fait preuve d'un courage et d'un état d'esprit émouvant.

3. Mais des dossiers venant d'un peu partout ne cessèrent de me parvenir. Je les étudiais tous et m'efforçais de satisfaire toutes les demandes qui me paraissaient justifiées et qui étaient nombreuses car non seulement les actes de courage, mais les pertes de vies humaines étaient élevées.

A titre indicatif, pour l'ensemble de la Marine au Maroc, nous avons eu à déplorer 472 tués ou disparus et 561 blessés.

Sur 2 185 présents à bord des bâtiments de l'escadre, 165 ont été tués ou sont disparus et 377 blessés.

Le "Milan" a eu 29 tués et 37 blessés sur 134 hommes ayant leur poste de combat à découvert ; mon bateau "L'Albatros" a eu de son côté 14 tués et 55 blessés sur 118 hommes dans les mêmes conditions que le "Milan".

Le "Jean-Bart" a beaucoup souffert également des coups qu'il avait reçus. Les obus de 406 du premier jour et les bombes du troisième ont fait indiscutablement du "beau travail" comme j'ai pu m'en rendre compte ; mais sans compromettre, à mon avis, son avenir.

4. Sans vouloir apprécier la valeur des moyens utilisés par nos adversaires, pour venir à bout de nos forces, faute d'information à l'époque suffisante, je crois pouvoir dire quand même que beaucoup d'obus de gros et moyen calibres tirés par nos adversaires n'ont pas éclaté, heureusement pour notre salut.

- les balles de 12 m/m 7 et 20 m/m tirées à faible distance par les avions, ont littéralement criblé nos superstructures perforant toutes les tôles ordinaires, occasionnant des pertes et des dégâts importants ;

- les bombes d'avion lancées par grappes ont produit des effets de souffle considérables, en particulier sur le "Jean-Bart", vidant littéralement une tranche de l'avant et éventrant la moitié du bâtiment à tribord AR.

Quels que soient en tous cas les armes et moyens utilisés par nos adversaires, il est de fait, comme nous l'avons vu, que tous les bâtiments de notre malheureuse escadre, ont été mis hors de combat les uns après les autres, à l'exception d'un seul "L'Alcyon", sur lequel on a pourtant relevé 500 impacts de balles de mitrailleuses.

5. Nos marins se sont ainsi battus un peu partout, le long et au large des côtes du Maroc, comme à terre et dans les airs ; nos camarades des armées de terre et de l'air également et d'une façon qui leur fait honneur.

Récompenser tous ceux qui le méritaient appellerait beaucoup de soins et je m'y consacrerai comme il se doit.

6. Mais je ne peux oublier que dans le même temps de graves événements se produisaient en France qui ne pouvaient pas nous laisser indifférents. Nous avons appris, le 10 novembre, que la France entière allait être désormais occupée par les Allemands, à l'exception de Toulon et de ses environs qui continuaient à donner asile à ce qui restait de notre flotte hors de nos territoires d'outre-mer. L'avenir paraissait incertain, mais nous n'y pouvions rien. Or le 27 novembre le masque était jeté et Toulon occupé de vive force par les Allemands, tandis que tous nos bâtiments se sabordaient, comme l'Amiral Darlan s'y était engagé lors de la signature de l'armistice.

7. Un mois après, c'est lui qui sera assassiné, après avoir pris le pouvoir en Afrique du Nord à la suite des événements du 8 novembre, à la place du Général Giraud qui avait été prévu par les Américains pour l'occuper, et qui l'assumera à la suite de la mort de l'Amiral Darlan.

Il était difficile à cette époque d'émettre un avis sur ces deux hommes qui se sont ainsi remplacés.

Darlan était considéré à l'époque par la grande majorité des Français, comme un politicien prêt à vendre son âme à quiconque, pour "arriver" et se maintenir, alors, qu'à mon avis, il n'avait qu'une passion : servir avec réalisme les intérêts supérieurs de la France, comme il l'avait fait pour la Marine, tout au long de sa carrière. Giraud n'était, lui, qu'un grand et bon soldat, ignorant des intrigues de cour, ce qui est beaucoup mais insuffisant pour gouverner quand on est entouré de politiciens. Or c'est lui qui va gouverner notre domaine, dans des circonstances délicates à tous points de vue.

8. J'apprends alors que le bâtiment que j'aurais à commander à partir de début d'avril s'appelle "La Boudeuse", sur lequel devront être effectués des travaux importants qui le rendront indisponible assez longtemps - Je n'y peux rien. D'ici là, je m'efforcerai, dans l'état-major de l'Amiral Michelier, de rendre les services qu'on peut attendre de moi, tout en m'intéressant aux problèmes de l'heure.

9. Je pense, en particulier, à la conférence d'Anfa au cours de laquelle le 14 janvier Churchill et Roosevelt ont pris en particulier contact avec de Gaulle et Giraud, ainsi qu'aux combats qui se sont déroulés en février et mars en Tunisie, à Kasserine et Mareth et qui n'ont pas encore abouti à des résultats définitifs.

Mais le 7 avril arriva et je quittais mon bureau de l'Amirauté de Casablanca pour rallier mon nouveau bâtiment.

b)- Mon commandement de "La Boudeuse" (1943 - 1944)

10. Le 7 avril, je ne gagne pas mon bureau dans les services de la "Marine au Maroc", mais me rend sur "La Boudeuse" que les "constructions navales" ont pris en main non seulement pour l'entretenir, mais la moderniser, car depuis sa mise sur cale en 1938, son lancement en septembre 1939 et son entrée en service en 1940, beaucoup de choses ont changé dans l'art de faire la guerre.

Pourtant tout juste 3 ans se sont déroulés depuis le jour où elle a quitté son berceau à Dunkerque où les Allemands n'allaient pas tarder à entrer.

11. Faisant partie d'une série de 13 avisos-dragueurs de mines de 630 tonnes, longue de 78 mètres, "La Boudeuse" était dotée de 2 diesels Sulzer pouvant développer théoriquement 4 000 CV qui devaient lui permettre de filer 20 noeuds et d'avoir un rayon d'action de 10 000 m à 9 noeuds et de 4 000 m à 14 noeuds. Elle était armée d'un canon de 100 et de 8 mitrailleuses de 13 m/m.

Son avant, court et bas sur l'eau, suivi d'un bloc passerelle relativement haut, pouvait faire douter a priori de sa tenue à la mer ; en fait il n'en était rien, comme j'ai eu l'occasion de m'en rendre compte à de nombreuses reprises.

12. Je pus rapidement constater que le bâtiment avait vraiment besoin de travaux importants qui allaient l'immobiliser pour plus longtemps que je l'avais cru à mon arrivée. Par la force des choses, j'ai fait contre mauvaise fortune bon coeur et pensé que je devais profiter de cette indisponibilité qui m'était imposée pour prendre contact avec nos Alliés et les voir à l'oeuvre. L'Amiral à qui j'en parlais, m'approuva et les démarches à faire effectuées. Je n'avais plus qu'à attendre tout en m'occupant et suivant l'évolution de la situation.



L'avisos La Boudeuse

13. Celle-ci n'allait pas tarder à évoluer favorablement en Tunisie, où nos troupes et celles de nos Alliés allaient, non sans difficulté, mais avec brio obliger les forces italiennes et allemandes à retraiter vers le nord et l'est du pays jusqu'au moment où acculées à la mer, elles ne pourraient que capituler le 13 mai. Or ces troupes étaient nombreuses, trop même, car nous allions certainement avoir quelques difficultés à "digérer" quelques 250 000 prisonniers.

Autre événement : le 30 mai, après des discussions qui duraient depuis la conférence d'Anfa, le Général de Gaulle quittait Londres et venait prendre ses quartiers à Alger, où allait être instauré un duumvira avec lui et le Général Giraud.

14. Sur ces entrefaites j'apprenais que début juin je pourrai prendre passage ainsi qu'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, mission accomplie.

15. Je pris donc un train - pas très rapide - et, aussitôt arrivé, j'allais me présenter au Capitaine de Vaisseau Lehagre de l'état-major du Commandant de la Marine qui partageait des locaux dans un lycée, avec d'autres services ; ce qui m'amena, au cours de mes pérégrinations, à avoir mon attention attirée dans une cour, sur un groupe de civils, manifestement des journalistes, entourant un Amiral qui les entretenait.

Je m'approchais et reconnaissais l'Amiral Muselier, dont je fus à Toulon l'Officier d'ordonnance et dont la position à Londres, auprès du Général de Gaulle, était devenue en 1942 très différente de celle qu'elle était en 1941, quand il était son adjoint.

Il me dit qu'il était là en tant qu'adjoint du Général Giraud" et qu'il s'occupait de faire cesser une campagne en cours, pour attirer dans les rangs des régiments dépendant du Général de Gaulle, tous les militaires en service en Afrique du Nord qui le désiraient. Je fus un peu surpris et navré de constater qu'on s'opposait entre Français dans un domaine dans lequel l'union la plus large aurait dû être de rigueur.

Ce conflit ne devait d'ailleurs pas durer, car le Général de Gaulle n'allait pas tarder à prendre seul les rênes du pouvoir.

16. Quelques jours passèrent et le 10 juin, j'embarquais un soir, avec l'Enseigne de Vaisseau Julienne, sur le bâtiment anglais qui m'était indiqué, le "Wilton" sur lequel nous étions attendus, correctement, mais froidement. On nous mena au carré où le Commandant et ses Officiers - tous en "mess-jacket" achevaient de dîner - Un des Officiers nous dit qu'aucune chambre n'était disponible et qu'en conséquence nous ne pourrions dormir qu'allongés sur une banquette du carré des Officiers - ce que nous avons fait.

Au petit jour, nous comprîmes que le bâtiment appareillait, puis nous fîmes une rapide toilette et allâmes nous asseoir au carré où nous prîmes une tasse de café sans que personne ne semble s'intéresser à notre présence, sinon pour nous apporter une ceinture de sauvetage à mettre en permanence.

17. Puis les heures passèrent sur le pont à nous promener jusqu'au moment où un "Lieutenant" qui était l'Officier en Second s'approcha, s'enquit de nous, puis très vite me demanda dans un excellent français, ce que je pensais des événements de Mers-El-Kébir. Je fus un peu surpris, et lui répondis que cela avait été pour nous un très triste moment, mais que les Officiers anglais avaient reçu des ordres et ne pouvaient évidemment pas ne pas les appliquer.

Oui me répondit-il, "mais nous avons commis ce jour-là une erreur et une mauvaise action". Je ne pouvais que le rassurer sur nos sentiments et lui serrer la main.

18. Nous nous quittâmes et, plusieurs instants après, un planton vint me dire que le "Captain" me demandait sur la passerelle. J'obtempérai et l'homme que j'avais vu la veille, froid et distant, ne me disant que quelques mots en Anglais, engagea la conversation avec moi dans un excellent Français. Très vite nous fûmes d'excellents amis, comme avec ses Officiers - sans plus jamais évoquer le triste souvenir des événements de Mers-El-Kébir.

19. Passagers admis partout à bord, en dehors de quelques emplacements "réservés", nous fîmes connaissance avec la plupart des moyens, dont le bâtiment disposait et leur utilisation dans les différents "cas de figure". Nous escortions un convoi assez important et traversions des zones dans lesquelles nous étions très menacés. Nous nous sommes ainsi instruits dans l'art de la guerre sur mer qui avait quelque peu évolué depuis le malheureux armistice que nous avions dû signer.

A La Valette où nous sommes restés 24 heures, le "carré" a repris vie et j'ai fait un tour en ville, bien abîmée par les bombardements qu'elle avait subi et envahie de soldats.

Et puis nous sommes repartis dans le même temps que les Anglais reprenaient le contrôle des petites Iles qui parsèment le détroit de Sicile.

20. De retour à Alger, je quittais mes amis anglais et regagnais Casablanca, où je retrouvais ma "Boudeuse" dont les réparations et la modernisation avait fait quelques progrès. Mais la situation générale évoluait :

D'abord dans les régions d'où je revenais : le 10 juillet, les Alliés avaient débarqué en Sicile et le 22 prenaient Palerme. Le 24, Mussolini était renversé et fait prisonnier, mais s'évadait rapidement de la résidence qui lui avait été assignée, pour se rendre dans le nord de l'Italie et se mettre sous la protection de Hitler.

Les Alliés n'allaient pas tarder à débarquer à Salerne et à créer une tête de pont dans le sud de l'Italie qui capitulerait. Dans le nord de la botte, les Allemands se repliaient et allaient évacuer la Corse dans laquelle nous nous réinstallerions.

21. A Alger, depuis l'arrivée du Général de Gaulle, le calme ne régnait pas. Un comité exécutif à direction bicéphale avait été créé, dénommé "Comité Français de la Libération Nationale" et composé de 12 membres, désignés à part égale par ses deux présidents, mais pour la plupart des amis du Général de Gaulle. Le 1er septembre, celui-ci décidait de constituer une "Assemblée Consultative" dont il nommerait pratiquement les membres, dont aucun ne devrait avoir participé directement ou non aux activités des "suppôts" de Vichy.

Cette assemblée s'est effectivement réunie le 3 novembre et son activité principale a été "d'épurer" toutes les administrations et organismes divers de tous leurs membres convaincus ou même soupçonnés d'avoir eu des attaches avec le régime de Vichy. Dès sa réunion, le Général Giraud cessa d'avoir des responsabilités autres que militaires jusqu'au moment où il n'en eut plus du tout.

22. Dans le même temps, d'importants mouvements dans les armées avaient lieu :

- le Contre-Amiral Lemonnier est ainsi nommé, le 4 août, Chef d'Etat- Major Général de la Marine, en remplacement de l'Amiral Michelier, "mis en disponibilité". Le Général Noguès était de même relevé de ses fonctions et se retirera par la suite, au Portugal.

- Mr Jacquinot est nommé Commissaire à la Marine - Le Général Catroux Gouverneur Général de l'Algérie

- Le Contre-Amiral Battet, Commandant de la Marine en Corse

- Par ailleurs, dans les semaines qui suivent, l'administration centrale de la Marine qui était à Casablanca est transférée à Alger, de même que l'état-major des "Forces Françaises Libres" qui était à Londres

- La Préfecture de la 4ème Région Maritime dont le siège était à Alger, est supprimée, et des Commandants de la Marine nouveaux mis en place dans la plupart des ports.

23. un grand changement a lieu également à mon niveau. La refonte de "La Boudeuse" s'achève et je vais enfin reprendre la mer, d'abord, bien sûr, pour des essais ; mais limités à leurs plus simples expressions.

Mes instructions portent que 4 heures après mon appareillage, je dois être de retour et aller personnellement rendre compte à l'état- major de leurs résultats - ce que je fais-.

Mais je dis honnêtement à mes chefs que j'ai besoin de quelques jours d'arrêt pour corriger les défauts qui sont apparues au cours des essais - des détails certes, mais qui m'empêchaient de naviguer en toute sécurité et d'utiliser mes armes-.

Qu'à cela ne tienne, me dit-on : un paquebot, faisant partie d'un convoi allant en Angleterre, sur lequel est embarqué un assez fort contingent de nos soldats, va passer à une centaine de milles de Casablanca demain. Vous appareillerez en temps voulu pour aller le chercher et l'amener sous votre escorte à Casablanca.

24. Mais si un sous-marin nous attaque, dis-je, je ne pourrais absolument pas le contrecarrer, sinon essayer de l'éperonner à condition qu'il soit en surface. C'est évidemment regrettable me dit-on, mais nous n'avons pas d'autre bâtiment sous la main pour effectuer ce qu'on vous demande de mener à bien - Alors, faites pour le mieux-. Et c'est ainsi que je remplis ma première mission sur "La Boudeuse". Je devais en faire par la suite quelques autres, mais heureusement pas dans de pareilles conditions.

25. Dans les semaines qui suivirent, j'allais naviguer dans une zone infestée de sous-marins ennemis, qui était fréquentée par de nombreux "collègues" britanniques, mais aussi italiens, nos alliés depuis peu, et des bâtiments français arborant la "Croix de Lorraine".

Les années ont passé, mais il faut le reconnaître, nos rapports avec ces derniers étaient assez froids à l'époque. Les Anglais s'arrangeaient en général pour nous donner dans le port de Gibraltar des postes assez éloignés les uns des autres pour éviter tout incident ; mais un soir, j'étais à peine arrivé qu'une corvette de la "France Libre", faisant le même métier que nous, fut mise le long de notre bord. Son Commandant ne vint pas me voir et je le dis à son représentant qui lui donna immédiatement l'ordre de se mettre en règle. Il vint et très vite nous fîmes la paix et devînmes même des amis, comme je le fus à son bord, quand je lui rendis sa visite et où ses Officiers vinrent trinquer avec moi, tout en parlant librement et, je le précise, très heureux de nous revoir. Une autre fois, j'ai été au large d'un port espagnol pour escorter 2 paquebots qui transportaient des évadés de France, massés sur leurs ponts, qui venaient nous rejoindre à Casablanca, pour "faire la guerre" après avoir été obligés de séjourner plus ou moins longtemps en Espagne. Je n'oublierai jamais les hourras que nous avons échangés quand nous sommes passés près d'eux, aussi émus les uns que les autres.

27. Mais pendant que je remplissais les missions qui m'étaient imparties dans l'Atlantique, des événements importants se déroulaient en Méditerranée. En septembre 1943, en effet, la Corse était libérée à la suite d'opérations rapidement menées et sans réaction trop violente de ses occupants.

Pour les mener à bien, avaient été rassemblés tous les bâtiments français de guerre et de commerce dont nous pouvions disposer et les avions chargés des personnels et matériels nécessaires pour effectuer les opérations à prévoir.

D'Alger à Ajaccio, une noria continue de bâtiments s'établit ; certains bâtiments effectuant 3 ou 4 voyages consécutifs.

Comme pour éviter des réactions trop dangereuses de l'aviation ennemie, la plupart des opérations à Ajaccio s'effectuaient de nuit, les bâtiments se déchargeaient en 2 heures puis dégageaient à grande vitesse pour se retrouver au jour, dans la mesure du possible, au sud du 40ème N où les risques de bombardement par avion devenaient moins sérieux.

Mais les dispositions prises n'empêchaient pas les sous-marins et avions allemands de se manifester, fort heureusement la plupart du temps sans aboutir à des résultats sensibles.

28. En octobre, la situation était plus claire ; les débarquements de première urgence avaient été effectués ; les allemands n'occupaient plus le terrain et nous n'avions plus qu'à nous défendre sur mer et dans les airs, mais aussi à préparer un avenir assez proche.

Le mois suivant, je rejoignais à mon tour à Alger, avec "La Boudeuse", le groupe de bâtiments qui assuraient l'escorte de tous nos convois entre Alger et Ajaccio et qui comptait à l'époque 4 torpilleurs, 2 avisos dont l'un était désormais "La Boudeuse" et un patrouilleur.

29. Je ne vais évidemment pas passer en revue les 8 missions que j'ai remplies avec mon aviso, pour aller d'Alger à Ajaccio, par des temps divers, dont l'un fut tel que je mis 3 jours et demi, ainsi que mon convoi, pour arriver "à domicile", au lieu de 2. La mer était tellement démontée au large de Bonifacio que nous ne pensions plus qu'à nous défendre contre elle et avions oublié que des sous-marins nous guettaient peut-être pour nous couler s'ils le pouvaient. Car, n'oublions pas que Nelson dit avec raison, que les mers en cause étaient parmi les plus dures du monde.

J'ai eu évidemment au cours de mes déplacements de nombreuses alertes, mais aucune ne donna lieu à un combat. Les sous-marins, comme les avions ennemis, trouvaient, je pense, plus rentable pour eux d'aller chercher leurs proies le long des côtes d'Algérie où passaient tous les convois Alliés, et pas seulement les nôtres par trop modestes.

30. Les soucis ne nous épargnaient pas pour autant. J'ai souvenir, en février, que le vent du nord soufflait tellement fort, qu'une fois arrivés au large d'Ajaccio, des cargos que nous escortions, faisant route au nord, ne pouvaient pas tourner pour entrer dans la rade et continuaient à se diriger vers ... les côtes de Provence.

Fort heureusement, après quelques échanges de signaux ils réussirent quand même à changer de cap, avant qu'il ne soit trop tard.

Une autre fois, au large des côtes de Sardaigne, le ciel s'obscurcit brutalement, tandis que des avions en grand nombre et fort bruyants, nous survolaient, en route vers le nord ; puis un bon moment après, revenaient cette fois route au sud. J'appris le lendemain qu'ils avaient jeté des bombes sur Toulon, et que la maison voisine de la mienne avait été durement touchée d'après les renseignements que je recueillis.

31. Dans d'autres domaines, pendant des séjours de "La Boudeuse" à Alger, j'ai eu l'honneur d'être appelé par notre Ministre -M. Jacquinot - à déjeuner avec l'Ambassadeur de Grande-Bretagne : Harold Mac Millan, ainsi que les autres Commandants des bâtiments faisant le même métier que le mien. Les Amiraux Lemonnier et Auboyneau étaient évidemment présents et nous eûmes à dire devant eux ce que nous pensions de nos bâtiments et de nos activités.

Une autre fois, notre Ministre vint visiter "La Boudeuse" avec l'Amiral Lemonnier, puis déjeuner à bord.

32. Sur ces entrefaites, je revins à Alger, de ma 8ème mission à Ajaccio, le 7 avril 1944, à 8 heures du matin et prenais mon petit déjeuner dans ma salle à manger, quand on me dit que le Capitaine de Frégate Ballande, Chef de Cabinet du Chef d'Etat-Major de la Marine venait de monter à bord et désirait me parler.

Je fus un peu surpris et m'excusais de le recevoir en "tenue de mer". Il fut très aimable et me dit qu'il allait prendre le commandement d'un croiseur léger et qu'il avait été décidé par l'Amiral Lemonnier qu'ayant très exactement un an de commandement, je conditionnais pour le grade supérieur et le remplacerai. Je tombais des nues, car c'était évidemment un très beau poste qu'on m'offrait, mais je n'avais jamais servi à terre, sauf épisodiquement. Le Commandant Ballande me répondit qu'on ne refuse pas une telle affectation et qu'il était déjà prévu que je prendrais sa place le 14 avril et qu'il me passerait la suite dans les jours qui précéderaient.

Ainsi fut fait, et je quittai mon commandement, après la traditionnelle cérémonie d'adieux.

c)- A l'état-major particulier du Chef d'Etat-Major général de la Marine - Préparation et exécution du débarquement de Provence

33. Le 14 avril, après avoir quitté, avec quelque émotion, "La Boudeuse", en baleinière, comme il est d'usage et remercié mon second et ami le Lieutenant de Vaisseau Javouhey, qui tenait la barre, j'ai pris le chemin de l'Amirauté pour aller me mettre aux ordres de l'Amiral Lemonnier qui me reçut aimablement et me dit qu'il me reverrait dans les meilleurs délais quand j'aurai pris contact avec le Cabinet et l'Etat-major.

34. Dès le lendemain, j'appris que le Général Giraud était placé "en réserve de commandement" sans emploi. Je ne suis pas surpris, car sa situation était devenue intenable. Je n'ai pas qualité pour donner un avis et pense qu'avant de "juger mes chefs" j'ai besoin, pour le moins, de connaître d'abord les rouages de la grande maison dans laquelle j'entre et les hommes qui les font tourner : le ministre, son cabinet et les organismes qui lui sont rattachés qui assurent la direction politique et militaire de la Marine ; ensuite, dépendant également du ministre, le chef d'état-major général de la Marine qui a la haute main sur ses personnels, ses matériels et leur emploi.

35. Le ministre est alors M. Jacquinet, Député de la Meuse, un résistant de la première heure qui s'intéresse de près à tous les problèmes de la marine. Entouré de Gaullistes purs, il assure avec cœur et courage ses responsabilités. Son directeur de cabinet, l'Amiral Missoffe est un "manoeuvrier" connu et de qualité, fort heureusement, car sa tâche est difficile.

Rattaché à son cabinet, le ministre dispose également d'un autre Amiral, qui s'occupe essentiellement d'épurer la marine des non Gaullistes encore assez nombreux qui s'y trouvent.

36. Les membres de l'état-major de la Marine et des directions qui lui sont rattachées, à quelques exceptions près, ne font pas de politique, mais pour la plupart s'efforcent seulement de faire leur métier avec dévouement, comme j'ai pu rapidement le constater au cours des nombreuses visites que je leur ai rendues.

Dépendant directement du chef d'état-major de la Marine, une section a été créée sous l'autorité du Capitaine de Vaisseau Lehagre.

Elle travaille hors des locaux de l'état-major, pour définir et préparer les instructions à donner pour assurer notre participation aux opérations de débarquement dans le sud de la France qui doivent avoir lieu après celles de Normandie. Je serai appelé, me dit-on, à participer à certains des travaux de cette section et assurer des liaisons entre elle et plusieurs bureaux de l'état-major. Mais d'une façon générale il est convenu qu'avec le grade de capitaine de frégate qui me sera octroyé le 1er juillet, je m'occuperai dans le cabinet du chef d'état-major général des problèmes classiques et courants du ressort normalement d'un chef de cabinet et des questions dont le chef d'état-major me chargera.

37. Tandis que je finissais de me mettre au courant, le 6 juin était déclenchée en Normandie la grande offensive qui devait se terminer par la défaite de l'Allemagne préparée depuis de nombreux mois par les Anglais et les Américains.

Très schématiquement ceux-ci avaient prévu de débarquer de Ouistreham à Varaville : les Américains, dans la Manche avec 3 divisions d'infanterie ; les Anglais dans le Calvados avec 2 divisions d'infanterie, plus une canadienne et une autre blindée. En outre, deux divisions aéroportées devaient opérer, une anglaise dans l'est de la zone de débarquement, l'autre américaine dans l'ouest.

Tout se passa très bien au début, mais les Anglais se heurtèrent à une résistance très ferme des Allemands, tandis que dans l'ouest les Américains réussissaient à faire en juillet, une percée dans la direction de Cherbourg qu'ils occupaient le 27 juillet puis d'Avranches.

De là leurs forces se dirigèrent, d'une part vers Paris qui tombera le 20 août, d'autre part vers l'intérieur de la Bretagne et ses ports dans lesquels les Allemands s'étaient rassemblés et résistèrent encore longtemps.

38. De leur côté les Allemands soumis à une forte pression se retirèrent finalement de Caen et laissèrent les Anglais se précipiter vers le nord de la France et s'emparer successivement de Bruxelles, d'Anvers et, enfin, d'Arnhem d'où ils ne purent déboucher. Les Américains, dans le même temps, après avoir participé à la libération de la région parisienne par nos troupes venues d'Angleterre, s'avancèrent de part et d'autre du massif des Ardennes, et se heurtèrent, en particulier, à Bastogne, aux Allemands qu'ils bousculèrent après de durs combats.

39. Mais, pendant que se déroulaient les opérations qui ont précédé, et suivi le débarquement du 6 juin en Normandie que nous venons d'évoquer, a été préparé puis exécuté le débarquement du 15 août sur les côtes de Provence, avec ses suites dont nous allons maintenant nous entretenir.

40. Dans cette perspective, je vais en juillet avec l'Amiral Lemonnier à Naples où se trouve le Général de Lattre de Tassigny, Commandant en Chef des troupes françaises qui doivent débarquer sur les côtes de Provence et que j'assiste aux conversations importantes qu'il a avec lui et son état-major.

41. Parmi celles-ci, j'apprends que le mois suivant des dizaines de leurres sont nécessaires pour combattre, sur les plages comprises entre Saint-Raphaël et Cavalaire, et les dépasser.

Or, toute la région qui s'étend au-delà des plages donne sur des forêts qui en août peuvent devenir très facilement des brasiers qui risquent de ne pas pouvoir être traversés aisément sans danger. Doit-on ou non les mettre en feu quelques jours avant, pour n'avoir à traverser que des déserts ? Mais si la réponse est affirmative, pour ne pas attirer l'attention de l'ennemi dès maintenant sur cette région, nous devons détruire non seulement les forêts de la région qui nous intéressent directement, mais toutes celles qui s'étendent le long de notre littoral Méditerranéen. Pendant quelques heures un long débat a lieu qui aboutit à cette conclusion, raisonnable à mon avis, que tout compte fait, mieux vaut ne procéder à aucune destruction avant notre débarquement. Ainsi en décide finalement le Général de Lattre, et le "ciel" qui se montrera clément tout au long de nos opérations et même avant, car il avait convenablement mouillé par de bonnes pluies les sols que nous allions traverser.

42. Dans un autre domaine, j'ai eu à m'occuper de recruter et rassembler discrètement des "officiers de plages", parlant anglais dans la mesure du possible, et connaissant les lieux, qui dans tous les ports de débarquement accompagneront les chefs de détachement pour faciliter leurs opérations durant la période d'assaut proprement dite. Celle-ci terminée, 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 utiles, en particulier tout ce qui concerne l'exploitation des ports, la reprise de la pêche, et le regroupement sous l'égide de la Marine Nationale, de tous les anciens marins qui se présenteraient" etc.

Il va de soi que de telles unités seraient mises en place, non seulement dans la zone de débarquement, mais tout le long de nos côtes Méditerranéennes, au fur et à mesure de leur libération, avec des instructions de circonstances tenant aux problèmes particuliers qu'ils auraient à résoudre.

43. Mais les jours passent très animés, et le moment approche où l'Amiral Lemonnier et le Capitaine de Vaisseau Lehagre embarqueront sur le "Catocin", bateau de commandement Amiral, sur lequel se trouvent le Vice-Amiral Hewitt, Commandant en Chef des forces de débarquement et le Général Truscott qui commandera la 7ème armée d'invasion après sa mise à terre, ainsi que M. Forestal, Secrétaire d'Etat de la Marine Américaine.

Quant à moi et aux Officiers qui faisaient partie de l'équipe qui travaillait avec le Commandant Lehagre, nous embarquerons sur le "Girondia II", ancien yacht réquisitionné depuis assez longtemps pour les besoins de la Marine, qui doit nous mener le 16 au matin à Saint Tropez où nous retrouverons le "Catocin" arrivé la veille.

44. Comme il était normal, j'avais eu connaissance du plan établi par les équipes qui en avaient la charge et qui prévoyait dans un premier temps le débarquement de vive force le 15 août, à partir de 9 heures après des opérations de diversion effectuées dans la nuit :

- d'une part de 3 "forces principales" américaines composées chacune d'une division d'infanterie et de ses moyens d'appui, sur les plages de Saint-Raphaël - Sainte-Maxime et Cavalaire, avec le support de forces navales importantes dont faisait en particulier partie notre "Lorraine" et la plupart de nos croiseurs et escorteurs, sous les ordres des Amiraux Jaujard et Auboyneau.

A la division devant débarquer à Saint-Raphaël était jointe une formation de chars dépendant de notre 1ère D.B. commandée par le Général du Vigier.

- d'autre part de "forces spéciales" destinées à "prendre pied" par parachutage ou transport d'unités aéroportées, au nord de la côte, dans les régions du Muy, du Luc et de Carnoules. D'autres éléments devaient intervenir dans les Iles du Levant, les abords de La Ciotat et de Cannes et diverses régions voisines des lieux de débarquement.

Dans un second temps, le 16 août dans la soirée devaient arriver et débarquer sur les mêmes plages que les troupes américaines, des divisions françaises qui seraient suivies ultérieurement d'autres, sous l'autorité du Général de Lattre de Tassigny : la 1ère D.M.I., la 9ème D.I.C. et la 3ème D.I.A. commandées respectivement par les Généraux Brosset, Magnan et de Montsabert.

45. De mon côté, j'étais arrivé, durant la matinée du 16, dans la rade de Saint-Tropez, avec le "Girondia II", qui transportait l'état-major de l'Amiral Lemonnier et avait embarqué à Ajaccio, non seulement moi-même, mais sur ordre du ministre, 3 personnalités civiles "politiques" appelées à occuper des postes importants dans les départements qui allaient être prochainement libérés.

Un mouillage nous avait été donné à Saint-Tropez, à proximité du "Catocin » et, sur le champ, l'Amiral Lemonnier faisait hisser sa marque à notre bord, tandis que le Capitaine de Vaisseau Lehagre devenait officiellement son chef d'état-major, et moi son "sous-chef".

46. Très vite, nous apprîmes que les opérations prévues se déroulaient normalement sans "casse sérieuse", sauf une, touchant notre groupe naval d'assaut débarqué, sans difficulté, au Trayas dans la nuit du 14 au 15, pour opérer des destructions sur les routes côtières et de l'intérieur ... Peu de temps après avoir été mis à terre, nos marins passèrent sur un champ de mines terrestres. Sur 67 hommes débarqués, 9 avaient été tués, 17 au moins blessés, les autres faits prisonniers. Parmi les tués figurait leur chef, et parmi les blessés 3 officiers dont l'ORSSEM Auboyneau, frère de l'Amiral commandant une des divisions de notre flotte.

47. Suivant les plans préalablement établis, toutes les troupes américaines qui débarquèrent ou avaient été déposées ou parachutées le 14, dans le nord, devaient, après s'être regroupées, se diriger vers la Vallée du Rhône ou prendre des routes alpines pour gagner la région lyonnaise ; après avoir toutefois assuré leur sécurité dans la région niçoise, que ses occupants allaient d'ailleurs quitter volontairement pour gagner l'Italie.

48. Les troupes françaises, par contre, à l'exception du corps blindé qui accompagnait les divisions américaines, aussitôt débarquées devaient se diriger vers l'ouest pour s'emparer dans les meilleurs délais, de Marseille et de Toulon.

La prise de Marseille ne présenta pas trop de difficultés. Les premiers éléments de la 3ème D.I.A. chargée de l'opération sous le commandement du Général de Montsabert, entrèrent dans les faubourgs de la ville le 23 août. Le 28 l'affaire était réglée sans pertes importantes.

Il n'en fut pas de même à Toulon où les marins allemands qui avaient la responsabilité des lieux se battirent avec beaucoup de courage.

49. Sur les lieux du débarquement, les difficultés des premiers jours furent : à terre, celles posées par l'existence de mines nombreuses, évidemment le long du littoral ; sur rade : des raids d'avions la nuit venue, dont l'un d'eux réussit le lendemain de notre arrivée à placer une bombe sur le "Catocin" en dépit des rideaux de fumée qui essayaient de nous masquer. Je n'ai pas besoin de dire que le travail ne manquait pas et que tous les jours j'avais à me rendre à terre, car dès le 16 au soir les troupes françaises avaient commencé à débarquer sur les plages qui leur étaient réservées.

Avec l'Amiral Lemonnier, je me rappelle en particulier des visites que nous avons été rendre à des généraux français, pour attirer leur attention sur la nécessité, pour éviter des incidents, de ne pas mettre trop en contact les troupes de leur ressort avec celles qui auraient dépendu récemment encore de Vichy. Nous reçûmes partout évidemment des accueils aimables, mais je crains sans suite.

De même, je me souviens d'un déjeuner à l'asile de Pierrefeu, présidé par notre ministre et auquel assistaient non seulement l'Amiral Lemonnier, mais l'Amiral Lambert appelé quelques jours après à devenir Préfet Maritime de la 3ème Région. Alors qu'on se battait à quelques km de nous et que nous avions quelques soucis, la direction de l'asile était venue se plaindre avec violence de certains de nos militaires qui auraient trop profité de ses réserves en vivres, ou alcool.

50. Quoique qu'il en soit, tandis qu'une partie de nos troupes allaient droit sur Toulon, cap à l'ouest, sans trop s'éloigner de la mer, l'autre passait dans le nord de la Montagne du Faron et descendait vers la côte par la première vallée se présentant, pour attaquer Toulon à revers, cap à l'est. Le 21 août, Toulon était ainsi encerclé, mais la résistance de sa garnison était telle que nos troupes ne pouvaient entrer dans la ville que le 24 : elles obtenaient ensuite sans trop de difficultés la reddition des Allemands se trouvant dans l'Arsenal le 25, à Tamaris le 26, au Mourillon le 27 et à Saint-Mandrier le 28.

La tourelle de 340 qui s'y trouvait avait encore un de ses canons de 340 en état de tirer, en dépit des bombardements intensifs qu'elle avait subi depuis le début des opérations dans la région.

51. Le centre de la ville et ses alentours n'ont donc été accessibles au plus tôt qu'à partir du 26, à l'exception de Saint-Mandrier encore occupé par les Allemands le 27.

Le Général de Lattre de Tassigny a donc décidé de se rendre à Toulon dans la matinée du 27 pour passer en revue les troupes qui venaient d'en chasser l'ennemi.

Je pars aussitôt, pour arriver de bonne heure à Toulon où l'atmosphère est lourde : c'est le moins qu'on puisse dire : on s'est encore battu la veille dans les faubourgs immédiats de la ville et des cadavres sont là sur le bord des routes, pour le rappeler.

52. Les faubourgs près de la ville que je traverse sont apparemment quasiment vides : les combats qui se sont déroulés, comme nos bombardements, ont laissé partout des traces sinistres. L'immeuble dans lequel j'ai passé ma jeunesse est encore debout, mais sa porte sur la rue est largement ouverte, toutes les vitres sont cassées et quand je monte les escaliers qui m'amènent chez moi, je ne vois que des portes défoncées à tous les étages, pas âme qui vive, des débris partout, et j'entre dans l'appartement de ma mère, qui fut longtemps le mien : tout est "sens dessus dessous", tout ce que je vois est pitoyable et m'émue. Je ne peux rester, car j'ai des devoirs à remplir, mais je reviendrai dès que je pourrai.

Je descends donc très vite les escaliers pour gagner la rue et la Place de la Liberté, après avoir, quand même, fait un détour en passant par le Quai Cronstadt, qui lui aussi est sens dessus dessous : quais, maisons, sols, font pitié par leur état. J'entends les canons de nos bâtiments qui tirent au loin sur Saint-Mandrier; je suis ému, comme chez moi, au milieu de ces ruines, et gagne aussi rapidement que je le peux la Place de la Liberté où toutes les autorités doivent se réunir.

53. Effectivement, devant le Grand Hôtel qui semble intact et qui va devenir le siège provisoire de la Préfecture Maritime se trouvent l'Amiral Lemonnier et d'autres marins de mes amis ainsi que des civils portant des brassards indiquant leur appartenance à des groupes de résistance et d'action, dans lesquels je reconnais des personnalités du pays et des camarades. Le long des rues qui longent la place se trouvent des chars du 1er R.F.M. récemment engagés et qui doivent aller poursuivre leur tâche à Marseille ; mais le Boulevard de Strasbourg est quasiment vide.

Je serre des mains et converse avec les autorités présentes qui savent que des marins appartenant aux bâtiments mouillés à Saint Tropez doivent venir défiler devant nous ; mais quand je dis qu'ils seront en "tenue de sortie, avec armes", c'est un tollé général : on va les prendre pour des Vichystes et les huer ; il faut les faire retourner à leur bord. Un peu surpris, mais ne voulant pas d'incident, je décide d'envoyer des gendarmes à leur rencontre pour leur dire de repartir vers Saint-Tropez, quand j'entends un brouhaha venant de l'extrémité du Boulevard de Strasbourg : mes marins arrivaient et tous les braves gens qui étaient sur les trottoirs les acclamaient. Tout est bien qui finit bien ; mais j'avais eu peur.

54. En attendant l'arrivée du Général de Lattre prévue à l'origine pour 10 heures, mais retardée, je vais me rendre compte de l'état du Cercle Naval où un déjeuner est prévu. En chemin je rencontre un éminent ingénieur au service de la Marine, qui était mon voisin de table au mess d'Alger : M. Rocard, qui me dit qu'on lui a demandé de s'assurer avec des techniciens que les Allemands, avant de partir, n'avaient pas déposé à l'intérieur ou aux alentours du Cercle des engins qui sauteraient pendant le déjeuner. Je frémis quelque peu et le laisse à ses investigations, pour rejoindre la Place de la Liberté après avoir constaté que les Allemands nous avaient laissé un stock important de conserves et de vin dans la cave du Cercle.

55. Il est convenu qu'à partir de 10 heures et jusqu'à midi, nos bateaux et même nos avions ne cesseront de tenir sous leurs obus et leurs bombes, les batteries de Saint-Mandrier, pour les empêcher de tirer sur nos soldats quand ils défileront devant le Général de Lattre, les Ministres de la guerre et de la marine, l'Amiral Lemonnier, l'Amiral Lambert, Préfet Maritime de la 3ème Région depuis la veille et les grands chefs alliés.

Le Général de Lattre arriva en fait à midi et le défilé qui s'en suivit de tous ces hommes qui venaient de se battre et allaient continuer, pour certains le lendemain même à Marseille et pour tous sur les champs de bataille de France et d'Allemagne, fut aussi émouvant que possible; d'autant plus que seulement depuis ces 5 derniers jours nos formations avaient perdu 2 700 hommes, tués ou blessés et 100 Officiers dont une partie importante dans la Région d'Hyères. Quoiqu'il en soit, la revue terminée, nous allons déjeuner au Cercle, où je retrouvais avec quelque émotion de nombreux camarades perdus de vue depuis longtemps.

56. Le lendemain, des contacts étaient pris avec l'Amiral Allemand qui, depuis le début du siège était l'âme de la défense. Continuer à résister n'avait plus de raison d'être pour lui ; il le comprit et il capitula. Dans l'après- midi, nous pûmes donc aller dans son ancien domaine. Comme devait le dire l'Amiral Lemonnier, le "spectacle de Saint-Mandrier rappelait celui de Douaumont" en 1919.

Il ne restait plus en fait qu'un seul canon en état de tirer, et encore dans un étroit secteur ; mais tout autour des 2 tourelles, pas un seul lopin de terre n'avait été épargné. Seul les blindages et compartiments enterrés profondément sous des mètres de ciment avaient tenu.

Par contre, dans les mêmes parages, une batterie de 150, qui évidemment n'avait pas la même importance que celle de 380, avait été moins longtemps et souvent visée et paraissait quasiment intacte.

57. Le 29, je retourne à Toulon pour prendre contact avec la Préfecture Maritime et l'Etat-major de l'Amiral Lambert qui s'installe et n'a pas mal de soucis. De même, je parcours quelque peu l'arsenal dont je suis navré de constater l'état : partout des bâtiments plus ou moins détruits, des matériels épars, des gens qui errent. Très vite je sors et vais chez moi où je retrouve la même atmosphère que l'avant- veille. Je reste un peu plus longtemps et procède à quelques triages élémentaires, entre des affaires qui me sont chères – Et je pars.

Appelé à séjourner au moins jusqu'au début du mois prochain à Saint-Tropez, je rallie le "Girondia" où du travail d'état-major m'attend ; et reviendrai sans tarder, pour beaucoup de raisons, à Toulon.

58. Les jours passent, fort occupés aux aménagements et travaux nécessaires pour que quelques bateaux, au moins, puissent entrer dans la rade de Toulon et y séjourner, ce n'est pas si simple, car on ne déplace pas très facilement des croiseurs, des torpilleurs et autres bâtiments coulés, afin de dégager des places pour des bateaux en vie dans le même temps qu'on met un peu d'ordre dans des ateliers à moitié détruits et rend accostables des quais plus ou moins écroulés.

Mais le ministre, avec quelque raison, tient non seulement à pouvoir faire entrer, petit à petit, dans le port et l'arsenal, le plus grand nombre possible de bateaux, mais aussi à marquer d'une façon quelque peu solennelle "le retour de l'escadre" à Toulon.

Toutes dispositions sont prises en conséquence.

59. Le 14 septembre, à 9 heures, arrivent ainsi dans la grand' rade de Toulon, devant toute la population de Toulon, tous nos croiseurs lourds et légers disponibles, ainsi que des escorteurs et de plus petits bateaux qui mouillent en face du Mourillon.

Quelques- uns d'entre eux entrent dans la rade intérieure et tous ceux qui ont été désignés se disposent à envoyer à terre leurs compagnies de débarquement qui vont défiler dans les rues de Toulon, comme au bon vieux temps et sous les applaudissements d'une foule émue, comme moi-même. Le ministre est là, comme toutes les personnalités toulonnaises et, bien entendu, l'Amiral Lemonnier.

60. Mais la guerre n'est pas finie et si elle augure bien, il n'en reste pas moins que les Allemands ne semblent pas disposés à mettre encore les pouces. En attendant ils ne sont plus à Paris et le Gouvernement va y reprendre sa place. De même l'état-major existant sur le "Girondia II" va être dissout et je suis prié de gagner au plus tôt Paris où je remplirai les fonctions de Chef de Cabinet du Chef d'Etat-Major de la Marine.

Je boucle donc mes valises, ferme comme je le peux la porte de mon appartement de Toulon et réquisitionne une voiture pour aller à Paris en compagnie de 2 secrétaires dont l'un prendra le volant. Je vais saluer l'Amiral Lambert et des amis, et nous partons.

61. Nous prenons la route des Alpes qui traverse des régions dans lesquelles l'autorité a cessé d'être allemande pour devenir celle de nouvelles recrues françaises qui examinent soigneusement nos papiers sans trop comprendre ce que nous sommes et faisons. Mais peu importe, le soir même nous arrivons à Grenoble où nous nous installons pour dîner et dormir. Mais le patron de l'hôtel nous regarde avec quelque suspicion et nous sert un repas assez léger couvert très exactement par les tickets que nous avons, puis nous demande nos papiers, les emporte et revient avec le sourire.

"je croyais que vous étiez des policiers, mais nos clients qui sont dans une salle à côté m'ont dit que vous étiez des marins, alors je vous en prie, venez compléter votre repas léger avec nous". Le lendemain, après un excellent déjeuner, non moins discret, sur les bords de la Saône, nous avons passé une aussi bonne soirée dans un restaurant d'apparence modeste, mais envahi par des clients qui ne l'étaient pas.

Et c'est ainsi que le lendemain, dans la journée, j'ai fini par arriver à Paris où j'ai trouvé, fort heureusement, comme mes compagnons, un excellent accueil ainsi qu'une chambre.

d)- Chef de Cabinet du Chef d'Etat-Major général de la Marine (15 septembre 1944-1er mai 1946)

62. J'arrive donc 2 Rue Royale. Des gendarmes "gardent" la porte et me saluent, car je suis en uniforme, mais la cour est vide, comme les couloirs et les bureaux. J'erre dans le ministère et gagne celui où se tenait, avant la guerre, le chef de cabinet du chef d'état-major de la marine. Un Officier Marinier que je rencontre par hasard m'accompagne. Les meubles sont toujours là: j'ouvre le tiroir du bureau qui sera normalement demain le mien. Il contient un revolver d'ordonnance, celui vraisemblablement de mon prédécesseur allemand que je considère comme une prise de guerre et m'approprie.

Mais mon accompagnateur connaît lui aussi les lieux et je fais avec lui le tour du "propriétaire" qui me permet de prendre contact avec toutes les âmes vivantes qui s'y trouvent : 5 Officiers, les plantons et une secrétaire qui se met aimablement à ma disposition "pour taper éventuellement des papiers".

Je ne sais trop quoi faire, mais les quelques Officiers qui m'ont précédé dans les lieux ont déjà pris des contacts et je pense que le château de la belle au bois dormant va s'animer, ne serait-ce qu'en raison de l'arrivée très prochaine à Cherbourg de la "Jeanne d'Arc" sur laquelle se trouvent de nombreux représentants de tout grade de l'état-major général et des services de la Marine qui étaient à Alger.

63. Effectivement, la maison se peuple très vite : avec les secrétaires qui m'ont accompagné depuis Toulon, nous prenons possession de notre domaine. L'Amiral Lemonnier ne tarde pas à se manifester comme les membres de l'Etat-Major Général, du Cabinet du Ministre et de tous les services qui arrivent et prennent place automatiquement dans les lieux de tradition d'avant-guerre.

Si des changements s'imposent, nous les ferons sans difficultés, car la place ne manque pas l'Amiral qui était à Alger, notre Major Général, ne tardera pas également à arriver et je le connais suffisamment pour savoir que tout tournera bien, très vite.

64. On m'a donné pour me loger, une chambre dans un hôtel voisin qui était occupé, jusqu'à ces derniers jours par des Allemands qui recevaient là leurs petites amies. Cet hôtel disposait donc d'une bonne dotation de charbon pour son chauffage. Des tractations que je n'ai pas voulu connaître ont fait que nous allions continuer à être chauffés, sans pour autant invoquer les mêmes raisons que les AJe n'aurai donc pas froid l'hiver venu, et disposerai d'une bonne table dans le restaurant réquisitionné pour les services de la Marine, dans lequel l'Amiral Lemonnier ainsi que son Cabinet aura une salle à manger. Bref sur le plan matériel tout se présente bien. Sur le plan familial, enfin, j'ai pu prendre contact avec tous les membres de ma famille habitant la région parisienne, tandis que j'espère pouvoir faire bientôt revenir d'Alger à Paris tous les miens en France.

Mais d'ici là les problèmes que j'aurai à résoudre ne me manqueront pas, sur tous les plans.

65. A tort ou raison, je pense, en effet, que le Chef de Cabinet du chef d'Etat-Major général de la Marine a le devoir d'être au courant de tous les problèmes de quelque importance qui peuvent se poser, et de suivre l'exécution des décisions prises par son chef.

En octobre 1944, à Paris, les missions qui me sont dévolues sont ainsi 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 m'être confiées
- d'autre part, sur tous les plans, assister le chef d'état-major général 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.

66. Je commence par les événements d'ordre militaire, car au moment où j'écris ces lignes les Allemands n'ont pas encore dit leur dernier mot.

Sur mer, le "Tirpitz" sera coulé en novembre et tout semble indiquer que sur terre, les Anglais et les Américains se préparent à donner le coup final aux Allemands, quand ceux-ci, profitant des brouillards de l'hiver, ont un sursaut qui bouleverse la situation.

Le 16 décembre, 3 armées allemandes constituées et mises en place très discrètement, rompent le front américain sur une largeur de plus de 50 km dans les Ardennes Belges. Mais cette percée ne parvient pas à atteindre la Meuse. Bastogne encerclée résiste et la ville est dégagée le 28 décembre, grâce à de meilleures conditions atmosphériques. L'aviation peut entrer en action. L'assaut des Allemands est brisé par les contre-attaques américaines.

Dans le même temps, en Alsace, Strasbourg, pris en novembre par Leclerc, est menacé mais est sauvé par une contre-attaque de la 1^{re} Armée Française. On peut dire, raisonnablement, que sans atteindre leur objectif, les Allemands ont subi de telles pertes que la "Wehrmacht a perdu à jamais toute capacité d'initiative à l'ouest".

67. A Yalta, le 4 février s'ouvre une conférence qui réunit les 3 grands, mais pas la France, sur la demande de Staline, pour traiter de tous les problèmes qui se posent ; en particulier ceux concernant la restructuration de l'Europe après la guerre.

Staline ayant retiré les objections qu'il avait jusqu'alors mises à la participation de la France à l'occupation de l'Allemagne, les 3 grands décident finalement que la France disposera d'une zone d'occupation, qui sera prise sur les territoires précédemment attribués à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

68. Le 7 mars, les Américains franchissent le Rhin près de Cologne, et le 30 l'Armée Française à Karlsruhe. Les Russes, de leur côté, vont au- devant d'eux et entrent en Autriche. La fin approche, pour le moins, de la guerre en Europe, car il n'en est pas encore de même dans le reste du monde.

69. Comme tout l'annonçait, le mois d'avril sera en effet décisif.

Tandis que l'Allemagne est enserrée de tous côtés, le Président Roosevelt décède le 12 avril et le Vice-Président Truman prend sa suite sur le champ. Dans les jours qui suivent, le 14, l'Autriche se proclame indépendante, toute résistance cesse dans la Ruhr le 18, les Américains s'approchent de Munich et les Russes encerclent Berlin le 25.

Enfin, Mussolini est mis à mort par ses ennemis le 28 et Hitler se suicide le 30, après avoir désigné l'Amiral Doenitz comme son successeur.

70. Les Alliés ne rencontrent plus, dès lors, que des centres de résistance isolés. Le 2 mai on cesse de se battre en Italie et les derniers défenseurs de Berlin capitulent. Successeur de Hitler, l'Amiral Doenitz s'emploie à faire accepter par les Alliés des redditions partielles. Du 1er mars au 5 mai, près de 3 millions de soldats Allemands sont ainsi faits prisonniers. Le 7 mai, au Quartier Général d'Eisenhower, le Général Jodl signe enfin la reddition de toutes les forces allemandes que le Maréchal Keitel ratifie le 8 à Berlin. Dans l'Allemagne devenue un chaos, l'Amiral Dönitz cherche à constituer un gouvernement, mais le grand Quartier Général Allié lui enjoint de cesser ses fonctions : le Reich n'existe plus.

71. Toutes les "poches allemandes" qui se maintenaient le long de notre littoral mettent dans le même temps "bas les armes", les unes après les autres ; Lorient avec ses annexes de Groix, Belle-Ile et Quiberon le 7 mai - La Rochelle le 8 - Dunkerque le 9 - Saint-Nazaire le 11- enfin Oléron le 2 juin - soit 75 000 prisonniers supplémentaires, dont 30 000 marins.

La Flank Force qui opérait dans le Golfe de Gènes est dissoute de son côté le 13 mai. Enfin, 70 sous-marins en mer n'ont d'autre solution que de gagner un port et de se rendre.

72. Mais en Extrême-Orient la guerre continue : Mac-Arthur est nommé Commandant en Chef de toutes les forces alliées du Pacifique. Les Américains intensifient leurs offensives aériennes contre le Japon et le 16 juillet a lieu la première explosion expérimentale d'une bombe atomique. Le 6 août 1945, à 8 h.15, une telle bombe est lancée sur la ville d'Hiroshima ; le 9 une deuxième bombe est lancée sur la ville de Nagasaki. Ces 2 bombes font ensemble environ 118 000 morts et 130 000 blessés.

Dès le lendemain, le Japon s'incline et fait connaître qu'il accepte les conditions de capitulation imposées par les Alliés. Le 2 septembre 1945, en conséquence, dans la Baie de Tokyo, sur le cuirassé américain "Missouri", est signée solennellement, devant les représentants de tous les Alliés des Etats-Unis, la capitulation japonaise.

73. La guerre mondiale est donc terminée. Dans le même temps se tenait à Postdam, une conférence des 3 grands - Staline, Churchill et Truman qui remplaçait Roosevelt depuis son décès - dont l'objet essentiel était de compléter les accords de Yalta ; en particulier de procéder au partage, entre les 3 grands, de la flotte allemande.

Les Anglais nous rétrocéderont une fraction de la part qui leur revenait, dont notamment 4 contre-torpilleurs et j'aurai le privilège de commander l'un d'entre eux en mai 1946. Auparavant avait été créée l'organisation des Nations Unies - ou mieux l'O.N.U. - groupant 51 nations pour maintenir - dans la mesure du possible, la paix et la sécurité internationales.

Quelques mois après avait lieu, le 20 novembre, la première audience du tribunal militaire international de Nuremberg, chargé de juger 24 grands dirigeants politiques, militaires et économiques de l'Allemagne Hitlérienne, poursuivis pour avoir commis des "crimes contre la paix", des "crimes de guerre" et des "crimes contre l'humanité"

Le procès était prévu pour durer près d'une année.

74. Tandis que tous ces événements se déroulaient et que s'achevait cette guerre et ses suites immédiates qui duraient depuis des mois, mobilisant quasiment le monde entier, la France "sous la botte" depuis 4 ans et plus, retrouvait sa liberté et s'ébrouait sous l'autorité du Général de Gaulle.

75. Sur tous les plans, les problèmes, en effet, ne manquaient pas. Depuis l'arrêt des combats, pour satisfaire nos réservistes, nous avons rapidement pris des dispositions pour les libérer au plus tôt ; mais dans le même temps, on nous demandait de déminer nos côtes et de participer activement aux opérations d'Indochine, en maintenant des bateaux sur place et en entretenant des marins à terre.

Dans tous les domaines, une lourde tâche nous attendait. Il fallait ainsi assurer l'entretien de nos bâtiments et entreprendre la remise en état progressive de ce qui avait été détruit ou détérioré et qui pouvait encore servir.

76. En 1939, la surface utilisable de nos arsenaux pour les travaux que nous avions à faire, s'élevait à un million de m² ; elle n'était plus, à la Libération, que de 167 000 m² ; mais un an après elle était devenue deux fois plus importante.

De leur côté, les déminages et travaux effectués permettaient aussi vite que nous le pouvions de rendre utilisables, par des bâtiments de commerce et de guerre les ports de Toulon et de Marseille dès septembre 1945, Brest en novembre, Sète en décembre, mais seulement en juin 1946 Lorient et Bordeaux, en juillet Saint-Nazaire.

77. Mais si nos ports n'étaient pas dans un état très brillant, Brest en particulier, ceux d'Allemagne ne valaient guère mieux, comme l'Amiral Lemonnier et moi-même le constatèrent en visitant : Kiel, Hambourg, Brême, Bremerhaven, Minden, et autres bases. Les ruines abondaient dans les villes et les épaves dans les ports. Partout nous fûmes reçus très correctement par des militaires et civils de tout âge et de tout grade qui ne laissaient pas paraître leurs sentiments, comme nous-mêmes, ces dernières années en France.

Nous retrouvâmes enfin notre pays avec plaisir ; mais je n'oublie pas qu'à peine arrivé, j'appris discrètement que notre avion était à bout de souffle et qu'il allait être condamné. J'en conclus que nos moyens étaient modestes ...

78. L'Amiral Lemonnier en tous cas était heureux de son voyage et j'appréciais, une fois de plus, les qualités de l'homme qui nous commandait : sa simplicité, sa bonté, son énergie, son intelligence.

Un personnage important nous ayant envoyé une lettre inconvenante, j'avais préparé une réponse assez dure ; il me complimenta, mais me dit que celui qui la recevrait ne douterait pas que j'en étais l'auteur. J'aurai désormais en sa personne un ennemi. Mieux valait, me dit-il, répondre par le mépris et l'affaire en resta là. Je n'ai jamais oublié cette leçon.



L'amiral Lemonnier aux côtés du général De Gaulle en 1944

79. Dans le poste que j'occupais, j'en ai fait profit, car j'avais en particulier la charge d'instruire toutes les demandes de récompenses pour faits de guerre ou non qui nous étaient demandées et de les présenter pour décision et signature à l'Amiral Lemonnier, voire au Général de Gaulle. Ce n'était pas toujours simple et les impairs possibles. C'est ainsi que j'ai eu à connaître de difficiles problèmes entre des officiers de haut rang réglés non sans mal par l'Amiral Lemonnier.

80. D'une façon générale, d'ailleurs, il est de fait que dans "l'atmosphère" qui régnait à Paris, les procès et difficultés étaient monnaie courante. La simple désignation d'un officier pour un poste quelque peu délicat posait des problèmes.

La régularisation des décorations remises à des grands blessés à l'issue des combats de 1942 publiée à l'Officiel en 1945, soulevait une tempête au Parlement qui amenait le Général de Gaulle à intervenir.

81. Les souffrances de toutes natures endurées par les Français, lors de l'occupation allemande avaient été par ailleurs telles qu'ils estimèrent que des comptes devaient être rendus par ceux qui avaient collaboré, même quelque peu, avec l'ennemi. Dans la Marine leur nombre était minime, mais là comme partout on épura avec plus ou moins de sévérité tous ceux qui avaient pris des contacts pour le moins regrettables. C'était juste et nécessaire, mais créait une atmosphère de suspicion pénible d'autant plus que certains enquêteurs n'étaient pas toujours très adroits, comme j'ai pu le constater.

82. Sur un autre plan, le 21 octobre avait été élue une "Assemblée Constituante" dans laquelle les Communistes et les Socialistes qui disposaient ensemble de la majorité absolue, entreprirent, comme ils en avaient la mission, de donner une constitution à la France, tout en la gouvernant.

Le 20 janvier 1946, le Général de Gaulle, ayant démissionné fut remplacé par M. Félix Gouin, qui voulut promouvoir Amiral, le Capitaine de Vaisseau qu'il avait pris comme chef de cabinet, mais qui ne conditionnait pas, ce qui l'amena à "bloquer" toutes les promotions.

