

L'Histoire de ma vie

par

René HORELLOU

Avec, en particulier, sa navigation à bord du navire de guerre

Le Terrible

SOMMAIRE

	Page
Introduction	2
Mon entrée dans la Marine	3
L’histoire trouble du sous-marin « Surcouf »	4
L’odyssée des espèces sonnantes et trébuchantes	5
L’armistice	8
Sous-marins contre cuirassés	10
Les colonies au secours de la France pour son ravitaillement	12
Notre arrivée aux USA	13
Capitaine de frégate et commandant du Terrible Pierre Lancelot	14
Mission aux Antilles	15
Premières opérations de la 10 ^{ème} DCL : Salerne-La Corse	15
Missions en Méditerranée orientale	16
Chasse aux convois en Adriatique	17
Participation au débarquement de Provence	20
Mon débarquement du Terrible	22
Le tragique abordage du 25 décembre 1944	22
Le dernier voyage	25
Éloges	26
Pièces annexes.....	27

INTRODUCTION

Pour beaucoup de Français, les récits de la guerre 1939-1945 appartiennent déjà à l'Histoire. Peu nombreux sont ceux qui connaissent l'histoire de ces longues années de lutte et, en particulier, celle de la lutte sur mer.

C'est l'histoire des trois navires : le « Terrible », le « Fantasque » et le « Malin », trois croiseurs légers qui étaient la fierté de notre flotte de 1939, et n'avaient pas de rivaux dans les marines étrangères.

Dotés de lignes élégantes, exceptionnellement rapides, tous avaient dépassé la vitesse de 43 nœuds aux essais. Fortement armés, dotés des plus récentes techniques d'armement après leur refonte à Boston, dans le premier semestre 1943 (radars, asdic, affûts doubles et quadruples de 20 et 40 mm télépointés).

Pendant la guerre 39-45, ils devaient être spécialement choisis pour des opérations à la mesure de leurs brillantes possibilités, en Atlantique et en Méditerranée : raids à grande vitesse, transports rapides de troupes, bombardements inopinés d'objectifs terrestres, interceptions de bâtiments isolés et de convois, incursions nocturnes dans les eaux ennemies.

Ces missions, très diverses, comportaient des phases rapides et exaltantes, mais aussi de longues et harassantes journées d'une dure navigation, coupées seulement de brèves escales de ravitaillement, et elles mettaient à l'épreuve l'endurance, le patient courage et la force morale des équipages.

Quartier-maître radiotélégraphiste et radariste à bord du « Terrible », j'eus la chance de vivre sur ce bâtiment prestigieux, le rêve de tous les marins : faire pleinement et utilement son métier.

À travers les vicissitudes et le succès de ces trois bâtiments, qui formaient la 10^{ème} Division de Croiseurs Légers, la trame quotidienne de la vie à bord, qu'éclairaient parfois des actions rapides et exaltantes, mais faites-le plus souvent de longues veilles monotones, de besognes utiles, certes, mais sans grandeur, de patrouilles épuisantes et souvent décevantes, vie animée parfois par des épisodes pittoresques ou des heures joyeuses, et l'ignorance du sort des familles restées en France.

MON ENTRÉE DANS LA MARINE

Après l'incendie qui a détruit la minoterie de mes parents, les laissant ruinés avec une famille nombreuse, exsangue, je me suis trouvé « engagé » dans la Marine, à l'école des Mousles de Brest, pendant neuf mois, ensuite j'ai suivi une formation de radiotélégraphiste, pendant six mois, jusqu'à mi-juin 1940, à l'école de Port-Louis. Ce sera sa dernière année d'activité. Les Allemands sont aux portes de Lorient. Je quitte Port-Louis pour Brest. J'ai 17 ans et je commence la guerre !

J'embarque à Brest le 10 juin 1940, jour de la déclaration de guerre de l'Italie et de l'Allemagne à la France, sur un chalutier armé, le « Pierre-André », où j'étais le seul membre d'équipage d'active, en tant que radio, direction Cherbourg et Portsmouth où une importante partie de la flotte française y est stationnée, les Anglais ayant fait main basse sur ces navires de guerre.

Arrivés à Portsmouth, sur le « Pierre André, ex chalutier de Boulogne, ma surprise fut grande en voyant arriver au local radio, un soldat anglais m'ordonnant : « Lève-toi et viens ! » et où nous sommes très mal accueillis et dirigés vers un camp d'ex-prisonniers allemands, à Birkenhead, au nord de l'Angleterre. Nous sommes logés dans des tentes de 8 personnes, dans des conditions d'hygiène déplorables, et par un temps typiquement anglais : pluie, vent, boue... et où le premier jour de notre arrivée, un marin du Savorgnan de Brazza a été froidement abattu par un vigile dans un mirador, pour s'être approché des barbelés. Excuses des autorités anglaises. Mais le mal était fait. Il avait à peine vingt ans ! Alors que Churchill nous avait promis le rapatriement en Afrique du Nord, à Casablanca. Promesse non tenue !

Le gouvernement français (Pétain) et les Allemands, avaient promis aux marins français se trouvant en Angleterre, la mise à disposition d'un paquebot, le « Djenné », éclairé nuit et jour, avec les signes de la Croix-Rouge, pour les rapatrier vers la France et éviter qu'ils rejoignent le colonel De Gaulle.

Le 3 juillet 1940 : Mers el Kébir, les Anglais tentent de couler la flotte française au mouillage : 1 500 morts sur le cuirassé « Bretagne ». Pauvre Marine française...

Début 1941 commence une période moins tragique. J'embarque sur le contre-torpilleur « Le Terrible », direction le Maroc et l'Afrique occidentale française.

L'HISTOIRE TROUBLE DU SOUS-MARIN « SURCOUF »

L'épopée guerrière du « Surcouf » sera brève, moins de deux ans, mais intense. Elle commence en mai 1940 lors de l'invasion allemande en France, le « Surcouf », travaux inachevés, appareille précipitamment de Brest et rejoint les côtes anglaises et une grande partie de la flotte française : accueil froid (nous y sommes habitués), voire glacial, qui tourne à l'affrontement : quelques morts inutiles de part et d'autre, puis notre sous-marin quitte Plymouth sous pavillon des Forces Navales Françaises Libres (FNFL) pour rallier l'arsenal américain où il sera modernisé.

Madame la Consule de France à Panama, donne des renseignements sur un bateau français, le « Surcouf », qui aurait disparu en eaux territoriales panaméricaines, au cours du siècle dernier et dont l'équipage serait enterré au Panama.

