

les 4 guerres d'un marin breton de Kerlouan

Le Premier-Maître fusilier Albert Joseph TOUL

1934-----1951

Espagne ---1939-45---Indochine---Algérie.

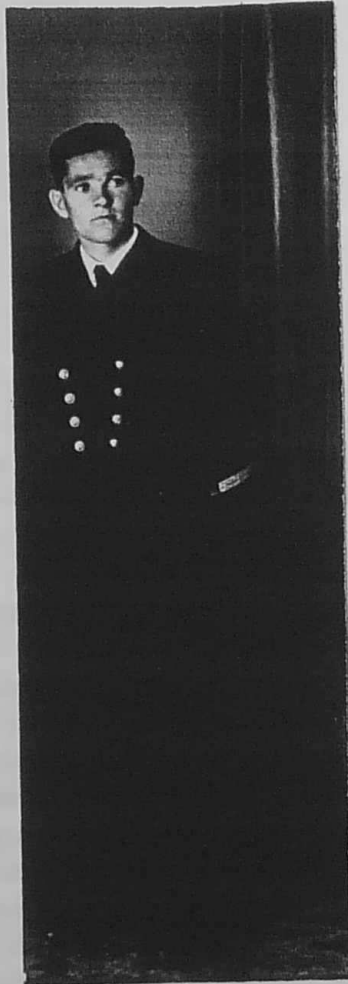


Préface : Le Vice Amiral **LE DANTEC**
Commandant la Zone Maritime Atlantique
Préfet maritime de l'Atlantique

Rédacteur: Le Capitaine de Vaisseau Albert **CAVAREC**

Dalc'hid soñj

Souvenez-vous de ces guerres



Albert Joseph **Toul** en 1943 Kestevan le 11 Mai 1996
A mon ami l'O.C.E. Jean Bourrel
En souhaitant que cet ouvrage puisse
alimenter ta grande culture maritime.
Amicalement

J. Bourrel

Le Vice - Amiral Jean - Yves LE DANTEC

Commandant la zone maritime Atlantique
Commandant la région maritime Atlantique
Préfet maritime de l'Atlantique

CV Albert CAVAREC
Mez an Aod
29890 Kerlouan

Brest, le 27 décembre 1995.

Commandant,

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai pris connaissance des souvenirs de votre parrain, intitulés "Les quatre guerres de Joseph Toul, 1934-1951". Ce témoignage me paraît en effet précieux à plus d'un titre.

Il me semble que le premier intérêt de ce texte réside dans le caractère presque ethnographique de ce témoignage sur la vie d'un Breton de Kerlouan, profondément enraciné dans ce pays, et devenu marin par atavisme, j'allais dire presque par la force des choses ! Il endosse l'uniforme avec simplicité, sans aucun romantisme dans sa vocation maritime, et traverse l'histoire en conservant jusqu'au bout l'innocence de son regard sur les hommes et sur les événements. Bien sûr, sa perception des faits est un peu élémentaire et manque souvent de recul, mais elle reste justement pleine de fraîcheur et de naturel ; elle constitue à ce titre un aspect particulièrement intéressant de ces souvenirs.

Ensuite, ce texte fait revivre pour nous, et de manière très vivante, cette superbe marine d'avant guerre. Nous avons quelque peine aujourd'hui à imaginer une flotte aussi nombreuse, pratiquement neuve (à l'exception de quelques vieux cuirassés, dont la pauvre "Bretagne" qui disparaîtra avec presque tout son équipage à Mers el Kébir). Les détails les plus pittoresques - par exemple sur les tenues vestimentaires - et les plus inattendus apparaissent au fil des pages ; comment concevoir actuellement la construction d'un sous-marin en plein milieu des terres, à Chalon-sur-Saône, comme cette "Aréthuse" à bord de laquelle il sert en début de carrière ?

Mais bien sûr, ces souvenirs couvrent surtout une période tragique et mouvementée de notre histoire, ce qui leur confèrent un intérêt tout particulier. La France n'avait plus été envahie de la sorte depuis la chute de Napoléon premier ! Or votre oncle et parrain a traversé cette époque en se trouvant, bien souvent par le hasard des choses, aux premières loges des événements les plus marquants de ces années terribles. Je songe notamment aux opérations de la guerre d'Espagne, à sa participation aux deux grands débarquements alliés de Normandie et de Provence, à sa campagne d'Indochine, etc.

Pour toutes ces raisons, il me semble que c'est une bonne idée d'envisager une impression de ce texte, naturellement après correction de diverses incorrections de forme. La vocation normale pour la diffusion de ces souvenirs me paraît être le cercle familial. Au delà, outre les anciens marins qui ayant connu eux aussi cette période pourront ainsi raviver leurs souvenirs, il me semble que ce témoignage pourrait intéresser le commandant de la frégate "Georges Leygues", pour alimenter les archives de son bâtiment héritier des traditions du croiseur, et peut-être aussi le service historique de la Marine. A cet effet, vous pourriez utilement prendre contact avec M. Henwood, chef de ce service à Brest (tel 98 22 06 80).

En ce qui me concerne, je tiens à vous dire que j'ai pris un réel plaisir à lire ces pages. Elles m'ont replongé dans l'atmosphère d'une marine dont j'ai bien souvent entendu parler par des récits familiaux. En vous remerciant de m'avoir fait parvenir ce document, que je compte conserver soigneusement dans ma bibliothèque maritime personnelle, je vous prie de bien vouloir agréer, Commandant, l'assurance de mes sentiments les plus cordiaux.

U. Sauer

AVANT-PROPOS

PER JAKEZ HELIAS a dit, je cite, "sans le passé et le futur le présent ne vaut rien".

C'est dans cet état d'esprit que mon oncle, qui est aussi mon parrain, a écrit ce que fut cette période cruciale de sa vie. J'ai lu son journal de bord, tenu scrupuleusement, en notant tous les jours les événements importants. Je lui avais promis qu'un jour je l'aiderai à écrire ses mémoires de guerres. Ce récit est d'un grand intérêt, non seulement pour ses enfants, et petits enfants plus tard, mais également pour nous tous qui sommes de sa famille. Je pense même qu'il intéressera tous ceux, et ils sont de plus en plus nombreux, qui veulent savoir ce qui s'est passé pendant cette drôle de guerre, 1939-1945, surtout la période de 1940-1942. Comment peut-on imaginer, en effet, alors que des milliers de Français sont prisonniers, que l'on puisse demander à d'autres Français de "rester neutres", de couler leurs bateaux, et de ne pas combattre ceux qui nous ont envahis?

S'il fallait trouver un marin qui puisse témoigner de ce que fût cette guerre 1939-1945 pour la Marine Nationale, mon parrain pourrait-être celui-là. Il a été chassé de Brest le 18 juin 1940 par les Allemands, puis après quelques jours de camp en Grande Bretagne, il est expédié par les Anglais en Afrique du Nord le 29 juin. Au passage devant Gibraltar il apprend les événements douloureux de Mers-el-KEBIR, un massacre.

Comment expliquer l'attitude des Anglais qui, au lieu de garder ce potentiel humain énorme pour la guerre contre les Allemands, l'envoie en Afrique du Nord? Il n'est pas question ici de répondre à toutes ces questions que nous pouvons nous poser. Mais ce document montre bien le cheminement des marins français, dans leur grande majorité, pendant la deuxième guerre mondiale. Celui de mon parrain ressemble beaucoup à ce que l'ensemble des marins a connu.

Il raconte ce qu'il a ressenti, avec son coeur, et il le dit avec beaucoup de simplicité.

Son père, a été tué en 1915 à VERDUN il avait 35 ans, mon parrain avait huit mois, il ne lui en reste aucun souvenir. Il aurait pu à plusieurs reprises subir le même sort, tellement il a été exposé au danger. C'est une question de chance.

Il a souhaité que ses mémoires de guerre soient mis dans le patrimoine familial, c'est chose faite.

Pour nous, son histoire est le récit d'un passé, qui je l'espère ne se reverra plus.

Je pense que tous les lecteurs de cet ouvrage, qu'ils fassent partie ou non de la famille, seront heureux de connaître les sentiments d'un marin de cet époque.

Albert CAVAREC

Marin de métier

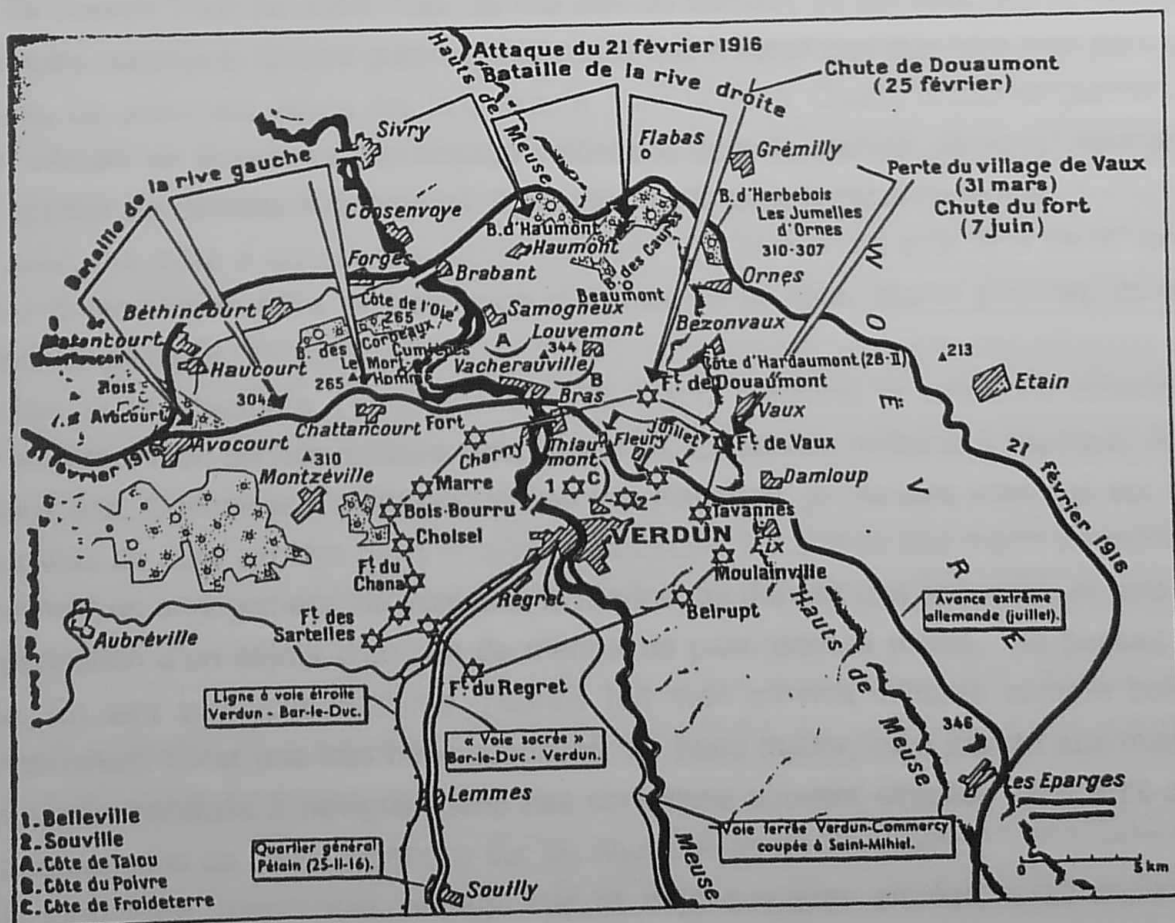
1914-----1939

Je suis né le 14 novembre 1914 à Kerisquilien en Kerlouan. Huit mois après, je suis orphelin, et pupille de la nation. Mon père a trouvé la mort à la guerre à 35 ans, père de cinq enfants, il est envoyé en première ligne sur le front. Pris dans un piège dans les parages de VERDUN il sera tué avec tous ses collègues de tranchée.

A VERDUN ON NE PASSE PAS!

"Vous êtes ici pour défendre la FRANCE. Je compte sur vous, et sachez qu'ici on se fait tuer, mais on ne se rend pas." C'était la belle devise du Maréchal Joffre.

Avec ses 500000 morts VERDUN est un holocauste.



Je n'ai donc pas connu mon père, j'en ai entendu parler. Mais il ne m'a pratiquement rien laissé de concret sur sa vie, ni sur sa mort stupide. d'après ma mère c'était un homme bon. Il avait la réputation d'être le meilleur goémonier du port de Kour-vian. On disait même que Louis Toul payait son loyer avec ses récoltes de Goëmon! Il maniait la guillotine avec adresse. Il était le dernier à rentrer au port et son bateau était dans l'eau jusqu'au plat-bord, prêt à couler. Sa dune, c'était "Ar Banc".

Il a été tué dans la Meuse au lieu dit Le Bois Haut dans la commune des Eparges le 17 Juillet 1915. Ma mère et tonton Yan Cavarec, son beau frère, sont allés sur les lieux. c'était trop tard pour l'identification, ses restes sont déposés à l'Ossuaire de Douaumont secteur Les" Eparges".

J'ai donc pris la décision, dès le début de ma carrière militaire, de noter sur un cahier, les événements importants, qui pouvaient meubler l'histoire, mon histoire, pour que ma famille ait autre chose que les "on-dit" . Les paroles s'envolent les écrits restent. Avec mon filleul Albert nous allons vous présenter un ouvrage qui va relater ma carrière militaire. Nous l'avons appelé :

Les 4 guerres d'un marin de Kerlouan

le premier-maître fusilier Albert Joseph **Toul** .

En fait, je m'appelle Albert Jean Joseph, et à Kerlouan je ne suis connu que sous le nom de Joseph Toul, ou Jopic Toul. Je n'ai pas de surnom, ce qui était rare à l'époque dans notre commune. Quatre guerres, avec celle que n'aurait pas due faire mon père ça fait cinq. Ce document, relate des faits exacts, sans fioriture. Quatre drôles de guerre! Je les ai vécues en acteur, puisqu'engagé volontaire dans la marine. Je vous donnerai mon opinion sur certains événements. C'est plus facile avec le recul du temps.

En 1922, ma mère a acheté une ferme au Goas . j'y ai vécu jusqu'à l'âge de 20 ans. J'étais comme mon père et beaucoup d'autres de la côte, moitié paysan, moitié goémonier-pêcheur.

En 1934, le 14 novembre, j'ai 20 ans. Je suis inscrit maritime, je suis donc convoqué pour effectuer mon service militaire dans la marine. Le service militaire, à l'époque, était de deux ans. Comme je n'avais aucun avenir à Kerlouan, je me suis interrogé sur les possibilités de faire carrière dans la marine nationale. Ne suis-je pas marin de métier? En prenant un engagement de trois ans, la marine me donnait une spécialité, et cela en compensation d'un séjour d'un an de marine de plus, dont la moitié, se passait en école. En tant qu'inscrit maritime, j'aurais fait mon service militaire comme bosco (Manoeuvrier). C'est une très belle spécialité, un beau métier, bien adapté aux marins kerlouanais, habitués à naviguer dans des conditions souvent difficiles . N'y a t'il pas dans ce domaine de belles légendes sur les naufrageurs de Kerlouan ?

Mais mon frère Jean Louis, engagé depuis déjà quelques années, avait choisi la

spécialité de fusilier, et il y avait aussi surtout l'oncle Yves TOUL, qui était Officier des Équipages fusilier. Quartier-maître en 1916, il était premier-maitre en 1918, et nommé premier marin de FRANCE par Monsieur Raymond POINCARRE Président de la République, en 1919. Le legs lui a été remis solennellement à Saint-Germain -en -Laye , le 6 février 1921 par Alexandre Millerand, Président de la République, en présence du Maréchal Foch, des Généraux Gouraux et Dubail, du Ministre de La Guerre des parlementaires, etc.. . Le choix de ma spécialité était donc presque fait d'avance.

Pour le moment il faut quitter le Goas. En 1923 Yves CAVAREC, venant de Lestonquet épousa ma soeur aînée, Louise, avec laquelle il eut 12 enfants .

En 1934 j'avais vu naître la moitié d'entr'eux. En me présentant à mon service militaire, je savais que je n'avais plus ma place au Goas, tout en y étant à mon aise et bien intégré. Mes neveux et nièces étaient adorables. Je les aimais beaucoup, et ils me le rendaient bien. Il en est toujours ainsi d'ailleurs.

Me voilà donc jeune appelé, complètement paumé en arrivant au dépôt. C'est un dépaysement total. Heureusement, nous sommes pris en main par un quartier-maître, il est tout puissant, il faut lui obéir au doigt et à l'oeil et son autorité, il en use, je crois même que souvent il en abuse, J'obéis comme tout le monde.

En arrivant au dépôt, première chose, on nous habille. On reçoit une brassée de vêtements qu'il faut tout de suite immatriculer, pour éviter les vols. Le marquage que l'on doit faire étant parfaitement indélébile. Le quartier-maître nous explique "*vous prenez votre brosse à dents, je n'en avais jamais vue, ça fait parti du sac, avec une peinture spéciale noire vous brossez la plaque d'immatriculation placée sur le carré de tissu blanc cousu à cet effet, en faisant attention que ça ne bave pas trop*". Cette brosse à dents est réservée, par la suite, à cet usage. Nous voilà équipés pour se déguiser en marin d'état. Marin que je serai jusqu' en 1951.

Cette tenue la voici, elle était dite réglementaire, c'est à dire qu'il n'était pas question d'y toucher, ni de la retoucher, même si à la distribution le gradé s'était trompé de taille. Les vêtements étaient mesurés et inscrits sur le livret d'habillement. Le Tricot rayé, le Jersey, la vareuse bleu de drap et bien sûr, le caleçon long en toile rude appelé "caleçon en zinc". Souvent, le matin sur les rangs, on nous faisait lever le pantalon, pour voir si l'on avait bien mis le caleçon en zinc, et s'il était bien noué aux chevilles. J'avais un peu l'impression d'être dans un sac. Mais tout est question d'habitude .

J' ai été agréablement surpris par la nourriture, alors que tout le monde disait qu'elle n'était pas bonne, j'étais personnellement étonné de voir, pour la première fois autre chose qu'un laitage ou une bouillie, et ceci tous les jours. Nous avions un hors-d'oeuvre, une viande avec des légumes et un dessert. Je ne comprenais pas que l'on puisse se plaindre, avaient-il vraiment aussi bien chez eux?

Ce qui m'a le plus marqué au début de ma carrière et que j'ai trouvé de plus déplaisant, c'est cette discipline que je trouvais inadaptée, aucun sens des responsabilités, il fallait obéir point final. Les cheveux à 3 centimètres, la barbe à 6 centimètres, j'ai vu des officiers de garde mesurer la longueur des cheveux avec une allumette coupée à 3 centimètres! Celui qui a des cheveux qui dépassent 3 cm ne quitte pas le bord, il est consigné. C'est dire à quoi pouvait tenir une permission normale du soir. Chargé de faire respecter la discipline pendant toute ma carrière, ces absurdités m'ont toujours révolté. Cette discipline forcée exécutée par des gradés entraînés pour cela, je peux témoigner de son inutilité. Ce manque de confiance dans le personnel. Quelle différence avec la marine américaine, une marine moderne qui fait confiance à ses hommes.

A Philadelphie, en 1943, j'ai vu la sortie des permissionnaires sur le cuirassé New-Jersey. Ils arrivaient à la coupée comme ils voulaient, et quand ils le voulaient, pas d'horaire à respecter ils ne subissaient aucune inspection, ils saluent le pavillon et ils s'en vont, un officier de service observe ces départs de très loin.

Toujours sur ce bateau une après-midi, un matelot est assis près de son canon de 20 m/m, il lit, passe un gradé, il regarde le canon, au demeurant il était nickel, le matelot a continué sa lecture. Chez nous dans la même situation, le matelot était automatiquement puni pour " lire pendant le travail." Différence de méthode et de mentalité. Les choses ont bien évolué par la suite, mais ça a été très long. Je n'ai pas connu la nouvelle marine.

Le premier Janvier 1935 je commence mon cours de fusilier à Lorient. Ceci se passe sur le Condé. Nos brodequins sont cloutés, pour marcher sur le pont métallique du bateau c'est un vrai exercice d'équilibriste.

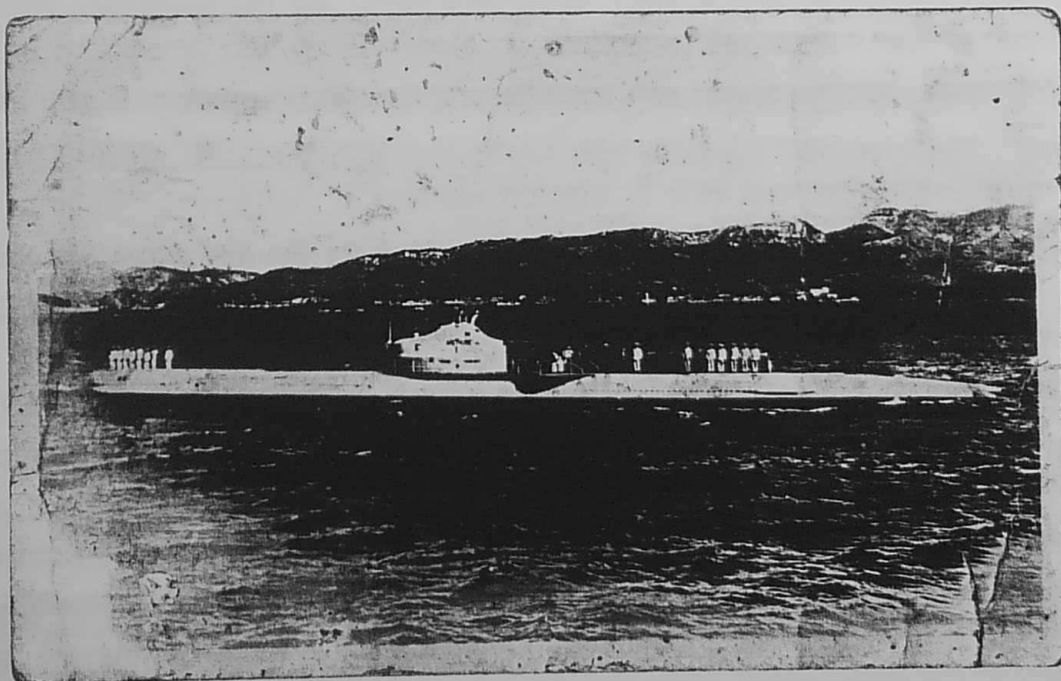
Notre armement pour l'instruction, et les théories que l'on nous enseigne paraissent être désuètes, celles de la guerre de 1914, largement dépassés. Il est vrai que les officiers et quelques officiers-mariniers instructeurs sont des anciens du front de l'Yser 1916... Nous en sommes toujours à la mitrailleuse de 8 m/m, avec son lourd trépied de 25 Kg, mousqueton de 8 Mm. Le fusil-mitrailleur de 7,5 n'est pas mal. Nous avons aperçu un pistolet-mitrailleur. La mitrailleuse 13-2 fait son apparition, elle s'avère très vite être inadaptée comme arme antiaérienne, étant donné les progrès de l'aviation. En 1939 ces armements n'étaient déjà plus adaptés pour lutter contre un ennemi qui avait fait un gros effort d'amélioration de ses armements. Les Américains qui ont modernisé nos croiseurs en 1943 ont tout mis à la ferraille.

Il faut pourtant observer que, sur le plan de la construction navale, la France était en passe de devenir la quatrième puissance mondiale, après les Anglais les Américains et les Japonais. Et nos bateaux avaient des systèmes d'armes très performants, mis à part dans les domaines de la détection: aérienne, de surface, et sous-marine.

Six mois se sont passés, me voilà breveté fusilier. Titulaire d'une permission je me rends au Goas pour montrer ma première "sardine". L'accueil chaleureux de mes petits neveux et nièces était pour moi d'un grand réconfort après cette première période de la vie militaire plutôt mouvementée, il avait fallu changer totalement ses habitudes.

Après ces quelques jours de répit, il fallait se rendre au dépôt de Lorient. Les dépôts sont des lieux de passage en attente d'affectation, je n'y ai donc fait que quelques jours avant de rejoindre le cinquième dépôt à Toulon pour une première affectation provisoire. Première mission, réparer les filets de protection contre les sous-marins, devant Marseille près des Iles Frioul. Ces filets protégeaient les passes du port de toutes intrusions sous-marines.

Ceci nous amène au 31 décembre 1935, date à laquelle je connais ma première vraie affectation, et quel embarquement! Un sous-marin de 650 tonnes "L'Aréthuse", construit en pleine terre à Chalons-sur-Saône. Nous faisons division (équipe) avec l'Atalante, et nous sommes intégrés dans une flottille, avec 4 autres sous-marins Argonaute, Sultane, Vestale, Thétis, placés sous le commandement de l'Amiral Escadre de la Méditerranée qui a sa marque sur l'Algérie.



Notre sous-marin a la bougeotte. Nous sommes tout le temps en mer, et souvent sous la mer, ce qui est sans doute normal pour un sous-marin! On nous voit fréquemment dans des exercices près des côtes, du côté des Salins d'Hyères. Nous faisons escale dans tous les ports de la côte d'azur, de Menton à Sète, en passant par Marseille, où il n'y a pas si longtemps je réparais les filets anti-sous-marins. Nous n'hésitions pas à traverser la Méditerranée pour nous rendre en Afrique du Nord, souvent seul quelquefois avec

l'escadre. Nous allions de Sfax à Casablanca. Nous avons aussi pu faire des excursions à partir de Sousse à Kerouan, et à partir de Tunis à Carthage, de Bône à Constantine, d'Alger à Fort-National en Kabylie, et de Bougie aux grottes de Djidjelli. Nous avons aussi fait des escales dans de nombreux petits ports comme Tipaza (ruines romaines), Mostaganem, Ténès etc.... La Corse fait également partie des "buts de randonnée". Durant toute cette période nous n'avons connu aucune avarie majeure.

Je mentirai quand-même si je ne vous disais pas qu'un jour nous avons eu très peur, nous étions en plongée profonde une centaine de mètres, lorsque les barres de plongée tombent en avarie. Le sous-marin pique du nez vers le fond en accélération. Nous sommes déstabilisés. Ceci est surtout dangereux pour les batteries qui peuvent perdre leur électrolyte et nous empoisonner. Heureusement les manoeuvres des moteurs électriques sont rapides. Stop et en arrière toute, et l'Arethuse se redresse. Mais quelle émotion! Depuis d'autres sous-marins n'ont pas eu autant de chance, et sont allés jusqu'au fond où ils ont imploré par grande profondeur. Ces petits sous-marins ne peuvent pas supporter la pression des grands fonds de la Méditerranée, trois à quatre mille mètres.

Je me suis beaucoup plu sur l'Arethuse, nous n'étions pas nombreux, il régnait une excellente ambiance, pas de problème de discipline. Par contre tout le monde était conscient que la moindre défaillance pouvait avoir des conséquences catastrophiques.

Premier octobre 1937

J'ai ma première promotion, le premier octobre je suis quartier-maître, je dois donc débarquer, et cette fois me voilà en surface sur un gros bateau, le contre-torpilleur Vauquelin, c'est un bateau de 3500 tonnes .

Le Vauquelin faisait division avec le Tartu qui portait la marque de l'Amiral, le troisième était le Chevalier-Paul. C'était la "division de Fer"

En ce qui concerne les activités opérationnelles, c'est tout nouveau pour moi, fini les torpilles, ici ce sont des bateaux **canons**. Mais ses "jambes" sont plus longues, ce qui fait que nous pouvons voir autre chose que l'Afrique du Nord. Nous avons ainsi visité, le Proche-Orient, Alexandrie, Beyrouth où nous avons inauguré le port, Suez, La Crète, Santorin, Navarin en Grèce. (Navarin se nomme aujourd'hui Pylos)

La guerre d'ESPAGNE

Mais l'actualité nous ramène à d'autres réalités, il y a la guerre d'Espagne, et nous sommes invités, là aussi, un rôle à jouer.

Avec nos deux coéquipiers, Tartu et Chevalier-Paul, nous patrouillons sur les points sensibles, les routes de l'Afrique-du-Nord. Notre secteur se situe souvent dans les

parages de Barcelone. Dans cette région le beau temps est souvent au rendez-vous.

Rappeler ici l'historique de la guerre d'Espagne ne cadre pas avec mon histoire, je me contenterai de narrer quelques anecdotes sur ce que cette guerre a été pour moi, vu par mes yeux de petit gradé sur le Vauquelin.

Une après-midi nous sommes alertés par PARIS qu'un petit cargo s'est fait prendre par une escadre espagnole qui veut le détourner sur Palma de Majorque, territoire contrôlé par FRANCO. Il est soupçonné de trafic d'armes.

Nous rejoignons ce convoi douteux à vitesse maximum, et au point prévu nous trouvons effectivement notre petit caboteur bien encadré, il ne risquait pas de s'échapper. Il avait deux torpilleurs de chaque côté, un devant, et pour compléter le tout, un croiseur derrière. Il est certain que notre client devait être une bonne prise pour les "Franquistes". A noter au passage que ces Espagnols n'hésitaient pas à faire la guerre avec des bateaux à moitié terminés, c'était le cas de ce croiseur, le "Primo-de-Rivéra", qui n'a qu'une passerelle de fortune et un ou deux canons, peut-être en bois?

D'autorité, notre commandant prend l'affaire en main. Il ordonne au caboteur de nous suivre, et comme des moutons, ou des rapaces qui ne veulent pas lâcher leur proie, ce convoi nous suit dans un ensemble presque parfait. Le spectacle est patent, nous devant, et les Espagnols en guidage de convoi derrière, sans se rebiffer. Notre convoi nous suit gentiment du moins provisoirement. Car c'est sans compter avec la météo qui fait mentir ce que j'ai dit précédemment, en effet dans la nuit une forte tempête a sérieusement brouillé les cartes. Nous avons appelé à notre renfort le Tartu et le Chevalier-Paul, freinés par la mauvaise mer, ils n'ont pas réussi à nous rejoindre. Cette nuit a été très tendue, avec en prime des conditions de mer épouvantables.