Il s'en suivit une crise qui fit quelque bruit et se termina par une décision du Conseil d'Etat qui ne lui donna pas raison.

83. Quoiqu'il en soit, la constitution en chantier qui répondait aux seuls desideratas des Communistes et des Socialistes, fut finalement votée, mais repoussée par un vote des Français. Il fallait donc réunir une nouvelle assemblée constituante pour établir une autre constitution, mais appelé à prendre le commandement d'un des bâtiments ex-Allemands qui nous étaient rétrocédés par les Anglais, j'étais appelé à quitter mes fonctions et passer la suite à mon successeur le 1er mai 1946.

84. Entre-temps, ma famille qui m'avait rejoint à Alger, après avoir vécu à Casablanca depuis l'armistice de 1940, avait pu avoir la possibilité de prendre le premier paquebot qui allait en France, exactement à Sète, avec des passagers civils.

L'arrivée était délicate, d'après mes renseignements, en raison des champs de mines à traverser qui avaient été évidemment dragués, mais où quelques-unes pouvaient subsister. J'avais confiance, mais malgré tout j'étais quelque peu inquiet et fus content d'apprendre que tout s'était bien passé.

Il ne me restait plus maintenant qu'à rallier mon prochain bateau.



Devant le Ministère de la Marine en 1945. Un commando de marine.

CHAPITRE III

L'APRES GUERRE

A - Je commande le "HOCHÉ" { 1/05/46 - 4/07/47)

B - Professeur à l'Ecole de Guerre Navale (4/07/47 - 3/01/50)

C - Au Groupe Permanent de Washington { 3/01/50 – 15/09/51)

D - En campagne sur la "JEANNE d'ARC" (15/09/51- 20/08/52)

E - En service à l'Etat-Major Général de la Marine (20/08/52 - 14/01/55)

A- MON COMMANDEMENT DU "HOCHÉ" EX-CONTRE TORPILLEUR ALLEMAND (1946 - 1947)

1. Le 4 février 1946, les 8 contre torpilleurs et torpilleurs allemands rétrocédés gracieusement à la France par les Anglais, qui les avaient reçus au titre des réparations de guerre, arrivaient à Cherbourg, conduits par des équipages allemands prisonniers de guerre. Dès leur amarrage dans l'Arsenal, en présence du Ministre des Armées et de nombreuses personnalités, notre pavillon montait en même temps à la corne de chacun des navires, la Marseillaise et le "God Save the King" étaient joués, et le Ministre prononçait l'allocution d'usage.

Les équipages allemands quittèrent alors leurs bâtiments pour se rendre à notre dépôt et gagner leurs lieux de détention. Nous restâmes donc seuls les maîtres de ces bâtiments.

2. Je fis, bien entendu, le tour du bord de celui dont je savais que je prendrais le commandement dans quelques semaines. Dans le carré du Commandant, les restes du petit déjeuner étaient encore sur la table. Dans les postes, les hamacs étaient encore dressés. Les fonds étaient pour la plupart loin d'être secs et propres, et les hauts étaient envahis par la rouille. Mais je pensais que sans effort excessif tout pourrait être remis en ordre et à peu près en état assez rapidement et que nous pourrions alors faire le point exact des virtualités du bâtiment dans tous les domaines.

Ceci dit, je repris mon train et retournais à mon bureau où m'appelaient mes devoirs du moment.

3. Il est de fait qu'entre leurs deux grandes guerres, les relations entre la France et l'Allemagne ne furent jamais excellentes et que des deux côtés les programmes de construction navale s'en ressentirent.

Mais la Marine Allemande n'entreprit de rivaliser avec la nôtre que dans les années qui précédèrent la guerre en construisant non seulement des "cuirassés de poche", voire des "dreadnought", mais aussi des contre torpilleurs "rapides, robustes, bien armés et capables de mouiller des mines". Et c'est ainsi que les Allemands décidèrent de mettre en chantier en 1934, une série de quatre destroyers Z1 à Z4, allant vite et bien armés, mais inférieurs, de l'avis général, sur de nombreux plans, à leurs adversaires potentiels français.

Les Ingénieurs Allemands s'en rendirent compte et conçurent des contre torpilleurs plus grands, avec une artillerie plus puissante, un rayon d'action accru, capables de tenir la mer par très gros temps.

Et c'est ainsi que fut mis en chantier, à la veille de la guerre, le Z25 qui est devenu le 4 février 1946, sous pavillon français, le "HOCHÉ".



Le contre torpilleur Le Hoche

4. Entrepris en avril 1938, le bâtiment fut lancé en 1939 et entra en service le 30 novembre 1940. Sur une coque de 127 m, disposant de moyens de propulsion permettant de lui donner une vitesse de 38 noeuds, se trouvaient 5 pièces de 150, dont 2 à l'avant, dans une tourelle double disposant d'un masque blindé - 2 plateformes de chacune 3 torpilles de 533 m/m - un assortiment de pièces de 37 et 20 m/m A.R. - 60 mines - enfin un radar, pas très sûr mais en avance, à l'époque de sa construction.

Tout compte fait, un excellent "contre torpilleur" pouvant rivaliser même avec les MOGADOR, mais construit très vite avec des matériaux quelque peu disparates.

5. Après son entrée en service le Z25, futur "HOCHÉ", après des essais divers, escorte des convois et mouille des mines, puis va à Brest en 1941 pour participer à l'opération de retour en Allemagne des cuirassés et croiseurs qui s'y trouvent. Pendant les mois qui suivent il attaque, en compagnie des escorteurs qui l'accompagnent, successivement 4 convois alliés allant de Russie aux Etats-Unis qui réagissent violemment, puis revient en Allemagne et ne cesse de remplir des missions en Mer du Nord, Baltique, Golfe de Finlande et autres lieux, avant d'amener son pavillon quand les combats ont cessé et d'être remis à notre marine par les Anglais qui en avaient hérité.

6. Quand j'arrive à bord le 1er mai, un noyau d'état-major et d'équipage est déjà là et le "HOCHÉ" a "figure humaine" ; mais beaucoup reste encore à faire avant de pouvoir appareiller dans des conditions convenables et de faire marcher tous les matériels dont nous avions hérité. J'ai heureusement un second et un ingénieur mécanicien de tout premier ordre ; mais les problèmes à résoudre sont nombreux d'autant plus que beaucoup de matériels manquent et qu'il faut en faire venir d'Allemagne et de la Pologne, où les Allemands avaient constitué des réserves de première urgence pour les bâtiments tels que le nôtre. Le système D fonctionne en grand dans ces domaines.

7. Une importante aide nous est heureusement apportée par les officiers et marins allemands prisonniers, qui ont été en service sur ces bâtiments et qui ne craignent pas, la guerre étant terminée, de collaborer avec nous.

A telle enseigne que l'un d'entre eux s'étant évadé, je suis saisi d'une demande d'audience par leurs délégués qui désirent me remettre dans mon bureau une maquette du "HOCH" construite par eux, arborant un pavillon français, pour exprimer leurs regrets du manque d'honnêteté de leur camarade qui avait "déserté". Je leur dis évidemment que j'appréciais leur geste, comme leur attitude et les services qu'ils nous rendaient, et que je leur souhaitais d'être bientôt libérés.

8. Quelques temps après, mon bâtiment étant au bassin, je rentrais à bord un dimanche après-midi avec des amis, quand j'eus la surprise de constater que nos "prisonniers" grattaient notre coque avec ardeur en chantant. L'Officier de garde que j'interrogeais me dit qu'ils s'étaient mis au travail sans qu'on le leur demande, pour nous remercier de l'excellent déjeuner qu'on leur avait servi et qu'ils avaient apprécié. Tels étaient les rapports que nous avions avec nos prisonniers. Mais je ne crois pas que des Français dans la même situation auraient eu la même réaction.

9. Les semaines passèrent ainsi et le jour arriva où tout étant à peu près clair, nous étions en état de prendre la mer et d'effectuer les essais et contrôles auxquels il est d'usage de procéder après un long séjour dans un arsenal. Ainsi fut fait en juillet, et tout se passa bien, sans incident sérieux, ce qui nous prouva que nous avions fait une bonne acquisition.

Mais l'absence de plans et de schémas devait compliquer singulièrement notre travail. Il a fallu découvrir des matériels inconnus, quelquefois par tâtonnement et l'on imagine facilement les difficultés rencontrées par nos chefs de services, pour pénétrer les secrets des appareils de conduite de tir allemand ou procéder aux démontages et aux essais effectués dans les machines et chaufferies.

10. Tout ceci ayant été fait aussi bien au mouillage qu'à la mer, en août, nous appareillâmes pour saluer un porte-avions qui nous était prêté par les Anglais, le "Colossus", arrivant dans nos eaux ; et nous nous rendîmes ensuite, en compagnie de notre "alter ego" le "Marceau", ex Z31, au Havre et à Rouen qui célébraient l'anniversaire de leur délivrance et nous ont reçus avec beaucoup de sympathie.

De retour à Cherbourg, nous appareillâmes cette fois pour une véritable tournée d'entraînement qui nous conduisit successivement à Belle-Ile, La Pallice, Lorient et Brest où nous avons été partout chaleureusement accueillis.

A La Pallice, notre escale fut d'autant plus agréable et utile que l'abri protégé construit par les Allemands contenait des rechanges pour nos bateaux qui nous furent d'un grand profit. A Brest, par contre, le spectacle des ruines de la ville nous émut profondément.

11. Le 28 septembre nous étions de retour à Cherbourg et nous nous préparâmes pour aller d'abord à Brest pour effectuer dans l'Arsenal divers travaux, en particulier remplacer notre radar d'origine allemande par un autre plus récent et répondant mieux à nos besoins, et rencontrer aussi amis et ingénieurs intéressés par notre bâtiment. Le Préfet Maritime auquel je rendis visite me fit observer que mon sabre était tenu par une bélière non réglementaire et me pria d'en changer. Je ne lui fis pas remarquer le lendemain, quand il me rendit ma visite, que son sabre type Yatagan était encore moins réglementaire que ma bélière, mais je n'étais pas content.

12. De Brest nous allâmes ensuite successivement à Lorient et Saint-Nazaire, puis encore une fois à La Pallice où nous avons fait de nouvelles acquisitions de matériels intéressants pour notre bâtiment dans les stocks laissés par les Allemands.

Enfin nous fûmes remarquablement reçus par la Marine de Bordeaux d'où je partis pour un rapide "saut" à Paris où je reçus des mains de l'Ambassadeur d'Angleterre en France le Croix "d'Officier de l'Empire Britannique".

Ainsi s'acheva pour moi et mon bateau, cette année 1946.

13. De retour à Cherbourg, nous eûmes droit à la classique période de permission suivie des dernières mises au point avant la croisière finale à l'issue de laquelle le "HOCHÉ" put être considéré comme "bon pour le service".

14. Première escale : Casablanca où j'ai toujours plaisir à me retrouver. Malheureusement, des conflits locaux étaient en cours et nous devions protéger nos installations. On me demanda ainsi d'envoyer un corps de débarquement garder un point sensible. Mes officiers et mon équipage arrivant de mer après une traversée quelque peu agitée n'étaient pas très contents. Je les comprenais et fis rassembler tout mon monde pour expliquer de quoi il s'agissait. Ils se rallièrent à mes raisons et nombreux furent ceux qui se présentèrent pour faire partie de notre corps de débarquement, ne serait-ce que pour connaître Casablanca.

Mais tout s'arrangea et je pus moi aussi aller à terre où je rendis visite aux autorités, comme il est d'usage et pris contact avec un de mes cousins qui avait une propriété dans les environs de Casablanca et vint dîner avec moi le lendemain.

15. Il arriva effectivement, accompagné d'un de ses fermiers marocains qui "gardera sa voiture" me dit-il, et nous allâmes dîner à terre tandis que je dis discrètement à mon maître d'hôtel de satisfaire la faim de ce brave fermier - ce qu'il fit-. Mais revenant à bord avec mon cousin, nous le retrouvâmes devant une table mise en place sur la plage arrière de mon bateau, devant les restes d'un dîner qui avait été apparemment copieux et bien servi à l'européenne. J'étais content, mais mon cousin ne l'était pas, car, me dit-il, qu'arrivera-t-il demain si nous traitions ainsi nos fermiers ?

Il en résulta une longue conversation entre nous.

16. Je repris contact avec de nombreux amis et l'heure d'appareiller arriva pour gagner Dakar et Conakry où nous avions mission d'escorter le Président de la République, Vincent Auriol.

Notre escadre allait être pour le moins impressionnante, avec des bâtiments de valeur, mais d'origine variée : un seul français "de naissance", mais le plus grand et le plus beau, réservé au Président et à sa suite : "Le Richelieu". Sur son arrière, un porte-avions battant pavillon français mais mis à notre disposition par la marine anglaise : "Le Colossus". Derrière lui, comme un esclave, un destroyer d'origine américaine chargé d'assurer la sécurité des avions prenant l'air ou appontant : "Le Hova". Enfin de part et d'autre du "Richelieu", le "Hoche" et son alter ego, le "Kléber" d'origine allemande, pour écarter tout gêneur de la route du Chef de l'Etat.

17. Il faisait beau, le vent venait de l'arrière, les vues étaient étendues et nous naviguions paisiblement en faisant, de temps à autres, des exercices divers pour nous maintenir en forme. Et nous arrivâmes ainsi à Dakar, où j'avais joué, enfant, et que je retrouvais toujours avec plaisir, notant chaque fois d'heureuses transformations. Mais cette fois toute la ville était en liesse pour accueillir notre Président. Comme il était d'usage, je participais à quelques réceptions et repas où je retrouvais de bons amis.

18. Et nous repartîmes, une fois de plus, pour aller encore plus au sud : à Conakry, Capitale à l'époque de la Guinée Française, où notre Président était attendu.

Le pays était là aussi en liesse et j'assistais en particulier, à une superbe réception dans un parc très couleur locale suivi d'un dîner somptueux offert par notre Gouverneur, auquel assistait Sékou Touré qui ne tardera pas trop à devenir le "Patron" du pays et à nous chasser.

19. Le séjour fut assez court mais bien rempli. Une fois de plus nous repartîmes, cette fois pour Casablanca où je retrouvais le "Marceau" dont le Commandant - le Capitaine de Vaisseau Bosvieux - était notre chef de division.

Avec lui et le "Kléber", nous franchîmes Gibraltar et gagnâmes Oran et Alger tout en faisant des exercices, dont nous avions bien besoin, car jusque-là nous avions essentiellement fait de la "représentation", mais aussi de nombreux travaux par les "moyens du bord".

Comme je le pressentais, en effet, les matériaux utilisés par les Allemands quand ils avaient construit le Z25 n'étaient pas tous de première qualité et nous avions pas mal de réparations de fortune à faire.

20. Ainsi, le long des côtes du Maroc et d'Algérie, le Commandant Bosvieux, que je connaissais de longue date et pour qui j'avais une grande estime, nous "remua" beaucoup avec raison et compléta notre entraînement. A notre retour à Cherbourg, le bateau avait besoin de quelques réparations, mais nous étions disponibles à très court terme.

21. Cependant, mon temps de commandement arrivait à son terme et j'appris que début juillet je serai prié d'aller à Paris où un poste de choix m'était réservé à l'Ecole de Guerre.

Je protestais poliment, mais violemment, car dis-je, "cette maison n'a pas voulu de moi quand j'ai souhaité y entrer juste avant la guerre. je ne suis pas qualifié pour être professeur là où je n'ai pas été admis comme élève".

Comme il était normal, j'ai été prié de me taire et d'obéir. Ce que j'ai fait, après avoir quitté avec une "larme à l'oeil" mon bateau, ses officiers et son équipage, pour me rendre à Paris.

B- PROFESSEUR A L'ECOLE DE GUERRE NAVALE

22. J'arrive le 4 juillet 1947 à Paris et me présente à l'Ecole Militaire au Capitaine de Vaisseau de Bourgoing, Directeur des Etudes de l'Ecole de Guerre Navale, qui m'accueille fort aimablement et m'embauche sur le champ pour l'aider à rassembler et mettre en place tous les moyens qui seront nécessaires pour faire passer convenablement leur écrit aux candidats à l'Ecole de Guerre Navale dont les cours vont reprendre après huit ans d'interruption.

Je protestais encore quelque peu en pensant à mon échec ; mais peu importe, me dit le Commandant de Bourgoing, c'était un accident ; vous allez maintenant rassembler pour chaque candidat un exemplaire de tous les journaux du jour et demander à chacun d'entre eux de faire sur deux pages une synthèse des nouvelles importantes qu'ils contiennent et estiment susceptibles d'intéresser un Amiral.

Je m'inclinai et, pendant deux jours, je vécus au milieu d'une montagne de journaux et participais ainsi honnêtement à la sélection des meilleurs.

23. Mais ceci n'était qu'un début. A vrai dire nous partions de "zéro" et tandis que le jury qui avait été constitué corrigeait et appréciait notes et qualités des candidats, le Commandant de Bourgoing me demanda de "faire le point" de la situation de nos archives qui étaient réparties entre différents lieux. Et c'est ainsi que je découvris les dossiers des concours d'entrée d'avant-guerre, parmi lesquels celui de 1938 dans lequel je trouvais sans difficulté les compositions des candidats annotés par le Jury. Dans la composition la plus importante j'avais été noté 6 sur 20, et reconnais, après l'avoir relue, que ma copie ne valait guère plus. Pas très content de moi, je la remis dans le dossier et discrètement poursuivis la tâche qui m'avait été donnée.

24. Les premiers jours vécus, je passais à des choses plus sérieuses.

En l'absence de l'Amiral Adam, futur Commandant de l'Ecole, avec qui j'aurai quand il sera là d'excellents rapports, le Commandant de Bourgoing me dit que j'aurai à enseigner deux cours en principe distincts, mais qui, en réalité, n'en faisaient qu'un : un cours d'état-major et un cours d'organisation.

A priori, je n'étais pas très satisfait, car je pensais à tort que l'Officier d'état-major gagne ses galons, près du soleil, armé d'un stylo dans la douce quiétude de bureaux confortables, à l'abri de tout danger. D'autre part, je pensais encore à tort que tout avait été dit sur l'organisation d'une marine qui ne datait pas d'hier et le fonctionnement de ses états-majors que nous avions tous, dans le rang, bien souvent critiqués.

25. En fait, je devais m'apercevoir très vite que le métier comportait évidemment, à la base un travail de bureau souvent fastidieux, mais aussi qui conduisait à connaître "l'envers du décor", à ne plus regarder les problèmes par le "petit côté de la lorgnette", à prendre une part souvent décisive dans l'élaboration des décisions d'un chef dont on a gagné la confiance, faire comprendre les décisions prises aux exécutants, en suivre, en contrôler l'exécution. Bref, travailler constamment à un échelon supérieur à celui qui normalement serait le sien, n'est-ce pas un sort enviable ?

26. Mais ce n'est pas tout. Sachant que j'aurai des conférences et des leçons à donner durant les tout prochains mois, je parcourus les cours faits par mes grands anciens avant la guerre et me reportais à l'expérience que j'avais acquise dans les postes que j'avais occupés. Je suis ainsi arrivé à cette conclusion que la marine était entrée dans la guerre en 1939 avec des états-majors et une organisation qui présentaient indiscutablement plus de qualités que d'imperfections, mais que 8 ans après le début de la guerre, celle-ci avait bouleversé pas mal de conceptions et d'habitudes et que les problèmes militaires ne se présentaient plus exactement en 1947 comme en 1939.

27. A titre d'exemple : la logistique, parent pauvre en 1939, est devenue en 1947 une des pièces maîtresses du travail d'état-major; de nouvelles techniques sont nées ou apparaissent qui non seulement bouleversent la stratégie et les techniques d'armes, mais aussi par voie de conséquence les méthodes de travail des hommes et l'ordonnance des institutions ; il n'est plus possible, enfin, d'isoler la marine du cadre plus vaste des forces armées et de la défense nationale.

28. Malheureusement en cette année de réouverture de l'Ecole de Guerre Navale, toute la documentation issue de la guerre est plus ou moins périmée ; de nouvelles tactiques d'armes et de nouvelles méthodes de guerre sont en 1947 en cours d'élaboration en France et dans l'OTAN., mais à un stade insuffisant pour servir de base sérieuse à un enseignement.

Au cours de la prochaine session, par la force des choses, celui-ci ne pourra donc être basé que sur la culture générale et l'étude des leçons à tirer du conflit qui vient de s'achever.

Mais il va de soi qu'au fur et à mesure que la documentation nécessaire paraîtra, l'enseignement devra être progressivement orienté vers l'étude des tactiques nouvelles. De même il sera impératif de former dès le moment venu des équipes capables d'exploiter tous les moyens mis en place sur les bâtiments dont la construction aura été décidée ou existant déjà par ailleurs.

29. Ceci est d'autant plus important qu'en cette année 1947, si l'Allemagne a été battue et si la paix règne en Europe, il s'agit d'une "paix armée". De nombreux différends subsistent ou se manifestent entre les Russes et leurs Alliés de la veille, et on parle de conflit, voire de guerre possible si certains accords ne sont pas passés.

En tout cas, la création et le développement de l'Ecole de Guerre Navale que nous venons de recréer répond vraiment à un besoin. Telle est ma conviction à l'issue de mes lectures et des contacts que j'ai pris avec mes grands anciens.

30. Alors, au travail. Mais quelles sont au juste ces menaces dont on parle toujours ?

Quand je prends mes fonctions en juillet 1947, les Américains par la voix du Général Marshall, viennent de proposer d'apporter à toutes les nations, y compris la Russie, une aide fraternelle pour les aider à "rétablir dans le monde cette santé économique normale sans laquelle il n'est pas de stabilité politique, ni de paix sûre". Mais le 2 juillet, Molotov et les pays d'Europe Orientale, occupés par les Soviétiques, refusent l'offre américaine en la déclarant "incompatible avec l'indépendance et la souveraineté des Etats".

31. Par contre, les Anglais et nous, l'acceptons et invitons toutes les puissances européennes autres que celles d'obédience Russe, à une conférence générale pour jeter les bases du plan d'ensemble suggéré par le Général Marshall. Les représentants de 16 nations se réunissent ainsi à Paris, établissent un programme d'assistance financière et instituent un "Comité" qui va être l'embryon de la future "Organisation Européenne de Coopération Economique" (O.E.C.E.).

Les Russes et leurs Alliés se réunissent dans le même temps en Pologne pour créer un "Bureau Commun d'Information", le Kominform, réplique au Plan Marshall, mais de moindre conséquence, qui deviendra en janvier 1949, le COMECON ou "Conseil d'Assistance Economique Mutuel" analogue à l'OECE occidental.

32. Le 17 mars 1948 est signé le "traité de Bruxelles" élargissant aux pays du Bénélux un pacte d'assistance mutuelle signé entre la France et l'Angleterre ; tandis que les Russes déclarent qu'il n'y a plus de collaboration quadripartite possible entre eux et les Anglo Saxons dans la zone que ceux-ci occupent.

La crise qui couve s'aggrave, et le Président Truman signe le 3 avril, le texte définitif de la "Loi d'aide à l'étranger" qui indique que le montant des crédits du plan Marshall s'élèvera pour une année à 5 milliards 340 millions de dollars sur lesquels la France recevra 1 milliard 200 millions s'ajoutant aux 280 millions de dollars qu'elle a déjà reçus comme aide intérimaire.

33. De semaines en semaines de nouvelles mesures se suivent qui aboutissent en juin 1948, d'une part au départ des Soviétiques de la "Kommandantura" à Berlin, dernier organisme quadripartite encore en fonctionnement ; d'autre part au blocus effectif par les Russes des secteurs occidentaux de Berlin. Après avoir interrompu toutes les communications terrestres, ils suspendent même la livraison des produits alimentaires.

Dès le 25 juin 1948, pour faire face à la famine qui menace, les Américains établissent un pont aérien qui jusqu'à la solution de la crise, en mai 1949, va ravitailler Berlin.

34. Il va de soi que la situation qui résulte des événements que nous venons de résumer ne peut nous laisser indifférents à l'Ecole de Guerre. Il est patent désormais qu'il existe un "danger de guerre" et que nous avons des dispositions à prendre en conséquence ; dans un premier temps il nous faut au moins étudier non pas seulement les événements passés comme nous l'avons fait depuis l'an dernier, mais rechercher ce que nous pouvons et devons faire dans un avenir plus ou moins proche pour faire face aux dangers qui nous menacent sur le plan militaire. Le programme de nos études doit donc être ajusté à cette nécessité.

35. Berlin est désormais ravitaillé uniquement par le pont aérien allié qui achemine en février la millionième tonne de ravitaillement depuis le début du blocus soviétique ; mais il apparaît des deux côtés que cette situation ne peut durer indéfiniment.

A partir du 15 janvier des conversations secrètes sur la levée du blocus de Berlin et des contre- mesures mises en place par les alliés se déroulent entre des représentants soviétiques et américains. Finalement le blocus de Berlin, après des négociations menées sous les auspices de l'O.N.U. est levé le 12 mai 1949.

36. Quelques jours auparavant, le 4 avril, avait été signé, à Washington, par les représentants de 12 pays, le "Pacte Atlantique" créant entre eux une alliance essentiellement défensive, qui allait entrer en vigueur le 24 avril contre l'expansionnisme soviétique, instituant une politique nouvelle d'équilibre des blocs et consacrant la disparition de l'isolationnisme américain. Le 5 mai était par ailleurs créé à Londres, par les ministres des affaires étrangères de 12 pays, un conseil de l'Europe formé par un "Comité Ministériel" et une Assemblée Parlementaire à caractère consultatif ayant pour mission d'être l'interprète de l'opinion européenne, mais aussi de travailler à la formation de cette opinion.

37. Sur un autre plan, le 5 avril, à Washington avait été conclu un accord franco-anglo-américain, complété par des accords économiques donnant au futur état de l'Allemagne de l'Ouest, toute l'autonomie compatible avec son occupation. Le 23 mai renaissait enfin officiellement la République Fédérale d'Allemagne, tandis que s'ouvrait à Paris la "Conférence des quatre" réunissant les 3 grands et les Russes, pour essayer de préparer des traités de paix avec l'Allemagne et l'Autriche et se séparant le 20 juin sans avoir pu conclure d'accord. Personne, en tout cas, n'estime plus possible la réunification de l'Allemagne avant longtemps.

38. En septembre la première explosion atomique soviétique est annoncée tandis qu'est proclamée la "République Démocratique Allemande". Un gouvernement Est-Allemand est constitué qui est aussitôt reconnu par l'URSS et les démocraties populaires. La rupture politique des deux Allemagnes est ainsi consommée.

Dans ces conditions, les trois occidentaux décident d'intégrer l'Allemagne ayant Bonn comme Capitale, dans le bloc occidental et dans la construction économique d'une Europe unie. Le 22 novembre cette décision est scellée par les accords de Petersburg conclus entre les trois et la République Fédérale.

39. La situation n'est pas agréable ni simple, mais elle est claire. Quoiqu'on fasse ou dise, nous devons admettre que nous allons vivre dans un climat de paix armée. Nous pouvons donc continuer à nous intéresser aux événements de ces dernières années, mais seulement pour en tirer des leçons.

L'essentiel de nos activités doit désormais porter sur les dispositions que nous devons prendre pour faire face aux dangers nouveaux qui nous menacent.

40. Dans le domaine qui est le mien jusqu'à nouvel ordre, nous avons déjà fait des "ajustements" qui s'imposent dans les programmes et cours de mon ressort destinés aux officiers qui suivent notre enseignement mais beaucoup reste encore à faire. Le texte de mes conférences d'état-major et d'organisation qui viennent d'être remis en 1949 à nos stagiaires, ainsi que celui destiné aux officiers qui suivent les cours des écoles de spécialités de la Marine ont manifestement besoin d'être remaniés. J'allais le faire ...

41. Mais j'ai été promu au grade supérieur, et suis prévenu d'avoir à préparer ma "valise" pour aller à Washington où précisément l'Etat-Major Interallié mis en place à la suite de l'entrée en application du Pacte Atlantique, va être appelé à arrêter les dispositions à prendre, par les Alliés, sur le plan militaire.

42. Convoqué par l'Amiral Lemonnier, je suis avisé par lui que dans l'Etat-Major Interallié en cause, il n'y a guère actuellement qu'un marin français : mon ami le Capitaine de Frégate Picard Destelan et qu'il estime qu'étant donné l'importance des questions qui vont être traitées la présence d'un deuxième officier de marine lui paraît nécessaire. J'essaie de lui dire que je ne suis pas un "linguiste" éminent et que dans un état-major où tout le monde parlait anglais, j'aurai quelques difficultés. Il me répondit qu'il le savait et pensait que je serai quand même le "right-man".

43. Je n'insistais donc pas et dis Au revoir à mon épouse et à mon fils, heureux l'un et l'autre d'aller bientôt me rejoindre en Amérique où nous aurions certainement une vie moins étreinte qu'à Paris où le relèvement des soldes dont il était question depuis longtemps n'avait pas encore été réalisé ... et les fins de mois étaient difficiles.

Et le 2 janvier je vais à Orly prendre l'avion pour les Etats-Unis.

C- AU GROUPE PERMANENT DE WASHINGTON

44. Le 2 janvier 1950, je prends donc l'avion pour les Etats-Unis où me rejoindront 2 ou 3 mois après ma femme et mon fils.

Voyage sans incident avec un arrêt en Islande à Reykjavick, où il neige et fait très froid, comme à New-York puis à Washington, où je suis attendu par mon bon ami Picard Destelan, dont la mère était Anglaise, et qui jusqu'à l'âge de 10 ans ne parlait pour ainsi dire pas français, m'a-t-il dit, ayant vécu en Extrême-Orient, où son père était un haut fonctionnaire détaché dans les douanes chinoises.

45. Il me conduit dans un hôtel de très bonne classe, puis dans un restaurant où l'on sert une excellente cuisine franco-américaine mais pour des prix qui me paraissent assez élevés et qui m'inquiètent, jusqu'au moment où Picard Destelan me dit que nous percevrons une solde et des indemnités qui nous permettront de tenir notre rang, comme il est nécessaire, ce qui n'était malheureusement pas le cas en France à cette époque. Il me donne aussi quelques informations sur l'existence et les problèmes qui m'attendent, mais je le sens un peu gêné et n'insiste pas.

46. Le lendemain matin, en effet, je me rends avec lui dans les bureaux où le Général Ely et ses officiers sont installés et où je suis reçu par son chef d'état-major qui me dit que le Général est Absent. On me conduit dans une salle où on a disposé un fauteuil et un bureau pour moi ; mais 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.

Plusieurs jours passent ainsi et je commence à en avoir assez de cette fausse situation, quand, quittant ma "prison" je croise un Général répondant au signalement du Général Ely que je salue et qui me dit "Je pense que vous êtes le Commandant Amman - Entrez dans mon bureau - Nous allons nous expliquer" - Ce que nous faisons très franchement -

"Je ne voulais pas d'un marin supplémentaire, me dit-il ; on vous a envoyé ici contre mon avis - Je veux admettre que vous n'avez pas intrigué, et que le ministre vous a envoyé sur la demande formelle de l'Amiral Lemonnier - Quelles instructions avez-vous reçues ?".

Ma réponse fut immédiate et formelle : "Celle de vous obéir et de vous aider à remplir votre mission sans aucune arrière-pensée".

47. Une heure après nous étions encore à faire le point de la situation et le lendemain il m'invitait à déjeuner, en tête à tête, puis me demanda une étude sur les grandes routes maritimes, pour apprécier, je pense, mes qualités d'écrivain. Ce fut le début d'une collaboration et d'une amitié qui devait se poursuivre tout au long de nos carrières et même après.

48. La situation étant ainsi clarifiée, je pris contact, en compagnie de Picard Destelan, avec les membres de l'état-major du Général Ely avec lesquels je souhaitais avoir d'aussi bonnes relations que possible et m'installais dans un des bureaux de l'annexe de l'Ambassade de France mis à notre disposition. Nous étions un peu serrés, mais bientôt nous aurons, me dit-on, d'autres bureaux au "Pentagone", siège dans la banlieue de Washington des grands états-majors et services des armées américaines, et de leurs Alliés, en cas de crise.

49. Or, nous sommes en crise. Une crise qui dure depuis des mois, comme nous allons rapidement le rappeler.

50. En 1945, la guerre étant matériellement terminée, tandis que Roosevelt et Staline se partageaient l'Empire du Monde, en présence des Anglais dont les avis en la matière comptaient peu et en l'absence de la France, en dépit de sa participation à l'occupation d'une petite partie de l'Allemagne.

Mais sans désenparer les Russes tirant profit de leur position, transformaient progressivement en satellites tous les pays qui les entouraient.

Les Américains, pensant au lendemain de ces opérations, et suivant un plan établi par le Général Marshall en juin 1947, décidèrent d'aider tous les pays d'Europe dont l'indépendance était menacée, à faire face à leurs difficultés financières.

51. Comme nous l'avons vu, par le "Pacte de Bruxelles", signé le 17 mai 1948, l'Angleterre, la France et les Pays du Bénélux s'engagèrent à faire face ensemble à toute attaque contre l'un d'entre eux.

Mais, quinze jours après, les Russes bloquaient Berlin. Et pendant près d'un an, toute l'Europe vécut dans une situation pour le moins dramatique, mais qui heureusement ne dégénéra pas.

Néanmoins, le blocus se poursuivant, les 6 nations du Pacte de Bruxelles plus les Etats-Unis et le Canada, le Portugal, l'Italie, le Danemark, la Norvège et bientôt la Grèce et la Turquie allèrent plus loin et s'engagèrent le 4 avril 1949, par le Pacte de l'Atlantique à faire face ensemble à toute attaque Russe.

52. Comme il était facile de le prévoir, ce pacte a donné naissance à un certain nombre d'organismes dont celui qui nous intéresse le plus est le "Groupe Permanent" dépendant directement du "Comité

Militaire" de l'alliance et appelé par la force des choses à devenir la clé de voûte de la coalition, puisqu'il était chargé : d'établir un concept stratégique définissant en particulier les lieux où l'on s'efforcera d'arrêter l'ennemi ; de dresser un plan d'urgence en fonction des ressources existantes, et de jeter les bases d'un plan à longue échéance en fonction des moyens susceptibles d'être financés et réalisés.

53. Dans les mois qui ont suivi, la coalition s'est organisée en conséquence pour être en mesure de répondre à des activités de la Russie et de ses satellites contraires à ses intérêts. Les ministres de la défense des Etats-Unis, d'Angleterre et de France ont désigné chacun un Officier Général qui, sous l'autorité des chefs d'états-majors de leurs armées sera "membre du Groupe Permanent" et disposera d'un état-major composé d'officiers des trois armées de leurs pays. Les trois membres se réuniront régulièrement, utiliseront à leur choix, pour les réunions, la langue anglaise ou la langue française ; mais tous les dossiers utilisés seront établis en anglais et en français.

Les 9 autres représentants des pays signataires des accords passés seront tenus au courant des travaux des 3 "grands" et convoqués à des réunions plénières. Tel est le schéma de l'organisation mis en place dans les derniers mois de 1949.

54. Mes "collègues" sont au travail depuis plusieurs mois quand j'arrive le 3 janvier, un peu comme les carabiniers, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire. Les instructions que j'ai reçues à Paris, avant de partir, étaient en tous cas formelles. D'après les renseignements parvenus à notre état-major, il ne semble pas que les Anglais et les Américains qui ont des moyens maritimes surabondants s'intéressent à notre marine. Effectivement, d'après les documents qui me sont communiqués "on n'estime pas avoir besoin de nous" sinon pour recueillir dans nos ports les convois : armements, hommes, matériels, nourritures de toutes sortes, en cas de crise, et, de guerre.

Certes nous sommes prévus pour mettre à la disposition de nos Alliés des bâtiments de servitude et de défense côtiers - mais c'est tout-. Mon ami Picard Destelan me l'a dit, mais je ne le croyais pas.

55. Par contre, le concours de notre armée de terre et, jusqu'à un certain point, d'avions de combat et de servitude est manifestement recherché et tous mes collègues sont au travail. Je comprends maintenant pourquoi l'Amiral Lemonnier était pressé de me faire partir et le Général Ely inquiet des réactions que je pourrais avoir quand je prendrai connaissance de ces projets.

56. Il me paraît en tous cas indispensable que nous puissions avec nos moyens maritimes, aller chercher au large des côtes de France, les bâtiments qui doivent y accéder - escorter ceux qui partent de nos ports jusqu'à leur prise en charge par des convois au large 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 nos colonies - participer enfin éventuellement à des opérations plus importantes avec nos Alliés-. Tout ceci implique que nous disposions d'autres moyens que ceux qui sont actuellement envisagés.

57. J'en fais l'état et j'arrive à cette conclusion que nous aurions besoin de 3 ou 4 porte-avions d'escorte, d'une douzaine de contre torpilleurs, d'autant de torpilleurs, d'avisos et de dragueurs, sans parler bien entendu, de quelques sous-marins et autres bâtiments. Or, notre flotte du moment est loin de disposer de tels moyens, en état de faire la guerre. Je le dis et le Général Ely trouve que je suis un peu trop exigeant ..., tandis qu'à Paris on trouve que je ne le suis pas assez.

58. Dans le cadre des études en cours, avant de prendre des décisions définitives, nos grands patrons avaient prévu à l'époque où je venais d'arriver, de faire le point de l'état de nos forces et d'arrêter les développements à proposer à nos gouvernements, pour faire face à une aggravation de la situation. Se réunirent ainsi, le jour prévu, au Pentagone, le Général Bradley et les 3 chefs d'état-major généraux Américains, de terre, mer et air ; leurs équivalents Anglais et pour nous, le Général de l'air chef d'état-major général des armées, le Général Ely, notre représentant au Groupe Permanent de l'OTAN, et pour représenter la marine, le très modeste Capitaine de Vaisseau Amman.

59. Le jour de la réunion arrivé, les discussions furent à la fois courtoises et intéressantes, comme il était normal, jusqu'au moment où on arriva à l'examen du problème maritime.

Le Maréchal de l'air britannique, commença par dire que les marines britanniques et américaines disposaient déjà, sauf peut-être en matière de sous-marins, et à quelques détails près, de tous les moyens pour faire la guerre aux Russes s'ils nous la déclaraient, et que dans ces conditions on ne demanderait à la marine française que d'assurer l'entrée et la sécurité dans nos ports des convois arrivant d'Amérique, ainsi bien entendu que leur déchargement.

Comme je paraissais apparemment surpris, il 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.

60. 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 clin d'oeil significatif.

D'un seul coup, la discussion changea de ton et on admit, presque sans discussion, qu'il serait quand même souhaitable que la France, comme elle le demandait, puisse disposer de 3 porte-avions ainsi que des autres bâtiments dont elle avait besoin et qu'elle souhaitait posséder - mais j'avais eu chaud.

61. Nous pouvions, en tout cas, aller maintenant de l'avant, mais jusqu'à un certain point, car les principes posés, il fallait désormais trouver l'argent nécessaire pour construire cette flotte, que nous revendiquions ; en faisant appel aux Américains, certes, mais pour une partie et dans des proportions à définir. Problèmes d'autant plus difficiles à résoudre que nous n'avions pas seulement des bâtiments à construire ainsi que des matériels de toute nature à approvisionner, mais aussi des sommes considérables à prévoir pour doter les deux autres armées des moyens qui leur étaient nécessaires ; d'autant plus que la conduite des opérations en Indochine, dans notre intérêt et celui des Américains, exigeait des moyens de plus en plus importants.

62. Je me mets au travail, mais des événements graves se déroulent en Corée qui ne nous intéressent pas directement, mais qui vont mobiliser l'esprit et les moyens des Américains et que je crois nécessaire de rapporter.

63. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la Corée était partagée en deux zones d'occupation soviétique et américaine situées respectivement au nord et au sud du 38ème parallèle.

L'URSS refusant l'entrée des observateurs de l'O.N.U. dans la Corée du Nord, des élections sous contrôle international ne purent avoir lieu que dans le sud. Le gouvernement sud-coréen fut reconnu par l'ONU comme gouvernement légitime, tandis que la Corée du Nord restait une république populaire indépendante. La tension entre les deux Corées ne devait pas cesser de croître jusqu'au moment où le 25 juin 1950, les troupes coréennes franchissaient sans déclaration préalable, la frontière du 38ème parallèle et envahissaient la Corée du Sud.

64. Or en 1949, les forces d'occupation américaines avaient été retirées et le département d'Etat excluait formellement la Corée du Sud de la zone de défense américaine. Cette fois les Américains réagirent, saisirent l'ONU et décidèrent de faire intervenir toutes leurs forces et de bloquer les côtes coréennes.

Les Anglais et d'autres pays de tous les horizons se joignirent à eux ; la France également, bien entendu, qui décida de faire participer à la guerre qui commençait, nos forces navales d'extrême orient ainsi qu'un bataillon de volontaires dont le commandant allait être un Général de la 2ème section qui reprendra du service comme Colonel.

65. Mais, bénéficiant de la surprise initiale, les forces nord coréennes semblaient sur le point de submerger toute la Corée du Sud à l'exception d'une petite bande de territoire dans le sud-est comportant la ville portuaire de Fusan.

Le Président Truman pour redresser la situation décida de faire un effort exceptionnel : Mac Arthur qui avait pris l'affaire en main sur place faisait débarquer ses troupes à Inchon, avant-port de Séoul qu'il reprenait isolant ainsi les forces de la Corée du Nord qui s'étaient fourvoyées dans le sud de la péninsule et n'avaient plus d'autre ressource que de se rendre.

66. Mais rien n'était terminé, car la Chine poussée par les Russes intervenait avec des troupes fraîches et nombreuses. Le 24 novembre le front tenu par les Américains dans le sud était enfoncé. A la panique des soldats sur le terrain succédait celle des hommes politiques qui parlaient d'utiliser la bombe atomique. Séoul était abandonnée aux Chinois, puis reprise par les Américains, mais j'appris, comme tout le monde à Washington, que Mac Arthur était relevé de son commandement par le Président.

67. J'ai le souvenir de ces journées de fièvre ardentes, car Mac Arthur était à l'époque presque un héros antique pour les Américains. Il fallait voir cette foule déchainée qui l'acclamait quand il est arrivé à Washington "faire son rapport" au congrès, tandis que le Président Truman, qui venait de prendre cette décision ne pouvait apparaître sans être hué.

Sa raison était que Mac Arthur voulait non seulement battre définitivement la Corée du Nord, mais également franchir sa frontière pour battre les Chinois, au risque d'amener les Russes à intervenir, ce que ne voulait à aucun prix le Président.

68. Fort heureusement, cette fièvre se calma et les troupes américaines avec celles de leurs alliés européens franchirent une nouvelle fois le 38ème parallèle ; mais depuis la destitution de Mac Arthur une détente semblait possible entre les deux camps opposés. Cette détente devint officielle quand les Russes déclarèrent que la paix était réalisable si les belligérants retiraient leurs forces de part et d'autre du 38ème parallèle - ce qui fut fait – et les négociations s'engagèrent. Elles devaient durer deux ans, sans pour autant aboutir à un accord écrit mais suffisamment admis par les deux adversaires pour être encore en vigueur quand j'écris ces lignes.

69. Fort heureusement, le meilleur esprit de camaraderie régnait entre tous les Français en service à l'ambassade, grâce en particulier à l'Attaché Naval, l'Amiral Cabanier et à sa femme, avec qui nous avions des relations aussi agréables qu'utiles, car nos responsabilités évidemment se croisaient et nous nous entendions bien.

Ensemble, nous poursuivîmes nos 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, notre nouveau chef d'état-major général venu nous voir.

70. Il va de soi que nous avions beaucoup d'occupations et aussi de relations et obligations mondaines, mais moins que les membres de l'Ambassade dans laquelle nous disposions encore de bureaux annexes car le siège des trois délégations formant le "Groupe Permanent" avait été transféré au "Pentagone" où, tout en étant indépendants les uns des autres, nous pouvions travailler en commun.

71. Mais tout a une fin, car j'appris que j'étais appelé à commander la "Jeanne d'Arc" pour la prochaine campagne qu'elle allait faire et qu'à son issue j'irai prendre la direction du bureau chargé des relations avec l'OTAN au Ministère de la Marine. Je ne pouvais que m'incliner, car j'étais évidemment préparé à prendre ces fonctions et je ne pouvais qu'être satisfait de la bonne manière qui m'était faite. 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 avions besoin.

D- UNE CAMPAGNE DE LA « JEANNE D'ARC »

72. Désigné pour prendre le commandement de la "Jeanne d'Arc" je quittais en septembre le poste que j'occupais à Washington et demandais à rallier la France, par un paquebot.

J'embarquais ainsi à New York sur l'Ile-de-France, avec ma femme et mon fils pour aller au Havre en compagnie de Gromyko, qui venait de participer à une réunion aux Etats-Unis, et de plusieurs Ambassadeurs et personnalités de haut rang. Le dîner officiel qui est en général donné la veille de l'arrivée par le Commandant, auquel j'assistais ainsi que ma femme, avait vraiment grande allure, comme la soirée qui l'avait suivi.

Mais arrivé en France, j'allais avoir d'autres soucis et préoccupations d'ordre familial d'abord, mais aussi de métier, car il me fallait obtenir l'accord du ministre pour le programme de la campagne que je souhaitais faire et ensuite la préparer sur tous les plans.

73. J'avais évidemment dans les semaines précédentes fait connaître mon désir en matière de programme aux différentes autorités qui avaient la charge de l'établir. Je souhaitais en particulier m'arrêter à Dakar - Rio de Janeiro - Panama - San-Francisco - Tahiti - Fort-de-France - Casablanca - Istanbul et Beyrouth.

Le Major Général de la Marine me donna son accord sauf pour l'escale de Tahiti qu'il remplaça par celle d'Honolulu. Je n'étais pas très content mais me suis incliné.

74. Cette décision prise de nombreuses questions restaient à résoudre au cours des jours précédant celui du grand départ pour 6 mois : la composition de mon état-major, de ma maison civile, des réserves à constituer pour bien recevoir nos hôtes au cours de ce long voyage, l'état matériel du bâtiment et la qualité de ses personnels de tous grades, etc ...

Comme chaque année, toutes les directions du port, services et état-major firent leur possible pour nous satisfaire ; mais la "Jeanne d'Arc", en dépit des soins qu'on lui prodiguait, commençait à prendre de l'âge. Elle avait 21 ans de service quand j'en ai pris le commandement, mais elle allait tenir encore 13 ans. C'était donc encore un bon et beau bateau. Il le fallait car nous avions à montrer notre pavillon aux quatre coins du monde et à parachever la formation de tous les jeunes officiers servant dans la marine, arborant leurs premiers galons en 1951.

75. Le jour du départ enfin arrive. Après les adieux à ma femme, je rallie mon bord où nous recevons la visite de M. Gavini, notre secrétaire d'Etat qui nous inspecte, fait un tour du bord, prononce l'allocution de circonstance puis déjeune avec nous. Il nous quitte ensuite et nous partons accompagné par les canots de "La baille", c'est à- dire de l'Ecole Navale, venus saluer leurs anciens et les remorqueurs de la Direction du Port, sur lesquels se pressent familles et amis de tous ceux qui partent.

76. Première escale à Dakar. Comme il est de tradition, dès notre départ dans le golfe, un bon "coup de chien" nous remue, mais aussi nous met en forme. De même une petite épidémie mise sur le compte des huîtres, dégustées avant notre départ, s'abat sur nous, mais ce qui était grave, voici quelques années ne l'est plus me dit notre médecin.

Effectivement tout s'arrange très vite, mais j'ai quand même quelques problèmes quand nous arrivons dans le voisinage des Canaries : temps bouché et pour comble de malheur nos gyros et radars sont tombés en panne depuis notre départ. Or l'estime nous met à proximité des Iles et j'hésite à "foncer". Mais la chance me sourit : le voile très épais se déchire brutalement et nous sommes en bonne position. Dès lors, je me laisse bercer par la grande houle du large, comme tous ceux qui m'entourent sur la plage arrière, tout en appréciant un des films qui nous ont été remis avant notre départ.



Le croiseur école Jeanne d'Arc

77. Et nous arrivons à Dakar où j'étais voici pas très longtemps. Nous sommes encore un peu chez nous dans cette bonne ville, où notre marine dispose toujours de facilités. Nous en avons besoin cette fois encore, ne serait-ce que pour essayer de repartir avec un gyro et un radar au moins en état.

Je télégraphie à Paris pour demander qu'on essaie de me dépanner dans les meilleurs délais, mais je crains d'être obligé d'attendre San-Francisco pour obtenir ce qui me manque.

En tout cas, l'accueil est parfait, comme d'habitude, aussi bien de la part de notre marine que des autorités locales.

78. De Dakar à Rio de Janeiro la route est fastidieuse et la mer constamment calme, mais quand on franchit l'équateur sur les paquebots, comme sur la "Jeanne d'Arc", il est d'usage de faire subir le

"baptême de la ligne" aux néophytes qui franchissent l'équateur pour la première fois, en les plongeant en particulier dans une piscine de fortune, mise en place à cette fin sur le pont.

Ayant toujours navigué jusque là dans l'hémisphère nord, je me suis soumis - avec le sourire - à une partie au moins des rites de ce baptême particulier.

79. Arrivant à Rio, j'ai bien entendu admiré la magnificence de la rade et de ses entours puis apprécié l'accueil chaleureux qui nous était fait par la marine brésilienne mettant ses ingénieurs à notre disposition si j'avais besoin de quelques réparations, ce qui était d'ailleurs le cas.

Nous devions rester 10 jours : nous les avons bien utilisés, allant de festivités en réceptions privées ou officielles. Le Président de la République m'accorda une audience et la presse nous consacra des articles chaleureux. Je donnais bien entendu des diners mais aussi un grand bal qui allait durer une bonne partie de la nuit. Des filous pressentant qu'il aurait un grand succès avaient d'ailleurs fait imprimer de fausses cartes d'invitation vendues un bon prix.

Notre Ambassadeur et, d'une façon générale, la colonie française ont été comme nous-mêmes, je crois, très satisfaits de notre séjour et du comportement de tous nos marins.

La veille de notre départ enfin, j'ai remis, sur ordre de Paris, la Croix de Commandeur du Mérite Maritime au Chef d'Etat-Major de la Marine Brésilienne qui m'a remis, à son tour, la Croix de Commandeur du Mérite Naval Brésilien.

80. Après encore dix jours de mer, nous nous arrêtons à Port of Spain une Antille très sympathique qui baigne, si j'ose dire, dans le pétrole et qui est encore, à cette époque, d'obédience britannique, où nous sommes accueillis par un gouverneur et un premier ministre local qui font assaut de courtoisie.

Mais l'escale est relativement courte et nous arrivons bientôt à Colon où notre consul nous consacre une excellente soirée avant de gagner le Pacifique par le Canal de Panama que nous suivons paisiblement avant de faire route vers San-Francisco.

81. Là, changement de climat et d'atmosphère. Je retrouve la ville que j'ai parcourue avec ma femme quelques mois auparavant ; mais cette fois, mon séjour sera plus long et particulièrement animé.

82. D'abord mes visites officielles : au Consul Général de France ainsi qu'à l'Amiral américain qui commande les frontières maritimes de l'ouest des Etats-Unis et ... commandait à Casablanca une division navale qui fut mon ennemie. Celui-là fut aussi très courtois, mais je le sentais hésitant à me parler. Finalement il me demanda si par hasard je n'étais pas au Maroc quelques années auparavant ; sur ma réponse affirmative, c'est tout juste s'il ne me donna pas l'accolade : "quels grands et tristes moments nous avons vécus ensemble, l'un contre l'autre", me dit-il, et nous nous sommes serrés la main avec chaleur, en attendant de nous revoir souvent au cours de mon séjour à San-Francisco; en particulier, à chaque grand dîner où il rappelait régulièrement les circonstances dans lesquelles nous nous étions "rencontrés".

83. Ainsi commencé mon séjour ne pouvait être et ne fut qu'une série de festivités dans tous les milieux américains et français de la ville, où je fus reçu chaleureusement ainsi que les officiers qui m'accompagnaient. De mon côté je devais répondre à ces manifestations par d'autres, en offrant, comme à Rio de Janeiro, deux grands diners et un bal qui devait se terminer lui aussi très tard.

Mais ceci ne m'empêchait pas de recevoir des visites et d'en faire, ne serait-ce qu'à la mairie et ses annexes où l'on me fit visiter dans le détail la prison, qui était occupée par des gens aux mines patibulaires tandis que mes midships, tout en profitant des mondanités qui leur étaient procurées allaient s'instruire en allant visiter notamment une grande base aérienne des environs. Nos équipages ne restaient pas non plus inactifs pendant leur séjour dans cette ville où ils étaient très fêtés.

84. Mais bientôt nous levions l'ancre pour aller aux Hawaï où nous étions attendus, comme à San Francisco, cette fois avec un gyro en bon état que les services de Paris nous avaient fait parvenir.

85. Encore des jours de mer avant d'arriver à Honolulu où le même accueil fleuri nous fut réservé, suivi des habituelles festivités et de belles promenades dans les environs de la ville, ainsi bien entendu que d'un "pèlerinage" à la base de Pearl-Harbour.

Quelques années ont passé depuis la destruction de l'escadre américaine qui s'y trouvait, mais il est d'usage pour les hautes autorités qui viennent à Honolulu d'aller déposer une couronne de fleurs sur l'épave d'un des cuirassés qui ont été détruits ce jour-là, en souvenir de leurs morts, qui furent suivis de beaucoup d'autres tout au long de la campagne du Pacifique. Pour rehausser cette cérémonie et l'intérêt que nous portions à cette visite de la "Jeanne d'Arc" dans un archipel que nos bâtiments fréquentaient peu, notre Attaché Naval à Washington était venu et présidait toutes les cérémonies qui eurent lieu - en particulier un grand banquet offert par la colonie chinoise très nombreuse, implantée aux Hawaï-. Je n'ai pas besoin d'insister sur la chaleur des marins américains avec lesquels nous avons vécu des journées fraternelles.

86. Le 1er février arrive, nous appareillons cette fois pour aller visiter une terre française : l'Ilot de Clipperton ; bien petit, inhabité et à l'écart des grandes routes maritimes ; reconnu possession française par un arrêt d'arbitrage rendu au début du siècle par le Roi d'Italie, désigné par nous et le Mexique d'un commun accord pour nous départager.

Sur cet ilot on peut évidemment stocker des matériels et loger sommairement des personnels. Mais on peut surtout considérer que nous avons des droits sur les eaux et les fonds qui l'entourent jusqu'à quelques dizaines de milliers de mètres et que demain, si nous en décidions ainsi, nous pourrions seuls les exploiter. La chance nous sourit car les embarcations que nous mettons à l'eau pour conduire à terre une équipe de chez nous chargée de "faire le tour du propriétaire" et de fixer une plaque rappelant notre visite, peuvent remplir leur mission sans difficulté. Dans le même temps un ancien officier embarqué à Honolulu sur la demande du ministre, parcourt l'île pour essayer de déterminer ce qu'on pourrait y faire. L'après-midi venu, tout le monde rallie le bord et nous partons pour notre prochaine escale.

87. Celle-ci, à Acapulco, en terre mexicaine ne durera que deux jours et demi mais nous procurera les mêmes satisfactions que les précédentes. J'offre bien entendu un bon déjeuner aux personnalités du pays, mais un grave problème se présente que je résous comme je peux: des élections locales devant avoir lieu incessamment, tous les candidats invités ne se déplacent qu'accompagnés de leur "protecteur" solidement armé. Nous serons donc serrés à table, mais tout se passe bien : aucun coup de revolver ne vient troubler notre déjeuner.

Le soir en tout cas, comme le font tous les touristes qui s'arrêtent à Acapulco, nous allons dîner dans une calanque, du sommet élevé de laquelle au cours du repas, se jette à l'eau, après s'être signé sous l'éclat des projecteurs, un solide gaillard qui vient évidemment nous demander une "petite récompense" bien méritée après être revenu sur la terre ferme.

88. Après ces journées de détente nous gagnons Balboa, où nous restons une journée au cours de laquelle je vais à Panama m'incliner devant le monument qui contient les restes des milliers de Français que des maladies ont emportés quand ils construisaient le canal ... et revois notre Ambassadeur avant de rallier la "Jeanne d'Arc".

Et de Colon gagnons les Antilles Françaises où nous arrivons le 26 février.

89. Dans un premier temps, nous allons à Fort de France où nous nous retrouvons "chez nous" dans cette vieille ville française depuis trois siècles.

Je fais des visites, j'en reçois ; l'atmosphère est sympathique et mes midships sont contents, comme mon équipage qui aime bien le rhum, mais n'en abuse pas trop. Quant à mes officiers, cette ville qu'ils ont tous fréquentée depuis leur entrée dans la marine, leur est familière. Les festivités se suivent et "je tiens".

Le Préfet, le Député-Maire, comme tous les fonctionnaires civils et militaires et la gentry de l'Ile sont heureux de notre présence et le prouvent : recevoir la "Jeanne d'Arc" dans les Antilles est devenu une habitude qui se renouvelle presque chaque année. Mais nous devons travailler, et nous appareillons pour l'Archipel des Saintes, dépendantes de la Guadeloupe, dans lequel se trouve une baie, dont nous allons dresser la carte marine, comme en 1926, ou j'avais déjà participé à cette opération étant jeune Enseigne sur la "Jeanne d'Arc" de l'époque.

90. Mais cette fois, tandis que mes midships et leurs instructeurs parcouraient la baie dont ils devaient déterminer les fosses avec leurs sondes et théodolites ... et aussi se rafraîchir de temps à autre, je mettais à jour paisiblement mes dossiers, cours et autres documents que je n'avais guère le temps d'établir dans les ports et même à la mer. Je me promenais également dans l'Ile et prenais plaisir à prendre contact avec les braves gens qui l'occupaient.

Et les jours passaient ainsi quand un de mes jeunes midships qui se baignait eut un malaise qui l'emporta. Nous étions heureux et nous fûmes malheureux, car rien n'est plus pénible que de voir disparaître brutalement un jeune garçon plein de vie dans une communauté telle que la nôtre.

Nous sommes revenus avec lui à Fort de France, où nous lui avons rendu les honneurs qui lui étaient dus avant son retour auprès des siens.

91. La fin de notre séjour dans les Antilles en fut tout attristée. Mais je fis quand même toutes les visites que je devais ; jusqu'au jour de notre départ pour Casablanca où nous arrivâmes le 23 mars, après une longue traversée particulièrement calme.

92. J'ai eu l'impression de revenir "chez moi" tant j'ai de souvenirs attachés à cette ville dans laquelle j'ai vécu des années et des événements dont certains furent particulièrement graves. Mais cette fois mon séjour se déroula sans incident, d'autant plus que j'eus la joie d'y accueillir mon épouse venue me voir. Bien entendu, comme d'habitude, visites, repas et soirées dansantes se succédèrent jusqu'à mon départ cette fois pour la Méditerranée.

93. De Casablanca à Istanbul, nous avions compté qu'il nous faudrait une bonne semaine de route en faisant des exercices avec des escorteurs, des sous-marins et des avions basés en Algérie et Tunisie, sans trop nous écarter de notre route quand nous passerions au large de leurs bases. Ce qui fut fait sans problèmes dans l'intérêt de nos midships. Et c'est ainsi qu'après avoir traversé la Mer Egée, franchi les Dardanelles, parcouru la Mer de Marmara, nous arrivâmes à Istanbul, alors qu'un bon vent assez froid se levait qui nous "gelait" quelque peu au lendemain de nos séjours sous les tropiques.

94. Mais le lendemain ayant sorti de leurs armoires nos manteaux, commencèrent les visites officielles habituelles, en particulier avec l'Ambassadeur de France venu spécialement d'Ankara pour nous recevoir, des Amiraux Turcs et notre Attaché naval - un colonel - Nous devions rester 5 jours et je peux dire qu'ils ont été bien employés. Bien entendu, repas officiels et réceptions se succédèrent suivant l'usage ; la mienne comme celle de l'Ambassadeur, se prolongèrent jusqu'à des heures avancées de la nuit, et furent particulièrement animées.