Le « Surcouf » était un sous-marin et pas n'importe lequel. Bigre !

Il était en son temps, le plus grand, 110 mètres, le plus puissamment armé, le plus sophistiqué, le plus... des sous-marins du monde !

Commandé en 1926, lancé en 1929 et armé en 1934 dans les chantiers de l'arsenal de Cherbourg, sa mission principale est le contact et la protection de l'empire colonial français.

Armement : 126 hommes.

Il entre en service en mai 1934. C'est le plus grand sous-marin de son époque.

Il est doté d'une impressionnante tourelle d'artillerie étanche où sont installés deux canons de 203 mm pouvant tirer des obus de 120 kg à 2 700 mètres.

De plus, un hydravion biplace est logé dans un cylindre étanche et permet d'élargir le champ d'exploration et d'assurer la direction de tir.

En carénage à Brest lors de l'invasion allemande, il rejoint Plymouth sur ses seuls moteurs électriques.

Réarmé par les Forces Navales Françaises Libres (FNFL), son histoire se termine tragiquement dans la nuit du 17 février 1942, à 72 milles du canal de Panama. Le cargo américain « Thomson Lykes » l'aborde et le coule (version officielle admise).

Il n'y a pas de survivants parmi les 130 membres d'équipage.

La coque gît par 3 000 mètres de fond au nord-est de Colon.

Pearl Harbour le 7 décembre 1941 : évènement majeur qui provoque l'entrée des USA dans la seconde guerre mondiale ; dans ce désastre ils vont perdre la totalité de leur flotte du Pacifique. Cette carence en matériel de guerre et en hommes aptes à les amener, ne sera pas sans conséquence sur le destin du « Surcouf ».

Au Panama, dans la zone du canal la tension est extrême. Les autorités craignent une attaque massive des sous-marins allemands et japonais. On fait alors appel au « Surcouf ». Il est attendu le 19.02.1942 à Cristobal où il n'arrivera jamais.

Car, dans la nuit, confondu avec un grand sous-marin ennemi il sera bombardé et coulé par l'aviation américaine.

Depuis près de 70 ans, en mer Caraïbe gît l'épave du « Surcouf » par des fonds de 3 000 mètres. Pendant les jours qui suivirent, la mer déposa des cadavres sur les plages de la pointe San Blas. Ils furent recueillis et enseveli par la population locale : les Indiens Cunas.

Lors de notre séjour à Boston, les Américains qui nous avaient reçus, nous avaient beaucoup parlé de l'équipage de ce sous-marin, qu'ils avaient si bien accueilli, tout comme les marins de la 10^e Division des croiseurs légers français, et qui avaient été très choqués de savoir que ce sous-marin avait été coulé par l'aviation américaine.

Les Autorités américaines admirant, mais redoutant la technologie d'un tel sous-marin, ne pouvaient le laisser poursuivre son destin !

Caractéristiques principales du « Surcouf »

Son autonomie : 20 000 km, tout comme les plus grands bâtiments de guerre de surface.

Canons de 203 mm qui projettent des obus de 120 kg à une distance de 27 km.

Pour l'abordage des navires ennemis, une grande vedette à moteurs.

Merveille des merveilles, un hydravion aux ailes repliables pour les reconnaissances et réglages de tirs.

L'ODYSSÉE DES ESPÈCES SONNANTES ET TRÉBUCHANTES

Les réserves d'or de la Banque de France sont sauvées in extremis en 1940

Au printemps 1940, 1 777 tonnes d'or quittent la France, le métal précieux ne reviendra qu'à la Libération.

Le stock d'or de la Banque de France constitue le trésor de guerre. Ce stock est considérable. « Il n'est pas inépuisable ». Le Journal des Finances souligne avec raison l'importance vitale des réserves d'or de la France, alors que les Etats-Unis, au nom de leur neutralité dans le conflit, imposent la règle du cash and carry, « payé et transporté » les achats de matériel militaire doivent se régler en dollar ou en métal précieux. Mais ce que le journal ne dit pas, car la chose doit rester totalement secrète, c'est que ce trésor, gage ultime de la France ne se trouve plus à Paris et va même bientôt connaître une odysée digne de l'époque des galions.

Les réserves de la Banque de France sont décidément nomades. En 1870 elles avaient trouvé refuge dans le port de Brest, prêtes à partir en Grande-Bretagne. En 1914, elles sont mises à l'abri dans des caches du Massif Central. Dès 1939, avant même le déclenchement du conflit, elles rejoignent 91 dépôts au Sud, à l'Ouest et au Centre : 756 tonnes de métal précieux sont ainsi acheminées par camions au Puy. Pour faciliter le transport on transforme les lingots, les pièces d'or que les Français patriotes avaient apportés durant la Première guerre mondiale.

Mais, au printemps 1940, après la percée des armées allemandes, ces précautions sont insuffisantes.

Il faut organiser l'évacuation outre-mer des 1 777 tonnes d'or de la Banque de France, auxquelles s'ajoutent 230 tonnes d'or Belges et Polonais, ainsi que 200 caisses de la Banque nationale de Suisse.

À noter que les réserves de la Bank Polsky ont déjà effectué un étonnant périple : évacuées de Varsovie à l'arrivée des troupes allemandes en septembre 1939, elles ont gagné par chemin de fer le port de Constanza, en Roumanie, d'où un petit pétrolier anglais les emmène en Turquie. De là elles partent en train pour Beyrouth, d'où la flotte française les convoie jusqu'à Toulon avant qu'elles ne se retrouvent dans les caves de la succursale de la Banque de France de Nevers. Seules, si l'on ose dire, les réserves de la Tchécoslovaquie ne posent pas de problème, et pour cause !

Après l'occupation du pays en mars 1939, l'Allemagne a demandé la restitution de l'or tchécoslovaque à la Banque des règlements internationaux, sise à Bâle, à laquelle Prague avait remis son or.

Le plus incroyable est que la B.R.I. (Banque des règlements internationaux) a accepté, ainsi que la Banque d'Angleterre, où cet or avait été mis à l'abri ; on aurait pu au moins gagner du temps et porter la question devant le tribunal arbitral, prévu par les accords de La Haye.