Au lever du jour, surprise, nous avons toujours notre caboteur derrière nous, luttant comme il le pouvait contre la mauvaise mer, un autre escorteur dépêché par Toulon était également en vue, mais nos collègues espagnols avaient disparu, mer de l'arrière, vers une destination inconnue.

Nous avons quand même contrôlé ce caboteur, objet de tant de convoitises de la part des Franquistes. Nous n'y avons trouvé aucune arme. De toute façon si au départ il en possédait, il avait eu assez de temps pour tout balancer par dessus bord, dans ce que l'on appelle dans la marine, le jardin du commandant en second.

Nous avons abandonné ce navire qui a poursuivi sa mission et nous, nous avons retrouvé la nôtre, devant Barcelone. Pendant ce temps les Espagnols faisaient leur guerre.

Franco a gagné. IL est resté à la tête de ce pays jusqu'à sa mort, le 20 novembre 1975. Ce Galicien de souche, du Ferrol, a marqué son époque. Les gouvernements en place dans l'Europe ne se prononcèrent pas officiellement contre le Franquisme.

De retour à Barcelone, le commandant décide d'aller à quai et d'autoriser les marins à aller se dégourdir les jambes à terre, 3 heures pour chaque bordée. La ville souffre du manque de nourriture. Les Catalans épuisent leurs réserves, mais il leur reste le vin, que nous avons pu goûter.

Cette belle ville de Barcelone connaît les méfaits de la guerre, les privatisations de toutes sortes. Nous sommes proches du dénouement de cette guerre fratricide. Nous n'avons pratiquement aucune nouvelle de France. Nous obéissons à nos chefs qui nous informent comme ils le peuvent. Cette guerre n'était pas la nôtre.

Nous devons rentrer à Toulon, et faisons une petite escale à Minorque. Nous rentrons jusqu'à Port-Mahon par un défilé très étroit, Minorque est sous contrôle gouvernemental comme Barcelone. Ici c'est la désolation. L'on approche de la fin.

Nous retournons encore à Barcelone, ce sera la dernière fois.

Nous sommes appelés devant Valence très menacée. Nous restons au large car des avions franquistes bombardent la ville. Le consul de France veut évacuer la ville des derniers français. Nous envoyons à terre les vedettes et canots. Dans les réfugiés il y a des filles de joie des bordels de Valence. Ceci n'a pas été prévu à la construction du bateau. Nous les logeons du côté de l'infirmerie, et pour que la morale soit sauve, nous faisons garder la coursive (couloir) par un factionnaire. Ce n'était d'ailleurs plus nécessaire dès la sortie du port. En effet nous avons été cueillis par une tempête mémorable. Il n'y a pas que les filles de joie qui souffrent du mal de mer. Le bateau aussi est malmené, le pont est balayé en permanence. Il n'est pas question de faire la relève de quart. Les coupées de mer sont arrachées. Les antennes radio se promènent sur le pont. Nous rallions Toulon à vitesse réduite, et de toute façon nous ne retournerons plus patrouiller sur les côtes d'Espagne, Franco a pris le pouvoir. Cette guerre se termine, et mon engagement dans la marine aussi.

Je rejoins mon dépôt d'origine, Brest pour rengager.

Le 28 septembre 1938

Je suis désigné pour la Défense du Littoral de la région de Brest (D.L.). La partie terrestre de la D.L. se trouve dans des baraquements à la porte de la Grande Rivière, et nous sommes nourris par le centre des sous-marins. Six avisos assurent la défense de: Brest, Douarnenez, les bâtiments sur rade, Ouessant, et la presqu'île de Crozon.

CHAPITRE II

DÉCLARATION DE GUERRE

1939-1942

LE 4 SEPTEMBRE 1939. La FRANCE et L'ANGLETERRE déclarent la guerre à L'ALLEMAGNE.

La D.L. arme en temps de guerre un certain nombre de postes de projecteurs aux approches de Brest, pour remplacer les phares qui sont éteints. Nous faisons l'écoute sous-marine à partir des sémaphores (Creach'Meur) en Plougonvelin et Ouessant. Nous déployons les filets anti sous-marins dans le goulet. Pour assurer ces missions, nous recevons du renfort de réservistes. Des chalutiers de Lorient viennent nous aider pour manoeuvrer les filets. D'autres de Saint-Malo, pour draguer les mines, et patrouiller dans la zone pour surveiller les avions allemands lanceurs de mines dans les chenaux étroits des environs de Brest. Nous recevons aussi des chalutiers en bois de Concarneau et de Douarnenez(les Malamok) pour le dragage des mines magnétiques.

Le Vauquois, ancien aviso, devient le chef de cette flottille un peu disparate, elle a été créée pour la circonstance. Tout ceci est d'ailleurs programmé dès le temps de paix. Les bateaux sont connus et les patrons sont prévenus. Ils sont administrés par la D.L. qui a reçu un renfort de personnel compétent. Les chalutiers sont venus avec leurs personnels, un Enseigne de Vaisseau de première classe en prend le commandement. Le tout était commandé par le Capitaine de Frégate Lavoué.

Mais depuis quelques temps, les Allemands progressent vite. Des avions survolent la rade. Heureusement nous avons le Richelieu, tout flambant neuf, mouillé au milieu de la rade abri . C'est notre protection contre les avions . Sa Défense Contre-Avions (D.C.A.) est redoutable et les avions allemands doivent le savoir car ils n'approchent pas trop l'arsenal . La D.L. c'est un bien grand mot, pour un organisme de défense qui n'a même pas un fusil et encore moins de canon. Lors des alertes aériennes notre seul recours, c'est la fuite vers les abris. Ce sont les tunnels qui se trouvent dans les falaises sous la ville de BREST, ils étaient prévus pour stocker les torpilles, et les remettre en état, autrement dit, assurer leur maintenance.

Le danger allemand se précise, ils se rapprochent de jour en jour à très grande vitesse.

Pour essayer de leur barrer la route on racle les fonds de tiroir. La D.L. doit fournir 40 hommes, comme je suis le seul fusilier, donc le seul à avoir reçu une formation de combattant à terre, je pensais que j'étais bon pour aller voir où se trouvait le front. Eh bien non ! mon commandant a jugé que je serai plus utile à la D.L. et l'on a envoyé des réservistes, avec un encadrement de marins d'active. Ce détachement n'aurait d'ailleurs pas eu le contact avec l'ennemi. Ils sont quand même allés jusqu'à Cherbourg

Le 16 juin 1939

Ce matin nous sommes réveillés par un tintamarre, des bruits de moteurs et de klaxons. Grande fut notre surprise quand on a vu qu'il s'agissait de troupes anglaises qui dévalent à toute vitesse la route du Stiff qui aboutit à la porte de la Grande-Rivière. Deux paquebots sont amarrés au nouveau quai en construction "appelé depuis le quai des flottilles ". Ils projettent leurs voitures à la mer, sans même arrêter les moteurs . Les derniers les abandonnent sur le terrain quelquefois le moteur en marche.

Il est vrai qu'ils n'ont pas de temps à perdre les paquebots ont entamé la procédure de relevage des coupées, et elles commencent déjà à décoller du quai.

Les matelots français ont profité de l'occasion pour s'entraîner sur ces motos. Ca n'a pas duré longtemps car le lendemain nous partions à notre tour.

La nuit, des paquebots transportant des troupes venant de Norvège accostent au quai des flottilles. (C'est ce que l'on appelle la division des croiseurs auxiliaires), composée de paquebots rapides de la Méditerranée, (Marseille-Afrique du Nord). Il s'agit du ville d'Alger, Ville d'Oran , EL Mansour, EL Kantara, EL Gésaîr. Ils ramènent les 6000 hommes de la brigade Béthouard (éléments du corps expéditionnaire de Norvège) Ils repartent presque aussitôt . Certains ont embarqué de l'or. Les camions d'or défilent dans l'arsenal. Ce sont les prisonniers de Pontaniou qui font les corvées. Il était stocké au fort du Portzic. Une fois que l'or est embarqué les prisonniers sont libres. La Jeanne-d'arc et L'Emile-Bertin prennent aussi chacun un chargement d'or et filent vers les Antilles, où ils resteront par la suite, d'autres chargements ont pris la direction de Dakar. En tout, c'est neuf cent tonnes d'or qui ont été embarquées pour des destinations diverses.

18 JUIN 1940

Un régiment de la légion étrangère débarque et campe près de la D.L. le long de la voie de chemin de fer. L'alerte sonne nous regagnons les abris. Les légionnaires ne bougent pas. Ils se moquent même de nous. Mais nous n'étions pas dans la même situation qu'eux. Ils étaient très aguerris par les combats et aujourd'hui, par une razzia qu'ils avaient faite sur l'alcool dans les bistrotts de la Grande Rivière! Leur descente dans ces bars a d'ailleurs tourné au drame. Mais des drames nous en connaissons avec eux, car

les fautes contre la discipline sont très sévèrement punies. L'après-midi nous subissons une autre alerte. Nous reprenons la route des tunnels où nous nous sentons un peu plus en sécurité.

Au retour de cette alerte, je trouve un légionnaire assis dans le bureau du capitaine d'armes, il est entouré de deux autres soldats, revolver au poing. A mon arrivée, ils l'enmènent sur la route en face de la D.L.. Ils le mettent à genoux. Puis les deux soldats regardent vers le commandant qui se trouvait près de la porte de l'arsenal, un signe et le gars est abattu de deux balles dans la tête.

Pendant ce temps d'autres légionnaires qui avaient, eux aussi, fait preuve de désobéissance, étaient enfermés dans nos prisons. Ils ont vite fait de trouver le chemin du toit.

La sirène sonne à nouveau, et nous voilà cette fois dirigés, non pas sur les tunnels mais vers les quais. Sans doute était-il sage de nous écarter des légionnaires? En effet les légionnaires avaient leurs armes. Les avions allemands ne s'approchaient pas trop. Nous avons su par la suite qu'il y avait eu une mutinerie, et que des légionnaires allemands et italiens s'étaient bagarrés avec d'autres, pendant que nous étions dans les abris. Il y aurait eu des morts et des blessés!..

Quand la fin de l'alerte a sonné ce jour-là, ils étaient tous en rang, et ils ont défilé devant leur chef en sortant de l'arsenal. (A noter que leur commandant a effectué une brillante carrière puisqu'il deviendra général. Il s'agit du général KOENIG.)

Peu de temps après ce spectacle, on vient nous dire de préparer notre baluchon et de se tenir prêts à embarquer. Les élèves de l'école navale en colonne par trois passent devant nous pour embarquer sur le Richelieu qui sans tarder lève l'ancre pour Dakar.

Les préparatifs de départ s'affinent, nous répartissons nos hommes par groupes en fonction des possibilités d'embarquement des navires. Le commandant Lavoué prévient le capitaine d'armes (le gradé fusilier) de se tenir prêt à le suivre sur le Vauquois. Lequel capitaine d'armes, à son tour, me demande de l'accompagner. Le Vauquois était le navire dit "Amiral" sur lequel notre commandant avait sa marque. En ce qui me concerne, je trouvais que je ne jouais pas une mauvaise carte. C'était quand même mieux que les chalutiers rouillés. Le commissaire et ses bras cassés, fourriers secrétaires, toute son administration, embarquent également sur le Vauquois.

Un quartier-maître vient chercher une corvée pour embarquer les caisses de papiers administratifs (livrets, cahiers, coffres forts etc.....). on lui donne les premiers du groupe. Ils s'en vont aussitôt. Nous ne les reverrons plus!

Le capitaine d'armes me prévient que le commandant a changé d'avis, et que nous embarquerons sur le Beaulieu-Verneuil, un chalutier de Lorient. J'étais très déçu.

Nous recevons l'ordre d'embarquer et chacun rejoint son *rafiot*.

Le commandant prévient tous les chefs de groupe, " vous direz aux commandants des différents bateaux sur lesquels vous embarquez, de sortir de la rade en longeant la Pointe des Espagnols au plus près. D'aller droit au large et de contourner Ouessant. Des mines magnétiques ont été larguées de nuit dans les passes".

A midi Le remorqueur Le Provençal a sauté sur une mine, mon matelot qui se tenait sur le pas de porte l'a vu. Le temps que je sorte il n'y avait plus qu'un peu d'écume.

L'embarquement pour le grand départ, même s'il était prévisible ne s'est pas fait sans problèmes. Il y a eu beaucoup de manquants, sauf dans la D.L. .IL était effectivement facile de se débiter. Même dans cette période trouble, manquer l'appareillage était une désertion. Ceux de la côte nord ont rallié leurs unités, en taxis, ou en vélo.

L'événement dramatique du VAUQUOIS.

Le Vauquois a reçu l'ordre de rester à quai jusqu'au dernier moment, et d'embarquer les retardataires, parmi eux il y avait un groupe de jeunes du dépôt, une vingtaine, (seul le chef a été sauvé), il s'agit du second-maitre Gestin. Je l'ai su par son frère qui était mon voisin à Brest. Il y avait aussi des artificiers qui avaient pour mission de détruire des outils importants dans l'arsenal.

Que s'est-il passé? Le commandant du Vauquois ne connaissait-il pas les consignes de sortie? il y en avait beaucoup qui ne les connaissaient pas. Le Vauquois a pris le chemin le plus court pour rejoindre l'Angleterre, le Chenal du Four qui avait été miné par les Allemands. IL a sauté sur une mine, et il n'y a eu que 11 rescapés sur 120 membres d'équipage et passagers



SAUVE QUI PEUT!

A 16 heures, nous recevons l'ordre d'appareillage. C'est le "sauve qui peut" . Il y a des navires de toutes sortes. Un torpilleur qui nous dépasse et se dirige vers la route normale de sortie. Le commandant Lavoué lui crie de sortir par la passe sud qui ne serait pas minée, en effet le passage normal est la passe nord, et c'est bien pour cela que les Allemands l'ont minée. Puis c'est un cargo. Tous ne semblent pas au courant de la position possible des mines. Les communications fonctionnent mal, pour ne pas dire plus du tout. Nous dépassons un sous-marin à la remorque. Nous regardons Brest s'éloigner, un gros nuage de fumée s'échappe des puits de mazout du Portzic et nous suit jusqu'au large d'Ouessant Pour cette sortie j'étais mis de quart à l'avant, pour compléter l'armement du canon qui y avait été installé. Nous faisons un souper léger, et nous nous cassons tant bien que mal dans un recoin.

La nuit a été calme, nous n'avons pas fait de rencontre désagréable, et le lendemain nous sommes devant Plymouth.

19 juin 1940 .

D'autres bateaux de guerre Français sont déjà à quai. Le vieux cuirassé Courbet le sous-marin Surcouf et bien d'autres.

Nous apprenons que les Allemands sont arrivés à Brest à 19 heures. Ils étaient à Landerneau à midi.

Nous restons à bord deux jours, puis un train est formé pour nous acheminer jusqu'à Liverpool. Nous circulons lentement à travers la campagne anglaise, Nous passons par Bristol, au fond de l'estuaire de l'Avon. On y construit des bateaux de guerre, on en aura bien besoin pour venir à bout des Allemands. Je ne savais pas à l'époque qu'ils serviraient aussi à couler des bateaux Français!

Il fait très beau et la nature est belle, ça nous détend un peu de voir les lapins de garenne, et même des renards courir dans la campagne anglaise ensoleillée. Mais les visages sont graves, nous avons perdu la guerre, qu'allons nous devenir?

A Liverpool nous rejoignons le champ de course d'Auritree. Il a été transformé en camping pour nous recevoir, 6000 hommes environ, (il sera transformé en vrai camp de prisonniers pour nos successeurs le 3 avril, après le coup de Mers-el-Kébir). Des tentes nous sont distribuées. Un camion nous amène des vivres, à nous d'en faire la distribution. Tant bien que mal nous arrivons à nous installer. Mais l'accueil par nos "amis " les Anglais n'est pas très chaleureux, c'est le moins que l'on puisse dire. J'ai la chance d'installer ma tente dans un endroit un peu surélevé, ceci m'a évité un déménagement dans la nuit. Certains collègues, réveillés par l'eau de pluie qui

envahissait leur tente ont dû chercher un refuge plus sain où poser leur tente mouillée. Nous manquons de nouvelles, et cela nous déprime. Nous sommes sans doute provisoirement hors guerre, mais que deviennent nos familles sous le joug allemand? Beaucoup de questions dont personne ne connaît les réponses. J'ai heureusement un matelot, instituteur dans le civil, et qui parle l'anglais, quand nous pouvons trouver un journal, il nous fait une synthèse des nouvelles les plus importantes.

Nous avons eu l'autorisation d'envoyer des permissionnaires en ville de LIVERPOOL. Mais nous n'avons pas de devises anglaises, et de plus tous les bars sont fermés. Nous avons néanmoins la possibilité de visiter la ville. Au bout de quelques jours nous recevons un peu d'argent, un acompte. Nous n'avons pas le coeur à acheter des souvenirs

Un jour nous voyons arriver le matelot fourrier Taniou, affecté aussi à ce camp provisoire, il nous apprend que de l'équipe de la D.L. embarqué sur le Vauquois, il est le seul rescapé. Nous avons su à Plymouth qu'il avait sauté sur une mine, mais nous ne savions rien de plus sur le sort de l'équipage et des passagers.

Pourquoi le Vauquois a-t'il pris le Chenal du Four? Son commandant savait-il qu'il y avait des mines? C'était son rôle à la D.L de renseigner les autres bateaux. Mes compagnons d'infortune, deux quartiers-maîtres fusiliers réservistes, et un matelot sans spécialité qui travaillait au B.S.I me disaient que nous avons eu beaucoup de chance d'embarquer sur le Beaulieu-Verneuil. Ils ont, comme moi, suivi le capitaine d'armes, qui logiquement ne peut se séparer de ses troupes.

En fait, en raisonnant un peu, on peut imaginer ce qui se serait passé si nous avions embarqué sur le Vauquois avec notre commandant le Capitaine de Frégate Lavoué. Il n'aurait jamais autorisé le commandant de ce bateau à emprunter ce raccourci qui lui a été fatal. Il aurait pu être sauvé, ainsi que mon ami Abautret de Saint-Egarec, qui laissait une jeune veuve et deux orphelines, et les 108 autres victimes.

28 Juin 1940.

Nous apprenons qu'un général, nommé de GAULLE, viendrait dans l'après-midi, dans les tribunes du champ de course, s'adresser aux troupes de réfugiés. Cela n'a pas l'air d'avoir beaucoup d'échos. En ce qui nous concerne nous sommes toujours en unité constituée, nous avons notre commandant et notre hiérarchie, nous ne pouvons qu'obéir aux ordres. Seuls quelques isolés, sans doute sans commandant, ont pu y aller et de ce fait rester en Angleterre. Du camp d'Auritree où je me trouvais, il y en a eu très peu.

Le Général de GAULLE, dans ses mémoires, écrit que les Anglais ne l'ont pas autorisé à nous rencontrer dans les camps. C'est dire le climat de confiance qui régnait entre les Français et les Anglais.

Nous n'étions pas en grande sympathie avec eux, et les échos que nous avons sur leur

comportement nous laissaient sceptiques. Ainsi à Plymouth ils se sont emparés, par la force, du cuirassé Courbet, et du sous-marin Surcouf. Il y a eu un combat violent et des victimes.

29 juin 1940.

Nous sommes devenus des indésirables pour les Anglais, et il nous faut foutre le camp dans les plus brefs délais. Nous préparons une nouvelle fois notre balluchon. Le soir, nous prenons le train et cap au sud. Au milieu de la nuit nous arrivons à Cardiff. Nous embarquons sur des cargos, et prenons le large par le canal de Bristol. Nous sommes une demi douzaine de navires, un convoi relativement important, d'indésirables pour les Anglais, dans la poursuite de la guerre. Nous ne sommes pas protégés par une escorte. Nous ne tarderons pas à savoir pourquoi les Anglais avaient besoin de leur force navale ailleurs.

1er juillet 1940.

Nous sommes au large de la Bretagne à nouveau, et on nous informe que nous allons à Casablanca. Nous sommes en fond de cale avec une couverture, comme il ne fait pas froid, elle nous sert de matelas sur la ferraille. A la guerre comme à la guerre!. Nous sommes mal nourris, du thé, un espèce de pain de mie, du pâté insipide, et du corned-beef. Nous ne mourrons pas de faim, et le menu n'est pas notre souci numéro un. La journée nous la passons sur le pont, nous guettons les présences ennemies.

3 juillet 1940

.MERS-EL-KEBIR ,LA TRAGEDIE !.

Nous apprenons que l'escadre anglaise avait sournoisement attaqué notre flotte à MERS-EL-KEBIR. Les pertes seraient sévères. Nous ne comprenons pas grand chose à ce qui se passe, et beaucoup pensent que cette fois nous allons faire demi-tour et être prisonniers des Anglais. Où est l'ennemi? Qui est l'ennemi?

Il n'en est rien, nous continuons notre route.

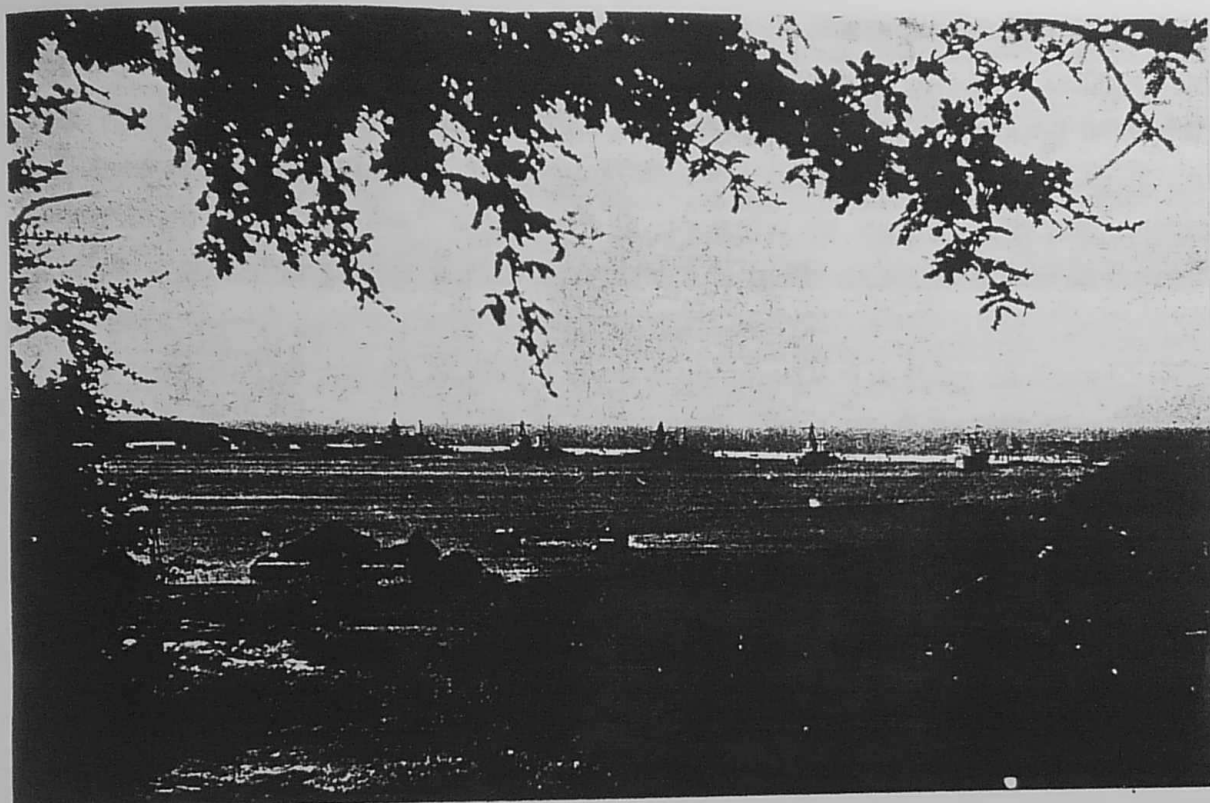
Mais pourquoi cette tragédie de MERS-el-KEBIR?

En raison de son caractère relativement intact, la marine va se trouver au centre des relations franco-allemandes et franco-britanniques pendant quelques années. L'armistice du 22 Juin n'émet, de façon surprenante, aucune prétention allemande à l'égard de la flotte. Celle-ci doit-être simplement rassemblée pour être ensuite désarmée sous le contrôle de l'Allemagne et de l'Italie dans les bases correspondant théoriquement au port d'attache des bâtiments en temps de paix. Exception est faite pour les éléments de

la Flotte qui serviront à la défense de l'Empire et à surveiller les côtes françaises. L'armistice ne suffit toutefois pas à rassurer les Britanniques et particulièrement CHURCHILL qui redoute singulièrement, malgré les assurances françaises, que la marine ne tombe finalement aux mains de l'Axe.

C'est l'origine de l'opération **CATAPULT**.

Le 3 juillet, au matin, par surprise, les Britanniques s'emparent des navires français réfugiés à Portsmouth et à Plymouth. Surtout le même jour, la force H britannique se présente au large de Mers-el-kébir où est basée la force de Raid française.



LE MOUILLAGE DE MERS-EL-KÉBIR LE 3 JUILLET AU MATIN.
DE GAUCHE A DROITE : Dunkerque, Provence, Strasbourg, Bretagne, Commandant-Teste.

L'Amiral Sommerville à la tête de la force H, somme les bâtiments français à quai de se rendre aux Antilles ou de continuer la lutte avec les Anglais. Cet ultimatum est transmis à l'Amiral Gensoul sous la menace des canons anglais.

Lorsque la même scène se produit à Alexandrie, l'Amiral Godfroy fera répondre à l'Amiral Cunningham qu'il refusait tout pour parler sous la menace des canons anglais. L'Amiral fit mettre les tourelles dans l'axe et il n'y eut pas de victimes. Il faut dire que l'escadre française aidera, pendant les pourparlers, les Anglais à repousser la violente attaque aérienne sur Alexandrie le 4 juillet 1940.

A Mers-El-Kébir les négociations ou plutôt les échanges de point de vue se feront par l'intermédiaire du lieutenant de Vaisseau Dufay pour la France et du commandant

Holland pour la grande Bretagne. Malgré les comptes-rendus favorables à la marine française du Commandant Holland, l'Amirauté télégraphiait à 15 heures 30: "L'intention ferme du gouvernement de sa Majesté est que, si les français ne veulent accepter aucune de nos offres, leurs navires doivent être détruits".

Pour sa décharge, il faut admettre que l'Amiral Sommerville a tout tenté pour faire changer les ordres de l'Amirauté. Les Lords navals eux-mêmes essayèrent de faire fléchir Churchill. Rien ni personne ne pouvait désormais empêcher l'inéluctable.

A 16 heures 56 le combat est engagé entre Français et Anglais avec l'issue que l'on connaît: la Bretagne chavire, le Dunkerque et la Provence et le contre torpilleur Mogador sont durement touchés. seuls, le Strasbourg et les contre-torpilleurs Volta, Terrible, Tigre et Lynx réussirent à s'échapper et rallier Toulon. Le bilan est lourd 1285 tués et 371 blessés.

7 marins de Kerlouan sont restés sur la Bretagne, le maître canonier Leroux de Kérénes a eu la vie sauve, il s'est accroché à la quille de roulis quand le bateau s'est retourné.

Voici le texte de l'ultimatum anglais à l'Amiral commandant la flotte de Mers-El-Kébir.

"Pour atteindre notre but, la chute de l'Allemagne Nazie, nous devons nous assurer que les meilleurs navires de la flotte française ne seront pas employés contre nous par l'ennemi commun. Dans ces circonstances, le gouvernement de sa Majesté m'a conduit d'exiger que la flotte française actuellement à Mers-El-Kébir et à Oran prenne immédiatement un des trois partis suivants:

-a) Se joindre à nous et continuer la lutte, jusqu'à la victoire finale contre les Allemands et les Italiens.

-b) Se rendre dans un port anglais sous notre contrôle, avec des équipages réduits. Dans ce cas, ces équipages seraient rapatriés dans le plus bref délai possible.