95. Il va de soi que dans le même temps, et comme ailleurs tout au long de mon voyage, je recevais la colonie française, très nombreuse et active, visitais des mosquées et des églises, déposais des fleurs sur des tombes, m'entretenais avec des personnalités et, bien entendu, rendais leurs amabilités aux autorités Turques civiles et militaires, dans cette ville où la France a laissé beaucoup de souvenirs. Mais j'avais encore un devoir à remplir.

96. Le 9 avril nous partions, mais dans les Dardanelles, nous nous sommes arrêtés et suis allé à terre avec un groupe de marins de tout grade rendre hommage aux militaires de notre armée morts pour la France sur cette terre au cours de la première grande guerre et qui reposent là. Notre Attaché militaire était près de moi, des officiers turcs étaient présents et notre musique a joué les deux hymnes des combattants d'hier devenus des amis, dans ce cadre extraordinaire plus qu'émouvant.

97. Nous avons repris ensuite notre route pour gagner cette fois Beyrouth 3 jours après par une belle journée qui nous changeait de celles que nous avions connues à Istanbul. Dernière escale en terre étrangère qui fut française voici pas si longtemps, je passe ma première journée, comme d'habitude, en visites, toutes très sympathiques et constate que mon programme est très chargé ; d'autant plus qu'il m'a été demandé par les autorités dont je dépends d'aller en Syrie présenter mes devoirs au Colonel Chichacly qui tient actuellement en main les rênes de l'Etat.

98. Je suis invité à un déjeuner qui réunit autour de moi de nombreux ministres qui me disent - en souriant - qu'ils ont beaucoup d'amitié pour la France - bien que la plupart d'entre eux aient été emprisonnés par nous à diverses époques. De son côté l'Ambassadeur me reçoit et je donne la réception habituelle très recherchée. Le Commandant en Chef de l'armée est là. C'est un ancien officier de notre armée. Tout le monde parle français. Nous avons vraiment l'impression d'être en France.

99. Mais je dois aller à Damas où je suis attendu par notre Ambassadeur qui m'accueille fort aimablement dans sa résidence. L'atmosphère est moins française qu'à Beyrouth, mais Chichacly lui aussi un ancien officier de notre armée me reçoit "en camarade" entouré des officiers de la garnison dont on me dit discrètement, en souriant, que le chef actuel de l'Etat a donné à tous un grade de plus pour obtenir leur concours.

Joignant l'utile à l'agréable sur la route du retour, je fais un grand détour qui me permet d'aller contempler les ruines de Palmyre et de Baalbeck, et rallier mon bord avant de quitter mes nouveaux amis.

100. Cette fois, la fin de la campagne approche vraiment. Dans les postes on révise ; les examens de sortie sont pour demain. Les premiers vont essayer de gagner quelques places pour obtenir une belle campagne de leur choix ; les tous derniers vont s'efforcer d'assurer leur moyenne ; les autres feront de leur mieux.

En tout cas, nous restons deux jours à Bizerte où nous recevons nos camarades, mais 6 à Alger où nous nous reposons avant de gagner Arzew, puis Brest où nous arrivons le 7 mai, déployant la traditionnelle flamme de retour de campagne.

101. Très peu de semaines après, tous nos "midships" débarquaient. Je dis "tous", car aucun d'eux à la suite des examens qu'ils avaient passés n'était invité à redoubler. Avaient-ils été bien formés ; étaient-ils satisfaits de leur campagne ? Je le pense, mais ce n'est pas à moi de le dire. Par contre je les assure tous de mon affectueuse amitié.

E- EN SERVICE A L'ETAT MAJOR GENERAL DE LA MARINE

102. Le 20 août 1952, j'étais remplacé sur la "Jeanne d'Arc" par mon ami Béret avec lequel je permutais et ne tardais pas à gagner la Rue Royale où m'était réservée la direction du "bureau des affaires alliées", chargée d'assurer nos relations d'ordre financier, en particulier, avec les Etats-Unis, sans l'aide desquels nous ne pourrions tenir que difficilement notre place dans les affaires que nous avions à traiter. J'étais un peu inquiet car j'allais prendre une succession difficile à la tête d'un bureau, certes déjà rôdé, mais important et délicat.

Avant d'en assumer la responsabilité, j'ai donc cru nécessaire de faire connaissance avec ses tenants et aboutissants.

103. A cette fin, nous remonterons au 3 avril 1948 date à laquelle, le Général Marshall obtenait du Congrès des Etats-Unis d'insuffler des dollars dans l'Economie européenne pour l'empêcher de s'effondrer. N'oublions pas en effet que la fin de la guerre épuisante que nous venions de vivre était encore proche.

Le mécanisme utilisé est alors simple : les Etats-Unis donnent à la France des matières premières ou des produits semi-finis qu'ils paient en dollars à leurs fournisseurs. Le gouvernement français qui les a reçus gratuitement les vend à des industriels français et en encaisse la valeur en francs. En accord avec les Etats-Unis, notre gouvernement utilise ceux-ci, par tranches, pour des investissements de caractère strictement civil.

104. Mais l'horizon international avait déjà commencé à s'obscurcir comme nous l'avons déjà vu :

- le 7 mars 1948, l'Angleterre, la France et les Pays du Bénélux avaient conclu à Bruxelles un pacte aux termes duquel ses signataires s'engageraient à intervenir militairement au côté de tous ceux qu'entre eux qui seraient attaqués ;

- l'année suivante, le 4 avril 1949, le pacte était remplacé par le traité de "l'Atlantique Nord" auquel allaient adhérer tous les pays du NATO.

105. Le monde libre commencera ainsi à s'organiser pour être prêt à faire face à toute crise ; mais il apparut très vite que livrées à leurs seules ressources, les nations européennes ne pourraient procéder qu'à un réarmement dérisoire en face de la menace soviétique. Les Etats-Unis s'en rendirent compte et décidèrent alors d'ajouter à l'aide économique qu'ils nous apportaient, une aide militaire qui, très faible dans les premiers temps, s'accroîtra très vite quand éclatera - comme un coup de tonnerre - la guerre de Corée, le 26 juin 1950.

106. Mais d'ici là, des accords bilatéraux avaient été passé par les Etats-Unis avec des pays d'Europe, en particulier avec la France en janvier 1950.

En vertu de ceux-ci, un groupe "d'assistance militaire" – le "M.A.A.G." avait été mis en place par eux à Paris, avec pour mission d'être en liaison avec nous pour réaliser le programme d'aide qui avait été décidé pour nous.

107. D'après celui-ci, nous devions continuer à recevoir des Etats- Unis une aide financière; des matières premières et des équipements de toute nature; mais surtout au titre du "P.A.M." : des bâtiments et des avions qui seraient construits ou sortis du cocon, par eux à notre intention.

En outre, ils avaient décidé, au cours d'une réunion à Lisbonne, que nous utiliserions des fonds "off shore" pour construire en Europe des bâtiments et fabriquer des matériels divers, pour nous et d'autres pays d'Europe.

Par ailleurs, dans le même esprit, le Canada entendait construire à ses frais des bâtiments et des matériels divers qu'il destinerait à la France et d'autres pays.



Au Bureau des Affaires Alliées de l'Etat Major général de la Marine. A droite, le commandant de La Boulaye

Une campagne de construction était ainsi lancée qui allait nous mettre dans une meilleure position vis-à-vis de nos adversaires potentiels.

108. Ceci dit, le développement de la guerre de Corée provoqua un choc psychologique certain chez les Américains. Il ne s'agissait plus alors de réarmer un peu et plus tard, mais beaucoup et immédiatement. Une loi d'aide supplémentaire de 4 milliards de dollars est votée en fin 1950, alors que le programme primitif de l'année fiscale 1951 était seulement d'un milliard de dollars. Dès lors jusqu'à ma prise de fonctions en août 1952, et les années qui ont suivi, nous n'avons cessé de réarmer avec nos propres ressources et l'aide des Etats-Unis et du Canada, pour être en mesure de faire face à tous les événements dont nous étions apparemment menacés.

109. En particulier la situation en Indochine ne cessait de se dégrader. Un accord avait été en conséquence passé entre les Etats-Unis, la France et les 3 Etats associés d'Indochine instituant un programme d'assistance mutuelle analogue à Celui existant pour l'aide NATO. Notre tâche n'en était pas simplifiée pour autant: au P.A.M. classique que nous gérions allait s'en ajouter un autre s'appliquant à l'Indochine.

110. Quand je prends mes nouvelles fonctions, un programme de réalisations est en cours et je n'ai qu'à aller de l'avant pour réaliser ce qui a été décidé. Les demandes que j'ai à présenter et les décisions à prendre s'inscrivent dans une suite continue dont l'origine est d'avant mon arrivée.

C'est ainsi qu'en octobre 1951, les Etats-Unis avaient décidé de fusionner les deux formes d'aide qui existaient en 1950 car les besoins des pays d'Europe en aide économique s'amenuisaient, tandis que ceux en aide militaire ne cessaient de s'accroître.

Cette aide unique se manifestait sous deux formes :

- en espèces 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 Etats-Unis, au Canada, en France ou en Europe.

Il va de soi que les deux formules de base de l'aide américaine que nous venons d'énoncer ont subi des fluctuations au cours des mois qui ont suivi leur adoption, mais j'ai pu m'y habituer très vite quand j'ai pris à mon tour "le manche".

111. Mais non sans quelques difficultés, car nos amis Américains entendent bien régner comme ils l'entendaient ; imposer leurs méthodes de travail et même les principes sur lesquels ils estimaient nécessaires de s'appuyer pour nous "aider".

Très vite j'ai réagi et me rappelle qu'un certain jour, après un échange de notes peu aimables, j'ai rendu visite, très officiellement au Captain qui était mon correspondant ; dans le groupe d'assistance militaire qui avait la charge de nos affaires, pour mettre les "choses au point". Je suis arrivé avec un interprète pour éviter, lui dis-je, tout malentendu et nous avons passé en revue toutes nos difficultés, un peu comme si nous étions à la "conférence de la paix". Nous avons mis chacun du nôtre, et le soir venu nous étions devenus des amis et le sommes restés.

112. Quoiqu'il en soit, pendant les trois années que j'ai passées à l'Etat-Major de la Marine à la tête en particulier du bureau des Affaires Alliées - car j'avais également d'autres fonctions que j'exposerai plus loin - je pense intéressant de résumer les principales questions que j'ai été appelé à traiter avec l'équipe d'officiers qui m'entouraient, en particulier mon très cher ami Bazelaire, et bien entendu les Américains du M.A.A.G.

113. Dans un premier temps nous allons passer en revue les dons de bâtiments, avions et matériels divers qui nous ont été faits par les Américains, au titre du P.A.M. et les Canadiens au titre des "off shore Lisbonne" suivant l'appellation qui leur a été donnée. Nous ferons ensuite le tour des "contrats off shore commerciaux" passés par nous et partiellement pour d'autres pays d'Europe, sous le contrôle et avec des fonds Américains.

Enfin, nous rendrons compte de l'emploi que nous avons fait des sommes mises à notre disposition par les Américains pour, en particulier, réaliser dans nos chantiers des bâtiments et divers matériels.

114. Commençons d'abord par le P.A.M. : de 1950 à 1955 nous avons reçu des Etats-Unis échelonnées sur plusieurs années :

- au titre du P.A.M. France :

- 3 porte-avions (Lafayette - Bois-Belleau et Dixmude-
- 24 escorteurs,
- 60 dragueurs,
- et divers bâtiments,
- 500 avions de chasse, embarquables, A.S.M., etc .
- 12 000 tonnes de munitions,
- 22 000 tonnes de matériels divers, depuis des pièces de rechange de bureaux ou d'avion, jusqu'à des filets d'obstruction littorale,

- au titre du P.A.M. Indochine :
- 500 avions de diverses importances,
- 32 000 tonnes de munitions et d'armes légères,
- au titre des Canadiens :
- 6 dragueurs,
- 570 camions,
- des canons de 20 et 5 batteries de D.C.A.

115. La valeur des livraisons de matériel P.A.M. à la Marine depuis 1950 jusqu'en 1955 a été évaluée :

- pour le P.A.M. Métropole :
- en 1950 à 12 500 millions de francs -
- en 1951 à 13 800 millions - en 1952 à 18 800 millions -
- en 1953 à 40 400 millions - en 1954 à 34 500 millions -
- en 1955 enfin à 25 000 millions, en première approximation.
- pour le P.A.M. Indochine à plus de 40 000 millions de francs.

Ces sommes incorporées dans le budget de notre Marine en ont constitué le quart en 1950 - 33 % en 1951- 29 % en 1952 - 46 % en 1953.

48 % en 1954 - et vraisemblablement 25 % en 1955 -

Il est de fait qu'elles 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 des opérations de guerre qu'au sabordage de Toulon. Notre Aéronavale a été, en particulier, presque entièrement armée avec du matériel reçu gratuitement.

116. Si du P.A.M. nous passons à l'off shore, il ne s'agit plus de matériels stockés ou construits aux Etats-Unis, mais en Europe, non seulement pour la France, mais aussi d'autres pays, d'une part par des contrats off shore "commerciaux", d'autre part des off shore "Lisbonne".

De 1952 à 1955 les commandes "off shore" de la I^{ère} catégorie ont fait l'objet de contrats passés avec la D.C.C.A.N. qui les a sous traités à des chantiers navals français :

- 7 escorteurs type E 52 tous prévus pour la France, pour 14 milliards de francs ;
 - 9 patrouilleurs dont 3 seulement pour la France, un pour la Yougoslavie, 3 pour le Portugal et 2 pour la R.F.A. ;
 - 17 dragueurs côtiers dont 1 pour la Yougoslavie et 2 à déterminer et 14 pour la France; au total
 - 6 gabarres, dont 5 pour la France et 1 pour l'Espagne, au total 3 milliards de francs.
- Dans le même temps, au titre des "off shore Lisbonne" nous avons été prévus pour recevoir
- 3 escorteurs
 - 15 dragueurs,
 - des munitions et matériels divers, dont le montant nous a été versé sous contrôle américain et représentant une somme de l'ordre de 19 milliards de francs environ.

117. Reste la contre- partie en valeur de l'aide économique dont le montant s'est élevé de 51 à 55 à une somme voisine de 90 000 millions de francs, qui a été utilisée en particulier pour la mise en état du croiseur "de Grasse", des deux anciens croiseurs italiens "Guichen" et "Château Renault", et des 17 escorteurs rapides construits dans ces toutes dernières années.

118. Grâce à tous ces bâtiments, avions, matériels de toutes catégories qui nous ont été donnés et dont nous venons de dresser la liste, notre marine a regagné une bonne partie de ce qu'elle avait perdu durant la guerre et ses suites.

Mais il lui manquait encore de disposer en toute propriété de porte-avions de bonne dimension, capables de mettre en œuvre des avions en nombre suffisant, surclassant ceux que nos amis Américains avaient mis provisoirement à notre disposition - mais nous ne pouvions évidemment "tendre la main" pour obtenir ce que nous souhaitions.

119. Il nous a donc fallu entreprendre une campagne longue et difficile pour convaincre tous ceux qui tenaient les leviers de commande et neutraliser ceux qui ne partageaient pas notre avis. L'Amiral Nomy qui était heureusement un aviateur et un très grand "patron" sut convaincre et gagner la partie, non sans mal- je peux le dire, l'ayant suivi dans ses démarches-. Quoi qu'il en soit, le "Clémenceau" a été finalement commandé en 1953 et mis sur cale en 1955; tandis que le "Foch" le suivait à 2 ans.

120. A mes fonctions dans l'état-major j'en ajoutais alors une autre notre ami Renard qui était le chef de cabinet du chef d'état- major prenant un commandement, je le remplaçais, sans pour autant cesser de diriger le bureau des affaires alliées.

Mon "patron" pensait alors que les charges de son état-major ne cessaient d'augmenter et qu'il convenait de le remanier. Il m'a demandé donc des propositions que je lui fis et qu'il agréa, mais pour éviter des postes inutiles, nous procéderons, me dit-il au "coup par coup" et ne publierons un tableau d'ensemble de notre organisation, qu'après son renouvellement. Tout se passa très bien.

121. Mais le moment arriva où deux Capitaines de Vaisseau devaient être promus au grade supérieur. Les concurrents étaient nombreux et j'étais, me dit-on sur la liste des possibles. Le Général Koenig qui était notre ministre hésitait et décida de convoquer la douzaine de Capitaines de Vaisseau qui avaient des "chances", dont moi. Et je fus ainsi convoqué un soir, pendant une bonne demi-heure, je répondis aux questions d'ailleurs fort aimables du ministre qui me dit que j'étais sur la liste des possibles, mais qu'il n'avait encore pris aucune décision. Je rentrais donc chez moi "gros jean comme devant".

Mais le jour arriva enfin où un de mes camarades me dit sous le sceau du secret que le ministre avait enfin signé mon décret et j'avoue humblement que j'étais ému - comme le fut ma femme—

122. Les festivités habituelles eurent lieu et j'appris que j'étais appelé à aller occuper à Londres les fonctions d'Attaché des Forces Armées et Navales. J'acceptais avec plaisir cette proposition et remerciais de tout coeur l'Amiral Nomy à qui je devais personnellement cette promotion et cette désignation.

Ma femme aussi était contente, comme mon fils, et nous nous préparâmes à franchir la Manche, tout en gardant un pied à terre à Paris.



L'amiral Nomy, chef d'Etat Major général de la Marine, en compagnie du général Dayan



Le futur amiral, à son bureau de l'Etat Major général de la Marine

CHAPITRE IV

OFFICIER GENERAL PENDANT 10 ANS

A.- Attaché des forces armées à Londres (55-56-57-58)

B.- Commandant de l'Ecole de Guerre Navale (9/58 - 8/59)

C.- Préfet Maritime de la 1ère région (6/59 - 10/60)

D.- Commandant de la base stratégique de Bizerte (10/60 -11/61)

E.- Préfet Maritime de la 2ème région (12/61 - 10/65)

A.-ATTACHE DES FORCES ARMEES A LONDRES

a) Les premiers mois

b) Les débuts de la crise de Suez (27 juillet - 7 septembre 56)

c) La crise s'aggrave (8 septembre - 28 octobre 56)

d) Sa conclusion et la fin (1er octobre - 6 novembre 56)

e) Les réformes effectuées au cours des mois qui ont suivis

f) La fin de mon affectation

a) Les premiers mois

1. Promu le 1er septembre 1955, j'allais rester trois mois à Paris, avant de rejoindre mon nouveau poste à Londres. Il va de soi que tout en continuant de m'occuper des fonctions que j'avais à remplir auprès de l'Amiral NOMY, je fis le tour des problèmes que j'aurai à traiter à Londres et pris des contacts avec les Anglais de Paris.

2. Après les adieux habituels, je gagnais Londres par le train de nuit qui permettait d'arriver, frais et dispos avec beaucoup de bagages et d'être accueilli dans le coeur de Londres par mon adjoint et ami, le Commandant GRAVAND.

J'avais laissé mon épouse à Paris d'où je comptais la faire venir à Londres dès que j'aurais "repéré" des appartements susceptibles de nous accueillir, car je n'ignorais pas que nous aurions très vite beaucoup de mondanités à assumer.

D'ici là, j'allais m'installer à la maison de France, mais auparavant, Madame GRAVRAND m'offrait à son domicile un excellent déjeuner et me mettait au courant des problèmes essentiels que j'aurai à traiter pour subsister et me déplacer dans cette bonne ville de Londres.



L'ambassade de France à Londres



Jean Chauvel alors ambassadeur de France à Londres

Le soir même j'avais fait connaissance avec mon bureau, quelque peu défraîchi, et ceux de mes deux adjoints GRAVRAND et d'ORNANO, ainsi qu'avec le Colonel de Guerre appelé à devenir notre Attaché Terre et le Général PUGET notre Attaché Air.

Dans les jours qui suivirent je rendis visite, comme il était normal, à notre Ambassadeur : M. CHAUVEL et son adjoint M. de JUNIAC qui me firent un excellent accueil, ainsi que leurs assistants parmi lesquels M. ANDRE qui était chargé des relations avec les militaires.

3. Restait à rendre visite aux autorités auprès desquelles j'étais accrédité - D'abord, bien sûr, l'Amiral MOUNTBATTEN, chef d'état-major de la marine qui conversa avec moi en anglais et s'aperçut évidemment que mes connaissances en cette langue n'étaient pas de grande qualité, mais que je mettais beaucoup de bonne volonté dans mes efforts ...

De nombreuses visites suivirent celle-ci, à défaut du Maréchal DICKSON, malade, qui allait présider le comité des chefs d'état-major, au Maréchal de la R.A.F. Sir Darnot BOYL, à l'Amiral DAVIS qui était le numéro 2 de l'Amirauté, à l'Amiral chargé des Attachés Navals, ainsi qu'à Mr DUNDERDALE de l'Intelligence Service qui allait être notre correspondant en ce domaine, etc ...

Partout, avec tous, je n'ai eu qu'à me louer des accueils qui m'ont été réservés, en particulier par le Commandant de l'escorteur sur lequel je m'étais rendu à Malte en 1943, qui occupait un poste à l'Amirauté.

4. Comme nous l'avions prévu, ma femme qui avait à jouer un rôle essentiel dans un poste comme celui que j'allais occuper vint choisir un appartement à notre convenance pour pouvoir donner les diners et réceptions indispensables dans un tel poste. Quelques semaines après, tout était en ordre comme nous le souhaitions.

5. Ainsi qu'il est normal, nous avons fait évidemment connaissance avec tous nos collègues et rendu de multiples visites ; mais très vite j'ai élargi mon périmètre d'activités en allant présenter mes devoirs aux Amiraux exerçant des commandements à Northwood, Portsmouth, Plymouth et même en Ecosse.

Ainsi, petit à petit je pris pied en Angleterre, tout en améliorant l'aspect de mes bureaux, ce qui devait me causer quelques ennuis plus tard, les services financiers de Paris ayant estimé que j'avais dilapidé des fonds qui auraient dû rester dans ma caisse – Je fus "gracié" mais après avoir dû me débattre.

6. Appelé à me rendre en mission en France, j'apprenais le 27 juillet 1956, en descendant du train qui m'avait amené à Paris, que NASSER avait nationalisé la veille au soir la "Compagnie Universelle du Canal de Suez".

A l'état-major des forces armées et à la marine où je me rendis l'émotion était grande - La réunion qui devait avoir lieu est oubliée ... tandis que sans perdre un instant les états-majors, comme je le constate sont déjà au travail pour faire le point de la situation.

Après avoir vu le Général ELY et l'Amiral NOMY, je repars à 22 heures par le ferry pour Londres où je pense que du travail m'attend le lendemain.

b) Les débuts de la crise de Suez (27 juillet - 7 septembre 1956)

7. Effectivement dès mon arrivée j'apprends que M. CHAUVEL a été convoqué le 26 à ... 23 heures par le Premier Ministre et que celui-ci, le 27, a tenu à 17 heures une nouvelle réunion à laquelle assistaient de nombreuses personnalités, dont MOUNTBATTEN.



L'amiral lord Louis Mountbatten

Au cours de cette réunion il aurait été décidé d'arrêter les instructions à donner aux personnels de la Compagnie du Canal, l'action diplomatique à entreprendre et l'action militaire éventuelle à prévoir en particulier sur le plan naval.

En tout état de cause et dans cet esprit les chefs d'état-major britanniques auraient reçu l'ordre d'entreprendre l'étude militaire du problème et MOUNTBATTEN de "rameuter ses moyens disponibles".

8. Dans l'après-midi du 27 un coup de téléphone de Paris m'apprend que l'Amiral NOMY se rendra dans la soirée à Londres et demande à voir l'Ambassadeur dès son arrivé . On m'annonce d'autre part que le Ministre des Affaires Etrangères : M. PINEAU, ira également à Londres le lendemain - Décidément les événements se précipitent.

Je vais accueillir à l'heure dite l'Amiral NOMY qui dans l'auto qui nous amène à Londres me dit qu'il est chargé par notre Ministre d'exposer à Sir Antony 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.

Il est à peine besoin de dire que M. CHAUVEL a un "sursaut" en entendant l'Amiral NOMY lui faire part de sa mission. Mais nous nous sommes vite mis d'accord pour admettre que les dispositions à prendre appelaient pour le moins réflexion.

Finalement, à la suite de plusieurs coups de téléphone il est convenu que MOUNTBATTEN reviendra de sa maison de campagne le lendemain matin pour recevoir l'Amiral NOMY et arrêter ce qui peut être fait.

Minuit est passé depuis longtemps quand nous allons prendre un peu de repos.

9. Le lendemain 28, nos amiraux s'étant effectivement réunis comme prévu, se sont mis rapidement d'accord ; puis ont fait ensuite, avec moi et les officiers de service qui avaient été convoqués, le point de la situation. Ils ont admis en particulier qu'ils avaient besoin au moins d'une trentaine de jours pour être en mesure d'intervenir le cas échéant et décidé d'échanger régulièrement des comptes rendus de situation.

10. Nous partons ensuite rendre visite à son domicile au Ministre de la Défense qui nous offre le champagne avec de bonnes paroles. Puis nous allons saluer notre Ministre des Affaires Etrangères, M. PINEAU arrivant de Paris, accompagné de son chef de cabinet qui me dit que le Ministre est décidé à la plus grande fermeté et qu'il faut nous attendre à une crise internationale, longue et sérieuse.

11. Ministres Français et Anglais et représentants Américains se réunissent ensuite jusqu'à une heure avancée de la nuit. Quand la séance est levée, j'apprends que deux questions ont été particulièrement débattues : les perspectives militaires à prévoir et l'opportunité de convoquer une conférence internationale.

Entre nous et les Anglais l'accord est complet, mais le représentant Américain MURPHY serait réticent sur tous les points.

12. Le lendemain 30 juillet, j'accompagne l'Amiral NOMY à une réunion du comité des chefs d'état-major Britanniques au cours de laquelle il déclare que le Gouvernement Français est disposé à accepter sur le plan militaire, le leadership Britannique et propose la création immédiate d'un groupe de planning à Londres - Ce qui est décidé sur le champ.

L'Amiral étant reparti vers Paris, je vais prendre contact avec ce "Joint Planning Staff" qui entame la phase préliminaire de "l'inventaire".

Dans le même temps, enfin, les entretiens tripartites commencés la veille continuent, gênés par les réticences de M.MURPHY qui ne veut pas engager son Gouvernement. Les Anglais, comme nous-mêmes, le regrettent, mais mieux vaut "agir à deux que de ne rien faire à trois".

13. M. DULLES qui vient d'arriver se déclare ouvertement partisan de la réunion d'une conférence internationale - pour "noyer le poisson", je pense. De toute façon, il n'envisage manifestement pas une action militaire commune avec la France et l'Angleterre. En tout état de cause, les trois ministres, après en avoir discuté, s'entendent finalement pour convoquer dans les plus brefs délais, la conférence admise par DULLES, mais nos deux ministres se sont réservés le droit "de prendre toute mesure appropriée si celle adoptée n'aboutissait pas à des résultats en accord avec leur position".

14. L'équipe de planning Britannique a finalement terminé son travail, mais ne sera en mesure de nous le communiquer que le 6 août, si le Comité des chefs d'état-major Britannique l'estime suffisamment valable. J'en avise M. PINEAU et, bien entendu, M.CHAUVEL.

Je suis par ailleurs informé, le 1er août que deux décisions qui m'intéressent ont été prises :

- L'équipe de "planning" française constituée à Paris est placée sous mon autorité jusqu'à nouvel ordre.

- Un certain nombre de forces seront mises par nous en position opérationnelle.

Ceci dit, je pars en avion pour Paris pour faire le point de la situation.

15. De bon matin je suis dans les couloirs du Ministère – Ce samedi d'août tout le monde s'affaire. A 10 heures les officiers appelés à faire partie du groupe de planning se réunissent; à la fin de la matinée le Ministre me reçoit : il est de mauvaise humeur, parce qu'il est obligé, me dit-il, de "compter lui-même les cartouches" ; l'après-midi à 16 heures le comité des chefs d'états-majors s'assemble. A tous je fais le point de la situation à Londres. Et le lendemain je repars toujours par avion, pour gagner au début de l'après-midi le souterrain dans lequel le groupe de planning Britannique va poursuivre ses travaux.

16. Nous sommes vraiment sous terre dans une immense termitière qui s'étend de l'Amirauté au Ministère de la Défense jusqu'aux rives de la Tamise dans laquelle, pendant la Guerre CHURCHILL, ses ministres, ses hommes et ses services avaient leurs bureaux et leurs abris - A grandes enjambées, avec mon ami d'ORNANO, nous nous avançons dans un dédale de couloirs que l'éclairage incertain rend sans fin - Sur des portes closes des noms illustres apparaissent qui nous rappellent que nous sommes dans un des hauts lieux de l'histoire de l'Angleterre et du monde. Et puis dans le lointain des bruits de voix ... et nous arrivons dans le "quartier" qui nous est réservé où l'on s'affaire à chasser ... 13 ans de poussière.

17. Pris en charge par de jeunes officiers nous sommes introduits dans une petite pièce où se trouvent le Vice-Amiral RICHMOND, l'Air-Vice Marshall BARNETT et d'autres officiers qui viennent d'arriver avec lesquels nous prenons un premier contact, en attendant ceux qui suivront.

Après une bonne heure de discussions, nous nous donnons rendez-vous le lendemain ... et je rends compte de mon entretien à Paris, en attendant de souhaiter la bienvenue à nos propres planificateurs qui arriveront le soir venu.

18. Je fais le point de la situation avec eux dans la matinée du lendemain et nous rallions notre souterrain à 14 h.30 où nous sommes accueillis par le Général STOCKWELL arrivé la veille et qui a pris le commandement de l'ensemble des forces terrestres franco-anglaises.

Qu'il s'agisse de nos officiers ou de nos amis Anglais, il est de fait que depuis la veille la maison s'est organisée et les cerveaux ont cogité. Aucune idée de manoeuvre n'a encore été arrêtée, mais on commence à voir un peu plus clair dans la tâche à accomplir.

Doit-on notamment préparer une opération intéressant l'ensemble du territoire Egyptien ou ne monter qu'une opération centrée sur la zone du canal ? On n'en reparlera que le lendemain à 11 heures - En tous cas il est d'ores et déjà décidé que cette opération s'appellera, en termes convenus : "l'exercice 700" – ou "Musketeer".

19. D'ici-là je reçois la visite du Colonel d'aviation FOURQUET que j'ai autrefois connu à Washington et que le Ministre a envoyé pour faire une "discrète inspection" à Londres - Du moins je le suppose et ne m'en offusque pas. Ceci dit, il est certain que la plupart des "planneurs" français ont d'autres occupations importantes et qu'il serait raisonnable de les remplacer par d'autres officiers plus libres.

Dans un tout autre domaine je note que 21 nations ont été invitées, par nous, à envoyer des représentants à la conférence qui aura lieu le 16 août à Londres - au cours de laquelle seront arrêtées, dans la mesure du possible, les dispositions à prendre pour régler les difficultés résultant de la saisie du Canal de Suez par l'Egypte.

20. Mais le mercredi 5 août, l'Amiral NOMY et l'Amiral BARJOT arrivent à Londres ... Je vais les accueillir au terrain et apprends que notre Gouvernement avait confié à l'Amiral BARJOT la responsabilité des forces françaises des trois armées dans l'opération projetée. Ses grands subordonnés seront le Général BEAUFRE, le Général BROHON et l'Amiral LANCELOT.

21. MOUNTBATTEN nous reçoit, complimente bien entendu l'Amiral BARJOT et nous annonce que le "Marshall of the R.A.F. Sir William DICKSON" est rentré de convalescence et a repris ses fonctions de "président du comité des chefs d'état-major Britannique".

Je ne le connaissais pas, mais savais que l'arrière petit-fils de NELSON par Lady HAMILTON, avait la réputation de ne pas "se payer de mots" et d'être un homme simple, net, plein de bon sens, dont l'épouse descendait de Pauline Bonaparte.

De même pour son assistant : le Major Général STERLING, dont j'eus l'occasion de constater qu'il savait "sourire, voir les choses en face, sans s'embarrasser dans les « feux de file ».

22. Peu après notre entretien avec MOUNTBATTEN, le Maréchal DICKSON nous reçut, écouta l'Amiral NOMY et promit de nous tenir au courant des décisions qu'il ne tarderait pas à prendre.

Dans l'après-midi nous rédigeâmes fébrilement un projet de mémorandum, destiné au Marchal DICKSON reprenant l'essentiel de notre conversation, que j'achevais et lui transmis, nos amis étant obligés de repartir par Paris.

Nous sommes alors conviés, PUJET, de GUERRE et moi à une grande réunion que tiendront le lendemain les trois commandants Terre, Air et Mer Anglais entourés de leurs états-majors, pour mettre au point la solution qui leur paraît la meilleure pour mettre à genoux l'Egypte.

23. La réunion a lieu sous la présidence du Général STOCKWELL. Nous sommes avisés, d'entrée de jeu que les 3 commandants Terre, Mer et Air, après avoir examiné toutes les solutions possibles, ont porté leur choix sur la solution "Alexandrie" et décidé de donner le soir même aux chefs d'états-majors Britanniques, leurs raisons et les grandes lignes du plan d'opération qu'ils ont conçu.

Il est d'abord admis, sans discussion, que quelle que soit la solution retenue 72 heures devront être consacrées à la neutralisation des forces aériennes Egyptiennes ; et que les moyens dont on dispose ne permettent pas de monter une opération principale accompagnée d'une opération secondaire. Toutes les opérations envisagées sont ensuite passées en revue, jusqu'à l'arrivée sur le canal après avoir pris Alexandrie et Le Caire.

24. La séance est ensuite levée après que le Général STOCKWELL se soit très courtoisement excusé de ne pouvoir nous convier à la réunion qui allait suivre, destinée seulement aux "grands patrons".

En tous cas nous sommes maintenant suffisamment au courant des projets Anglais dont certains m'inquiètent, en particulier la perspective de 72 heures de bombardements aériens appelés à précéder la première manifestation au sol.

Après en avoir discuté avec mes amis, je décide toutes affaires cessantes, d'aller à Paris rendre compte au Général ELY de ce qui s'est dit et se prépare.

25. On me conduit à l'aérodrome et je fonce, dès mon arrivée à Paris vers son bureau où je le mets au courant de tout ce que j'ai appris et conclus mon exposé en lui disant que rien n'est arrêté et qu'il est encore temps d'intervenir dans la discussion en cours.

"Mais plus le temps passe, plus les Britanniques vont s'enfermer. Ce qui est facile aujourd'hui ne le sera pas demain" - Le Général ELY m'écoute et me dit qu'il m'enverra ses instructions.

Je rends compte ensuite de la situation à l'Amiral NOMY. Puis je vais dîner paisiblement chez Drouant et rentre à Londres par le dernier avion. A 1 heure je trouve avec plaisir mon lit.

26. Le lendemain matin les Généraux BEAUFRE et BROHON ainsi que l'Amiral LANCELOT font chez moi le point de la situation et discutent avec nos "planneurs" puis allons déjeuner tous ensemble avant de nous rendre à notre P.C. où nous apprenons que les chefs d'état-major se sont résolus à nommer, comme nous, un chef unique responsable de la préparation et de la conduite de l'opération envisagée : le Général Sir John KEIGHTLEY qui commandait les forces terrestres au Moyen

Orient.

Nos hôtes pensent que sur le fond, les chefs d'état-major et les ministres auront pris leur décision le 13 ou 14 août et qu'on pourra alors lancer avec fruit le travail en commun.

La prochaine réunion est donc fixée au 14 ou 15 août ; mais il est clair que le plan "Alexandrie" du Général STOCKWELL n'a pas recueilli un accord unanimement enthousiaste.

27. Le Marshall DICKSON me fait dire lundi qu'il me recevra à 15 h.30 - De leur côté les travaillistes et même certains conservateurs entendent préciser qu'ils s'opposeront à tout emploi de la force qui serait incompatible avec la charte des Nations Unies. Le Marshall nous demande donc instamment de ne commettre aucune indiscretion ... qui risquerait de soulever une tempête en Angleterre et me promet de me donner mercredi 15 des indications intéressantes.

28. Enfin le 15 août arrive ; toute l'équipe est là dans la matinée : l'Amiral BARJOT avec le Général GAZIN, l'Amiral LANCELOT et les Généraux BROHON et BEAUFRE. Tout le monde émet des avis ; personnellement je pense que c'est un peu tard et que faute d'être intervenu plus tôt, "les jeux sont faits".

La réunion prévue commence à 15 heures sous la présidence du Général KEIGHTLEY qui occupe la chaire pour la première fois. L'impression est excellente : les yeux pétillent de malice "les pieds bien sur la terre", l'homme force la sympathie. C'est certainement un chef, capable, énergique et loyal.

29. Comme il était facile de le prévoir, le plan finalement adopté est bâti suivant les mêmes principes que celui du général STOCKWELL : 3 jours de bombardement aérien puis débarquement de vive force, prise d'Alexandrie, 7 jours de pause, puis marche vers Le Caire par le désert. Tel est le schéma. Malheureusement, on va lancer sur les mers en direction d'Alexandrie durant les 2 semaines qui devront précéder la première bombe, de véritables armadas dont le départ de Southampton ou d'Alger ne manqueront pas d'appeler les commentaires qu'on imagine.

L'Amiral BARJOT "élève le débat" ... pose la question de Port-Saïd, mais les Britanniques après avoir rompu entre eux de multiples lances ne veulent plus entendre parler d'un quelconque changement. Nous donnons donc finalement notre accord au plan proposé et décidons de lancer dès le lendemain le travail en commun de nos équipes.

Effectivement, le lendemain 16 août, le Général KEIGHTLEY nous reçoit, BARJOT et moi et nous confirme qu'il met tout en œuvre pour que dans une semaine les "planneurs", maintenant en possession de directives précises, rédigent un plan d'opération complet.

30. Mais dans le même temps, comme il a été décidé, la première réunion de la "conférence des usagers du canal" se tient. Après une longue discussion elle finit par désigner Selwyn LLOYD comme Président, tandis que le Ministre des Affaires Etrangères de NASSER déclare que "quelques soient les décisions de la conférence, l'Egypte n'acceptera jamais que soit remis en cause le principe de la nationalisation du canal et de sa gestion par des administrations Egyptiennes".

31. Nous sommes le 17 août, la machine est maintenant lancée : A Lancaster House les représentants les plus éminents de 23 nations "s'écoutent parler" à tour de rôle, sans grande conviction, tandis qu'à "Montaigu House", dans les souterrains de Whitehall, militaires français et britanniques dressent les plans qui doivent permettre de prendre Alexandrie et d'abattre Nasser.

Combien ces derniers sont-ils dans chaque équipe ? Aujourd'hui peut être une dizaine, mais chaque jour des officiers arrivent, d'autres partent. Tous les Français font tête à l'Ambassade, dans un "Q.G." de circonstance, de dimensions modestes mais facile à surveiller. Au dernier étage les radios renforcées assurent un quart continu.

GRAVRAND me sert de chef d'état-major tandis que d'ORNANO a monté pour les officiers de passage une véritable agence Cook et s'efforce non sans mal d'assurer notre vie administrative - Je dis "non sans mal" car les financiers ne veulent pas se plier aux exigences de la situation et j'en suis réduit à vivre d'emprunts et d'expédients avec la complicité bienveillante du Contrôleur financier de Londres qui s'efforce d'arrondir les angles, mais ne peut évidemment pas s'opposer ouvertement à ses chefs de Paris.

Dans la soirée les uns et les autres viennent chez moi et nous échangeons nos impressions - Il est hors de doute que les Anglais jouent le jeu, mais apparemment sans conviction ni hâte Exagérée.

Iron't-ils ils jusqu'au bout ? En tous cas le gouvernement français semble bien décidé à aller jusqu'au bout.

32. Dans cet esprit, le 21 août je suis avisé qu'on s'apprête à Paris, à faire appareiller pour Chypre, dans les jours qui viennent, toute une série de bateaux chargés de personnels et de matériels – ce qui pose évidemment un problème politique et inquiète les Anglais - J'irai le 22 à Paris en parler.

Pendant ce temps, tous les participants à la discussion générale de la "conférence du canal" ont terminé leurs discours, distraitemment écoutés, et clos la "discussion générale" - Des décisions à prendre les attendent ...

L'Ambassadeur que je vois dans la soirée, partage mon sentiment - La crise dure trop, on s'enlise et l'opposition s'organise.

33. Comme je l'avais prévu, je prends l'avion du 22 août du matin et dès mon arrivée rue Royale, suis "chambré" par l'Amiral REBUFFEL qui assiste l'Amiral NOMY et me demande d'être très prudent dans mes paroles au cours de la séance du comité des chefs d'état-major à laquelle j'assisterai - A aucun prix je ne dois donner à mes interlocuteurs l'impression que les Britanniques "fasseyent".

Par contre, je dirai très exactement la vérité au Général ELY.

34. J'appliquerai ces consignes ; car il est de fait que 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. J'expose donc la situation dans l'esprit qui m'a été indiqué. Il est entendu, qu'aucun mouvement vers Chypre de parachutistes et de matériels n'aura lieu sans l'accord de KEIGHTLEY que je demanderai dès mon retour à Londres.

Après la séance je vois en privé le Général ELY à qui je fais part des tendances qui semblent se manifester en Grande-Bretagne ; puis je rentre dans mon Ile.

35. Manifestement le Premier Ministre est ennuyé : il se rend compte que tout retard dans cet acheminement risque d'entraîner un report du jour J. Mais que diront la presse, l'opposition, les Russes, les Américains et l'O.N.U. ? le jour où les parachutistes français commenceront à débarquer à Chypre. Dans ce même temps, j'ai quelques ennuis avec nos experts en matière de chiffres, venus de Paris et qui se font critiquer par les Britanniques. Selon ceux-ci "la plupart de nos communications peuvent être facilement déchiffrées" ; et il est donc nécessaire de remplacer nos machines démodées par d'autres ... Nos experts sont vexés, mais j'ai l'impression que le coup a porté.

Enfin sur le plan politique, la "conférence des usagers" clôt ses travaux sur un procès-verbal de carence, l'obstruction Russe empêchant de prendre la moindre décision commune.

36. L'Amiral BARJOT est de retour à Londres une fois de plus et s'entretient avec le Général KEIGHTLEY des envois de troupes que nous avons demandés.

Le Gouvernement Britannique qui est évidemment d'accord sur leur nécessité s'inquiète de leur répercussion sur le plan politique ; d'autant plus que l'Egypte n'attend sans doute qu'une occasion pour déposer un recours aux Nations Unies.

En fin d'après-midi KEIGHTLEY revient après avoir conféré avec le Premier Ministre qui, tout compte fait, souhaite que l'autorisation d'envoyer un contingent français à Chypre lui soit demandée officiellement par le Gouvernement Français sous le prétexte d'assurer la sauvegarde des nationaux français et de leurs intérêts dans la Méditerranée Orientale".

Nous rédigeons sur une feuille de papier un "projet de demande" que BARJOT emportera avec lui à Paris - tandis que l'Ambassadeur écrit dans le même temps à Paris.

37. Je rends compte, bien sûr, de ce qui est fait au Général ELY et nous attendons tandis que les "usagers du canal" privés de la présence des Russes se mettent d'accord pour charger un comité de 5 membres, groupant les représentants de la Perse, l'Ethiopie, l'Australie, les Etats-Unis et la Suède, de rédiger des propositions qui seront soumises au Colonel NASSER, au nom des usagers.

38. Notre demande officielle ayant été suivie, comme prévu, d'un accord non moins officiel, des forces françaises pourront incessamment stationner à Chypre dans les jours suivant le 27 août.

Cette fois "les dés sont bien près d'être jetés" mais Sir Antony EDEN n'est pas au bout de ses peines avec l'opposition de Sa Majesté. Celui-ci est en effet inquiet des réactions de la presse lors de la prochaine arrivée des bateaux français à Chypre ; il souhaiterait vivement prévenir plutôt que guérir en prenant les devants par un communiqué aux termes soigneusement pesés. Prenant nous aussi les devants, nous demandons "qu'aucune information d'ordre militaire pouvant avoir une relation avec les événements en cours dans le Moyen Orient ne soit communiquée à la presse sans notre accord préalable".

Les Anglais ne font aucune difficulté pour "comprendre notre désir" et nous soumettent un projet de communiqué en demandant une réponse pour le lendemain.

39. Le mercredi 29 août, NASSER répond en termes modérés au "Comité des 5" qui s'apprête à se rendre au Caire ; mais derrière les mots, les positions sont tellement différentes qu'il est quasi certain que rien ne sortira de ces palabres. Or nous ne pouvons pas ne pas compter avec l'opinion mondiale, en particulier celle de DULLES ... et des Russes.

Quoiqu'il en soit les journaux auront ce soir un beau communiqué et nous verrons demain leurs réactions ... Le Premier Ministre pense avec raison que dans le climat dans lequel nous vivons, il serait inopportun de nous livrer à des gestes militaires spectaculaires.

J'apprends enfin que l'Amiral CHAMPION qui commande notre école de guerre est nommé, d'accord avec les Anglais, à la tête de l'organisme prévu pour assurer l'exploitation du canal durant la phase initiale.

40. Comme il fallait s'y attendre, le communiqué remis à la "Presse" la veille au soir, fait sensation. Les commentaires de la presse de gauche sont désagréables : ceux de la presse de droite pas très chaud - Nous n'y pouvons rien. En tous les cas les plans d'opération seront fin prêts le 1er septembre et remis à ceux qui auront théoriquement la charge de les mettre en oeuvre dans les jours qui suivront, à moins de faits nouveaux ... Les "planneurs", travail terminé, font leur valise pour rallier à partir du lendemain les "lieux de pêche" dans l'attente du feu vert politique.

Le comité des 5 s'apprête de son côté à rallier le Caire pour soumettre à NASSER le "plan des 18" qui "dénationaliserait en fait le canal. NASSER ne pourrait l'accepter sans se déjuger ; ce qui est impensable dans l'atmosphère actuelle".

41. Dans le même temps, sur un tout autre plan, mais très important, notre commissaire a réussi à décrocher une décision administrative qui doit nous permettre de remplir notre caisse et par voie de conséquence de faire vivre nos hôtes de passage ... malheureusement pour être valables, les ordres de mission doivent être toujours revêtus de la griffe du Contrôleur Financier. Or la plupart des personnels appelés à séjourner ici n'auront pas eu le temps matériel de courir après cette griffe à Paris, avant de prendre leur avion ...

Nous allons donc être ramenés au problème précédent, à moins que le Contrôleur Financier veuille bien fermer les yeux sur l'irrégularité des ordres de missions que je lui soumettrai - Ce dont je doute.

42. Le 3 septembre, les 5 sont toujours au Caire où l'atmosphère serait assez tendue. Malgré tout, la négociation est toujours ouverte. Dans la soirée, après avoir vu l'Ambassadeur, j'écris au Général ELY pour faire le point de la situation : il est clair qu'on ne fera rien d'ici le retour des 5 et que le jour J sera reculé d'autant ...

Coup de bluff ou non, j'apprends par l'Amirauté que 3 sous-marins Soviétiques ont franchi en plongée les Belts ...

43. Jeudi 6, on sait de façon certaine au Foreign Office, qu'au Caire, NASSER n'a tenté aucun pas en avant, et qualifié de plan inspiré par le colonialisme le plus classique, le plan qui lui était soumis.

Nos négociateurs sont convaincus que les conversations ne pourront aboutir à rien et, ce qui est plus grave, que NASSER est décidé à assumer les risques d'un conflit.

44. La situation est lourde. Il se confirme que le comité des 5 va revenir à Londres d'un jour à l'autre, les mains vides et qu'il va falloir cette fois, agir. L'opinion à Londres est divisée. Les socialistes ne veulent à aucun prix d'une action qui ne serait pas cautionnée par l'O.N.U.

De leur côté les libéraux et de nombreux conservateurs pensent que la France est au Moyen Orient une alliée bien compromettante. La suite enfin est entre les mains de DULLES. Si celui-ci nous soutient sans équivoque, l'opinion britannique sera pour le moins remuée.

En attendant les jours passent et les bâtiments de la grande Armada lourdement chargés, sont toujours à Southampton.

45. Mais en fin d'après-midi, coup de théâtre : l'ambassadeur m'annonce la venue à Londres de messieurs MOLLET et PINEAU, lundi. Il me dit que le Premier Ministre lui a exposé que les perspectives de bombardement préalable figurant dans les plans actuels, ainsi que les départs de convois avant la conclusion des négociations en cours, l'inquiétaient. Ses conseillers militaires lui avaient donc soumis un nouveau plan qui ne présentait pas ces inconvénients - Lundi 10, il compte s'entretenir avec les ministres français de ce nouveau plan et arrêter les dispositions à prendre. L'ambassadeur n'en sait pas plus et me demande d'entrer en contact avec les militaires britanniques pour essayer d'obtenir des indications - ce que je vais faire. De toute façon, une page est tournée. Une nouvelle phase commence.

c) La crise s'aggrave (8 septembre - 18 octobre)

46. Mais pour l'instant cette page est encore blanche pour nous ... Tous les "bruits" qui me parviennent concordent : le "plan Alexandrie" est virtuellement condamné et remplacé par un "plan Port Saïd" en cours d'élaboration. L'échec des conversations du Caire est admis par toute la presse.

DULLES, enfin s'avèrerait de plus en plus partisan d'un compromis - éventuellement d'une nouvelle conférence mais pas d'un débat au conseil de sécurité ; Un programme a été par ailleurs arrêté pour le départ des pilotes du canal ... tout laisse prévoir qu'une grande pagaïe s'en suivra.

47. Paris s'inquiète et le Général ELY me demande d'aller y faire un saut le 9. Je suis accueilli par l'Amiral BARJOT qui pense comme moi que le nouveau plan comporte une action massive de la R.A.F., facile à rameuter d'une façon discrète, suivie d'un débarquement à Port-Saïd réalisable avec les moyens déjà sur place.

Le Général ELY qui me reçoit à deux reprises ne se montre pas, tout compte fait trop mécontent de l'évolution de la situation. Il donne comme instruction à l'Amiral BARJOT de se montrer "réserve" mais a priori favorable, et je repars pour Londres le soir même.

48. Comme il était prévu, l'Amiral BARJOT arrive de bonne heure à Londres, le 10, et nous allons ensemble au War Office où KEIGHTLEY nous accueille et nous expose très exactement la situation comme nous la voyons.

J'en suis fort aise et quelque peu soulagé, car je n'étais "parti" que sur des indices. BARJOT téléphone immédiatement au Général ELY puis nous allons déjeuner à la résidence de l'Ambassadeur où nous retrouvons le Président MOLLET et PINEAU qui de leur côté vont rendre visite au Premier Ministre. Nous sommes donc tous "au parfum" mais j'apprends en accompagnant BARJOT à son avion que nos ministres lui ont dit que notre Ambassadeur "parlait beaucoup" et que dans ces conditions il ne devait plus être mis au courant de l'évolution des négociations en cours, ni d'ailleurs personne à l'Ambassade, excepté moi-même. J'en suis très honoré mais je vais avoir quelques dispositions délicates à prendre. D'autant plus qu'une indiscretion m'a permis d'apprendre que pour assurer le succès de nos opérations, nos ministres sont engagés avec Israël dans des conversations bilatérales qui pour être discrètes n'en sont pas moins précises.

49. Le 12 septembre nos commandants de forces se réunissent à Londres et approuvent dans ses grandes lignes le nouveau plan ; mais les Anglais acceptent des délais d'une dizaine de jours entre la première bombe et le débarquement, ce qui nous paraît beaucoup trop à faire entendre raison à nos amis.

Mais ceci n'est rien à côté du débat des Communes : l'annonce de la "création d'un club des usagers", à la suite du rejet par les Egyptiens de nos propositions, a fait l'effet d'une bombe alors que les membres du Parlement s'attendaient à l'annonce d'un recours à l'O.N.U. La plupart des M.P. ont eu l'impression qu'il s'agissait là d'une "astuce" pour mener à coup sûr à la guerre ... Le résultat a été une séance plus mouvementée. Mais, le lendemain, le débat s'achevait mieux qu'il n'avait commencé, EDEN ayant admis que les Nations Unies pourraient être saisies, si le prochain "pas" envisagé s'avérait un échec. En tout cas une réunion tripartite aura lieu le 18 pour tirer les conclusions des négociations du Caire et mettre sur pied l'association des usagers du Canal. On peut d'ores et déjà affirmer qu'il ne sortira rien de toutes ces "parlottes" - DULLES le sait et compte bien "arriver à noyer le poisson".

50. Ceci dit, pour ne prendre aucun risque, il est désormais prévu que le débarquement à Port-Saïd n'aura lieu qu'à l'issue des deux phases suivantes :

- une première phase appelée à durer deux ou trois jours, consacrée à la neutralisation de l'aviation Egyptienne ;
- une deuxième phase, appelée à durer entre plusieurs jours et ... deux semaines, consacrée à des "bombardements massifs et continus destinés à abattre moralement, comme économiquement l'Egypte.

Le nouveau plan s'en remet donc uniquement à l'aviation pour gagner la guerre. Il est vraiment difficile d'admettre qu'on pourra ainsi bombarder, pendant des jours et des jours, l'Egypte sans soulever une vague de réprobations irrésistible qui nous condamnera à l'arrêt. BARJOT le dit avec force et obtient que le plan comporte finalement une variante selon laquelle, si les circonstances politiques l'exigeaient, la décision pourrait être prise de débarquer "de vive force" avant l'effondrement de l'Egypte.

51. Dimanche 16 septembre, comme d'habitude, je vais passer la journée à Paris ... où je fais le point de la situation à l'EMFA, avec BARJOT et surtout ELY qui est inquiet. Il pense que nous sommes engagés dans un double, sinon triple jeu assez dangereux, avec les Américains et les 18 nations qui s'intéressent à nos affaires ; avec les Anglais ; et aussi j'en ai maintenant la conviction, avec Israël.

Mais je ne suis pas encore, en ce qui concerne ce pays, dans le secret des dieux.

52. En attendant, à Londres, comme à Paris on ne chôme pas. Les plans qui devraient être rectifiés le sont ou vont l'être tandis que les conférents du 18 septembre prennent acte de l'échec des conversations du Caire, puis s'interrogent sur la suite - M. DULLES d'entrée de jeu propose la mise sur pied d'une association des usagers puis chaque membre expose son point de vue. Ceux-ci sont plus ou moins divergents et la conférence "patauge" dans la confusion la plus complète. Il en est de même le lendemain.

D'après ses familiers, EDEN serait toujours décidé. Mais aussi bien à Londres qu'à Paris, "cà fassaye" un peu - et même beaucoup. Le 21 en tous cas la conférence prend fin : une déclaration et un "projet d'organisation du club des usagers" sont approuvés, mais tellement édulcorés qu'ils semblent être le prélude de négociations avec NASSER. Anglais et Français ne sont évidemment pas contents. La semaine suivant EDEN se rendra à Paris pour voir ce qui peut être fait.

Mais KEIGHTLEY avec qui BARJOT a déjeuné juge sagement que le jour J n'est pas encore pour demain et accorde à tout son état-major ainsi qu'aux équipes qui ont terminé leurs travaux, un large week-end. Personnellement, tout compte fait, je rends compte au Général ELY que la situation n'est pas très brillante, et qu'il va falloir réagir ...

53. Coup de théâtre ... Je suis comblé : le 23 septembre, après avoir échangé quelques coups de téléphone, le Quai d'Orsay et le Foreign Office ont décidé, sur le champ, de saisir officiellement le Conseil de Sécurité. DULLES qui dormait paisiblement dans l'avion qui le ramenait à Washington durant toutes ces conversations n'a dû l'apprendre qu'à son arrivée ; sa fureur serait grande.

M. CHAUVEL, qui n'a pas été prévenu, n'est pas content également, et l'a dit au Quai. On aurait pu et dû effectivement le lui dire.

54. Le pas ayant été franchi, il s'agit maintenant de s'organiser pour gagner la partie, qui va s'engager à New-York. Le 1er octobre par ailleurs, la conférence des 18 repart, mais cette fois à l'échelon des Ambassadeurs avec mandat de préparer le statut du fameux club des usagers.

Donc beaucoup de travail en perspective pour les politiques- un peu moins pour les militaires. Tous les plans sont faits. Si l'ordre en est donné, deux semaines après, la première bombe peut tomber sans que des mouvements préliminaires aient pu attirer l'attention du grand public, mais les jours passent et le plan n'est valable que jusqu'au 30 octobre.

Ensuite la saison s'avance, les risques dus à la météo s'aggravent : un nouveau plan serait à imaginer.

En tous cas le moral à Londres n'est pas "fameux, je le dis à BARJOT qui vient passer la journée à Londres et s'en aperçoit. Il n'en serait pas de même à Paris où le cas échéant on serait décidé à aller de l'avant coûte que coûte, le cas échéant avec un autre allié que l'Angleterre.

BARJOT ne le dit pas ; et il a raison ; mais je n'ignore évidemment pas que des "conversations discrètes" sont en cours, avec Israël.

55. EDEN est à Paris et j'imagine que nos grands patrons ne perdent pas leur temps ... Je ne suis pas optimiste, mais comment l'être quand on apprend que dans les milieux maritimes il n'est plus question que de plan d'hiver. Pour en avoir le coeur net je prends le night ferry.

J'arrive ainsi à Paris deux mois jour pour jour après l'annonce du coup de force de NASSER. La foule est calme et manifestement il n'est pas question de recourir à la force pour imposer une solution. Non seulement les socialistes mais la grande masse des gens ne veulent pas d'une guerre. M. DULLES le sait fort bien.

Par contre, chez nous à la Défense Nationale on est agité. J'entrevois des "figures" dont je connais les activités et pense à tort ou raison que quelque chose se prépare qu'on tient à garder, avec de bonnes raisons, secret.

Je ne me suis pas trompé car BARJOT arrive et nous dit " çà y est. Les ordres vont être envoyés "à partir du 1er octobre" nous devront être à D - 4". A dire vrai je suis quand même surpris, mais le général ELY me le confirme.

56. De retour à Londres ... le calme règne. Certes les travaux à faire ne manquent pas, mais la presse s'intéresse surtout au prochain voyage de la Reine à Paris, tandis que le communiqué publié au départ d'EDEN de Paris ne contient que d'aimables banalités. Alors ai-je rêvé ? En tous cas, par prudence, je garde pour moi ce qui m'a été dit hier.

57. Les jours passent et nous ne chômons pas. Les ambassadeurs des 15 nations qui ont décidé de faire partie des "usagers du canal" se réunissent comme prévu le 1er octobre, pour dresser les statuts du club. Sir William DICKSON réunit BARJOT avec son adjoint STERLING et moi-même dans le plus grand secret, pour traiter de 3 questions :

- peut-on créer un incident qui déclencherait l'opération que nous souhaitons ? par exemple un embouteillage du canal plus ou moins provoqué ? un groupe très restreint sera chargé d'étudier la question.

- le temps travaille-t-il pour ou contre nous ?

- l'opération ne pourra t'elle pas avoir lieu en hiver, s'agissant d'une opération, sans débarquement de vive force à la plage, tout au moins dans une première et longue phase ?

De ces questions et de leurs réponses on pourrait déduire que tous les prétextes paraissent être bons pour repousser à plus tard une opération dont personne ne veut vraiment plus de ce côté de la Manche.

58. Le lendemain BARJOT fait parvenir à DICKSON le compte rendu de la réunion de la veille fait par lui. Dans le même temps le congrès du parti travailliste, à l'unanimité condamne le "comportement lamentable" du Gouvernement au cours de la crise de Suez ; tandis qu'à Washington M. DULLES déclare ne pas partager notre point de vue.

Tout compte fait, tandis qu'on amuse le tapis, des tractations ont certainement lieu "ailleurs" qui peuvent nous mener très loin ...

59. La conférence des ambassadeurs a terminé ses travaux en adoptant les "termes de références" de la future association des "usagers du Canal" qu'il convient maintenant de constituer après avoir "testé" les sentiments de NASSER à son égard.

Il est en effet patent qu'aucun passage de navire ne peut être tenté sans la collaboration effective des services Egyptiens.