En revanche, grâce à la diligence de la Banque de France et à l'efficacité de la Royale Marine anglaise, les Allemands ne récupéreront pas une once de l'or français. Lorsque, dès le 16 juin 1940, une semaine avant l'armistice, un général allemand se présente rue de La Vrillière et demande : « où est l'or ? ». On le conduit dans les caves, qui sont vides. Même les billets « dits de la réserve du gouverneur » se sont volatilisés : ils ont gagné l'Angleterre par les ports de la Manche et de la Bretagne. Ils reviendront à hauteur de 7 milliards de francs, dans des avions anglais pour être parachutés à la Résistance.

Quant à l'or, il s'en faut de peu qu'il ne tombe dans les mains nazies, notamment à cause des tergiversations du gouvernement qui refuse l'aide américaine. Début juin, le président Roosevelt propose d'envoyer un croiseur et deux destroyers « pour transporter en lieu sûr tout l'or restant en France ».

Pour contourner le Neutrality Act qui interdit de transporter sur un navire de guerre de l'or monétaire « appartenant à un état belligérant », un astucieux

montage juridique est mis au point : l'or serait, au départ, « vendu » aux Etats-Unis et racheté au même prix, bien sûr, par la France à son arrivée à New York. Mais le gouvernement français est divisé : « les ministres qui déjà opinent pour l'armistice, veulent que la France garde son or ». L'affaire, si l'on peut dire, tombe à l'eau et c'est la Royal Marine anglaise qui doit organiser en catastrophe la mise à l'abri du stock d'or restant en France. À la vérité, ce dernier a bien maigri depuis septembre 1939. Plus de 800 tonnes d'or ont déjà gagné New York via Halifax au Canada pour régler les achats réalisés dans le cadre du Cash and Pay. Les navires français arrivent avec l'or et repartent avec les canons, les mitrailleuses et les avions.

Parfois, trop tard, comme pour le « Béarn » et la « Jeanne d'Arc », arrivés fin mai 1940 à Halifax avec 299 tonnes d'or à bord, ils chargent aussitôt 110 avions, mais quand ils approchent des côtes françaises l'armistice va être signé et ils sont détournés vers la Martinique, où les appareils rouilleront au sol.

Le croiseur « Emile Bertin » connaît une aventure encore plus surprenante : arrivé le 18 juin à Halifax avec 254 tonnes d'or, il reçoit l'ordre du nouveau gouvernement français, le gouvernement Pétain, de gagner aussitôt la Martinique. Il brûle la politesse aux Anglo-canadiens qui veulent le retenir et transporte l'or à Fort-de-France où il sera entreposé jusqu'à la fin de la guerre.

Reste, fin juin 1940, à la veille de l'armistice quelque 1 260 tonnes d'or à évacuer, dont l'essentiel est à Lorient, et dans le port de Portzic, près de Brest. Elles sont chargées du 16 au 19 juin sur des bateaux civils réquisitionnés, alors que la Luftwaffe mitraille le port et lance des mines magnétiques.

Dans son rapport, l'envoyé de la Banque de France raconte comment 16 201 caisses et sacs d'or, sont chargées sur des navires et gagnent Casablanca puis Dakar d'où le trésor gagne par chemin de fer, le Soudan français. Il y restera durant toute la guerre, malgré les pressions allemandes pour son rapatriement en métropole.

Le 23 juin 1940, la Banque de France avait inscrit à son bilan, 84 616 milliards de francs d'encaisse or. En décembre 1944, ces réserves métalliques s'élèvent à 84 598 milliards. La France retrouve ses 1 777 tonnes de métal précieux, ou plutôt « aurait retrouvé ces tonnages de métal précieux » si elle ne devait restituer à Bruxelles l'or belge livré par Vichy à l'Allemagne. Au total, en tenant compte à la fois de cette cession et des prises sur l'or nazi, la France dispose de 1700 tonnes d'or pour faire repartir son économie.

L'ARMISTICE

Le 25 juin 1940 l'armistice entre la France d'une part, l'Allemagne et l'Italie d'autre part entre en vigueur. Tous les bâtiments à la mer reçoivent l'ordre de regagner leurs ports. L'article 8 de la convention d'armistice précise, notamment, que « la flotte de guerre française », à l'exception de la partie qui est laissée à la disposition du gouvernement pour la sauvegarde des intérêts français dans son empire colonial, sera rassemblée dans les ports à déterminer et devra être démobilisée et désarmée sous le contrôle de l'Allemagne ou de l'Italie. La désignation de ces ports sera faite d'après les ports d'attache des navires en temps de paix.

La clause concernant le désarmement de nos navires dans leurs ports d'attache du temps de paix impliquant que les bâtiments de l'Escadre de l'Atlantique soient désarmés à Brest occupé par les Allemands et donc à leur merci, est considérée comme inacceptable par nos négociateurs. Après d'âpres discussions, les Allemands admettent verbalement que le principe d'un stationnement général en zone libre ou dans l'Empire pouvait être admis par les commissions chargées d'appliquer les textes. Cette concession tout à fait capitale, reste, malheureusement verbale et ne figurera pas dans les textes de la convention communiqués à la Grande Bretagne.

À Londres, le Premier ministre, Winston Churchill considère le fait que la Royal Navy se trouve désormais confrontée seule aux flottes allemandes et italiennes réunies.

Effrayé à la pensée que les Allemands pourraient s'adjuger le gros de la flotte française, représentée par ses cuirassés modernes et leurs escortes de croiseurs et de contre-torpilleurs, il décide de faire main basse sur les navires réfugiés en Grande Bretagne et de se rallier, de détruire ou de mettre hors de combat, le gros de l'escadre susceptible d'être internée à Brest, qui est mouillée à Mers el Kébir. Ce sera l'opération « Catapulte » dont l'exécution est fixée au mercredi 3 juillet. Dramatique journée que ce mercredi de la mésentente, fruit des non dits des journées précédentes ayant engendré méfiance et chacun pour soi, « Catapulte » va provoquer de terribles hécatombes et transformer pendant vingt-six mois durant les alliés en adversaires. Le monde subit encore les conséquences des événements qui en découleront.