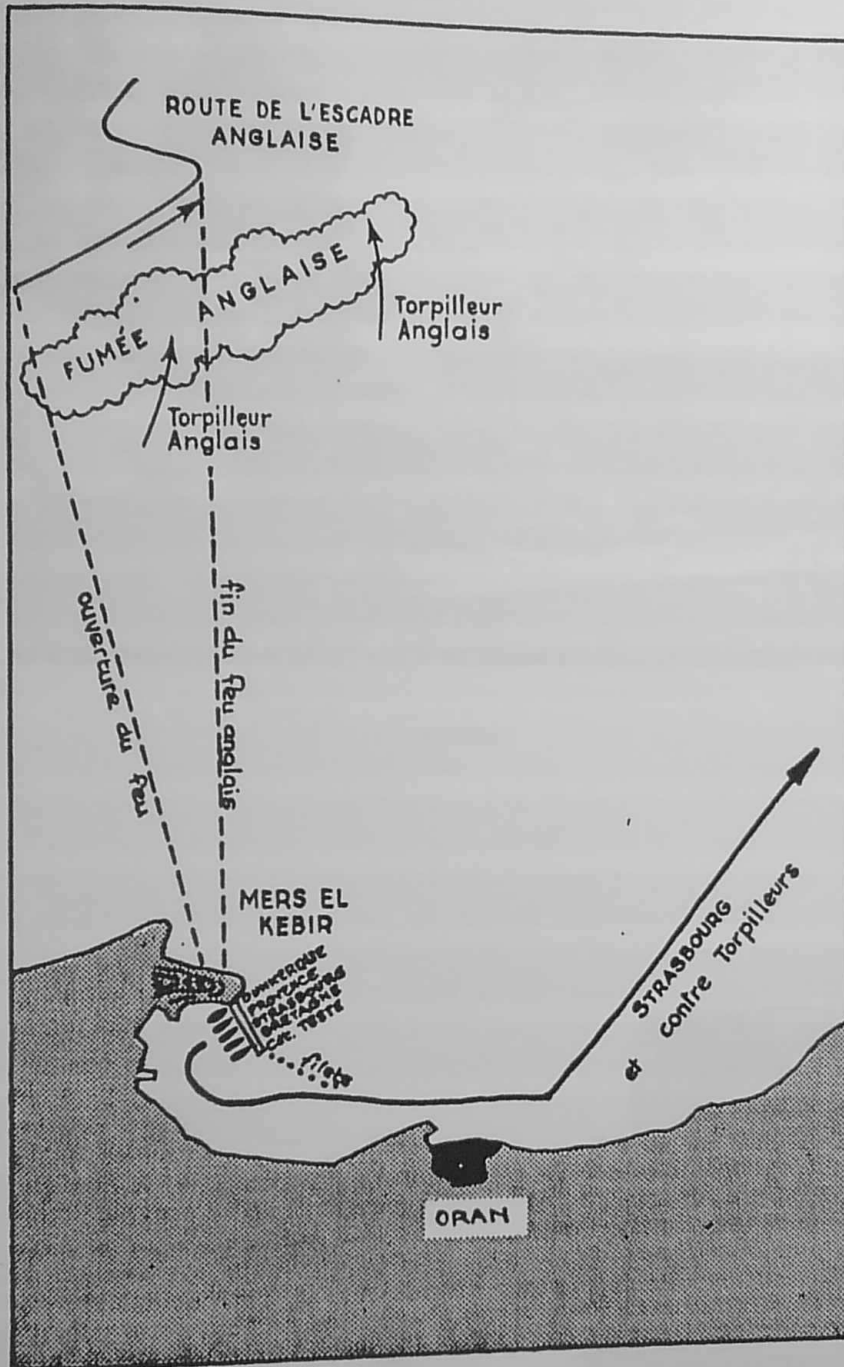
-Si vous choisissez l'une ou l'autre de ces deux solutions, nous rendrons vos navires à la France à la fin de la guerre, ou nous vous compenserons d'une façon pleine et entière s'ils sont endommagés avant la fin de la guerre.

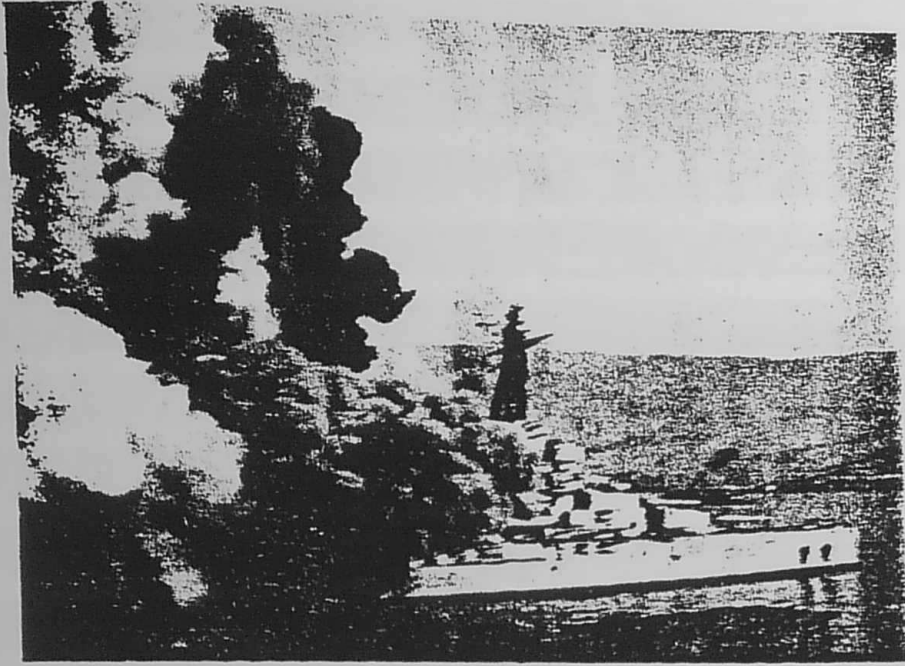
-c) Si d'autre part, vous vous sentez moralement contraints de stipuler que vos navires ne soient pas utilisés contre les Allemands et les Italiens, que ceci équivaldrait à rompre l'armistice, nous vous proposons de vous rendre, en notre compagnie, avec des équipages réduits, dans quelque port français des Antilles, la Martinique, par exemple, où il serait possible de désarmer l'escadre à notre satisfaction, ou peut-être de la confier aux Etats-Unis, afin qu'elle demeure sous leur protection j'usqu'à la fin de la guerre, les équipages étant rapatriés.

- Si vous refusez ces offres équitables et loyales, je dois exiger, à mon profond regret, que vous sabordiez vos navires dans les six heures.

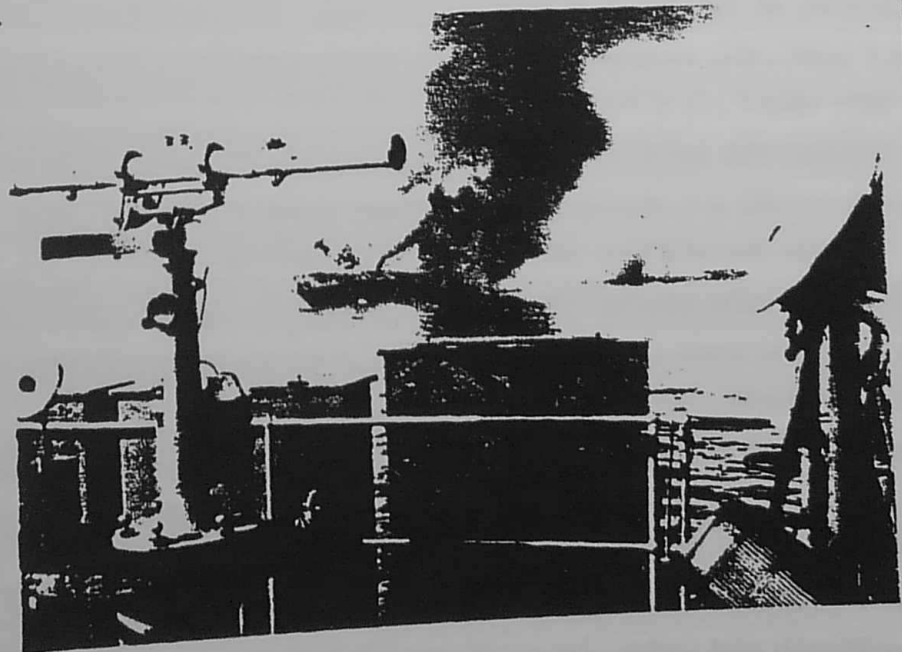
MERS-EL-KEBIR

3 JUILLET 1940





L'INCENDIE DE LA *Bretagne* A MAINTENANT GAGNÉ PLUS DE LA MOITIÉ DU NAVIRE.

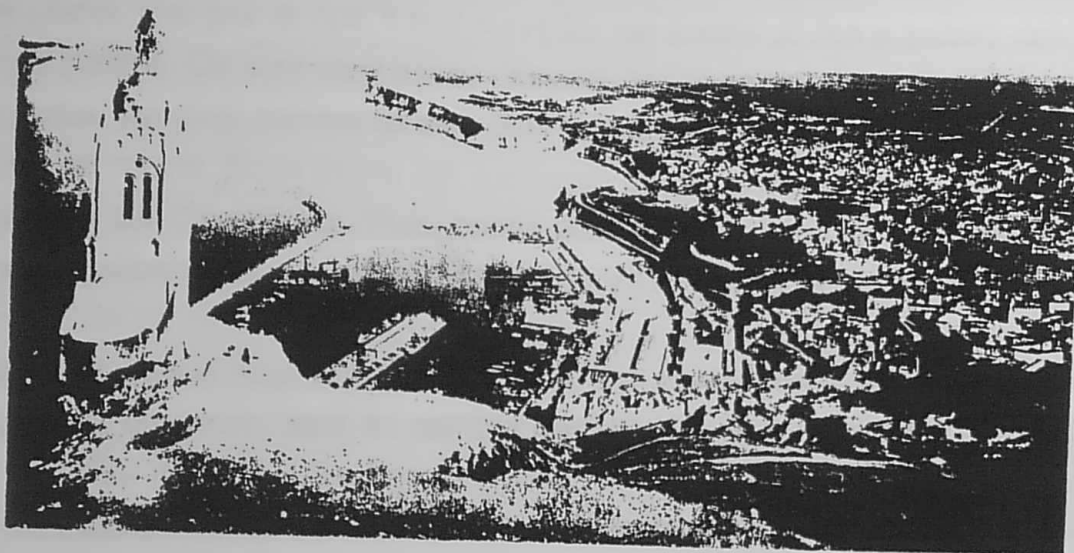


LA *Bretagne* CHAUVRE.

regret, que vous sabordiez vos navires dans les six heures.

- Enfin, à défaut de ce qui précède, j'ai reçu l'ordre du gouvernement de sa Majesté d'employer toute la force qui sera nécessaire pour empêcher vos navires de tomber aux mains des Allemands ou des Italiens."

(Extrait du discours de Winston Churchill à la chambre des communes le 4 juillet 1940)



10 juillet 1940.

Nous arrivons à Casablanca, nous laissons notre place à bord à des troupes anglaises, et les navires repartent immédiatement. Nous, nous embarquons sur le paquebot Massalia qui reste à quai, et nous pouvons sortir en ville. Je retrouve mon frère Yves second-maitre timonier, embarqué sur l'Hippopotame, remorqueur de haute mer. Il arrive de la guerre de Norvège qui a eu lieu en Avril . Il revient de l'enfer des cattedgat et Skagerrak à bord du sous-marin Antiope, frère jumeau de l'Arethuse. Il a été bombardé plusieurs jours durant par l'aviation allemande, c'est par miracle qu'il s'en est sorti.

Casablanca est inondée de troupes de toutes sortes, en tenues plus ou moins fantaisistes, personnellement je n'ai plus de col bleu, ils sont restés dans le chenal du Four sur le Vauquois . Dans de telles circonstances, le commandement décide de nous éparpiller dans la nature. Notre groupe se retrouve à El-Hajeb. C'est une bourgade au-de là de Meknez, ce sont les premiers contreforts du Moyen-Atlas. C'est un camp de légionnaires dans des baraquements. Il n'y a que quelques gardiens. Nous sommes autorisés à sortir du campement, je décide donc d'aller avec quelques collègues visiter le marché. On y voit des pastèques de toutes tailles, je découvre ce fruit très désaltérant. La viande est étalée à même le sol, elle est recouverte de mouches.

La nuit, il nous est conseillé de ne pas sortir du camp. Certains Marocains seraient assez farouches, voire méchants. Ils n'osaient pas attaquer les légionnaires. Ils savaient qu'il y aurait des représailles. Des matelots ont voulu passer outre aux consignes. Ils ont vécu une triste expérience de l'état d'esprit de ces gens. Ils ont été battus, volés déshabillés, pour ne pas dire plus. Il fallait arrêter le carnage, et pour calmer les esprits l'administration nous envoie un B.M.C. (Bordel militaire de campagne). Pour nous, les gens d'active, chargés du maintien de l'ordre dans ce camp, cela devient effectivement un vrai bordel. Car jour et nuit, il faut surveiller cet enclos où l'on a installé des tentes et leurs occupantes. Ce sont sans cesse des cris, des bagarres, nous devons intervenir en permanence. De plus, comme ce sont pour la plupart des réservistes, ils nous obéissent de moins en moins. Nous avons été contraints de demander le repliement de quelques récalcitrants sur Casablanca. Puis, bonne nouvelle pour nous, on parle de rapatrier en France, les réservistes. Le gouvernement de VICHY négocie cette possibilité avec les allemands. Ils ne seront pas considérés comme prisonniers. Nous poussons un ouf! de soulagement quand nous arrive la nouvelle. Sur la liste, deux Kerlouanais de la D.L., Habasque et Guennoc, sont du nombre des heureux élus. Ils vont pouvoir donner de mes nouvelles à ma famille. Nous sommes devenus plus libres, et dans la journée il nous est possible de faire plus ample connaissance avec les Marocains. Nous pouvons faire des virées dans le bled, et même prendre le thé avec des bergers gardiens de moutons. Tous les arabes ne sont pas hostiles aux Français.

Le soir nous avons le droit à un spectacle peu ordinaire. D'innombrables petites tortues sortent pour chercher leur nourriture. Nous avons pu aussi faire une petite sortie en camion jusqu'à Meknez. C'est la ville type arabe, entourée de murs blancs, avec des souks, et un dédale de petites ruelles.

Il y a du nouveau nous retournons au dépôt de Casablanca

Je suis désigné pour le contre torpilleur MILAN.

Je ne suis pas dépaycé, car c'est un bateau de la série du Vauquelin que j' ai quitté il n'y a pas très longtemps. Le Vauquelin est à Toulon en réparation il a eu une avarie grave, une salade d'ailettes dans une turbine. Des bruits de *coursive* font état de problème de conscience sur certains bateaux. En effet nous sommes pour la poursuite de la guerre. Nous n'avons pas encore donné et à part les bateaux coulés par les Anglais la flotte est intacte. Drôle de guerre! Nous ne savons plus à quel saint nous vouer! que faire? Qu'est-ce que c'est ce gouvernement de Vichy? On n'entend plus parler de de Gaulle. Nous sommes dans une ignorance totale.

Sur un bateau de guerre Français, on est légalement en territoire Français. Mais les choses ne sont pas aussi simples. Aussi un jour on nous a rassemblés, en tenue n°1 "notre plus belle tenue", sur la plage arrière, nous avons, à tour de rôle, juré obéissance

au maréchal en levant la main face au pavillon.

Pour la plupart d'entre nous ce serment de mascarade ne représentait pas grand chose mais celui qui refusait allait en prison! Tout le monde s'est prêté à ce jeu malsain.



Choisir

c'est aussi prêter serment.

Sur ce côté l'aventure est sans retour.

Je reçois enfin un nouveau trousseau et de nouveaux livrets, pour remplacer ceux qui sont restés dans le Chenal du Four .

A Casablanca, il y a une petite Escadre. On y trouve notre sister-ship l'Epervier, un croiseur, le Primauguet, le cuirassé Jean-Bart en cours de finition, quelques avisos et des chalutiers armés pour la guerre.

Casa, de part sa situation privilégiée est une ville très recherchée, le rêve pour tous les Français qui sont encore libres, comme nous le sommes. Son climat est océanique, doux. La nourriture y est abondante, on y trouve de tout, ou presque. Il manque quelques bricoles, comme des pommes de terre, du café, et du beurre, mais à part cela, c'est une vie de rêve. N'y a-t'il pas une belle chanson vantant cette ville étrangement agréable et troublante?

Le dimanche, quand on est du tiers de sortie nous pouvons nous offrir des extras, tels que des hors d'oeuvres, des poulets cuits, du pain plus ou moins blanc. Nous pouvons également passer la journée sur les plages ensoleillées d'El-Hank, tout près de la ville. Les après-midi des samedis et dimanches, les Kerlouanais se retrouvent dans les allées ombragées du Muarif, un quartier de Casa. Il y a un bar et des boules. Nous oublions un peu notre triste sort. Le soir nous allons au restaurant, puis au cinéma. A minuit nous rejoignons le bord car nous sommes en permanence à 24 heures ou 48 heures d'appareillage.

En fait nous n' allons pas souvent en mer. Il faut économiser le mazout et les munitions .

De temps en temps nous escortons un convoi de navires de commerce j'usqu'à Oran, pour lui éviter d'avoir des ennuis avec les Anglais au passage de Gibraltar. Pour cela nous longeons la côte au plus près du côté marocain, jusqu'à la limite autorisée par notre tirant d'eau. Si le convoi est plus important l'état-major met en place un chalutier armé, en queue de convoi, pour servir de bateau de sauvetage, en cas d'imprévu! En fait les sauvetages qu'il doit opérer sont d'un type un peu particulier. Tous les marins, sur les bâtiments de guerre ou de commerce, essayent de comprendre ce qui se passe, et sans doute certains sont mieux renseignés que d'autres. Ainsi les capitaines, et les membres de certains équipages des navires de commerce sont-ils tentés, au passage de Gibraltar de fausser compagnie au convoi, en se jetant à l'eau pour rejoindre les Anglais à la nage, en espérant que leurs bateaux de surveillance ne soient pas trop loin. Le détroit de Gibraltar représente quand même quelques kilomètres, et à la nage il faut déjà un bon entraînement. Je ne sais pas si les troupes des " F.F.L" ont beaucoup augmenté avec les passagers du détroit, d'autant plus que nous avions pour mission de les en empêcher. Drôle de mission pour une drôle de guerre.

Un jour, nous sommes comme souvent, en tête du convoi, et les torpilleurs Anglais ne sont pas loin. Tout d'un coup l'Athos-II, paquebot transport de troupes, actionne sa sirène. Nous faisons demi-tour et nous nous plaçons sur son flanc bâbord. Il nous informe que des passagers s'étaient jetés à la mer, espérant, sans doute, être repris par les Anglais, en attendant pas très loin. C'est en fait notre bateau de sauvetage qui les a recueillis, des clients pour la prison d'Oran.

A l'issue d'un convoi, nous restons en carénage à Oran qui possède un dock flottant. Nous avons un programme d'un mois et demi de réparations. Nous serons donc là pour Noël. De nombreux marins vont en permission dans des familles dans le bled. n'ayant pas de famille sur place, et souhaitant quitter un peu le bateau, je prends quinze jours de permission à l'hôtel, et je réussis la performance, par les temps qui courent, de me retrouver avec mes deux frères. Jean Louis, l'ainé, est maître fusilier à Bizerte. Yves, je l'ai déjà dit est second-maitre timonier sur l'Hippopotame, à Casa. Réunion familiale pour les trois frères, embrigadés comme les trois quart des marins dans une guerre dont on ne voyait pas d'issue. Je pense que la situation que nous vivions à ce moment-là, personne ne pouvait bien la vivre, d'autant plus que les informations que nous pouvions glaner étaient fatalement tendancieuses. Nous étions là tout près de Mers-el-Kébir!

Enfin ces quelques jours passés avec mes deux frères m'avaient fait le plus grand bien. Je n'étais pas beaucoup plus avancé sur le plan de la drôle de guerre, mais au moins je savais que je n'étais pas seul dans ce cas. La vie à Oran était très monotone, promenade, cinéma, bistrots.

Nous faisons connaissance avec Mers-el-Kébir, son cimetière de marins français. Nous

sommes abasourdis de voir ce spectacle. Dans le port , le Dunkerque repose sur le fond. On essaye de le réparer. Le spectacle de ce port et de ce qui s'y est passé restera gravé dans ma mémoire jusqu'à la mort.

Pendant ce séjour je vois passer Marie Thérèse Cavarec (madame Cochard) une cousine germaine. Elle est en transit vers Port-Lyautey. Nous avons passé une journée ensemble, ça m'a permis d'avoir des nouvelles fraîches de mon pays natal.

Janvier 1942

Nous en avons fini avec le carénage, nous retournons à Casa. Nous avons un navire à escorter, il s'agit du paquebot mixte, Le Jamaïque, qui se rend à Bordeaux. Cette fois la mission nous semble périlleuse. Il nous faut transiter parmi les Anglais. Nous laisseront-ils passer? Apparemment ils deviendraient moins belliqueux, car nous n'avons rencontré aucune difficulté. Nous arrivons sans encombre jusqu'à la Corogne. Le paquebot continue seul sa route par la suite jusqu'à Bordeaux. Sur le chemin du retour nous sommes interceptés dans la nuit. Un bâtiment nous éclaire avec ses projecteurs, il s'agit vraisemblablement d'une patrouille anglaise, et nous n'avons pas envie de croiser le fer avec eux. Nous mettons la vitesse maximum, et les perdons de vue rapidement . Ils n'ont pas suivi.

A Casa, à mon arrivée, il y a du nouveau sur le plan familial, ma belle soeur Léontine, et ma petite filleule Marie-Thérèse, viennent d'arriver de France par paquebot, ainsi que madame Abiven de *Men Gaoulou*, une autre Kerlouanaise. Nous sommes une grande famille, et Casa devient une ville bretonne! Les événements se précipitent, nous venons d'apprendre que les Allemands nous autorisaient à nous rendre en permission en zone occupée. A tout hasard je m'inscris.

1er février 1942

Je suis promu second-maitre. Je vais donc débarquer du MILAN, et rejoindre une nouvelle fois un dépôt. Je pensais que ma situation ayant changé, ma candidature pour une permission en France serait à revoir, eh bien non! Je suis sur la liste des permissionnaires pour la France. Peu après je suis désigné pour Dakar. La quatrième division des croiseurs. Mon départ pour Dakar a donc été différé. Nous prenons un train "patates" pour Oran, d'une lenteur désespérante. Puis le paquebot pour Marseille. Nous franchissons la ligne de démarcation à Langon. Nous passons par Bordeaux et Brest terminus, et le car pour Kerlouan. La situation, sans être catastrophique, n'était pas aussi bonne que je ne le pensais. Les Allemands imposaient bien leurs lois, et c'étaient les seules lois en vigueur. En ce qui me concerne je devais tous les matins me pointer à la Kommandantur qui se trouvait à L'Ecole des soeurs de Sainte Anne. La situation à Kerlouan n'a rien à voir avec celle de Casablanca. Il y a autant de manque d'informations, ou de désinformations, d'un côté comme de l'autre. Je suis dans une

situation paradoxale. A Kerlouan ils subissent les Allemands, et nous ,nous devons nous méfier des Anglais, impossible de se comprendre.

De retour à Casa je prends le paquebot pour Dakar, il s'agit du Meolie. Nous sommes dans un convoi non protégé. Nous passons sans encombre, toujours en serrant de près la côte. Nous savons que cette navigation n'est pas garantie. Il y a périodiquement des torpillages, avec leurs effets catastrophiques. Nous avons croisé le contre torpilleur Audacieux qui remontait vers le nord. Il a été durement touché aux combats de Dakar . Il n'a plus de passerelle. On doit le réparer à Bizerte.

22 juin 1942

Nous arrivons à Dakar, je suis désigné pour le Georges-Leygues, l'un des trois croiseurs de 7700 tonnes de la 4ème escadre. A l'époque, c'était l'un des plus beaux fleurons de la marine Française, puissamment armé.

Dakar, Sénégal, territoire Français.

LA BATAILLE DE DAKAR

La première grande opération F.N.F.L. se solde par le drame de Dakar.

Le 23 septembre 1940, le Général de Gaulle, accompagné par une importante flotte britannique relevée de 3 avisos F.N.F.L. se présente devant la colonie pour obtenir son ralliement. Les parlementaires sont refoulés, ce qui entraîne une tentative de débarquement et trois jours de combat. Le contre-torpilleur Audacieux, les sous-marins Persée et Ajax sont alors coulés. Mais l'escadre anglo-gaulliste doit se retirer, quelque peu endommagée. Le cuirassé anglais, Le Résolution fut torpillé par le sous-marin français Béveziers. Ce dernier, alors qu'il était en carénage et peint en minium rouge, pas très discret pour un sous-marin, réussit à mettre un moteur en route et à accomplir cette mission. Il était commandé par le Capitaine de Corvette Lancelot. Le Richelieu eut quelques dommages également . Mais la situation en A.O.F. ne changea pas. Par contre, en Novembre l'A.E.F. se rallie, mais au prix, là encore, de nouveaux affrontements entre Français qui voient le Savorgnan-de- Braza couler le Bougainville, deux frères jumeaux. Des " morts pour la FRANCE" tués par des Français!

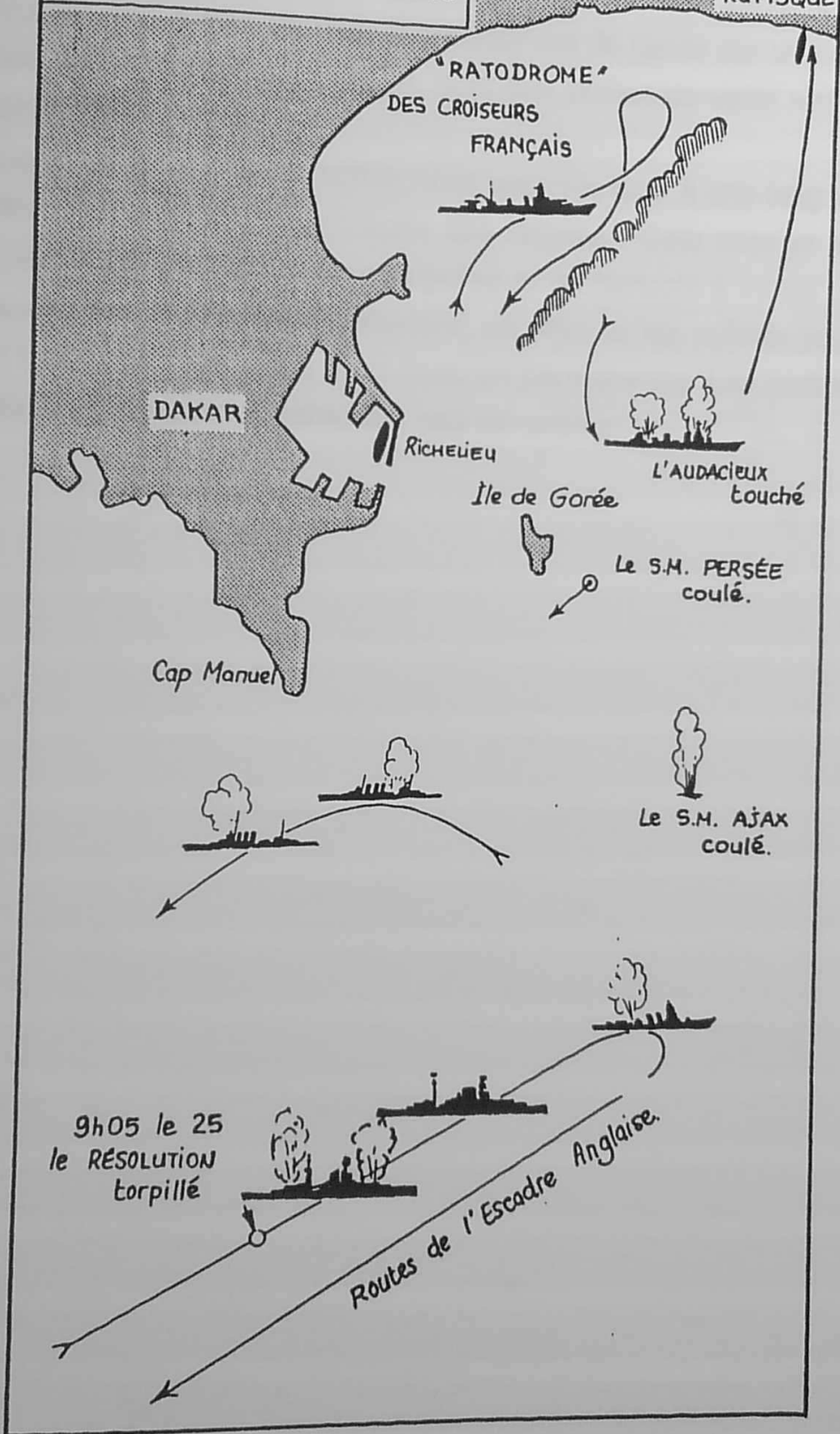
MISSIONS AFRICAINES

Dakar est notre base provisoire. C'est de là que nous exécutons nos missions de surveillance de la zone sud de l'Atlantique.

Il fait chaud, et je n'ai pratiquement pas de vêtements coloniaux. Chez les libanais on

DAKAR
23-24-25 SEPTEMBRE 1940

RUFISQUE



trouve, à prix fort de quoi s'habiller, du tissu pour faire des shorts, pour les chemisettes on coupe les manches des chemises.

Dakar abrite une escadre importante. Le cuirassé Richelieu remis en état, Les croiseurs Georges-Leygues, Montcalm, Gloire, les contre-torpilleurs le Terrible, le Malin, et quelques avisos. Depuis l'attaque sournoise des Anglais, le 23 septembre 1940, nous sommes sur le qui-vive. A tour de rôle un croiseur est de garde sur un coffre en grande rade. Nuit et jour les armements de D.C.A. sont aux postes de veille renforcée, prêts à réagir instantanément.

Par bordée, quand on n'est pas sur coffre, nous avons le droit à une baignade à la plage de FAN, la seule qui soit un peu protégée des requins. Cela change avec Casa. La nourriture est médiocre. Beaucoup de courgettes et de haricots à moitié charançonnés. Nous avons aussi des huîtres de Palétuviers, en effet ici les huîtres poussent sur les racines de cet arbre qui a les pieds dans l'eau en permanence. Les sorties en ville sont très monotones, il n'y a aucune distraction, pas de cinéma.