En cas de refus probable l'association serait mort née et le préalable qu'elle comporte, levé. Mais tout ceci demande du temps. Sur d'autres plans :

- un échelon précurseur de notre état-major vient d'arriver à Chypre où il n'était pas attendu et où les Anglais ne savent où le loger ;

- j'ai reçu mission de demander que nos plans restent en vigueur jusqu'au 15 novembre, c'est-à-dire après l'élection présidentielle du 6 novembre, pour ne pas interférer avec elle. On ne le dit pas, mais on voit bien pourquoi.

KEIGHTLEY malheureusement ne me suit pas - mais le plan d'hiver n'en différera que très peu: le préavis d'exécution sera porté de 11 à 14 jours. LANCELOT proteste et je fais appel. Nous souhaitons non pas 14 mais 18 jours.

60. Les négociations continuent à New-York et dureront encore longtemps. D'après l'Observer: "en dépit de l'unité apparente des 3 grands, le fossé est grand entre l'Amérique d'une part; la France et la Grande-Bretagne d'autre part", qui continuent à parler d'un éventuel recours à la force et considèrent le renversement de NASSER comme l'un de leurs objectifs principaux". Sans doute, mais à force d'attendre et de parler, les meilleures résolutions finissent par s'émousser.

61. En attendant, j'échange des lettres avec KEIGHTLEY qui me confirme que le Gouvernement ne procédera à aucune dé réquisition et qu'il étudie les modifications à apporter au plan actuel à partir de novembre.

De son côté à New-York le "Conseil de Sécurité" se réunit pratiquement tous les jours; mais ne tardera quand même pas à prendre une position.

Par ailleurs raids et représailles se suivent aux frontières d'Israël, d'Iran et de Jordanie, sans qu'il soit possible dans chaque cas de savoir qui a commencé.

Enfin nous "flirtons" manifestement avec Israël. Il est donc impossible d'imaginer pire "awful mess" comme on dit ici.

L'Intelligence Service qui a aussi son mot à dire prétend que si on arrive à se battre, l'Egypte n'offrira aucune résistance. Les militaires ne sont pas d'accord. Comme ceux-ci commandent nous sommes bons disent les mauvaises langues, pour 11 jours de bombardement ... Nous verrons bien.

62. Le 10 octobre, BARJOT et ses commandants de forces arrivent et passent leur après-midi en réunion. Il est manifeste qu'ils ne sont intéressés que médiocrement : ils ne croient pas, avec quelque raison, au plan d'hiver. Dans la soirée, j'essaie de faire parler ces messieurs, mais en vain, sauf l'un d'entre eux qui finit par se couper. Je sais maintenant qu'il existe à Paris une catégorie "d'initiés" dont je ne fais pas partie. C'est peu, mais suffisant pour me confirmer qu'on se prépare à Paris à jouer le grand jeu en compagnie d'Israël.

63. Le Conseil de Sécurité, contrairement à toute attente a fini par voter à l'unanimité un texte qui reprenant un certain nombre de principes admis dès l'origine par tout le monde, n'engage pas à grand' chose. La résolution soumise au conseil qui nous aurait donné satisfaction n'a évidemment pas résisté au veto Russe. Le débat reste donc entier, comme l'admet le Conseil.

64. Israël de son côté, non content de s'opposer à toute entrée des Irakiens en Jordanie, se plaint à l'O.N.U des Egyptiens qui, au mépris des décisions du Conseil, empêchent leurs bateaux de franchir les détroits de Tiran bloquant ainsi le port d'Elath.

A Paris, manifestement on s'énerve. A tort ou à raison BARJOT a l'impression que les Britanniques "laissent tomber". Il me demande de tirer la question au clair.

C'est très simple : en fin de matinée le dimanche 14, j'apprends que M. GAZIER, Ministre des Affaires Etrangères, par intérim, en l'absence de M. PINEAU, se rend à Londres pour une rapide visite, en compagnie d'un certain Monsieur CHALLES qui est en fait le Major Général des Armées, mais ne se présente pas. Notre Ambassadeur les reçoit. Ils partent directement chez le Premier Ministre ; en reviennent et repartent immédiatement pour Paris, sans avoir pratiquement parlé à l'Ambassadeur. Celui-ci est furieux - mais je ne peux encore faire que des hypothèses ; M. GAZIER et le "Général CHALLES" ne se sont pas déplacés dans de telles conditions sans avoir des choses importantes et précises à faire connaître aux ministres Britanniques.

J'ai appris depuis qu'Israël qui sent se refermer sur lui l'étau de ses voisins Arabes s'est décidé dans le plus grand secret, à lancer un raid dans le Sinaï, et que nous allons monter avec lui une opération combinée.

65. Mardi 16 octobre ... un calme apparent règne jusqu'au moment où on apprend qu'EDEN se rend à Paris avec son ministre Selwyn LLYOD de retour d'Amérique. Décidément les événements se précipitent et nous ne tarderons pas à être fixés.

En attendant nous disons à l'Egypte de faire des propositions constructives ... "Que non", dit NASSER, à "vous de jouer". Magnifique dialogue de sourds dont la conclusion ne peut être qu'un dégonflage de l'un des partenaires ou le recours ... à la loi du plus fort. La presse épilogue longuement sur les discussions et les décisions éventuellement prises. En fait personne ne sait rien.

66. Mais, le 18 à 10 heures, j'accueille au terrain, BARJOT qui arrive de Paris : cinq minutes après j'apprends que les dés sont jetés.

d) La décision et la fin (18 octobre - 6 novembre)

67. BARJOT très calme, souriant, dans la voiture qui nous amène à Londres, me confirme en effet ce que je pressentais : On a décidé de ne pas capituler. NASSER fort de l'appui Russe et du soutien Américain croit jouer au plus fin : on le contraindra à céder par la force, le plus tôt possible, avant la fin du mois. Les difficultés ne manqueront pas ... mais BARJOT est confiant : tout se passera bien. Bien entendu : secret absolu. L'Ambassadeur ne doit rien savoir. Les initiés dont je suis désormais doivent être partout aussi peu nombreux que possible.

68. Aussitôt arrivé BARJOT voit KEIGHLEY qu'il reverra dans l'après-midi. On ne chôme pas ! A l'Ambassade où nous déjeunons. BARJOT joue avec l'Ambassadeur au chat et à la souris.

Et puis je reste seul avec BARJOT. Nous faisons le point.

Nos ministres voudraient tout déclencher le 28, or nous sommes le 18 ; nous aurons forcément 2 ou 3 jours de retard. Il me semble matériellement impossible de faire tomber la première bombe avant le 30 ou le 31.

De son côté Israël se plaint à l'O.N.U. d'actes de piraterie commis à son encontre par l'Egypte.

69. BARJOT parti la veille à midi est revenu le lendemain à Londres et s'est rendu aux Chequers voir EDEN pour des raisons évidemment en rapport avec les prochains événements ... qui intéressent de plus en plus tous les journalistes qui épiloguent sur les dissensions entre l'Amérique et nous.

De mon côté, je prends les "dispositions de combat" et installe dans mon bureau les moyens de communication et d'information dont j'aurais besoin.

Heureusement les événements de Pologne, l'arrestation de BEN-BELLA, le résultat des élections de Jordanie, intéressent la presse et l'opinion plus que les discussions en cours concernant le paiement des droits de passage par le Canal de Suez.

Dans l'après-midi, nouveau branlebas, PINEAU fait un saut à Londres, une fois de plus, et repart sans rencontrer notre Ambassadeur qui n'est pas très content.

70. Indiscutablement, Israël est un des acteurs du scénario. Un télégramme de BARJOT que je transmets à KEIGHTLEY concernant un voyage discret dans la nuit du 18 au 19 vers Haïffa le prouverait s'il en était besoin.

Mais je connais la position de nos amis Anglais, leurs craintes : ils ne veulent pas de collusion avec les Israéliens, surtout ne rien entreprendre qui puisse paraître combiné avec leur action.

Solides au poste les financiers continuent leur "besogne". On ne sait jamais, pensent-ils, si ces diables de militaires déclenchent ou non la bagarre, de toute façon nous serons bien obligés de payer ! Et les réunions se succèdent, car les Britanniques ne plaisantent pas en matière de finance. Dans l'après-midi, pour la dernière fois, BARJOT arrive. Il veut gagner des jours, des heures ... KEIGHTLEY, interprète d'EDEN, s'en tient au plan qui permet de reculer l'heure des grandes décisions. Je comprends qu'un ultimatum sera envoyé ... un jour peut être gagné pour le débarquement un jour précieux quand on songe au déchainement qui nous attend à l'O.N.U. et ailleurs. BARJOT va voir KEIGHTLEY. Il revient inquiet. KEIGHTLEY ne pourra notifier une décision sur les points soulevés qu'après avoir vu EDEN dans la soirée ... mais BARJOT est obligé de partir.

71. En fait, les points soulevés sont au nombre de 4. KEIGHTLEY me téléphonera aussitôt après avoir vu EDEN et me donnera en termes voilés la réponse que je ferais connaître aussitôt à BARJOT à Paris ou à Londres, s'il est encore temps.

Je reste seul et j'attends heureusement assez peu. Sur les deux premiers points la réponse est "Yes Agree" ; il s'agit de mouvements intéressant les bateaux et l'armée. Sur le troisième, crucial, concernant l'air, la réponse est "Must depend on situation", en d'autres termes, aucun engagement. Sur le quatrième, corrélatif du troisième : "Very difficult but can be probable that". Je remercie, raccroche et demande Air France.

L'avion va partir mais BARJOT utilise les dernières minutes restantes sur le terrain pour recevoir mes réponses mot à mot ... Il n'est évidemment pas content mais rien n'est perdu.

72. Le lendemain, comme je le pressentais, la réponse de KEIGHTLEY à la 3ème question soulève une tempête. Mais la position des Anglais ne change pas. Je pense qu'une liaison à Paris me permettrait de faire le point à un moment crucial. Venez le 30, mais pas plus tard, me dit-on. A 21 heures le 29 je prends donc comme d'habitude, à Victoria, le Night Ferry. Tout est calme, mais attention au coup de tonnerre. En prévision de ce qui nous attend, j'ai arrêté, avec GRAVRAND, avant de partir, l'emploi de notre temps quand l'heure sera venue.

73. Dès mon arrivée à Paris, j'apprends par les grands titres des journaux que les Israéliens ont franchi la frontière qui les sépare de l'Egypte. Des parachutistes ont semble-t-il été largués assez près du Canal et le Sinaï serait déjà sillonné par les colonnes Israéliennes.

74. Rue Royale où je vais, on discute, on commente, mais à vrai dire l'attaque Israélienne paraît ne causer aucune surprise. L'Amiral NOMY est là et à mi-voix me dit que les ministres vont se consulter et que nous allons vraisemblablement, d'un commun accord, inviter les Israéliens à ne pas s'approcher du Canal, et prier les Egyptiens de nous laisser occuper pacifiquement ses rives.

On peut prévoir que les Israéliens s'inclineront de bonne grâce- et pour cause - tandis que les Egyptiens rejeteront un tel ultimatum.

Nous interviendrons alors, comme prévu, manu militari. Tel est le scénario imaginé, dont le premier acte se joue à l'heure présente. J'avoue que je suis un peu inquiet, car j'imagine sans peine les réactions auxquelles nous devons nous attendre aux Communes, à l'O.N.U. à Washington, partout ... sauf peut-être à Paris où l'opinion ne demande qu'une chose : abattre NASSER sans nous soucier d'argutie procédurière. Ici on est donc satisfait. Je fais le tour de l'état-major puis de l'E.M.F.A. où le Général ELY est aussi calme que l'Amiral BARJOT était excité avant de partir dans la soirée pour Chypre.

PINEAU est à Londres et M. CHAUVEL est affranchi ... J'apprends avant de partir qu'EISENHOWER a interrompu sa tournée électorale, tandis que les Russes joignent leurs lamentations cyniques à celles des Américains qui déposent une motion au Conseil de Sécurité, pour nous flétrir.

75. Sans se soucier de ces flots d'éloquences vertueuses, les Israéliens à en juger par les dépêches d'agence, poursuivent leur avance à un train d'enfer ... et le vin étant tiré, nos ministres envoient leur ultimatum aux belligérants.

Dans la soirée, avant de regagner Londres, je rencontre tous les équipiers de BARJOT accompagnés du Général MARTIN désigné par le Général ELY pour lui servir d'ange gardien, qui vont prendre leur avion.

76. De retour à Londres, comme il était à prévoir, la presse est déchainée ... A titre d'exemple le Daily Herald, journal travailliste, titre "une folie". Par contre le Populaire félicite le Gouvernement Français "d'avoir su prendre ses responsabilités".

En attendant, à Londres comme à Paris, on s'organise. Les Israéliens foncent au-delà de leurs frontières. Les Américains font de plus en plus chorus avec nos pires ennemis pour en appeler à l'Assemblée des Nations Unies où nous ne pourrions pas exercer notre droit de veto.

A midi théoriquement l'ultimatum expire, mais les avions ne partiront que plus tard, la R.A.F. ne voulant pas que ses bombardiers risquent d'être descendus au cours d'opérations diurnes.

A 17 heures, le Général ELY me téléphone. Il s'impatiente ... Que se passe-t-il, avez-vous des nouvelles ... Je ne peux que lui répondre que cette nuit, incessamment, les avions vont décoller. Dans quelques heures le monde entier saura que la France et l'Angleterre ont mis leur menace à exécution.

77. Je vais en tous cas sur le champ prévenir notre Ambassadeur qui lui aussi s'impatiente. Bien me dit-il : nous n'avons pas une minute à perdre ... Mais à quelle heure doit avoir lieu le débarquement. Je lui réponds qu'on ne peut pas se lancer à l'assaut d'une ville ou d'une plage sans avoir neutralisé l'aviation adverse et qu'en conséquence un peu de patience s'impose ...

En disant cela, j'ai un peu honte de mentir ... "En tous cas, que les militaires agissent vite, me répond-il : quand on saura demain qu'on est passé des menaces aux actes, à la suite d'événements dont le sens réel crève les yeux, il faut s'attendre à des réactions très vives".

78. Je saurai bientôt que durant cette nuit du 31 octobre, nos marins ont remporté deux francs succès qui devraient faciliter notre tâche :

D'une part la mise hors service par le Kersaint, d'un escorteur Egyptien qui s'aventurait au large des côtes du Sinaï enfin et surtout le bombardement par le Georges-Leygues, de la citadelle de Raffah dans laquelle se trouvait une brigade Egyptienne qui battit précipitamment en retraite entraînant avec elle les soldats Egyptiens qui se trouvaient au-delà du Nil.

Par ailleurs nous- mêmes et les Anglais ne cessons pas de jeter des bombes sur les Egyptiens et de détruire la plupart de leurs appareils.

J'assiste, le matin venu, à la séance du comité des chefs d'état-major du 1er novembre, mais n'apprends rien d'important sinon qu'on hésite à démolir la station de radio du Caire, en raison de la proximité des maisons d'habitation qui l'entourent. Je rends compte bien sûr de tout ce que j'apprends au Général ELY et constate que les Egyptiens crient beaucoup mais ne font rien.

79. L'O.N.U. et l'opposition Britannique agissent malheureusement pour eux. A l'O.N.U. , l'assemblée des Nations Unies siège sans désespérer et, les uns après les autres, tous les détenteurs patentés de la morale universelle viennent flétrir à la tribune, l'inqualifiable agression Anglo-Française.

A Londres, le gouvernement a eu sa majorité aux Communes, mais après un dur débat. Les Conservateurs serrent les rangs autour d'EDEN, mais on sent que beaucoup d'entre eux sont très inquiets. L'Ambassadeur et son équipe me harcèlent. A quelle heure ? quand ? Où ? Je tremble à la pensée que demain et les jours suivants, ma réponse sera tout aussi évasive.

M. CHAUVEL finit par téléphoner à Paris "qu'il serait capital que le plus tôt possible nous puissions faire état de présence à terre de forces françaises et britanniques au contact des forces Egyptiennes. A défaut, le pire peut être craint".

80. Effectivement le 2 novembre, après 9 heures de débat, l'O.N.U. sur la proposition de DULLES nous a sommé de cesser le feu et de revenir dans tous les domaines au statu quo.

Dans la matinée, je vais chercher CHALLES au terrain et ne peux que lui dire que la presse est mauvaise et la situation politique de plus en plus difficile.

L'atmosphère du Comité dans lequel nous nous rendons est la même que la veille. Ses membres ne sont évidemment pas enthousiastes d'apprendre que les Israéliens ont remporté un succès total – en partie grâce à nous. Ils pensent qu'ils vont s'arrêter et ne plus faire parler d'eux. Ils souhaitent en tous cas, la situation étant plus satisfaisante qu'on pouvait le craindre, qu'on débarque le plus tôt possible, sans attendre le résultat des "bombardements psychologiques".

Plus tard PINEAU vient à Downing Street, discuter avec EDEN de la réponse qu'il convient de faire à l'assemblée des Nations Unies. Ce n'est pas sans émotion, je l'avoue, que je franchis le "célèbre seuil" surveillé par un nuée de journalistes. CHALLES et moi ne sommes pas admis dans le bureau du Premier Ministre, mais à côté pour recueillir les décisions qui seront prises sous la forme d'une "déclaration commune" que je traduis ... Et puis la conférence prend fin. La foule autour de Downing Street est encore plus dense. Elle ne dit rien, mais on la sent tendue et inquiète.

81. Dans la nuit, je reçois un télégramme apparemment important du Général KEIGHTLEY indiquant que d'après des informations sérieuses, les Egyptiens seraient décidés à se défendre énergiquement à Port-Saïd.

Si on ne veut pas attendre les résultats du "bombardement psychologique" il faut donc prévoir, d'après ce télégramme de KEIGHTLEY, que le débarquement sera sanglant et qu'il entraînera de grosses destructions dans la ville. Les parachutages dont il avait été question hier ne peuvent plus, en particulier, être envisagés au moins jusqu'à plus ample informé. J'envoie en tous cas au Général ELY, sans perdre une minute, un télégramme et prend contact avec STERLING, l'adjoint de DICKSON. Le général DICKSON me téléphone quelques instants pour me dire que le nouveau ministre de la défense HEAD et le chef d'état-major Impérial, le Maréchal TEMPLER, partent immédiatement pour Chypre afin d'arrêter sur place avec KEIGHTLEY et BARJOT les décisions à prendre. Je préviens immédiatement sur le champ, ELY.

82. Celui-ci inquiet, me demande d'aller voir DICKSON et de lui dire que ce n'est pas le moment de tergiverser et qu'il est prêt à se rendre immédiatement à Londres. Je téléphone aussitôt à DICKSON qui m'attend chez lui.

Nous nous enfermons dans son bureau et je lui redis les craintes du Général ELY. Le Maréchal DICKSON les partage mais il est moins pessimiste au moins en ce qui concerne l'O.N.U.

Il croit que nous allons pouvoir, à grands coups de discours et de motions "noyer quelque peu le poisson". Le ministre est à Chypre, bien décidé à pousser l'épée dans les reins à KEIGHTLEY. Nous saurons sans doute cette nuit les décisions qui auront pu être prises et aviserons ensuite. A ce moment là, alors, la présence du Général ELY sera peut-être souhaitable, voire indispensable. Je le dis au Général qui attendra.

83. Toujours courant, je rallie mon appartement où une brillante table d'invités m'attend. Le téléphone sonne sans arrêt. Il est question cette fois du bombardement de la station du Caire. Bien entendu on nous accuse d'avoir tué des femmes et des enfants, démoli des écoles, des hôpitaux. Entre deux bouchées, je m'informe, démens, rectifie.

Enfin, pour clôturer cette journée, un dernier télégramme arrive, très important : KEIGHTLEY rend compte qu'après avoir discuté avec HEAD et TEMPLER, il a décidé de parachuter les premiers éléments franco-britanniques le 5 et de débarquer de vive force le 6. Cette fois le sort semble en être jeté - mais tiendrons-nous sur le plan politique ?

84. Le 4 novembre, Londres a son aspect des dimanches. Suez est loin, mais les milieux officiels et militaires ne chôment pas ; et l'énervement croît. D'autant plus que cette nuit l'O.N.U. a voté une résolution prévoyant la création d'une force internationale d'ici 48 heures. De notre côté les instructions données par le Général ELY à l'Amiral BARJOT sont que "politiquement il est essentiel de débarquer au plus tôt, mais que lui seul a les éléments en main pour décider du jour et de l'heure la plus favorable".

Au Ministère de la Défense le vent est à l'optimisme : la décision est bien prise de tester demain les défenses de Port-Saïd et d'attaquer en force à l'aube du 6. Je rassure de même Paris au sujet des aérodromes Syriens qui abriteraient des Migs Egyptiens : les reconnaissances photos indiquent que c'est faux.

85. Dans la soirée est annoncée l'arrivée de PINEAU, CHALLES, BARJOT et MANGIN - toute la grande équipe qui vient se concerter une fois de plus avec les Britanniques sur la suite à donner aux résolutions de l'O.N.U. et, surtout, s'assurer de leur volonté d'aller jusqu'au bout. A 20 heures, ils sont là. Dans la rue l'atmosphère est lourde. Des excités ont voulu gagner Downing Street et la police montée a dû charger. Quand j'arrive, les trottoirs sont envahis par une foule hostile. A l'intérieur je retrouve mon petit salon d'avant-hier. Mais BOURGES qui est avec EDEN dans le grand salon me dit d'aller à l'Ambassade pour essayer d'avoir des informations sur les bruits qui continuent à courir sur Israël. THOMAS, à Paris, ne veut pas me répondre, tout le monde est énervé. Je rends compte à BOURGES qui s'explique avec THOMAS ... La sérénité n'est pas de mise.

Finalement tout s'arrange. Un projet de note est rédigé, non sans mal, qui "noie convenablement le poisson" de l'O.N.U. - et PINEAU rallie sa voiture et on avoine avec son équipe.

86. Le lundi 5 est arrivé : les premières nouvelles officielles sont bonnes. Les parachutistes Anglais semblent maîtres de l'aérodrome de Gamal et nous d'une zone située plus au Sud. Bien entendu je transmets au fur et à mesure à Paris qui ne semble pas avoir de bonnes relations avec le théâtre.

Un peu plus tard les bonnes nouvelles sont confirmées et nos pertes minimales.

87. Mais l'O.N.U. poussée aux reins par les Américains vote encore une nouvelle résolution nommant un major général "commandant de la force internationale chargée de nous mettre à la raison et l'habilitant à créer cette force".

Dans le même temps Selwyn LLOYD se fait malmener au Parlement devant lequel stationne une foule dense. La presse de gauche est déchainée et celle de droit ne manifeste pas un enthousiasme indescriptible.

88. A 16 heures, STERLING me téléphone pour me dire que le gouverneur de Port-Saïd avait demandé à se rendre. EDEN lit le télégramme l'annonçant et les conservateurs lui font une ovation, tandis que les travaillistes baissent la tête.

Mais les Russes semblent s'agiter pour de bon : nous sommes menacés par eux des pires représailles si nous ne cétons pas aux injonctions de l'O.N.U. Et de faire allusion délicatement à la possibilité d'utiliser à cette fin d'excellentes fusées. La menace est voilée, mais suffisamment explicite pour faire passer un frisson et donner à réfléchir.

En attendant les convois sont en route et demain à l'aube le sort sera jeté.

89. A peine couché, je suis convoqué à l'Ambassade où "EDEN serait attendu d'un moment à l'autre, pour une conversation téléphonique avec M. MOLLET". Nous vivons depuis 3 mois dans une telle ambiance que plus rien ne m'étonne. La pagaïe est telle dans les téléphones à cette heure de la nuit que je vais personnellement au standard. EDEN dort me dit-on et on me met en ligne avec le Président MOLLET qui n'est pas content et apparemment très inquiet du fait des menaces Russes. D'habitude, si j'ose dire "Paris" calmait "Londres". Cette fois, c'est le contraire, mais finalement tout s'arrange.

L'Ambassadeur ne croit pas en tous cas à une menace soviétique réelle. Maintenant que le vin est tiré il faut le boire. C'est l'avis qui prévaut ; aucun contre ordre n'est finalement donné.

Le débarquement aura lieu comme prévu à l'heure arrêtée.

90. Premiers télégrammes officiels de KEIGHTLEY. "Tout va bien. La ville de Port-Saïd ne tardera pas à être dans nos mains. Port-Fouad est entièrement occupé. Ismaïlia ne tardera pas à l'être. Les pertes sont minimales. Il n'y a pas une minute à perdre. Il faut foncer" !

91. Mais la situation politique s'aggrave d'heure en heure. EISENHOWER s'entretient par téléphone avec EDEN et celui-ci qui avait jusqu'à présent résisté à toutes les pressions, s'effondre brutalement, au moment même où la victoire est à la portée de sa main : à 13 h.30 il fait envoyer à KEIGHTLEY un télégramme lui prescrivant de se préparer à cesser le feu, le jour même, à 17 heures locales ...

KEIGHTLEY ne peut qu'accuser réception.

92. Paris s'agite. ELY me téléphone - que faire ? Il faut pour le moins gagner du temps, aller le plus loin possible vers le Sud. A 16 h.40, un nouvel ordre parvient qui recule seulement de quelques heures celui donné précédemment, mais qui est tout aussi formel : cessez le feu à 23 h. 59.

Le sort en est jeté ... Nous ne pouvons plus que nous arrêter sur les positions que nous avons atteintes et puis reculer, pour nous implanter provisoirement à Port Fouad sur la rive est du canal ainsi qu'au Sud jusqu'à El Arista, tandis que les Anglais s'installeront à Port-Saïd et Yamil. Tout ce que nous avons fait depuis 3 mois est devenu de la fumée ...

93. Trois semaines après, les troupes de l'O.N.U. commenceront à arriver dans notre zone. Le 10 décembre on comptera quelques 200 officiers et 3 000 hommes de troupes de 5 nationalités différentes, dont on pouvait dire qu'elles ne constituaient pas une force cohérente susceptible d'assumer une autorité quelconque ; mais nous n'avions plus droit à la parole.

Le 22 décembre, les dernières troupes française et anglaises finissent d'évacuer la zone que nous avions occupée sans problème. Les Egyptiens n'allaient pas tarder à les remplacer.

94. Je n'ai plus, dès lors, qu'à mettre de l'ordre dans mes dossiers, rendre compte des événements auxquels j'ai participé, et tirer la leçon des événements que je viens de vivre. Je dirai seulement aujourd'hui qu'un ministre Anglais, fidèle d'EDEN jusqu'au bout, m'a dit, en matière de conclusion que "durant cette période tout s'était passé comme si la France avait été l'Angleterre de Victoria, et l'Angleterre, la France des pires jours de la 4ème République". C'était dur, mais hélas, exact.

e) Les réformes effectuées au cours des mois qui ont suivi l'arrêt des opérations.

95. Il est encore trop tôt en décembre 1956 pour donner une vue exacte des événements qui se sont déroulés durant les semaines qui ont précédé l'arrêt des hostilités sur la demande personnelle et impérative du Président des Etats-Unis qui venait d'être réélu. Mais il est de fait que jusqu'au moment où les premiers coups de canon allaient être tirés, la liste des personnes au courant de ce qui se préparait était des plus réduite et l'Ambassadeur lui-même n'y figurait pas. A telle enseigne que c'est moi qui lui ai annoncé la nouvelle du début des hostilités et appris que nous ne débarquerions que « dans quelques jours » après avoir effectué quelques bombardements de points sensibles. Ce qui le surprit et l'irrita, car il pensait avec raison, que nous ne devions pas perdre de temps et "aller au but" le plus vite possible à partir du moment où nous avons décidé d'utiliser les armes. Mais on ne voulait pas de perte et ne débarquer qu'après être certains de ne pas rencontrer de résistance sérieuse.

96. A trop vouloir, nous n'avons rien obtenu, perdu la face et du tirer un trait sur nos ambitions. Très vite les Anglais ont réagi et sont rentrés dans leurs terres, mais ne sont pas restés inactifs. D'une part ils ont entrepris d'importantes réformes dans les structures de leur armée qui n'étaient pas encore achevées quand j'ai regagné la France à la fin de mon séjour, d'autre part "fait la paix" avec les Américains et la plupart des pays avec lesquels nous nous étions heurtés. De notre côté non moins rapidement nous avons été aux prises avec d'autres difficultés : la situation en Afrique et même en Métropole n'a cessé de s'aggraver et d'accaparer nos esprits au point d'inquiéter nos amis Anglais.

97. Dans le même temps, M. EDEN, malade, démissionnaire, et était remplacé par M. Mac MILLAN que j'avais connu en 1943 à Alger, où il remplissait une mission délicate auprès des autorités française de l'époque. Il avait désiré en particulier, pour se rendre compte de notre état d'esprit, déjeuner avec des commandants de bateaux se rendant souvent en Corse, comme moi avec la "Boudeuse", et je fus soumis à un interrogatoire aimable mais sérieux.

Quand je le retrouvais à Londres, j'eus évidemment l'occasion de le revoir de loin, mais suffisamment pour penser qu'il était, comme à l'époque où je l'avais connu, d'humeur égale, faisant confiance à ses collègues et à ses collaborateurs, laissant chacun faire son métier, mais intervenant quand il le fallait.

C'est ainsi qu'en peu de temps il obtint des résultats qui lui permirent de rétablir l'intimité ancienne entre la Maison Blanche et Downing Street, tout en restant ami avec nous.

98. Dès sa prise de fonctions, Mac MILLAN donna le ministère de la défense à un homme de premier plan Duncan SANDYS qui était encore en place quand je quittais mes fonctions en juin 1958. Gendre de CHURCHILL, ancien fonctionnaire du Foreign Office, ambitieux et réaliste, comme savent l'être les grands hommes d'état, Duncan SANDYS se mit immédiatement au travail sur le plan de la politique militaire et celui de l'organisation des forces armées, bien décidé à porter la hache là où il le jugerait bon.

Sur de l'appui du Premier Ministre, impavide, mais ouvert à toutes les objections dont il savait tenir compte, Duncan SANDYS se mit au travail.

99. J'ai souvenir qu'au début de son règne, le Général ELY avait demandé à le rencontrer avec moi à Londres pour examiner la possibilité de construire, en commun, des bâtiments à propulsion Atomique . La réponse avait été négative, car nous dit-il, l'accord qu'il avait déjà passé à cette fin avec les Américains le lui interdisait ; mais il ne demandait pas mieux que de s'entendre avec nous pour d'autres réalisations.

Avec le Général ELY, nous partîmes, sans insister et assez mécontents, mais bien décidés à agir seuls en ce domaine. Comme il fut fait.

100. La crise passée, je décidais de m'intéresser à nouveau à ce que faisaient nos amis Britanniques dans le plus grand nombre possible de domaines, tout en remplissant tous les devoirs de ma charge d'Attaché Naval.

101. Je vais donc passer en revue très rapidement les divers éléments de la haute direction des forces armées britanniques : leur vie courante, leurs règlements et leur évolution - qui étaient à la veille, en 1957, d'être profondément modifiés, ne serait-ce qu'en raison de la prochaine suppression du service obligatoire.

102. Je commence par le sommet, c'est-à-dire le cabinet, analogue à notre Conseil des Ministres, qui décidait à son niveau le plus élevé, de la politique navale de la Grande Bretagne.

Présidé par le nouveau Premier Ministre celui-ci était constitué, à sa discrétion, par la réunion des ministres du gouvernement chargés des ministères jouant un rôle essentiel dans la vie du pays ou disposant d'une autorité politique importante. Au 1er janvier 1958, sur les 27 ministres du gouvernement 19 seulement faisaient partie du cabinet dont la responsabilité était collective. Les problèmes proprement dits de la Défense Nationale, dans le cadre de la politique militaire arrêtée étaient alors traités, en principe pour le compte du Cabinet par certains de ses membres constitués en "Comité de Défense" réunis sous la présidence du Premier Ministre et comprenant non seulement certains ministres du Cabinet mais également dans certaines circonstances les chefs d'état-major des 3 armées et de la Défense Nationale qui n'en faisaient pas obligatoirement partie.

103. Ces derniers constituaient le Comité des chefs d'état-major, crée en 1924, maintenu en 1958 dans la plénitude de ses attributions et chargé :

- de l'examen des situations militaires et stratégiques ;
- des négociations militaires de toute nature et des conditions dans lesquelles les forces armées britanniques participaient à l'exécution des décisions arrêtées au cours de ces négociations
- de l'établissement des plans d'opérations et de leur exécution éventuelle par les commandants de théâtre.

En droit, comme en fait, c'était un rouage essentiel de la défense britannique, collégalement responsable devant le Cabinet.

104. Jusqu'en 1955, le Comité des chefs d'état-major se composait des 3 seuls chefs d'état-major. Avec le développement des instances internationales, il devint apparent qu'un seul homme ne pouvait pas à la fois présider le Comité des chefs d'état-major et assurer la charge de chef d'état-major d'un des trois services.

105. En 1955, le Comité des chefs d'état-major a donc été doté d'un Président en titre, officier général de haut rang, habilité à diriger ses débats et à parler en son nom.

Mais comme il est apparu que la personnalité militaire appelée à présider le Comité risquait de ne pouvoir se faire entendre comme il aurait été nécessaire à un moment où des pouvoirs accrus lui étaient accordés, il a été décidé en 1957 qu'il serait mieux dénommé "Chef d'état-major du ministre de la défense", ou en 1958 tout simplement "de la Défense" – avec obligation de présenter au ministre non seulement l'avis collectif du Comité, mais aussi son avis personnel. Ainsi constitué le Comité devait se réunir normalement deux fois par semaine.

106. Comme il est de règle en Grande Bretagne, il disposait d'un secrétariat qui ne devait pas s'immiscer dans les affaires tout en jouant un rôle essentiel qui dépassait le rôle des organismes portant la même appellation en France : celui de suivre toutes les questions, préparer les dossiers, mettre en forme les avis et décisions, les diffuser et s'assurer de la suite qui leur serait donnée.

107. Très nombreux sont évidemment les organismes d'étude et d'action dont disposait le Comité - en particulier :

- un "joint planning Committee" composé de 8 équipes permanentes de travail ;
- un "joint communication electronic board" qui confronte les besoins de l'ensemble des forces armées avec les possibilités et les besoins du secteur privé britannique et des autres nations ;
- un "directorate of warfare plans" section d'étude sur les aspects nouveaux de la guerre (guerre psychologique, lutte contre les menées subversives, etc ...)

108.- Le Joint Intelligence Committee est l'organisme chargé de planifier et assurer la haute direction des moyens de renseignements dont les Anglais disposent ; de contrôler les résultats qu'ils obtiennent et assurer leur diffusion.

109. Jusqu'en 1957 le J.I.C. était rattaché au Comité des chefs d'état-major qui lui donnait ses directives et recevait ses avis. Mais une telle subordination ne cadrait ni avec la composition du Comité dont la plupart des membres appartenaient à des organismes ou dépendaient de départements civils, ni avec la majorité des questions qu'il était appelé à connaître.

Après de longs débats, la difficulté a été tranchée et le J.I.C. a été soustrait à l'autorité des chefs d'état-major pour être rattaché directement au "Cabinet".

110. Le J.I.C. disposait d'un secrétariat ayant des attributions analogues à celles du Secrétariat des chefs d'état-major, dirigé par un haut fonctionnaire civil assisté d'un Colonel.

L'organisme permanent de travail du J.I.C. se composait de deux équipes dont l'ensemble formait son état-major qui procédait à l'étude préliminaire de toutes les questions qui lui étaient soumises, ainsi qu'à une synthèse des renseignements fournis par les différents départements.

111. Le Ministre de la Défense a reçu pour mission lors de la création de son département en 1957 d'élaborer et mettre en œuvre une politique de défense unifiée couvrant l'ensemble des forces armées et leurs besoins".

A cette fin ses attributions étaient ainsi énumérées :

- répartir dans leur grande masse, les ressources disponibles entre les 3 armées en conformité avec les décisions stratégiques retenues par le Comité de Défense ;
- régler les questions d'administration générale dans les domaines où une politique commune de la part des trois armées est souhaitable.
- administrer un certain nombre d'organismes interarmées.

112. En confiant en 1957 le poste de la Défense à M. Duncan SANDYS, le Premier Ministre lui a précisé que "sous réserve d'en discuter avec le Cabinet ... il aurait toute autorité pour prendre des décisions sur toute question affectant l'importance, la forme, l'organisation et la répartition des forces armées, leur équipement et leur approvisionnement, leur solde, leurs conditions, ainsi que sur toute matière d'administration qui, à son sens, présenterait une importance particulière".

Cette "autorité" qui lui était ainsi dévolue devait en principe lui donner les moyens de réaliser la refonte de l'appareil militaire Britannique, qu'entraînerait l'abandon du service militaire obligatoire qui avait été décidé.

113. Elle pouvait donc n'être que transitoire. Mais arguant de l'expérience acquise, le Gouvernement décidait en juillet 1958 de lui conférer un caractère définitif avec toutefois deux modifications :

- Désormais le Ministre de la Défense assurerait pour le compte du Premier Ministre, la responsabilité des opérations décidées par le Cabinet ;
- Par contre, il renoncerait en matière d'administration, à intervenir dans un certain nombre de domaines et abandonnerait ainsi toute politique de fusion.

114. Quoiqu'il en soit, le Ministre de la Défense était en outre assisté à l'échelon supérieur, par trois hautes personnalités qui étaient :

- le Secrétaire permanent du Ministère, haut fonctionnaire civil ;
- le Chef d'état-major de la Défense ;
- le Conseiller Scientifique du Ministre ;

Sous cette équipe directrice, les services du Ministère se répartissaient entre trois groupes :

- le groupe des "Civil-Division"
- la "Chief of staff division"
- les équipes de travail du "Scientific adviser".

115. Le groupe le plus important était constitué par les "Civils Divisions", bureaux spécialisés, en 1958 au nombre de 6, qui se répartissaient selon un mode parfois pragmatique, l'étude, la préparation et la mise en forme des décisions du Ministre en matière administrative politique, budgétaire, etc ...

A leur groupe était rattaché le "Joint Intelligence Bureau" créé à l'issue de la guerre pour réunir et interpréter les informations d'ordre économique, scientifique et général des pays étrangers. Orienté d'abord presque uniquement vers les besoins exprimés par les chefs d'état-major, le J.I.B. a vu son domaine d'activité s'étendre et se transformer pour devenir plus civil que militaire. Mais ce n'était pas un service secret : avec les informations "fermées" qui lui étaient fournies par I.S. et celles qu'il recueille dans la presse, les bibliothèques et les archives des maisons industrielles et commerciales du monde entier, il tient à jour un immense fichier. Sous l'autorité d'un « Directorate », il emploie les services de 460 personnes dont 250 ont rang d'officier.

116. Le "Chief of Staff Division" groupe sous la supervision du chef d'état-major de la Défense, qui est en même temps Président du Comité des chefs d'état-major, les organes de travail permanent de celui-ci. Il assure en même temps la direction des organismes inter armées attachés au Ministère de la Défense, tels que l'Imperial Defense College, la mission inter armées Britannique à Washington, les représentants militaires Britanniques dans les organes et états-majors de l'O.T.A.N. ou internationaux etc ...

117. Le "Scientific Adviser" du Ministre est un haut fonctionnaire assisté par un "conseiller scientifique", spécialisé dans les questions "d'intelligence", qui non seulement conseille le ministre, mais préside le "Defense Research Policy Committee" – qui définit la politique de recherche militaire du Royaume Uni et contrôle le bien fondé et l'exécution de tous les projets de quelque importance établis par les départements militaires.

118. Les quatre départements militaires (War Office – Air Ministry - Admiralty et Ministry of Supply) jusqu'en 1946 étaient responsables en particulier :

- de la présentation de leur budget au Parlement et de son exécution ;
- de la préparation à la guerre des forces et leur compétence ;
- de leur équipement et de leur entretien ;
- de la gestion de leur personnel : recrutement, affectations, promotions.

119. Cette autonomie a été atténuée par la suite dans la mesure où le Ministre de la Défense a reçu le droit en 1958 :

- de fixer globalement le budget de chaque armée ;
- de prendre toute décision de principe touchant à l'administration et à l'organisation des forces armées et de statuer sur toute désignation présentant à ses yeux un intérêt particulier.

120. Comment fonctionne cet ensemble dont j'ai suivi l'évolution au cours des exercices 57 et 58 ? Très honnêtement je réponds que le mécanisme complexe dont je viens de présenter les rouages essentiels tournait bien.

Et pourtant :

- les textes qui définissent les attributions et les relations réciproques sont apparemment "maigres" ;
- l'autorité est souvent collégiale
- la "tête peut être estimée petite pour un corps aux vastes dimensions.

121. Certes, les textes sont maigres, mais ils définissent toujours une mission et la personne responsable pour l'accomplir. Cet état de fait permet, dans un pays comme l'Angleterre, à la plupart des tenants d'un poste d'autorité, de modeler en fonction des besoins et de faire fonctionner comme ils l'estiment convenables, l'instrument de travail qui leur est confié.

122. Certes, à tous les échelons l'autorité semble appartenir à des Comités d'importance et de rôles variés et la tentation est grande d'en conclure que l'organisation anglaise n'est qu'un savant engrenage de comités. En fait, ces comités qui ne superposent pas une autorité à une autre, sont constitués par les chefs responsables de départements ou de services à la structure solide et étoffée, qui auront à appliquer chacun dans leur domaine, les directives préparées ou décidées au cours de leurs réunions. Présentant au Parlement voici quelques années le texte servant de base écrite à l'organisation de la défense, le Premier Ministre de l'époque l'a dit sans ambages : "C'est aux hommes qui ont à mettre en oeuvre la politique décidée par le Gouvernement qu'il appartient de l'élaborer à l'échelon supérieur".

123.- Certes, la tête est petite, en tout et pour tout en 1958 : quelques 450 personnes à l'administration du Ministère de la Défense en face de 33 500 à l'administration centrale des trois grands services militaires et du "Ministry of Supply". Mais cette "tête" se cantonne strictement dans le domaine des très larges directives dont elle peut contrôler, au moindre prix, mais avec la plus extrême rigueur, l'application, en assurant la présidence et le secrétariat des grands comités dans lesquels sont élaborées et prises, par les chefs responsables, les décisions d'application.

f) Poursuite et fin de mon affectation en Angleterre

124. Dans les mois qui ont suivi la fin de la "crise de Suez", nous venons de voir comment nos amis Anglais avaient commencé d'effectuer d'importantes réformes dans les structures de leurs armées, tout en faisant la paix avec les Américains, non sans "grincements" et en rétablissant sur des bases nouvelles leurs positions au Levant.

Quant à nous, nous avons recherché du côté des Nations Unies, un appui qui nous aurait permis de tempérer la mainmise exclusive de NASSER sur le Canal ; constaté que les événements d'Algérie nous maintenaient en difficultés avec tous les pays Arabes ; conservé avec Israël des rapports, à ce point apparents, que nous ne pouvions conserver d'autres relations diplomatiques au Levant qu'avec le seul Liban ...

125. De toutes ces difficultés et divergences, deux ressortaient qui ne pouvaient pas être réduites:

- l'une concernant la conduite à tenir avec les pays du Levant ; comme l'a dit notre Ambassadeur : "pendant bien des années, je me suis efforcé de ménager un accord entre Londres et Paris, sur les affaires du Levant. Je n'y suis jamais parvenu"
- l'autre, particulièrement grave, que j'ai déjà citée se rapportant à l'organisation de la défense sur le plan atomique de l'Europe sur laquelle notre Ambassadeur en était arrivé à cette conclusion que "les commissions techniques anglaises et américaines étaient si complètement confondues qu'il n'était pas possible aux experts britanniques de dégager un élément quelconque dont le Gouvernement de Londres put disposer seul".

126. En tout état de cause, dès la fin de la "crise de Suez", l'intimité ancienne fut bientôt rétablie entre la Maison Blanche et Downing Street ; mais l'influence Anglaise ne devait renaître que plus lentement. Le traité anglo-égyptien de 1954 était abrogé par NASSER le 1er janvier 1957 et les compagnies étrangères en Egypte étatisées le 15 de ce mois. La Grande-Bretagne qui ne portait pas le poids de l'Algérie, put maintenir ses relations diplomatiques avec tous les pays Arabes, à l'exception de l'Egypte. En mai, enfin, les tentatives des usagers pour contrôler la gestion du Canal restant inopérantes, le gouvernement britannique autorisait finalement les bâtiments portant son pavillon à l'utiliser. Ainsi se mettait, peu à peu, en place un état de chose qui allait permettre en 1958 aux Anglais et Américains d'intervenir au Liban et en Jordanie, militairement et conjointement pour remettre "tout dans l'ordre".

127. Dans le même temps l'affaire de Suez avait cessé en France, comme en Angleterre, d'occuper notre opinion, absorbée dans l'aventure Algérienne. "Le désordre était dans les esprits et dans les coeurs", et se manifestait en toutes occasions.

Heureusement, en avril, la Reine et le Duc d'Edimbourg se rendirent en France en visite officielle où ils furent reçus par une foule française, sentimentale et amicale à souhait. L'opinion Anglaise fut sensible à la chaleur de notre accueil et nous-mêmes heureux d'accueillir nos hôtes sans pour autant être détournés de nos préoccupations qui n'allaient cesser de s'aggraver.

128. Le mois d'avril 1958 arrivé, notre Ambassadeur étant allé à Paris me disait à son retour que "le climat" y était vraiment détestable. Le gouvernement avait perdu le peu d'autorité qu'il avait eu et se débattait parmi les parlementaires que la gravité de l'heure n'incitait pas à l'union. La situation militaire en Algérie était de nouveau plus mauvaise, nos affaires économiques et financières ne s'arrangeaient pas ... Pour comble de disgrâce, les policiers eux-mêmes se livraient à des manifestations ... Il était clair que les choses ne pouvaient plus continuer d'aller ainsi, mais le remède n'apparaissait pas avec une évidence qui put convaincre tout le monde.

Dans le même temps, à Londres on considérait communément que la crise française approchait de son terme, pour cette simple raison qu'elle ne pouvait continuer davantage ...

129. Il suffit pour s'en rendre compte d'un simple énoncé des faits :

- le 21 juin 1957, le Ministère MOLLET avait été renversé et remplacé par un Ministère BOURGES qui devait céder la place deux mois et demi après à un Ministère GAILLARD qui était renversé à son tour le 15 avril 1958 et ne pouvait trouver de remplaçant que le 8 mai en la personne de M. PFLIMLIN, Président du M.R.P ...

Mais le 13 mai 1958 l'insurrection éclate à Alger. Le Gouvernement Général est pris d'assaut sans opposition de l'armée. Un Comité de Salut Public est formé sous la présidence du Général MASSU;

- le 14 mai, M. COTY adresse un message à l'armée pour la rappeler à la discipline et M. PFLIMLIN promet à la radio qu'il ne fera pas en Algérie une politique d'abandon - tandis que le Général de GAULLE vient passer la journée à Paris comme il en a l'habitude.

- le 15, du balcon du Forum d'Alger, à midi, le Général SALAN, Commandant en Chef en Algérie, souligne la gravité du malaise de l'armée et conclut son discours par le cri de Vive De GAULLE".

Quelques heures après une déclaration de celui-ci est diffusée dans laquelle il dit "qu'il se tient prêt à assumer les pouvoirs de la République".

- le 19, dans une nouvelle conférence il fixe les conditions et les formes de son retour au pouvoir

- le 20, M. COTY annonce dans un message au parlement qu'il a décidé de faire appel au plus illustre des Français et qu'il se retirera en cas d'échec de cette tentative. Il le rencontre dans la soirée et le Général accepte de former le Gouvernement. Il demandera, dit-il, les pleins pouvoirs pour six mois et les pouvoirs constituants afin de préparer une nouvelle constitution qui sera soumise au pays par référendum.

- les 1er et 2 juin, l'Assemblée Nationale et le Sénat donnent satisfaction à ces demandes valables "jusqu'à une date indéterminée".

- le 3, le Général s'installe à l'Hôtel Matignon et reçoit les Généraux SALAN, JOUHAUD et DULAC arrivés d'Alger dans la matinée, ainsi que M. FREY qui était allé exposer la situation au "Comité de Salut Public".

- le 4, enfin, il se rend à Alger et devant la foule massée devant le Forum il apparaît en uniforme et commence son discours en disant "je vous ai compris" puis assure l'assistance qui l'acclame, qu'il n'y a en Algérie que de "Français à part entière" et fait l'éloge de l'Armée.

Et la visite continue ...

130. Je m'arrête là, car je ne suis ni en France, ni en Algérie ... mais ... très près - à Londres, pour quelques semaines encore, où j'ai suivi, comme beaucoup d'Anglais, avec le coeur serré tous les événements ci-dessus qui viennent d'aboutir heureusement.

Quelques jours avant, à un moment où l'avenir était encore incertain, j'ai convoqué dans mon bureau, pour resserrer nos liens, tous les officiers et sous-officiers en service à Londres ou ses environs. La confiance en l'avenir était quasi certaine, mais nous étions quand même inquiets. Tous les Anglais qui nous fréquentaient ou qui nous questionnaient, même dans la rue, étaient comme nous. Un grand soupir de soulagement fut poussé quand on sut que le Général de GAULLE allait nous gouverner.

131. Mon séjour en Angleterre tire à sa fin. Il me reste à dire au Revoir à tous ceux avec lesquels j'ai vécu et travaillé à Londres et dans les circonstances les plus diverses et parfois difficiles pendant 3 ans.

Depuis les plus illustres d'entre eux tel l'Amiral MOUNTBATTEN et notre "patron" Monsieur CHAUVEL - hommes de coeur et de bon sens, conscient de leurs devoirs et remplissant toutes leurs charges avec autant d'intelligence que de sérieux. Jusqu'à tous les amis et tous grades ainsi que les civils Anglais et Français que j'ai connus et appréciés.

132. Parmi eux, je citerai pour terminer l'Amiral GRANTHAM qui commandait en chef à Portsmouth à qui j'avais rendu une visite d'adieu et qui m'a offert, ainsi qu'à de nombreux officiers français, et leurs épouses, un diner d'apparat en tenue de cérémonie sur le bâtiment de Nelson : le "Victory" ... L'Amiral qui ne parlait que peu notre langue fit à la fin du repas un excellent discours en français ... suivi d'une "Marseillaise" bien enlevée par ses musiciens, que j'ai écoutée devant les mânes de NELSON, comme tous les français qui étaient là avec beaucoup d'émotion. L'hymne Anglais qui a suivi après ma réponse, m'a non moins ému dans cette atmosphère ... et j'emporterai toujours de cette soirée qui la marque un souvenir inoubliable, comme de mon séjour et Angleterre

B.- COMMANDANT DE L'ECOLE DE GUERRE NAVALE

(10/09/58 - 31/07/59)

1. L'Ecole de Guerre Navale est installée depuis sa réouverture après la dernière guerre, à l'Ecole Militaire et je la retrouve où je l'avais laissée le 3 janvier 1950, lors de mon départ pour Washington. Mais cette fois, je suis Contre- Amiral depuis quelques trois ans.

D'après ce qui m'a été dit au Ministère, je ne suis là que pour moins d'un an et mon appartement à Paris n'étant pas disponible, je prends possession, avec ma femme, pour un temps, du logement de fonction qui me revient à l'Ecole Militaire.

2. D'après les informations qui m'ont été données, j'aurais une quinzaine de jours pour me préparer à souhaiter la bienvenue à mes futurs élèves et dresser à leur intention le schéma des cours qui vont leur être faits pour leur donner au moins :

- une connaissance approfondie de l'organisation et des méthodes de travail d'un état-major; la pratique des instructions en vigueur pour l'emploi et la manoeuvre des différents éléments 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.

3. Or il est de fait que ceux -ci évoluent, si j'ose dire, à pas de géants :

- qu'il s'agisse de la puissance des explosifs susceptibles d'être utilisés que nous avons à envisager :
- dans la guerre de destruction à base de bombe H que personne ne veut faire tant ses conséquences apparaissent hallucinantes, mais qu'il faut bien étudier et préparer, car on ne sait jamais ;
- dans les guerres de forme traditionnelle, à base d'armements conventionnels, plus ou moins limitées, plus ou moins générales, dont nous sommes menacés en permanence : qui aurait dit le 24 juillet 1956 que nous reverrions trois mois plus tard une "expédition outre- mer" suivie d'un débarquement de vive force à Suez ...
- enfin dans la guerre subversive, à base d'armements matériellement modestes mais efficaces, qui est menée avec une science raffinée dans laquelle on se débat.
- qu'il s'agisse des moyens de délivrer ces explosifs nucléaires ou classiques ou de s'en protéger
- leur complexité, comme leur prix s'accroissant chaque jour ;
- enfin, qu'il s'agisse de la propulsion des navires en évolution constante.

4. Mais l'Ecole de Guerre Navale n'est ni un état-major, ni un centre d'étude ou de recherche opérationnelle, mais une école qui doit impérativement former :

- d'abord des officiers d'état-major, c'est-à-dire des auxiliaires impersonnels du commandement;
- ensuite des officiers capables d'utiliser dans les plus courts délais les outils complexes qui seront en service dans le cadre des tactiques en vigueur ;
- enfin des officiers armés intellectuellement comme matériellement pour dominer les problèmes d'après- demain.

5. Tel est l'essentiel de ce que je dirai vraisemblablement dans quelques jours quand je prendrai la charge de l'Ecole de Guerre Navale.

6. Le 1er octobre 1958, après trois semaines d'aménagements, l'école ouvre donc de nouveau ses portes en présence du chef d'état-major de la marine, l'Amiral NOMY, dont j'avais été le chef de cabinet et qui avait été pour moi un grand patron.

Depuis sa réouverture, après la guerre, l'école n'a pas changé de place, dans la partie Ouest de l'Ecole Militaire, au 1^{er} étage, donnant sur l'avenue de Lamotte Picquet avec vue dans le lointain sur la Tour Eiffel. Bien entendu son domaine est divisé en pièces plus ou moins grandes, dont mon bureau, ceux des cadres, parmi lesquels celui de mon second et ami, le Capitaine de Vaisseau FRACHE et des 25 Officiers stagiaires parmi lesquels 4 officiers Anglais, Allemands, Hollandais et Portugais.

Dans d'autres ailes de l'Ecole Militaire se trouvent toujours nos collègues de l'Armée de Terre et de l'Aviation occupant des bureaux distincts mais assez voisins des nôtres.

7. La séance d'ouverture se déroule comme il était prévu.

L'amiral NOMY et moi-même lisons nos textes. Le pot classique est pris et dès le lendemain on se met au travail. J'ai décidé de ne pas suivre toutes les conférences qui seront données, mais seulement toutes celles qui me paraîtront de quelque intérêt pour moi, au moins d'ici la fin de l'année ; car j'ai besoin de faire le point de l'état de mes connaissances et de jauger celle de mes officiers-élèves et même de leurs professeurs.

8. Mais cette phase n'aura qu'un temps, car je pense que dans les quelques mois qui me seront dévolus, d'ici une prochaine affectation, le mieux que je puisse faire est de rédiger, en plus de différents travaux en particulier sur la défense nationale Britannique, sur laquelle j'ai évidemment quelques connaissances à la suite de mon séjour à Londres le texte d'une conférence que je ferai

à mes "élèves" sur : la "conception et la conduite des opérations maritimes dans le passé et le proche avenir" qui devra :

- faire d'abord 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 ; ce que pourront être les premières années qui la suivront.

9. Je ne vais, évidemment, pas faire un livre d'histoire sur les événements survenus durant les périodes retenues, mais en rappeler l'essentiel :

D'abord le passé jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale. Ensuite l'évolution de la conjoncture depuis 1944 jusqu'en 1958. Puis l'avenir qui s'annonce au- delà.

10. Nous commençons donc par "l'ancien temps" : Le premier traité connu d'art militaire remonte au VI^e Siècle avant Jésus Christ; il a pour auteur un Chinois SUN TSE qui le premier a su distinguer à travers les institutions de son pays et de son temps les constantes de toutes les époques ... mais il faut attendre la fin du XVIII^e Siècle pour voir apparaître essentiellement en France des mémoires et des études de qualité portant aussi bien, sur l'organisation des armées que sur les procédés stratégiques ou tactiques. NAPOLEON n'invente rien, mais se contente d'appliquer à chaque cas particulier l'ensemble des connaissances acquises.

11. Dans le même temps s'élaborait en Allemagne une doctrine de l'art de la guerre qui trouva son expression dans l'ouvrage de CLAUSEVITZ "De la guerre" publié en 1831 dont les idées ont inspiré les grands chefs politiques ou militaires de ces cent dernières années. Pour CLAUSEVITZ la "guerre absolue" n'appelle aucune limitation.

Après 1870, je citerai les généraux comme VERDY du VERNOIS, FALKENHAUSEN et surtout VON SCHLIEFFEN qui se manifesta comme l'apôtre de la bataille d'anéantissement, et l'auteur des plans qui devaient inspirer les campagnes menées en 1914 et 1940. Plus tard, c'est LUDENDORF qui défend une théorie sur la "guerre totale" posant en principe que l'armée et la nation, pour triompher, doivent être soudées, animées de la même volonté, de la même mystique. En France, c'est essentiellement FOCH qui propose des thèses analogues dans un livre publié en 1911 qui a droit aux mêmes hommages que celui de CLAUSEWITZ.

A partir de 1887, un Amiral Américain : MAHAN et un Amiral Britannique COLOMB, analysent les guerres du passé et arrivent, à cette conclusion que sur mer l'objet primordial et unique de toute guerre ne peut être que la conquête de la maîtrise de la mer; mais au prix de la destruction des forces organisées ennemies : tout, disent-ils, doit être subordonné à la recherche et à la conduite de la bataille décisive qui seule peut aboutir à cette destruction.

13. Or précisément à la même époque de nouveaux matériels, de nouveaux engins font leur apparition : en 1880 les premiers torpilleurs, en 1885 les premières torpilles, en 1887 la poudre B, en 93/99 les premiers sous-marins des temps modernes ...

Refusant de suivre COLOMB et MAHAN, une école se forme en France - la jeune école - qui prétend que de nouvelles techniques vont révolutionner l'art de la guerre en résolvant à bon compte tous les problèmes stratégiques, en faisant table rase du passé.

Les plus sérieux de cette jeune école préconisent d'ignorer systématiquement la force organisée adverse, d'attaquer ses communications au moyen de corsaires, de harceler ses côtes et de protéger les côtes amies par des porteurs de torpilles, etc ...

14. Mais une autre école se manifeste, qui jette un peu de lest sur ces théories et triomphe en donnant à son enseignement une forme moins dogmatique, plus réaliste sous l'influence en particulier des Commandants DAVELUY et DARRIEUX de l'Ecole de Guerre Navale Française fondée en 1895 et surtout de l'Amiral CASTEX dont l'enseignement fait encore autorité.

15. De ces études, discussions, mises au point ... un "corps de doctrine" a pu ainsi être dégagé progressivement dans les années qui ont précédé et suivi 1944, que nous allons maintenant examiner.

16. Un fait nouveau bouleverse d'abord les idées du passé : le développement de l'arme sous-marine et de l'aviation. Il ne peut plus être question de courir après la "maîtrise de la mer totale" ; mais seulement pour les forces maritimes de manoeuvrer et d'agir pour acquérir pendant le temps nécessaire, avec le degré d'efficacité convenable, le contrôle de la mer et de l'espace aérien dans des zones données.

17. Ceci dit, un conflit étant ouvert, le gagnant sera celui qui aura su ou pu le mieux appliquer les trois principes :

- de l'économie des forces, c'est-à-dire approprier soigneusement ses moyens aux actions qu'il estimera nécessaire d'entreprendre, de façon à être "le plus fort sur un point donné à un moment donné" suivant NAPOLEON ;
- de l'unité d'action, de façon que les actions qu'il entreprendra concourent bien d'une façon coordonnée à la réalisation du but unique qu'il s'est fixé ;
- de la liberté d'action, en se débarrassant de toute contrainte pour mettre en oeuvre les moyens dont il a besoin.