Ce mercredi 3 juillet 1940, donc, au petit jour les soldats britanniques envahissent les bâtiments français réfugiés en Grande Bretagne, font prisonniers leurs équipages et saisissent les navires. La force « H » se présente devant Mers El Kébir et remet un ultimatum à l'amiral français commandant l'escadre de

l'Atlantique immobilisée là par l'armistice. Faute d'accepter l'une des propositions qui lui sont présentées, les forces britanniques ouvriront le feu dans le but de couler ou rendre inutilisables les grandes unités qui y sont mouillées. Les ordres stricts d'une part, l'absence de communication avec les états-majors d'autre part, s'ajoutant à la méfiance et à l'incompréhension, consomment l'irréparable. À 17 heures, après une journée de négociations sans issue, les cuirassés britanniques ouvrent le feu. Le cuirassé « Bretagne » chavire avec presque tout son personnel, le lendemain on entendait encore taper contre la coque les marins, prisonniers, donc dans l'impossibilité de quitter le bâtiment retourné, le cuirassé « Provence » va s'échouer, le cuirassé « Dunkerque » est gravement endommagé, le contre-torpilleur « Mogador » reçoit un obus de 381 mm qui écrase son arrière et fait exploser ses grenades sous-marines. Cet obus était destiné au cuirassé « Strasbourg » qui vient d'appareiller en catastrophe avec une escorte de contre-torpilleurs qui engagent les destroyers d'escorte britanniques. Les bâtiments qui ont pu s'échapper ainsi regagnent Toulon, rejoints par les croiseurs et les contre-torpilleurs stationnés à Alger.

Tandis que s'effectuent ces mouvements, l'état-major français qui établit la liste de la flotte nécessaire pour la sauvegarde des intérêts français dans l'empire, prévu par l'article 8 de la convention, prenant prétexte de l'agression britannique, portent sur la liste la presque totalité des bâtiments disponibles. Cette liste envoyée à Berlin le jour même sera acceptée à titre provisoire par la Kriegsmarine.

En juillet des avions torpilleurs britanniques du porte-avion « Ark-Royal » reviennent pour achever le cuirassé « Dunkerque » et font encore de nombreuses victimes, ce qui porte le nombre des morts à 1 297. Le médecin militaire Michel Lijour, de Rosporden, s'en est sorti. Je l'ai revu quelques années plus tard à Dakar et à Rosporden.

À Londres, le général de Gaulle s'efforce de constituer à partir des forces rapatriées de Norvège et de quelques-uns des marins internés par les Anglais, un corps de volontaires, noyau des Forces françaises libres, ayant pour symbole une croix de Lorraine dans le blanc du pavillon tricolore.

Le 13 août 1940, le Tchad se rallie à la France Libre, suivi le 27 par le Cameroun et le 28 par Brazzaville et le Congo. Le général de Gaulle souhaite appuyer ce mouvement en s'installant à Dakar, seul port, avec Casablanca, disposant de cales de radoub entre le Cap et Gibraltar et où est entreposée une partie de l'or des banques de France, de Pologne et de Belgique, soit 4 944 caisses d'or belges, 1 208 caisses d'or polonais et pesant ensemble 275 tonnes embarquées à Lorient par le croiseur auxiliaire Victor Schœlcher, et 16 417 caisses de sacoches d'or de la banque de France. L'ensemble des 22 669 caisses et sacoches pesant environ

1 120 tonnes et valant 50 milliards de francs de 1940 a été transporté par la Première DCX escortée par des contre torpilleurs.

Cet or fut débarqué à Dakar du « Victor Schœlcher » et de l'« El-Kantara » au reçu de la nouvelle de l'attaque anglaise de Mers El Kébir et placés sur des wagons à destination de Thiès, au Sénégal.

Pour enrayer la contagion des ralliements de nos colonies à la France Libre, le gouvernement de Vichy a obtenu de la commission d'armistice, l'envoi à Dakar de la 10^{ème} division de contre torpilleurs, comprenant le « Fantasque », « l'Audacieux » et le « Terrible ».

Le lundi 23 septembre, au petit jour, les avions de l'« Ark-Royal » lancent des tracts sur la ville annonçant que le général de Gaulle et les Anglais viennent ravitailler Dakar menacé par l'ennemi et la famine et, en matinée, les cuirassés anglais ouvrent le feu sur le port et le « Richelieu ». Les tentatives des avisos FNFL (Forces navales françaises libres) de s'approcher du port sont repoussées par notre cuirassé et les parlementaires envoyés par le général de Gaulle pour porter un message au gouverneur général Boisson, au commandant de la marine et au général commandant la place, sont contraints de s'enfuir pour ne pas tomber prisonniers.

SOUS-MARINS CONTRE CUIRASSÉS

Le bassin de radoub achève de se remplir pour libérer le « Béveziers » qui appareille, déjà aux postes de manœuvres. La manœuvre du « Fantasque » qui n'a toujours qu'une seule machine est ralentie par la nécessité de prendre un remorqueur pour virer en direction de la passe. Ce faisant il se rapproche du bassin dont le « Béveziers » vient de sortir. Le commandant Lancelot qui suit la manœuvre, fait mettre en route pour le suivre et en approchant de la sortie, vers 5 heures, fait prendre l'immersion périscopique pour dissimuler tant soit peu la coque vermillon. Il a ordre de se porter à 10 milles dans le sud de Gorée et d'attaquer tout bâtiment aperçu. Toujours propulsé par une seule hélice, il se dirige vers la porte du barrage entre Gorée et le Cap Manuel et la franchit en plongée, pour éviter d'être repéré par les mouchards. Il s'éloigne ensuite vers le sud pour gagner la zone d'opération qui lui a été assignée.

À 4 h 50, parvenu à 4,5 milles dans sud de Gorée, il aperçoit un cuirassé anglais à 8 000 mètres dans le sud escorté par deux destroyers. Comme il se dirige vers la région où se trouve l'« Ajax », le « Béveziers » s'abstient de chasser. La veille, l'un de ses frères, le « Persée » attaquant en surface avait été coulé. Quant à l'« Ajax », sortant des barrages, il avait été repéré par les avions et bombardé

sans résultat, alors qu'il venait juste de plonger. À 8 h 10, alors que le « Béveziers » gagne son poste, l'« Ajax » à peine sorti est repéré par les destroyers sur un coup de périscope malheureux et grenadé par le destroyer « Fortune ». Ses batteries chavirées avec des voies d'eau, son commandant ordonne de faire surface pour sauver l'équipage.

Parvenu à 8 milles dans le sud de Gorée, le commandant Lancelot aperçoit un deuxième bâtiment de ligne, presque aussitôt il entend trois violentes explosions proches et se dérobe en plongeant à 25 mètres. À 9 h 10, aussitôt après avoir donné un coup de périscope, il entend à nouveau de fortes explosions et plonge à 30 mètres. À ce moment le commandant de l'« Ajax », désarmé, demande à la « Fortune » d'envoyer des embarcations pour recueillir son équipage après quoi, il ouvrira les purges et sera recueilli, tandis que son sous-marin disparaîtra.