CHAPITRE III

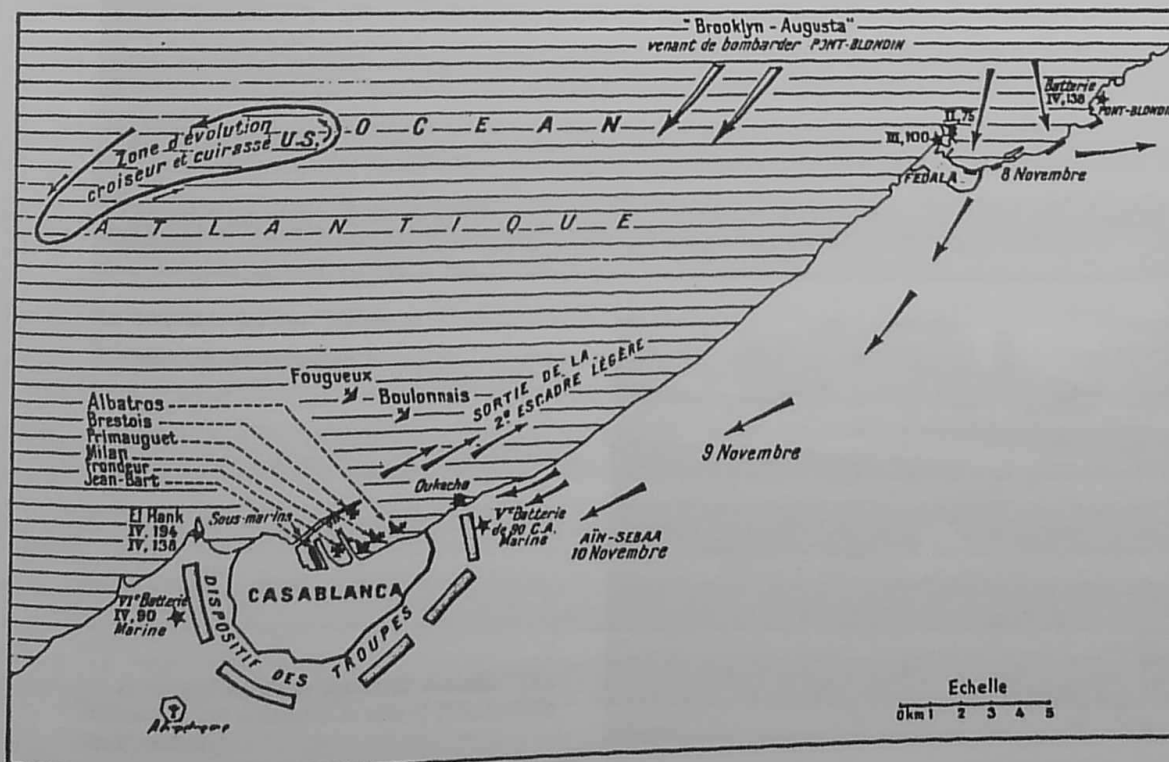
VERS LA VICTOIRE

1942.....1945

Nuit du 7 et 8 Octobre 1942

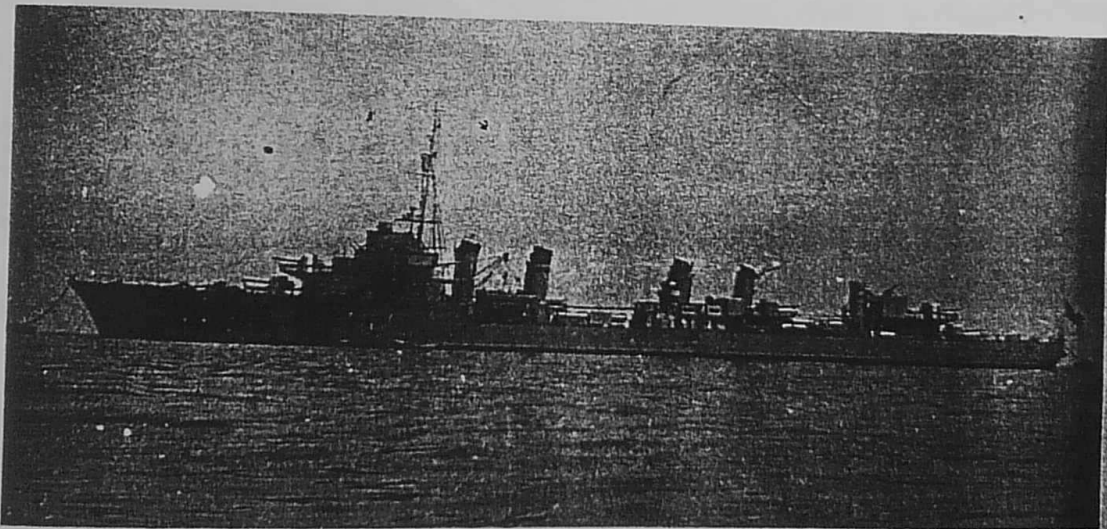
Les Américains débarquent en Afrique du Nord. Nous sommes mis en alerte mais nous restons au mouillage. On apprend que le général Giraud a pris le commandement en Afrique du nord . Puis l'arrivée du Général de Gaulle à Alger. Comme nous étions dans l'ignorance presque totale de ce qui se passe en A.F.N., le gouverneur décide d'envoyer aux nouvelles, à ALGER, une délégation, dont notre commandant en second. En plus des informations officielles dont je n'ai pas eu la teneur, notre C.S.D. nous apporte quelques nouvelles de ce qui s'est passé à Casablanca. Ce n'est pas très réjouissant . On se pose des questions, à quand notre tour?

LA BATAILLE DE CASABLANCA

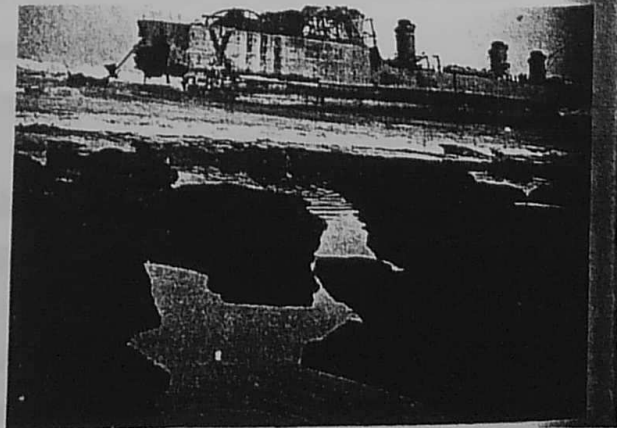




Après le bombardement américain du 8 novembre 1942 : au premier plan, le sous-marin Amphitrite ; à gauche, au fond, le paquebot Porthos. (Collection particulière.)

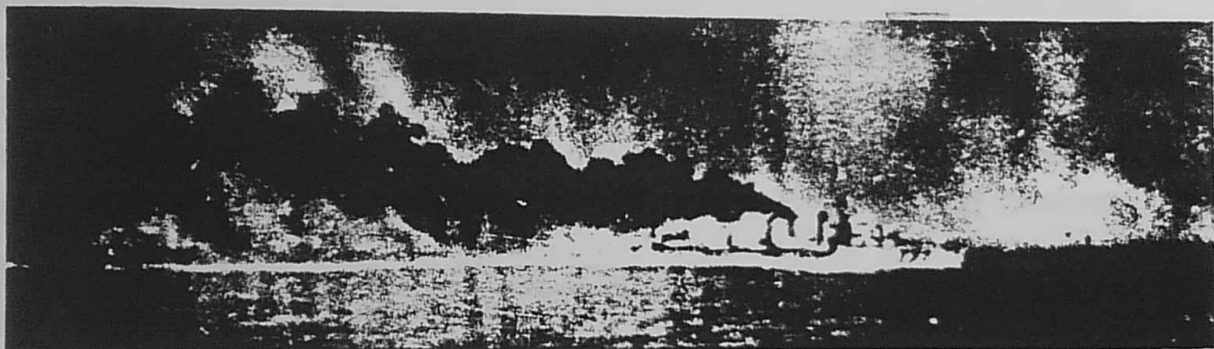


*Le contre-torpilleur Milan...
(Collection particulière.)*



... et ce qui en reste après la bataille. (Le bâtiment s'est échoué à la côte.) (Collection particulière.)

L'évènement pivot de la seconde guerre mondiale, pour la marine, est sans doute le débarquement allié en Afrique du nord, dans la nuit du 7 au 8 novembre 1942. Ne reste alors, sur ce théâtre, que des bâtiments légers et des sous-marins. Les autres sont à Toulon. Le débarquement se fait en trois points autour de Casablanca, Oran, Alger. Il entraîne la résistance des forces françaises, de façon plus ou moins acharnée selon les zones. L'Amiral DARLAN, présent accidentellement à Alger, donne le 10 novembre l'ordre d'arrêter les hostilités dans toute l'Afrique du Nord. Le bateau que je viens de quitter, le Milan, et tous les bateaux de guerre en état de prendre la mer, ont appareillé pour ne pas subir à quai le sort des bateaux de Mers-el-Kébir. Les Américains se sont acharnés surtout sur le Jean-Bart au début des hostilités, puis sur tous les torpilleurs qui avaient ouvert le feu. Ils ont presque tous été mis hors de combat. Le Milan eut une centaine de morts et de blessés que je connaissais personnellement. Ca fout un coup au moral. Il s'est échoué sur la plage d'El-Hank. La marine eut à déplorer 457 morts et 624 blessés, sur un total de plus de 1000 morts. 7 bateaux de surface et 5 sous-marins détruits.



*Au large de Casablanca
la tentative désespérée
d'un écran de fumée,
pour masquer le tir
de l'ennemi.*

Peu de temps avant les événements de Casablanca, un drame avait eu lieu devant Dakar. Nous recevons un message d'un sous-marin allemand qui nous signale qu'un paquebot le "Laconia" avait été torpillé. Il demande à Marine Dakar d'aller sauver les survivants. En effet nous sommes neutres (régime de Vichy). C'est le croiseur Gloire qui est d'alerte sur le coffre, c'est donc lui qui reçoit l'ordre d'assurer cette mission de sauvetage. Il embarque les naufragés, ce qu'il en reste, et les conduit à Casa.

Mais qu'est ce en fait cette histoire du LACONIA?

La voici telle qu'elle est racontée dans "l'aventure de la Marine de Raymond Cartier."
Le 12 septembre 1942 dans l'Atlantique, quelque part entre l'Afrique et le Brésil. La nuit est déjà tombée lorsque, à travers son périscope, le Lieutenant de vaisseau Hartenstein, commandant l'U-156, aperçoit une ombre qui se dirige sur lui à grande vitesse. Hartenstein plonge et lance deux torpilles et observe, fasciné, le spectacle que tous les vétérans sous-marinières connaissent bien maintenant: un coup sourd, une rivière de flammes, un gros nuage de fumée rougeoyante, des hommes qui courent dans tous les

sens, tandis que le navire torpillé prend de la bande.

Déjà, l'U-156 s'éloigne, lorsqu'à 22 heures 20 il capte un message désespéré lancé par le navire en perdition. Ainsi apprend-il que sa victime est le Laconia, un paquebot Anglais de 19965 tonnes qui transporte aux Etats-Unis 1800 prisonniers Italiens. Que faire? les ordres sont formels : un sous-marin ne doit jamais tenter de sauver ses victimes. Mais des Italiens, des alliés? Hartenstein donne l'ordre de patrouiller lentement au milieu des épaves et des canots de sauvetage. Déjà, 90 hommes sont montés à son bord qui sont entassés dans la coque étroite, et dans l'eau tout autour des centaines d'hommes et de femmes nagent désespérément, accrochés à tous les débris qui peuvent flotter.

Atterré par l'ampleur du désastre et par la faiblesse de ses moyens, Hartenstein demande des instructions. Pour une fois, deux sous-marins Allemands sont dépêchés sur les lieux et le gouvernement de Vichy est sollicité pour que des bateaux de guerre Français viennent au secours des naufragés.

Les Avisos Français, Dumont-durville, Annamite, et le Croiseur Gloire annoncent leur arrivée. Le sous-marin Allemand avait envoyé ce message " si quelque navire veut aider l'équipage du LACONIA en détresse, je ne l'attaquerais pas à condition que je ne sois pas moi même attaqué" . Tout va donc bien, jusqu'à la matinée du 16, un libérateur Américain survole lentement l'U-156 qui arbore une immense croix rouge . Un second avion arrive presque aussitôt et les bombes se mettent à pleuvoir . L'U-156 durement secoué commence à prendre l'eau. Le commandant donne l'ordre de rejeter à l'eau tous les Anglais et il plonge.

sur les 2789 passagers du Laconia 1111 seulement seront sauvés.

Le Laconia venait d'Egypte par le cap de bonne Espérance. Quelle méprise! comment les Allemands, qui ne pouvaient ignorer la présence de leurs confrères à bord, il y avait aussi, en effet quelques prisonniers Allemands, ont-ils pu l'engager à la torpille ? C'est la Gloire qui assura la mission de sauvetage avec les deux avisos précités sans discrimination.

Pour mémoire; A cette époque, alors que les Allemands disposent de 200 sous-marins il y a parfois plus de 100 à la mer en même temps. En fin 1943 la production sera de 30 sous-marin par mois. En cinq ans de 1939 à 1945 ils en ont construit 1160. 781 furent détruits dont 635 à la mer. A ce bilan il faut comparer celui des pertes alliés, 2700 navires de commerce coulés.

Mais revenons à cette période "charnière" de la guerre.

10 novembre 1942

C'est une date importante, c'est le jour de la réunification des troupes Françaises.

A partir de maintenant tout devient plus clair. Nous connaissons notre ennemi. Nous

recevons un message d'Alger, nous ordonnant de reprendre le combat contre l'armée allemande et, par voie de conséquences, contre l'armée italienne.

Les croiseurs auront pour mission de patrouiller dans l'Atlantique sud entre l'Afrique et le Brésil. Vaste zone de l'endroit le plus étroit de l'Atlantique.

Nous ne sommes plus des pestiférés. Nous recevons la visite des corvettes de de Gaulle à Dakar. C'est le premier contact avec l'extérieur, mais ce n'est pas le grand amour. Les premiers contacts ont été très difficiles. Puis ce sont des torpilleurs Anglais.

A noter également, qu'il y a eu une tentative malheureuse de recrutement des marins de la force du Raid pour les troupes F.N.F.L., alors que nous étions fédérés depuis le 10 novembre. Ce bureau de recrutement sur le quai n'a pas eu beaucoup de visiteurs.

Et enfin une commission Américaine qui vient étudier la mise à niveau de nos bateaux. La technique a rapidement évolué depuis le début de la guerre. L'escadre de Dakar n'a pas les équipements de dernier cri inventé par les Américains. Il s'agit, des radars, des nouvelles défenses contre avions, les nouveaux obus pour les tirs contre la terre.

28 janvier 1943

C'est à partir de Dakar que j'effectuerai ma première mission. Nous devons patrouiller dans le secteur de l'équateur, aux environs de l'île St Paul. C'est un îlot rocheux au large de Récife. Il n'abrite que des oiseaux. Nous avons franchi " la ligne" le 31. Les cérémonies du baptême ont lieu malgré la grande tension qui règne à bord. Il faut procéder par bordée. Le régime de vie à bord pendant ces missions est le quart par bordée, en poste de veille renforcée. Nous pouvons ainsi réagir instantanément avec plus de la moitié de l'artillerie, et deux à trois minutes après, avec l'ensemble des systèmes d'armes. Ceci ne nous laisse pas beaucoup de répit pour les travaux de maintenance du matériel. On s'habitue à dormir peu, et à être vigilant. Il y va de notre vie. Mais ces croiseurs sont de très grosses unités, très imposantes, on s'y sent en sécurité. Il y a des yeux qui scrutent l'horizon en permanence, mais nous n'avons pas d'armement pour lutter contre ceux qui sont sous l'eau, pas de sonar pas de grenade nous devons donc utiliser contre eux d'autres astuces, du type manoeuvres particulières, appelées " zig zag". C'est à dire que le bateau ne navigue jamais en ligne droite plus de deux minutes. Ce qui gêne considérablement les commandants de sous-marins dans leurs calculs des éléments de tir pour leurs torpilles.

Cette mission, comme beaucoup d'autres, ne nous met pas au contact avec l'ennemi. Mais nous savons que malgré cela notre vigilance ne doit pas se relâcher. Les U-boats pourraient nous le faire payer cher.

Le 3 février 1943

Nous accostons à Freetown (Sierra-Léone), colonie Anglaise.

Un petit tour à terre l'après midi. Nous trouvons du tissu pour fabriquer des shorts et des

chemisettes. Mais surtout nous embarquons de la farine blanche. A partir d'aujourd'hui notre boulanger pourra nous panifier du pain blanc.

Le 6 février 1943

Nous repartons pour Dakar où nous arrivons le 7.

Le 15 février 1943

Nous appareillons pour Bathurst, (actuellement Banjul) capitale de la Gambie, colonie Anglaise. La Gambie est un petit pays situé de part et d'autre du fleuve du même nom. C'est une verrue dans le territoire Sénégalais, entre la Casamance et le Cap vert. Pour la situer, imaginez que la Loire Atlantique ne soit pas Française.

Dakar étant à quelques encablures nous y arrivons le soir même. Mais ceci est une manoeuvre de diversion, pour tromper les services de renseignement ennemis!

Le 16 Février 1943

Nous repartons en patrouille, rien à signaler.

Le 21 Février 1943

Nous accostons à Dakar à nouveau.

Bonne nouvelle pour moi nous voyons arriver l'Hippopotame, mon frère Yves est à bord. Nous profitons d'une après-midi de libre pour faire une visite à notre cousin Albert Rognant. Il est lieutenant dans la coloniale, et affecté au fort de Rufisque, près de Dakar. A partir de ce jour nous nous verrons souvent, c'est bon pour le moral!

Le 28 février 1943

Le croiseur Montcalm, premier de cette série de croiseurs, est aussi le premier désigné pour subir les transformations préparées par les Américains. Les trois croiseurs sont du type Montcalm. C'est comme cela que dans la marine Française l'on définit une série de bateaux. Ils sont absolument identiques sur le plan, de la carène, des superstructures, des armes, de l'organisation intérieure. Ainsi le matelot "untel", de telle spécialité, aura exactement les mêmes fonctions sur tous les bateaux de la série. Il accrochera son hamac aux mêmes crochets. Il aura ses différents postes: de lavage, de veille ou de combat, aux mêmes endroits. Le Montcalm, sera aussi le premier à rejoindre Philadelphie pour modernisation. Il est donc parti ce jour, pendant que nous, nous explorons notre zone toujours sans succès, heureusement. Nous savons pourtant que la zone est infestée de bateaux ennemis de toutes sortes, les invisibles sont ceux que nous craignons le plus. Les moyens de détection ne sont pas très performants. La mer est grande, et la portée visuelle, même du haut du télépointeur de 152, n'excède pas quelques dizaines de kilomètres.

Nos missions de surveillance se resserrent. Il faut assurer le même travail avec un croiseur en moins. Le Richelieu qui en a terminé avec les réparations des dégâts causés par l'escadre Anglo-Française le 7 juillet 1940, nous quitte aussi. De toute façon il ne

faisait pas les mêmes missions que nous.

Le 1er mars 1943

Nous accostons une nouvelle fois à Freetown.

Le 4 mars 1943

Nous repartons en mission de patrouille. Nous zigzaguons jour et nuit dans notre rectangle de prédilection sans que l'ennemi ne daigne se manifester. Les nuits sont belles et nous admirons la croix du sud. Pour les marins, et ceux qui s'intéressent un peu à l'astronomie, la croix du sud est le pendant de l'étoile polaire de notre Bretagne. Dans le secteur où nous nous trouvons elle est magnifique à cette époque de l'année elle brille, elle est très lumineuse.

Ce n'est pas le tout de rêver, la veille est là il faut l'assurer, même si nous n'avons pas beaucoup de résultat.

Mais le moral est bon, je dirai même que l'équipage est enthousiaste depuis le 10 novembre dernier. Certes, après tous ces événements catastrophiques de: Mers-el-kébir, Dakar, Gabon, Casa, Alger, Toulon....la liste est longue. Il reste néanmoins une certaine rancœur. Nous pouvons pardonner, mais nous n'avons pas le droit d'oublier tous ces morts. Et ce n'est pas tout de suite que les marins de la force du "RAID", que nous sommes, sympathiseront avec les marins des bateaux F.N.F.L.

Le 10 mars 1943

Nous arrivons à Dakar.

Du 25 au 31 mars 1943

Nouvelle patrouille, direction "le pot au noir". En langage scientifique, c'est la "Zone Intertropicale de Convergence"(Z.IC.). Disons, plus simplement, que c'est l'équateur réel matérialisé par une zone très particulière. Il y a souvent beaucoup de gros nuages, et en général c'est une zone de calme. Nous subissons de gros déluges que nous apprécions beaucoup, ça rafraîchit le pont et nous pouvons prendre de bonnes douches. Cette sortie comme les autres est toujours sans succès. Mais les choses semblent évoluer, car nous ne restons plus à Dakar que le temps d'un ravitaillement rapide.

Le commandant ne nous met plus dans le "secret des Dieux", c'est normal en temps de guerre. La moindre fuite dans le renseignement peut être fatale, et certains marins ne savent pas garder les secrets quand ils vont à terre, et il y a toujours des oreilles qui traînent dans les bons endroits. Pourtant on nous répète souvent cette belle devise "*trop bavard tu trahis*"

Le 31 mars 1943

Au mouillage à Dakar.

Le soir même, nouvelle patrouille jusqu'au 8 avril. Ravitaillement rapide, à nouveau

départ le 9 avril, toujours en veille renforcée, quart par bordée. Il ne faut pas que l'attention se relâche après toutes ses missions qui nous paraissent être des échecs. Mais cette fois il paraît que des mouvements suspects aient été signalés, et que même des forceurs de blocus se soient manifestés.

Nous retournons cette semaine vers l'équateur et son pot au noir et nous revenons pour un scénario identique et bien rodé, ravitaillement et en route cap au sud-ouest. C'est quand même la troisième patrouille sans aucun repos. On s'habitue à tout! Toujours la veille par bordée. Ceux qui ont connu ces périodes de tension le savent, c'est très pénible.

C'est la guerre. Mais maintenant que nous sommes au diapason avec toutes les forces Françaises, on sait où on va et qui est l'ennemi!

Mais la fatigue se fait sentir. Il faut dormir les hublots fermés, avec les tapes en place. Il n'est pas question de mettre en place les "oreilles d'âne" qui pourraient capter un peu d'air frais, la chaleur est étouffante. Il y a deux raisons à cette situation d'étanchéité du bateau, la première est évidente, nous ne devons montrer aucune lumière à l'extérieur, ça pourrait nous faire détecter à la vue par l'ennemi, même les cigarettes sont interdites sur le pont la nuit! La deuxième concerne notre survie en cas de torpillage, le bateau est cloisonné par tranche, et même si une tranche est noyée ceci ne veut pas dire que le bateau soit perdu. Toutes les règles à suivre sont bien connues, et en tant que responsable de la vérification de l'application des consignes, je peux témoigner qu'elles étaient parfaitement respectées.

Le 13 avril 1943

Branlebas de combat pour de bon!

J'ai fini mon quart à 23 heures. Vers 2 heures 30, branlebas de combat, Klaxon puis le clairon, tout le monde accourt à toute vitesse à son poste de combat, il y a un sens unique, ce qui facilite les déplacements, car les lumières à l'intérieur sont très faibles pour éviter une longue adaptation de la vue dans la nuit noire. Les marins courent vite, certains rouspètent, car il ne se passe pas de nuit, sans qu'il n'y ait de rappel aux postes de combat, et le compte rendu de l'appel complet et de la prise de la situation d'étanchéité n°1 doivent être rapides quelques minutes. A noter que tout a été prévu pour que les gens puissent rallier rapidement. Le canonier de la tourelle une, la première en partant de l'avant, aura son poste de couchage, et donc de vie à bord, sous la tourelle une. Par contre celui qui doit rallier le télépointeur de 152 à 30 mètres de hauteur mettra plus de temps, surtout que l'accès se fait par des échelles verticales.

Mais aujourd'hui il ne s'agit pas d'un exercice. Très vite les canons de 90 tonnent, un veilleur a aperçu un bateau qui s'avère rapidement être un ennemi. L'officier de liaison Anglais, que nous avons maintenant à bord, vite consulté, n'a pas connaissance d'un

mouvement de cargo ou autre navire allié dans le secteur. Le commandant, le Capitaine de vaisseau JAUJARD, manoeuvre rapidement pour placer le cargo du côté de la lune, ce qui facilite l'identification, et permet au directeur de tir de mieux régler ses salves. Comme il tente de s'enfuir en se camouflant derrière un rideau de fumée, sans plus attendre il reçoit une bordée de 90. Le commandant a choisi de tirer avec cette artillerie parcequ'il veut le garder en surface, pour pouvoir l'inspecter et savoir ce qu'il a dans le ventre. Ce que ce dernier a sans doute compris, et se voyant perdu, il allume ses charges de sabordement. Il disparaît rapidement au fond de l'océan. Il s'agit d'un cargo allemand forceur de blocus, on a su par la suite qu'il s'agissait du Portland. Ces bateaux ont été armés spécialement pour la guerre, et leur armement est redoutable d'efficacité. Il est certain que si nous avions pu le neutraliser avant qu'il ne coule nous aurions pu avoir des renseignements intéressants. Car le nombre de rescapés est impressionnant pour un cargo, et d'après le télémétriste, qui utilise un appareil optique au grossissement de 20 fois, les canons qu'il a vu à bord étaient de gros calibres.

Nous tournons en rond le reste de la nuit sur les lieux du naufrage. Par moment on aperçoit des fusées donc il y a des embarcations à l'eau!

Un problème grave se pose au commandant, allons nous les sauver, il y a un grand risque de torpillage d'autant que le Portland a pu communiquer sa position aux sous-marins avant de sombrer. Depuis le torpillage de trois cuirassés anglais qui s'étaient arrêtés pour porter secours à leur collègues, une loi internationale nous dispensait de repêcher ces naufragés. Le commandant a jugé que dans cet endroit perdu dans l'Atlantique le risque était faible.

Le commandant a donc décidé finalement de les recueillir à bord du Georges-Leygues et de les ramener à Dakar. Nous disposons les filets le long du bord, des échelles de pilotes, des cordages. Tout ceci se fait pendant que le bateau effectue ses manoeuvres de diversion contre les sous-marins. La récupération des naufragés doit s'effectuer dans un minimum de temps. Au petit jour, nous apercevons deux embarcations bien remplies, et quelques autres marins accrochés à des planches. Nous arrivons très vite, on stoppe, les embarcations accostent, nous récupérons les rescapés qui grimpent rapidement à bord, quelques uns épuisés ont du être secourus. Ils n'avaient plus assez de force pour grimper par les filets. Les machines "en avant toute", et nous dégageons les lieux. Comme les canons de 152 étaient restés chargés. La salve de déchargement a eu pour objectifs les deux canots de sauvetage qui ont vite disparu au fond de la mer apres avoir été mis en miettes.

Les canons ne sont alimentés, obus dans le tube, qu'au moment de tirer. Ce qui était le cas ici. Le commandant a préféré utiliser l'artillerie de 90 et garder en réserve les 152 prêts à réagir instantanément. Il n'en a pas eu besoin, et comme dans les 152 on

n'enlève pas les obus des tubes, on rend les âmes des canons claires par une salve de déchargement dans la nature.

J'ai saisi un geste de satisfaction sur certains Allemands, voulant dire "voilà pour nous c'est fini". Les prisonniers sont logés dans un local à l'arrière. Ils viennent prendre l'air deux fois par jour sur la plage arrière. Ils vont au bidon et à la gamelle comme l'équipage. Ils ont même le droit à leur quart de vin, ce qui scandalise les matelots. Ces Allemands ont du être surpris de se trouver sur un bateau de guerre Français, eux si bien équipés de détecteur de radars et autres engins très sophistiqués. Ce forceur de blocus avait déjoué tous les pièges de l'Atlantique, et il se fait avoir justement par un bateau sous-équipé en guerre électronique. N'ayant pas encore de radar, nous ne pouvions pas émettre des ondes dans leurs bandes d'écoute.

Ces bateaux très curieux avaient une façon particulière de faire la guerre. Quand ils avaient détecté un navire de commerce ou un bateau de guerre, ils s'en approchaient d'une façon anodine, et arrivés en portée de tir de leur proie, ils rabattaient leurs plat-bords, et ouvraient le feu avec une artillerie très puissante, ne laissant aucune chance à leur ennemi. Aujourd'hui leur temps de réaction eut été trop long avec un ennemi trop rapproché. Si d'aventure il avait manifesté une certaine velléité de guerrier, il aurait ramassé une volée de 152 qui ne lui aurait certainement pas permis de sauver tout son équipage.

Nous continuons notre patrouille. Pour nous les fusiliers, nous avons récupéré une charge supplémentaire, la garde des prisonniers. Des Alsaciens essaient de les faire parler. Je ne crois pas qu'ils aient réussi à savoir grand chose. Nous avons su qu'il s'agissait du Portland. Ils n'ont pas eu de perte humaine. Nous avons donc tout l'équipage. 91 marins sur un cargo ! ça fait beaucoup! .

Radio équipage, dite radio poulaine, (les poulaines étant dans la marine, ce que sont les W.C. pour les civils,) cette radio donc, nous annonce que le Georges-Leygues ne rentrerait pas à Dakar, et pour confirmer le tout, nous constatons qu'effectivement nous faisons route nord, au lieu de nord-est. Nous sommes donc montés, pour une raison que j'ignore, bien au-dessus de Dakar. Peut-être une manoeuvre de diversion, il n'est pas recommandé de passer toujours par la même route. Les sous-marins pourraient s'en apercevoir, et il leur suffirait de se poster sur cette route pour nous décocher leurs torpilles. Nous descendons en longeant la côte puis nous lançons notre hydravion qui poursuit la patrouille avant de rentrer à sa base. Nous rentrons aussi au port le 16 avril. Nous débarquons nos passagers qui ont l'air plutôt satisfaits de débarquer dans un pays Français. Il avait été question de les amener à Freetown. Le régime Anglais leur souriait moins!