18. Mais la guerre est un "art tout d'exécution" ; l'application de ces trois principes est nécessaire mais pas suffisante. Il faut savoir les appliquer, c'est-à-dire dans chaque cas choisir entre plusieurs procédés le meilleur. Les théoriciens ont fini par décider les uns qu'il convenait d'aller du "fort au fort", c'est-à-dire concentrer le maximum de forces contre la masse principale adverse. Les autres plus nuancés du "fort au faible" en essayant de disperser l'adversaire ; en d'autres termes, désorganiser et exploiter; l'un précède, l'autre suit l'action proprement dite.

19. Des stratégies valables pour les forts, les plus faibles et aussi ceux qui prétendent jouer à égalité, ont donc été recherchées, voire codifiées.

Finalement tous les écrivains de l'entre- deux guerres ont admis que la puissance d'un pays n'était pas celle de sa flotte, mais celle du complexe "forces mobiles, réseau de position et bases" dont elle dispose. Pour le plus fort, le problème est relativement simple : il affecte une partie de ses forces à la fixation du "gros ennemi" et réserve l'autre à la protection de ses "intérêts", essentiellement de ses communications. Pour le plus faible la situation n'est pas commode ; le jeu ne peut consister qu'à essayer de détourner le plus grand nombre possible de force de la protection des lignes de communications ennemies de façon à pouvoir les attaquer.

Si les adversaires se trouvent à "égalité" il ne peut s'agir alors que d'une partie d'échecs longue et acharnée, comme le fut la lutte Anglo-Italienne en Méditerranée de 1940 à 1943 où dans le Pacifique la campagne de Guadalcanal.

20. Très vite, en tous cas plus vite que sur terre, est apparue la nécessité de dissocier physiquement les commandements stratégiques et tactiques et de réaliser une organisation à deux échelons subordonnés l'un à l'autre : les échelons tactiques représentés par le commandement de forces à la mer et un échelon stratégique installé au siège même du Gouvernement ayant également la haute main sur la logistique.

Les opérations se développant, l'action du commandement stratégique sur les commandements tactiques est devenue petit à petit de plus en plus délicate. Le besoin s'est alors fait sentir progressivement d'un échelon de commandement intermédiaire. Et c'est ainsi qu'en 1924 a été créé entre l'échelon stratégique et les échelons tactiques, l'échelon des théâtres d'opérations maritimes qui devaient plus tard se fondre dans des ensemble interarmes.

21. Mais nous sommes en 1959 et depuis 1944, la situation a quelque peu évolué. Il est nécessaire d'essayer de déterminer ce qui est périmé ou ne l'est pas dans les divers domaines susceptibles d'influer sur la conception et la conduite des opérations maritimes.

22. Il est de fait qu'en 1959, sans minimiser le rôle capital que joue en de multiples circonstances l'aviation de transport, on peut dire que "la mer est toujours le grand chemin de communication, de la nature". Il est par contre évident que l'importance relative des mers n'est pas la même aujourd'hui qu'hier. Il est non moins certain que la conjoncture politique depuis l'entre- deux guerres a pour le moins évolué.

23. Certes en 1939 le milieu marxiste avait déjà pignon sur rue mais encore modeste. Quelques années après, le monde allait se diviser en deux blocs d'idéologie différente offrant des dissymétries fondamentales dans toutes leurs caractéristiques et se trouvant en fait en état de guerre subversive.

Un de ces blocs, le nôtre, tient apparemment les mers mais fait nouveau, les domaines sur lesquels flottaient ses pavillons s'amenuisent chaque jour et, par voie de conséquence, le nombre de bases maritimes ou aériennes dont nous disposons ne cesse de s'amenuiser.

Autre changement : il devient de plus en plus difficile de concevoir et d'agir sans tenir compte des hautes instances internationales, mais aussi des obligations qui résultent des pactes et des accords qui lient, sous l'aile protectrice Américaine la plupart des nations du monde libre.

Il en fut ainsi en 1956 quand éclata l'affaire de Suez qui a fait l'objet d'un chapitre de la présente relation.

24. Ceci dit, il est bien évident que tout ce qui différencie les postes centraux ou les installations de détection n'implique pas de transformations fondamentales dans l'art de la guerre.

Il n'en est pas de même de celles opérées dans le domaine des sous-marins, encore moins des explosifs et des moyens de les délivrer. Il est de fait que l'entrée en service en 1954, par les Américains des premiers sous-marins à propulsion nucléaire a marqué le début d'une ère nouvelle dans l'usage qui pourra être fait de l'arme sous-marine. Par contre d'ores et déjà nous disposons d'une gamme continue d'explosifs susceptibles de développer sous des volumes de plus en plus réduits des puissances pouvant être exprimées jusqu'en des millions de tonnes.

25. Telle est actuellement la situation des deux blocs ... dont les missions dévolues à leurs armées s'en suivent :

- participer, dans le cadre de leurs responsabilités propres à la guerre subversive qu'ils se livrent;
- apporter leur concours au dispositif de dissuasion dans la mesure de leurs moyens ;
- concevoir et conduire les opérations qu'elles auraient à mener, une fois les dés de fer jetés, dans les différentes formes de conflits auxquels nous aurions à faire face.

26. Le plus grave est évidemment celui d'une guerre généralisée dont on peut prévoir, sans l'affirmer :

- qu'avec les moyens d'information dont on dispose, elle ne pourrait pas ne pas être précédée d'une période pour le moins trouble ;
- débiterait par un échange nucléaire susceptible d'emporter normalement, mais non obligatoirement, la décision ;
- se poursuivrait éventuellement par un combat mené par les hommes encore en vie, avec les moyens à leur portée ou susceptibles de leur être apportés.

27. Le feu mis aux poudres, trois missions simultanées attendent nos marins :

- frapper l'ennemi chez lui ;
- détruire les moyens maritimes mis en place par l'ennemi pour frapper ;
- assurer la survie de tout ce qui flotte ou peut flotter.

28. Pour frapper il nous faut évidemment des sous-marins et des avions ainsi que des forces de toute nature pour veiller au grain avant le jour J et lancer, dès l'heure H, suivant des vecteurs imprévisibles à leur ennemi, leur plein d'explosifs nucléaires. Il est certain qu'après les premières explosions de la bataille nucléaire, il ne pourra plus être question de mobilisation ou de réactivation. On jouera la bataille avec les seuls moyens du temps de paix augmentés de ceux qu'on aura pu mettre en condition durant la période de tension.

29. Quoi qu'il en soit, la bataille aéro-nucléaire n'aura qu'un temps. De deux choses l'une :

- ou l'un des adversaires aura pu emporter la décision et le problème cessera dès lors d'être militaire, pour devenir politique et économique : des transports de tous ordres devront sans doute être effectués entre zones dévastées et non dévastées, ne serait-ce que pour permettre aux survivants de continuer à survivre;

- ou les adversaires, à genoux, mais non abattus, voudront poursuivre la lutte et le problème restera militaire, mais grevé de tant d'incertitudes, qu'aucune planification n'en paraît d'avance possible.

30. Tout ce qu'on peut dire c'est que la victoire finale reviendra logiquement à celui qui aura su conserver, à l'issue de l'échange nucléaire le meilleur moral, des chaînes de commandement cordonnées entre les mains de chefs capables et le plus grand nombre de moyens.

Pour être gagnée, la guerre généralisée exige sur mer, non seulement les moyens capables de participer à la frappe, mais des moyens plus modestes propres à assurer la survie, en nombre aussi élevé que possible, donc une marine équilibrée.

31. Mais si tout conflit de quelque durée et importance survenant dans des régions vitales de notre monde a de fortes chances de dégénérer en un conflit généralisé, il n'en est pas de même des conflits survenant dans les zones marginales des deux blocs.

Tout emploi d'armement atomique dans ces zones pour régler un conflit ne pouvant manquer d'entraîner des réactions en chaînes aux plus redoutables conséquences, il est certain que les adversaires n'y recourront qu'à la toute dernière extrémité.

Il existe donc encore manifestement de beaux jours pour des guerres localisées ne mettant en oeuvre que des moyens conventionnels.

32. Tout compte fait, nul ne peut prévoir avec certitude les développements qui peuvent survenir progressivement ou brusquement à la suite du premier coup de feu tant sur le plan de la localisation du conflit que celui de la puissance des explosifs utilisés. Il importe donc d'être prêt à tout moment, en période de danger, à passer d'un système de guerre à un autre plus développé, moyennant un préavis plus ou moins long et l'adoption de procédés dérivés de ceux en vigueur en 1944 mais différents.

33. Tel est "le point" sur le présent et l'avenir prévisible de notre situation que j'estime pouvoir faire après un rapide rappel du passé ; mais il est bien évident qu'il s'agit d'un résumé qui s'inscrit dans l'ensemble des cours et des conférences qui ont été et seront prodigués cette année à nos stagiaires.

D'autant plus que leur programme est vaste et varié et s'accompagne de visites et de déplacements dans différentes régions de France, sans jamais oublier que "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" - ainsi que me l'a écrit l'Amiral NOMY.

34. Mais le bruit se répand que je vais recevoir une troisième étoile, pour aller occuper un poste certes important à Cherbourg, mais pas à la mer.

Je ne suis pas très satisfait, mais m'incline et rallierai le 1er juin la Préfecture maritime de la 1ère Région qui m'est confiée. Dans le même temps, je suis maintenu à Paris jusqu'à l'arrivée d'un successeur prévu pour prendre ma place, le 31 juillet. Je m'incline encore et m'appête pendant deux mois à partager mon temps et mes occupations entre celles qui me seront dévolues dans mes deux villes de séjour.

C.-PREFET MARITIME DE LA 1ère REGION

1er juin 59 - 2 octobre 60

1. Le 1er juin, tout en restant Commandant de l'Ecole de Guerre Navale à Paris, j'ai donc été prendre à Cherbourg, le commandement de la 1ère Région Maritime.

Je passe ainsi la moitié de mon temps à l'Ecole Militaire où j'ai la charge assez lourde de présider le jury qui choisit les membres de la promotion 59 de l'Ecole de Guerre Navale, et qui me pose parfois des problèmes assez délicats quand nous ne sommes pas d'accord sur les notes à donner à certains candidats. Mais on finit toujours par s'entendre, fort heureusement.

Car j'ai besoin d'aller terminer ma semaine à Cherbourg, pour expédier les affaires courantes et poursuivre ma mise au courant, dans cette ville où je suis venu enfant, élève du lycée, et revenu plus tard à diverses périodes pour des raisons de service ou d'amitié.

2.Finalement, le 31 juillet mon successeur à Paris arrive et je lui passe le commandement de l'Ecole de Guerre et ne suis plus dès lors que Préfet Maritime de la 1ère Région, mais à temps plein. Mes responsabilités sont évidemment les mêmes qu'hier, mais j'ai plus de temps disponible pour les remplir.

3. D'abord quelques mots sur la ville qui n'a rien d'une capitale mais dans laquelle la marine est reine et dont le coeur se trouve dans l'arsenal dont elle vit, qui est envahi durant les heures de travail par une foule d'ouvriers et en tout temps par des centaines de marins et des dizaines de bâtiments de guerre.

Pas loin de là, en dehors des fortifications qui entourent l'arsenal en pleine ville dans des bâtiments datant d'avant la Révolution et imprégnés d'histoire, sont réunis les bureaux de la Préfecture Maritime et la résidence de son chef. En dehors de l'Arsenal s'étend également un port assez animé mais d'allure modeste donnant sur un vaste plan d'eau protégé des mauvais temps de la Manche par une longue jetée datant d'avant la Révolution, accueillant des bâtiments de toute nature en transit, réparation ou repos dans des annexes du port.

Tandis que le fort du Roule, au sommet d'une colline de ce nom, transformé en musée et que domine la ville, rappelle que Cherbourg a été durement touché pendant la dernière guerre. Sur la place de la ville qui longe la mer se trouve une statue de Napoléon 1er, inaugurée en 1867 par son neveu. L'Empereur est à cheval, en tenue de campagne, le bras et le doigt tendus vers le large où se trouvait alors l'ennemi.

4. Car l'Empereur et Marie-Louise ne firent pas que passer en 1811, dans la demeure de DUMOURIEZ qui fut construite avant la Révolution et qui est aujourd'hui la demeure du Préfet Maritime de la 1ère Région dans laquelle on a conservé les locaux de réception, en particulier celui où l'Impératrice tenait sa cour. L'Empereur de son côté ne s'y reposait pas, circulant sans cesse dans les domaines des environs qui présentaient pour lui quelque intérêt. En 1813, il ne revint pas, étant fort occupé par les opérations qu'il menait en Russie et ailleurs, mais y délégua son épouse qui vint inaugurer l'avant- port en son nom ; elle y apprit des "nouvelles du front" qui la firent, dit-on, beaucoup pleurer.

5. D'autres grands noms ne devaient cesser jusqu'à la fin du siècle de fréquenter Cherbourg et ses marins.

Je cite les principaux : d'abord en 1814 le Duc de Berry, puis la Duchesse d'Angoulême venue inaugurer le Bassin Charles X en 1829. En 1831 le premier Empereur du Brésil Don PEDRO qui séjourna assez longtemps parmi nous.



La Préfecture Maritime de Cherbourg



Puis en 1833 le Roi Louis Philippe et la Reine Marie Amélie. Et par la suite le Prince Louis Napoléon en 1850, qui devint Empereur et revint en septembre 1858 à Cherbourg accompagné par l'impératrice Eugénie à l'occasion de l'inauguration du bassin Napoléon III.

La République proclamée ; sont venus passer quelques jours ou heures dans la résidence du Préfet Maritime de Cherbourg, successivement, le Maréchal de MAC MAHON, Jules GREVY, SADI-CARNOT,

Émile LOUBET en tant que Président de la République, et GAMBETTA, Président à l'époque de la Chambre des Députés.

6. Enfin, le 20 août 1944, le Général de GAULLE en sa qualité de Président du Comité Français de la Libération Nationale, rendit visite à Cherbourg et revint plus tard en 1959 en tant que Président de la République. C'est alors que j'eus l'honneur de l'accueillir dans notre arsenal.

Mais après avoir évoqué le passé, je reviens au présent et au grave problème que je dois résoudre.

7. On avait, en effet, les années précédentes confié à l'arsenal de Cherbourg, la construction d'un prototype de sous-marin à propulsion nucléaire qui avait dû être arrêtée au cours de sa réalisation en raison de ses imperfections d'ordre technique. Ses éléments en groupes séparés et inachevés occupaient le chantier dans lequel il avait commencé à être construit et qui était solidement clos. Il était clair que son avenir sous la forme prévue à l'origine était abandonné par ceux qui l'avaient en charge. Sa succession était donc ouverte ... mais quand et où, et suivant quelles formes allait-on repartir. Les services techniques en discutaient, mais évitaient, avec raison, d'en parler ouvertement.

8. L'opinion locale s'agitait, car si le sous- marin envisagé n'était pas confié à Cherbourg, son arsenal allait se trouver dans une situation difficile, et menacé de quasi fermeture ; il tomberait alors forcément au rang de chantier d'entretien de flottille ou de constructeur de petits bâtiments ; On parle donc un peu partout de manifestations et de grèves dans tous les milieux. Je vais à plusieurs reprises à Paris, pour discuter avec les autorités intéressées, des problèmes qui se posent sur tous les plans techniques, militaires et, bien entendu, financiers, pour nos chantiers.

9. La situation évidemment évolue. Il est prévu qu'une importante manifestation aura lieu autour de la Préfecture maritime, donc en pleine ville et qu'une délégation importante viendra m'entretenir dans mon bureau, de l'avenir de l'Arsenal de Cherbourg.

Fort heureusement, tandis que les personnalités de tout rang qui en font partie, se dirigent vers celui-ci, mon téléphone fonctionne avec Paris et m'apprend que mes négociations ont abouti. La décision vient d'être prise de confier au Port de Cherbourg la construction du sous-marin qui doit remplacer celui dont la construction a été arrêtée ... Je le dis évidemment à mes hôtes, dès leur entrée dans mon bureau, et ceux-ci applaudissent ... La partie est gagnée et, dans la rue, la foule témoigne sa joie. Le fait est que j'avais quelque raison d'être heureux.

10. Il n'y a plus maintenant d'inquiétude à avoir : le prochain sous- marin atomique ... et les suivants ... seront construits à Cherbourg et tout doit être mis en oeuvre pour qu'ils soient menés à terme : Cherbourg a cessé d'être un chantier assisté. Mais ce n'est pas tout.

11. Je suis en effet avisé qu'un important ministre en activité, effectuant un "déplacement de santé" en Bretagne me rendra bientôt une visite officieuse et discrète, avec son épouse et qu'il sera heureux au cours de son passage à Cherbourg, sans déplacer aucune autorité, « d'aller faire un tour », au "bord de la mer", dans l'extrême ouest du Cotentin, après avoir déjeuné avec moi. "Ce sera- me dit-il -très court et strictement privé".

Effectivement, la visite a lieu et nous allons, dans ma voiture, "prendre l'air" ; en fait avec des cartes discrètement déployées, nous allons repérer les emplacements où devront être construits, un jour très prochain, sur des "terrains vagues", ce qu'il sera convenu d'appeler "l'usine atomique de la Hague" quand elle sera terminée, voire suffisamment avancée.

12. Le calme ne s'établit pas, pour autant, autour de moi ; le Président de la République a en effet entrepris de visiter toutes les régions de France et tient à la présence, dans chacune des grandes villes où il se rend, des personnalités locales et de représentants des grands corps de l'Etat, parmi lesquels figurent bien entendu des Généraux et Amiraux.

Il entend se rendre ainsi le long des côtes à Dunkerque, Calais, Boulogne, Rouen et Le Havre, Caen ... Mais aussi dans la Manche à Cherbourg où je suis à pied d'oeuvre. Il arrive au début de l'après-midi prévu, passe en revue les troupes de la garnison parmi lesquelles beaucoup de marins évidemment et demande, en particulier, à se rendre avec moi dans l'arsenal. Je le reçois donc quasiment en privé. La décision de nous confier la construction du futur sous-marin n'ayant pas encore été officiellement prise, je ne lui en parle pas, mais il s'intéresse à tous les types de bâtiments qui s'y trouvent et me pose beaucoup de questions ...

Le soir venu, a lieu bien entendu une réception à la préfecture de Saint-Lô suivie d'un diner. Dans la foule qui entoure le Général, je suis heureux de l'entendre me dire que sa visite de l'arsenal l'avait "particulièrement intéressé pour des raisons que je connaissais.

13. D'autres visites allaient suivre, assez diverses que je ne résiste pas à rapporter, ne serait-ce que pour montrer la diversité des questions que nous traitions.

- D'abord 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 atomiques ;
- Ensuite l'arrivée dans nos eaux d'un bâtiment mixte Allemand, venant de Hollande avec quelques passagers, chargé en marchandises très variées portant à soupçon et appelé à naviguer au large des côtes du Maroc et d'Algérie.

Informé par nos "services", nous l'avons mis sous surveillance dans le Pas de Calais, puis entouré et conduit à Cherbourg où nous l'avons amené dans un endroit isolé du port de commerce où nous l'avons visité dans ses moindres détails, toute la nuit ; hélas ou heureusement, sans rien trouver de suspect, sinon quelques articles pouvant à la rigueur être utilisés à des fins discutables et que nous saisisîmes provisoirement. Nous le dîmes à des représentants de l'Ambassade d'Allemagne venus aux nouvelles, ainsi, bien entendu, qu'à des journalistes aux aguets et rendîmes bientôt sa liberté à notre prise, avec les indemnités et regrets d'usage.

Sur un tout autre plan, j'ai reçu la visite du chef du gouvernement de Madagascar qui s'intéressait à des achats de bâtiments. Nous lui rendîmes tous les honneurs voulus et le reçûmes à déjeuner à ma résidence en compagnie du Préfet de la Manche ; mais je n'ai jamais connu la suite qui avait été donnée à cette visite.

14. Comme il est facile de le constater, les agréments mais aussi les soucis et occupations ne nous manquaient pas, car j'avais estimé, entre temps, indispensable de faire le point des implantations de matériels de guerre et des armements laissés sur place par les Allemands lors de leur départ des zones côtières qu'ils avaient détenus durant des mois.

Du Nord au Sud et d'Est en Ouest, Blockhaus, abris, batteries dépôts de matériels, plus ou moins en état ou détruits, se suivent en effet sur des kilomètres. Envahis par une végétation dévastatrice, ils n'ont plus guère d'intérêt militaire, mais certains éléments sont encore utilisables à des fins diverses. Je les parcours et fais le point de leur situation, sans engager de dépenses superflues.

15. Dans le même temps, pour d'autres raisons, je circulais beaucoup dans ma région et même au delà.

C'est ainsi que je rends aux Belges, une visite qu'ils m'ont faite, en allant à Ostende et Anvers où je suis parfaitement reçu et que j'accompagne notre Président dans toutes les visites qu'il fait chez nous et même au- delà, le long des côtes.

16. Mais tout a une fin et je suis avisé que, sur le désir que j'avais exprimé, je serai appelé très prochainement à rallier Bizerte où je remplacerai le Commandant de la Base arrivant en fin de carrière. Je ne peux que m'incliner avec plaisir et prévenir ma femme qui, tout compte fait sera satisfaite.

D.- COMMANDANT DE LA BASE STRATEGIQUE DE BIZERTE

(2 octobre 60/20 décembre 1961)

a) Les huit premiers mois

1. Après un séjour intéressant, mais relativement bref à Cherbourg, j'étais donc appelé à prendre à Bizerte, le 3 octobre 1960, la suite d'un de mes bons amis qui partait en retraite : l'Amiral ANTOINE.

Avant son départ, comme il était normal, j'allais avec un avion de liaison prendre contact avec lui pour faire le point de la situation ; et constater en particulier, qu'il se "débattait" pour obtenir que l'armée de terre n'évacue pas en totalité Bizerte, comme le ministre des armées l'avait prévu. Ce qui me paraissait effectivement regrettable.

2. Depuis le mois d'août 1960, la mission donnée à mon prédécesseur était en effet : "d'assurer statistiquement avec les moyens organiques mis à sa disposition, la sécurité et l'intégrité des installations essentielles de la base pendant les délais nécessaires à l'arrivée d'éléments de renfort, 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".

Mais dans le même temps qu'il donnait ces directives, le ministre décidait que les dernières forces terrestres stationnant à Bizerte devraient être rapatriées dans les meilleurs délais et que la marine et l'air auraient ensuite à assumer seules, la "garde statique" des installations conservées sous notre main, jusqu'à nouvel ordre.

3. Effectivement, en dépit des efforts que n'avait cessé de faire mon prédécesseur, quand j'arrivais à Bizerte, l'armée de terre pliait ses bagages.

De 3 000 au début de l'année, ses effectifs étaient tombés à 1 950. Lors de chaque libération, le contingent qui partait n'était pas remplacé.

D'ici quelques mois, voire semaines, les deux régiments qui subsistaient : le 8ème Régiment de Chasseurs d'Afrique et le 412ème Régiment d'Artillerie anti-aérienne n'auraient même pas besoin d'être dissous : "ils le seront automatiquement", me dit-on.

4. Une fois cette opération effectuée, ma situation aurait donc été la suivante :

Je disposerai d'environ 4 000 marins dont 500 seraient des fusiliers marins ou assimilés. 1 500 feraient partie des équipages de nos bâtiments et de notre flottille d'aviation. Sur les 2 000 restant, un millier ne pourraient être appelés à combattre, soit à cause de leur statut, soit parce qu'ils occuperaient des fonctions vitales qu'ils ne pourraient abandonner pour "aller au créneau".

Seuls sur ces deux mille, un millier au plus pourraient combattre sans avoir pour la plupart, de grande compétence.

En ce qui concerne l'Armée de l'Air, sur les 2 000 qu'elle comptait, 350 appartenaient aux forces aériennes et 650 à des spécialités dont les titulaires remplissaient des missions ou effectuaient des travaux qui les rendaient indispensables.

Sur les 1 000 restant, 200 seulement étaient des spécialistes du combat au sol. Sur les autres, 500 au plus pourraient être rendus disponibles pour "porter des fusils".

5. Dans de pareilles conditions, il me paraissait anormal que les seuls marins et aviateurs valables existant à Bizerte pour remplir les tâches qui leur incombait en cas de crise soient en nombre aussi insuffisant.

Un appoint substantiel fourni par l'armée de terre ou des marins et aviateurs à vocation de "combattants à terre" est donc indispensable.

Je l'écris officiellement et me rends à Paris pour le dire à toutes les autorités concernées : le danger que nous courrons est trop grand pour être admis.

6. Mais je me heurte partout à des fins de non-recevoir, à quelques exceptions près fort aimables, mais négatives. Je suis navré, et aussi très inquiet. En désespoir de cause, je me résous finalement à solliciter d'être reçu par le Général de Gaulle en personne.

Je suis évidemment ému, mais l'audience est accordée et j'entre chez le grand patron qui me reçoit fort aimablement, m'écoute, s'intéresse à mes difficultés et me dit qu'il estime effectivement nécessaire que je dispose des moyens qui me sont indispensables pour remplir la mission qu'il m'a donnée.

7. Je sors de cette audience rasséréné et rends compte évidemment de ce qui m'a été dit, avant d'aller prendre mon avion pour retourner à Bizerte. J'ai l'impression à tort ou raison que les paroles que j'ai rapportées du grand patron auront quelque écho. Je ne me trompais pas, car quelques jours après, j'apprends que des dispositions sont en cours d'être prises pour que l'armée de terre maintienne à Bizerte, comme je le souhaitais, un régiment, adapté aux circonstances et aux besoins à satisfaire, tant que la situation l'exigerait.

J'avoue que je suis satisfait et que je vais désormais poursuivre sans appréhension la mission qui m'a été confiée à Bizerte.

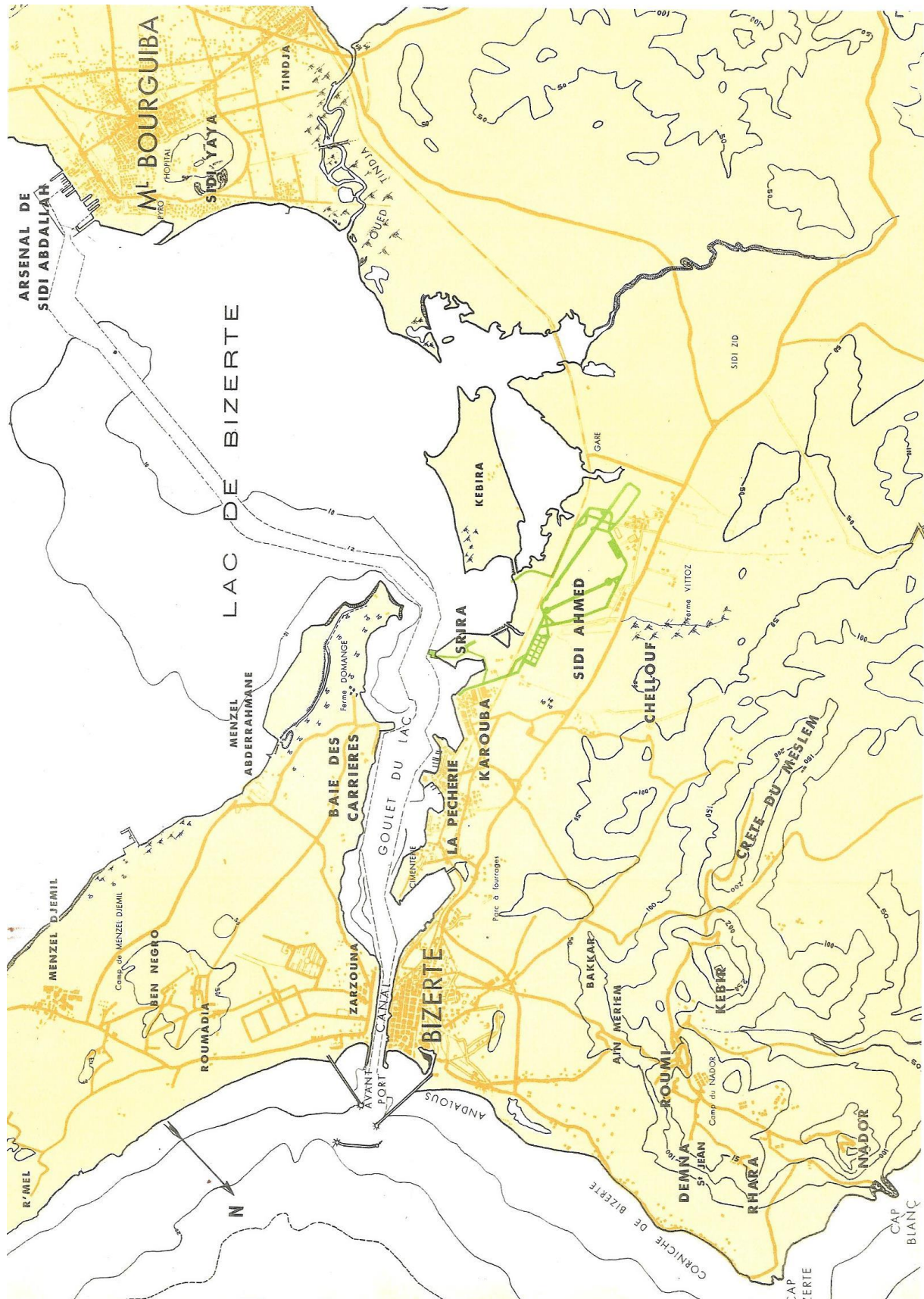
8. Ces démarches ne m'avaient heureusement pas empêché de faire venir à Bizerte ma femme, ma belle-mère et deux de mes jeunes neveux ... qui profitaient des plaisirs du parc et de la plage qui entouraient la très belle demeure dans laquelle nous demeurions dans le voisinage des bureaux, siège du Commandement de la Base.

En cette fin d'année 60, nous pouvions encore nous rendre à Tunis et ses alentours. Nous n'étions pas cloîtrés. Je dirai même que nous avions de nombreuses relations dans les milieux d'affaires et politiques français et étrangers, sans parler des militaires et fonctionnaires de toutes nations que nous fréquentions.

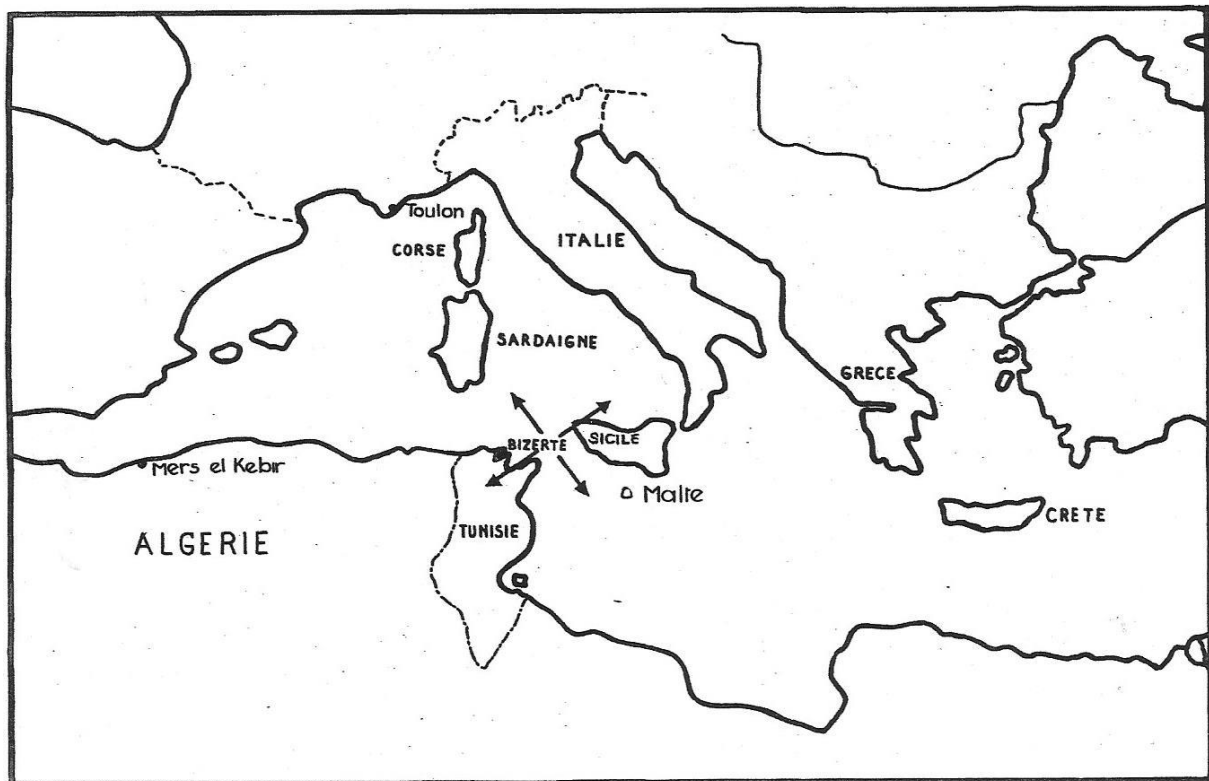
9. Dans le même temps je faisais le tour des installations de la base, en bonne position pour couvrir une zone de détection étendue, contrôler tout le trafic entre Gibraltar et le Proche-Orient et verrouiller l'entrée du Bassin occidental de la Méditerranée.

Dans ce rectangle se trouvaient :

- un plan d'eau abrité de 110 KM2 en eau profonde relié à la mer par un goulet large de 300 m parcouru par des courants violents ;
- des terres-pleins débouchant sur ce plan d'eau, favorables à l'établissement de terrains d'aviations et d'ensembles industriels ;
- des massifs montueux propices à la réalisation d'installations souterraines.



Carte réalisée par les Services Information de la Base Stratégique de Bizerte, pour la plaquette d' « ICI Bizerte », en octobre 1961.



Cette carte, également réalisée pour « d'Ici Bizerte » montre l'emplacement « stratégique » de la base française.

10. Notre domaine était constitué par des enceintes séparées les unes des autres, communiquant entre elles ou avec l'extérieur suivant des règles résultant d'accords plus ou moins tacites passés avec le Gouvernement Tunisien.

Le périmètre terrestre de ces enceintes, d'importance inégale dépassait 30 kms.

Sa surface était enfin divisée, en vue de sa défense, en 4 zones A- B- C et D dans lesquelles se trouvaient des installations utilisées par nos forces ou simplement gardiennées.

11. La zone A groupe d'un seul tenant à Sidi-Abdallah :

- des installations industrielles, disposées autour de 4 bassins à flot, conçues et réalisées à des fins de réparation navale ;
- une pyrotechnie avec darse ;
- des dépôts souterrains de munitions au- dessous de la colline de Sidi Yaya ;
- des installations et magasins divers, des sections "Approvisionnements de la flotte, vivres, habillement, etc ... "
- un hôpital de plein exercice ;
- des casernes, centres, foyers, locaux d'habitation ...ainsi qu'une station d'émission, un poste gonio, un parc de dépôts de produits noirs et blancs, etc ...

12. La zone B à vocation strictement opérationnelle couvre :

- sur la rive Nord du goulet et du lac :
- d'un seul tenant :
- . l'ensemble maritime et interarmées de la Pêcherie;
- . la base aéronautique navale de Karouba;
- . la base de l'armée de l'air de Sidi Ahmed;

- à l'extérieur de l'enceinte continue, des ilots et, sur la rive Sud du goulet : les ateliers et magasins enterrés de la base des Carrières.

13. La Pêcherie abrite :

- l'état-major de la base stratégique avec le P.C. de commandement interarmées, le P.C. opérations marine et le P.C. de transmissions de la base ;
- le P.C. de commandement de la zone B, la base navale de la Baie Ponty, pouvant recevoir des bâtiments de tonnage élevé ;
- des magasins, ateliers, mess, foyers, etc ...

Face à la Pêcherie dont il est séparé par le goulet, large de 700 mètres, le centre logistique de la Baie des Carrières abrite en souterrains :

- l'atelier militaire de la flotte chargé des réparations courantes des navires de guerre ;
- des dépôts de carburants et une centrale électrique pouvant satisfaire l'ensemble des besoins de la Base.

14. La base d'aéronautique navale de Karouba s'étend de la Pêcherie jusqu'à l'Oued Merazia. Elle peut normalement abriter 5 flottilles et dispose en particulier d'un poste d'amarrage pour porte-avions relié aux hangars par une piste de roulage. La base de l'armée de l'air de Sidi-Ahmed, dite base 156 Roland-Garros, s'étend dans l'Ouest de la base de Karouba et dispose de 2 pistes, l'une de 2 400 mètres et l'autre de secours de 1 200 mètres qu'elle utilise en commun avec la B.A.N. de Karouba, mais dont elle est affectataire principale.

15. La zone C comprend au Nord du goulet, des installations dispersées depuis le Djebel Meslem jusqu'à la Côte. Sont occupés les ouvrages suivants :

- le centre souterrain de réception radio Air-Maritime du Meslem;
- le fort du K.ébir où se trouvent le P.C. de commandement de la zone, la base aérienne 958, le C.O.S. du Kébir et des installations radar qui assurent la couverture aérienne du Nord Constantinois;
- le camp du Nador ;
- la batterie du Cap-Bizerte dans laquelle se trouve implanté le P.C. protégé de défense d'entrée du port ;
- enfin le sémaphore du Cap Blanc, seul "oeil" de la Base vers le grand large.

Sont murés en outre, en raison de la situation actuelle de la Base, de nombreux ouvrages inachevés tels que le P.C. souterrain Air-Marine du Kébir et d'autres très importants.

16. La zone D qui s'étend sur quelques kilomètres le long de la rive Sud du Goulet jusqu'à quelques autres dizaines de kms dans l'intérieur des terres dans lesquelles se trouvent des postes tels que ceux de Menzel Djebel dans lequel est installé le P.C. de commandement de la zone et celui du fort de Roumadia, centre de D.C.A. de la marine.

17. Pour conclure, je dirai que nous disposons d'un riche ensemble de moyens, que nous aurons un jour plus ou moins prochain ou lointain, à évacuer ou remettre à nos hôtes.

D'ici là nous nous efforcerons de ne pas trop les gêner, mais d'après les instructions qui m'ont été données nous resterons sur place tant que durera la tension qui nous oppose aux Russes à Berlin, ou une crise très grave se développe qui peut dégénérer en conflit ouvert.

18. C'est ainsi, en tous cas, que les moyens militaires terrestres dont nous devons être privés, seront au contraire augmentés en nombre et mieux adaptés aux besoins à satisfaire.

Le 8ème Régiment de Chasseurs d'Afrique et le 412^{ème} d'Artillerie anti-aérienne ont été dissous mais seront remplacés, le 1er janvier 1961, par le 8ème R.I.A. ou Régiment Interarmes comprenant :

- un groupe d'intervention, articulé en deux sous-groupements stationnés, l'un dans le Nord au Nador, l'autre dans le Sud à Menzel\ Djémil, et composés chacun d'un P.C. de groupe, d'un escadron de chars M.20 et d'un escadron porté;
- des formations de combat comprenant : 2 compagnies d'infanterie associées chacune à une section de 105 HM2 stationnées l'une en zone A, l'autre en zone B - et 4 pelotons.

19. Avec les éléments existants par ailleurs ont été constituées :

- 3 compagnies de défense "Marine" stationnées en Zone A, (Sidi Abdallah), B (Karouba), D (Roumadia) celle-ci associée avec une section de tir de 90
- 2 compagnies de défense "Air" stationnées l'une en zone B (Sidi Ahmed) et C (Kébir)
- 28 "formations de marche" qui seraient créées à l'alerte, avec des personnels de toute nature prélevés dans les unités ou services existant, pour être répartis entre les différentes enceintes pour constituer des "unités de circonstances".

20. Les moyens organiques aériens sont de leur côté les suivants :

Au titre de l'Armée de l'Air :

- l'escadre de chasse N°7, comptant 9 Mistral et 15 Mystère IV ;
- une escadrille de liaison aérienne (ELA 47) ;
- la 23ème escadre d'hélicoptères ;

Au titre de l'Aéronautique Navale :

- la 11ème flottille de chasse de nuit composée de 12 Corsairs
- une escadrille de servitude ;

21. Les moyens organiques maritimes qui sont modestes comptent un groupe d'engins opérationnels (1 Edie et 6 LCM qui sont blindés) – une division de 3 vedettes et d'un escorteur côtier et la 5ème escadrille de dragage comprenant 5 MSO et 9 MSC qui constituent le gros de nos forces navales ...

22. D'une façon générale enfin, sur le 7 700 hommes des trois armées, affectés désormais à la Base, 3 500 au grand maximum en cas d'alerte seraient aux créneaux ; les autres seraient répartis pour satisfaire des besoins incompressibles, entre les formations maritimes et aériennes et leur support, les services sanitaires, les organismes de commandement, de transmission, de transport, de dépannage et de ravitaillement de la Base, etc ...

Mais si les forces maritimes et aériennes sont suffisantes il n'en est pas de même "sur terre", en dépit de la création du 8ème R.I.A. qui répond tout juste aux besoins à satisfaire en cas de crise.

23. Le renforcement de la Base est prévu en fonction de l'évolution de la conjoncture dans un plan qui porte le nom conventionnel de "Charrue" et prévoit l'arrivée de renforts substantiels. En janvier 1961 nous n'en étions pas encore là ... mais au "repas" de corps du 8ème Régiment Interarmes qui venait d'être créé et que j'avais l'honneur de présider.

24. En février BOURGUIBA se rend en France pour faire le point de la situation avec le Général de GAULLE. Manifestement il voudrait bien s'arranger avec nous, mais le Général lui dit qu'il estime "qu'il existe un danger grave et permanent de guerre mondiale et que dans cette situation de fait, la France considère qu'elle est en droit d'assurer sa défense et qu'en outre elle a le désir de contribuer à la défense de l'Occident".



Vue aérienne de l'arsenal de Sidi Abdallah pour « d'ICI Bizerte ».

Certes, il "accepte de discuter avec la Tunisie, comme la France a toujours accepté de le faire, des conditions d'utilisation de la Base de Bizerte. Mais il ne consent pas à l'évacuer, dans les circonstances actuelles et ne s'accommodera d'aucune molestation et brimade qui seraient accomplies à l'égard de ses forces à Bizerte".

La situation est claire et BOURGUIBA sait à quoi s'en tenir.

25. Un autre problème se pose très important, à l'Arsenal de Sidi-Abdallah qui fait partie du complexe maritime de Bizerte. La distinction entre le secteur militaire et le secteur industriel est artificielle : la valeur de l'un conditionnant celle de l'autre.

L'Arsenal de Sidi-Abdallah représente environ 50% du potentiel industriel mécanique de la Tunisie en 1960 ; il est en outre le seul ensemble possédant des moyens de travail lourd.

Il présente donc un intérêt capital pour l'économie Tunisienne.

Mais la Tunisie ne dispose pas alors des personnels d'encadrement indispensables pour assurer le bon fonctionnement et la productivité de l'arsenal, sans notre intervention.

26. Il est évidemment possible d'envisager de nombreuses solutions de gestion qui se situent entre une gestion française et une gestion tunisienne, en fonction des critères qui seront admis. De nombreuses études que je suis, sont en tout état de cause lancées. Mais dans l'attente de directives générales de mes autorités de tutelle, j'ai prescrit aux autorités de la Base, sous mes ordres, de ne procéder à aucune opération qui pourrait gêner la réalisation de dispositions qui leur seraient notifiées.

27. Les semaines passant, il m'a paru, en tout cas, nécessaire de remplacer "les plans de protection et de défense de la Base stratégique contre des actions subversives", établis en 1959, par un nouveau plan tenant compte de faits nouveaux survenus depuis cette époque, établi le 13 avril 1961 qui annule et remplace le précédent.

28. Ce plan - auquel est adjoint un volume d'annexes - indique les missions du Commandement de la Base Stratégique en cas d'attaque caractérisée ou de troubles à Bizerte, qui sont les suivantes :

- avec les moyens organiques de la Base Stratégique

- D'une façon générale :

. maintenir l'intégrité de la base,

. sauvegarder au maximum la liberté d'action dans la mesure compatible avec les moyens initiaux;

- En particulier :

. garantir dans tous les cas la libre utilisation du terrain d'aviation de Sidi-Ahmed;

. conserver la liberté de 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 si possible les incidents

- avec les moyens de renforcement :

- assurer la liberté d'action des communications par voies aérienne et maritime

- augmenter la zone contrôle par nos forces pour permettre l'utilisation de la Base sans entrave.

30. Ce plan était à peine publié et "testé" que des événements graves survenaient à Alger le 22 avril qui se répercutaient à Paris. Un coup de force était tenté par des officiers généraux, de haut rang, pour mettre en place en Afrique du Nord un régime militaire qui aurait pris la suite de celui qui existait, considéré comme incapable d'assurer l'ordre et l'avenir des 3 départements. Dans un premier temps le mouvement a semblé réussir, essentiellement à Alger, mais très vite il a dégénéré et s'est désagréé.

A Bizerte je fis très vite le tour de tous nos militaires et me rendis compte que la quasi- totalité d'entre eux ne tenaient absolument pas à suivre les généraux qui avaient déclenché la bagarre.

30. Durant les visites que je faisais, on m'annonça l'arrivée d'un avion qui nous amenait une "personnalité" qui voulait me rencontrer et que je reçus. J'eus la surprise et le plaisir de constater qu'il s'agissait d'un Général de mes amis qui avait dû quitter sa résidence des environs d'Alger, en civil, et pris un avion avec lequel il avait décidé de se rendre à Paris et qui partageait entièrement mes inquiétudes et mon avis sur l'avenir du mouvement ...

Il partit très vite, tandis qu'effectivement la situation redevenait normale en quelques jours et qu'étaient arrêtés ou poursuivis les généraux et leurs amis qui avaient mené l'opération.

31. Le calme qui allait régner n'aura pas une longue durée, car, bientôt BOURGUIBA ne pourra empêcher ses troupes de s'agiter puis, de vouloir nous chasser quel qu'en soit le prix, ainsi que nous allons en faire le récit.

b) Les deux mois qui précèdent la crise

32. Première quinzaine de juin : des rumeurs incontrôlées commencent à courir concernant une première relance possible de la bataille de l'évacuation de Bizerte. Ces rumeurs trouvent apparemment leur fondement dans la situation difficile dans laquelle risque de se trouver prochainement BOURGUIBA : mauvaise récolte, conflit avec le F.L.N., position en porte à faux dans le monde Arabe.

33. 13 juin, premier incident à Sidi Ahmed où se poursuivent en extrémité de piste depuis le 15 avril, des travaux dont le détail a été porté à la connaissance du Gouverneur de Bizerte par une lettre officielle du 4 mai.

Des gardes nationaux menacent d'ouvrir le feu sur des ouvriers Tunisiens participant à ces travaux, accusés de s'approcher trop près du réseau de barbelés couvrant la Base dans l'axe de la piste.

15 juin, deuxième incident : les ouvriers Tunisiens ayant été remplacés pour l'exécution des travaux par des militaires sans armes, une section de la garde nationale somme les militaires de s'éloigner sous menaces d'ouvrir le feu.

34. Au cours des jours suivants les militaires se rendant à Tunis en permission régulière sont avisés que très prochainement aucun militaire ne sera autorisé à franchir les limites du gouvernorat de

Bizerte sans un laissez-passer signé par le Gouverneur.

Le 24 juin la menace concernant l'interdiction de sortir des limites du Gouvernorat se concrétise: me rendant à Tunis je suis moi aussi refoulé vers Bizerte ; mais je dois reconnaître que le lendemain, ayant protesté contre cette mesure, je reçois des excuses et l'autorisation qui me manquait la veille.

35. Le 22 juin avait eu lieu un premier incident au Nador : des militaires français effectuant un exercice de routine sur le terrain militaire du Nador, sont invités par la garde nationale, sous menace d'ouvrir le feu, à quitter les lieux.

Le 28 juin, deuxième incident au Nador, mais à la suite des négociations sur place, un officier de la garde nationale reconnaît notre bon droit et l'exercice est repris.

36. Le même jour, le secrétaire d'Etat Tunisien à la Défense prétend que l'ensemble des travaux en cours à Sidi-Ahmed violent le statu quo. Nous protestons mais, pour éviter un drame, je les suspends, tandis que les Tunisiens entreprennent la construction d'un mur en pierres à la limite des barbelés dans l'axe de la piste de Sidi-Ahmed. Finalement le 1er juillet le Gouverneur interdit aux entreprises privées de continuer à travailler pour la Base.

37. Le 3 juillet, le même Secrétaire d'Etat visite Bizerte et Menzel BOURGUIBA, accompagné d'une nombreuse suite ; il se rend dans les casernes, va examiner "le mur" construit dans l'axe de la piste, et se fait applaudir par les militants du Destour qui scandent : "Evacuation des armes".

Il reçoit, le lendemain, notre Ministre à Tunis et lui déclare avec solennité que "si nous refusons plus longtemps d'ouvrir un dialogue sur le fond du problème de Bizerte, nous allons à une crise d'une extrême gravité".

Dans le même temps 1 500 "volontaires Tunisiens" commencent à creuser des tranchées à quelques mètres de nos barbelés le long de la route qui longe Sidi-Ahmed. Je décide alors de réduire le nombre des permissionnaires pour renforcer discrètement la garde et la surveillance des installations de la Base.

38 . Le 5 juillet, la section du Néo-Destour de Bizerte appelle "les hommes, femmes, vieillard et enfants à se lever d'un seul bloc pour participer à la lutte pour l'évacuation". Le lendemain : manifestation dans Bizerte pour "réclamer l'évacuation" groupant quelques 4 000 personnes, acheminées pour la plupart par cars des environs et manquant manifestement d'enthousiasme.

Le 8 juillet, le creusement des tranchées autour de la Base se poursuit. L'Armée Tunisienne met ouvertement en batterie un mortier à proximité de la gare de Sidi-Ahmed. Et le lendemain, quelques 6 000 personnes viennent encore manifester, venant de l'extérieur. 500 seulement se montrent vraiment excités. Les autres suivent sans passion.

39. Simultanément de nombreux mouvements de troupes ont lieu aux alentours des divers ouvrages de la Base. Je décide alors de consigner les deux tiers des effectifs, de faire prendre leur commandement aux Commandants désignés des zones et sous-zones, de mettre la Base en état de supporter sur le plan logistique un siège de longue durée.

Le Chef de Cabinet de BOURGUIBA remet dans le même temps au Général de GAULLE une lettre personnelle de son chef.

40. Le Gouverneur me fait part de l'arrivée prochaine à Bizerte de "Jeunesses Destouriennes" venant de toutes les régions de Tunisie et me demande "pour éviter tout incident" de prohiber le port de l'uniforme jusqu'à nouvel ordre à Bizerte. Je refuse en tout état de cause, de m'engager pour une longue durée.

Dans l'après-midi du 10 juillet, par le train, par la route, à pied, en camions, en cars, ne cessent d'arriver des groupes encadrés de "jeunesses destouriennes". De son côté, l'armée Tunisienne poursuit "le masquage de nos positions"; les hôpitaux sont évacués par ordre du Gouverneur qui demande à la population de "donner généreusement son sang" pour soigner les futurs blessés de la bataille de Bizerte.

L'envahissement de Bizerte se poursuivant dans une atmosphère de plus en plus belliqueuse, je décide à 21 heures de faire rallier tous les personnels et de placer la Base dans le stade de vigilance défini dans le plan de défense de la Base.

41. Le 11 juillet au matin, les jeunesses Destouriennes qui ont passé la nuit dans les casernes de Bizerte sont de l'ordre de 4 000. Les manoeuvres effectuées à Kasserine par les éléments de l'armée Tunisienne étant terminées, il apparait que celle-ci est en état de rassembler, en une nuit, environ 6 000 soldats.

Estimant que la Base commence à courir un danger certain, je demande l'envoi en renfort d'un régiment et la mise à ma disposition d'un porte-avions; mais je n'ai pas de réponse.

Le 12 juillet, deux groupes de jeunesse Destouriennes, l'un d'un millier de manifestants, l'autre de 1 500 défilent le long de nos barbelés en scandant des slogans. La tension croît. Je rends compte "qu'étant donné la surexcitation dans laquelle se trouvent les jeunesses Destouriennes qui affluent à Bizerte, des opérations très sérieuses, comportant l'emploi des armes, me paraissent inévitables à bref délai, dans le cas où aucune négociation n'aurait lieu".

Sur ordre du Premier Ministre, je remets au Gouverneur une lettre l'avertissant que je ne resterai pas passif dans le cas où une action de force serait tentée contre la Base.

Je décide enfin, à 20 h.00, de mettre sur pied toutes les unités de défense prévues à l'alerte.

42. Notre attaché militaire à Tunis rend compte le 13 juillet qu'à son avis "les préparatifs Tunisiens pour la bataille de Bizerte sont vraisemblablement terminés et que sauf éléments nouveaux, des incidents graves sont à prévoir".

Dans l'après-midi, notre ministre remet au Secrétaire d'Etat une communication destinée à BOURGUIBA, en réponse à la lettre que celui-ci a envoyé le 7 juillet au Général de GAULLE. A minuit, enfin, je suis avisé que l'Armée Tunisienne est mise en état d'alerte renforcée.

43. Le lendemain - 14 juillet ... Je rends compte à Paris :

- que les Tunisiens sont prêts à passer à l'action progressivement ou brutalement ;
- que la situation est foncièrement différente de celle de février 1960 ;
- qu'à mon avis BOURGUIBA ne peut absolument plus "reculer" si une satisfaction, qui lui permette de sauver la face ne lui est pas donnée.

44. Estimant qu'il existe un risque de guerre à proche échéance entre la France et la Tunisie, je décide d'envoyer à Paris l'Amiral PICARD DESTELAN, Major Général et Commandant en Second de la Base "pour envisager les dispositions à prendre". Dans le même temps, le Capitaine de Vaisseau LANDRIN, de l'état-major particulier du Premier-Ministre, vient faire une courte mission d'information à Bizerte où il constate la parfaite identité de vue de toutes les autorités diplomatiques ou militaires sur place concernant la gravité de la situation.



L'amiral Picard d'Estelan

A 20 heures, je suis informé à toutes fins utiles qu'en cas de crise ouverte, les forces terrestres susceptibles d'être mises à ma disposition sont :

- le 2ème RPIMA et une section du Génie - 1er échelon en alerte en 7 heures à Blida - 2ème échelon en alerte en 12 heures à Bône ;
- le 3ème R.P.I.M.A. en alerte en 24 heures à Zéralda ;
- le 3ème R.E.I. et 2 escadrons du 8ème Hussard en alerte à Bône et Médéa.

45. L'Amiral O'NEILL, chef d'état-major de la défense nationale et le colonel LALANDE appelé à exercer le commandement des forces terrestres de renfort, effectuent une mission de liaison et d'information à Bizerte. La parfaite identité de vue de toutes les autorités locales est à nouveau confirmée.

Dans la matinée, manifestation à Bizerte, analogue aux précédentes : 6 000 "Destouriens" sont désormais cantonnés dans les casernes à Bizerte et au Zarour, tandis que l'armée Tunisienne dispose à proximité de nos positions, d'un groupement d'intervention comprenant au moins 4 bataillons, un groupe d'artillerie et des éléments blindés.

Notre ministre à Tunis effectue une nouvelle démarche auprès du Secrétaire d'Etat à la Défense qui lui fait connaître que celle-ci n'apporte pas d'éléments suffisants pour modifier le programme arrêté par le Gouvernement Tunisien.

46. A 7 heures arrive le premier renfort mis à notre disposition une section du Génie pour parfaire l'aménagement des installations défensives de la Base.

De son côté BOURGUIBA prononce devant l'Assemblée Nationale Tunisienne un discours dans lequel il annonce que la Tunisie reprendra à partir du 19 juillet à 0 heure 00, la lutte avec les procédés qui avaient été mis en oeuvre jusqu'au 17 juin 1958, après l'incident de Sakiet.

L'Amiral PICARD DESTELAN revient de sa mission à Paris et ne m'apportant pas d'instructions modifiant celles qui m'ont été données jusqu'à ce jour, je demande aux autorités dont je dépends de m'envoyer discrètement au moins quelques troupes aguerries en renfort.

47. Autour de la Base, dès la première heure, le 18 juillet, d'importants mouvements de troupes Tunisiennes ont lieu. Des tranchées, des trous d'hommes, des postes de tir et des barrages sont aménagés à tous les carrefours importants. La circulation reste libre, mais sévèrement contrôlée. Notre Ministre à Tunis fait, sans succès, une nouvelle démarche de mise en garde ; mais je suis heureusement informé par notre Gouvernement :

- qu'à partir du lendemain un task groupe composé du "DE GRASSE" et des Escorteurs "CHEVALIER PAUL" et "LA BOURDONNAIS" croisera, à ma disposition, au large de Bizerte, ainsi que l'ARROMANCHES" ;
- que le 2ème R.P.I.M.A. et le 3ème R.P.I.M.A. susceptibles d'être parachutés ou aéroportés sont en alerte respectivement à 6 heures à Blida et 12 heures à Sidi Ferruch, ainsi que le Commandant et l'état-major de la 2ème brigade;
- que le 3ème R.E.I. et 2 escadrons du 8ème Hussard se tiennent prêts à Bône à rallier Bizerte par voie maritime.

48. En fin de soirée, il est clair que les dés de fer sont à la d'être jetés.

c) La journée du 19 juillet

49. Le sursis accordé par le Président BOURGUIBA expirant à minuit le 18, il était à prévoir que dès cet instant les autorités Tunisiennes commenceraient à "asphyxier" progressivement la Base.

50. Sans coup férir, celles-ci déployèrent effectivement une activité fébrile pour achever les barrages et mettre en place les postes de contrôle destinés à interdire toute circulation entre nos enceintes militaires. A cette fin ils prolongèrent leurs barrages par des tranchées, creusées sur les bas- côtés des routes, tenues par des groupes de 20 à 50 hommes armés.

Au cours de la nuit, huit véhicules militaires français avaient été saisis et leurs personnels à bord arrêtés ; une ambulance refoulée ; en fin de matinée 30 militaires des 3 armes et 22 civils emprisonnés puis internés. Les employés civils se rendant à leur travail avaient été refoulés ; seuls passaient les ouvriers de l'arsenal de Sidi Abdallah.

Dans le même temps l'Armée Tunisienne prenait ses positions de combat en occupant les tranchées qu'elle avait creusées depuis le 5 juillet et en mettant en batterie des armes lourdes, des pièces d'artillerie et des pièces anti-aériennes.

Les Tunisiens voulaient manifestement en multipliant les provocations de toute nature "battre le fer tant qu'il était chaud" brutalement, sans aucune progressivité.

51.- Je saisis évidemment notre Gouvernement de la situation qui, réalisant les menaces qui pesaient sur nous, décide à

- 10 heures 30 : de ramener le délai d'alerte du 2ème R.P.I.M.A. à 1 heure
- 11 heures 10 : de maintenir sous mes ordres le groupe COLBERT qui venait d'être relevé par le groupe DE GRASSE
- 11 heures 15 : de placer l'ARROMANCHES sous mes ordres
- 11 heures 50 : de mettre en route vers Bizerte, dans les meilleurs délais, le 2ème R.P.I.M.A.

52. Pour assurer, en toute hypothèse le "recueil" du 2ème R.P.I.M.A., un ordre d'opération qui reçoit l'appellation de "Bouledogue" est établi qui prévoit qu'à partir de l'heure A on devra être en mesure de résister à toute attaque, et de neutraliser toute arme lourde tirant sur le terrain où sont nos avions.

Aux fins ci-dessus, 30 minutes avant l'heure A un hélicoptère de reconnaissance ainsi qu'une patrouille de Corsairs devront être en vol au-dessus de Sidi Ahmed, et la batterie de 105 à Karouba se tenir prête à intervenir.⁵³- Prenant pour prétexte l'annonce de renforts faite par notre Ministre de l'Information, le Gouvernement Tunisien diffuse à 14 heures par radio la note suivante :

" .. Le survol de la région de Bizerte et du Sud Tunisien à "partir de Gabès est interdit à tout aéronef. Cette mesure vise "tout particulièrement les avions militaires français qui de "l'aveu du Ministre Français de l'Information ont opéré et "opèreront encore des transports de parachutistes à la Base de "Bizerte. Les forces Tunisiennes ont reçu l'ordre d'ouvrir le "feu sur tout avion militaire français violant l'espace "aérien Tunisien".