Dans la soirée, le général de Gaulle constatant la résistance affirmée de Dakar, se rend sur le « Barham » pour conférer avec l'amiral Cunningham et le général Irwin commandant le blocus du port. L'accord se fait sur cette proposition, mais dans la nuit, Cunningham reçoit un télégramme de Churchill qui lui enjoint expressément de poursuivre l'affaire.

À 8 heures le Béveziers met en route pour rejoindre son poste. Il aperçoit le « Barham » et la « Résolution ». Le commandant Lancelot chasse un poste de lancement et à l'inclinaison 50° gauche à 2 500 mètres sur la « Résolution », au moment où elle amorce un virage, les 4 torpilles des tubes 1 à 4 avec 1,2 seconde entre les lancements. Aussitôt attaqué par les destroyers qui ont remonté les sillages des torpilles, Lancelot plonge à 25 mètres. 135 secondes après le lancement il entend une forte explosion : une torpille a atteint la « Résolution » à bâbord par le travers de la cheminée, provoquant une brèche de 15 mètres de large s'étendant vers les fonds sur plus de 9 mètres. 4 plaques de blindage ont été déplacées au niveau du pont principal, la chaufferie A est noyée et un commencement d'incendie se déclare dans le mazout. Tous les compartiments aux environs de la chaufferie A sont gravement endommagés. Il y a des voies d'eau dans le compartiment des dynamos n° 2, les soutes à munitions de 152, bâbord et dans 2 soutes à mazout bâbord à la hauteur de la chaufferie B. L'artillerie de 152, bâbord a été mise hors de service par une énorme colonne d'eau qui s'est abattue après l'explosion de la torpille. Le « Béveziers » fait surface sous l'île de Gorée et fait son entrée dans le port, acclamé par tous les équipages.

La « Résolution » s'éloigne avec 18° de bande. De son côté le « Barham » a été atteint 4 fois par le « Richelieu ».

L'amiral Cunningham trouve que s'en est trop et décide de se retirer d'autant plus que l'aviation de Dakar a pris la maîtrise totale de l'air. La « Résolution » passera 6 mois en réparation aux Etats-Unis.

Quant à notre sous-marin et son commandant, ils feront l'objet de citation à l'ordre de l'armée de mer suivante. Le sous-marin « Béveziers », commandé par le capitaine de corvette Lancelot, ce bâtiment, qui était en réparation, s'est remis rapidement en ordre de marche, et le 25 septembre devant Dakar a torpillé un cuirassé ennemi qui a été obligé de se retirer du combat, a réussi à échapper au grenadage d'un torpilleur ennemi.

LES COLONIES AU SECOURS DE LA FRANCE POUR SON RAVITAILLEMENT

En septembre 1940, la commission d'armistice autorise enfin la reprise du trafic maritime français sous conditions. Nos bâtiments, comme neutres, devaient porter leur nom peint en grosses lettres sur la coque et éclairés la nuit. Ils étaient ainsi facilement identifiables et repérables de loin. Aucune escorte ne devait être prévue.

Les Britanniques, de leur côté, levèrent leur blocus qui risquait de jeter la France dans une alliance avec l'Allemagne. Or celle-ci se réservait une part non négligeable des importations : 25 % des arachides et bananes en provenance de Dakar et des ports de la côte du sud, par exemple, ce qui nous mettait en situation délicate vis-à-vis des Britanniques car nous ravitaillions leurs ennemis.

Les Anglais étaient alors en droit d'arraisonner nos bâtiments et de saisir la cargaison. Par ailleurs, comme ils souffraient du manque de navires du fait notamment de la guerre sous-marine, ils leur arrivaient de capturer le bateau. Il fallait donc trouver une solution. Notre attaché naval à Madrid fut chargé d'approcher son collègue britannique à l'insu des Allemands, mais le gouvernement de sa Majesté demanda que les négociations aient lieu à Londres. Les Allemands l'apprirent et exigèrent l'abandon de la recherche de tout compromis avec l'adversaire.

L'amirauté française dût alors envisager des mesures propres à éviter l'arraisonnement et la capture de nos bâtiments de commerce. La fréquence des incidents avec les Anglais amena dès le début 1941 à regrouper les navires marchands autant que possible en convois de quelques unités et de les faire escorter par les bâtiments de la Marine nationale : chalutiers armés, torpilleurs, avisos, avec l'accord au coup par coup de la commission d'armistice.

Selon le droit international, les navires belligérants ne devaient en aucun cas exercer une action directe sur les navires marchands neutres navigant sous escorte de leur propre pavillon.

Malgré ces difficultés, la Marine parviendra à faire parvenir en France jusqu'au 8 novembre 1942, 540 convois, ayant groupé 1 750 bâtiments de commerce qui traversèrent le détroit de Gibraltar pour atteindre les ports de la zone libre.

Sans les arachides de Dakar, la ration de matières grasses aurait été réduite de moitié.

Ainsi sur sa médiocre ration alimentaire de cette période de restriction, chaque Français devra à la Marine, directement ou indirectement près de la moitié de ce qu'il aura mangé.

Telle est la situation à laquelle notre commandant de marine à Abidjan va avoir à faire face, sachant que Freetown, la principale base anglaise de la côte occidentale d'Afrique, se situe à mi-distance entre Dakar et Abidjan et que depuis le passage du Gabon et du Congo sous le pavillon de la France Libre, la Côte d'Ivoire est la colonie ouest africaine la plus éloignée pour le ravitaillement de la métropole, une sorte de terminus. Elle a pris de ce fait une grande importance sur le plan maritime, elle dépend de l'amiral commandant la marine en A.O.F. c'est-à-dire de Dakar.

NOTRE ARRIVÉE AUX USA

À la suite du débarquement américain en Afrique du Nord en novembre 1942, et de l'assassinat de l'amiral Darlan à Alger le 24 décembre 1942 (ministre de la Marine, collaborateur et successeur désigné de Pétain), et après la signature d'un accord avec les Américains, nous prenons file dans un convoi important en direction des Etats-Unis. Arrivés à Boston début 1943. Un dimanche. Nous sommes un groupe de trois qui sortons en ville un dimanche matin. Nous nous rendons compte que toute la vie commerçante est arrêtée, et c'est à ce moment là que nous sommes interpellés par un Américain d'origine française, qui nous souhaite la bienvenue. Il nous demande quelques instants pour téléphoner à son épouse et lui dire qu'il avait trouvé trois marins français et nous inviter le midi à déjeuner. Première rencontre aux USA très chaleureuse qui nous fait faire la connaissance de beaucoup de Français résidant aux USA, plus particulièrement à proximité de la frontière québécoise, tous parlaient français ce qui nous arrangeait bien, car notre anglais était très approximatif.