28 avril 1943

Nous appareillons pour une nouvelle mission. Le climat à bord, tout d'un coup devient différent. La monotonie a été rompue. Mais toutes les missions n'apporteront pas les mêmes moissons, et pourtant nous sommes persuadés que la zone est truffée d'ennemis, en surface et sous l'eau. Les moyens de détection étant inexistant pour le moment, il faut se fier à la vue et à quelques renseignements, plus ou moins valables, que nous communiquent les Anglais par le biais de l'officier de liaison. Tous les bateaux de guerre importants reçoivent un officier de liaison d'une nation amie. C'est le cas pour nous depuis quelques jours avec les Anglais. Il n'est malheureusement informé que des *prévisions* de mouvements des navires Anglais ou alliés. C'est quand même mieux que rien. Car c'est désagréable de tirer sur ses frères, par manque d'information, par bêtise. Cette mission classique, nous laisse en mer jusqu'au 6 mai. Il fait toujours aussi chaud dans nos "postes". Pour ceux qui n'auraient pas connu la marine de l'époque le "poste" était le domaine dans lequel on vivait, on mangeait, on pouvait se distraire en jouant aux cartes ou aux dominos, à certaines heures. On y dormait dans des hamacs. Tout le monde avait son crochet attitré. On y avait son caisson pour ranger toutes ses affaires réglementaires (le sac) pour les matelots, (le trousseau) pour les officiers-mariniers. Et comme il était permis de penser que cet espace restreint ne serait pas suffisant, il y avait au-dessus des caissons quelques places pour des valises. La nuit les bancs et les tables étaient mis aux barreaux, au plafond, pour permettre la circulation sous les hamacs.

Le 24 mai 1943

Départ pour Casablanca

Nous retournons dans un pays de connaissances, et qui plus est me plaît beaucoup. Nous y arrivons le 27 mai. C'est une période de vraie détente, un peu de fraîcheur, des vivres frais et appétissants. On sort un peu de la monotonie de Dakar. Hélas ça ne dure pas, le 6 juin nous devons retourner dans ce que l'on appelle notre port d'attache. Tout ceci est bien accepté, mais si nous nous rendons bien compte que les Allemands prennent du plomb dans l'aile, on ne voit pas encore bien l'issue de cette guerre. Le manque d'informations, et tous les ragots "poulaines" créent un état d'esprit bizarre. Mais nous devons parler, et de quoi ? Les hommes mariés, de leur femme, de leurs enfants dont ils n'ont pas de nouvelles, c'est affreux ! Nous, les célibataires, qui avons des projets pour fonder un foyer comme tout le monde, nous parlons des fiancées en France. Qu'allons nous trouver après ces longues années d'attente sans nouvelles ?

Le 9 juin 1943

Arrivée à Dakar.

Nous devons nous préparer à un nouveau changement de vie prochainement, car

après le Montcalm nous sommes le n°2 de la série. Notre départ pour Philadelphie(État du Delaware) est programmé pour le 24 juin. C'est le port spécialisé pour nos modernisations.

Cette traversée ne se fait pas comme sur un paquebot. C'est toujours le quart par bordée et les yeux en face des trous. Car l'ennemi peut surgir quand on s'y attend le moins. Les moyens de détection ne sont pas encore très fiables chez l'ennemi, heureusement. En ce qui nous concerne, ils sont toujours inexistant. Nous espérons, en quittant Philadelphie, être au top niveau, car nous savons que nous avons accumulé beaucoup de retards dans ce domaine par rapport aux Allemands. Par contre nous avons des systèmes d'armes qui ont fait leurs preuves. Il reste à les doter d'un moyen de télémétrie tous temps. Car la télémétrie optique, si elle est excellente de jour, et par bonne visibilité, est absolument inopérante de nuit sur une cible non éclairée.

Les veilleurs font la preuve de leur efficacité au cours de cette traversée. Au large des Bermudes, ils aperçoivent un sous-marin allemand en surface. Nous avons eu le temps de lui envoyer une salve de 152 . Mais il ne nous a pas laissé le temps de régler le tir pour la deuxième salve, et notre cible sous-marine avait plongé. Il était remonté en surface pour recharger ses batteries. Sans radar à l'époque, ce n'était pas trop grave de rester un petit moment en surface. Il n'était pas visible de très loin. Mais avec les avions actuels spécialisés dans la recherche sous-marine, la vie est devenue très dure pour les sous-marinières des sous-marins dit classiques. D'avant l'atome!

Le Georges-Leygues, un bâtiment magnifique, une force redoutable, impressionnant par la taille, un bateau bien conçu. Il a quand-même dû prendre la fuite lorsque le sous-marin a plongé! Mise en place immédiate de routes "zig-zag", vitesses erratiques, tous les artifices dont il disposait, sans asdic (sonar) ni armes sous-marine (grenades).

Plus tard, au printemps 1944, l'ingénieur allemand Schnorchel, inventa un dispositif permettant à un sous-marin de rester longtemps en plongée grâce à un double tube rabattable qui, affleurant la surface de la mer, l'alimente en air frais tout en évacuant les gaz de combustion de ses moteurs.

Nous avons réussi, à défaut de couler le sous-marin, à rejoindre l'embouchure du fleuve "le Delaware". C'est un large cours d'eau très fréquenté. Nous remontons ce fleuve, de 160 kilomètres pour mouiller, en fin d'après midi, à l'arsenal de Philadelphie. Le Montcalm a pratiquement terminé sa transformation. Ces deux bateaux identiques, il y a quelques mois, ne se ressemblent plus. Même les marins sont différents de part la tenue!

Nous sommes pour les Américains, considérés comme arrivant nus. Il fallait donc nous habiller, ainsi que le bateau. A mon sens, c'est quand même le bateau qu'il fallait rendre opérationnel en priorité. Nous avons donc dû rapidement passer chez le tailleur . Nous

recevons un sac complet, tout neuf, et bien ajusté, pas comme au dépôt de Brest, quand j'ai reçu mes premiers vêtements, la moitié trop grands, l'autre moitié trop petits. Surtout que j'ai grandi de 10 centimètres dans ma première année de marine, d'1 mètre 70 je suis passé à 1 mètre 80! Nous avons reçu des sous-vêtements (une révolution), deux tenues blanches, deux tenues kaki, deux tenues bleu de drap, un manteau, une gabardine, et tout ceci, sur mesure, et gratuit. Nous sommes prêts pour continuer, et je l'espère, terminer la guerre!

En prime, pour ceux qui ne seraient pas entièrement satisfaits avec ces beaux cadeaux, on leur donne la possibilité d'acheter d'autres vêtements à un prix modique à la coopérative de l'arsenal. Le Georges-Leygues, pour commencer, va subir une cure de rajeunissement, et pour cela les Américains ont des solutions radicales, tout le monde à terre. Les peintres Américains ont le champ libre pour repeindre l'intérieur et l'extérieur du bateau. Pendant ce temps-là, nous sommes hébergés au dépôt, centre vie des marins. On y mange et on y dort bien. Nous pouvons mettre notre carnet de sommeil à jour, il a été tellement perturbé ces derniers temps.

La nourriture est bonne. Mais pour tenir compte des goûts des marins français, nous avons, au départ de Dakar embarqué une quantité suffisante de pinard. Nous ne sommes pas de grands amateurs de thé. C'est pourquoi nous recevons un quart de vin avant de quitter le bord. Mais tout le monde n'apprécie pas forcément le vin rouge, par contre chez nos collègues américains, c'est une denrée rare et très appréciée. Il y a donc eu des trocs. Il est arrivé que certains ouvriers aient été trouvés en état d'ébriété. Ceci est inadmissible dans ce pays. Résultat ceux qui donnaient leur ration de vin aux ouvriers ont failli privé les autres de cette boisson bien française, que tout le monde à bord buvait modérément, et pour cause, il y a le rôle de plat... Pas question qu'un commis aux vivres ne donne un verre de vin en plus.

Nous étions un peu "porte-avion" en arrivant, puisque nous avions un Hydravion. C'est fini, il est enlevé de même que sa catapulte. C'est une époque révolue, elle n'aura pas duré longtemps. Catapulter un hydravion léger, et le récupérer le long du bord, sans le casser, avec une grue, c'était un exploit. Avant de le mettre en l'air il fallait être certain de pouvoir le récupérer. Autrement dit, une valeur opérationnelle presque nulle, alors que l'infrastructure consacrée à ce système d'armes était importante (une tourelle en moins). Les Américains ont pensé que nous aurions plus besoin de nous défendre contre des avions performants, que des renseignements aléatoires de cet oiseau qui passait presque tout son temps sur le pont.

Nous recevons donc une nouvelle D.C.A. et pas des moindres, Six affûts quadruples de 40 m/m, et une dizaine d'affûts simples, individuels, de 20 m/m. Notre valeur opérationnelle est sérieusement améliorée dans le domaine de la Défense Aérienne.

Nous voilà aussi doté d'un radar, dernière invention de l'époque. Et en prévision de ce qui nous attend, ils nous embarquent des munitions spéciales de 152 capables de percer des blindages. Nous en aurons effectivement bien besoin .

Sur le plan des distractions, c'est varié. Nous pouvons nous rendre en ville en tramway . La ville est encore assez éloignée. Elle est très cosmopolite. On y trouve le quartier noir le quartier Italien et le centre ville. IL ne semble pas qu'il y ait de restriction, si ce n'est que, d'après les civils, il leur arrive de manquer de sucre! Les boutiques sont bien achalandées.

C'est un port militaire très important. Les marins sont donc en force en ville. Il y a des bals avec orchestre partout. On y danse sur les places jusqu'à minuit. Il y a aussi des établissements pour les militaires, ce que nous appelons en France, des foyers. On peut danser, casser la croûte , il n'y a que des boissons dites hygiéniques. Nous allons souvent, l'après midi, dans une maison de jeunes filles, tenues par des religieuses. On pouvait danser, boire des jus de fruits, déguster des gâteaux, le tout gratuitement.

Nous avons découvert un club Franco-Belge où l'on parlait Français, c'était un club "réservé" l'accès nous était interdit, sauf quand tout était fermé ailleurs. Il y avait des jeux et des danses. Le dimanche les bars de Philadelphie étaient fermés. Il suffisait de traverser le pont de Camdem, au centre ville, et de l'autre côté, nous étions dans le New-Jersey. Tous les bars étaient ouverts. Chaque état a ses lois, et ses prix .

Je bénéficie d' une période de 15 jours de repos dans un camp à Happewell-village. C'est la pleine campagne. Des lacs et des bois. Le village est conservé en l'état, c'est un musée. Washington aurait eu là son quartier général quelques temps durant la guerre d'Indépendance. Cette permission nous permet de nous revigorer après les patrouilles pénibles sous l'équateur.

Retour à Philadelphie, le Montcalm est terminé et s'en va. Le Richelieu et les contre-torpilleurs quittent Brooklyn après réparation, et retournent à Dakar .

L'Emile-Bertin, notre frère presque jumeau, il lui manque la cuirasse qui été rajoutée sur la série des croiseurs type " Montcalm", arrive des Antilles avec la Jeanne d'arc. (Cette dernière va à Brooklyn).

Venus avec l'or de Brest, ils sont restés aux Antilles, (Fort-de-France). Un accord a été signé avec les Américains pour que ces deux bateaux ne quittent pas les Antilles, mais depuis le 10 novembre toutes les données du problème ont changé, nous ne sommes plus des pestiférés. Nous sommes des Alliés à part entière, et nous aurons l'occasion de le prouver prochainement.

Nous sommes invités à visiter NEW-YORK , séjour de 24 heures. C'est la ville du gigantisme. Pour nous, pour tout voir en si peu de temps, une solution, c'est de grimper en haut du gratte-ciel " Empire State building". De là-haut, on a une vue panoramique

extraordinaire, qui va de Manhattan jusqu'à la statue de la liberté. Une journée mémorable!

Il nous faut retourner à bord et retrouver de nouveau l'ambiance opérationnelle. Nous avons reçu de belles armes de défense aérienne, encore faut-il savoir s'en servir. Pour cela les Américains ont des centres d'entraînement très efficaces, situés près de la mer entre Boston et Providence. Le soir l'on peut se rendre à Fall river. Ils servent de la bière, ça change du jus de fruit. Les Canadiens sont en force dans cet état. (Rhode-Island)

De retour à Philadelphie, nous constatons que les travaux se terminent. Ils ont mis le paquet, nuit et jour. Le soir des camionnettes de vivres arrivent pour les ouvriers. Lait chocolat glacé. Les matelots se sont bien mis au lait, à tel point que l'on doit donner une priorité aux ouvriers pour ces repas lactés, et faire attendre nos matelots.

8 octobre 1943

Il ne nous reste plus qu'à embarquer les munitions. Nous devons pour cela rejoindre un autre quai spécialisé. Les permissionnaires sont prévenus du mouvement de munitions du lendemain, et doivent être à bord pour minuit, dernier délai. De quart à la coupée jusqu'à minuit, en quittant mon quart, il me manquait la moitié des permissionnaires. Ils sont rentrés dans la nuit, certains sont allés directement à la corvée de munitions. On a vite fait de prendre de mauvaises habitudes!

L'appareillage a lieu dès les munitions à bord. Il nous manquera 7 membres de l'équipage, qui rallieront l'Emile-Bertin par la suite. Un quartier-maître canonier n'a pas été retrouvé. Sans doute s'est-il manifesté plus tard?

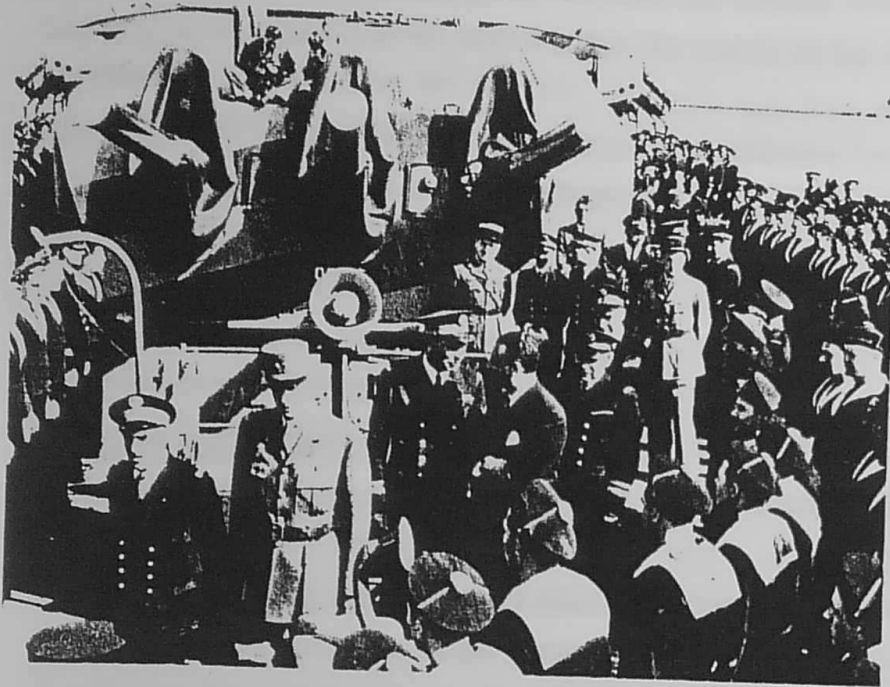
La plus grande vigilance avait été demandée au personnel de service pendant notre séjour à Philadelphie. Nous avons été, malgré tout, l'objet de tentatives de sabotage. Du type incendie surtout, Un matelot Polonais a été soupçonné d'avoir mis le feu dans des bouchons d'étoupe.

Les incendies sur les bateaux de guerre ont des conséquences désastreuses, étant donné le nombre de circuits électriques et de liaisons téléphoniques. C'est pour cela que les rondes sont nombreuses, nuit et jour, elles doivent permettre de déceler rapidement, à l'odeur ou à la vue, les débuts d'incendie.

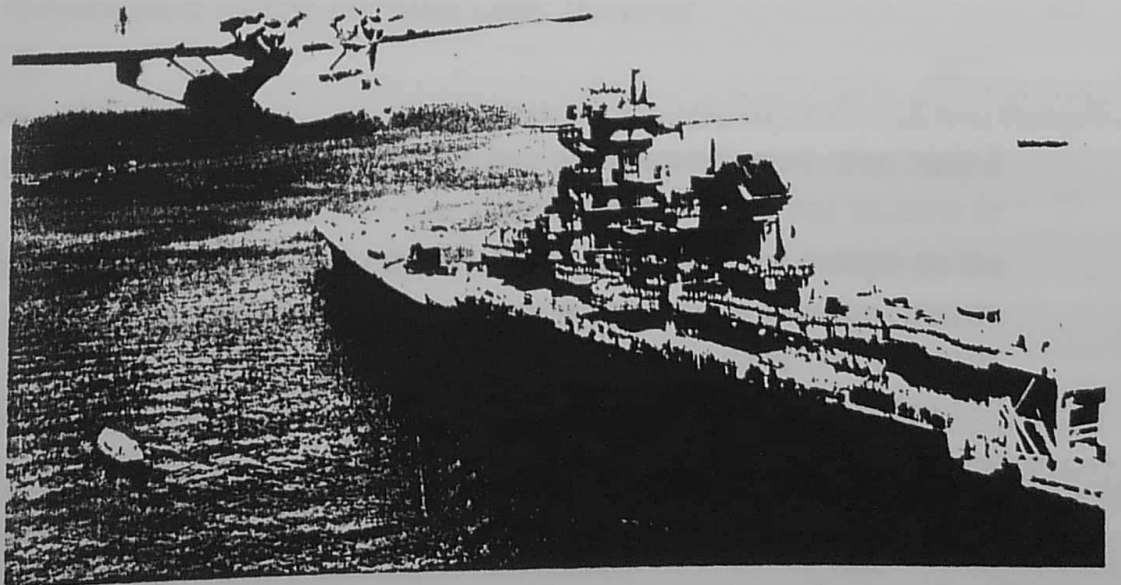
9 octobre 1943

Nous descendons le Delaware. Je m'amuse à compter les liberty ships en construction sur un chantier. Il y en a 18, sur les rampes de lancement, et les suivants prêts à être assemblés. C'est un chantier immense qui va jusqu'à la mer. Pour un liberty torpillé, il y en a vingt qui sont mis à l'eau.

Une D.C.A. toute neuve, quelques séances d'entraînement à terre dans un établissement spécialisé, il ne manquait plus que l'occasion de s'en servir en tirs réels.



*A Alger, le ministre Jacquinot,
le Général De Gaulle, l'Amiral Lemonier
à bord de la Gloire, Commandant le C.V. Adam.*



*Jean-Bart
quittant Casablanca,
survolé par un Catalina.*

C'est ce que nous faisons à partir du 9 octobre sur la base d'entraînement de Norfolk. Exercices tous les jours, et entraînement intensif jusqu'au 23 octobre. Nous appareillons pour les Bermudes. Nous faisons le plein de mazout pour traverser l'Atlantique. Nous avons à bord un passager de marque monsieur Pierre Cot, Ministre. Nous avons aussi embarqué un officier de liaison Américain. Nous avons déjà un commandant Anglais avec une équipe de radios et de transmetteurs. Les ordres sont donnés de plus en plus en Anglais. Je crois que tout le monde s'est très vite mis au courant, et ça ne semble pas poser trop de problèmes. La traversée, aux postes de veille renforcée toujours, s'est faite sans histoire.

Le 1er novembre 1943

Nous accostons à Gibraltar

Le 3 nous allons à Casablanca .

le 4 départ pour Gibraltar où nous arrivons le même jour.

Le 8 Novembre 1943

Nous voyons arriver des croiseurs et des torpilleurs Italiens, venus se rendre aux Anglais. La guerre change de tournure, même si les forces de l'Axe sont encore très fortes, malgré tous les revers qu'elles subissent sur le front de l'est, on sent que l'issue de la guerre est proche, et ça nous donne du courage . En attendant il faut continuer notre mission. Nous appareillons pour Mers-el-Kébir. Nous y arrivons le 9, pour embarquer un supplément d'équipage de 90 hommes qui armera notre nouvelle D.C.A.. Nous repartons aussitôt pour Alger.

Le 10 novembre 1943

Nous arrivons à Alger, nous recevons la visite du Général de Gaulle qui nous passe l'inspection avec le ministre de la marine monsieur Louis Jacquinot.

Le 11 novembre 1943

Nous défilons à Alger.

Le soir un croiseur Italien appareille, il a quitté le régime de Mussolini, mais chez nous il y a beaucoup d'animosité contre ces Italiens. Des matelots ont préparé des boulons et des tomates pour les arroser au moment du départ. Étant de service, j'ai essayé de les en empêcher. J'ai prévenu le service de garde. Il n'y a eu aucune réaction. J'étais opposé à ce type de manifestation, car à mes yeux ces marins, dans une situation difficile, étaient quand même en train de quitter les forces de l'Axe, et de nous rallier.

Le 22 novembre 1943

Nous retournons à Mers-el-kébir, nous y arrivons le lendemain .

Le 23 novembre 1943

Départ pour Dakar, arrivée le 3 décembre.

Le 11 décembre 1943

Nous reprenons nos patrouilles, retour le 17

Le 21 nouveau départ jusqu'au 28 .

Le 5 Janvier 1944

Nouvelle patrouille jusqu'au 15 puis du 2 février au 13 et du 21 au 25 février

Le 27 février 1944

Départ pour Casablanca arrivée le 1er mars.

Le 5 mars 1944

Nous retournons à Mers-el-kébir. L'arrivée dans ce port m'émeut à chaque fois. Tant de marins ont été assassinés ici par les Anglais sans raison. Je ne m'en remettra jamais . Nous sommes arrivés à Mers-el-kébir le 6 mars, et du 6 au 12 , nous avons effectué des appareillages quotidiens pour entraînements spécifiques à la coordination des nouveaux systèmes d'armes installés à bord. Nous avons embarqué des obus de 152 américains. Nous embarquons aussi une provision de vin. Les cuves du bord étant insuffisantes on en a mis derrière le brise lames.

Le 14 avril 1944

Nous appareillons pour l'Angleterre.

Nul doute, dans l'esprit de personne, que l'on change d'orientation. Après avoir beaucoup travaillé seuls, nous allions vers des opérations de groupe. La traversée du Golfe de Gascogne n'a pas failli à sa réputation, et même sur un bateau solide et marin, ces traversées laissent souvent aux navigateurs des souvenirs inoubliables. La mer dans ce golfe, bien connu de réputation, quand elle se déchaîne donne l'impression de vouloir tout casser. Même un gros bateau comme le nôtre souffre. Quand à l'équipage n'en parlons pas. Nos barriques de vin ont failli aller à la mer. Heureusement nos boscos , bien "assurés" pour qu'ils ne tombent pas, eux aussi à l'eau, ont vite fait de renforcer leur amarrage. Le pont a quand même été marqué par ces fûts.

Nous avons heureusement échappé aux nouveaux systèmes d'armes des allemands, les bombes volantes téléguidées, dont ont fait les frais quelques bâtiments Canadiens et Anglais aux mêmes dates. Le Haïda, et surtout l'Athabaskan, ont été sérieusement endommagés par ces bombes au niveau du cap Vilano. A noter au passage que ce sont ces deux bateaux Canadiens qui se sont distingués devant les côtes Kerlouanaises le 29 avril 1944. Ils ont coulé le Raider Allemand T.27 qui s'est échoué sur "*Me ne Scougniagou*". Deux nuits auparavant, son frère jumeau le T.24 avait été coulé devant Saint-Malo par la même équipe de Canadiens et deux Anglais. Hélas au cours du dernier affrontement du 29 avril, L'Athabaskan fut torpillé par une vedette rapide allemande et il sombra près du "Bouder" (la bouée d'Aman ar Roz) . Il y eut 128 morts. 50 d'entr'eux n'ont pas été retrouvés. Leur tombe c'est la mer. Les autres, pour la plus

grande part, se trouvent au cimetière de Plouescat.

Beaucoup de Kerlouanais se souviennent de cette nuit mémorable. Les détails de cette bataille navale ont été publiés récemment dans le bulletin interne de l'association "Environnement et Patrimoine" de Kerlouan. Ce texte a été tiré de l'ouvrage "vie et mort de l'Athabaskan" traduit de l'Anglais par Gilbert Abiven.

Pour perpétuer le souvenir de ces marins Canadiens, il a été créé en 1995 une association Athabaskan-Bretagne. Le président, le Colonel Boisson, habite Brignogan.

Nous contournons l'Angleterre pour nous rendre à Newcastle, sur la côte Est de la grande île britannique. Nous naviguons dans le brouillard et dans les champs de mines. Une situation on ne peut plus inconfortable.

Le 19 avril 1944

Nous arrivons à Newcastle. Nous avons permissionnaire l'après midi, promenade hygiénique, les bars sont fermés jusqu'à 18 heures. Nous décidons avec quelques amis d'aller à pied jusqu'à South Shields, capitale du couteau, nous dit-on! ville plutôt monotone, comme on en trouve beaucoup dans ce pays. Ce qui nous fait dire "que la France est belle".

Le nouveau système d'armes des Allemands était déjà connu et la parade était prête, puisque nous avons été équipés d'un nouveau système de détection des bombes planantes téléguidées. D'un bateau de guerre, c'est sûr que, petit à petit, nous en avons l'air de plus en plus. L'évolution technique était rapide dans les deux clans, et l'électronique dans ses débuts en étonnait plus d'un. Les résultats étaient là, indéniables. En deux ans de guerre à bord du Georges-Leygues, beaucoup de choses avaient changé et ce n'est plus la mise en place d'un nouveau radar qui pouvait nous surprendre.

Le 27 Avril 1944

Nous appareillons pour Scapa-Flow. Ce port se trouve dans les îles Orcades situées au nord de l'Ecosse. C'est une rade magnifique et pratiquement inaccessible à l'ennemi. Oser s'y présenter serait un suicide. C'est mal connaître certains sous-marinières allemands. L'escadre anglaise y étant repliée à l'abri, a été, une nuit, attaquée par un sous-marin Allemand qui leur a coulé le cuirassé Royal-Oak! Incroyable mais vrai.

A partir du 28 Avril 1944

Nous sommes soumis à des exercices divers avec les bâtiments de l'escadre anglaise. A terre il n'y a pas grand chose dans ces îles ventées et froides. J'ai trouvé dans le foyer un ancien matelot de la D.L. Il est second-maitre dans la marine anglaise. On en trouve quelques-uns comme ça livrés à eux mêmes qui se sont engagés dans la marine de sa majesté le Roi GEORGES VI. Ceux-là au moins comprennent la devise anglaise, écrite sur les boutons des vestes des marins anglais, "HONNY SOIT QUI MAL Y PENSE".

Il paraît que sur le cuirassé anglais Hood, coulé par le cuirassé Allemand BISMARCK, il y avait des marins Français engagés dans la royale navy.

Le 6 Mai 1944

Nous appareillons pour Greenock. Sur la Clyde, un fleuve de Glasgow. C'est la base des bâtiments Français du Général de Gaulle. C'est là aussi que nous avons perdu par accident le contre torpilleur Maillé-Brézé. Une torpille a explosé dans son tube.

Le 14 mai 1944

Nous appareillons pour Scapa-Flow où nous arrivons le 15. Tout ceci bien sûr dans un régime de veille intense et des exercices en permanence. Nous effectuons surtout beaucoup d'exercices de tir contre la terre avec des obus d'exercice, les obus de combat, on en aura besoin prochainement.

Les exercices les plus fréquemment répétés sont les tirs avec point à viser auxiliaire. Ce seront les plus utilisés lors des débarquements en Normandie et en Provence. Jusqu'à l'arrivée des équipes d'observateurs à terre.

Nous sommes en guerre, et sans doute, nous sommes aussi dans la phase cruciale, finale, et donc la plus secrète. Faisons confiance à nos chefs. Et je dois dire qu'en ce qui me concerne je n'ai entendu que des éloges sur notre commandant et son état-major. C'est très important surtout sur un bateau de cette taille. On ne le confie pas à n'importe qui. C'est vrai!

L'Amiral Lemonnier, commandait le Georges-Leygues en 1940 à Dakar. Il était Capitaine de Vaisseau. Il jouera un rôle important dans les deux débarquements sur les côtes de France. Il en est de même de son successeur l'Amiral Jaujard. Le Georges-Leygues est une pépinière d'Amiraux!

Le 22 mai 1944

Les choses se concrétisent nous appareillons pour Belfast, pour entraînement, et répétition du débarquement.