En fait, à 15 heures 23, une Alouette assurant un transport entre Sidi Ahmed et le Fort du Kébir est pris à partie par des armes automatiques Tunisiennes.

54. Des renseignements arrivant peu après confirment la mise en batterie par les Tunisiens :

- d'un canon antichar de 77 et d'une mitrailleuse lourde à l'extrémité Ouest de la grande piste de Sidi Ahmed ;
- d'un canon à la Ferme Vittoz sensiblement dans l'axe de la petite piste de Sidi-Ahmed ;
- de mortiers à la gare de Sidi-Ahmed et sur les collines au Nord de la Base.

55- Les événements vont désormais se dérouler avec une extrême rapidité.

Dans l'ordre chronologique :

56. A 15 heures 40 - Pour réduire au minimum les risques d'incidents j'interdis tous les vols non opérationnels.

16 heures 00 - Une première vague de 14 Nord 2501 décolle de Blida avec 3 compagnies du 2ème R.P.I.M.A., soit 412 hommes aux ordres du Chef de Bataillon MELLO.

16 heures 35 - Je décide de faire couvrir le terrain de Sidi-Ahmed au moment de l'arrivée du 2ème R.P.I.M.A. par 4 Corsairs au lieu de 2 initialement prévus.

16 heures 40 - Une deuxième vague de 10 Nord 2501 décolle d'Oran avec 3 compagnies du 2ème R.P.I.M.A. dont la compagnie portée aux ordres du Commandant en second.

Je confirme que les 2 premières compagnies devront être parachutées.

17 heures 05 - Les Corsairs prévus sont mis en l'air. Les équipages reçoivent de moi l'ordre impératif de ne pas riposter sur les positions Tunisiennes avant d'avoir pris mon accord. Effectivement les Corsairs sont pris à partie aussitôt après leur décollage, par des mitrailleuses installées à la

Cimenterie : ils ne réagissent pas.

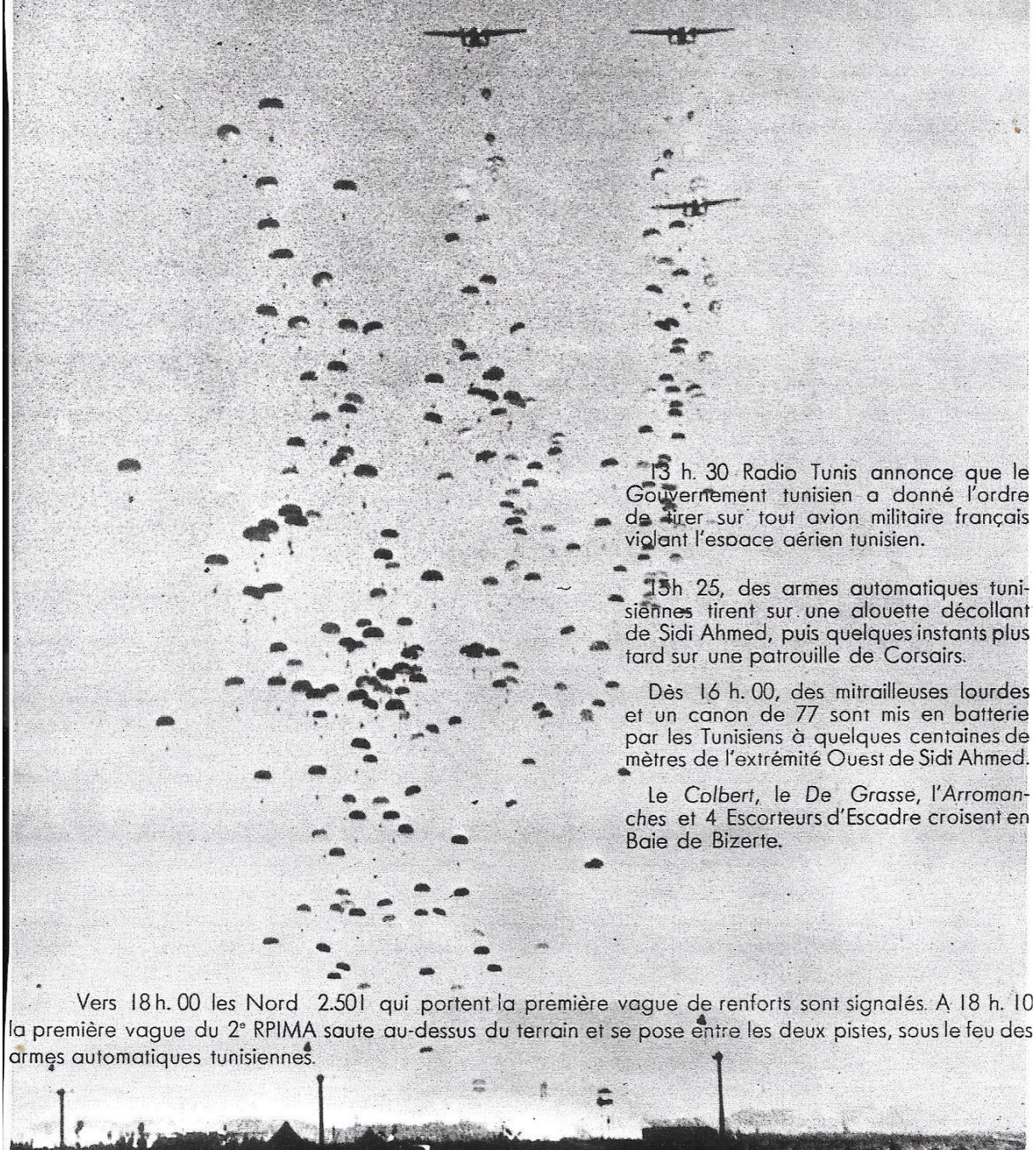
17 heures 40 - Un hélicoptère décolle pour observer les réactions Tunisiennes au moment de l'arrivée prochaine des paras.

18 heures 00 - Les 2 Mistral en alerte sur le terrain reçoivent l'ordre de se joindre aux Corsairs. Dans le même temps je reçois du Ministre des armées l'autorisation que j'avais demandée de riposter par le feu à tout tir adverse destiné à empêcher l'arrivée du 2ème R.P.I.M.A.

18 heures 10 - Un premier groupe de 7 Nord 1501 se présente au-dessus de Sidi Ahmed et, comme prévu, parachute directement et en un seul passage, deux compagnies du 2ème R.P.I.M.A. qui touchent terre entre les deux pistes d'atterrissages.

Le Mercredi 19 Juillet

L'attaque tunisienne - Les premiers renfort arrivent



13 h. 30 Radio Tunis annonce que le Gouvernement tunisien a donné l'ordre de tirer sur tout avion militaire français violant l'espace aérien tunisien.

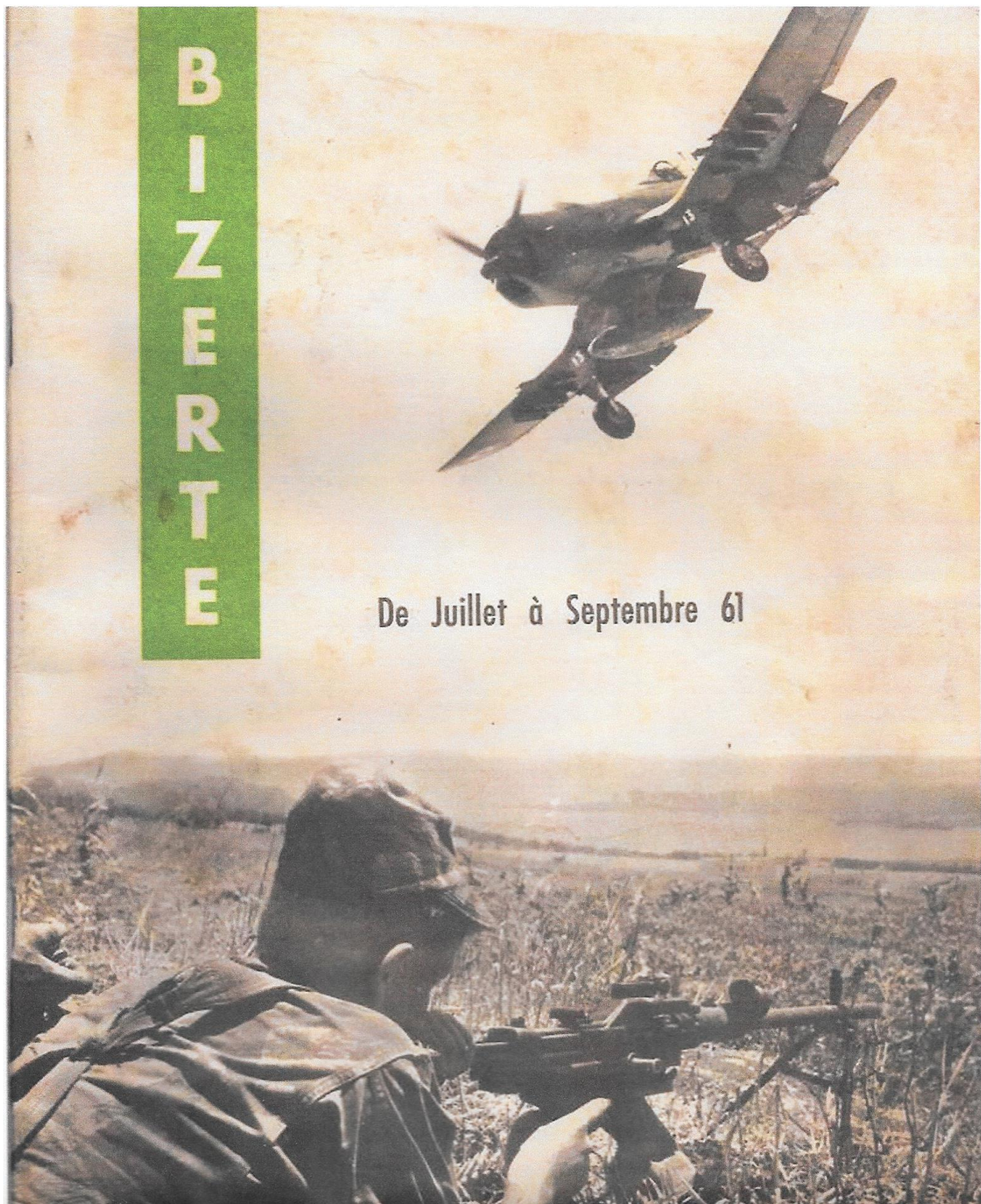
15h 25, des armes automatiques tunisiennes tirent sur une alouette décollant de Sidi Ahmed, puis quelques instants plus tard sur une patrouille de Corsairs.

Dès 16 h. 00, des mitrailleuses lourdes et un canon de 77 sont mis en batterie par les Tunisiens à quelques centaines de mètres de l'extrémité Ouest de Sidi Ahmed.

Le *Colbert*, le *De Grasse*, l'*Arromanches* et 4 Escorteurs d'Escadre croisent en Baie de Bizerte.

Vers 18 h. 00 les Nord 2.501 qui portent la première vague de renforts sont signalés. A 18 h. 10 la première vague du 2° RPIMA saute au-dessus du terrain et se pose entre les deux pistes, sous le feu des armes automatiques tunisiennes.

Les premiers renforts du 2^{ème} RPIMA



Couverture de la plaquette consacrée à la bataille par « Ici Bizerte »

Des mitrailleuses Tunisiennes ouvrent le feu sur les parachutistes en cours de descente ainsi que sur les postes de garde de la Base. Après avoir largué leurs passagers, les Nord 1501 passant au- dessus de la Cimenterie sont encore pris à partie par des armes automatiques.

18 heures 30 - Je téléphone au Consul pour le prier d'intervenir une dernière fois pour essayer d'éviter l'irréparable depuis des heures "j'estime avoir fait preuve de la plus extrême patience". Si les Tunisiens continuent à tirer "je trahirais ma mission en ne réagissant pas comme il convient".

18 heures 35 - Les Nord 2501 du 2ème groupe se posent comme prévu. Les armes automatiques et des canons antichars Tunisiens ouvrent le feu sur les appareils dont l'un d'eux est touché. Dans le même temps, les terre-pleins et hangars de Sidi Ahmed et de Karouba sont soumis à des tirs de mortiers. Sidi Ahmed signale deux morts et vingt- trois blessés.

18 heures 40 - Cette fois la mesure est comble. Les Tunisiens ne pourront pas nier qu'ils ont tiré - longtemps - sur nous, sans que nous ripostions. Les éléments de défense terrestre de la Base comme les avions en l'air reçoivent en conséquence l'ordre de neutraliser les armes qui tirent sur nous.

Le canon antichar placé dans l'axe de la grande piste est touché par la première roquette tirée par nos Corsaires. Un deuxième canon, posté dans une ferme, dans l'axe de la petite piste est repéré au sol et détruit par les Mistral. Un mortier dans l'Ouest de la Base est mis hors d'usage; la gare de Sidi

Ahmed et les tranchées les plus proches sont mitraillées.

19 heures 00 - La troisième et dernière vague des Nord 2501, venant d'Oran avec les derniers éléments du 2ème R.P.I.M.A. se pose sans encombre sur la petite piste de Sidi Ahmed.

20 heures 00 - Tous les Nord 2501 ont redécollé à l'exception de celui qui a été touché par un obus antichar. L'opération "Charrue courte" est terminée. Le "feu" est partout arrêté.

57. La nuit, petit à petit, se fait. Une nuit sans lune au cours de laquelle chacun s'apprête à veiller l'arme au pied, dans l'attente d'une très probable attaque Tunisienne.

Le 2ème R.P.I.M.A. dont les derniers éléments arrivés au crépuscule se regroupent, "prend contact" avec la Base, tandis que ses formations rejoignent les cantonnements qui les attendent: P.C. et 2 compagnies en Baie Ponty; 2 compagnies à la B.A.N. de Karouba et 2 à celle de Sidi-Ahmed.

58. En raison de la gravité de la situation : Je demande à 18 heures 56, l'envoi d'extrême urgence des renforts prévus dans le plan "Charrue Longue" ;

A 19 heures 25, l'autorisation m'est accordée, de sortir des enceintes pour neutraliser si nécessaire les pièces repérées susceptibles de nous harceler ;

J'ordonne à 20 heures 31 au groupe "COLBERT" de croiser toute la nuit à 5 miles au large de Bizerte

Je fais appel à 21 heures à des avions basés en Algérie pour assurer une couverture de la Base dès le lever du jour. Je décide de tenir en alerte en vol toute la nuit un avion lucioleur ainsi qu'un Aquilon armé en roquettes apte à intervenir au sol sur des objectifs éclairés; et d'être prêt, dès l'aube à passer à l'attaque et dégager au moins le terrain de Sidi-Ahmed en occupant les collines qui le ceignent.

59. A ces fins, je fais diffuser à 21 heures 25 un ordre d'opération inspiré du plan Collines prescrivant :

- au 2ème R.P.I.M.A. d'être prêt à sortir des enceintes sur ordre, à partir de l'aube, pour s'emparer au nord des crêtes des Djébels Bou-Alloumga et Zergoum à l'Ouest de la Colline de Sidi-Zid au Sud de la Ferme Domange;

- aux sous groupements blindés du Nador et de Menzel Djemil de "flanquer" les opérations ci-dessus par des mouvements de va et vient autour des enceintes.

A 21 heures 35 je demande liberté de manoeuvre pour exécuter cet ordre.

60. De tous côtés, nous parviennent des nouvelles inquiétantes de mouvements de troupes autour des enceintes qui sont harcelées. Une grenade est même lancée par-dessus le mur de la Pêcherie ...

A 22 heures 38, un escorteur est détaché en protection du Cap Bizerte autour duquel des mouvements suspects sont décelés.

Il se confirme par ailleurs que les Tunisiens mettent en place des câbles en travers du canal ainsi que des canons et des armes automatiques sur les berges.

61. A 00 heure 30, je reçois du Gouvernement un télégramme m'avisant :

- qu'une nouvelle démarche de notre ministre à Tunis aura lieu le 20 juillet pour essayer "d'arranger les choses" ;

- qu'en conséquence, l'exécution de l'opération "Charrue Longue" est différée et qu'aucune opération "d'encagement" ne doit être effectuée pour le moment.

Un nouveau télégramme reçu à 01 heure 30 porte le délai d'alerte des premiers éléments de "Charrue Longue" de 1 à 6 heures.

62.- Dans ces conditions, j'estime ne pas avoir le droit d'exécuter, comme je l'avais envisagé, dès l'aube, mon plan d'opération.

A 2 heures 30, répondant à une question de l'EMG/DN, je confirme qu'étant donné les moyens mis en place par les Tunisiens, l'exécution du plan Ficelles de dégagement du Goulet ne pourra être envisagé qu'après l'arrivée des renforts prévus dans le plan "Charrue Longue".

63. Mais toutes ces dispositions deviennent caduques. Rompant la trêve de fait qui s'était instaurée au crépuscule, les Tunisiens reprennent l'initiative des combats :

- en lançant à partir des premières heures du 20 une série d'attaques sur l'arsenal de Sidi-Abdallah ;

- en bombardant à coups de mortier, à partir de 4 heures, le terrain de Sidi-Ahmed.

d) L'attaque et le dégagement des enceintes militaires au cours de la journée du 20 juillet

(d') Attaque par le Tunisiens et dégagement par nous de la zone A.

64. Dans la journée du 19 juillet les Tunisiens avaient achevé de mettre en place une série de barrages à Sidi-Abdallah. La nuit venue la zone A était scindée en 4 tronçons entre lesquels la circulation était pratiquement interdite, couvrant l'Arsenal proprement dit, le dépôt, l'ensemble hôpital, la colline de Sidi Yaya et la Pyrotechnie.

Il aurait été facile quand les premiers barrages ont été mis en place de couper l'herbe sous le pied aux Tunisiens en bloquant les différentes issues de l'Ilot Marine ; mais cet acte de force n'aurait pas manqué d'être présenté comme une provocation à un moment inopportun.

J'ai donc pris le risque de laisser faire.

65. Quand la nuit arrive, la situation est donc sérieuse d'autant plus que les effectifs, dispersés sur plus de 3 km², dont l'Amiral PICARD DESTELAN dispose, sont très légers et, pour la plupart, de valeur militaire modeste.

Samedi vers 18 heures 30, première escarmouche : un hélicoptère qui transportait des blessés de Sidi-Ahmed à l'hôpital de Sidi-Abdallah est pris à partie.

Enfin à 01 heure 15, le 20, la "porte de l'Arsenal", dite de Bizerte, est attaquée à coup de grenades incendiaires et de charges explosives, par 300 ou 400 Tunisiens qui sont dispersés. Simultanément vers la "porte dite de Tunis", des coups de feu et des rafales d'armes automatiques sont échangées entre les Tunisiens et des éléments de la 12ème compagnie du 8ème R.I.A.

Aussitôt prévenu, je donne liberté de manoeuvre à l'Amiral PICARD DESTELAN pour faire sauter par quelques moyens que ce soit, les barrages situés à l'intérieur de l'Ilot Marine, la provocation Tunisienne étant dûment établie. Je donne également l'ordre à "L'EFFRONTÉE" d'appareiller pour Sidi-Abdallah.

66. A 4 heures 50 la fusillade qui avait cessé reprend et se généralise dans toute la zone - essentiellement autour des portes de Bizerte et de Tunis, que les Tunisiens cherchent à démolir méthodiquement.

La menace d'une intrusion en masse dans l'Arsenal, d'une foule fanatisée, se précise. L'Amiral PICARD DESTELAN rassemble tous les éléments dont il dispose pour s'y opposer et me demande le concours, sinon le secours, de l'aviation pour redresser une situation apparemment critique.

67. Ce concours est immédiatement accordé : entre 5 heures 30 et 5 heures 50, la désorganisation des barrages Tunisiens est effectuée à coups de roquettes et de tirs de mitrailleuses, par 2 Corsaires de la 17 F. La précision du tir est extrême ; les maisons d'habitation situées à proximité des barrages ne sont pas touchées.

Je décide également de distraire au profit de la zone Sud, une compagnie du 2ème R.P.I.M.A. qui embarque en Baie Ponty sur un Edie qui appareille à 6 heures 30.

68. L'Amiral PICARD DESTELAN donne alors à tous les éléments susceptibles d'intervenir contre les barricades, l'ordre d'exploiter le succès des Corsaires. Cette action est en cours quand à 7 heures 15 débarque la compagnie R.P.I.M.A. mise à sa disposition et qui est immédiatement employée à cette tâche.

69. A 9 heures 43, la liaison est rétablie avec la Pyrotechnie :

- Entre 10 heures et 12 heures, la partie Nord du littoral est nettoyée ;
- En fin d'après-midi le ratissage de la bande de terrain comprise entre le mur de l'Arsenal et le Lac de Bizerte est terminé ;
- A 19 heures 15, les combats s'arrêtent après l'intervention de deux Aquilons qui mitraillent des emplacements d'armes lourdes dans le Sud de la porte de Tunis.

70. Les journées des 21 et 22 juillet seront consacrées à consolider les positions acquises, à rétablir le périmètre français de l'Ilot Marine en réunissant dans une même enceinte de barbelés des installations jusque là séparées et à mettre au point un nouveau dispositif de défense; tandis que de nombreux tirs de harcèlement auront encore lieu.

Attaque par les Tunisiens et dégagement par nous de la zone B.

71. Au moment où la nuit du 19 au 20 juillet s'achève, l'ennemi déclenche à partir de 4 heures un violent tir de mortier sur Sidi-Ahmed. Le Nord 2501 immobilisé la veille est incendié, 5 avions de liaison sont endommagés. Si les Tunisiens poursuivent et intensifient les actions, avec les moyens des groupes d'artillerie dont ils disposent, notre situation peut devenir très vite critique.

Ayant prescrit, conformément aux directives du Gouvernement, de suspendre l'exécution de son ordre d'opération N° 2 préparé et diffusé pendant la nuit, je décide de revenir sur cette décision et d'exécuter sur le champ l'ordre ajourné.

72. A 4 heures 45, les premières patrouilles de Corsaires et de Mistrals décollent en conséquence sous le feu et partent aussitôt à l'attaque des positions adverses repérées.

La 2ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. sort des enceintes par une brèche ouverte dans les barbelés à l'extrémité Ouest de la piste principale de Sidi-Ahmed. A 200 mètres de la brèche, malgré la protection d'un tir de 80 obus effectué par la batterie de 105 de Karouba sur les abords de la gare de Sidi-Ahmed, la compagnie est stoppée et doit demander l'appui de l'aviation.

Celle-ci attaque alors à la roquette et au canon les Tunisiens retranchés avec des armes lourdes aux alentours de la gare de Sidi Ahmed. Faisant preuve de beaucoup de mordant, ceux-ci ne peuvent être réduits que par des Corsairs qui les attaquent à la bombe de 500 livres à 500 mètres des parachutistes qui reprennent alors leur progression.

73. Une batterie de 4 canons de 105 est repérée, se dirigeant vers Bizerte avec ses camions d'accompagnement.

Le convoi est pris par la défense au sol de Sidi-Ahmed, puis attaqué à la roquette et au canon par les Corsairs, Mistrals et Aquilon. Sa destruction s'en suit.

74. A 6 heures 00, tandis que la 2ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. poursuit sa progression dans l'Ouest de Sidi Ahmed, les mouvements prévus par l'ordre d'opération mis en exécution se réalisent :

- la 3ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A sort des enceintes et part à l'attaque du Djebel Chellouf au Nord de la Base ;
- la 4ème compagnie et la compagnie portée du 2ème R.P.I.M.A. quittent Karouba, mais se heurtent immédiatement à une formation ennemie camouflée dans les bois d'oliviers qui s'étendent au Sud de sa route.

75. Un peu plus tard, à 06 heures 30, le Commandant de la base de Sidi Ahmed décide de réduire le poste de la garde nationale installé en enclave dans nos positions à 200 mètres de l'entrée de la

Base. L'attaque menée par surprise par la section du Génie aéroportée est terminée au bout d'une heure. La maison est détruite au bazooka et sa garnison annihilée.

76. A 07 heures 00, les formations chargées de la défense de la sous-zone de Karouba, comprenant la 1ère compagnie du 8ème R.I.A. 3 sections de marine mises sur pied par la Base, ainsi qu'un peloton

d'A.M. sortent des enceintes en direction de la route de Tinja mais se heurtent à une vive résistance de l'ennemi. Des éléments blindés et portés du Nador et de Menzel Djemil sortent de leur côté pour des opérations de flanquement.

77. A 08 heures 00, je rends compte à Paris en ces termes : "Les sorties que j'ai fait effectuer sur objectifs limités et menaçant immédiatement la Base par feux d'armes automatiques et lourdes montrent que celle-ci était encerclée au plus près par troupes résolues et nombreuses ; des accrochages généralisés ont lieu immédiatement au débouché des enceintes".

Dans un télégramme adressé à 07 heures 48, j'avais déclaré avoir absolument besoin avant le soir du 3ème R.P.I.M.A., c'est-à-dire des premiers éléments de "Charrue Longue" ...

Précédant l'envoi de cette demande pressante, à 7 heures 35, satisfaction m'était donnée avant la lettre.

78. L'annonce de cette décision me parvient à un moment particulièrement tragique : des renseignements surs m'annoncent en effet qu'une foule composée de jeunes gens, dont certains armés, de femmes et d'enfants, encadrés par des soldats, se rassemble à Bizerte en vue d'aller "manifeste" devant les enceintes de la Baie Ponty. Il apparaît d'autre part que la garnison de la Cimenterie distante de 600 mètres des installations les plus vitales de la Base se renforce, que des armes lourdes y sont amenées et que des éléments ennemis occupent le village de la Pêcherie. De tous côtés autour du P.C. du commandement interarmées de la Base et des centraux de transmissions, des coups de feu crépitent.

Pour réduire la grande menace qui pèse sur cette région de la Base, une "sortie" s'imposerait, mais les effectifs dont je dispose sont trop justes ... il va falloir courber le dos et s'organiser défensivement.

La 1ère compagnie du 2ème R.P.I.M.A. seule réserve valable disponible est déplacée à cette fin à proximité du P.C.I.A.

79. A 09 heures 20 la situation s'aggravant, je rends compte, en raison des incidences politiques et économiques d'une telle action, que je serai sans doute amené à détruire sous peu, à coup de bombes d'aviation, la Cimenterie.

Arrivent alors aux abords de la porte principale de la Baie Ponty, les "manifestants" venant de Bizerte. En tête se trouvent des hommes armés de fusils, vraisemblablement des jeunes Destouriennes, mais aussi des femmes et des enfants.

Des militaires en armes sont sur les bas- côtés de la route. Nos éléments qui protègent la porte et ses abords, soumis au feu adverse, pour ne pas être submergés sont contraints de riposter. Les manifestants de tous âges se dispersent et fuient en désordre, mais les plus virulents se réfugient dans les maisons du village d'où ils dirigent un feu nourri sur nos enceintes.

80. Le Gouverneur me fait demander alors par l'intermédiaire de notre Consul, une trêve pour ramasser sur les lieux de combat les morts et les blessés. Ayant subordonné mon agrément au départ des femmes et des enfants des lieux en question, le Gouverneur refuse, la trêve n'aura donc pas lieu.

81. A 11 heures 10, le Général DODELIER, chef de l'état-major particulier du Président de la République et le Capitaine de Vaisseau BRASSEUR, se posent à Sidi-Ahmed venant de Paris. Ils repartiront au début de l'après-midi, après avoir examiné la situation avec moi-même et mes principaux collaborateurs.

82. Celle-ci est encore loin d'être claire, mais la conduite à tenir n'appelle pas d'hésitation :

- poursuivre jusqu'à son terme l'opération déclenchée à 06 heures pour dégager Sidi-Ahmed ;

- tenir partout jusqu'à l'arrivée du 3ème R.P.I.M.A. ; au fur et à mesure de son arrivée :

donner de l'air à la Baie Ponty et libérer le P.C.I.A. de la menace que fait peser sur lui la Cimenterie ;

- compléter le dégagement de Sidi-Ahmed en s'emparant des hauteurs qui dominent la Base au Sud du goulet.

83. Les évènements vont en fait se dérouler, dans les différents secteurs, dans les conditions suivantes :

- la 2ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A., après avoir été durement accrochée près de la gare de Sidi-Ahmed, progresse vers le marabout de Sidi-Zid qu'elle attaque avec l'aide de l'aviation, à 08 heures et s'en empare. Elle se porte ensuite vers le village de Djaffeur dont elle prend possession non sans difficultés.

Le 3ème R.P.I.M.A. se pose ; une de ses compagnies, la 3ème, gagne en combattant, vers 17 heures, l'Oued El Haïm - l'autre, la 4ème, est dirigée vers la zone de Sidi Ahmed que les Tunisiens avaient repris et en dispose, cette fois, définitivement.

Les abords Ouest du terrain de Sidi Ahmed peuvent être dès lors considérés comme convenablement dégagés.

84. Dans le Nord du terrain, la 3ème compagnie du 3ème R.P.I.M.A. après avoir occupé le Djebel Chelloub s'attaque au Zergoum, mais se heurte à un terrain difficile et à une dure réaction Tunisienne. Appuyée par l'aviation, elle oblige finalement l'ennemi à décrocher vers le nord. En fin d'après-midi, les crêtes du Djebel Zergoum sont entre nos mains et, par voie de conséquence, les abords Nord du terrain de Sidi-Ahmed dégagés.

85. Plus à l'Est, au Nord de Karouba, le sous groupement constitué avec la 4ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. n'a avancé que lentement, la résistance opposée par l'ennemi qui dispose de tranchées et d'abris tenus par un bataillon, étant très vive.

Un hélicoptère ayant été touché doit se poser dans les lignes ennemies. Des éléments de la 4ème compagnie réussissent à assurer sa sécurité après avoir nettoyé les ilots ennemis qui l'entourent. Soutenu par l'aviation et la batterie de Karouba qui effectue 2 tirs sur des emplacements situés au Nord de la route de Bizerte-Sidi Abdallah, le sous groupement franchit celle-ci vers midi et atteint, vers 20 heures, les crêtes du Djebel Hallouva, bien que ses effectifs aient été réduits de moitié pour renforcer le Sud du goulet gravement menacé.

86. De la ferme Dorenge et des crêtes qui l'entourent, avec des armes lourdes, on "tient" la Baie Ponty et menace gravement les installations de la Baie des Carrières vitales du point de vue logistiques pour la Base. Avant la nuit il faut réduire ce danger.

A 17 heures la 4ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. ayant été retirée du sous groupement comme nous venons de le voir, est transportée, à bord d'un Edie, en Baie des Carrières. La ferme Dorenge est soumise à partir de 18 heures, à deux attaques de Corsairs , à la bombe de 500 livres et aux roquettes. Les Tunisiens qui l'occupent se retirent tandis que la 4ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. entreprend le nettoyage des crêtes de la Presqu'île de Chera. La ferme désormais neutralisée ne sera occupée que le lendemain matin.

81. Reste, dans la zone B, la Cimenterie, d'où les Tunisiens "tirent" nos avions et "arrosent" Sidi Salah. En prévision de l'action à engager pour la réduire, un détachement du sous groupement d'intervention N°2 du 8ème R.I.A., stationné au Nador, reçoit l'ordre à 14 heures de rallier la zone B.

Ce détachement composé d'un peloton de chars M.24, d'un obusier, d'un groupe de protection et d'un peloton porté, arrêté dans son avance par deux barrages, bouscule les résistances qui lui sont opposées et rallie la Pêcherie.

J'aurais voulu monter une opération qui aurait évité de détruire la Cimenterie d'une importance certaine pour l'économie Tunisienne, mais l'ennemi y disposant d'armes lourdes l'opération risquait d'être "chère". Je décide donc, quand le moment sera venu, de faire "traiter" la Cimenterie par l'aviation avant de l'attaquer.

88. Mais la situation ne cesse de s'aggraver ; il est clair que si les Tunisiens sont laissés libres d'agir à leur gré, dans quelques heures, Sidi-Salah, le P.C.I.A., la Baie Ponty risquent d'être bombardés et attaqués dangereusement la nuit tombée; l'ennemi est à quelques dizaine de mètres de nos enceintes. De tous côtés, on tire

A 16 heures 48 je rends compte à Paris que je ne peux plus différer le bombardement de la Cimenterie. Un quart d'heure après, je la fais attaquer d'abord à la bombe de 500 livres par les Corsairs, puis à la roquette et aux armes de bord par les Corsairs. La dernière passe achevée, l'assaut est donné par la 1^{ère} compagnie du 3ème R.P.I.M.A. soutenue par le détachement blindé du 8ème

R.I.A. Une brèche est ouverte au canon de 75 puis élargie par les chars. La Cimenterie est "nettoyée" mais les éléments qui débouchent au Nord à la poursuite des Tunisiens qui se replient sont pris à partie par des tirs venant du Caroubier et du Parc à fourrages. N'ayant pas les moyens de manoeuvrer ces nouvelles résistances, je décide de regrouper le dispositif pour la nuit dans la Cimenterie. L'opération est terminée à 20 heures, non sans difficultés et pertes.

89. Les forces opérant dans la zone D, séparée des autres par un bras de mer, ont procédé la veille à une série d'opérations qui ont permis d'établir dès le lendemain matin des barrages tenus par nos troupes sur les routes conduisant de Tunis à Menzel-Djemil, aux abords de la zone B. Vers 8 heures, un détachement blindé du groupe d'escadron N1 après avoir effectué une liaison avec le Roumadia occupe les hauteurs de Ben Negro. A 8 heures 45, ce détachement fait demi-tour et va "nettoyer" des barricades repérées dans le Nord de Menza-Djemil. Les combats se poursuivent jusqu'à 13 heures, heure à laquelle les forces Tunisiennes, après une vive résistance se replient : le champ est libre pour l'établissement, par nos soins, de barrages sur les routes d'accès à la zone B, puis l'Isthme de Menzel-Djemil.

90. Plus à l'Est :

A 9 heures 45, le R'mel gardienné par une équipe de six hommes, ayant pour mission de "neutraliser" le fort, soumis à un tir de mortier, demande l'intervention de l'aviation qui mitraille les environs du fort. A 11 heures, l'aviation intervient à nouveau au profit du R'mel dans les environs duquel sont signalées 2 compagnies ennemies ; celles-ci durement mitraillées se replient. Le R'mel ne sera plus menacé.

91.- A la nuit, la zone B se trouve donc entièrement dégagée : le terrain de Sidi Ahmed et les installations les plus vitales de la Base ne sont plus sous le feu immédiat des armes lourdes ennemies. La plupart des forces stationnées dans la Base ont participé aux actions menées, grâce en particulier au Chef de Bataillon MOLLO dont toutes les forces qu'il commandait ont été engagées à la pointe du combat. Grâce à lui l'étau qui encerclait la Base a sauté.

La situation est ainsi retournée en notre faveur, mais rien n'est encore terminé.

e) Le dégagement du goulet

(e') Les préliminaires

92. Au soir du 20 juillet, si les avions peuvent de nouveau, après les combats de la journée, se poser et partir du terrain de Sidi Ahmed, sans courir pratiquement de risques, si les centres vitaux de la Base sont convenablement dégagés, par contre des câbles en acier tenus depuis la nuit précédente en travers du goulet, par les Tunisiens, interdisent tout mouvement de bâtiment entre le port de guerre et le large. La base navale est et demeure bloquée.

93. Il en avait été ainsi au cours des événements de Sakiet deux ans auparavant ; A leur issue une étude avait été faite pour voir comment couper de tels câbles sans être appelé à tirer les premiers. Il était apparu que le contrôle des rives du goulet et la possession des casernes de Bizerte étaient pour le moins indispensables. Or, ces casernes étaient, le 20 juillet, entre les mains des troupes Tunisiennes et celles-ci occupaient solidement avec des armes lourdes, toute la ville de Bizerte et les rives, très peuplées du canal. Pour venir à bout de cette situation nous n'avions pas le choix : il nous fallait prendre de vive force cet ensemble et l'occuper en venant de l'extérieur, en nous efforçant de ménager les populations civiles forcément menacées.

94. Il apparut donc inéluctable d'envisager pour le 21 juillet, une "bataille de Bizerte" qui s'annonçait rude. Il nous fallait donc des renforts et très vite. Estimant contre indiqué de tenter un débarquement aux alentours de Bizerte, je demandais à Paris d'acheminer sur Bizerte le 3ème R.E.I. dans les meilleurs délais par avion. Un télégramme reçu à 20 heures 30 m'apprit fort heureusement que cette demande avait été agréée.

95. Auparavant, le 20 juillet à 17 heures 45, le Colonel LALANDE, Commandant de la 1ère brigade de réserve générale qui venait de se poser sur le terrain de Sidi Ahmed avec son état-major et ses éléments de Q.G., prenait le commandement des forces terrestres d'intervention de Bizerte. Je ne le connaissais que peu, mais n'ignorais évidemment pas ses titres de guerre et son passé glorieux, en particulier sa participation à la bataille de Dien Bien Phu et à ses suites. J'allais l'apprécier comme il le méritait. Dès 18 heures 02, après avoir examiné la situation avec lui, je télégraphie de nouveau à Paris, pour demander instamment que le 3ème R.E.I. soit transporté à Bizerte, non plus dans les meilleurs délais, mais dès le lendemain, aucun instant ne devant être perdu. Il m'est alors précisé que le mouvement aura lieu dès le lever du jour par rotations successives.

96. La nuit commence, moins angoissante que la précédente, mais dans une atmosphère tout aussi tragique ; nos pertes heureusement ne paraissent pas avoir été aussi sévères qu'on aurait pu le craindre, mais du côté Tunisien, le bilan semble lourd, du fait en particulier de l'intervention massive de notre aviation et de l'inexpérience des soldats Tunisiens, comme des jeunes Destouriens.

Au-dessus de la Base, nos avions assurent à nouveau une veille nocturne, larguant des lucioles à la demande des unités au sol.

A 8 nautiques au large croisent les croiseurs "COLBERT" et "DE GRASSE", ainsi que "L'ARROMANCHES" et quatre escorteurs d'escadre dont le "LA BOURDONNAIS".

97. De son côté, le Colonel LALANDE, sans perdre de temps, prépare les opérations du lendemain et nous ne chômons pas, les uns et les autres :

- A 20 heures 45, l'Ambassade de France à Tunis nous fait connaître que le Croissant Rouge souhaiterait évacuer des blessés que deux colonnes d'ambulances iraient chercher ; ce que j'accepte, sous réserve d'être prévenu deux heures à l'avance du départ des convois et de leur destination.

- Vers 22 heures, des renseignements arrivent selon lesquels le Gouverneur, Mohamed Ben Lamine, aurait quitté précipitamment la ville, tandis que les services publics et la police seraient quelque peu désorganisés. Je pense que s'il en était ainsi, nous pourrions peut-être acquérir le contrôle des rives du goulet sans effusion de sang. Je demande au Consul de contacter à cette fin les autorités Tunisiennes qui seraient présentes ... mais il s'agit sans doute de faux bruits.



*Le Général
LALANDE*

- A 22 heures 30, je reçois un télégramme de la Défense Nationale, me précisant dans les termes suivants, les missions qui me sont confiées :

"(a) Assurez l'intégrité de nos installations.

"(b) Maintenez ou rétablissez notre liberté de commandement et d'action; en particulier garantisiez la libre utilisation de Sidi-Ahmed, la liberté de circulation dans le goulet ainsi qu'entre les différentes parties de notre dispositif.

« (c) Utilisez à cette fin, si nécessaire, des emplacements situés hors de nos installations.

« (d) Vous disposez à ces fins, des moyens prévus par les plans "Charrue Courte" et "Lourde" ainsi que des appuis aériens et maritimes qui vous ont été donnés".

« (e) Le procédé des Tunisiens qui consiste à mêler systématiquement des femmes et des enfants aux éléments combattants pose un problème; chaque fois que la chose sera possible, vous tenterez de le résoudre en exigeant le retrait des non combattants, par des mises en demeure adressées aux autorités civiles ou aux chefs militaires Tunisiens et, s'il le faut, par des sommations destinées aux agents civils ou militaires qui s'opposeraient directement à l'exécution de votre mission.

« (f) Mais, quelque soit le résultat de ces démarches, c'est en dernière analyse, l'exécution de votre mission qui prime sur toute autre considération.

« (g) Enfin, il ne faut pas exclure l'hypothèse d'un prolongement des combats qui peuvent conduire à l'occupation de la ville de Bizerte".

- A 23 heures 05, le Consul Général me fait connaître que le Délégué du Gouvernement, d'ordre de son Gouvernement repousse les propositions qu'on lui a faites à 22 heures.

Aucune hésitation n'est plus permise, il importe demain d'agir pour "rétablir la liberté de circulation dans le goulet".

- A 23 heures 38, je rends compte à la Défense Nationale que, sous réserve de l'arrivée du 3ème R.E.I. comme il a été demandé, "je compte entrer dans Bizerte dans la journée du 21 juillet" pour dégager le goulet. Les seuls moyens excédant ceux actuellement prévus, nécessaires en première analyse pour l'occupation totale de la Ville seraient un régiment de paras en alerte, ainsi qu'un escadron de gendarmerie sur place."

(e") Les opérations militaires de dégagement

98. Les premiers renforts du 3ème R.E.I étant annoncés pour le 21 à partir de 12 heures, le Colonel LALANDE Commandant les "Forces terrestres d'intervention de Bizerte" (F.T.I.B.), décide d'entreprendre les opérations de dégagement du goulet, dès le début de la matinée.

Dans un premier temps, laissant le minimum de moyens indispensables à la garde des positions conquises la veille, il regroupe toutes les unités disponibles des 2ème et 3ème R.P.I.M.A. et les dirige vers Bizerte pour s'assurer d'une base de départ favorable. Il compte ensuite les renforcer par les unités relevées par le 3ème R.E.I.

De mon côté, pour ménager dans toute la mesure du possible la population civile et la ville elle-même, je décide que nos unités ne pourront pas disposer d'un appui feu artillerie ou aérien dans l'agglomération elle-même.

99. Les forces appelées à effectuer l'opération sont articulées à l'origine en deux sous groupements :

-le sous groupement "Indigo", chargé de l'action principale sur la rive Nord du goulet, comprenant :

3 compagnies, le commando et 2 sections de mortiers du 3ème R.P.I.M.A.

1 compagnie du 2ème R.P.I.M.A.

2 pelotons de chars M.24 du 8ème R.I.A.

- le sous groupement "Patrimoine Gris", chargé du dégagement de la rive Sud du goulet, comprenant :

la 4ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A, 1 peloton de chars M.24 et 1 peloton porté du 8ème R.I.A.

Pour soutenir l'action de ces deux sous groupements, 4 L.C.M. sont prévus navigant dans le goulet.

100. A 10 heures 20, le sous groupement "Indigo" part à l'attaque, avec 2 compagnies sur l'axe routier en direction de la porte de Mateur. Vers 12 heures 30, le premier contact est pris au Parc à Fourrages qui tombe, puis sur les pentes Est de l'ancien hôpital avec une section Tunisienne qui se replie. Mais arrivant aux abords de la porte de Mateur, une forte résistance se manifeste. La compagnie qui progresse au Nord de la porte est également arrêtée.

Sur la ville des tracts sont lancés par hélicoptères appelant la population au calme et lui précisant les buts limités que nous poursuivons.

101. A 14 heures, le bouchon principal de la porte de Mateur est enlevé avec l'appui des chars du 8ème R.I.A. Entre 14 heures 30 et 15 heures 30, arrivent successivement sur les lieux, en renfort, la 2ème puis les 1ère et 4ème compagnies du 3^{ème} R.P.I.M.A. relevées par les éléments du 3ème R.E.I. qui se sont posés à Sidi Ahmed.

Avec tous ces moyens, le sous groupement reçoit mission de pousser vers la mer par la ville Européenne et de s'emparer du groupe des casernes Lambert, Farré et Japy et du Collège Technique pour assurer sa couverture sur sa gauche.

Dans le même temps, sur la rive droite du goulet, le sous groupement "Patrimoine Gris" reçoit l'ordre de commencer sa progression vers Zarzouna, avec l'appui des L.C.M.

102. Loin de s'arrêter les combats se développent, car il faut emporter la décision avant la nuit. Dans les casernes qui sont fortement tenues, des combats extrêmement violents se déroulent.

La 2ème compagnie du 3ème R.P.I.M.A. pénètre par surprise dans la caserne Farré après escalade de ses murs d'enceinte Ouest très élevés, puis étend son action à la caserne Lambert qui lui est contigüe. Les Tunisiens surpris s'efforcent, en combattant, de se replier vers l'Est ; un détachement tient, sans esprit de recul.

Vers 18 heures, la caserne Japy tombe à son tour à la suite d'une manoeuvre audacieuse, appuyée par le peloton de chars du 3ème R.I.A. venu du Cap Bizerte.

Enfin, avant la nuit, le collège Pichon siège de plusieurs nids de résistance, est saisi par la 1ère compagnie à la suite d'un mouvement en pince du même type que les actions précédentes.

103. Dans la ville Européenne, les 3ème et 4ème compagnies, couvertes sur leur gauche, peuvent progresser le long de l'avenue Bourguiba.

L'avance au début est assez rapide, la 4ème compagnie nettoyant derrière la 3ème, des nids de résistance qui se décèlent dans les rues parallèles et transversales.

A partir du Boulevard Hassen Hourî, la 3ème compagnie est arrêtée par un tir en écharpe : soutenue par les chars du 8ème R.I.A. elle finit par passer et arrive à 20 heures, à bout de souffle, au bord de la mer, à hauteur du Cercle Interarmées.

104. A sa droite, la 1ère compagnie du 2ème R.P.I.M.A. a progressé suivant le même rythme le long du goulet, faisant sauter successivement un certain nombre de bouchons. Elle s'empare en passant, sans rencontrer de résistance, de l'escorte Tunisien "DUSTUR" et d'une vedette de la marine Tunisienne "L'ISTIKAL" amarrée dans le port de commerce.

A 19 heures 30, enfin, elle arrive à l'extrémité Nord-ouest du goulet, à proximité du gouvernorat et du dispositif d'amarrage et de tension Nord des câbles barrant le goulet.

105. Sur la rive Sud du Goulet, le sous groupement "Patrimoine Gris" s'est heurté dès le début de sa progression à une compagnie Tunisienne qui lui oppose une vive résistance.

Le Combat est long et difficile, l'aviation ne pouvant intervenir tant le contact est serré. Finalement avec le soutien des blindés du 1er G.E. et du 8ème R.I.A. venus de Menzel Djemil, le sous groupement réussit après 2 heures de combat, à détruire pratiquement la compagnie Tunisienne.

A 19 heures, il reprend son mouvement en avant et atteint Zarzouna, puis la cote, à proximité de l'extrémité Nord Est du goulet où se trouve le dispositif d'amarrage et de tension sud des câbles barrant le goulet.

106. En fin de journée, les deux sous groupements ont ainsi atteint, faisant preuve d'une rare maîtrise, non sans difficultés ni pertes, les objectifs qui leur étaient assignés. Les équipes spécialisées vont pouvoir, a priori sans difficultés "ouvrir le goulet", mais il est clair que le goulet ne sera vraiment libre qu'à partir du moment où les formations qui en tiennent les rives seront couvertes sans discussion contre les attaques venant des zones encore occupées de Bizerte et de la région de Menzel Djebil. Des opérations sont donc à prévoir à cette fin pour le lendemain.

107. D'ici-là, en prévision de cette éventualité, un "sous-groupement Amarante" a été créé dans l'après-midi, constitué par:

- 3 compagnies du 2ème R.P.I.M.A. ;

- 1 peloton d'A.M. fourni par la base d'aéronautique navale de Karouba, dont la mission sera de déborder la ville de Bizerte par le Nord et de s'assurer au Nord de la Médina, du fort d'Espagne qui domine le goulet et le commande.

108. Dès le départ de Karouba, le sous groupement Amarante doit faire face à deux embuscades successives : l'une à 17 heures 15 au Sud de la côte 100 dont il se dégage avec l'appui d'une patrouille de Corsairs accrochés par radio en vol ; l'autre à 17 heures 45 sur la face Nord de la côte 100 dans le col de Djebel Abid.

A son arrivée au voisinage du Fort d'Espagne, le sous groupement est stoppé par des feux puissants. La nuit étant proche, il s'installe à proximité du fort dans l'attente du lendemain.

109. Une nouvelle nuit commence, mais cette fois, la situation est bien en main :

- le 3ème R.P.I.M.A. en entier et le 2ème R.P.I.M.A., moins la compagnie envoyée la veille à Sidi Abdallah, occupent d'une part les rives du goulet, d'autre part les abords du Fort d'Espagne et de la prison civile qu'ils ont débordés par le Nord.

Le 3ème R.E.I. arrivé en entier a disposé une partie de ses unités en couverture Ouest et Sud-Ouest de la Base et le reste en réserve à Sidi Ahmed.

- L'escadron de gendarmerie mobile, arrivé par avion d'Algérie en début de soirée et équipé en half-tracks est placé en réserve à la Pêcherie.

- Le groupe "COLBERT" croise toujours au large de Bizerte.

- Un T.G, constitué à Bône appareillera dans la nuit avec, en particulier, 2 escadrons du 8ème Hussards et divers matériels de manière à se présenter à l'entrée du goulet le 22 vers midi.

110. Du côté Tunisien, d'après les informations qui nous parviennent :

- les éléments du 6ème bataillon sévèrement malmenés se replieraient vers l'Ouest et le Sud, en direction de Tindja.

- Ceux du 7ème bataillon et les unités de marche, stationnés dans l'isthme de Menzel Djemil entameraient un mouvement de retraite.

- Les compagnies du 5ème Bataillon défendant la ville de Bizerte seraient peu à peu refoulées en direction de la Médina.

- Le chef d'Escadron BEJAOU, Commandant le groupe d'artillerie a été tué au cours de l'après-midi.

- D'une façon générale, les forces engagées sont plus ou moins désorganisées et les résistances rencontrées par nos forces proviennent plus du fait de gradés s'accrochant désespérément à certains points du terrain, que d'ordres du Gouvernement.

111. A 21 heures 19, je reçois un télégramme de la Défense expédié à 17 heures 38, précisant que :

- notre action militaire a pour objet exclusif de réaliser les conditions nécessaires à l'utilisation de la base de Bizerte.

- Qu'en ce qui concerne la ville de Bizerte, nos seuls objectifs militaires doivent être les lieux d'où l'on peut tirer sur la base aérienne et le goulet.

- Qu'une fois ces conditions réalisées, à moins d'une nouvelle attaque Tunisienne, notre action militaire sera terminée.

112. La réalisation dans la journée du 22 du programme ainsi limité ne semble pas devoir présenter de grandes difficultés.

Toutefois à 23 heures 35, je suis informé par la Défense Nationale, selon des informations dignes de foi, d'après notre Consul à Tunis que les Algériens s'apprêteraient à intervenir incessamment aux côtés des Tunisiens.

Je réponds à 00 heure 20, qu'en raison de la très grave menace que ferait peser sur la Base une telle intervention, l'envoi à Bizerte du régiment de parachutistes en alerte, à toutes fins utiles, serait indispensable, si elle était confirmée.

f) L'élargissement du périmètre contrôlé par nos forces au cours de la journée du 22 juillet et le cessez le feu.

113. Le but à atteindre est désormais d'élargir le périmètre contrôlé par nos forces, de façon à mettre les installations et communications terrestres, aériennes et maritimes, à l'abri de toute surprise. A cette fin ont lieu dès la première heure du 22 juillet les opérations suivantes.

114. Dans le Nord de la Ville de Bizerte, le sous groupement Amarante attaque dès l'aube le Fort de Koudia qui se rend à 8 heures. La prise du Fort d'Espagne s'avère plus difficile ; d'importantes forces ennemies retranchées dans la Médina prennent, en effet, les abords du fort sous leur feu et en interdisent les approches mais le fort finira par tomber à 16 heures.

Entre temps les casernes Philibert et Maurand qui couvrent la ville Européenne du côté de la Médina ont été prises dans la matinée, sans difficultés majeures.

Dans la partie Européenne de Bizerte, le nettoyage et la réduction du dernier nid de résistance se poursuivent pour s'achever en fin de journée.

115. Les câbles barrant le canal ont été largués au début de la matinée, et à 12 heures 30, le "Maillé-Brézé" franchit le goulet et vient s'amarrer au Pentagone : la Base communique désormais librement de nouveau avec le large.

A 14 heures 30, le transport mis à notre disposition entre à son tour dans le "port de guerre" avec en particulier deux escadrons du 8ème Hussards.

116. La 3ème R.E.I. qui la veille a relevé les éléments du 3^{ème} R.P.I.M.A. occupant des positions défensives autour de la Base reçoit mission d'aérer largement le dispositif en place, par des reconnaissances défensives à l'Ouest, au Sud et à l'Est.

- A 5 heures 30, le groupement tactique N°2 du 3ème R.E.I. débarque à la Baie des Carrières et se rend maître de l'Ouest de la presqu'île de Menzel Djemil ;

Il rejoint ensuite la 4ème compagnie du 2ème R.P.I.M.A. à Zarzouna, dans l'Est de Bizerte où des accrochages multiples ont lieu.

Mais les Tunisiens se replient et on peut considérer à 19 heures que la presqu'île Milo est "nettoyée".

- Dans le même temps, le groupement tactique N1 du 2ème R.P.I.M.A. "reconnait" la zone qui s'étend autour de Sidi Ahmed, jusque dans le Sud, en direction de Menzel Bourguiba qu'il n'atteint pas volontairement, car la prise et l'occupation de cette ville et de Tindja, agglomération très peuplée, poseraient des problèmes politiques et militaires importants à éviter.

117. Dans le Nord, enfin, de la zone Bun sous groupement motorisé comprenant 2 compagnies du 3ème R.P.I.M.A. renforcées dans l'après-midi par un peloton de chars du 8ème R.I.A., va reconnaître les lignes de crêtes du Nord, "nettoyer" les zones qui les entourent et rétablir la liberté des communications entre la Base et les installations fixes du Meslem, du Kébir et du Nador.

118. Pendant que ces opérations se poursuivent, à 13 heures, la Défense Nationale me demande de lui faire connaître à quelle heure les combats sont susceptibles de se terminer ...

Je réponds à 14 heures 20 que "la cessation des combats dans la ville de Bizerte ne dépend pas de nos forces qui occupent toutes les positions qui commandent le goulet, mais d'éléments Tunisiens qui poursuivent de multiples actions de rues et d'embuscades".

119. A 14 heures 28, je suis avisé que l'envoi des renforts dont j'avais suggéré l'acheminement pour faire face à une éventuelle menace des Algériens, n'aura pas lieu étant donné l'évolution de la conjoncture. A 15 heures 50 un télégramme de la Défense me prescrit d'annoncer officiellement dès que j'aurai mené à leur terme les dernières opérations destinées à assurer la sécurité de la Base, celle, des troupes et la liberté des communications, que les opérations militaires sont terminées et que l'armée française n'entrera désormais en action que si elle est attaquée.

A 18 heures 22, je reçois un nouveau télégramme de la Défense me précisant que mes interventions dans la vie quotidienne des populations habitant les quartiers contrôlés par nos troupes, devront être limitées à ce que j'estimerai nécessaire pour assurer la sécurité des troupes et qu'en conséquence toute apparence et, si possible, toute réalité d'administration directe devra être évitée.

120. Bien que des actions limitées continuent à avoir lieu du fait de l'attitude hostile de nombreux éléments dans les localités ou sur les voies de communications, je fais connaître à 19 heures 20, à la Défense Nationale que j'estime possible de faire, sans plus attendre, la communication souhaitée concernant la fin des hostilités par les troupes françaises.

Les dernières résistances pourront être réduites par de simples opérations de police, d'autant plus que tous les renseignements qui me parviennent indiquent que la majeure partie des troupes Tunisiennes et des "volontaires" se replient de tous côtés, le plus souvent en désordre.

Dans la Médina, seulement, semblent converger des éléments encore en état de combattre ; mais il n'est pas question d'entrer dans la Médina, Bizerte devant rester une ville Tunisienne, administrée par des autorités Tunisiennes, dans laquelle nous ne devons occuper et contrôler que les seuls quartiers "commandant" le goulet. Pour les mêmes raisons, il n'est pas question également d'entrer dans les villes de Tindja et de Menzel-Bourguiba.

121. A 20 heures, la "communication" concernant la fin des combats est faite par les soins du Gouvernement français.

A 20 heures 15, je reçois l'ordre d'entrer en contact avec l'autorité Tunisienne pour négocier un cessez-le-feu.

122. La négociation a lieu "par téléphone" entre moi-même et M. Hedi MOKADEM, Gouverneur par intérim en l'absence du Gouverneur en titre Mohamed BEN LAMINE, parti de Bizerte deux jours avant, pour des raisons que j'ignore.

Après 3 heures 35 de discussions courtoises, mais âpres et difficiles, l'accord est finalement conclu.

Conformément à cet accord, le cessez-le-feu est effectif dans Bizerte intra-muros à partir de 1 heure le 22, partout ailleurs à partir de 8 heures.

123. Il s'agit désormais de s'organiser pour :

- défendre le terrain occupé par nos troupes contre toute menace venant de l'intérieur ou de l'extérieur;
- assurer le maintien de l'ordre, la liberté des communications et la protection de nos installations militaires
- nous tenir prêt à reprendre les hostilités.

124. L'organisation territoriale des 4 "zones A, B, C et D" est maintenue. En outre sont créés les 4 secteurs de défense, ci-après, placés sous l'autorité du "Colonel" Commandant les Forces Terrestres d'Intervention de Bizerte :

(a) Un secteur Est ou de Menzel Djemil, aux ordres du Commandant du 2^{ème} R.P.I.M.A. disposant de ce régiment moins 2 compagnies et du 2^{ème} groupe d'escadrons du 3^{ème} R.I.A. Le Commandant de ce secteur a pour mission de couvrir les abords Sud du goulet, en barrant solidement l'isthme de Menzel Djemil, suivant une ligne laissant dans l'Ouest le Fort de Rmel et dans l'Est l'agglomération de Menzel Djemil.

(b) Un secteur Nord, ou de Bizerte, aux ordres du Commandant du 3^{ème} R.P.I.M.A. disposant de ce régiment et du 1^{er} groupe d'escadrons du 8^{ème} R.I.A. Le Commandant de ce secteur a pour mission : de contrôler les quartiers Européens de Bizerte et de marquer étroitement la Médina ; d'assurer la sécurité de la zone située dans le Nord du Goulet en dehors de Bizerte, à l'Est d'une ligne suivant le cours de l'Oued Merazia, jusqu'à la station de pompage, puis de là, sensiblement droit vers le Nord jusqu'à la côte.

(c) Un secteur Ouest, ou de Sidi Ahmed, aux ordres du Commandant du 3^{ème} R.E.I.-disposant du 3^{ème} R.E.I. et du groupe d'escadrons du 8^{ème} Hussard. Le Commandant de ce secteur a pour mission de contrôler la zone s'étendant à l'Ouest de l'Oued Merazia jusqu'à la station de pompage, puis de là, à l'Oued Tindja en passant par Sidi Ben Hadid, le Douar Ben Naur et le Djebel Tindja.

(d) Un secteur Sud ou de Sidi Abdallah, aux ordres du Commandant en second du 2^{ème} R.P.I.M.A. qui dispose non seulement de 2 compagnies de ce régiment, mais de la 1^{ère} compagnie du 8^{ème} R.I.A. et de la compagnie de défense marine.

125. Au moment du cessez-le-feu, nous disposons ainsi autour des installations de la Base Stratégique, communiquant librement avec l'extérieur par mer et par terre, d'un large périmètre de défense dans lequel nous avons retrouvé toute notre liberté d'action.