Notre « Terrible » est à l'arsenal pour transformations. C'est là qu'on a vu l'efficacité des Américains.

L'équipage était logé dans des bâtiments très confortables, dormant dans des lits et non plus dans des hamacs, en dehors de l'arsenal. La cuisine américaine qui changeait beaucoup de la tambouille militaire française, faite de nouilles, pois cassés, alors que dans leurs self-services on nous servait au petit-déjeuner : corn

flakes, porridges, café ou thé au lait, jus de fruits, gâteaux ou frites, enfin tout ce qui n'est pas conseillé pour un régime amaigrissant. Et au fond du self service, un panneau indiquait : « Prenez ce que vous voulez, mais mangez ce que vous prenez ! »

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

Paré le premier, le « Terrible » effectue ses premiers essais à Boston en mai 1943 puis il est envoyé aux Antilles.

CAPITAINE DE FRÉGATE ET COMMANDANT DU TERRIBLE : PIERRE LANCELOT

À Dakar, le CF (Capitaine de frégate) Lancelot apprend qu'il est désigné pour prendre la succession de son ami Sala au commandement du « Terrible », et prend passage sur un navire partant pour les USA, à la suite du débarquement américain au Maroc.

En avril 1943, le CF Sala fait reconnaître le CF Lancelot comme commandant du contre torpilleur « Le Terrible » puis passe une dernière inspection avec son successeur et, très ému, serre les mains avant de le quitter sous les « hurrah ».

Voici notre « frégaton » commandant d'un fleuron de la Marine française, le X 103, le « Terrible », détenteur du record du monde de vitesse pour cette catégorie de bâtiments avec 45,5 nœuds, soit plus de 84 km/h, que la refonte en cours va doter de radars et d'une artillerie anti-aérienne télépointée. Le CF Lancelot, juge qu'il dispose là d'un navire capable de prendre en charge les opérations les plus audacieuses, tout à fait ce qui correspond à son tempérament.

En remontant l'Hudson, passant devant la statue de la liberté, on aperçoit le paquebot « Normandie » que les Américains transformaient en transport de troupes et, par accident, un incendie s'est déclaré à bord. Les pompiers sont intervenus et ont déversé des quantités considérables d'eau sur le paquebot qui l'ont couché sur le flanc, offrant pour nous Français, un spectacle de désolation.

À New York, par un froid très vif, un des marins du « Terrible », originaire de Rospenden, a glissé sur la passerelle reliant le bord au quai, le faisant tomber dans l'eau glacée, son corps a disparu et retrouvé une semaine plus tard. À ses

obsèques, tout l'équipage réuni, dans une grande émotion, a chanté « Ce n'est qu'un au revoir mon frère ».

MISSION AUX ANTILLES

Chargé le 1^{er} juillet 1943 d'aller installer à Fort-de-France, le ministre plénipotentiaire, l'amiral Robert, délégué extraordinaire du gouvernement d'Alger aux Antilles françaises (vichyste), le « Terrible » arrive à Porto Rico après une escale à New York.

PREMIÈRES OPÉRATIONS DE LA 10^{ème} DCL : SALERNE-LA CORSE

Du 20 au 22 août 1943, la 10^{ème} DCL effectue sa première mission avec le bombardement nocturne, le 21, de Scalea, sur la côte italienne, au cours de laquelle le « Terrible » ouvre le feu contre une vedette italienne repérée au radar. La nuit suivante, après une escale à Palerme, la division effectue un raid en baie de Naples et de Gaëte.

Le 8 septembre, elle est incorporée, avec la 12^{ème} division de croiseurs, à la force « H » chargée, sous les ordres de l'amiral Willis, de la couverture du débarquement de Salerne. Durant les nuits du 8 au 9 et du 9 au 10, la formation est l'objet d'une suite de très violentes attaques sans succès de l'aviation et des vedettes lance-torpilles allemandes.

Le 11 au matin, la 10^{ème} DCL est rappelée d'urgence à Alger.

Ayant embarqué chacun 250 hommes du bataillon de choc avec matériel et munitions, les deux bâtiments appareillent le 13 septembre dès le matin et partent vers Ajaccio. Peu avant d'arriver, le commandant du « Terrible » signale une avarie de turbines à la machine arrière. Limitant sa vitesse à 28 nœuds. Au lieu du pilote attendu, c'est le sous-marin « Casabianca » du capitaine de Frégate L'Herminier, qui se fait reconnaître et les conduit au port où ils vont débarquer leurs hommes à quai à minuit. Malgré le ralentissement du « Terrible », les deux bâtiments arrivent à Alger à 18 h 15.

Le « Terrible » commence immédiatement le démontage des turbines avariées. Poussés par le désir de participer à l'opération et soutenu par les encouragements de leur commandant les mécaniciens travaillent par tiers jour et nuit réalisant l'exploit de redresser des milliers d'ailettes à la pince et au chalumeau.

Normalement il aurait fallu renvoyer les turbines chez leur constructeur en France ce qui était exclu.

Le croiseur « Jeanne d'Arc », rentré des Etats-Unis, est équipé rapidement par les Américains d'un radar à Alger. Ne disposant pas de techniciens formés au radar, nous sommes désignés avec mon collègue Georges Coron pour l'exploitation de celui-ci et sommes accueillis chaleureusement à bord par le commandant.

Cette mission s'est très bien passée, et rentrés à Alger nous rembarquons sur le « Terrible » après réparation des turbines.

Pendant ce temps, le « Fantasque » qui effectue des transports de troupes, s'échoue lors de la deuxième mission, les balises ayant été déplacées. Les avions allemands basés en Corse, prévenus de l'incident, s'apprêtent à venir attaquer le croiseur léger. Heureusement que l'aviation française basée en Corse veille au grain, pendant que tout le matériel du bord du Fantasque non indispensable est rejeté à la mer pour alléger le bateau. Un remorqueur vient à leur secours et finit par le déséchouer.

La Corse est libérée le 14 octobre.

Le 17 octobre 1943, le « Terrible » appareille au petit matin, suivi de peu par le « Fantasque ». Cap sur Gibraltar.