Le 3 juin 1944

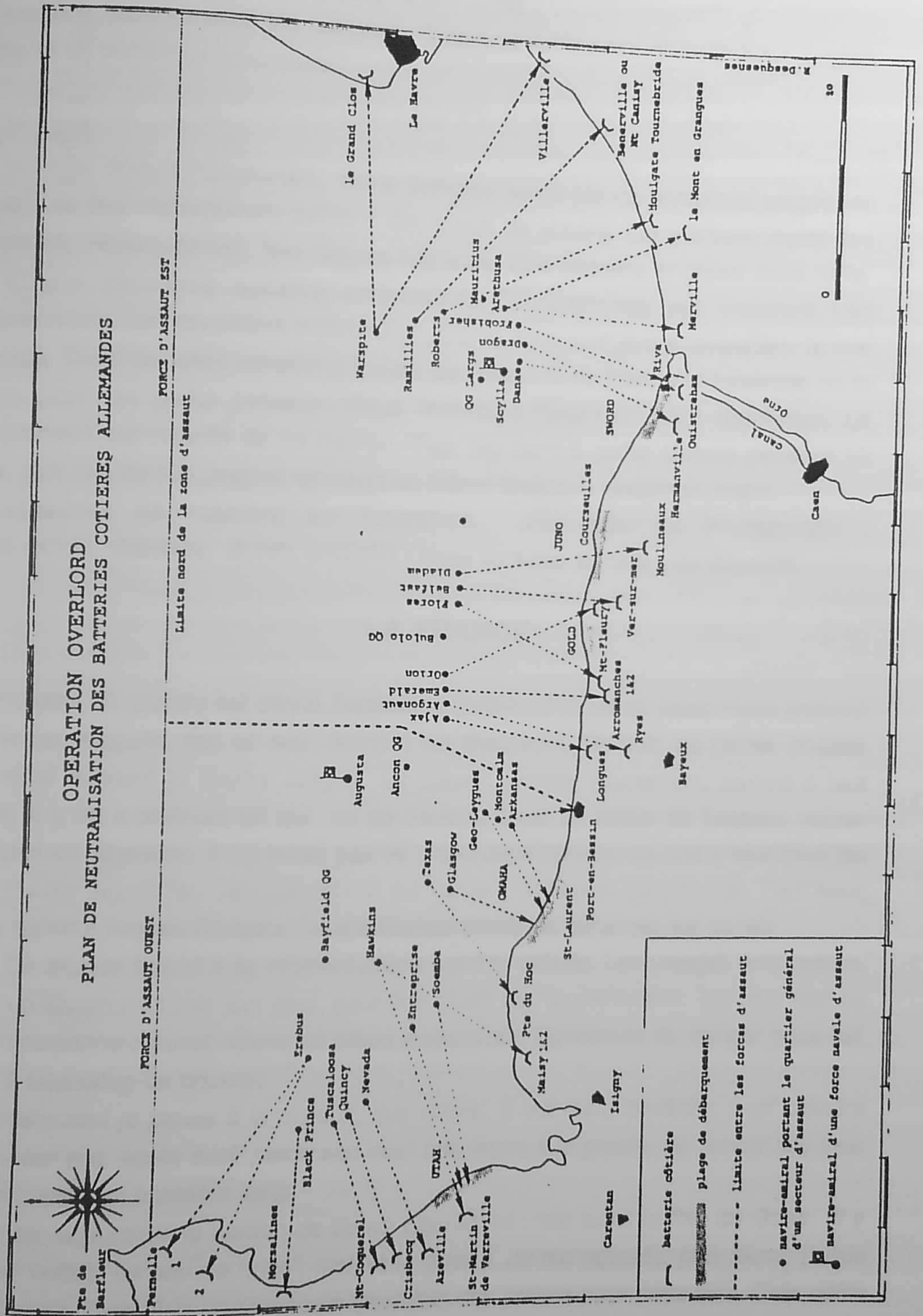
En rentrant d'un petit tour d'aération à terre, nous apprenons que le débarquement est fixé au 5 juin. Nous prenons connaissance de notre mission.

Notre poste sera OMAHA près de Port-en Bessin en Normandie.

Dès l'appareillage nous longeons les côtes anglaises pour nous diriger vers Portsmouth qui est le lieu de rendez-vous le 4 au matin. Le Georges-Leygues bat pavillon du Contre-Amiral Jaujard, Commandant la 4ème division de croiseurs, dont le Montcalm, notre frère jumeau, faisait aussi partie. L'Amiral, il n'y a pas si longtemps était notre commandant, avait été promu contre-Amiral en quittant le Georges-Leygues.

Le plus haut grade, pour un commandant de bateau de guerre français, c'est Capitaine de Vaisseau, jamais un Amiral dans la marine française.

OPERATION OVERLORD PLAN DE NEUTRALISATION DES BATTERIES COTIERES ALLEMANDES



M. Desquesnes

L'Amiral Jaujard est le commandant du groupe Omaha .
Nous formons escadre avec les cuirassés Texas et Archansas et le croiseur anglais Glasgow et de nombreux escorteurs.

Le 4 juin 1944

Nous sommes devant Portsmouth. Nous sommes suivis par de nombreux cargos en colonnes, et des remorqueurs traînant des blocs de ciment. On y trouve aussi des chalands de débarquement, des navires hôpitaux. Une escadre anglaise nous rallie, ainsi qu'une deuxième escadre américaine. Cette armada est vraiment très impressionnante. Les conditions météorologiques ne nous sont guère favorables, la mer est grosse. Dans de telles conditions il n'est pas possible de risquer la traversée de la manche pour les petits bateaux. Nous recevons l'ordre de faire demi-tour. Le débarquement est retardé de 24 heures. Cap au nord à petite vitesse pendant 12 heures, puis cap au sud pour se retrouver au même endroit le lendemain matin.

Les escadres se mettent en formation sur rade de Portsmouth .
(UTAH, GOLD, **OMAHA**, JUNO, SWORD.) Nous sommes au milieu du dispositif.

LA FRANCE

Il est 7 heures 30. L'ordre est donné, l'opération OVERLORD est en route. Nous prenons les chenaux dragués, cap au sud, derrière les dragueurs. De nuit, de petites bouées lumineuses balisent le chenal dragué. Le convoi avance doucement, parfois il faut stopper, il y en a toujours un qui va de travers. C'est un millier de bateaux qui se présentent en formation, il n'y aurait pas eu d'abordage sérieux. La nuit il faut avoir les yeux rivés sur le petit feu bleu spécial mis sur l'arrière du bateau qui précède. Pour nous c'est le croiseur Anglais Glasgow. Le télémétriste prend les distances sur ce feu.

Définir l'ambiance à bord à ce moment précis est très difficile. Les visages sont graves. Beaucoup dissimulent mal leur peur, peut-être plutôt de l'appréhension, car pour rien au monde personne n'aurait donné sa place aujourd'hui. L'ignorance du danger nous fait penser à beaucoup de choses.

Personnellement je pense à la maison, aux miens, à ma mère décédée, quel calvaire eut été pour elle, après avoir perdu son mari très jeune à la guerre, de savoir ses trois fils de nouveau en première ligne.

Mais c'est aujourd'hui le pardon de Saint- Egarec, et c'est aussi la fête au Goas . Il y aura des invités, un peu de "frico", malgré la guerre. Je me rappelle, plus jeune, j'allais chez Yannick Yann-Goaz au Ménéham chercher des crabes pour cette fête. Cela défile rapidement dans mon esprit pour revenir à une idée fixe "le mur de l'Atlantique" tant

vanté par les Allemands. Qu'allons-nous trouver dans quelques heures sur les côtes françaises?

La présence de cette escadre est rassurante, après quatre années de guerre et d'entraînements intensifs, nous sommes décidés à vendre chèrement notre peau. Nous commençons à voir des éclairs d'explosions par tribord avant, sans doute dans les

parages de Cherbourg. Puis dans le Sud-Est, la nuit s'illumine également. Vers une heure du matin, début du bombardement par l'aviation. Nous apercevons les flammes et les tracers de la D.C.A. allemande. Le bombardement dure jusqu'à 4 heures. Pendant ce temps d'autres navires simulent un faux débarquement plus au nord dans la presqu'île du Cotentin. Le jour pointe lentement dans la grisaille, nous apercevons la terre de France dans le brouillard du matin. Petit à petit le temps devient plus clair, des navires de débarquement nous dépassent, accompagnés de torpilleurs, et de chalands aménagés en D.C.A..

Depuis 4 heures le bombardement semble avoir cessé.

Le Glasgow qui nous précède, vire pour se mettre parallèle à la côte, nous le suivons et à 5 heures 20 nous mouillons au point prévu, à 5 milles des côtes, (9 kilomètres environ.), la terre apparaît un peu plus dans le brouillard et la fumée.

Dix longues minutes d'attente avant l'ouverture du feu pour respecter le "timing". Je me dis "mais ils vont nous tirer comme des lapins", en effet des gerbes se lèvent, se rapprochent puis s'arrêtent. Il paraît qu'un obus a ricoché sur l'Archansas, Le Montcalm a ramassé des éclats. Ca y est c'est fini nous ne verrons plus de gerbes.

A 5 heures 30.

OUVREZ LE FEU!

Nous ouvrons le feu aux 152 sur les objectifs préalablement désignés. Nous avons des cartes en relief. Tout est numéroté les champs, les postes ennemis etc, et comme nous travaillons à distance constante et invariable, le directeur de tir n'a aucun problème pour régler ses salves, au fur et à mesure que le lui demande l'observateur aérien ou terrestre. Pas moins de 250 obus de 152 sont tirés, tandis que les pièces de 90 m/m arrosent la plage. Les objectifs assignés aux 152 sont détruits. Il y a peu de réaction de la terre des coups tombent à 500 mètres sur l'avant. C'est étonnant, dès les premières salves l'état d'esprit change, la peur disparaît. TOUT POUR L'ACTION.

A 6 heures 27.

CESSEZ LE FEU.

Les troupes abordent la plage, le débarquement a lieu.

Notre avion observateur tir est abattu par la D.C.A. allemande. Le deuxième avion observateur est touché et rentre à sa base en Angleterre.

Vers 8 heures on nous annonce que le débarquement a réussi.

15 heures, nous reprenons le feu sur des canons de petits calibres allemands camouflés le long de la grève et amenés d'urgence. Les torpilleurs rasent la terre et détruisent à bout portant toutes les armes ennemies se dévoilant.

A minuit, alerte aérienne, attaque à basse altitude des Junkers 88, vive réaction de la D.C.A., 5 avions sont abattus. Quelques chalands sont coulés. Un chapelet de bombes à bâbord arrière fait craquer le bateau. Un avion en feu tombe près de l'arrière un autre sur l'avant.

7 juin 1944.

Toujours aux postes de combat.

Le haut commandement nous demande de tirer sur une pièce d'artillerie camouflée dans un tunnel à Port-en-Bessin. La falaise s'écroule mais la pièce résiste. Cette pièce sera prise par l'arrière par les soldats. Sans doute la batterie des Longues qui avait été mise hors service hier et qui avait pu réparer ses avaries.

Puis l'observateur à terre nous désigne de nouveaux objectifs, il s'agit de mitrailleuses, des pièces de petits calibres, et des concentrations de troupes. Ce procédé de tir exige une très grande vigilance de la part de notre directeur de tir et de l'observateur à terre. Ils disposent des mêmes cartes d'état-major très précises. Le directeur du bateau ne voit rien, il doit transformer les éléments cartographiques en éléments de tir qui sont transmis aux tourelles par l'intermédiaire du poste central, La copie, se faisant dans les tourelles, par des pointeurs spécialisés. C'est donc une confiance absolue entre tous les acteurs. Souvent l'observateur se trouve à proximité de l'objectif à détruire. La moindre méprise serait catastrophique. En ce qui nous concerne, tout s'est très bien passé. Aujourd'hui nous avons pu mettre à terre notre équipe d'observation.

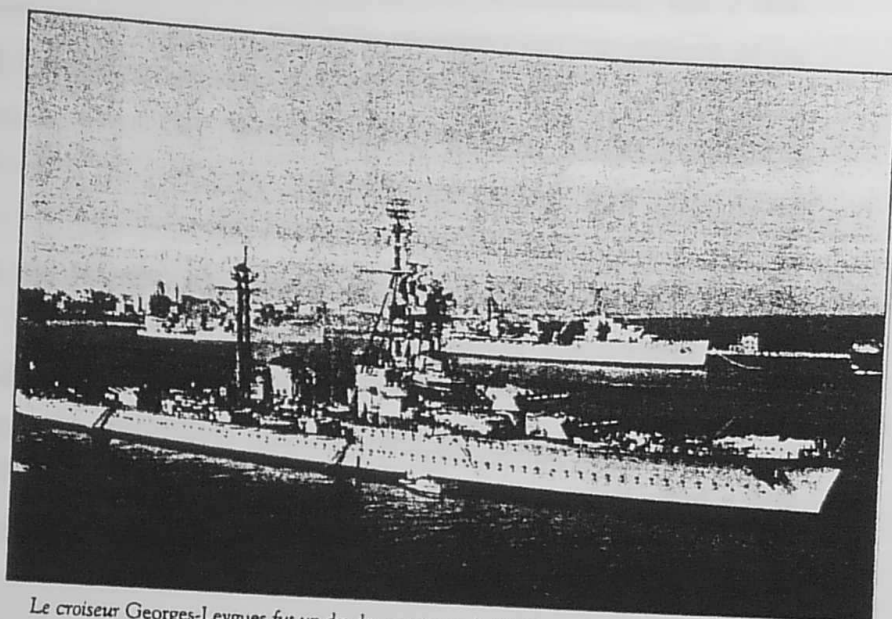
En général après la première salve, le directeur de tir sur les informations de l'observateur, effectue une correction et à la deuxième ou troisième salve l'objectif est détruit. Mais ceci est fonction de la nature de l'objectif. Car en plus, à chaque cible correspond une munition spécifique.

En gros il y a deux types de munitions. L'une qui explose au contact, et qui est donc prévue pour détruire des objectifs fixes (blindés, affûts, bâtiments.....)

La deuxième, dite "fusant" qui est prévue "anti personnel" la fusée est réglée pour que l'obus explose à une centaine de mètres du sol, il se fragmente en petits éclats qui arrivent sur les troupes à très grande vitesse. Comme il en arrive au moins trois presque à la même seconde, l'effet sur le moral des troupes est dévastateur. La cadence de tir est de 15 coups par minute par tourelle de 152 et 30 coups par minute par affût double de 90.

A la nuit, nouvelle attaque des bombardiers allemands. Cette fois ils se présentent à haute altitude. Trois sont abattus en mer. La boule de feu qui en sort est chaque fois

*Le commandant Jaujard devenu contre-amiral, était surnommé « La Buchaille ».
(photo archives Cols Bleus)*



Le croiseur Georges-Leygues fut un des deux croiseurs de 7 700 tonnes, qui marquèrent la participation de la France aux opérations du débarquement en Manche. (photo Musée de la Marine)

Pour franchir le mur de l'Atlantique, les premiers éléments alliés débarqués durent traverser un enchevêtrement de défenses anti-char et de champs de mines, sous le feu des positions allemandes. (photo tirée du livre de P. Kieffer, Les Bérêts verts français du 6 juin 1944, Editions France-Empire, tous droits réservés)



impressionnante. Sur terre le feu d'artifice continue toute la nuit. De nombreux avions allemands sont descendus par les D.C.A. de nos bâtiments. Et nous sommes en ce moment bien contents d'avoir le supplément de pièces de D.C.A. que nous ont installé les américains à Philadelphie. La tension des pointeurs et des ravitailleurs est à son comble, et il n'est plus question en ce moment du moindre relâchement, on mange et on dort à son poste, prêt à réagir à la moindre alerte. Ils reçoivent les casses croûtes dans des musettes. C'est bien organisé. Pour ces armements de D.C.A. qui se trouvent à l'extérieur le spectacle est effroyable, des milliers de gens qui se font tuer sous leurs yeux.

Au large, les Allemands tentent de réagir avec des vedettes rapides lance-torpilles. Elles sont repoussées par nos moyens aériens, surtout les avions lance-fusées. Les escorteurs font aussi du bon boulot dans des conditions très difficiles, car n'oublions pas que la baie de Seine est minée. En définitive aucune vedette lance-torpilles n'a pu accéder à la baie. C'est une chance pour nous, car dans notre position statique à l'embossage, imposée par la précision demandée à nos tirs des grosses artilleries nous étions des cibles privilégiées.

La tension de notre D.C.A. n'a pu se relâcher qu'au matin, lorsque l'on a vu dans le ciel nos chasseurs. Du coup les boches s'en sont allés, du moins provisoirement.

Les informations que nous recevons, sans être alarmantes ne sont pas d'un optimisme délirant. Les réactions de l'ennemi deviennent plus sporadiques. Mais à voir tous ces feux d'artifices on sent bien que tout ne va pas aussi bien qu'on aurait pu l'espérer, avec les moyens énormes mis en oeuvre.

8 juin 1944,

Dans la matinée nous sommes prévenus que nos troupes progressent, les boches reculent lentement mais sûrement, nous nous rapprochons de la terre. Le cuirassé américain Texas, dont la cadence de tir de l'artillerie est trop lente, nous appelle pour réduire au silence des batteries mobiles dans le bois de Grandcamp. Ces pièces se trouvent à portée de la plage de débarquement et gênent considérablement le débarquement des renforts, et de tout le matériel logistique dont les troupes ont absolument besoin. Au même moment notre observateur nous rappelle d'urgence, une contre offensive allemande progresse rapidement, et ne se trouve plus qu'à quelques centaines de mètres de lui. Nous réagissons au plus vite et quelques salves d'obus fusants ont suffi pour freiner ces troupes, à les disperser, et à les faire battre en retraite.

Le feu d'artifice reprend avec la nuit et la disparition de nos chasseurs.

Nous continuons notre mission de destruction des cibles allemandes, sur demande de notre observateur à terre. les compte-rendus sont élogieux. Il est vrai que nous avons sur ces croiseurs une artillerie très performante, je ne cesse de le dire, mais c'est quand

même notre point fort, et depuis le temps que nous sommes en guerre et sous pression, à tous les niveaux, du commandant aux directeurs de tirs, jusqu'aux opérateurs, tout le monde s'est préparé à cette phase finale de la libération de notre sol, de notre PATRIE. Nous y sommes, et de voir notre France si près de nous, nous fait chaud au coeur, même si nous sommes tous très attristés de voir ce carnage, car on ne peut pas appeler cela autrement, c'est une vision d'enfer indescriptible. C'est cela le prix à payer pour la paix, pour la liberté!

9 juin 1944

Notre observateur nous signale un train blindé à portée de 152, nous lui avons mis plusieurs coups au but. qui ont sensiblement freiné sa progression, je n'ai pas su s'il avait été mis hors d'état de nuire.

Il y a un peu de répit, les canonniers peuvent sortir prendre l'air hors de leurs tourelles et de leurs soutes à munitions. Les centralistes, qui eux ne voient rien, peuvent "contempler" le spectacle. Les soutiers peuvent ramasser les douilles vides qui s'entrechoquent sur le pont. Dans la mesure du possible elles sont récupérées et ramenées à la pyrotechnie pour être reconditionnées. Elles sont en laiton.

Toute la journée nous regardons passer les escadres aériennes de bombardiers, américains et anglais. Plus au-dessus, passent des forteresses volantes qui vont très loin. Au retour de leur mission, ces escadres gardent les mêmes formations et nous constatons qu'il y a des places vides. Tous ne rentreront pas à leur base .

Sur le front du débarquement les chasseurs tournent toute la journée. Aucun Allemand ne peut approcher. Les chasseurs et les vedettes rapides allemandes sont restés à l'abri en baie de Seine, ou à Cherbourg . Les radars les repèrent nous sommes tranquilles du côté du large.

Une bonne nouvelle nous arrive, les boches se retirent du village de Port-en-Bessin et notre vedette va à terre pour hisser le pavillon Français sur le clocher de l'église et sur la mairie. Elle ramène à bord un bouquet de fleurs de FRANCE, que l'Amiral fait distribuer à tous les postes de combat.

Voici le récit de la visite faite à Port-en-Bessin le 9 juin par l'Amiral Jaujard et une équipe du Georges-Leygues.

Le but de l'expédition était de porter à la population le salut de la marine Française, ainsi que les vivres et médicaments de première urgence, et des cigarettes.

Nous n'avons aucun renseignement précis sur le sort des habitants. Avaient-ils été évacués par les Allemands? S'ils étaient restés, n'avaient-ils pas été massacrés par les bombardements? Autant de questions traversant notre esprit pendant que l'embarcation se dirigeait vers PORT-EN-BESSIN.

A l'entrée du port, nous voyons surtout des Anglais, puis quelques groupes de civils qui

reconnaissent le pavillon tricolore et nous font signe d'entrer dans le chenal. Ils courent à notre rencontre, où grossissent d'autres groupes. Quand nous arrivons, c'est toute une foule en liesse qui nous accueille.

A peine débarqués, nous sommes littéralement happés, des mains se tendent, mains rudes de pêcheurs, des mains se joignent, mains de bonnes vieilles, fichu sur la tête. Cris dominants: "Des cols bleus, ce sont des français! "C'tions point trop tôt !" Il y a si longtemps qu'on vous attendait!" avec un bon accent normand".

Nous échangeons de solides poignées de mains, les yeux dans les yeux, sans pouvoir dire grand chose, tellement notre émotion était grande.

Nous demandons à voir monsieur le maire. Il nous accueille sous le porche de sa maison généreusement pavoisée, et nous entraîne chez lui. Nous voici dans une cuisine étincelante de propreté, où nous trinquons d'une bonne bouteille de Frontignan de derrière les fagots, à la FRANCE, À PORT EN BESSIN, au GEORGES -LEYGUES.

Les vivres apportés sont accueillis avec joie ainsi que les médicaments, qui se faisaient de plus en plus rares chez eux. Quelques réserves de vivres ont été abandonnés par les Allemands, dans la précipitation de leur départ: ils étaient distribués à la population dans l'après-midi.

Le maire nous dit sa joie de nous voir apporter des pavillons pour pavoiser aux trois couleurs la maison de l'entrée du port et l'église. Mais n'oublie pas de nous demander qui paiera les 60 vaches qui ont été tuées sur le territoire de sa commune! Des bonnes volontés rassemblent hampes et fil de fer, et deux expéditions se montent pour hisser les drapeaux.

Sur notre chemin, les habitants sortent de leurs maisons pour nous faire fête. Les mêmes scènes émouvantes se renouvellent. Beaucoup ont des proches en Afrique du Nord, nous demandent des nouvelles, nous notons des adresses de fils ou frères que nous pourrions rassurer sur le sort de leurs parents.

Le garde champêtre, devant l'église, nous gratifie d'un magnifique roulement d'honneur. Il nous faut aller chercher le curé lui-même pour nous ouvrir la porte donnant accès au clocher. Il arrive clopin clopant, finit par trouver les clefs, et veut à toute force nous accompagner malgré ses 77 ans bien sonnés.

Les claires-voies très minces et inclinées vers l'extérieur de la base du clocher ne facilitent pas la tâche. Il fallut d'abord passer de justesse la hampe, puis hisser depuis le parvis le pavillon lui-même. On dut s'y reprendre à plusieurs fois avant de réussir, le vent donnant dans le drapeau et forçant la hampe. Le drapeau a été mis à poste définitivement quelques minutes après notre départ, par les pêcheurs qui donnaient la main, et à qui nous fûmes obligés de laisser ce soin, notre temps étant limité.

L'inscription suivante a été gravée au couteau sur la paroi intérieure du clocher:

APRÈS 4 ANS D'OCCUPATION LES MARINS DU CROISEUR "GEORGES-LEYGUES" HISSENT LE PAVILLON NATIONAL SUR CE CLOCHER--9 JUIN 1944.

Pendant ce temps, une autre équipe hissait le pavillon sur la maison en ruine de l'entrée du port, jadis un dispensaire, transformée en caserne par les Allemands. Les autorités anglaises avaient eu auparavant le geste extrêmement courtois de faire enlever "l'Union Jack" qui flottait depuis leur arrivée.

La ville n'a pas autant souffert qu'on aurait pu le craindre, les dégâts les plus graves sont à l'entrée du port et aux alentours des dépôts de munitions qui ont sauté dans la nuit du 7 juin. Les maisons atteintes par les bombardements et dont les murs menacent de s'écrouler sont dynamitées par les Anglais (explosions de l'après midi du 9 juin).

Les Allemands étaient retranchés sur les falaises qui encadrent la ville et, sauf trois chalands de D.C.A. allemande qui ont été coulés dans le port, PORT-EN-BESSIN lui-même n'abritait aucune position militaire allemande. Les troupes allemandes cantonnées dans la région se composaient d'hommes en majorité très jeunes, 16 ou 17 ans, dont le moral aurait été très bas. Les habitants ne se plaignaient pas de leur attitude. Par contre ils gardent une solide rancune contre le chef de la KOMMANDANTUR. La population civile n'avait pas été évacuée et compte 6 tués depuis le 6 juin.

Les hommes jeunes étaient astreints par les troupes d'occupation à des travaux d'ordre militaire, construction de batterie, d'obstructions littorales. Un fermier s'est vu contraint de démolir lui-même sa maison et de participer sur son emplacement à la construction d'un ouvrage fortifié.

Tous expriment le désir de reprendre les armes au plus vite pour en finir avec l'Allemand. Les pêcheurs privés de mazout ne sortaient plus leurs chalutiers, les appareils de radio avaient été confisqués depuis trois mois.

Le ravitaillement était difficile: Pain bis mauvais, quelque grammes de matière grasse par mois, vexation la plus sensible à ces Normands du pays du beurre. Cependant la situation semble avoir été moins dure qu'ailleurs. Beaucoup de colis alimentaires partaient régulièrement pour les parents habitant des régions moins fortunées.

Notre départ fut l'occasion de dernières scènes. On nous crie de revenir vite. Des gestes spontanés nous émeuvent jusqu'aux larmes, des femmes nous embrassent les mains. notre baleinière pousse. La foule massée sur le quai nous crie : "vive la marine ". nous répondons "vive la FRANCE", saluant de la voix et du geste.

Assis dans l'embarcation qui sort du port, nous restons un long moment silencieux.

Un de nos marins porte sur ses genoux un bouquet de roses blanches serrées dans un ruban tricolore qui était dans les cheveux d'une fillette au dernier 14 juillet. Ces roses, une Française anonyme a eu la délicate pensée de les offrir à notre Amiral.

Dans la pureté de leur dessin et leur parfum, nous sentons confusément qu'elles

expriment toute la grâce et la beauté de notre FRANCE.

signé J. Loison commissaire du croiseur GEORGES-LEYGUES.

Ce témoignage résume bien l'ambiance dans la région au moment du débarquement .
Mais revenons à la situation militaire du 9 juin.

La nuit nous prépare le même cocktail, tirs sporadiques sur demande, et surtout danger venant du large des vedettes rapides. Les torpilleurs très vigilants les ont interceptées aucune d'entr'elles n'a franchi le barrage, et n'a donc pu atteindre les gros bateaux si redoutables qui effectuaient un travail de soutien de nos troupes à terre absolument remarquable.

10 juin 1944

A 7 heures, demande pressente de tir contre une colonne blindée, située à 25 kilomètres. nous nous rapprochons de terre au maximum. Quelques salves auront suffi pour disperser la formation de cette colonne de chars.

Nous recevons la visite de quelques pêcheurs, très fiers de voir un bateau de guerre français aux premières loges du débarquement.

Le bruit du tonnerre s'éloigne, c'est un signe que nos troupes progressent .

Du côté mer, il y a de nouveaux acteurs, on installe le port artificiel, les morceaux de digue arrivent. Des remorqueurs traînent d'énormes blocs de béton.

La nuit amène toujours son lot de surprises. Cette nuit-ci, nous devons notre survie à l'efficacité de notre défense contre avions, en effet les avions allemands continuent à nous prendre pour cible la nuit, et cette fois, c'est une attaque à la bombe volante et l'une d'elle nous est destinée, excellente réaction de notre artillerie elle a été abattue à temps . Le Montcalm est encadré, mais il n'est pas touché. Des petits chalands et quelques petits bâtiments sont coulés, Quelle efficacité ces bombes volantes téléguidées. Il paraît néanmoins que l'axe de tir sur les bombes volantes, était interdit pour notre D.C.A. .Remarque américaine!

Pendant ce temps nos artilleries lourdes de 152 et de 90 ne chôment pas. De nombreux engins blindés sont détruits. Mais nos munitions s'épuisent.

11 juin 1944

Un grand transport est attaqué au large et touché par une bombe planante. Les soldats ont pu être sauvés.

A bord le travail de l'artillerie diminue à mesure que l'ennemi s'éloigne. Les artilleries mobiles de l'armée de terre débarquent et commencent à entrer en action.

La population de Port-en-Bessin est invitée pour une visite à bord. La tension se relâche un peu. Les nuits sont toujours éclairées, mais de plus en plus loin. L'aviation a toujours l'air d'être active la nuit, à voir l'acharnement de la D.C.A.

12 juin 1944

Nous n'avons presque plus à tirer, le duel est à terre entre les artilleries. Nous subissons une attaque aérienne, il n'y a pas eu de dégât. Le bateau est envahi par les civils. Nos petites friandises sont très appréciées, chocolat et cigarettes surtout.

13 juin 1944

Nous allons mouiller devant Grancamp. Nous ne tirons plus, l'ennemi est trop loin. Nous avons quand même la visite d'un bombardier allemand qui nous largue une bombe, il nous manque. Nos mécaniciens ont eu très peur, ils sont montés sur le pont tellement le choc sous l'eau a été violent.

14 juin 1944

Nos munitions spéciales sont épuisées, nous sommes voués au silence. Les bateaux de guerre appuient maintenant les troupes du côté de la presqu'île du Cotentin. Le Général de Gaulle vient rendre visite au front à bord de la Combattante. Nous restons en alerte en face d'Isigny. La nuit il y a eu de violentes attaques des bombardiers allemands sur le Cotentin.

15 juin 1944

Nous recevons l'ordre d'appareiller pour l'Angleterre. Le 15 au soir nous pouvons de nouveau prendre un repas normal et dormir dans notre hamac.

En quelques mots, voici, en ce qui concerne les repas, la vie normale sur ce type de bateaux. L'équipage est réparti en plat de 8 hommes. Par semaine, deux d'entr'eux sont désignés pour aller prendre les repas. L'un prend la gamelle double, récipient ovale de 30 sur 20 cm. Un compartiment pour la viande ou le poisson, l'autre pour les légumes. Le couvercle creux encastrable étant réservé pour le dessert. Le deuxième homme prend le bidon de 5 litres environ, et va à la cambuse qui se trouve à l'extrême avant du bateau. Le commis a tiré son vin dans une baille en bois, et avec son quart réglementaire, met dans le bidon les 8 quarts prévus. Ce bidon était par la suite accroché à un croc de hamac, et chacun se servait quand il le voulait.