Il est malheureusement certain que nous ne tarderons pas à être gênés par :

- la présence dans l'intérieur de la Médina, au centre de notre dispositif, de nombreuses formations para -militaires et militaires ;
- l'impossibilité de communiquer par voie de terre entre les zones A et B.
- la dualité d'autorité dans les quartiers Européens de Bizerte : autorité de droit Tunisien, mais de fait Française.

g) Du cessez-le feu au retour dans les enceintes le 10 octobre

126. La suite des événements jusqu'au retour dans les enceintes du 18 juillet est rapportée ci-après, jour après jour.

23 juillet - Le cessez le feu est partout effectif à partir de 08 heures La rencontre prévue dans l'accord qui devait avoir lieu entre moi et le Gouverneur, à partir de 14 heures pour régler les conditions d'application pratiques du cessez-le-feu, est ajournée sine die, le Gouverneur exigeant que cette réunion ait lieu au siège du Gouvernement. Dans un but d'apaisement j'avais suggéré, sans succès, que cette réunion ait lieu dans un immeuble de Bizerte, même public, tel que la Capitainerie du port.

24 juillet - Chacun s'organise donc sur ses positions. Le Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies est à Tunis. Il m'a été prescrit de ne pas le recevoir et de lui interdire toute entrée dans le domaine militaire français dans le cas où il se rendrait à Bizerte "étant donné qu'il n'a pas demandé d'autorisation au Gouvernement Français".

La Croix Rouge, par contre, dont le délégué m'a rendu visite a été admis à visiter les camps de prisonniers Tunisiens.

Le "COLBERT", enfin, a appareillé pour Toulon, avec 350 femmes et enfants, habitant des quartiers sinistrés dont l'évacuation apparaît nécessaire et urgente.

25 juillet - La vie à Bizerte redevient plus normale : j'ai des contacts avec le Gouverneur, par l'intermédiaire du Consul Général avec lequel j'ai d'excellents rapports.

J'ai par ailleurs la satisfaction de recevoir les compliments du Président de la République et d'être prié de transmettre aux forces des trois armées "le témoignage de sa confiance et de son affection".

26 juillet - La Médina tenue par les Tunisiens se transforme petit à petit en forteresse. Le dispositif mis en place pour la neutraliser, le cas échéant, est le suivant : aux abords immédiats 4 compagnies et 1 G.C.M. tenant sous leur feu toutes les issues. Aux portes de la ville et sur les grands axes routiers, des barrages de gendarmes pour empêcher tout trafic d'armes. En réserve, à proximité de la Médina, 2 compagnies de paras et 1 peloton de chars.

Vers 16 heures, le Secrétaire Général des Nations Unies arrive avec une nombreuses suite à Bizerte, après avoir été "contrôlé" par notre poste de surveillance au bac. Bien que le contrôle ait été courtois et rapide, le Secrétaire Général proteste puis se rend au Gouvernorat d'où il me fait demander par son adjoint, une entrevue que je décline courtoisement, conformément aux instructions qui m'ont été données par notre Gouvernement. Le Secrétaire Général s'incline et quitte Bizerte en fin d'après-midi après avoir fait un rapide tour de ville.

27 juillet - La "Ville d'Oran" embarque dans le port de commerce, à destination de Marseille, 497 réfugiés.

30 juillet - Pour la première fois, le "DE GRASSE" vient de s'amarrer pour la journée dans le port de guerre. Pour éviter toute action susceptible d'être interprétée comme une provocation, j'interdis toute reconnaissance à vue au moyen d'avion à réaction au-dessus de la Tunisie.

D'une façon générale les conditions d'existence entre nous et les Tunisiens s'améliorent, mais le Destour empêche toute collaboration sérieuse.

Dans la soirée, 3 soldats du 3^{ème} R.P.I.M.A. regagnant leur cantonnement se trompent d'itinéraire et entrent dans la Médina. Les factionnaires Tunisiens les laissent passer puis les font prisonniers. Auparavant, 3 civils de Bizerte avaient été arrêtés dans des conditions analogues.

31 juillet - A la suite de ces arrestations, je décide de "boucler" la Médina avec des barbelés, de limiter à quatre les lieux de passage entre quartiers Européens et Musulmans, avec contrôle obligatoire des personnes entrant ou sortant.

La mise en place des barrages soulève une vive agitation ; le Gouverneur proteste, mais je subordonne toute atténuation à la restitution des militaires et civils arrêtés illégalement la veille. En fin de journée, les barrages sont en place et le resteront jusqu'à la fin de "l'occupation de Bizerte".

Par ailleurs le paquebot "Président de Cazalet" quitte ce même jour Bizerte avec 1 239 réfugiés à destination de la France.

1er août - Depuis quelques temps, chaque jour des légionnaires du 3^{ème} R.E.I. désertent. Le Ministère à Paris, s'en inquiète et envisage une relève de ce régiment-par une autre formation. Des Tunisiens, par ailleurs, protestent contre des exactions que commettraient nos troupes ; les enquêtes effectuées montrent que les faits signalés sont inventés ou notoirement grossis.

3 août - Les Tunisiens nous accusent de faire travailler leurs prisonniers contrairement aux prescriptions de la convention de Genève ; Nous estimons de notre côté que les militaires Tunisiens prisonniers de guerre sont astreints à des "corvées d'entretien et de manutention entrant dans le cadre de ces conventions".

Après de longues tractations, nous échangeons les trois parachutistes et deux marins faits prisonniers par les Tunisiens après le cessez-le-feu, contre 12 soldats Tunisiens qui s'étaient rendus à nos troupes ; mais les 3 civils arrêtés restent détenus. Les barrages autour de la Médina ne sont donc pas levés.

8 août - Je quitte Bizerte, dans l'après-midi, pour me rendre à Paris où je suis convoqué par le chef d'état-major général de la Défense Nationale - en fait par le Général de Gaulle.

9 août - Celui-ci me reçoit longuement pendant plus d'une heure durant laquelle je dois répondre à de multiples questions, se rapportant aux événements que je viens de vivre.

Finalement, il me prie d'assister à la réunion d'état-major, qui doit se tenir après mon audience, au cours de laquelle il compte arrêter les décisions à prendre concernant ce qui doit être fait à Bizerte.

Effectivement, je suis invité à faire le point de la situation devant toutes les autorités présentes, et aussitôt après le Général nous fait connaître ses décisions qui répondent à mes désirs : le 3ème R.E.I. qui a perdu de l'ordre de 70 déserteurs sera relevé dans les meilleurs délais. La situation s'étant stabilisée, la relève sera seulement de 500 hommes fournis par le 8ème Hussard et la D.B.F.M. Jusqu'à nouvel ordre aucun autre changement à prévoir.

10 août - Les Tunisiens ayant décidé d'infliger un traitement inhumain aux Français civils et militaires appréhendés pour servir d'otage, dans le cas où nous continuerions à faire travailler les militaires prisonniers de guerre que nous détenions, j'ai finalement admis de faire cesser à ceux-ci tout travail.

Il semble par ailleurs que l'Armée Tunisienne accentue le renforcement de son dispositif en Médina, ainsi qu'autour de Bizerte, d'une façon particulière à Tindja et sur la face Ouest de notre périmètre.

13 août - A 3 heures 30 une patrouille du 3ème R.E.I., dans la région de Béchateur se heurte à des "volontaires" Tunisiens qui ouvrent le feu. Deux légionnaires sont tués. Des renforts ayant été envoyés, les "volontaires" décrochent en abandonnant sur le terrain 3 morts.

14 août - A 1 heure 30, deux compagnies de la D.B.F.M. débarquent au titre de la relève du 3ème R.E.I. qui prend passage dans l'après-midi sur des transports pour gagner Alger.

Dans la nuit arrivent des éléments du 8ème Hussard qui complètent la relève du 3ème R.E.I. Les Tunisiens procèdent ostensiblement à des travaux d'organisation du terrain à proximité de nos lignes dans l'isthme de Menzel Djemil. D'une façon générale le climat s'alourdit.

16 août - Il se confirme que le 18 août, à la veille de l'ouverture d'une session spéciale de l'O.N.U. convoquée pour examiner les suites de l'affaire de Bizerte, de grandes manifestations doivent avoir lieu un peu partout en Tunisie, et surtout à Bizerte.

Des incidents sont à craindre ce jour-là. Par ailleurs le "DE GRASSE" regagne Toulon et ne restent plus à Bizerte, à ma disposition, que deux escorteurs d'escadre.

17 août - Le Gouverneur confirme à notre Consul que des manifestations susceptibles d'être violentes étaient possibles à partir du 18 à Bizerte et Menzel Bourguiba.

Pour parer à toute éventualité, un régiment para est remis en France en alerte à 12 heures ; un porte-avions à 6 heures. Je notifie de mon côté au Gouverneur que "je n'admettrai aucune manifestation aux issues de la Médina de Bizerte et dans les quartiers que nous contrôlons". A partir enfin de 18 heures, tous les personnels seront consignés à la Base, mise en état d'alerte.

18 août - Le Général PUGET, chef d'état-major général de la Défense Nationale par intérim, vient passer la journée à Bizerte et parcourt nos installations et les points sensibles de nos frontières avec la Médina et la ville de Bizerte.

Aucun incident ne se produit, tant qu'il est là, mais en fin d'après-midi : à Menzel Bourguiba, une première manifestation apparemment ordonnée, groupant environ 600 personnes a lieu, à bonne distance de nos enceintes. Nous n'intervenons évidemment pas. à Bizerte, par contre, à partir de 18 heures, 400 manifestants environ se rassemblent à une issue de la Médina, en vue de se rendre en cortège à travers la ville au siège du Gouvernorat, pour y déposer une motion exigeant notre départ.

Pour essayer d'éviter des incidents majeurs, j'accepte de laisser passer une délégation d'une quinzaine de personnes, mais cette offre d'abord acceptée est finalement refusée :

"Tous ou Rien". Je donne ordre dans ces conditions d'interdire toute tentative de franchissement des barbelés. Jusqu'à 19 heures, les manifestants se contentent de "crier" puis se dispersent.

19 août - A partir de minuit des manifestants se regroupent et tentent cette fois de franchir par la force les barbelés. Les paras et les marins de la D.B.F.M. qui gardent les issues, lapidés à coups de pierres et de tessons de bouteilles amenés par camions entiers de l'intérieur de la Médina, rendent coup pour coup ; ils réussissent à tenir sans tirer, aidés par les pompiers qui déversent des tonnes d'eau sur les manifestants.

A 6 heures, le calme revient, mais la nuit a été rude. La Médina est bouclée ; les contrôles sur les routes sont renforcés, bien que le Gouverneur ait affirmé au Consul qu'aucune manifestation n'était plus envisagée.

20 août - La nuit ayant été effectivement calme, je prescris de reprendre progressivement le régime de circulation en vigueur avant le 8 août.

Vers 10 heures 30, nouvel incident au Sud de Béchateur qui n'a pas de suite.

23 août - Fête du Mouloud célébrée sans incident en ville comme dans les camps de prisonniers. La circulation entre la Médina et la ville Européenne se fait désormais à travers 4 issues : 3 pour les piétons, 1 pour les véhicules de moins de 2 tonnes.

25 août - Je demande la constitution d'un tribunal militaire à l'intérieur de la Base pour juger les auteurs d'actes délictueux commis en ville depuis les événements.

On reparle par ailleurs de manifestations. L'Armée Tunisienne poursuit l'organisation du terrain et se renforce autour du périmètre que nous tenons.

28 août - Des renseignements indiquent que les éléments les plus durs du Destour envisageraient de créer prochainement un incident au cours duquel nous serions obligés de tirer, afin de démontrer que notre présence constitue un danger permanent et d'obliger Bourguiba à reprendre les hostilités.

29 août - Je suis officiellement avisé que le Gouvernement Tunisien a demandé l'ouverture d'une enquête internationale sur "les atrocités qui auraient été commises par nos troupes" ... Nous répondrons, comme il convient, le moment venu.

2 septembre - D'excellente source, j'apprends par ailleurs que des armes sont amenées dans les bâtiments administratifs de la ville et des cisailles dans les Médinas. L'atmosphère se tend ; il est manifeste que quelque chose se prépare.

4 septembre - Profitant du séjour de BOURGUIBA à Belgrade où il s'est rendu pour assister à la conférence des pays non engagés, les "durs" s'apprêtent au pire.

Activité intense de l'Armée Tunisienne. Arrivée progressive à Bizerte de volontaires Destouriens. Il semble que nos adversaires aient l'intention de déclencher des manifestations simultanément en Médina et en ville Européenne. Nos troupes seraient prises entre deux feux. Dans la soirée, la menace se précise - je fais renforcer le dispositif dans Bizerte, en prélevant les moyens nécessaires sur les formations qui assurent la protection extérieure de la Base. Des barrages de barbelés sont en outre disposés dans la ville Européenne pour la cloisonner.

5 septembre - Les manifestations annoncées se déclenchent effectivement à 11 heures 45 : des manifestants sortent des édifices publics et se précipitent vers la Médina et les barrages établis par nos troupes. De dures bagarres éclatent partout. Un de nos groupes encerclé doit tirer pour se dégager. Des coups de feu sont également tirés par les Tunisiens.

Finalement l'ordre est rétabli au début de l'après-midi.

Les Tunisiens ont trois morts et de très nombreux blessés, 34 manifestants ont été appréhendés. A 15 heures, j'interdis l'accès de l'agglomération de Bizerte, sauf aux femmes et aux enfants, ainsi que toute circulation entre la Médina et la ville Européenne. Tous les véhicules qui se présentent sont refoulés. A partir de 20 heures le couvre-feu est établi.

6 septembre - La nuit ayant été calme, j'allège quelque peu le dispositif de bouclage et le contrôle mis en place, mais l'atmosphère reste très lourde.

Des déclarations faites par le Général de Gaulle au cours d'une conférence de presse, la veille, sont présentées dans la presse comme fermant la porte à toute négociation. Les manifestants de la veille se regroupent dans les bâtiments publics et la Médina où l'Armée Tunisienne semble poursuivre fiévreusement des préparatifs belliqueux. Tout semble indiquer que nous sommes à la veille d'événements extrêmement graves.

Pour gagner du temps et éviter des mesures de rétorsion contre la colonie Française de Tunisie, je fais libérer les manifestants arrêtés la veille, envers qui aucun fait positif n'est retenu.

Mais au début de la soirée parvient la nouvelle d'une déclaration conciliante faite par BOURGUIBA à Belgrade. Cette nouvelle fait l'effet d'une bombe : les "durs" du Néo Destour s'interrogent et la soirée qui s'annonçait indiscutablement sanglante s'achève dans un calme angoissé.

7 septembre - Il se confirme que BOURGUIBA est décidé à engager des négociations.

La très vive tension des jours précédents décroît. Petit à petit la circulation et les contacts redeviennent ce qu'ils étaient avant le 5 septembre.

Je suis informé que pour accélérer la détente recherchée les Gouvernements Français et Tunisien ont convenu de procéder dans les meilleurs délais à l'échange des prisonniers que nous avons faits au cours des combats, contre les otages appréhendés par les Tunisiens.

Malheureusement, dans le même temps, se réunit à Tunis une "Commission d'enquête" nommée par "la Commission Internationale des Juristes" pour "investiguer sur les allégations du Gouvernement Tunisien concernant des violations des droits de l'homme par les forces armées françaises". Les membres de cette commission demandent à l'Amiral l'autorisation d'aller à Bizerte, d'interroger des témoins et d'avoir un entretien avec lui.

8 septembre - D'ordre du Gouvernement, je réponds aux membres de la commission d'enquête sur les "crimes de guerre français" que "l'enquête en question faisant l'objet de pourparlers diplomatiques entre gouvernements, il ne m'est pas possible de donner suite à leur requête".

9 septembre - La commission poursuit ses réunions à Tunis dans une atmosphère hostile à notre pays.

A Bizerte, par contre, la détente s'accroît manifestement ; les Destouriens sont désespérés.

10 septembre - L'échange des prisonniers Tunisiens et les otages Français a lieu à Menzel Djemil et concerne 780 prisonniers Tunisiens (419 militaires, 361 civils pris les armes à la main) et 218 détenus français dont 32 militaires appréhendés à-qualité avant l'ouverture des hostilités ou après le cessez-le-feu.

13 septembre - Notre Gouvernement fait connaître aux Tunisiens que l'Aviso "DUSTUR" et les deux vedettes prises par nos forces au cours des opérations seraient restitués aussitôt la situation normalisée.

Les négociations se poursuivent entre gouvernements ; les intermédiaires français sont en Tunisie :

M. ROYERE, Consul Général de France à Tunis et M. JEANNOT, Consul Général de France à Bizerte. Je suis, bien entendu, régulièrement avisé du déroulement de ces négociations. A Bizerte, la détente s'accroît et l'existence reprend petit à petit un rythme plus normal; mais une certaine méfiance subsiste de part et d'autre : notre dispositif reste en place.

17 septembre - On parle toujours de manifestations : il est certain que les Destouriens s'agitent, mais sans grande conviction.

En tout état de cause, les négociations entre gouvernements étant estimées de part et d'autre suffisamment avancées, une première réunion en vue d'établir un projet de modus vivendi, a lieu au siège du Gouvernorat entre une délégation Tunisienne, présidée par M. ESSEBSI, haut fonctionnaire Tunisien, assisté d'officiers et une délégation Française présidée par M. JEANNOT assisté d'officiers désignés par moi pour régler les problèmes techniques qui pourraient résulter d'un accord conclu par les chefs de délégation.

Du 17 septembre au 29 septembre, les négociations se poursuivent avec des alternances diverses. Aucun incident sérieux n'a été signalé pendant cette période. Finalement, le 29 septembre l'accord suivant a été signé : "Une délégation française présidée par M. JEANNOT, Consul Général de France à Bizerte et une délégation tunisienne présidée par M. Béji Caïd ESSEBSI, Directeur de l'administration régionale et communale se sont rencontrés à Bizerte du 17 au 29 septembre 1961.

Elle ont convenu des dispositions suivantes :

(1) Les forces françaises et les forces tunisiennes feront mouvement conformément au calendrier annexé.

(2) Les obstacles à la circulation seront levés dans les conditions également prévues au dit calendrier".

Le 2 octobre commencent les mouvements prévus dans le "calendrier joint" à l'accord dessus, établi par les experts militaires des deux délégations.

Le 10 octobre, les troupes françaises achèvent de regagner les enceintes qu'elles occupaient le 18 juillet : une page de l'histoire de Bizerte est tournée.

h) Après le retour au calme du 10 octobre ; mes dernières semaines en Tunisie jusqu'au 25 novembre.

127. Les négociations engagées ayant abouti, nous n'avons plus qu'à souhaiter que les raisons de la crise qui en est la cause disparaissent au plus tôt.

Mais dès maintenant, je pense qu'il ne serait pas raisonnable que je reste plus Longtemps en Tunisie « après les événements qui viennent de s'y dérouler - Une nouvelle équipe doit venir pour préparer la suite et la mener à bien, dans le calme dès que les circonstances le permettront.

129. D'après les informations que j'ai reçues, je serai remplacé le 24 Novembre par l'Amiral MEYNIER avec qui j'ai d'excellents rapports et deviendrai, en Décembre, Préfet Maritime de la 2ème Région, après avoir reçu une 4ème étoile.

De son côté, mon ami, le Colonel LALANDE est devenu Général et le Gouvernement, me dit-on, sera généreux pour les récompenses

Il ne me reste plus dès lors qu'à préparer mon départ.

130. Les jours qui précéderont celui-ci, je ferai évidemment des adieux officiels, mais d'ores et déjà j'estime devoir dire :

-qu'après avoir fait preuve d'une patience exemplaire, nos forces de terre, de mer et de l'air stationnées à Bizerte ou venues en renfort ont eu à répondre à des coups sévères qui leur

Etaient portés ; sortir de leurs enceintes, engager des combats qu'elles ont menés, fraternellement unies, tambour battant, jusqu'au succès final ;

-et que la dernière page tournée, nous avons eu une pieuse pensée pour tous les morts ; nous nous sommes inclinés devant l'héroïsme des combattants, et souhaité que l'amitié puisse renaître un jour prochain entre les adversaires d'hier.

131. Nos relations avec les Tunisiens sont évidemment restées, dans les premiers temps, pour le moins incertaines ; grâce à la position prise par BOURGUIBA, tout s'est progressivement arrangé en attendant que nos relations avec les pays de l'P.st s'améliorent suffisamment pour que nous puissions raisonnablement libérer les Tunisiens de notre présence à Bizerte.

132. De toute façon, je n'ai eu guère qu'un mois et demi à passer en Tunisie pour complimenter et dire au revoir à tous ceux que j'avais eus sous mes ordres, de toutes origines et de tous grades, ainsi qu'à leurs familles et aux "civils II qui avaient vécu, eux aussi, de mauvais jours.

133.- Après une dernière prise d'armes, le 24 Novembre, entouré de mes amis, avec ma famille, j'ai quitté finalement, avec émotion, cette terre d'Afrique où j'avais vécu de grandes heures.



Devant les paras avec le général Lalande



Défilé devant les troupes avec les généraux Lalande et Motte

CENTRE DE TRANSMISSIONS DE LA DÉFENSE NATIONALE			
DATE	DE DÉPÔT AU BUREAU DES MESSAGES	MESSAGE	NUMERO DE CIRCULATION 05623
1961 JUL 25		PDRVTR RZFGY de RZFU 141 T P 25 17 19 Z	
RESERVE AUX TRANSMISSIONS		AU-DESSUS DE	CE
AUTORITÉ ORIGINE		GROUPE DATE-HEURE	
DEFNAT PARIS		25 17 19 Z	
FM PREMIER-MINISTRE			
AUTORITÉS DESTINATAIRES		<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> URGENT SECRET SECRET COM. DEFUS. REST NON CLASSE </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 10px;"> FLASH EXTRÊME URGENT URGENT OPER. URGENT ROUTINE DIVERSE </div>	
POUR ACTION (10)	VICE-AMIRAL AMMAN	RZFM 251847 Z	
POUR INFORMATION (INFO)		MINARMEES	RVFP 251857 Z
N° 0409 CEMGDN/CAB		26 JUILLET 1961	
<p>LE GENERAL DE GAULLE ME DEMANDE DE VOUS TRANSMETTRE LE MESSAGE SUIVANT - Citation : "JE VOUS EXPRIME MON ENTIERE SATISFACTION POUR LA FERMETE, LE SANG FROID, L'HABILETE DANS L'EMPLOI DES MOYENS, DONT VOUS AVEZ FAIT PREUVE A BIZERTE EN REMPLISSANT VOTRE MISSION DEVANT L'AGRESSION DONT LA BASE ETAIT L'OBJET.</p> <p>"LES FORCES SOUS VOS ORDRES, GRACE A LEUR COURAGE ET A LEURS QUALITES MILITAIRES, L'ONT EMPORTE SUR LE TERRAIN DANS LES MEILLEURES CONDITIONS. VEUILLEZ LEUR TRANSMETTRE LE TEMOIGNAGE DE MA CONFIANCE ET DE MON AFFECTION.</p> <p>"CORDIALEMENT A VOUS - GENERAL DE GAULLE" - FIN DE CITATION</p> <p>AUX FELICITATIONS DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, JE JOINS LES MIENNES ET CELLES DU GOUVERNEMENT.</p> <p style="text-align: right;">Signé : MICHEL DEBRÉ.</p>			
INSTRUCTIONS A NE PAS TRANSMETTRE		INSTRUCTIONS POUR LE MESSAGE	
COPIE A CEMGDN - CEM - Toutes Divisions et services EMGDN.			
NOM et signature de Rédacteur ou de l'Opérateur	Téléphone	VISAS DIVERS	Signature du C ^o ou Chef d'E-M
VISA DU CHEF DE SERVICE			signé : TRAUB

Télégramme de félicitations envoyé par Michel Debré, Premier Ministre, de la part du Général De Gaulle

E. PREFET MARITIME DE LA DEUXIEME REGION

(20 décembre 1961-16 octobre 1965)

1. Après les journées que je viens de vivre, je prends quelque repos et revois famille et amis, avant de rallier le 20 Décembre 1961 ma nouvelle résidence à Brest qui n'est pas du même style que celles de Cherbourg et de Bizerte, mais moderne, de très bonne facture, remarquablement située, dominant la rade et la ville.

2. Les années ont passé - non seulement depuis le mois de septembre 1923 où j'ai revêtu pour la première fois l'uniforme qui allait être le mien pendant plus de 40 ans mais depuis mon retour à Brest en 1944, la guerre est terminée.

3. Les destructions dans l'arsenal étaient alors immenses, la plupart des bâtiments et des quais bouleversés, les bassins ébranlés, les jetées fragmentées - Les Allemands n'avaient laissé que des "bunkers", une vaste base sous-marine sous béton, des abris creusés dans les falaises bordant les terre-pleins de Laninon et les rives de la Penfeld.

Le centre de la ville, de son côté, n'était plus qu'un amas de ruines. Il ne pouvait évidemment être question d'engager la moindre construction neuve dans un arsenal pareillement dévasté.

Mais une main d'oeuvre nombreuse et qualifiée était sur place qu'il convenait d'employer au plus tôt, suivant sa vocation pour réserver l'avenir - des embryons d'ateliers subsistaient ; les matériels stockés pendant les jours sombres sortaient de terre, heureusement susceptibles d'être utilisés vaille que vaille.

4. Dès 1946 un plan de masse a été dressé qui devait être constamment tenu à jour en fonction de l'évolution des techniques et de la conjoncture - Dans le cadre de ce plan a été implanté, non seulement à ciel ouvert, mais en souterrain dans le port et ses environs, les organismes du temps de paix considérés comme indispensables en temps de guerre pour l'exécution des missions confiées à la base: des ateliers, des centres de stockage, des soutes à munitions, des réservoirs pour des produits noirs ou blancs, des logements, un centre médical, des postes de commandement, etc

Malheureusement, les murs qui subsistaient dans l'arsenal, comme dans la ville étaient désuets ou lézardés - On les a donc abattus !

Les terrains sur lesquels ils s'étendaient ont été nivelés : une ville nouvelle et un arsenal nouveau ont été construits.

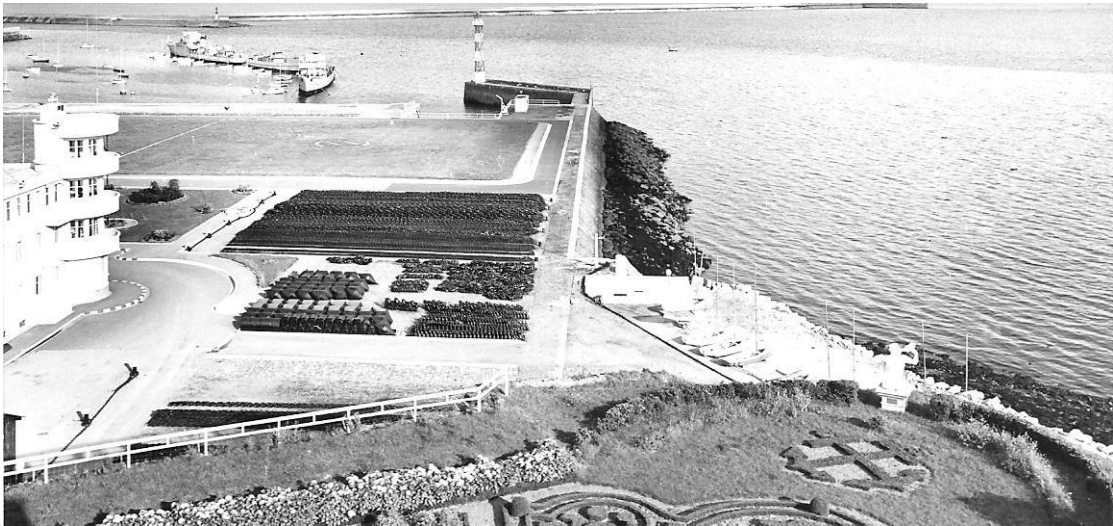
5. L'arsenal de Brest émergea ainsi du néant autour du "Jean-Bart" venu de Casablanca, puis apparemment des bâtiments de commerce disparates de plus en plus importants tels que le paquebot "Antilles"; enfin de vrais bâtiments de guerre: 1 escorteurs d'escadre le "Du Petit Thouars" et le croiseur "De Grasse", dont la coque avait été récupérée intacte à Lorient à la Libération.

A ces bâtiments allaient succéder d'autres escorteurs d'escadre, le croiseur "Colbert", les porte-avions "Clémenceau" et "Foch", enfin le porte hélicoptère "La Résolue" qui devait prendre en 1962 le nom et la suite de la "Jeanne d'Arc", pour devenir l'école d'application de nos jeunes Officiers.

6. En 1962, j'arrive à Brest, qui est redevenu le siège d'un grand commandement maritime, que je dois exercer, en principe, pendant trois ans.



Vue sur la Penfeld depuis la Préfecture Maritime



La rade de Brest depuis la Résidence du préfet maritime

Il est difficile d'imaginer position plus privilégiée, à l'extrémité ouest du continent, à l'ouvert de la Manche, commandant toutes les voies d'accès maritimes à l'Europe, disposant d'un magnifique plan d'eau abrité et compartimenté à souhait, en tous temps accessible aux flottes les plus importantes, situé au centre d'une vaste région se prêtant à l'infrastructure de bases aériennes et d'installation souterraines.

7. Je ne peux qu'être satisfait d'avoir ainsi sous mon autorité une des deux capitales maritimes françaises dans laquelle on "gère" une bonne partie de notre flotte ; mais aussi où on y construit quelques uns de nos bâtiments parmi les plus importants, où on y forme nos futurs officiers et, d'une façon générale, on y trouve tous les éléments d'un ensemble opérationnel de première importance.

8. Mais mon domaine s'étend de Saint-Malo à Hendaye, et si Brest en est la capitale maritime, d'autres bases parsèment ses côtes dont, la plus importante est Lorient dans laquelle se trouve un important chantier de construction navale ainsi qu'une grande base aérienne, et bien entendu tous les éléments d'un port militaire dans lequel on forme en particulier des fusiliers-marins. Nous sommes également présents dans le Sud, à Rochefort, Bordeaux, Hourtin, Hendaye et représentés tout le long du littoral de la région par des administrateurs des Affaires maritimes.

9. Trois ans vont passer qui ne seront pas sans action de toute nature ; mais sans événements exceptionnels, comme ceux que j'ai connus et vécus au cours des années précédentes.

Certes, dans un premier temps le drame Algérien est arrivé à sa fin et nous avons subi des contrecoups mais nous étions loin du centre du drame ; ce qui ne m'a pas empêché de vivre quelques heures difficiles ; mais a pu se terminer sans trop d'à coups.

Ceci dit, je n'ai pas "chômé" tout au long des mois que j'ai vécu dans une atmosphère que je qualifierai de très sympathique.

Les occupations ne nous manquaient pas, mais l'esprit qui régnait à tous les niveaux était réconfortant. Fort heureusement un personnel de haute qualité nous aidait à vivre et recevoir, car nous tenions table ouverte, comme c'était à mon avis notre devoir, dans le poste que j'occupais.

10. Mais si je me déplaçais beaucoup à Brest et dans ses environs, je parcourais aussi les côtes de France dépendant de mon autorité.

.Dans les premiers temps, j'utilisais auto ou avion, mais quand j'en ai eu la possibilité, un hélicoptère pour lequel j'ai eu très vite une certaine prédilection

J'ai ainsi rendu visite plusieurs fois à. Tous ceux qui me représentaient de Saint-Malo à Hendaye, dont je connaissais les problèmes sur lesquels je me penchais.

11. Avec nos voisins, j'entretenais également de solides relations. D'abord, bien entendu, les Anglais que je retrouvais avec grand plaisir, car je n'oubliais pas les trois années que j'avais passées à Londres et aussi mon séjour à Cherbourg au cours duquel j'avais encore repris contact avec mon vis à vis de l'autre côté de la Manche.

Mais Espagnols, Portugais, Italiens, étaient encore plus près de moi et j'eus avec leurs autorités des contacts réciproques aussi chaleureux.

12. Brest, enfin, était bien placé pour recevoir des visiteurs nombreux et j'ai eu ainsi le plaisir de recevoir des bâtiments et des autorités Allemandes, Hollandaises, Norvégiennes, Belges ou venant de pays plus lointains tels que les Etats-Unis, le Canada, le Chili ou d'autres encore.



Avec l'amiral Grantham, sur le pont du Victory, à l'emplacement où tomba Nelson en 1805

Photographic production Unit. HMS Excellent Portsmouth . 7 Feb 1962. 2341/62



Avec l'amiral Cabanier, chef d'Etat Major général de la Marine



Un neveu de l'amiral, Dominique Dupuy, qui ne savait pas qu'il serait officier de marine, lui aussi...A gauche Madeleine Amman, épouse de l'amiral



Et le général salue son hôtesse

13. Mais tout a une « fin » et je parvenais au terme de mon mandat de trois ans, à la veille d'arriver à l'heure de la retraite.

Des informations que j'avais reçues, je ne pouvais espérer quelque prolongation que ce soit et me préparais donc paisiblement à "quitter la Marine". Mon remplaçant était mime désigné et j'entretenais avec lui d'excellentes relations en attendant l'heure du départ.

Pourtant on ne quitte pas un métier comme celui que j'exerçais depuis 40 ans, sans quelque tristesse. Mon épouse et moi fermions nos valises et faisons nos adieux à tous nos amis.

Mais entre deux voyages, je reçus, un matin, un appel téléphonique du Chef d'Etat- Major de la Marine., l'Amiral CABANIER qui m'apprenait que ce jour même, le Général de GAULLE, n'oubliant pas, les "événements de Bizerte.", avait décidé, non pas de faire de moi un retraité, mais de me donner une étoile de 'plus; ce qui prolongeait d'un an la durée de mon service actif.

14. J'avoue mon émotion, car je ne m'attendais pas à ce témoignage de reconnaissance de la part de notre "grand Patron", décidé par lui seul, sans aucune intervention extérieure, qui m'a touché d'autant plus que je n'avais, à aucun moment, participé à des activités autres que strictement militaires.

Je passais néanmoins trois journées délicates ! car la nouvelle de Cette promotion devait, sur la demande de l'amiral CABANIER 'rester confidentielle jusqu'au prochain Conseil des Ministres, pour des raisons évidentes, tenant aux circonstances dans lesquelles cette décision avait été prise. J'acceptais donc les "condoléances " qu'on m'adressait dans les dîners qu'on m'offrait ou les cérémonies auxquelles j'assistais.

Mais le décret parut. Je ne partis pas en retraite le 16 octobre les condoléances qu'on m'adressait se transformèrent, sur le champ, en compliments, grâce au Général de Gaulle.

15. J'ajoutais donc une étoile sur mes manches et poursuivis ma carrière dans les mêmes fonctions, avec peut-être plus d'autorité.

La vie continuait ainsi à Brest, agitée à souhait, marquée par des visites nombreuses de bâtiments et, bien entendu, des occupations multiples qui me faisaient oublier que mon séjour à Brest ne serait pas éternel.

16. Je continuais bien entendu à circuler tout au long des côtes de la région dont j'étais le "patron", à me déplacer en dehors de ses limites comme auparavant et à recevoir et rendre de nombreuses visites.

L'une d'elles, particulièrement importante, fut celle du Général de Gaulle le 15 février 1965, car des décisions, qui eurent des suites, furent prises ce jour-là.

17. Arrivé le matin, par avion, le Général gagna directement l'Ecole Navale qu'il visita après avoir entendu un exposé à la suite duquel il s'étonna que l'enseignement de l'histoire à l'Ecole Navale ne soit pas plus important ; ce qui me fit grand plaisir.

Le déjeuner, en compagnie des élèves, terminé, il alla s'incliner devant le monument à la gloire des marins de la France Libre puis, sur sa demande, gagna les rives de la grande rade où il longea avec intérêt l'Ile qui allait être bientôt désaffectée pour recevoir les futurs sous-marins atomiques appelés à opérer dans l'Océan Atlantique et ailleurs, puis il gagna un promontoire d'où l'on pouvait apprécier l'ampleur de la grande rade, avant d'aller embarquer sur un dragueur au quai de l'Ecole Navale, pour gagner les rives de la Penfeld, salué à son passage par les flottilles de l'Ecole Navale.



Visite de l'arsenal de Brest

Etat-Major 2^{ème} Région Section Photo.F6537R31



Le général De Gaulle après sa visite à l'Ecole navale

Etat-Major 2^{ème} Région Section Photo. Cliché B20/14 du 15 FEV 1965

18. De là, il se rendit dans les souterrains de la Préfecture Maritime qui en cas de crise abritent tous ses services et son P.C. enterré. J'y fis un exposé sur les missions que j'avais à remplir et que mon successeur aura demain à satisfaire quand nous disposerons de sous-marins à propulsion atomique.

19. La journée du chef de l'Etat n'était pas encore terminée : nous gagnâmes la Préfecture Maritime où il reçut à dîner les Officiers Généraux de la Région et le Préfet, avant d'assister sur sa demande à une séance de cinéma dont la mer n'était pas absente. Il se retira enfin dans la chambre aménagée pour le recevoir et, le lendemain, frais et dispos, il nous quitta pour regagner Paris, après avoir salué mon épouse et embrassé, avec le sourire, mes jeunes neveux.

20. Mais la vie continuait à Brest, agitée à souhait, marquée par des visites nombreuses de bâtiments de différents pays, reçus chaque fois avec les honneurs qui leur étaient dus, et aussi des réceptions dont mes officiers et mes maîtres d'hôtel n'ignoraient plus l'ordonnance. Toutes ces occupations me faisaient oublier que la fin de mon séjour à Brest et dans la marine approchait.

21. Avant, celle-ci j'eus encore la satisfaction :

- d'inaugurer le nouveau Cercle Naval dont j'avais posé la première pierre et qui avait belle allure.
- et sur un tout autre plan, d'être appelé à, assurer en tant que Préfet Maritime de la 2ème Région, le commandement en chef, en cas de crise, des forces maritimes françaises dans tout l'Atlantique et les mers qui lui étaient rattachées.

22.- J'établis et diffusai les directives que cette charge impliquait et l'heure du départ arriva.

Je tirais un trait sur mon passé et très ému, quittais mes amis et la Marine.



La veille du départ de la Marine



Le jour du départ de la Marine

Photo E.C. Armées. Référence E.C.A. N° F65-374R 3

ADDENDUM

EN RETRAITE

(a) Que faire ?

1.- Admis dans la deuxième section du cadre des Officiers Généraux de la Marine, en raison de mon âge, je pouvais certes me "reposer", dans mon domicile à Paris, profitant de la pension qui m'était accordée, mais je préférais, à tort ou raison, mener une existence, certes différente de celle qui avait été la mienne pendant 41 ans, mais quand même active.

2.- J'ai donc recherché des occupations que fort heureusement j'ai pu trouver très vite : d'abord en Bretagne où on m'a demandé de m'intéresser aux dispositions qui seraient à prendre pour que Brest puisse devenir un port d'accueil pour les grands pétroliers - puis à Paris où j'ai été appelé à faire partie de l'état-major d'un important chantier civil de constructions navales ayant des clients un peu partout dans le monde que j'aurai à fréquenter - enfin, encore à Paris, pour organiser sur de nouvelles bases, le sauvetage de la vie humaine le long des côtes françaises, à partir de ce qui existait.

3.- J'ai finalement décidé de m'intéresser à ces occupations et d'autres que je m'efforcerai de mener à bien.

Mais, j'ai évidemment arrêté que celles, concernant le sauvetage le long des côtes, seraient pour moi strictement bénévoles, et les seules dont je parlerai dans ces mémoires.

(b) Le sauvetage en mer de 1824 à 1967

4.- Les circonstances ont voulu qu'au moment où je prenais ma retraite, le sauvetage en mer traversait une crise, à telle enseigne, que le Secrétaire Général Chargé des Affaires Maritimes m'a demandé de faire le point des problèmes qui se posaient en matière de sauvetage des personnes et des biens, des plages jusqu'à la limite des eaux côtières.

J'ai accepté cette mission et, comme il était normal, procédé d'abord à un rapide historique de la question, car le problème n'était pas nouveau.

5.- Ce n'est en effet qu'à partir de 1824 que des hommes de bonne volonté ne disposant que de moyens très modestes entreprirent de créer :

- en Grande Bretagne, une société de sauvetage qui allait devenir la "Royal National Life Boat Institution" appelée à prendre un grand développement ;

- en France, la "Société Humaine et des Naufragés de Boulogne" qui poursuit encore ses activités dans le sein de notre Société.

6. Malheureusement, dans notre pays, l'exemple ne fut guère suivi, car en 1850 n'existaient encore le long des côtes françaises que 4 canots de sauvetage appartenant à 4 sociétés différentes.

Mais l'opinion, à la suite de plusieurs sinistres, commençait à s'émouvoir, et le Gouvernement constitua en 1861 une commission pour rechercher les mesures à prendre. Elle conclut son rapport en préconisant la création d'un service général du sauvetage, et d'en confier la direction à une Société privée à laquelle le concours de l'administration serait acquis.

7. Et c'est ainsi que fut constituée, le 12 février 1865, la "Société Centrale des Naufragés" appelée à être une œuvre d'assistance et le complément d'un grand service public. Son premier président fut l'Amiral de France RIGAULT de GENOUILLY dont le premier ordre du jour - toujours d'actualité - fut le suivant :

"Marins-sauveteurs,

En vous rangeant autour de la bannière du sauvetage, en prenant l'engagement de quitter au premier signal vos familles, vos bateaux, et d'exposer vos existences pour arracher à la mort vos semblables, vous avez fait preuve, une fois de plus, de cet admirable dévouement qui fait l'honneur des marins français.

Mais si vos courages et vos bras sont prêts presque partout les moyens matériels manquent. Ces moyens, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés se fonde pour vous les donner. En votre nom, nous adressons au pays un appel qui ne peut manquer d'être entendu car chacun, riche ou pauvre, habitant du littoral, des villes ou des campagnes, voudra, en nous remettant son obole, vous seconder dans votre œuvre de salut.

Courage donc ! Nos ressources ne nous permettent, il est vrai, de pourvoir que successivement à vos besoins, mais à peine constitués, et sans plus attendre, nous avons voulu unir nos cœurs aux vôtres".

8. Les moyens matériels de la nouvelle société étaient effectivement des plus modestes, mais grâce à de nombreux dons et legs, ainsi qu'à des subventions de l'Etat, la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés possédait en 1883 un réseau de 70 stations dotées de canots et 150 postes de lancement de fusées porte-amarres.

9. Par ailleurs, sur l'initiative d'un avocat général à la Cour de Rennes, Nadault de Buffon, était fondée en 1873, la "Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons". Cette nouvelle Société devait progressivement orienter ses activités vers le développement du secourisme maritime et la mise en place de moyens de sauvetage complémentaires de ceux possédés par la Société Centrale. Mais faute de ressources en rapport avec les besoins à couvrir, les deux sociétés existantes ne pouvaient qu'améliorer très progressivement leur potentiel.

10. Ce qui était regrettable, car l'avènement de l'ère du moteur allait entraîner la condamnation des canots à l'aviron et voiles existants. La construction des canots à moteur appelés à prendre la suite et la réalisation d'une infrastructure adaptée à leur mise en œuvre devait coûter très cher, alors que le développement de la navigation de plaisance allait nécessiter la mise en place de nouveaux moyens de sauvetage.

11. Malgré tout, petit à petit :

- la "Société Centrale de Sauvetage des Naufragés" finit par posséder en 1967, une flotte de 58 grands canots à moteur insubmersibles et inchavirables par les plus gros temps, basés depuis Dunkerque jusqu'au Sud de la Corse.

Durant les cent années de son existence, ses équipages avaient assisté près de 3500 navires et sauvé plus de 26 000 vies humaines.

- de son côté, la "Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons" s'efforçant d'apporter des solutions aussi souples que variées aux problèmes que posait la sauvegarde des vies humaines, était arrivée elle aussi, en 1967, à disposer de canots "tout temps", mais essentiellement de vedettes rapides et de canots pneumatiques opérant à partir de postes de secours implantés tout au long du littoral.

En la seule année 1967, à la suite de 2 600 interventions par ces moyens et les hommes qui les armaient, 667 personnes avaient été sauvées.

12. En 1967, la France possédait ainsi, le long de ses côtes, deux réseaux de sauvetage valables par tous les temps, en été comme en hiver. Toutefois depuis plusieurs années, il était clair que des changements étaient inéluctables : les techniques, en effet, n'avaient cessé d'évoluer. La course à la mer des populations avait pris, aussi bien sur les plages que le long du littoral, une expansion prodigieuse. Accroître non seulement le nombre, mais la qualité des moyens de sauvetage était donc une condition, aussi nécessaire que difficile à réaliser avec des ressources modestes qu'arrivaient à se procurer, non sans mal, de l'Etat, des Collectivités ou des particuliers, les deux sociétés existantes, apparemment concurrentes, dont la situation financière devenait préoccupante.

La dualité qui s'était établie ne facilitait par ailleurs ni la définition des équipements et des matériels, encore moins leur réalisation et leur entretien, ni la mise en place d'une infrastructure convenable tout au long du littoral. Elle interdisait, enfin, pratiquement toute propagande de grande envergure susceptible d'obtenir une adhésion unanime.

13. Des études furent entreprises ... d'où la mission dont j'ai été chargé et l'enquête que j'ai faite - il en est ressorti que l'une des deux sociétés était dans une situation financière difficile et que l'autre n'en valait guère mieux; mais que toutes deux méritaient des compliments pour l'énergie qu'elles déployaient pour sauver des vies humaines en danger. Il n'était donc pas question de distribuer des blâmes ou des récompenses, mais de redresser ce qui pourrait l'être.

A cette fin, je proposais dans un premier temps que les deux sociétés existantes, c'est-à-dire la "Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons" dont le siège était à Rennes, et la "Société Centrale de Sauvetage des Naufragés" dont le siège se trouvait à Paris, soient dissoutes dans un proche avenir et qu'une nouvelle société dite "Société Nationale de Sauvetage en Mer" soit créée et mise sur pied.

14. Il va de soi que l'exécution de cette proposition n'alla pas sans difficulté, ne serait-ce que pour obtenir l'adhésion sans heurt des patrons, des équipages et de tous ceux qui "aimaient leurs sociétés" et ne voulaient pas modifier leurs habitudes. Mais il le fallait pour subsister ...

Les mois passèrent, les services de la Marine Marchande avaient mis à ma disposition un bureau dans leurs locaux, ainsi qu'un embryon de secrétariat. Nous fîmes le point de la situation des deux sociétés et des dispositions d'urgence à prendre pour assurer des passations de service convenables et, le 1er janvier 1968, la nouvelle Société unique était en mesure de prendre la suite des deux anciennes.

15. La situation régularisée, je pris possession, près du Palais Bourbon, du bureau du Président de l'une des deux sociétés dissoutes qui avait démissionné; l'autre était resté provisoirement en fonction, sous mon autorité. Et nous nous mîmes au travail.

(c) Comment sera assuré désormais le sauvetage des personnes en détresse en mer

16. *Ma position n'était évidemment pas brillante, d'autant plus que des changements de technique, de méthode, de matériels, étaient d'impérieuse nécessité et que la prodigieuse expansion du nautisme et du véliplanchisme posait des problèmes inconnus jusqu'alors qui n'allaient cesser de croître. Il nous fallait, coûte que coûte, pour assurer la mission qui m'était confiée, recruter des hommes, construire de nouveaux moyens de sauvetage, mettre sur pied une administration nouvelle unique.*

Il ne s'agissait pas seulement de remplacer et multiplier les matériels ; il fallait en disposer de plus rapides, de plus puissants et de plus fiables. Des crédits étaient à trouver et leur recherche n'était pas aisée.

17. Héritant d'une situation financière difficile dont le redressement était à opérer d'urgence ; en priorité il a fallu convaincre les uns et les autres pour obtenir des crédits - et nous contenter, par force, d'essayer de maintenir opérationnel jusqu'à des jours meilleurs ce qui existait. Dans l'accomplissement de cette tâche ingrate, j'ai été heureusement aidé par tous les membres des deux Sociétés dissoutes qui avaient compris que "l'union faisait la force".

L'an suivant il était encore trop tôt pour crier victoire. Mais la voix de la grande famille des sauveteurs dont j'avais l'honneur d'être le mandant commençait vraiment à être entendue.

18. Très vite, nous avons ainsi pu :

- d'une part, tout en continuant à utiliser les moyens de sauvetage encore en état qui nous avaient été légués par les anciennes sociétés, construire de nouveaux canots "tous temps", des vedettes rapides de plusieurs modèles, des canots pneumatiques en grand nombre et réaliser ainsi une flotte d'éléments modernes ou modernisés, répondant aux besoins à satisfaire, le long de nos côtes et jusqu'au large;

- d'autre part, nous avons constitué, pour armer tous ces moyens, des équipages composés d'anciens ayant déjà fait leurs preuves, et de plus jeunes, tous bénévoles.

19. Pour assurer la sauvegarde des biens et des personnes, nous ne pouvions et ne devions opérer que suivant les instructions qui étaient données par des autorités maritimes.

20. A cette fin, les eaux côtières étaient divisées en trois zones :

- la zone des plages et de leurs abords immédiats dont la sécurité incombait aux Maires des Communes riveraines auxquels notre Société apportait son concours sur leur demande et dans des conditions faisant l'objet d'accords particuliers ;

- la zone du large dans laquelle cette responsabilité était exercée directement par les Préfets Maritimes - entre ces deux zones, la zone dite côtière qui s'étendait des confins de la zone des plages jusqu'à l'horizon vu de terre, divisée en trois secteurs correspondant à chacune des façades maritimes de la France, dans laquelle la direction des recherches et du sauvetage incombait au Service des Affaires

Maritimes dépendant du ministère chargé de la Marine Marchande.

21. Dans chacun des trois secteurs considérés, divisés en quartiers des Affaires Maritimes, se trouvait implanté un Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (en abrégé, suivant la façade considérée : CROSSMA - CROSSA - CROSSMED) - placé sous l'autorité d'un Administrateur des Affaires Maritimes.

Pour assurer leur mission, les chefs de "CROSS" étaient appelés à mettre en oeuvre, en tant que besoin, les moyens que notre Société possédait.

22. L'alerte donnée, nos patrons d'embarcation avaient ainsi pour consignes :

- de se conformer, du début à la fin de l'alerte, dans la mesure de leurs possibilités dont ils étaient seuls juges, aux instructions qui leur étaient soit données par les Chefs de CROSS ou directement de Quartiers des Affaires Maritimes ;

- dans l'attente de telles instructions, de faire route vers le lieu du sinistre, d'aviser sans délai de leur position ces autorités et de leur rendre compte des faits dont ils pouvaient être témoins .

23. Notre Société était ainsi appelée à jouer en mer, en matière de sauvetage des personnes en détresse, un rôle analogue à celui de la Croix Rouge et des Sapeurs-Pompiers à terre.

d) La construction, l'entretien et l'emploi des moyens matériels de la S.N.S.M.

24. Pour remplir les charges qui allaient m'incomber, j'avais pris effectivement possession, le 1er janvier 1968, provenant des deux sociétés dissoutes, de

- 64 canots de plus de 12 mètres, équipés de deux moteurs de moins de 75 CV, conçus pour effectuer des opérations de sauvetage par les mers les plus dures, mais ne pouvant donner qu'une vitesse maximale de l'ordre de 8 noeuds. 6 de ces canots avaient déjà plus de 30 ans d'âge, 21 plus de 15 ans.
- 23 vedettes de 6 à 9 mètres, construites à des fins de plaisance, mais aménagées pour remplir des missions de sauvetage ; équipées de moteurs permettant d'atteindre, temps permettant, une vitesse de l'ordre de 16 noeuds.
- 208 canots pneumatiques de deux types : Mark II de 4m20 et Mark III de 4 m70, munis de moteurs hors-bord, respectivement de 20 et 40 CV.

25.- Cette flotte, s'appuyant sur une infrastructure répondant à ses besoins essentiels, remplissait le mieux qu'elle pouvait son contrat. Mais le nombre et l'importance des bâtiments de plaisance fréquentant nos côtes n'allaient cesser d'augmenter massivement durant l'été aux abords des plages, mais aussi l'hiver.

C'est ainsi que parmi ces bâtiments, ceux ayant satisfait aux formalités de francisation sont passés de 179 000 en 1968 à 445 000 dix ans après.

26 . Or, la flotte dont j'avais hérité n'avait cessé de vieillir ...

Il a fallu :

- d'une part, non seulement remplacer progressivement tous les canots pneumatiques existants en 1968, mais aussi augmenter leur nombre pour répondre aux besoins résultant de l'accroissement de la fréquentation de nos côtes. Ceux-ci sont ainsi passés de 208 unités en 1968, à 324 en 1978
- d'autre part, définir et réaliser une politique permettant dans des limites dépendant de nos ressources financières, d'assurer le présent tout en renouvelant par tranches notre flotte de canots "tous temps" et de vedettes.

27. Assurer le présent a impliqué non seulement le maintien en service des moyens existants, encore susceptibles d'être utilisés valablement en dépit de leur âge, mais encore la modernisation des meilleurs d'entre eux, par la mise en place de moteurs neufs ainsi que d'équipement et d'aménagements modernes.

Renouveler la flotte exigeait, d'abord la détermination en accord avec les Affaires Maritimes, des besoins que nous aurions à satisfaire - ensuite de construire des prototypes, de les tester et d'en faire des "têtes de série" plus ou moins importants suivant les ressources dont nous disposions.

28. Nous avons ainsi décidé de doter notre flotte nouvelle de deux types de "grands bâtiments" susceptibles de prendre la suite des canots existants arrivant hors d'âge :

- d'une part, des canots "tous temps" de 15 à 16 mètres de long, conçus pour opérer dans des zones particulièrement exposées à coque en acier, auto-redressables et insubmersibles, capables de donner une vitesse d'au moins 14 noeuds et dotés des équipements les plus modernes; mais d'un coût élevé; donc ne pouvant être construits en grand nombre;

- d'autre part des vedettes de 1ère classe de 13 à 16 mètres de long, tenant parfaitement la mer par presque tous les temps et capables de donner une vitesse d'au moins 18 noeuds - à coque en bois ou plastique - insubmersibles et dotées des équipements les plus modernes - ayant enfin le mérite de coûter moitié moins cher que les canots "tous temps" de la nouvelle génération.

29. Comme il n'est pas nécessaire de ne mettre en oeuvre, par des mers maniables, que des canots ou vedettes de 1ère classe dont l'intervention mobilise des équipages relativement importants et coûte cher, nous avons conçu également et réalisé des moyens plus légers : vedettes, dites de 2ème ou 3ème classe, suivant qu'elles avaient plus ou moins de 8 mètres de long.

Tous ces moyens légers doivent être évidemment armés en permanence pendant l'été.

Pendant l'hiver, si certains d'entre eux doivent être maintenus en état d'intervenir "sur alerte", pour des missions de sauvetage n'exigeant pas l'intervention de canots "tous temps" ou de vedette de 1ère classe, tous les autres sont mis en "état de conservation", si possible sous abri.

30.- Fin 1978, nous avons finalement en service, ou à la veille de l'être, après avoir condamné les moyens par trop anciens ou hors d'état dont nous avons hérité ;

-10 canots rapides "tous temps" récemment construits -

-20 canots "tous temps" anciens refondus, disposant en particulier de moteurs neufs et puissants.

-21 canots "tous temps" non refondus, mais maintenus en état de rendre des services.

Soit 51 canots "tous temps" au lieu de 64 en 1968.

-20 vedettes de 1ère classe nouvellement construites, et pouvant tenir la mer par presque tous les temps.

-69 vedettes de 2ème ou 3ème classe, au lieu de 83, mais neuves ou maintenues en bon état.

31. Au cours des années qui ont suivi, nous avons poursuivi nos efforts pour essayer d'arriver à posséder une flotte entièrement moderne et équilibrée, répartie entre plus de 250 stations échelonnées le long des côtes de notre pays ; mais ceci implique évidemment que l'Etat, les Collectivités publiques et privées, et les Français en général prennent conscience de l'importance de la mission qui nous est confiée et nous aident ...

(e) Les équipages de la S.N.S.M.

32. Aussi valables soient-ils, les moyens dont nous venons de "faire le tour" ne seront efficaces qu'à la condition d'être mis en œuvre par des équipages "compétents, courageux et désintéressés".

33.- En toutes saisons, tous les canots "tous temps" et vedettes de 1ère classe en état de marche, ainsi que certaines vedettes de 2ème ou 3ème classe et des canots pneumatiques Mark III sont prévus pour être armés en cas d'alerte. Durant la saison d'été, tous les autres moyens de sauvetage qui étaient en réserve pendant l'hiver viennent s'ajouter à eux.

34. Les volontaires n'ont jamais manqué tout le long du littoral pour armer avec un dévouement sans limite, lors de sinistres, les moyens en état d'intervenir : pêcheurs de profession, anciens marins de l'Etat ou de la Marine Marchande, Agents des Douanes, Pratiques de la mer de toute origine ...

Nous les assurons contre les risques qu'ils courent et leur donnons pour chaque sortie, des indemnités symboliques ; mais nous ne pouvons pas demander à tous ces hommes qui ont besoin de gagner leur vie ou de remplir des obligations professionnelles, de rester à notre disposition pour armer durant l'été des moyens mis en oeuvre d'une façon permanente.

35. A cette fin, nous avons décidé de faire appel également à des volontaires : étudiants, cadres, professionnels de toute nature en congé ... à qui nous dispensons durant l'hiver, dans des centres de formation répartis un peu partout en France, un enseignement qui doit leur permettre d'obtenir des connaissances leur permettant d'être secouristes maritimes, de conduire des petits bâtiments, d'utiliser des postes radios ... et de posséder un diplôme propre à notre société, de "sauveteur qualifié de la S.N.S.M."

Nous avons ainsi formé des centaines de sauveteurs qualifiés qui, l'été venu, sont répartis le long des côtes dans les stations de la S.N.S.M., où sans leur donner de traitement, nous les défrayons de leurs frais de route et de subsistance, avec l'aide des collectivités locales qui utilisent leurs services.

36. Ceux d'entre eux qui ont fait preuve, au cours des stages qu'ils ont effectués, des qualités et connaissances le leur permettant, arment ou participent à l'armement de vedettes de 2ème ou 3è classe ainsi que des canots pneumatiques Mark III prévus pour opérer dans la frange côtière durant l'été. Mais le plus grand nombre des sauveteurs qualifiés qui nous apportent leur concours durant la saison d'été sont mis à la disposition des Maires pour assurer la sécurité des personnes sur les plages.

D'une façon générale, enfin, nous n'avons qu'à nous louer des rapports que nous entretenons avec les personnels civils et militaires avec lesquels nous sommes durant l'été en contact permanent.

(f) Les finances de la société

37. En 1968 la situation financière de la Société, lors de sa création se présentait sous un jour tel que, d'après le rédacteur d'un rapport officiel établi à l'époque "seule une intervention de l'Etat paraissait à même d'assurer la sauvegarde du patrimoine déjà constitué et la réussite de l'oeuvre immense à accomplir".

38. Nous avons eu du mal à nous faire entendre, mais enfin dans un premier temps, nous avons réussi à obtenir de l'Etat des subventions qui nous ont permis de survivre.
Ce n'était pas suffisant.

39.- Tandis que nous allions frapper avec une insistance accrue à toutes les portes possibles : collectivités publiques ou privées, plaisanciers ou professionnels de la mer, amis connus ou inconnus de notre Société, un effort a été demandé à toutes les collectivités ayant manifestement besoin de renouveler les matériels assurant la sécurité des personnes auprès de leurs côtes.

Petit à petit nos efforts ont porté leurs fruits et nous avons pu commencer à renouveler et développer nos moyens et même le Siège de notre Société à Paris.

40. Malheureusement, la crise nous a frappé comme la plupart des associations de la Loi de 1901 dont les ressources provenant de collectivités publiques ou privées et de particuliers, n'ont pas augmenté dans la même proportion que les dépenses qu'elles devaient consentir pour remplir leur mission et ne pas compromettre leur avenir.

Nous avons donc dû réaliser dans tous les domaines des économies, au risque de compromettre la bonne gestion de notre patrimoine et la réalisation de notre programme de renouvellement de notre flotte.