Le 19, la 10^{ème} DCL, renforcée par le destroyer « Active », appareille pour aller prendre l'escorte du cuirassé « Richelieu » qui revient seul des Etats-Unis à travers l'Atlantique. Le cuirassé et les croiseurs légers arrivent à Oran en octobre.

Le 2 novembre, se trouvant à Alger, nos deux bâtiments sont décorés de la croix de guerre par le général Giraud, avec pour le « Terrible », la citation suivante : À l'ordre de l'armée de mer « pour son efficace participation à des opérations de guerre importantes », au cours des mois d'août et septembre 1943 : le « Fantasque » et le « Terrible », avec le sous-marin « Casabianca » ont été les premiers bâtiments à entrer à Ajaccio, apportant par cette tentative audacieuse, le premier contingent de troupes qui devait assurer la libération de la Corse.

MISSIONS EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE

Arrivée le 9 novembre, à Oran, la division appareille le 11 pour Alexandrie. Dès leur arrivée, les bâtiments dépêchent leurs compagnies de débarquement pour aller protéger le consulat de France attaqué par des émeutiers. L'ancien commandant de la force « H » à Salerne est heureux de retrouver ses deux croiseurs français.

Le 17 novembre, le « Terrible » et le « Fantasque » embarquent chacun 300 « commandos » anglais et grecs qu'ils doivent aller débarquer la nuit prochaine sur l'île de Leros où les Allemands investissent successivement toutes les îles du Dodécanèse ont pris pied. Au moment où le commandant Lancelot va ordonner l'appareillage, un contrordre arrive : les Allemands sont maîtres de l'île. Le « Phœbe » avec mission d'aller faire un ratissage en mer Egée autour de l'île Amorgos avec les deux croiseurs légers, la « Phœbe », moins rapide, se contentant d'opérer vers la Crète. Pendant que son équipier est indisponible, le chef de division, après avoir intercepté un forceur de blocus sur les côtes d'Espagne, rallie les Açores. Il y est rejoint par le « Malin » qui, après réparations à Boston, vient de participer à la grande opération de chasse des forceurs de blocus pour laquelle le « Fantasque » vient d'arriver mais les bâtiments recherchés sont interceptés au niveau du Brésil.

CHASSE AUX CONVOIS EN ADRIATIQUE

Après réparations, le « Terrible » rejoint ses camarades à Oran le 30 janvier 1944. En février les trois bâtiments appareillent pour Tarente. Le commandant Lancelot essaie sa nouvelle turbine en faisant un galop à l'écart à 34 nœuds. La turbine ne vibre pas, par contre on a décelé de légers bruits à l'arbre bâbord, sans doute dus à l'hélice perforée.

Le 22 février, « Fantasque » et « Terrible » laissant le « Malin » à Tarente, franchissent le canal d'Otrante et gagnent Brindisi puis Bari le lendemain, et le 27, mouillent à Manfredonia, petit port situé aux pieds du mont Gargano, qui s'avance profondément dans l'Adriatique à peu près en son milieu. Ce sera sa base d'opérations contre les convois allemands qui se fauillent à l'abri des nombreuses îles de la côte dalmate.

La nuit du 27 au 28 février, le « Fantasque » et le « Terrible » effectuent un premier raid en Adriatique centrale sans autres incidents que les demandes d'identités des vigies allemandes. Au retour, le « Terrible » croise le « Malin » ralliant Manfredonia et continue vers Brindisi pour ravitailler. Il est de retour à Manfredonia le lendemain matin. Sur le parcours il croise le « Fantasque », en route pour Brindisi. Ainsi, chaque nuit, deux navires de la division doivent aller patrouiller tandis que le troisième va ravitailler. Le « Malin » ayant des ennuis de ventilateur de chauffe « en botte » et ses deux radars en panne, demande à son camarade Lancelot d'être guide de navigation. Pour éviter les déclenchements intempestifs des radars, à chaque tir des canons de 138 mm du bord, mon collègue Georges et moi, responsables de ceux-ci, bloquons les relais des appareils et, à l'étonnement de l'officier de transmission et des autres bâtiments,

nos radars continuaient de fonctionner normalement. Le « Terrible » prend ainsi la tête de la formation. À 21 h 34, son radar détecte à 6 milles (nautiques) de la pointe nord de l'île Premuda, un convoi allemand. Il comprend un cargo de 6 400 tonnes, le « Capitan Diedrichsen », ex italien, escorté par les torpilleurs TA 36 et TA 37 ex italiens aussi. Le commandant Lancelot informe le « Malin », fait mettre à 30 nœuds et ouvrir le feu. Le TA 37 encaisse deux obus dans sa machine et s'enfonçe ; les munitions du cargo sautent, et le bateau explose et disparaît corps et biens instantanément. Probablement touché par une des torpilles lancées par chacun des deux croiseurs légers. Tandis que de leur côté TA 36 et UJ 205, torpilleurs ex italiens, s'efforcent de sauver l'équipage du cargo.

Le samedi 4 mars ils repartent pour explorer les golfes de Trieste et de Venise et rentrent en traversant à 30 nœuds un champ de mines pour éviter les batteries de la côte d'Istrie et arrivent à Tarente. Les 7 et 8 mars, « Fantasque » et « Terrible » font un raid dans le golfe d'Arcadie et une démonstration sur le port de Zante (Yougoslavie) sur lequel ils tirent quelques salves puis rentrent à Tarente.