16 juin 1944

Arrivée au mouillage à Milford-Haven. C'est à la pointe sud-ouest du Pays de Galles. C'est un port de pêche avec un bras de mer bien protégé. Nous sommes à trois heures d'appareillage mais notre retour sur le théâtre d'opérations de Normandie n'est plus programmé.

Nous pouvons sortir à terre pour nous dégourdir un peu les jambes, ceux qui ont leur sortie au bon moment peuvent même goûter leur bière!

Un jour, la tension se relâche, nous sommes autorisés à rester à terre toute l'après-midi.

Nous organisons une sortie du côté des dunes. Nous avons repéré une colonie de lapins sauvages. Un de nos officiers canonniers possédait un calibre 16. Il nous fit la démonstration de ses talents de directeur de tir. Il nous amena 30 lapins. Avec ce que les matelots avaient pris à la main dans les fourrés, en plongeant dans les touffes de bruyères, c'est une centaine de lapins que l'on amena au commis aux vivres. Avec ses cuisiniers, il nous a préparé un excellent civet le lendemain, puisque le bateau est à quai, en effet ce *cousin du lièvre* appelé aussi *grandes oreilles* est prohibé à la mer.

Nous avons trouvé très long ce séjour de presque un mois dans ce tout petit port, sans activité opérationnelle ni distraction, la tension du temps de guerre demeure néanmoins. Nous savons que tout n'est pas fini. Nous devons nous préparer pour une autre mission semblable à celle que nous venons de connaître, mais dans une autre zone de débarquement. La Provence se dessine déjà à l'horizon, et le Georges-Leygues aura encore un rôle de premier plan à y jouer.

En attendant nous avons un petit répit pour se remettre des émotions fortes que nous avons connues dernièrement.

11 juillet 1944.

Nous appareillons pour Alger. La traversée a été relativement calme

Du 15 au 24 juillet 1944 Alger

25 juillet 1944 Arrivée à Mers-el-kébir, nous effectuons le plein de munitions.

Le 26 juillet 1944 Appareillage pour TARENTE.

Du 28 juillet au 7 Août 1944 Au mouillage en baie de Tarente

Tout le monde se prépare au nouveau débarquement. Il est certain que l'expérience du débarquement de Normandie portera ses fruits. Les automatismes dans tous les gestes, la précision des tirs individuels pour les D.C.A., l'assurance devant le danger, tout ceci s'acquiert certes à l'entraînement, mais rien ne vaut un entraînement réel, et le Georges-Leygues est un bateau opérationnel. Ceci n'empêche que les exercices continuent.

Une flotte de transport de troupes se trouve rassemblée dans le port, il s'agit des troupes de la campagne d'Italie de l'armée de de Lattre. Nous avons permissionnaire l'après midi. Au retour Il y a eu un drame mortel par bêtise. Le second-maitre Menez, et deux autres permissionnaires, ont été tués par un factionnaire italien qui s'est senti menacé il a tiré. Les permissions ont été supprimées.

Le lendemain à l'enterrement sur le transport de troupes, je découvre mon frère Jean Louis, maître fusilier. Il venait de faire la campagne d'Italie, et il allait, avec son commando, débarquer sur les côtes de Provence. Une vedette du bord est allée le chercher à midi pour venir déjeuner. Le temps d'un repas nous avons pu parler de nos

guerres. Nous avons aussi évoqué celle qui nous attendait. Il a continué avec le Général de Lattre sur terre, et moi je suis resté sur mon croiseur. A chacun son destin. Nous sommes toujours vivants tous les deux. Sans doute que le sacrifice de notre père était-il suffisant pour une même famille?

7 août 1944

Nous appareillons pour entraînement de groupe. Les forces en présence doivent apprendre à se connaître, pour réagir au mieux dans les moments difficiles au combat.

10 Août 1944.

Date importante, le débarquement sur les côtes de Provence est décidé pour le 15 Août, en conséquence toutes les communications avec la terre sont supprimées, il s'agit bien sûr des liaisons par embarcations, nous n'avons pas d'autres possibilités pour communiquer avec la terre .

11 Août 1944

A l'appareillage l'Amiral Jaujard hisse sa marque sur le Montcalm. Nous ne sommes plus le bateau Amiral. Ceci ne change pas grand chose dans le déroulement des opérations.

Les cuirassés Américains Texas et Nevada ont rallié notre escadre, qui comprend donc les croiseurs Georges-Leygues et le Montcalm, les cuirassés Américains, Philadelphie, Texas, Archansas, Nevada. Une escadre que nous connaissons bien depuis la Normandie.

Les contre-torpilleurs Fantasque, Terrible et Malin (nos collègues de Dakar) nous rejoignent au large de Bizerte. Font également partie de notre force, le Croiseur Emile-Bertin la Jeanne-d'arc, et La Lorraine, ainsi que des transports venus d'Afrique du Nord.

Notre secteur de travail sur le champ de bataille se trouve du côté de Saint-Tropez.

D'autres bâtiments Français font route de leur côté, en escortant les convois qui sortent des ports d'Afrique du Nord et de Corse.

Le 14 août 1944 au soir

Nous sommes repérés par des chasseurs Allemands. Ils ne s'approchent pas trop. Toute la nuit, les bateaux de guerre, français, américains, et anglais escortent les convois.

LE DEBARQUEMENT EN PROVENCE

Le 15 AOÛT 1944

A partir de 4 heures nous entendons le bruit sourd dans le lointain, ce sont les canons du cuirassé Lorraine. Il se trouve sur notre bâbord, du côté des Iles Porquerolles.

Cette fois nous ne sommes pas dans le même état d'esprit que pour le débarquement sur les côtes normandes. Nous nous sommes aguerris. Nous ne connaissons pas les défenses allemandes, mais nous pensons que cette fois ce n'est pas un mur que nous allons trouvé mais un muret. D'où moins d'appréhension, méfiance tout de même. Ce n'est pas un exercice de routine.

C'est le 15 Août , mon esprit va encore faire une virée jusqu'à Kerlouan. Aujourd'hui c'est le pardon du CROAZOU. Décidément! je prends ces coïncidences pour de bonnes augures. Cette chapelle, la plus petite du département du FINISTERE a été construite par un monsieur PONT pour remercier la Sainte Vierge de lui avoir redonné la vue. C'est encore aujourd'hui un très grand pardon. Le repas avait lieu cette fois à Lestonquet.

A 5 heures 30. Nous sommes à poste. Le brouillard nous masque totalement la vue sur la terre. Comme il faut que nous soyons parfaitement positionnés pour effectuer les tirs avec nos artilleries lourdes nous avons recours à une bouée blanche marquant l'entrée du port de Saint-Tropez.

Sur demande du Montcalm nous ouvrons le feu sur les défenses allemandes du Cap-Nègre, puis quelques instants après, sur celles de Saint-Tropez. Il n'y a pas de réaction de la part des Allemands.

Les chalands de débarquement accostent à la plage. les Allemands manifestent peu de résistance à terre. Les troupes avancent tout de suite à 25 ou 30 kilomètres à l'intérieur vers Fréjus. Nous n'avons plus d'objectif.

Sur la droite, à Saint-Raphaël les chalands de débarquement se font repousser. Le croiseur Emile-Bertin se rapproche de terre et arrose la défense à bout portant. L'aviation pilonne la plage nos troupes peuvent débarquer.

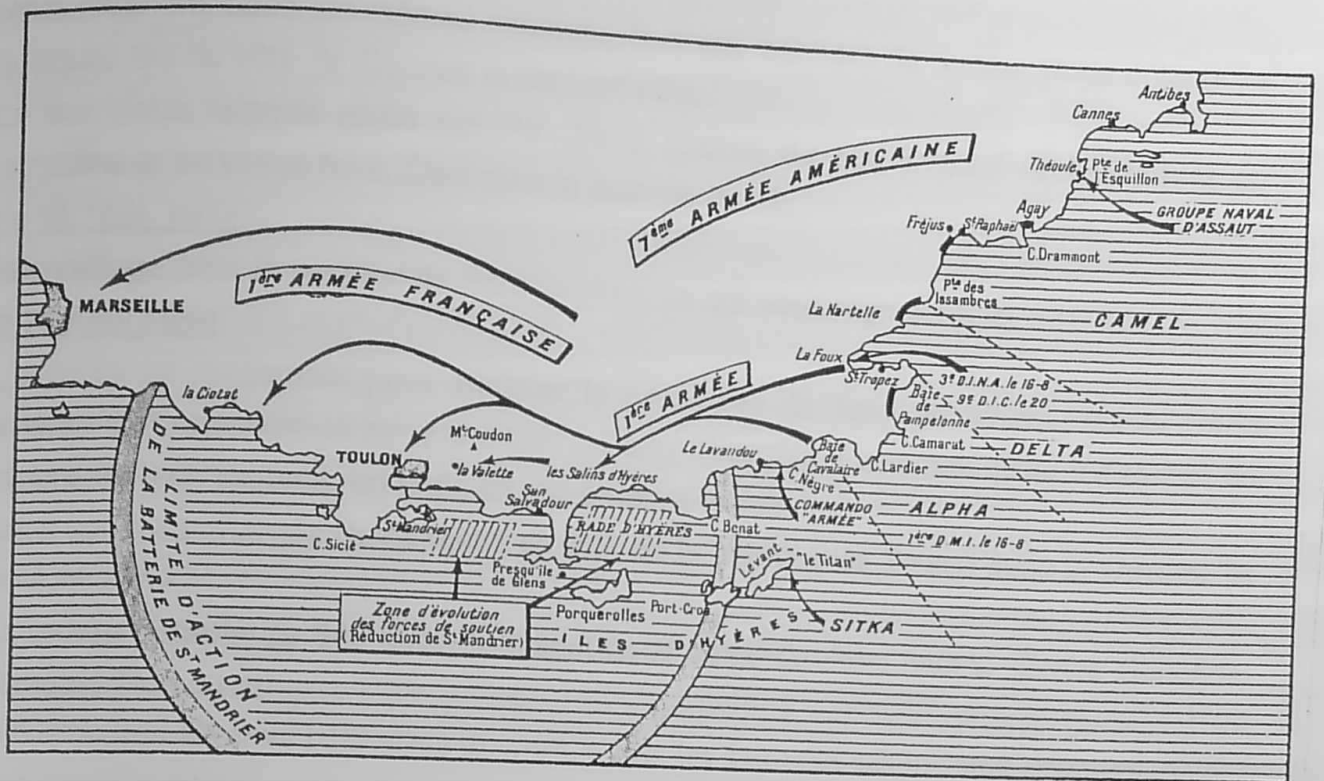
Quelques pièces mobiles opposent une certaine résistance, aussitôt repérées elles sont vite réduites au silence. L'ennemi recule vers Cannes .

Les troupes débarquées à Cavalaire (dont mon frère aîné Jean Louis que j'ai retrouvé à Tarente) font la jonction avec celles des environs de Saint-Tropez. Elles continuent leur avancée vers les Salins d'Hyères. Nous apercevons au loin quelques avions allemands, Ce n'est pas le spectacle de Normandie, heureusement!

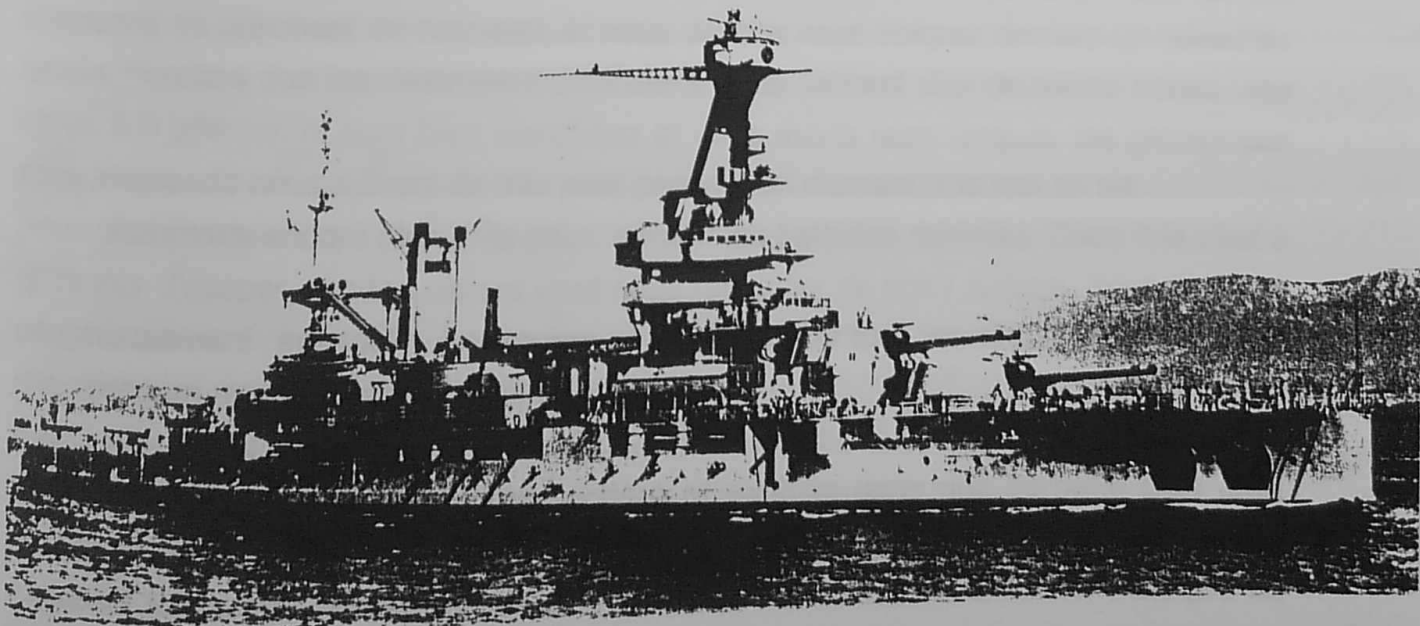
Le soir venu nous gagnons le large pour attendre de nouvelles instructions. Nous sommes tous persuadés qu'après la surprise du débarquement l'ennemi va se ressaisir. Il faut rester vigilant et ne pas s'exposer bêtement aux attaques éventuelles des avions .

16 Août 1944

Dès le lever du jour nous reprenons notre poste près de la terre. Notre observateur nous demande une intervention sur une défense camouflée dans un bois. Le Philadelphie met également une autre défense allemande hors d'état de nuire. Ce sera tout , en ce



CARTE XVI - DÉBARQUEMENT DE PROVENCE ET LIBÉRATION DE TOULON.



Le cuirassé Lorraine, lancé en 1913 et partiellement reconstruit de 1934 à 1936. A la place de la tourelle milieu on a installé un hangar d'avion.

2

qui nous concerne pour cette journée. Nous retournons au large.

Le 17 Août 1944

Nous revenons dans les mêmes secteurs, l'ennemi est hors de portée. Nous entendons quelques tirs du côté de Cannes et du Lavandou.

Le soir nous faisons route sur Propriano (Corse du sud), pour ravitaillement en munitions et en vivres frais. Ceci dure la journée du 18.

Le 19 Août 1944

Appareillage pour le secteur de Porquerolles, ce qui nous rapproche de Toulon .

le 20 Août 1944

L'escadre se rassemble pour attaquer la presqu'île de Saint-Mandrier, c'est le grand rempart de protection de ce grand port militaire Français. Cette presqu'île est truffée de canons de tous calibres, en plein air, ou en sous-terrain .

Nous sommes chargés de l'attaque directe de la défense de Toulon avec la Lorraine et le Montcalm.

La grosse batterie de 340 m/m de Cépet nous salue de deux hautes gerbes blanches. Manqué! Trop court!

A huit heures les trois bâtiments ouvrent le feu. les batteries allemandes ripostent mais les coups tombent assez loin. Nous nous rapprochons de terre. les tirs des boches se rapprochent aussi , et dans notre sillage, La Lorraine est encadrée de gerbes de toutes les couleurs. Des obus passent au dessus de nos têtes en miaulant. L'Amiral juge prudent de s'écarter

Retour à la charge, le Montcalm se fait prendre à partie, et passe un mauvais quart d'heure. Notre artillerie de 152 ne chôme pas elle tire à feu continu. mais les tirs allemands se précisent de nouveau, et nous devons nous éloigner derrière un rideau de fumée. Pendant que les destroyers américains nous cachent d'un deuxième rideau . les cibles des allemands sont bien identifiées et nous avons leurs faveurs. les gerbes des obus allemands nous suivent de très près pendant un moment puis tout se tait.

Nous retournons encore plus près pour arroser les batteries repérées. Cette fois c'est à notre tour d'écooper, un feu violent vient nous remercier de notre audace. Nous sommes dangereusement encadrés, les gerbes se soulèvent de tous les côtés, un obus coupe une drisse un autre arrache le support d'antenne.

Il vaut mieux disparaître derrière un double rideau de fumée, et en avant toute vers le large. Un obus tombe sur la plage arrière et explose dans une barbette d'un affût quadruple de 40 m/m Les munitions qui se trouvaient dans la chaîne d'alimentation explosent à leur tour, et le pont prend feu. Nous dénombrons dix blessés. Mais pas de mort.

Les canons de 40m/m de cet affût sont définitivement hors de combat, ainsi que

l'armement en personnel chargé de sa mise en oeuvre. Ce qui diminue l'efficacité de notre D.C.A. car cet affût quadruple était bien placé, dégagé des superstructures du bateau. Il en reste heureusement beaucoup d'autres et on en aura bien besoin. L'incendie est vite maîtrisé, mais l'alerte a été chaude. De plus, nous avons des blessés graves. En Normandie nous avons eu beaucoup de chance. Serait-elle en train de nous lâcher? Il faut sans doute l'aider un peu. Si l'on s'expose de trop on finit par recevoir des coups. Seulement voilà, l'ennemi, nous devons aller le chercher là où il est, et il est indéniable que la presqu'île de Saint-Mandrier ne sera pas facile à prendre. L'après midi se passe dans l'attente au large.

Cette batterie française de 340 de Cépet avait été sabotée lors du sabordage de la flotte le 15 novembre 1942. La destruction avait été insuffisante et les Allemands avaient réussi à la remettre en état en prenant des tubes sur le cuirassé Provence. C'était le système d'armes des cuirassés.

L'Amiral fait appel à l'aviation, nous assistons au bombardement aérien, pendant que nous nous approchons de nouveau du cap Cépet, c'est la pointe extrême EST de l'entrée de Toulon. Plusieurs avions sont abattus. La presqu'île est aussi truffée de D.C.A. allemande. L'approche est aussi difficile pour les avions que pour nous. Les grosses pièces de 340 de Cépet nous tiennent à distance, dès que l'on arrive en portée nous recevons une volée d'obus d'une tonne chacun, et les portées de leurs canons sont bien supérieures à celles des canons de 152 des croiseurs. Heureusement nous avons La Lorraine, vieux cuirassé de l'autre guerre, mais toujours très efficace dans ces tirs et de plus, il a les mêmes portées que les gros calibres ennemis. C'est donc lui qui a pris en main la mise hors de combat de ces tourelles. L'opération était compliquée par le fait que leurs canons étaient rentrés dans un tunnel pour charger. Le temps où ils étaient exposés était relativement bref, La Lorraine par son feu nourri et incessant en est venu à bout, les canons ennemis se sont tus. nous avons su que plusieurs tourelles avaient été détruites. La "big willie" a été, neutralisée. Les troupes à terre peuvent enfin s'approcher de Toulon. Nous passons la nuit au large, et nous assistons à ce spectacle des incendies dans les montagne toulonnaises du Faron du Beaumont, Coudon...C'est sinistre.

Le 21 août 1944

Nous patrouillons au large toute la journée. C'est un petit moment de répit mais nous sommes toujours aux postes de combat et prêts à réagir rapidement.

Le 22 Août 1944

Nous recevons l'ordre de rallier la rade des Salins d'Hyères, située à une vingtaine de kilomètres de Toulon. Notre observateur nous demande des tirs d'appui pour nos troupes qui se font accrocher à l'entrée de Toulon. La bataille fait rage à l'entrée de

Hyères. Nos tirs sont toujours aussi précis et cette efficacité permet de soulager nos troupes à terre . Pendant ce temps les forts de Toulon nous ont repérés et nous envoient quelques gerbes d'obus dont quelques unes ne sont pas tombées loin du Montcalm . Dans l'après midi, ce sont nos dragueurs qui sont pris à partie par une batterie ennemie de la presqu'île de Giens, ou de Hyères. Tir à vue du Georges-Leygues et du croiseur Américain Tusealosa. La batterie est vite mise hors de combat. Elle est même complètement détruite. La nuit nous patrouillons au large, il n'y a pas de manifestation hostile, la marine allemande est totalement absente pour le moment.

Le 23 Août 1944

Nous retournons dès le lever du jour à notre poste dans la rade des Salins d'Hyères . Le menu du jour est très copieux .

Toulon est défendu par de nombreux forts. Ils sont bien répertoriés et bien connus des marins. Il s'agit de :Le Mourillon, Sainte Marguerite, Lamalgue, et Saint-Mandrier déjà cité car ayant des moyens extrêmement puissants et efficaces, peut-être quand même un peu essoufflés et diminués par tout ce qu'ils ont reçu ces jours derniers de la part des bâtiments de la flotte de soutien du débarquement. Les américains nous laissent le privilège de l'anéantissement de ces forts qui gênent considérablement la progression de nos troupes à terre.

Avec le Montcalm et la Gloire, nous entamons un travail de sape par pilonnages chacun dans son secteur. Notre travail est largement facilité par le fait qu'aucun élément perturbateur ne vient nous gêner, et nous n'avons pas à nous consacrer à notre auto-défense. Encore une journée où il ne fait pas bon pour les oreilles de circuler à l'extérieur. Les tirs sont dirigés contre les fortifications de la région toulonnaise, mais aussi contre des objectifs sur le front, il s'agit des abris blindés, des tanks, des concentrations de troupes. Ces changements d'objectifs imposent une grande gymnastique aux canoniers car sur un blindage on n'utilise pas la même munition que sur une concentration de troupes. Il s'agit de percuter l'objectif ou bien de faire exploser l'obus à une centaine de mètres du sol, en "fusant".

La mission pour la nuit est plus précise. On nous annonce une arrivée de ravitaillement par la mer. Il faut donc faire un blocus devant Toulon. Nous n'avons pas eu à intervenir.

Le 24 Août 1944

Nous rejoignons notre poste aux Salins-d'Hyères pour continuer notre mission de protection de nos troupes à terre. Aujourd'hui notre objectif désigné est le Fort Lamalgue. Et voilà, dans la matinée, l'ordre de "cessez le feu" arrive. Les allemands se sont retranchés dans les tunnels de la presqu'île de Saint-Mandrier.

Toulon est pris. Nous recevons l'ordre de retourner surveiller les environs de Toulon car les Allemands attendent des bâtiments logistiques, qui en fait n'arriveront jamais. C'est

le blocus du port de guerre. Mais les Allemands ne sont pas les seuls à avoir des problèmes de ravitaillement. Nos soutes à munitions se sont vidées et il faut penser au réapprovisionnement.

Le 25 Août 1944 au matin

Nous retournons dans la rade des Salins-d'Hyères, au passage nous récupérons un soldat allemand échappé de l'île de Porquerolles. Il avait fui les siens dans un canot, arborant un drapeau blanc.

Nous effectuons le transfert de nos munitions restantes sur le Montcalm

Avec La Gloire, nous sommes trois croiseurs à avoir les mêmes artilleries, et donc les mêmes munitions. 9 tubes de 152, en trois tourelles triples, tirant en feu continu par tube un coup toutes les 10 secondes. Ca fait du bruit. Les trois tubes sont solidaires pour le chargement, puisqu'il doit se faire à une élévation de plus dix degrés. Ils peuvent néanmoins être désolidarisés dans le tir chaque tube tirant indépendamment, mais forcément sur le même objectif et avec les mêmes éléments de tir. La recopie de ces éléments étant valable pour les trois tubes de la tourelle.

Du 15 au 26 Août

Les trois croiseurs ont tiré:3769 coups de 152 et 1025 coups de 90.

Nous nous rendons d'abord à Propriano "Corse du Sud", pour une mission dont je n'ai pas eu à connaître les aboutissants. Beaucoup de choses restent dans les hautes sphères du commandement. Le commandant Jaujard à Dakar avait pour habitude au début de réunir l'équipage au retour des missions pour en faire un bref résumé. Nous ne sommes plus dans le même contexte. L'atmosphère est très tendue, l'information circule correctement pour les missions en cours et celle qui viennent de se dérouler, par contre pas grand chose sur les missions futures.

Les moyens de transmission ne sont pas ceux que nous exploitons en 1995, et un passage à Propriano devait, je pense, permettre au commandant de récupérer des informations intéressantes de l'état-major de commandement du débarquement.

Le 26 Août 1944

Nous quittons Propriano pour Ajaccio situé à quelques encablures. Mission dont on ne nous dévoile pas le but, car nous repartons presque aussitôt pour Naples. "Voir Naples et mourir" dit-on, en ce qui nous concerne nous avons eu le temps de voir Naples, et de repartir aussitôt, pour Civitavecchia port de Rome, mais qui est situé à une cinquantaine de kilomètres de la capitale de la chrétienté chère à notre cœur. Mais ce n'est pas aujourd'hui que je rendrai visite au Pape. Nous avons été précédés par un cargo de munitions. Nous avons complété nos soutes à munitions de 152. Des centaines de cartouches et autant d'obus séparés.

Au dessus du calibre de 100 m/m il n'est pas possible de rassembler obus et cartouche,

le poids serait excessif pour un homme . C'est peut-être une des raisons qui a fait adopter dans toutes les marines un calibre proche du 100 m/m avec des cartouches portables par un homme normalement constitué, ce qui a permis de porter les cadences de tir pour un 100 m/m à plus d'un coup par seconde, il n'y a plus d'intervention humaine.

Les soutes à munitions sont pleines , nous voilà prêts pour une nouvelle phase de guerre s'il y a lieu.

Le 28 août 1944

Nous quittons Civitavecchia, puis le 29 nous passons par Ajaccio, juste le temps de prendre quelques courriers officiels et nous repartons pour Saint-Tropez où nous arrivons le soir même .

Le 30 août 1944

C'est un grand jour, pour la première fois nous sommes permissionnaires en FRANCE. Nous pouvons mettre les pieds sur le sol de France à saint-Trop... et ceci tous les jours jusqu'au 13 septembre. La guerre a lieu maintenant plus au nord nous ne sommes plus d'aucun secours pour nos troupes.

Le 13 Septembre 1944

La flotte se rassemble pour se rendre à Toulon. Nous longeons la côte en ligne de file Le Georges-Leygues en tête. Nous sommes en effet devenu bateau Amiral, et nous avons la marque de l'Amiral Lemonnier. Nous sommes suivis par le cuirassé Lorraine. Puis viennent, le croiseur Emile Bertin, portant la marque de l'Amiral Aubeineau , Le croiseur Duguay-Trouin, le croiseur Montcalm, battant pavillon de l'Amiral Jaujard, la Gloire, et enfin les plus petits, les contre-torpilleurs et les torpilleurs.

Le 14 septembre 1944

Le corps de débarquement défile à Toulon devant le ministre de la marine, Monsieur Jacquinot. Nous avons été chaudement applaudis par les Toulonnais libérés quelques jours plus tôt.

La ville de Toulon n'a pas beaucoup souffert de la guerre. L'arsenal porte quelques stigmates des combats. Mais il y a eu :

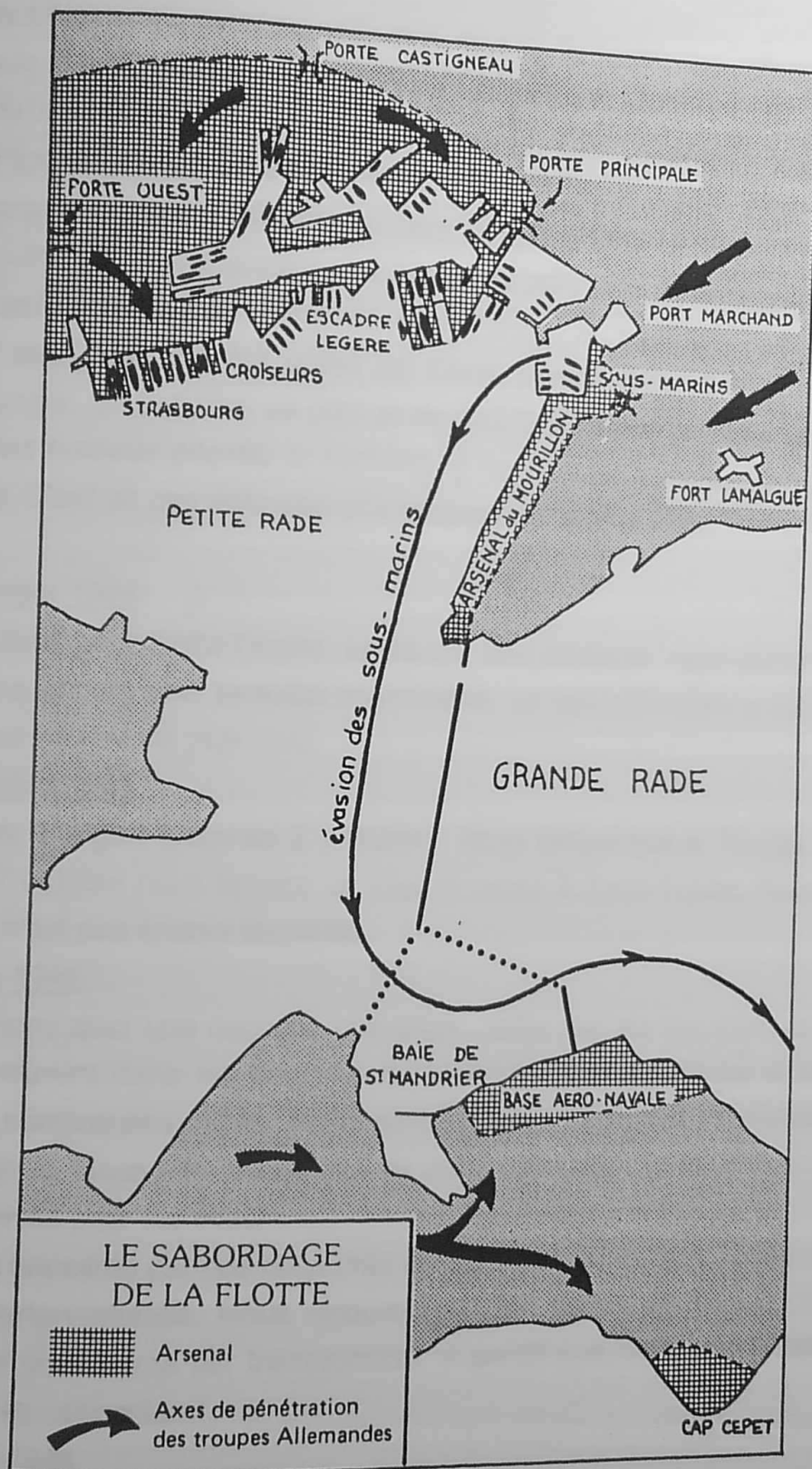
LE SABORDAGE DE LA FLOTTE

Le 19 novembre 1942, le fûrer décrète: l'opération "Lila"(capture de la flotte française).