41. Mais la situation s'est améliorée et j'ai confiance dans l'avenir de notre Société. Je ne doute pas que mes successeurs, à sa tête, poursuivront cette remontée.

42. D'ores et déjà, de tout coeur je remercie tous nos équipages composés d'anciens ayant fait leurs preuves, et de plus jeunes, tous bénévoles, d'avoir su utiliser les moyens mis entre leurs mains avec autant d'intelligence que de coeur et de dévouement, pour remplir la mission de sauvetage et de protection des personnes, comme des bâtiments, qui leur était confiée.

43. Je ne remercie pas seulement les marins du large ; ceux qui sauvent sur les plages et leurs abords, des vies humaines ont droit également à notre reconnaissance.

De même ceux qui assurent "à terre" la vie courante de notre Société, comme la vie courante de ses moyens, méritent beaucoup de compliments.

44. Mais nous ne pourrions rien sans le nerf de la guerre que nous nous efforçons de posséder par tous les moyens : bataille qui n'est pas encore entièrement gagnée, mais le sera.

D'ores et déjà, en tous cas, notre reconnaissance doit s'étendre à tous ceux qui nous aident à "vivre" et remplir convenablement les missions qui nous ont été données - qu'il s'agisse des parlementaires de tous les partis, de tous les riches ou pauvres qui nous envoient leur obole, de toutes les sociétés, groupements de toutes natures qui nous aident généreusement.

45. A tous les membres de notre Société qui agissent en mer comme à terre, pour assurer "le succès des missions de notre Société", comme à tous ceux qui nous aident, j'adresse mes remerciements les plus chaleureux et mes voeux les plus affectueux pour eux et leurs familles.

Amiral (c.r.) AMMAN

LA RECONNAISSANCE DES SERVICES RENDUS



Remise de la Grand Croix du Mérite par le Président Georges Pompidou en 1972

Etablissement cinématographique et photographique des Armées. ECP Armées

APPENDICE

L'amiral AMMAN est décédé le 24 juillet 1988 à Saint Mandé.

Après une messe dite dans l'Eglise des Invalides, les honneurs militaires lui furent rendus le 27 juillet, dans la cour des Invalides et l'amiral Yves Leenhard, président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer prononça son éloge funèbre.

De très nombreux membres de la SNSM assistaient à cette cérémonie, aux côtés des plus hautes autorités militaires.

Il fut ensuite inhumé au cimetière de Lagoubran, à Toulon, où il repose aux côtés de sa femme et de son père, officier d'artillerie coloniale, mort pour la France en 1916.





Enfin, la SNSM a tenu à rendre hommage à son fondateur en donnant son nom au canot de sauvetage d'Audierne :



ANNEXES

- 1) La Société de Sauvetage, la SNSM, aujourd'hui
- 2) Le Cercle de la Mer, historique et le Cercle aujourd'hui
- 3) Inventaire des papiers déposés au Service Historique de la défense à Vincennes et constituant le Fond Amman.
- 4) Rencontre entre les ennemis d'hier
- 5) Le récit du général De Gaulle sur la bataille de Bizerte
- 6) Bibliographie simplifiée concernant l'amiral Amman, l'évasion du Jean Bart, l'opération Torch de 1942, la crise de Suez de 1956

ANNEXE I

LA SNSM. LA SOCIETE DE SAUVETAGE EN MER AUJOURD'HUI

La SNSM est une association française reconnue d'utilité publique depuis le 30 avril 1970. Créé en 1967 par l'amiral Amman, comme il le raconte dans ses Mémoires, elle a donc célébré en 2017 son cinquantième anniversaire.

Comme à l'origine, la SNSM a pour vocation de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer.

Elle a pour président Xavier de la Gorce, ancien secrétaire général de la mer, élu pour six ans en 2013, assisté d'un conseil comprenant 31 membres dont 24 élus et 7 désignés par les ministères intéressés.

La SNSM a trois types d'activités :

-Le sauvetage au large par les sauveteurs embarqués.

Ces sauveteurs bénévoles au nombre de **3500 en 2008** sont prêts à intervenir gratuitement toute l'année et à toute heure, appareillant en moins de quinze minutes, répartis dans **232 , ou 218 ?** stations littorales métropolitaines et outre-mer.

Pour remplir cette mission la SNSM utilise des canots tous temps et plusieurs types de vedettes insubmersibles et auto redressables.

En 2016 elle a effectué les deux tiers des interventions de secours en mer au large des côtes françaises secourant 7700 personnes en 5200 interventions.

Ces moyens agissent sous l'autorité et à la demande des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) qui en France sont les centres de coordination de secours en mer qui dépendent de la Direction des Affaires Maritimes du ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

La SNSM participe donc à des missions de service public dans son domaine de compétence.

-La formation des nageurs sauveteurs saisonniers

La SNSM dispose de 32 centres de formation et d'intervention pour les nageurs sauveteurs au nombre 1500 qui interviennent sur les plages entre mai et septembre et sont rémunérés.

-La prévention des risques nautiques

La SNSM intervient chaque année lors de divers événements pour informer sur les risques encourus par les divers « usagers des mers ».

Un financement vital et en péril

Le financement de la SNSM est très majoritairement assuré par la générosité du public (dons et legs) et de partenaires privés (mécénat) : 72% en 2012 contre 24 % provenant de financements publics (Etat et collectivités territoriales).

Elle bénéficie de l'engagement de 4500 bénévoles (dont les 3500 embarqués)

Toutefois, le renouvellement de sa flotte et son entretien constituent des charges très lourdes et inévitables. Un canot tout temps revient ainsi à un million d'euros.
L'Etat cherche donc une solution via une possible contribution des « usagers de la mer ».

En 1991 , les sauveteurs en mer ont obtenu le prix Cristal de la transparence financière et depuis 1997 sont membres du comité de Charte de déontologie.



ANNEXE II

LA CREATION DU CERCLE DE LA MER

Texte emprunté au Mémoire de Maitrise de Thibault Pujolas : L'amiral Maurice Amman, un marin face aux vicissitudes de la France et de sa Royale au XXème siècle (cf Annexe V : bibliographie). 2005

« Outre ses activités à la SNSM, l'amiral Amman voulut créer un cercle ayant pour vocation de rassembler marins civils et militaires. L'objectif était aussi d'éveiller l'intérêt des citoyens pour la mer et tous les types d'activité qui s'y déploient. Ainsi en compagnie de gens de mer venus d'horizons 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.

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*, amarrée au pied de la Tour Eiffel.

Sous sa présidence, le cercle de la mer va connaître un essor croissant, passant de 228 membres en 1972 à 600 fin 1982. L'amiral ne quittera la présidence du Cercle de la mer qu'en 1987 alors déjà malade.

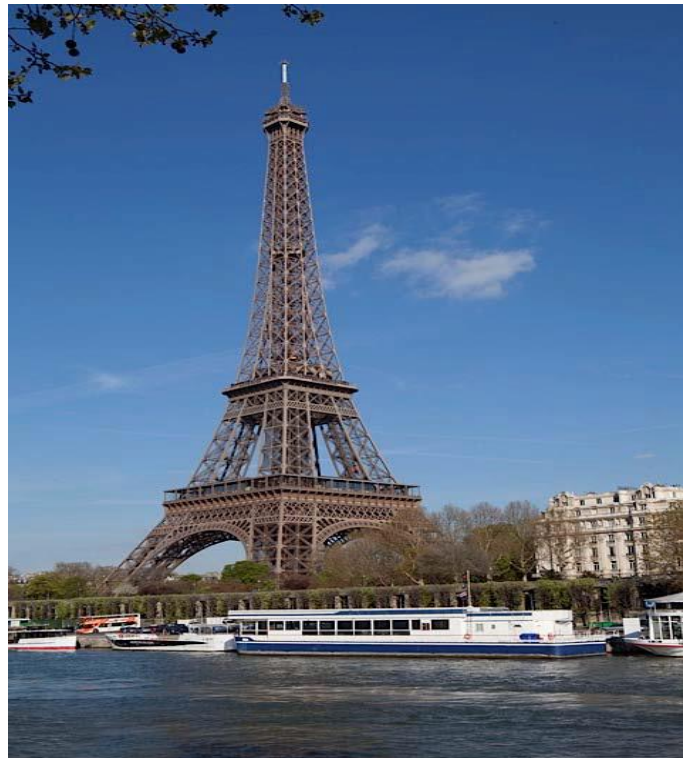
LE CERCLE DE LA MER AUJOURD'HUI

Le Cercle de la Mer est un club privé dont l'ambition est d'être le Port d'Attache parisien de tous ceux pour qui la mer est une valeur et représente richesses, rayonnement et avenir.

Situé dans l'un des sites les plus prestigieux de Paris il accueille sur sa péniche accostée Port de Suffren au pied de la Tour Eiffel, particuliers, associations et entreprises, en mettant à leur disposition des espaces de rencontres et de travail. Il organise également, en priorité au profit de ses membres, des activités et événements à caractère culturel ou économique, en France ou à l'étranger. Partenaires d'autres clubs français et anglais, il offre à ses membres et associations alliées de nombreux privilèges.

En 2002, la coque centenaire de la péniche fut placée dans une coque-dock neuve. Ce changement de coque donna lieu à un baptême selon la tradition maritime, sous la présidence de Dominique Bussereau avec Isabelle Autissier pour marraine.

Le Cercle de la Mer a fêté son quarante-cinquième anniversaire en 2016.



Cercle de la Mer

Péniche du Cercle de la Mer-port de Suffren-75007 Paris

01 45 56 05 60- contact@cercle de la mer.com

www.cercle delamer.fer

ANNEXE III

PAPIERS DE L'AMIRAL AMMAN

Les papiers de l'amiral Amman ont été déposés au Service Historique de la Défense, avenue de Paris. Château de Vincennes. 94306 Vincennes cedex

Ils sont conservés sous la cote 136GG2 et peuvent être consultés sous réserve de l'accord du chef de la Division des archives privées au Service Historique de la défense.

On donne dans les pages suivantes la liste des documents consultables.

10.04.89

T

INVENTAIRE DES PAPIERS
DE L'AMIRAL AMMAN

(GG2 176)

Carton 1. L'évasion du Jean-Bart vers Casablanca

Préparation de l'opération (manuscrit Amman).
Service électricité : organisation provisoire, 12 juin 1940 ;
comptes rendus d'activité, mai-juin 1940, et des manoeuvres
d'appareillage. Composition de l'état-major au 19 juin.
Opérations effectuées dans les dix jours précédant l'appareillage (graphiques).

Notes de l'ingénieur Fauconnier, de Penhoët, et rapport du
pilote Lorec transmis à l'amiral par lettre de M. Perrais
(novembre 1973). Extrait d'ouvrage du vice-amiral Ronarc'h.
Extrait du journal de Luc-Marie Bayle sur l'épopée du Jean-Bart
en 1940. Historique du bâtiment, 8 janvier 1970.
Annuaire des anciens au 4 février 1977. Brochure du 20ème
anniversaire. "La Nouvelle Revue Maritime" n° 354, juin 1980.

Contre-torpilleur Albatros

Ecole à feu individuelle. Compte rendu du tir du 8 septembre
1942. Etats et situations numériques des personnels (quartiers-
maîtres et marins, titulaires de certificats, volontaires pour
campagne, par grade et spécialité) octobre-novembre 1942.
Demandes de personnel : officiers-mariniers et assimilés,
quartiers-maîtres et matelots (novembre 1942). Etat hebdo-
madaire sur le fonctionnement des appareils (novembre 1942).
Rôles, tableaux d'effectifs (décembre 1941). Instructions
permanentes du commandant en second (novembre 1942).
Le livre d'or du contre-torpilleur Albatros, 1931.

Contre-torpilleur Gerfaut

Carnet de préparation au combat (janvier 1937).
Instructions permanentes, service Electricité (janvier 1937).
Schémas d'exercice de tir (1936).

Cours supérieur Z

Introduction physico-chimique à l'étude des gaz de combat
(M.F. Istin, 1933). Historique, propriétés générales, utili-
sation militaire, protection des gaz de combat (H. Bonneau,
1932). Aperçu toxicologique, clinique et thérapeutique des
blessures dues aux gaz de combat (Hederer, 1932). Liste offi-
cielle des participants à la 1ère session des cours supérieurs
Z (1933). Rapport de mission du LV Amman sur la guerre chimique
et la protection des bâtiments de ligne (1933), Notes du com-
mandant de la Provence (application des suggestions de ce
rapport). Liste des principaux gaz de combat (1932).

Centre des hautes études navales

"Le budget de la Marine", étude du contrôleur général Le Henaff (1939).

Croiseur Dupleix

Instructions permanentes, carnet de préparation au combat.
Règlements de manoeuvre du service Electricité et du service
Torpilles (octobre 1935).

Torpilles coudées. CEPLT

Programme des conférences et visites sur le matériel "torpilles" (mai 1935). Note sur les torpilles coudées (1939). Rapport d'étude sur les torpilles à trajectoires coudées (1938). Evolution du matériel de la conduite de lancement (1939). Instructions générales pour la mise en oeuvre des torpilles au combat à bord des torpilleurs (1939). Rapport d'étude sur les torpilles à trajectoire coudée : situation au 1er sept 1939.

Carton 2. Rapports, messages, correspondances, comptes rendus, notes et ordres de mouvement, états, généralement signés (De Lattre, Hewitt, Le Hagre, Levesque, Killian, Battet, Pinel, Auboyneau) et souvent annotés par l'amiral, émanant principalement de : commandements des Forces maritimes et aéronavales, Forces navales en Corse, IIIe région maritime, United States eight fleet (Port control committees), commandements locaux de la Marine, grandes et petites unités (3e et 4e DC, 1er RFM, 1er RBFM, Girundia II, Barfleur ...), commissariat à la Marine (EMG), commandement français des opérations de Corse et concernant les opérations du sud de la France (20-28 août 1944), la discipline, les transports de troupes, la situation et le régime des ports, les états, mouvements et utilisations de personnels et de matériels, les cessions et armements de bâtiments de la VIIIe Flotte, les propositions de récompenses, les effectifs de la Marine en Corse, le ravitaillement, les chantiers navals des Bouches-du-Rhône et les avaries.

Juillet 1944 : Surveillance et défense côtières, réouverture des ports, mise sur pied des détachements mobiles, armement et munitions des navires.

Août 1944 : FNMC (surveillance côtière, contre-espionnage, situations, mises en route et mutations de personnel). CFMA (compte rendu des opérations du Sud de la France, 20-28 août 1944). Etablissement des constructions et armes navales de Saint-Tropez, îles du Levant et de Port-Cros, ports de Cannes et d'Antibes, 4e DC (15-26 août) ; action des bâtiments français dans le cadre de la VIIIe flotte US ; reddition de Pomègues, Ratonneau et du château d'If. Divers (ordres de mission, 1er RFM (26 août), personnels présents à Toulon (26 août), gestion du personnel, contrôle général des effectifs de l'arrondissement maritime de Toulon.

Septembre 1944 : CFMA (instructions, communications, comptes rendus, notes, ordres ; cessions de bâtiments avec la VIII^e flotte, port de Toulon). Premar III (aménagements des ports). FNMC (batteries côtières, mouvements de bâtiments français, accès aux ports). Divers (convois, situation des ports, 1^{er} RFM et 1^{er} RBFM depuis le débarquement, rôle de la Marine française dans les opérations d'août 1944 dans le Sud de la France (EMGDN 22 novembre 1944)).

Carton 3. Registres chronologiques des communications (départ et arrivée) du bâtiment Girundia II : n° 2 du 4 août au 27 août 1944, n° 3 du 28 août au 4 septembre 1944, n° 4 du 5 au 14 septembre 1944, n° 5 du 14 au 22 septembre 1944. Cahier de brouillon du journal d'opération du 23 août au 21 septembre 1944.

Registres chronologiques des communications (départ et arrivée) entre FLO Naples et Naval France du 7 juillet au 30 juillet 1944 et du 1^{er} août au 30 août 1944. Journal d'opérations pour bâtiments de surface et sous-marins du 19 au 23 août 1944.

Registre des messages secrets de l'état-major des Forces maritimes (réservés absolus) n° 1 du 24 août au 16 septembre 1944 (départ et arrivée). Registre des messages secrets de l'état-major des Forces maritimes (départ et arrivée) n° 1 du 20 au 29 août 1944, n° 2 du 29 août au 9 septembre 1944, n° 3 du 9 au 22 septembre.

Naval commander western task force, Operational call sign book, édition A, 1^{er} août 1944. Informations générales relatives au déroulement de l'opération Anvil émanant du commandant en chef des forces alliées en Méditerranée (29 juillet - août 1944).

Carton 4. La crise de Suez au jour le jour vue de Londres. Dossiers et sous-dossiers constitués par l'amiral, contenant "documents divers", "minutes" (notes manuscrites de l'amiral retraçant longuement son activité), "revues de la presse" (britannique et française) classées chronologiquement :

1. du 27 juillet au 7 septembre 1956, plan "Alexandrie".
2. du 8 septembre au 18 octobre 1956, plan "Port-Saïd".
3. du 18 octobre 10h au 6 novembre minuit,
"La décision et sa mise en oeuvre".
4. du 6 novembre au 30 novembre 1956, "la liquidation".
5. du 1^{er} décembre à la fin, "les derniers jours"
(dossier sans "minutes").

Carton 5. SUEZ : Documentation provenant principalement de l'état-major des forces armées, des attachés militaire et naval à Londres, du War office.

"Documents complémentaires" (I). Bulletins de renseignements, notes, fiches, télégrammes concernant l'affaire de Suez pour la période du 27 août au 18 novembre 1956. "Documents complémentaires" (II). Documents divers concernant la FNI : coupures de presse, notes, ordre pour la période du 27 août au 15 octobre 1956. Revue de presse du 28 juillet au 4 août 1956 ; bulletins de presse du 29 octobre au 6 novembre 1956 ; photos diverses.

"Recueil de documents" (I). Décisions, notes, plan, procès-verbaux de réunions (du 14 août 1956 au 18 février 1957).
 "Recueil de documents" (II). Rapport d'opérations au Moyen-Orient adressé au ministre de la Défense nationale, 21 mars 1957 (ch. 1-8). "Fascicule" (II) : suite à ce rapport d'opérations, 22 mars 1957 (ch. 9-11) ; "Fascicule" (II suite) : suite à ce rapport d'opérations (ch. 12).

Cartons 6 à 9. Commandement de la base stratégique de Bizerte.

6. Listes chronologiques des communications, départ et arrivée (27 juillet - 15 octobre 1961).
7. Registres chronologiques destinés à l'amiral Amman des communications, départ et arrivée (3 juillet - 15 oct. 1961).
8. Originaux des messages et télégrammes reçus et envoyés par l'amiral (2 juillet - 15 octobre 1961).
9. "La crise de Bizerte". Originaux de messages (arrivée et départ) 4 mai - 23 juillet 1961.

- Carton 10.
1. Procès-verbaux du conseil des directeurs au commandement des Forces maritimes de Bizerte, n° 1 à 13, du 10 octobre 1960 au 9 octobre 1961.
 2. Ordre d'urgence prévu pour l'évacuation des familles (bureau de garnison de la place de Bizerte, 21 octobre 1960). Lettre du VA Amman au CEMG de la Défense nationale concernant les moyens estimés nécessaires pour remplir sa mission (8 pages, 21 octobre 1960).
 3. Comptes rendus d'opérations, lettres, notes, communications au VA 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). Compte rendu de valeur des troupes engagées dans l'ordre de bataille "B" du 19 juillet 1961 à midi (CV Dalle, commandant zone "B"). Note manuscrite récapitulative des effectifs présents à Bizerte pour l'amiral Amman (juillet).
 8e RIA : compte rendu du colonel de Verthamon, chef de corps et commandant des Forces terrestres, 1er avril 1961. Effectif du contingent (1er avril - 1er mai). Effectif sous-officiers et officiers (avril 1961). Plan des opérations sur carte d'état-major du 19 au 22 juillet 1961.
 4. Problèmes soulevés par la Tunisie et négociations sur l'exploitation de la base de Bizerte : fiches, notes, messages (février 1958 - septembre 1960). Correspondance entre le Consul général de France Jeannot et le gouverneur de Bizerte Ben Lamine au sujet des événements (juillet à septembre 1961). Chronologie des événements : 19-27 juillet 1961, 13 juin - 18 juillet 1961. "Retour sur nos positions" : communications, messages des 15 et 16 août 1961. Allocution et messages au consulat (août-septembre 1961). Récompenses et avancement : demandes, propositions, témoignages, fiches, correspondances, messages / (1961-1962 et 1969-1970) décisions

Carton 11. Evénements de Bizerte (juin-octobre 1961)

1. Compte rendu avec six plans joints (commandement supérieur de la base stratégique, 20 novembre 1961). Album commémoratif, octobre 1961. Compte rendu manuscrit de l'amiral Amman. Article de l'envoyé spécial de l'Agence France Presse Christian Jayle, 24 juillet 1961. Compte rendu manuscrit de l'amiral Amman. Autres comptes rendus. Note manuscrite sur l'actualité des bases (Amman). "Bizerte : port anti-atomique et nouveau Gibraltar de la Méditerranée centrale" (VA Barjot). "Bizerte" présentation annotée par l'amiral. "La valeur maritime de Bizerte" (E.S.G. VA Barjot).
2. Texte de l'hymne national tunisien. Correspondance personnelle reçue par le VA Amman (21-25 mars, 20 avril, 12 septembre, 17 novembre 1961). Menus (12 février 1961 et 19 mars 1961). Discours du colonel commandant le 8e RIA et liste des invités officiers au repas de corps (12 janvier 1961). Plan de l'immeuble de l'Amirauté. Dessins offerts à l'amiral Amman.

Carton 12. Exposé de l'ingénieur général du Génie maritime Legras concernant la reconversion du secteur industriel de l'arsenal Sidi-Abdallah (22 décembre 1960). Note du CFMB au ministre des Armées du 8 février 1961 : effectifs ouvriers de la Direction des constructions et armes navales de Sidi-Abdallah. Fiche sur la reconversion de l'arsenal de Sidi-Abdallah (EMGDN, affaires économiques, 21 octobre 1960). Rapport préliminaire à l'étude de la reconversion de l'arsenal situé à Menzel Bourguiba, 31 mai 1961. Compte rendu de mission à Bizerte de l'ingénieur général du Génie maritime Gisserot (5, 6, 7 juin 1961). Implantation des principaux ateliers et magasins de la DCAN Sidi-Abdallah (plan). Messages entre COMSTRABI (commandant base stratégique Bizerte), AMBAFRANCE et PARIS concernant l'évacuation progressive par les troupes françaises de l'arsenal (27 octobre 1960 - 14 mars 1961). Note du VA Amman au CEMG/DN en réponse au télégramme 1700 Z du 11 janvier 1961 concernant l'arsenal (6 mai 1961). Plan des établissements de la Marine à Sidi-Abdallah : DCAN, DCM, DTM et services militaires. Plan anglais des installations du port de Bizerte (DCN Menzel Bourguiba). Plan de Bizerte au 1/1000e avec indications des bâtiments occupés par les troupes françaises et par des Tunisiens. Note et annexe du VA Amman au CEMG/DN sur la politique à suivre en matière de travaux à Bizerte (2 mars 1961). Mémoire relatif à l'interruption de l'exploitation de la TRAPSA depuis le 21 juillet 1961 fait par le directeur de TRAPSA en Tunisie le 23 septembre 1961. Plan au 1/5000e de la base aérienne Roland Garros de Bizerte Sidi-Ahmed au 20 mars 1958. Plan de la couverture radar théorique à 35000 pieds de la Méditerranée occidentale au 26 février 1960. Photo d'un plan de Bizerte et de sa région au 1/20.000e.

Dossier concernant la construction d'une piste de desserrement et l'aménagement d'abris pour avions de chasse du 15 avril 1951 : plan n° 1, schéma des différentes solutions étudiées à l'échelle 1/2000e (15 avril 1951 ; note sur la protection des pistes contre les eaux dans la zone forte de Bizerte ; plan sur projection kilométrique de l'écoulement du débordement de Bakraïa, de l'ancien delta de l'oued Djoumine et de la piste définitive dans la zone forte de Bizerte ; rapport sur les possibilités de l'Iskkeul et l'avenir de Bizerte du VA Barjot, commandant la Marine en Tunisie, au résident général de France en Tunisie (31 juillet 1951) ; observations concernant l'implantation d'une piste dans la plaine sud du Djebel Iskkeul (9 novembre 1953).

Plan 29 CBSB/3 : plan de protection et de défense de la Base stratégique contre des actions subversives et annexes, édition 1961, 2 vol. Plan de la base de Bizerte et de ses installations utilisées et gardiennées (10 avril 1961) au 1/50.000e (2 ex). Notes personnelles du VA Amman ; "Le golfe d'Utique dans l'Anti-quité", communication au COEC de Tunisie du VA Barjot (8 p. + annexes). "Nouvelles de Bizerte" n° 205 du 8 octobre au n° 208 du 23 novembre 1960. "Ici Bizerte" n° 1 du 14 janvier 1961 au n° 100 du 9 mars 1962 (exceptés n° 27 et 91).

Carton 13. Photographies : base de Bizerte, amiral en situation, dîner (octobre 1960), garden-party (août 1961), inspection générale de la BAN Karouba (juin 1961), visite à Malte (avril 1961). Projet de règlement sur la formation générale dans les armées (1966). Historique de l'hôpital maritime de Cherbourg (décembre 1966) par le médecin général Carré, directeur du Service de santé de la 1ère RM. Petite histoire de la Tunisie (Excoffier, 1954). Voyages du général de Gaulle (1959-62-63-65) : programmes, invitations, laissez-passer). "De la croix gammée au pavillon tricolore" (T. Hondemarck, copie du manuscrit) : histoire complète des escorteurs allemands cédés à la France en 1946. Situation au 31 décembre 1958 des travaux du sous-marin Q244. Fanion du 8e RIA.

Cartons 14, 15, 16 : colloques et conférences.

14. Conversations d'états-majors navals anglo-français concernant la flotte française d'Extrême-Orient (C.R. 1945). Caractéristiques techniques des différents bâtiments de la Marine française par le CF Amman (Centre d'enseignement supérieur aérien, 22 septembre 1947). Organisation générale de la Marine et techniques d'état-major (CF Amman, septembre 1948). Missions et organisation de la Marine (CF Amman, Ecole supérieure de Guerre aérienne, juin 1949). Les armes nouvelles et l'évolution probable des bases et des flottes (CF Amman, Ecole supérieure de Guerre aérienne, juin 1949, ESG, juillet 1949). Organisation générale de la Marine (CV Amman, Ecole supérieure de guerre, juillet 1949, et stage d'information des officiers désignés pour les écoles de spécialité, septembre 1949). Etat-major et organisation (CV Amman, Ecole de guerre navale, 1949).

Questions économiques et financières

Le plan Monnet (Fredet, Institut des hautes études de Défense nationale, avril 1950). Aperçu sur le système fiscal français ("La Documentation française", n° 2075, septembre 1955). La zone sterling (conseiller financier, ambassade de France à Londres, novembre 1958). Les transformations de l'économie française en regard du marché commun (Valéry Giscard d'Estaing, octobre 1958). Genèse, développement et philosophie du marché commun (Massip, Institut des hautes études de Défense nationale, décembre 1968). La politique française et l'énergie (IHEDN, juin 1970). Bilan du marché commun (juin 1969). La situation monétaire internationale et ses remèdes (Pierre Mendès-France, IHEDN, mars 1970).

Traité instituant la Communauté européenne de défense ("La Documentation française", août 1952). Traité de Bruxelles ("La Documentation française", n° 2021, mai 1955). La CED et la communauté française (journée d'étude des fonctionnaires sur le traité de Paris, mai 1954).

La France dans le NATO (1952-1956)

Marine, forces armées, défense nationale et Nato (conférence aux midships, Jeanne d'Arc, 1952). La France dans l'organisation Nato (Ecole supérieure de Guerre navale, décembre 1953). Positions stratégiques de l'Amérique du nord (Ecole de guerre de l'armée, 1953). L'avenir de la France (cercle Péguy de Londres, 1956).

"Dossier 1953/1971"

Les grands problèmes de politique internationale du monde actuel L'Islam (IHEDN, mars 1953). Zones géostratégiques "Atlantique et Arctique" (IHEDN, février 1954, CA Lepotier). Le Sud-Est asiatique (IHEDN, décembre 1954). Où en est le pacte de Bagdad ? (note d'information, secrétariat général permanent de la Défense nationale mars 1957). La Chine en 1969 (lieutenant-colonel Bourgeois, IHEDN, février 1969). La Chine et son insertion dans la compétition entre les Grands (général Guillerma, IHEDN, 1971). Décret n° 55.1213 du 12 septembre 1955 relatif aux pouvoirs du Haut commissaire de France en Tunisie.

Dossier "Organisation Défense Nationale"

La réorganisation de la Défense nationale. Armées-armements (Académie de Marine, n° 14, mai 1946). Le chef unique. 20 questions about the state of Britain's navy. Organisation de la défense en URSS. L'organisation britannique de la Défense. Remarques sur l'organisation de la défense aux USA. L'organisation de la défense britannique (Bulletin d'information de la Marine nationale, n° 9, février 1955). Improvisations (R. Plevin, "Le Petit bleu des Côtes du nord", 5 février 1955). Extraits de presse ("Le Figaro", "Le Monde", janvier et février 1955).

L'aide américaine (CV Amman, 1955)

Historique de l'aide alliée depuis 1950 (Cours supérieur de logistique, 26 novembre 1954). Annexes, relevés des réceptions de matériel au titre MDAP. Les incidences de nos engagements internationaux sur l'organisation et les ressources de la Marine (31 mars 1955).

15. Porte-hélicoptères. Ecole d'application

Rapports de l'état-major général Marine au Conseil supérieur de la Marine concernant le remplacement de la Jeanne d'Arc (novembre 55 et mars 1956).

Colloque de Royaumont (novembre 1958)

Lettres du ministre des armées au CA Amman (octobre 1958). Remerciement pour son active participation (novembre 1958). Lettre du CA Amman au ministre précisant les conditions de déroulement du débat (décembre 1958).

Notes : Pourquoi un colloque sur le thème "L'armée dans la Nation" ? Allocution du ministre des Armées. Commission Armée-Ecole. L'armée dans la Nation. Commission Armée-Economie. Commission Armée-Action psychologique. Plaquette de la commission Armée-Jeunesse (décembre 1957). Conférence sur l'Education civique (IHEDN, mai 1957). Note sur la commission des Droits civiques et politiques (Général Zeller, CEMA, mars 1959). Colloque université-armée-industrie (septembre-octobre 1963).

Question de politique générale (1958-1970)

Situation générale en Afrique française (capitaine Louvet, 1958). Pénétration communiste en Afrique. Politique africaine de la Grande-Bretagne (conférence africaine de renseignements de Dakar, novembre 1958). Les structures de la Défense nationale (1962). Notre politique militaire (Messmer, IHEDN, février 1963). Allocution du général de Gaulle (février 1963). La stratégie nucléaire des Etats-Unis (SPI, note d'information n° 15, mai 1963). Affaire de Cuba (Cours supérieur interarmées, général Gambiez, octobre 1966). Evolution des structures de défense (IHEDN, avril 1959). Les étapes des armements navals français contemporains (Inspection générale de la Marine, septembre 1970, fasc. 1 et 2).

Etudes sur la défense nationale britannique (1958-1959)

La défense nationale britannique (août 1958). Le livre blanc britannique de 1958 sur la défense nationale ("La Documentation française", n° 2408, mai 1958). Le commonwealth et la défense nationale britannique (CA Amman, Ecole de guerre navale, février 1959). Progress of the five-year defence plan (février 1959). La politique navale britannique (Académie de Marine, septembre 1964). House of lords, official reports (Parliamentary debates, n° 126, juillet 1956). Report of the tribunal appointed to inquire into the vassal case and related matters (avril 1963). The battle of the River Plate (HM stationery office, 1963). Explanatory statement on the navy estimates (HM stationery office, 1959-60). Central organisation for defence (HMSO, 1963). Defence statistics (1959-60, HMSO). Etude sur les grands commandements britanniques d'outre-mer (Forces terrestres, 5 décembre 1958). Le commonwealth et la défense nationale britannique (IHEDN, CA Amman, janvier 1959). Projet d'article sur le Commonwealth (1959). Potentiel probable de la Royal Navy en 1970.

16. Conférence sur Bizerte ...

Conception et conduite des opérations maritimes dans le passé et le proche avenir (CA Amman, Ecole de guerre navale, avril 1959). Structures de la marine. Etudes et projets de réforme (1963-64) : Etude sommaire sur l'évolution du rôle et les moyens des Préfets maritimes et en particulier sur la composition de leurs états-majors (février 1958). Extraits d'une lettre personnelle du Directeur central des constructions et armes navales (février 1963). Plan de charge des DCAN de Brest et de Lorient (dépêche ministérielle 78449 CAN/FC de février 1963). Fiche sur la réception du directeur central des CAN par le délégué ministériel pour l'armement (18 mars 1963). Exposé du ministre des Armées aux ingénieurs du Génie maritime et de l'Artillerie navale (Brest, 5 avril 1963). Compte rendu des entretiens du 5 avril 1963 du Contrôleur général de la IIe région maritime à l'inspecteur général de l'administration de la Marine.

Note pour le délégué ministériel pour l'armement sur les conséquences des réductions de commandes navales (mai 1963). Révision éventuelle du programme des concours d'entrée à l'Ecole navale (1963). Note sur la réorganisation des services et des corps de Troupe ou unités administratives à l'attention de Monsieur le ministre des Armées (juin 1963). Structures de la Marine et recherche des économies de moyens (Contrôleur général Guillou, août 1963). Lettre du conseil municipal de Brest concernant la modification des structures de l'arsenal (août 1963). Premières réflexions sur les projets de réforme tendant à transformer les DCAN des ports en "sociétés nationales". Projet d'exposé sur l'importance de l'arsenal de Brest à l'intention des membres de la commission "Etablissements publics". Etude sur la structure administrative des préfectures maritimes (Contrôleur général Guillou, juin 1964). Etude sur l'organisation d'une Direction centrale du commissariat des Armées (chef d'état-major de la Marine, septembre 1964). Décision de réformes et économies du ministre des Armées (octobre 1963).

Conseil supérieur de la Marine

Evolution des corps d'officiers de la Marine (chef d'état-major de la Marine, avril 1965). Projet de réforme des corps d'officiers sur le plan interarmées (CEMM, juillet 1965). Présentation au Conseil supérieur de la Marine du sous-marin à hautes performances du 2ème PLT (CEMM, avril 1965). Notice sommaire sur la corvette, projet C65 (avril 1965). Rapports : sur la répartition des tâches à l'intérieur de la Marine (février 1965) ; sur le projet de corvette C65 (VAE Patou, novembre 1964) ; achèvement du Balny, présentation au CSM (Conseil supérieur de la Marine). Fiche sur le problème du port-base des SNLE (juin 1964). Conditions d'avancement des officiers, durée du service à la mer (Directeur du personnel militaire de la Marine au CEMM, juin 1964). Rapport au ministre des Armées sur l'assimilation au service à la mer (novembre 1963).

Ville de Morlaix

Itinéraire descriptif du département du Finistère (1828). Historique de Morlaix (mairie de Morlaix, octobre 1963). Circonscription de la chambre de commerce de Morlaix. Renseignements généraux sur Morlaix et sa région. Discours de l'amiral Amman à la foire de Morlaix. Note au CEMM de l'amiral Amman concernant la visite à Brest d'un bâtiment-école néerlandais (juin 1965). La Bretagne racontée par l'amiral Georgelin. Article de l'amiral publié dans "Ponant". Discours à l'Ecole navale à Saint-Malo.

Conférences : sur l'importance des communications maritimes dans le monde occidental. Problèmes de leur protection (VAE Amman, janvier 1964) ; sur la conception stratégique de la défense de l'Europe contre une agression venant de l'Est (CEMA, CHEM, janvier 1964). Exposé au général de Gaulle sur les problèmes du ressort du Préfet maritime de la IIe région (Brest, VAE Amman, février 1965). Directives du commandant en chef pour l'Atlantique concernant la réalisation des missions qui lui sont confiées (VAE Amman, octobre 1965). Les attributions des Préfets maritimes (VAE Amman, Ecole navale, 1965). La police maritime : aspects civils et militaires (Cours de préparation au brevet technique "Etudes administratives militaires supérieures", 1969). Communication au CNEXO de l'amiral Amman (octobre 1970).

O. GAUJAC

GG2 176, papiers AMMAN

(supplément)

- Carton 17. - Dossier de documents officiels d'origines diverses (amiral Darlan, Marine Maroc, Casablanca, Gibraltar, Alger, états-majors de la Marine, des FNFL, Forces maritimes en Afrique, état-major de la Défense nationale, ministre de la Marine) couvrant la période 1940-1946 et recueillis par le capitaine de vaisseau Amman ; cet ensemble contient, avec quelques correspondances personnelles, des lettres, rapports, états. Ils rendent compte des événements, de l'état d'esprit des marins en France, en Afrique du nord, dans les FNFL, des relations des FNFL et des marins fidèles à Vichy avec les Alliés, de l'activité et des déplacements des bâtiments FNFL, des relations entre Français, de la défense du Maroc, de la marine de commerce. A signaler en particulier : note d'origine inconnue sur la politique extérieure de la France (25 octobre 1940), lettre du commandant de la Tempête à "l'illustration" (janvier 1941), rapports du CV Simon interné en Grande-Bretagne après Diego-Suarez (1942-1943), note sur la flotte commerciale et les accords Kaufmann-Laval ; memorandum concernant l'absence de la marine française au débarquement de Sicile (17 juillet 1943) ; calendrier des opérations de Corse (septembre 1943) ; compte rendu de conversation du CA Delaye avec Louis Jacquinot (6 mai 1943) ; étude de l'état-major des FNFL, section historique, sur l'activité des Forces navales françaises libres depuis leur formation (Londres, 21 avril 1943) ; renseignements sur les marins français internés en Turquie, le statut des personnels de la Marine et certaines affaires particulières, l'agitation nationaliste au Maroc (1944) ; lettre de Paul Buttin, avocat de Pucheu (Meknès, 22 mars 1944) ; compte rendu de l'opération Vado de juin 1940 (Service historique de la Marine, 26 juin 1945) ; autres renseignements sur les événements du Constantinois (1945), la situation au Liban (1945), les Forces navales en Extrême-Orient (1945-1946).
- Dossier "Antilles 1943", lettres, fiches, messages, télégrammes du Commissariat aux colonies, du Comité français de libération nationale, de la IVe région maritime, de Comar Fort-de-France ; comptes rendus d'officiers (juillet - sept. 1943) et "Contribution à l'histoire des Antilles pendant la guerre" par le CV Benech (16 janvier 1944).
 - Dossier "Alexandrie 1943", lettres et rapports de l'état-major général de la Marine, de FNFL Marine Levant, du Comité français de libération nationale concernant la situation de la force X et l'état d'esprit des officiers de marine.
 - Dossier Bizerte-Collinet, 1943 ; rapports, notes, messages de la IVe région maritime (mai - juillet 1943).

- 2 -

- Compte rendu du combat auquel participa la 1ère escadrille de torpilleurs en décembre 1916, par le CA Forget qui commandait alors le Protet (janvier 1930).
- Notices sur le combat de nuit du cap Bon (contre-torpilleurs alliés contre des croiseurs italiens, 13 décembre 1941) et sur l'attaque de torpilleurs anglais contre le Scharnhorst, le Gneisenau et le Prinz Eugen (12 février 1942).
- Notices sur le torpilleur d'escadre le Foudroyant (1939-1940) sur l'Ouragan (1963), sur le Forbin en 1944.
- Notices tendancieuses concernant les amiraux Sablé et Barjot.
- Dossier de justice militaire (affaires ordinaires) remis au VAE Amman, commandant supérieur de la base stratégique de Bizerte (1961).
- Rapports, études et notes concernant l'organisation et les réformes de la marine militaire, 1945-1949.
- Conférences du Collège des hautes études de défense nationale (1938), de l'Ecole de guerre navale (1942) et lettres concernant l'enseignement à donner à celle-ci en 1959-1960 (amiral Amman, 10 juin et amiral Nomy, 22 juillet 1959).
- Considérations sur l'élaboration des tableaux d'avancement (1950-1965).
- Télégramme du ministère de la défense nationale concernant la situation en Algérie (16 mai 1958).
- "Les Cabinets ministériels", fascicules, 1946.

*

ANNEXE IV

RENCONTRE ENTRE LES ENNEMIS D'HIER



En mai 1981, le général Saïd El Kateb est nommé attaché militaire, naval et de l'air auprès de l'ambassade de Tunisie à Paris. Dès son entrée en fonction, un dossier attire son attention : une commande de patrouilleurs lance-missiles auprès d'une compagnie française de construction navale dont le président n'était autre que l'amiral Amman commandant de la base aéronavale de Bizerte en 1961. Un nom qui ne rappelle pas que de bons souvenirs au général qui avait reçu précisément son baptême du feu, vingt ans plus tôt lors de bataille de Bizerte. Ayant appris sa nomination, l'amiral exprima le désir de recevoir le général qui a accepté sans hésiter. Comment s'est déroulée la rencontre ? Le général El Kateb se souvient :

Le mercredi 19 juillet 1961, éclatait à Bizerte un conflit armé entre la Tunisie et la France. C'était la suite inévitable de l'échec des négociations sur l'évacuation de la base stratégique de Bizerte que commandait en chef l'amiral Amman.

C'était aussi la continuation du bras de fer entre deux grands hommes connus pour leur orgueil, leur ténacité et leur entêtement à chaque fois que l'intérêt supérieur de leurs pays respectifs était en jeu.

Ils ont ainsi passé la main à leurs militaires qui, prenant leurs rôles au sérieux, ont fait d'un désaccord entre deux pays amis un conflit armé, sanglant, meurtrier et inégal.

Il était d'ailleurs irréfléchi des deux côtés, mal préparé et surtout mal géré, de notre côté, sur le plan technique et tactique. Vu les conditions défavorables du moment, on ne pouvait pas, logiquement, s'attendre à mieux:

a- La Tunisie sortait depuis 5 ans à peine d'une période de colonisation qui a duré 75 ans,
b- Son armée était encore mal organisée, mal équipée, mal instruite et mal entraînée. Elle ne pouvait pas ainsi affronter dans un conflit classique une des meilleures armées du monde et encore moins faire des miracles.

Au mois de mai 1981, 20 ans après, promu au grade de général de brigade, 2 ans auparavant, j'étais nommé attaché militaire naval et de l'air (A.M. N.A) auprès de notre ambassade à Paris. Après cette période d'accalmie, l'amitié franco-tunisienne ayant retrouvé le chemin de la réconciliation, notre pays a commandé auprès de la France quelques patrouilleurs lance-missiles (P.L.M) pour renforcer la protection de côtes et nos eaux territoriales (poisson, gaz).

Dans un geste qu'il voulait de bonne volonté, le président Bourguiba aurait décidé que cette acquisition se ferait en France et sans autres appels d'offres internationaux. À Paris m'attendait donc une ambiance favorable, et le dossier des patrouilleurs était le plus important dans notre coopération avec les Français. Ces derniers avaient auparavant accepté ma désignation comme A.M.N.A alors qu'ils n'ignoraient pas les dégâts causés à leur aviation par ma compagnie, sur l'aérodrome de Sidi Ahmed (une quinzaine d'avions détruits). Il faut signaler que parmi le personnel d'une ambassade, seuls l'ambassadeur et l'A.M.N.A sont accrédités et assujettis à l'accord des autorités du pays hôte.

Arrivé à Paris fin mai 1981, le dossier des patrouilleurs a retenu, tout naturellement, toute mon attention. Bien avant ma désignation à ce poste, le ministre de la Défense avait déjà fait détacher le commandant Chedli Cherif, futur amiral et chef d'état-major de la marine, auprès de la mission militaire de l'ambassade pour être sur place à Cherbourg auprès de la Compagnie AMIOT, et suivre la construction de ces bateaux.

Quelque temps après avoir pris mes nouvelles fonctions, le commandant Cherif m'annonce que l'amiral Amman, ancien commandant en chef de la base aéronavale de Bizerte au cours des événements de juillet 1961, présidait cette compagnie de construction navale (*il était en fait Délégué général de cette société dont le PDG était Madame Germaine Amiot, veuve du fondateur des CMN, Félix Amiot, décédé en 1974*). L'ayant informé de ma venue à Paris, il a exprimé le désir de me recevoir. Agréablement surpris et un peu curieux, j'ai accepté sans hésiter. L'amiral et moi-même, nous nous connaissions déjà de réputation et par combattants interposés. C'était depuis le 6 juillet 1961 lorsque j'ai eu la lourde et dangereuse tâche de déclencher les hostilités avec ce pays ami. Ces hostilités qui ont entraîné tant de dégâts et de malheurs à nos deux pays.

C'est ainsi que j'ai eu l'occasion, pacifique et amicale cette fois, de rencontrer de nouveau cet adversaire d'hier qui m'a reçu aujourd'hui avec beaucoup d'égard.

Nos entretiens se sont multipliés pour parler de ce drame qui a envenimé nos relations, a risqué de nuire gravement à nos intérêts séculaires communs et a menacé l'existence même de notre jeune Etat fraîchement débarrassé du protectorat. Sur le plan purement technique militaire, l'amiral trouvait que la façon avec laquelle la partie tunisienne a géré les opérations était confuse, précipitée, inexplicable, injustifiée.

De mon côté, j'ai insisté sur les points essentiels suivants:

- 1- L'incompréhension de la partie française envers la légitime demande tunisienne d'établir un calendrier pour vacuer ses troupes de Bizerte,
- 2- L'usage excessif et injustifié de la force imposé par les directives, si sévères, du général de Gaulle qui ont autorisé cet emploi démesuré des moyens disponibles et de ceux appelés en renfort (B26 et porte-avions). N'a-t-il pas exigé de taper vite et fort ?!

Bref, ces discussions sont toujours restées amicales et courtoises. Officiellement, la page a été tournée dans l'intérêt bien compris des deux parties. La politique en a décidé ainsi et les militaires ont suivi le chemin battu.

Au cours de nos entretiens à bâtons rompus, j'ai tant apprécié la façon dont cet ancien chef de guerre s'est transformé en chef d'entreprise soucieux des intérêts de sa « maison » et de son pays.

Moi-même ayant été accrédité auprès de l'armée française, j'avais aussi le souci et le devoir d'œuvrer pour améliorer nos relations avec la France et son armée. En août 1984, après lui avoir annoncé mon départ définitif de Paris, l'amiral Amman m'a remis très gentiment un document, promis quelques mois auparavant, qui relate par la photo et le texte les événements de juillet 1961. Nous, Tunisiens, avons appris pour la première fois, et après 23 ans, ce qui s'est réellement passé autour et à l'intérieur des bases, à Bizerte-Ville, Menzel Bourguiba et ailleurs. Ce document m'a confirmé et rassuré que les tirs effectués par ma section de mortiers ont bien atteint leur cible (une quinzaine d'avions français détruits). Les dégâts subis et reconnus par l'adversaire en étaient la preuve.

A l'avant-propos de cet album, l'amiral Amman précisait 3 points:

- a- Il nous a punis pour avoir provoqué la France pour la grandeur de laquelle le général de Gaulle a toujours été pointilleux et si chatouilleux (voir ses relations conflictuelles avec les Américains durant la Seconde Guerre mondiale),
- b- a rendu hommage aux combattants dont les nôtres, qui se sont battus plus par patriotisme et courage que parce qu'ils possédaient des armes performantes et une longue expérience dans l'art de la guerre.
- c- et lancé un appel à la réconciliation dans l'intérêt bien compris de nos deux pays.

Il y avait là, sans doute, en la personne de feu amiral Amman l'âme d'un grand chef qui respecte l'adversaire d'hier et s'emploie à sauvegarder, voire à améliorer et renforcer, ses rapports avec notre pays.

Par ailleurs, toutes ces discussions n'ont pas manqué de me rappeler la visite que nous a rendue le général Baillif, commandant supérieur des troupes de Tunisie (CSST) dont le quartier général était installé à Dar Hassine à Bab Menara. En 1882, le général Forgemol entre à Tunis à la tête des troupes d'occupation, installe son état-major dans ce palais qui devint ainsi le siège du CSTT jusqu'à l'indépendance en 1956 (74 ans)

Cette visite eut lieu fin septembre 1956 avant le départ de la « promotion Bourguiba », dont je faisais partie, à l'Ecole spéciale militaire interarmes (ESMIA, St-Cyr). Il nous a déclaré : « Je suis convaincu que vous serez de brillants élèves et que vous reviendrez ayant acquis les connaissances nécessaires pour faire honneur à la Tunisie et à la France qui vous aura aidés dans votre formation. »

Sans l'avoir fait à dessein, je pense que j'ai bien répondu à cet appel:

a- J'ai fait honneur à mon pays parce que la compagnie que j'ai instruite de A à Z à la hâte, par les tirs efficaces de ses mortiers, a fait d'un coup d'essai un coup de maître,

b- J'ai fait aussi par ailleurs honneur à la France qui a participé à ma formation et à mes instructeurs français qui, de toute évidence, m'ont bien instruit parce que j'ai réussi mon premier test au combat.

Dans quelle situation paradoxale me suis-je donc mis?

A mon retour définitif à Tunis, en septembre 1984, j'ai présenté ce fameux album au ministre de la Défense nationale, feu Slaheddine Baly, qui l'a présenté au Premier ministre d'alors, feu Mohamed Mzali. Celui-ci l'a remis à son tour au président de la République feu Habib Bourguiba, le Combattant Suprême.

Tout ce beau monde, qui n'est plus de ce bas monde, a été bel et bien surpris par ces révélations tardives qu'ils découvrent après un quart de siècle et qui ont abouti le 15 octobre 1963 à l'évacuation du dernier soldat français après une occupation de 82 ans.

Le général Saïd El Kateb (R.)

..

ANNEXE V

LA BATAILLE DE BIZERTE

LE RECIT DU GENERAL DE GAULLE

Extrait des Mémoires d'Espoir du Général de Gaulle

Le renouveau. 1958-1962

Chapitre : L'Algérie. Pages 123/125

« ...de ce fait, l'étranger naguère accoutumé à voir le gouvernement de la France perpétuellement affaibli par l'esprit général d'abandon, incline volontiers à croire que De Gaulle, battu en brèche à son tour, ne saurait tenir, lui non plus une position de fermeté.

Sans doute est-ce dans cette illusion que le Président Bourguiba se risque à exiger soudain, par une note comminatoire du 6 juillet (1961), que la France retire immédiatement ses forces de Bizerte et accepte de rectifier la frontière entre le Sahara et le Sud Tunisien. Le 18, il passe à l'attaque. Des troupes tunisiennes amenées de l'intérieur, jointes à la garnison de la ville et accompagnées de nombreux miliciens du « Destour », ouvrent le feu sur nos soldats, leur coupent les accès à la rade, bloquent les installations de la base, notamment l'aérodrome et obstruent le goulet pour l'interdire à nos bâtiments. En même temps dans l'extrême Sud, un important détachement tunisien franchit la frontière saharienne, assiège notre poste de Garet-el-Hammel et occupe le terrain dit « de la borne 233 ». Vraisemblablement, Bourguiba estime que Paris reculera devant la décision de déclencher une action d'envergure au moment même où vont commencer les pourparlers de Lugrin et où l'opinion française et internationale n'attend plus que la fin de tout conflit en Afrique du Nord. Il compte donc qu'une négociation s'ouvrira sur la base des faits qu'il vient d'accomplir et, par conséquent lui donnera satisfaction. Ainsi le « Combattant suprême » reprendra t'il aux yeux du monde arabe, pendant qu'il en est temps encore, la figure d'intransigeant ennemi du « colonialisme français » et, d'autre part, obtiendra t'il la cession des terrains pétrolifères désirés.

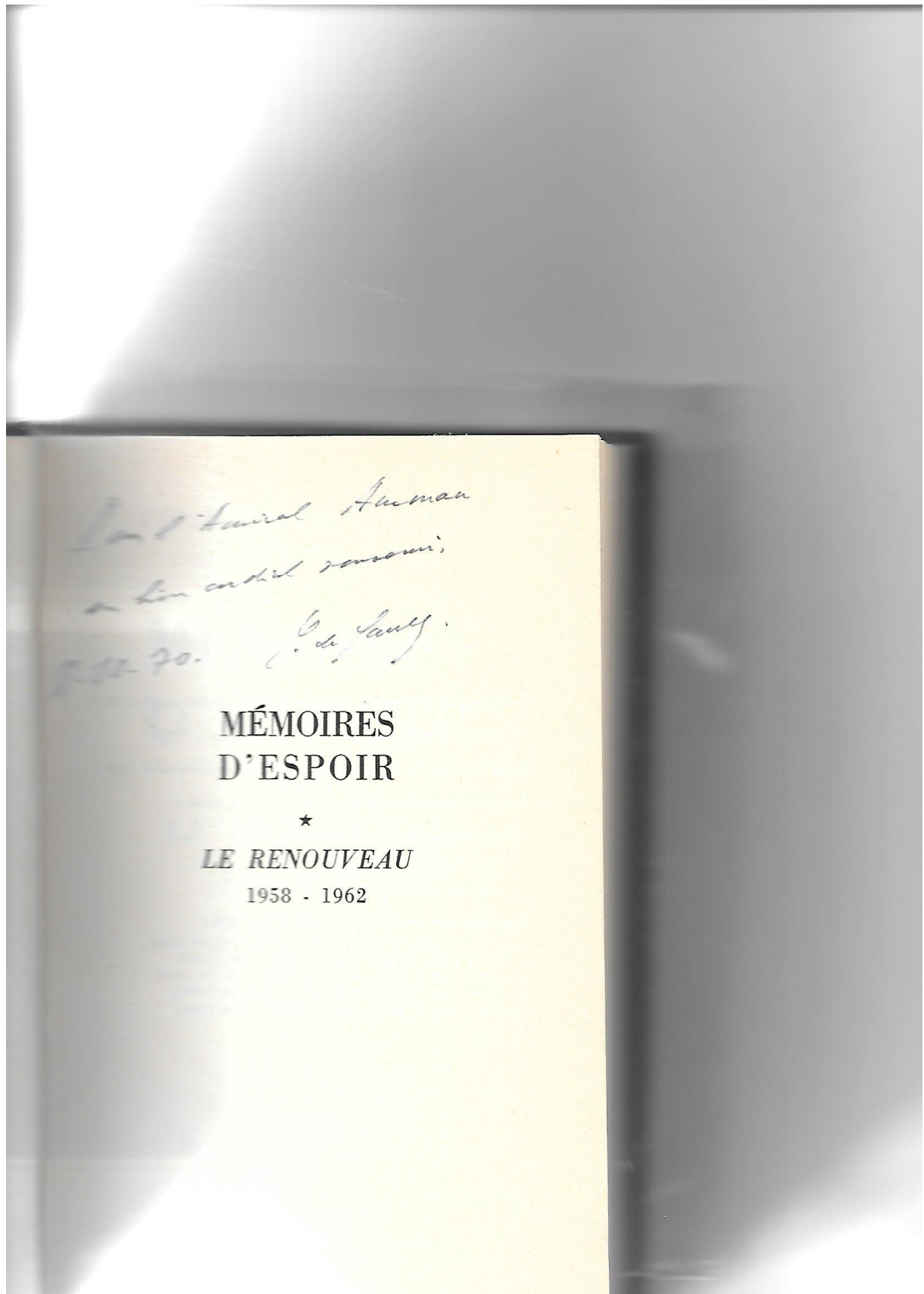
Mais, pour résolu que je sois à dégager notre pays de ses entraves outre-mer, pour conciliant, voire prévenant, que j'aie été depuis toujours à l'égard de la Tunisie, je n'admets pas qu'on manque à la France.

C'est pourquoi notre riposte militaire est rude et rapide. A Bizerte dès le 19 juillet, une vive action aérienne et une descente de parachutistes nous remettent en possession de l'aérodrome où débarquent ensuite des renforts. D'autres seront, un peu plus tard, amenés par mer à la « Baie des Carrières ». L'amiral Amman qui commande la base, peut alors rompre le blocus, s'emparer des quartiers de la ville qui bordent le port, débarrasser le goulet des éléments adverses qui l'obstruent, rétablir les communications maritimes et aériennes et mettre en débandade les assaillants très éprouvés. Cela fait, le cessez-le feu est accordé au gouverneur tunisien et nos troupes prêtent leur assistance à la populations privée de ravitaillement et qui cherche à fuir de toute part. Quant à la frontière saharienne, elle est vite et brillamment dégagée par nos forces mobiles du désert. Au total leur vaine agression a coûté aux Tunisiens plus de sept cents pauvres morts, plus de huit cents infortunés prisonniers et plusieurs milliers de malheureux blessés. Nous avons eu vingt-sept soldats tués.

Il est vrai qu'en France c'est à de Gaulle que s'en prennent les partis. Tous, sur des tons différents, condamnent notre action militaire et réclament l'ouverture immédiate d'une négociation avec Tunis sans tenir le moindre compte de l'agression commise contre nos troupes à Bizerte et au Sahara. Comme d'usage, à l'opposé de ces multiples sommations du lâcher-tout, il ne s'élève pour m'appuyer que des voix rares et mal assurées.

Mais sachant ce que vaut, par rapport à ce qui est en jeu, l'aune de tels discours et écrits, je me garde d'arrêter notre contre-offensive militaire avant qu'elle ne l'ait emporté totalement sur le terrain.

Ne changeant rien non plus à notre action, ni l'agitation de l'O.N.U., ni l'essai d'intervention de son secrétaire général Dag Hammarskjöld . Celui -ci qui au même moment se trouve ouvertement en désaccord avec nous parce qu'il se mêle directement du Gouvernement du Congo, prend en personne position en faveur de Bourguiba. Il va le voir à Tunis, tient avec lui d'amicales conférences et, de là, le 26 juillet, alors que les combats ont cessé, se rend à Bizerte comme s'il lui appartenait de régler le litige sur place. Cette démarche tourne à sa confusion. Car, suivant les instructions données, nos troupes ne tiennent aucun compte des allées et venues du médiateur non qualifié et l'amiral Amman refuse de le recevoir. Il ne reste au Président Bourguiba qu'à enregistrer comme pertes sèches son erreur et son échec. Il s'en remettra d'ailleurs, comme un jour sera guérie l'amitié blessée de la Tunisie et de la France »...



ANNEXE VI

BIBLIOGRAPHIE SIMPLIFIEE

I. MEMOIRE DE MAITRISE SUR L'AMIRAL AMMAN

Thibault PUJOLAS : « L'amiral Maurice Amman, un marin face aux vicissitudes de la France et de sa Royale au XXème siècle ».

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

Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Année Universitaire 2004-2005. Session de septembre 2005

II. L'EVASION DU JEAN BART. JUIN 1940

-Georges BLOND. L'épopée silencieuse, dernier chapitre. Editions Grasset. Republié en livre de poche 1970.

-Pierre Jean RONARC'H. L'évasion du Jean Bart, juin 1940, Editions Flammarion, 1951.

III. L'OPERATION TORCH : INVASION DE L'AFRIQUE DU NORD PAR LES ALLIES

-Jacques ROBICHON. Jour J en Afrique. Robert Laffont. 1964

-Hervé COUTEAU BEGARIE & Claude HUAN. Darlan

-Jacques MORDAL. La bataille de Casablanca. Plon. 1952

IV. LA CRISE DE SUEZ. 1956

-La genèse de l'expédition franco-britannique de 1956 en Egypte. Paris ; Publications de la Sorbonne, 2003

-Denis LEFEBVRE. Les secrets de l'expédition de Suez. 1956. Perrin, 2010

-Marc FERRO. 1956, Suez. Naissance d'un tiers monde, complexe 2006.

-Général André BEAUFRE, l'expédition de Suez, Bernard Grasset, Paris, 1967

V. LA BATAILLE DE BIZERTE

Patrick Charles RENAUD. La bataille de Bizerte (Tunisie). Histoire et Perspectives Méditerranéennes. ISBN : 2-7384-4286-2