Elle sera déclenchée dans la nuit du 26 au 27.

Comment a-t-on pu en arriver là?

A l'origine il s'agit d'un conflit entre deux Amiraux, l'Amiral Darlan, adjoint du Maréchal Pétain, et l'Amiral de Laborde commandant l'Escadre de Haute Mer. Ce dernier avait fait "Navale" deux ans avant Darlan, et n'a jamais admis d'avoir été dépassé dans son



avancement par son cadet. Il n'a pas accepté non plus le changement d'orientation opéré par Darlan le 10 novembre 1942. Il n'a donc pas obéi aux ordres de Darlan quand ce dernier lui a demandé de rallier l'Afrique du Nord, avec son escadre, quand il en était encore temps.

La vue de ces bateaux de guerre coulés dans le port de Toulon est affligeant. Trois cuirassés: Le Strasbourg, échappé de justesse de Mers-El-Kébir, le Dunkerque, ramené de ce même port, la Provence, désarmée; sept croiseurs, vingt-neuf contre-torpilleurs et torpilleurs, douze sous-marins, des bâtiments légers, Plus de deux cents trente mille tonnes au total, soit près du tiers de notre flotte de 1939, ont été sabordés. Cinq sous-marins ont pu appareiller, sur initiatives personnelles de leurs commandants. Trois rallieront l'Afrique du Nord et reprendront le combat. Les aventures du Casabianca, ses raids sur les côtes de Corse sont entrés dans la légende. Sont également perdus, les batteries de côte et de D.C.A., ainsi que les grues docks et engins de levage. Des bateaux comme le Strasbourg ou l'Algérie auraient été bien utiles ces mois derniers. C'est un des épisodes dramatiques de cette guerre.

Le 19 Septembre 1944

Nous appareillons pour Saint-Tropez, après un bref passage, nous partons pour Alger, nous essayons encore une tempête mémorable, un second-maitre a été emporté par une lame, nous ne l'avons plus revu.

Le 20 Septembre 1944

Nous sommes à Alger, jusqu'au 2 octobre, nous retournons à Toulon. Arrivée le 3 octobre . Le 7 octobre nous faisons un aller et retour à Saint-Topez. Mais la guerre en Méditerranée n'est pas encore terminée.

Le 14 octobre 1944

Nous appareillons pour une nouvelle opération , cette fois sur les côtes italiennes. Nos objectifs se trouvent dans les environs de Vintimille. Les torpilleurs et les dragueurs détruisent de nombreuses mines. Nous sommes en présence d'un nouvel ennemi, les torpilles humaines. Nous n'en avons pas vu, mais nous avons maintenu en permanence une vitesse élevée pour les éviter.

Nous sommes encadrés par des obus tirés de terre. Nous recevons l'ordre de détruire la voie ferrée Paris-Vintimille. Nous retournons donc sur notre terrain de chasse, et rapidement la voie ferrée est inexploitable. Il paraît que nous avons détruit un train blindé! Bravo les canoniers!

Le 23 Octobre 1944

Nous effectuons des patrouilles devant Nice. Le mauvais temps nous interdit toute action de tir sur les objectifs Italiens. Nous allons à l'abri à Saint-Tropez pour la nuit.

Le 24 octobre 1944,

Les conditions météo ne s'améliorent pas, et la Méditerranée est redoutable par nous. Nous retournons à Toulon. Cette période de la guerre est terminée pour nous. Nous sommes mis sur la "touche". La relève est annoncée, et je dois dire que nous ne pensons plus qu'à ça.

CHAPITRE IV

1945-----1951

UNE PÉRIODE PLUS CALME

Je débarque à Noël, pour une permission avant de rallier le dépôt de Brest , retour aux sources, après un périple mouvementé. Pour le moment il s'agit d'aller en permission par le train de Toulon à Brest. C'est une vraie expédition. Les trains qui roulent, et ils ne sont pas nombreux, on se demande comment ils peuvent avancer avec de tels chargements. Il y a du monde partout, on peut dormir debout tellement on est serré . J'arrive quand même un soir à Brest, tant bien que mal, et trouve même un car Bihan qui me ramène à la gare de Plounéour-trez. Il fonctionne au gazogène. Cinq kilomètres à pied, et j'arrive sans crier gare au Goas. Le chien Médor m'a reconnu! (je ne l'avais jamais vu) lui si méchant d'habitude m'a fait des joies quand je lui ai dit son nom.

Retrouvailles familiales, et pour ce soir l'envie de passer une bonne nuit.

Le lendemain mon beau frère prend la charrette pour aller récupérer mes valises à la gare. Elles contenaient beaucoup de petites choses dont étaient privées les kerlouanais pendant la guerre. Il y avait du tabac blond, des cigares, du chocolat, des bombons, du café, de quoi organiser une belle veillée pour marquer mon retour. Veillée fumeuse, l'on ne se voyait plus dans la pièce. l'ambiance était excellente. Les trois frères qui avaient fait la guerre étaient en vie, quoique l'on ait pas de nouvelles de deux autres. Yves est à Casablanca et Jean Louis est en route vers la victoire finale à Berlin . Je n'ai pas eu de ses nouvelles non plus depuis la veille du débarquement de Provence.

Mais la guerre n'est pas encore terminée ici non plus .

Fin janvier 1945

Je rallie le dépôt de Brest, il est replié à la Forêt-Landerneau. A Lorient, les Allemands refusent de se rendre. l'on se bat dur dans cette poche. Je pensais être expédié là-bas. Non, je vais au foyer du marin de Brest. C'est devenu le centre vital de la marine. C'est sans doute par hasard qu'il est debout. Tout le quartier Siam est détruit , il ne reste pas une seule maison debout, quel spectacle de désolation. En haut de la place de la Liberté c'est moins touché. Le quartier Saint-Martin n'a pas trop souffert. Le foyer du marin héberge une foule de gens venus de tous les horizons. Les repas se font en trois

services .

Les cars Lagadec fonctionnent au charbon de bois. Ils circulent c'est déjà quelque chose. Nous pouvons nous rendre en fin de semaine à Kerlouan.



Après sortir de la guerre, un panorama de désolation. On devine les ruines de la chapelle du quartier.

23 Avril 1945.

Je suis désigné pour l'école des pupilles. Cette école a continué à fonctionner pendant la guerre, en pleine nature, à Cahors. Elle vient d'être ramenée en Bretagne, à Bertheaume en Plougonvelin. C'est une période calme avec ces jeunes qui doivent assurer notre relève. J'ai donc le temps de penser à mon avenir familial, il est temps ! Je me marie en juillet 1947.

Le 7 Septembre 1948.

Mon affectation aux pupilles est terminée. Je rejoins le dépôt, en attente d'affectation qui arrive le 12 décembre. Je suis désigné pour L'Ecole Navale, instructeur aux E.O.R. (Élèves Officiers de Réserve.) Quelle promotion ! Après les pupilles. C'est pas le même niveau. Les E.O.R. doivent s'entraîner sur les bateaux, aller en mer de temps en temps et nous aussi. Il leur faut donc un plan d'eau. C'est à Logona-Daoulas que l'école s'est installée. Et comme nous allons en mer, nous avons le régime embarqué avec tous les avantages associés, la paye et les annuités pour la retraite. Pour moi c'était bon à prendre, car je n'avais pas l'intention de faire une carrière longue dans la marine. Ma femme, commerçante dans l'âme, n'avait pas non plus l'intention de rester vendeuse

toute sa vie. Elle avait, en plus, de l'expérience puisqu'elle avait tenu un grand magasin de tissus pendant la guerre, les tissus EMA. Elle avait bien dépanné les Kerlouanais pendant cette période de pénurie. Le propriétaire, un juif, monsieur Affaël avait dû se cacher pour ne pas être déporté.

Nous avons donc des projets sérieux que nous avons d'ailleurs réalisés

C'est dans ce magasin qu'un jour de 1942, le maître d'hôtel du commandant du cuirassé allemand SCHARNHORST, est venu acheter du tissu. En partant il dit à ma future épouse "Au revoir madame nous appareillons cette nuit." Quel imprudence, quel renseignement intéressant que Marianne s'est dépêchée de communiquer à la résistance. Ce cuirassé fut coulé dans le grand nord par une escadre anglaise le 26 décembre 1943. Il avait beaucoup fait parler de lui à BREST. La ville a été en partie détruite à cause de lui et du Gneisenau par les bombardiers anglais qui ont essayé de les mettre hors d'état de combattre. Ils n'y sont pas parvenus. Par contre la ville.....

1er Mai 1949.

L'école des E.O.R. embarque sur le Tourville. C'est un croiseur désarmé, mis à quai à BREST.

1er Décembre 1949

Je suis désigné pour l'Indochine. Je prends passage pour cette traversée sur un vieux liberty-ship le Boulogne, à Marseille. Nous effectuons la traversée en un mois et une seule escale de quelques heures, à Djibouti, pour ravitailler. Les conditions de vie à bord sont très précaires. Nous sommes logés en cale, sans ventilation. Il fait très chaud. Nous passons notre temps sur le pont.

1er Janvier 1950

Nous arrivons au Cap Saint Jacques, bien connu de tous ceux qui ont fait l'Indochine. Quelques heures de chenalage, et nous voilà à Saïgon.

2 Janvier 1949

J'effectue les mouvements d'embarquement dans ma nouvelle affectation, qui est la compagnie de garde de l'arsenal.

J'arrivais dans un pays dont j'ignorais tout. Pour résumer, voici mon travail, nous avons à assurer le quart à la porte principale et dans les miradors situés tout autour de l'arsenal. Un détachement de chez nous assure aussi une permanence à Tham-Fian. C'est un entrepôt de munitions situés à quelques kilomètres de Saïgon. Nous patrouillons de nuit en ville dans des camions. Quand un gros navire vient à Saïgon, il doit virer en amont de la direction du port. C'est une manoeuvre très délicate. Il met son nez dans la vasière, et profitant des courants montants, le navire se retrouve cap vers la sortie puis il accoste à quai. Cette manoeuvre est très longue, et donc très dangereuse dans une zone infestée de Viet-Minh. Nous disposons donc un commando dans la

brousse pour protéger ce navire le temps de la manoeuvre. Car si les Viets ne se font pas beaucoup voir à Saïgon, nous savons qu'ils sont partout, et la plus grande vigilance est recommandée. En deux ans nous avons eu trois attaques au mortier. Ils installent un mortier dans la brousse, tirent quelques coups au hasard, et disparaissent avant que les projecteurs ne les aient trouvés. En ville ce sont des grenades qu'ils utilisent, principalement contre les bars. Beaucoup se sont protégés avec des grillages. Le climat de Saïgon est très lourd, anémiant. Pendant le séjour on nous donne 15 jours de repos au cap Saint-Jacques. Il y fait plus frais c'est au bord de la mer. Pour y aller nous prenons un bateau. Il n'est pas question d'emprunter la route, c'est trop dangereux. La rivière est large, elle est bordée de palétuviers. C'est un arbre dont les racines poussent dans l'eau. Au Sénégal, les racines sont recouvertes d'huîtres, très bonnes d'ailleurs. Ici ce n'est pas le cas. Le marnage est très important et à marée basse, les racines sont très hautes hors de l'eau. Nous mangeons souvent des crabes, ils sont pris dans les champs. ils sont plus ou moins noyés à marée haute dans les vasières. A noter également qu'il n'est pas question de quitter la ville par la route, nous devons utiliser les moyens fluviaux. Encore une drôle de guerre!

1er Octobre 1951

Je suis promu maître, je dois une nouvelle fois changer d'affectation. J'embarque sur le Commandant-Bory, c'est un aviso colonial. Il est en instance de départ pour la France. Il va en carénage à Toulon. Comme j'ai bientôt fini ma campagne ça tombe bien. C'est plus sympathique de retourner au pays sur ce bateau que dans la cale d'un cargo. Je suis le capitaine d'armes du bord, chargé de faire régner l'ordre la discipline et le service à bord. En fait ce n'est pas très compliqué, tout le monde y est habitué, il faut quand même veiller au bon déroulement de tous les événements du bord. Un bateau de guerre est en éveil 24 heures sur 24. Le capitaine d'armes a quelques petits avantages, pour lui permettre d'exercer correctement sa mission. Il a une chambre pour lui tout seul, en général. Il est exempt de quart, il est donc disponible H24.

6 Octobre 1951.

Un grand jour! nous quittons Saïgon pour la France. Deux années de sa vie dans des conditions comme celle là, c'est usant. Et nous sommes nombreux à avoir connu cette vie. Pour le résultat que nous connaissons aussi!

Notre première escale est à Poulo-Condor petite île au sud de l'Indochine. Le temps de se montrer et nous faisons route sur Singapour. Permissionnaire 3 heures, et nous mettons le cap sur l'Océan Indien. Il n'y a pas de problème de retard des permissionnaires à rentrer de terre. Tout le monde est impatient de retrouver sa famille. Escale à Colombo, Ile de Ceylan, nous avons la possibilité de mettre des permissionnaires à terre et même de faire des excursions, mais attention pas de bêtise,

ici tout est sacré ou presque. Ne touchez pas aux vaches, aux éléphants, aux tortues. Nous avons visité Candy un temple Indou. On y trouve une dent de Bouddha. Les paysages sont absolument magnifiques, on y voit de belles plantations de thé. Nouvelle escale Djibouti.

Il y fait une chaleur torride. Nous faisons une excursion en baie de Tadjoura et nous sommes allés jusqu'au lac salé. Le Commandant-Bory est un aviso dit colonial; c'est à dire prévu pour les pays chauds, le bateau, sans doute, peut supporter les conditions climatiques sévères de ces pays, mais pour l'équipage l'étude est à revoir. Ils sont dits "semi-submersibles", c'est dommage que de temps en temps on ne puisse pas aller faire un petit tour dans les profondeurs de l'océan pour se rafraîchir.

Nous remontons la mer rouge, nous prenons le canal de suez. Les chacals n'ont plus peur des bateaux. Ils se promènent le long du canal.

Nous faisons une brève escale en Crète, le temps de se refaire un peu de toilette avec la peinture qui nous reste. Il faut être présentable pour l'arrivée à Toulon. Je ne sais pas s'il en restait beaucoup, à notre arrivée, car la Méditerranée s'est déchaînée dès notre appareillage et le semi-submersible, cette fois, ne sortait plus de l'eau. Nous avons eu recours à l'abri des îles de la Sardaigne et de la Corse. Arrivé la haut, au Cap Corse, la mer s'était calmée nous pouvons sortir notre belle flamme de guerre, plus longue que le bateau. La règle pour la longueur de cette flamme, c'est un mètre par mois de campagne. Nous longeons les côtes françaises, Nice, Cannes, Cavalaire, ça sent si bon la France ! En passant dans les Salins d'Hyères, nous apercevons un bateau école, qui vient nous saluer de près. C'était une sortie d'entraînement des opticiens télémétristes. Je savais que mon filleul était à l'école des Electriciens d'Artillerie, mais je ne m'attendais pas à ce que ce soit lui qui m'accueille à Toulon! En effet il était sélectionné pour un cours de télémétriste. Le soir il est venu me rendre visite, et le dimanche suivant je l'ai invité à déjeuner à bord avec mon beau frère, Vincent, qui était second-maitre électricien à l'école des radios des Borquettes.

"C'est ce même matelot, après 36 ans de marine, qui est aujourd'hui Capitaine de vaisseau, en retraite, à Kerlouan, et qui a rédigé mes mémoires de guerre."

Je reste quelques jours à Toulon le temps de passer ma suite, et je rallie ma famille à Brest. Je suis en permissions libérables. Une nouvelle vie se présente devant moi dans le magasin mercerie Toul à Saint Marc à Brest. J'espère ne plus retrouver la marine, car ce serait encore pour faire la guerre. On n'en sort pas toujours vivant.

Comme tous bons français, je m'informe des événements nationaux, et de plus en plus je m'inquiète pour l'Algérie. Ça ne va pas bien. Je sens que je ne vais pas tarder à remettre mon uniforme, en effet le 22 Mai 1956 je suis rappelé sous les drapeaux, selon le terme consacré. Je rallie Toulon pour former un régiment de réservistes. Nous

partons pour Alger, (le centre Sirocco) le fief des fusiliers marins. Étant orphelin, pupille de la nation, je ne dois plus aller au combat. Je retourne en France, et je termine les six mois prévus sur ma convocation au centre d'incorporation de Pont-Réan, près de Rennes .

J'ai su que ce régiment, dont je faisais partie avait subi de lourdes pertes sur la frontière Marocaine. Dix morts dans une embuscade. Quelques autres sont tués par une tornade sur le terrain d'aviation d'Oran.

18 Juin 1966

Les réservistes sont démobilisés à Pont-Réan. Encore une période trouble qui s'achève pour moi.

J'ai vécu quatre guerres .1939-1945. L'INDOCHINE, et indirectement la guerre d'ESPAGNE, et d'ALGÉRIE. J'ai également été concerné par la guerre de 1914 puisque mon père y est resté, ce qui en fait cinq .

Dans ce récit, c'est la guerre de 1939-1945 qui occupe la plus grande part.

J'ai été chassé de BREST le 18 juin 1940, puis refoulé par les Anglais le 29 juin 1940. Après l'attaque de MERS-EL-KEBIR, et autres lieux, par les Anglais, c'est au tour des forces Anglo-Françaises de nous attaquer, à DAKAR et au GABON.

C'est par miracle que j'ai échappé à l'holocauste de CASABLANCA, par les Américains cette fois. Quelques jours plus tôt j'étais sur le MILAN ,100 morts....

Au cours de ce conflit, la marine s'est finalement retrouvée dans une situation singulière. devant initialement lutter contre l'Allemagne et l'Italie, elle a dû à plusieurs reprises livrer combat contre ses alliés de la veille, les Britanniques et même les Français!

L'anglophobie qui en a résulté explique, en partie, le ralliement au Maréchal PETAIN, et le loyalisme, longtemps maintenu du corps de la marine. Celui-ci ne fait d'ailleurs qu'imiter le comportement de tous les corps constitués, et du pays lui-même.

Par ailleurs la valeur stratégique de ces forces, quasi-intactes joue, aux yeux du Maréchal, un rôle de garantie auprès des Allemands pour éviter une aggravation des conditions de l'armistice. Enfin la participation à la libération du pays, d'une marine réunifiée, la reconquête de l'empire, aident à établir la souveraineté et la légitimité du nouveau gouvernement en 1945.

Notes du rédacteur

Je tiens à remercier le vice Amiral Le Dantec qui a préfacé cet ouvrage.

Je remercie également le talentueux peintre, le Capitaine de Vaisseau Patrick Le Bédel pour son tableau de la couverture, et le Contre-Amiral Wassilieff pour ses Photos et croquis.

Une telle carrière, aux postes clés du combat, ne devait pas être occultée par le temps. Je sais gré à mon oncle d'avoir conservé ses archives qui m'ont permis la rédaction de ses mémoires.

Les références aux événements historiques ont été limitées au strict minimum pour ne pas noyer l'histoire personnelle de mon parrain dans le flot des événements maritimes de cette époque.

A ceux qui souhaiteraient mieux connaître l'histoire maritime de 1939 à 1945 je recommande l'ouvrage de l'Amiral Auphan et Jacques Mordal " La marine française dans la seconde guerre mondiale".

L'Amiral Alex Wassilieff dans "Un pavillon sans tache" traite de la période qui va de l'armistice au sabordage. La vérité sur cette époque.

Du Contre-Amiral Favin-Léveque "Souvenirs de mer et d'ailleurs.1929-1967 "

Il existe également d'autres ouvrages qui développent les événements ponctuels. Mers-El-Kébir, les batailles: de Dunkerque, de Dakar, du Gabon, de Casablanca, le sabordage de la flotte, Overlord ou le débarquement en Normandie avec un beau film qui parle surtout des opérations terrestres."Le jour le plus long". Le débarquement en Provence, pour ne citer que les plus importants.

ANNEXE

BIOGRAPHIE DU COMMANDANT YVES TOUL



Yves-Marie TOUL
(1888 - 1963)

Avec mon Parrain, nous avons pensé qu'il serait intéressant de vous donner un abrégé de la carrière de notre oncle illustre,

Yves TOUL.

Le récit de cette carrière exemplaire mériterait un développement particulier, mais ce n'est pas l'objet de cet ouvrage.

Il vous plaira, je pense, de prendre connaissance de sa biographie qui a paru récemment dans l'historique des officiers de recrutement interne.

Né au village de AN Erret en Kerlouan(Finistère) le 11 juin 1888, Yves Toul se tourne vers la pêche : il est inscrit maritime en 1906 et appelé à faire son service militaire dans la marine en 1908.

Il est désigné pour le bataillon de fusiliers marins à Lorient, le 1er janvier 1909, d'où il sortira breveté fusilier.

Après une longue croisière autour du monde (croiseur cuirassé Montcalm) il est embarqué comme instructeur à bord du Calédonien puis du Magellan et de l'Armorique les vaisseaux-écoles de l'époque.

Il accomplit alors un stage de moniteur de sports sous la direction du fameux Lieutenant de Vaisseau Hébert; ses performances sportives lui valent diverses

récompenses dont une médaille offerte par Raymond Poincaré.

La déclaration de la grande guerre le surprend à l'école de Lorient où il est moniteur d'éducation physique. Volontaire pour le front, il est affecté sur sa demande à la brigade Ronarch, et part en février pour le front de Belgique.

Il est promu second-maitre à titre temporaire le 18 juin 1915 et reste volontairement au front à la dissolution de la brigade (1er décembre 1915). Blessé, près de Nieuport, il est évacué et sort de l'hôpital sur sa demande bien avant la totale guérison. Refusant le mois de convalescence qui lui est prescrit, il rejoint alors sa compagnie au front.

Quatre fois encore il sera blessé au cours d'actions courageuses, quatre fois il ralliera prématurément son unité....La dernière action sera au moulin de Laffaux (24 septembre 1918). Il sera fait chevalier de la Légion d'Honneur avec une citation élogieuse à l'ordre de l'armée.

Promu maître fusilier le premier janvier 1918, il sera promu Premier Maître le 9 novembre 1918 et recevra, à titre individuel, la fourragère de la médaille militaire avec insigne spécial.

Après la guerre, il est désigné comme moniteur général d'éducation physique à l'école des fusiliers de Lorient.

Lors des fêtes de la Victoire le 14 juillet 1919 à Paris, il participe au grand défilé des troupes alliées sous l'Arc de Triomphe et assiste, aux côtés de Georges Leygues, Ministre de la Marine, et du Vice-Amiral Ronarch, chef d'Etat-Major général de la Marine, au banquet offert au palais de l'Élysée par le président de la République, Raymond Poincaré.

Il reçoit un prix Alcide Larmée du temps de guerre par décision du 13 février 1920, rendue sur la proposition du Conseil Supérieur de la Marine.

Il est choisi, en 1920, par le Ministre de la Marine, sur proposition du commandant Riou, alors Commandant à l'Ecole des Fusiliers-Marins, comme bénéficiaire du Legs institué par le patriote alsacien Eugène Metzger pour récompenser cinq militaires, chevaliers de la Légion d'Honneur et médaillés Militaires, s'étant tout particulièrement distingués pendant la guerre. Le Legs lui a été remis solennellement à Saint-Germain-en Laye, le 6 février 1921, par Alexandre Millerand, Président de la République, en présence du Maréchal Foch, des Généraux Gouraud et Dubail, du ministre de la guerre, des parlementaires, etc..., devant une foule vibrante de patriotisme. Pendant que le Président de la République lui remet son titre, M. Bertrand, Maire de Saint-Germain-en Laye, lit le résumé suivant de ses titres de guerres:

"Premier-Maître fusilier Yves Toul. Sujet hors ligne d'un courage et d'une décision hors de pair, vous donnez l'exemple des plus belles vertus militaires. Le 1er juin 1917, la médaille Militaire récompense votre vaillance. A la suite des attaques du 14

et 24 septembre 1918, dans lesquelles, dit votre citation à l'ordre de l'Armée, vous avez poursuivi le combat avec une ardeur farouche, vous recevez la croix de la Légion d'Honneur pour votre héroïsme : cinq fois blessé, après chacune de vos blessures, vous n'avez qu'une hâte: reprendre votre place au front de bataille. Vous faites l'admiration de tous par votre mépris de la douleur"

En considération de ses titres de guerre, le président de la République portugaise lui confère la croix de guerre 1ère classe, par décret en date à Lisbonne du 20 Septembre 1920.

Promu officier de deuxième classe des Equipages de la Flotte par décret du 7 Août 1923, il est alors le plus jeune de son grade dans la Marine. Il est désigné comme officier instructeur et des sports au bataillon de formation à Brest, le 15 octobre 1923, puis à bord du vaisseau-école Armorique, le 24 août 1925. Nommé au 1er dépôt de Cherbourg, le 20 février 1928, il est Officier des sports de la 1ère Région Maritime et commande la compagnie des disponibles, puis le groupe des recrues. Officier-Adjoint au centre militaire de la Marine à Paris du 14 août 1928 au 10 décembre 1934, il commande les marins indigènes en mission à Paris à l'occasion de l'Exposition coloniale de 1931. Il est décoré de la croix d'Officier du Dragon d'Annam le 20 avril 1932 et de la croix d'Officier du Nicham Ifsikar par décret de S.A.R. le Bey de Tunis du 7 février 1933.

Promu Officier de première classe des Équipages de la Flotte le 5 octobre 1929. Il participe au concours littéraire organisé par le "Marin Combattant" en 1932 et obtient le prix du ministre de la Marine pour son récit du coup de main du 24 septembre 1918 en avant du moulin de Laffaux (4 juin 1932). Il est décoré de la médaille d'or de l'Education Physique (avec rosette) et des palmes académiques, pour services rendus à l'instruction physique. Officier instructeur à bord de l'Armorique le 10 décembre 1934, puis désigné le 5 juin 1935 pour le 2ème Dépôt, où il fait fonction d'Adjudant Major par intérim. Il est décoré de la croix du combattant volontaire 1914-1918, par décision ministérielle du 26 juin 1936. Capitaine de la 3ème Compagnie de Marins-Pompiers à la direction du port de Lorient le 3 novembre 1936, puis de la 2ème compagnie, à la Direction du port de Brest, le 1er Janvier 1938.

Promu au grade d'officier Principal des Équipages de la Flotte par décret du 3 février 1938. Cité à l'ordre de la Brigade le 8 novembre 1940 pour "exemple de courage et de sang-froid les 18 et 19 juin 1940" (citation comportant l'attribution de la croix de guerre 1939-1940). Le Vice-Amiral Brohan, major général du port de Brest lui adresse, par ordre du 21 juin 1940, ses félicitations pour la "fidélité à son poste, le courage silencieux et la solidarité de la belle compagnie de Marins-Pompiers".

Il est blessé en service commandé le 8 décembre 1940.

Promu Officier de la Légion d'Honneur pour "services exceptionnels" par arrêté de L'Amiral de Flotte, Ministre de la Marine, le 1er Août 1941. Sa conduite lui vaut une lettre de félicitations du Docteur Le Gorgeu, Sénateur-Maire de Brest (21 mai 1941). Atteint par la limite d'âge le 11 juin 1942 et versé dans la réserve, il est maintenu provisoirement en activité de services et garde le commandement de son unité jusqu'en septembre 1944. Ainsi que le rappelle le Docteur Max Laferre dans son livre "le Siège de Brest": *"Une cinquantaine de pompiers de la Marine, sous le commandement de l'Officier des Équipages TOUL, furent bloqués à la Direction du port et restèrent dans Brest durant tout le siège, tentant de sauvegarder ce qui pouvait l'être. Lors de la catastrophe de l'abri Sadi-Carnot ils intervinrent dès les premiers moments"*.

Rayé définitivement des contrôles de l'activité le 1er décembre 1944, il totalise 37 ans de services militaires effectifs, dont 16 ans de campagnes.

Ils se retire à Lesneven (Finistère), 12 rue du Folgoët, où il fête ses noces d'argent le 15 mars 1945; en 1946, il est nommé membre du comité directeur départemental de la fédération nationale d'Education Physique.

Il meurt à Limoges le 2 juin 1963.

Composé par l'auteur
et reproduit par Cloître Numérique
29800 Saint-Thonan - Tél. 98 40 18 36
Dépôt légal n° 562 - 22 mars 1996 - ISBN : 2-910981-18-5