La nuit suivante, ils font un raid de soutien des partisans yougoslaves sur la côte dalmate entre les îles Vis, Hvar, Corcula, Lagosta, Mljet, échangent des signaux de reconnaissance avec une embarcation de partisans du maréchal Tito, puis rejoignent Brindisi. Peu après minuit le dimanche 19, ils interceptent un convoi de quatre barges, dont l'une de 220 tonnes avec 17 hommes, un canon de 75 et deux de 20 mm, plus un navire atelier, le « Titanic ». Ils sont partis de Katakolon la veille pour transporter 4 canons de 150 mm. Le combat dure 40 mn. L'escorte réagit vigoureusement. Seul le « Titanic » parvient à s'enfuir à la faveur d'un champ de mines. Une barge probablement chargée de munitions, abandonnée semble-t-il, est canonnée à bout portant quand elle passe à hauteur du « Terrible » et explose. Des éclats font un gros trou dans la coque, d'autres traversent le masque de la pièce 2, démolissant les répéteurs de télépointage et blessant grièvement un pointeur au thorax. Sur le « Fantasque » on compte 4 blessés, dont un par éclat qui a pénétré sous le casque, un autre a reçu des éclats au visage et dans la poitrine, dont un a perforé le poumon. Le commandant fait mettre la division à 33 nœuds pour rallier Malte, évitant ainsi les avions qui auraient pu la poursuivre sur la route de Tarente. La situation des blessés préoccupe le commandant qui demande par radio à Malte qu'on envoie un ou deux hydravions prendre les blessés, mais l'état de la mer rend l'opération impossible et ralentit les bateaux qui se hâtent autant que le permet le temps. Sur le « Terrible » une voie d'eau se produit à la sortie de l'arbre d'hélice bâbord, obligeant à ralentir à 27 nœuds. Ils arrivent à Malte, néanmoins, à 13 h. Malgré les télégrammes demandant des ambulances sur le quai, la vigie ordonne au « Terrible » de rester à l'extérieur, tandis qu'un pilote fait entrer le chef de division dont les rambardes tordues et ses tas de douilles vides sur le pont, arrêtent quelques curieux. Le vent est tel qu'il faut plus d'une heure au « Fantasque » pour s'amarrer sans le

concours d'un remorqueur. Sur le quai, d'ambulance...point. Dame, nous sommes dimanche !

Le médecin part avec l'embarcation du bord en quémander une à l'hôpital tandis que le « Terrible » entre à son tour. Pendant ce temps le projecteur de la vigie signale : « Un médecin officier en route vers vous, il a commandé une ambulance ». Par projecteurs et par radios affluent les messages de félicitations des différentes autorités britanniques.

Les blessés sont enfin débarqués et les comptes-rendus arrivent, réservés en ce qui concerne les deux grands blessés.

Un courrier apporte au commandant Lancelot un document sur papier bleu, frappé de la couronne royale avec la devise : « Honni soit qui mal y pense ». Ainsi rédigé : « Captain de frégate P. Lancelot. FN.
To receive the distinguished service cross ».

Il s'agit du certificat d'attribution de la croix pour services éminents rendus par le capitaine de frégate Lancelot, dont le texte traduit en français expose :

« Pour service éminent rendu dans le commandement du navire français le « Terrible » lorsque le 29 février 1944 le « Malin » (officier le plus ancien) et le « Terrible » qui avaient reçu l'ordre d'exécuter une opération contre le trafic maritime dans le nord de l'Adriatique, rencontrèrent un convoi ennemi estimé comprendre un navire marchand de 6-7000 tonnes, un navire de 2-3000 tonnes escortés par une vedette lance-torpilles et deux escorteurs.

Les destroyers français les engagèrent (combattirent) immédiatement.

Au cours de ces opérations qui ont comporté plusieurs raids dans les eaux ennemies, ces croiseurs ont détruit 10 bâtiments et avions ne subissant eux-mêmes que des pertes légères malgré les violentes réactions de l'ennemi.

La citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme à chacun des bâtiments et à leur commandant et équipage.

Ce nouveau séjour en Egypte a pour objet la chasse aux convois allemands qui ravitaillent les îles de la mer Egée. Le but est la destruction, mais la menace de l'intervention de nos croiseurs légers doit suffire à les empêcher d'appareiller. Ainsi nos bâtiments vont-ils s'élancer presque tous les jours en direction du Dodécanèse sur les indications d'observateurs postés dans les ports concernés. Les raids sont interrompus par un laconique message radio : « Return to Alexandria », lorsque le convoi visé renonce à prendre la mer. Les radios de bord sont dans l'obligation de prendre en morse tous les messages émis depuis une station américaine NSS, casque sur les oreilles pendant toute la vacation d'une

durée de 6 heures, ce qui était très épuisant, les parasites atmosphériques nous en mettaient plein la tête.

Le 16 juin, nos bâtiments appareillent en direction de la haute Adriatique et du golfe de Quarnero. Vers minuit, le 17, le « Terrible » détecte au radar deux groupes de bâtiments. Il s'agit d'un convoi composé d'un petit pétrolier chargé et transportant 115 soldats. Les batteries de côte sont alertées, une fusée verte a été tirée au passage de nos bateaux. Le radar du Terrible détecte le convoi et le commandant Lancelot ordonne alors l'ouverture du feu et prend pour cible le pétrolier, tandis que le Fantasque se charge des deux dragueurs de tête. Le convoi réagit, blessant le tireur d'un canon de 20 mm et le chef timonier. Trois ou quatre gerbes groupées s'élèvent à 300 et 400 mètres : la terre entre dans la danse. Le convoi tente de se dérober vers la côte d'Istrie. Le commandant Lancelot vire pour poursuivre les fuyards. Le « Juliana » encaisse encore une salve de 138 mm du chef de division qui déclenche un immense incendie. Une gerbe s'élève à 50 mètres à bâbord milieu du « Terrible », une autre jaillit sur son avant, les artilleurs de terre ont pris la mesure de la vitesse des navires ; il ne faut pas s'attarder. Le commandant Lancelot fait cesser le feu et augmente la vitesse des bâtiments pour mettre de la distance entre nos bateaux et les batteries.

Les deux croiseurs légers entrent à Tarente le 17 juin à 20 h 15.

PARTICIPATION AU DÉBARQUEMENT DE PROVENCE

Après les durs mois d'intense activité vécus par ces bateaux, les avaries subies et l'état d'usure de certaines pièces telles que : artillerie, radar, machines, le souci du chef de division est évidemment d'obtenir la remise en état rapide de ces bâtiments pour qu'ils puissent participer en bonne place au débarquement impatientement attendu sur les plages du sud de la France. Il va falloir au capitaine de vaisseau Lancelot beaucoup de pugnacité pour arriver à ses fins. Le prestige de la 10^{ème} DCL joint au sien propre ne suffiront pas toujours pour lui obtenir gain de cause, car Bizerte était une base sinistrée après les intenses bombardements américains qu'elle a subis, et se trouve, de surcroît, placée sous l'autorité de FO Tunisia, le commandant naval britannique en Tunisie. C'est lui qui fixe les listes d'attente pour le passage des bâtiments en cale sèche.

Et finalement, c'est avec sa division au complet que le capitaine de vaisseau Lancelot partira vers les côtes de Provence.

Le 25 juillet, le « Malin » et le « Fantasque » rallient Tarente pour participer à des exercices avec les croiseurs de la 4^{ème} DC rentrés de Normandie où ils ont contribué à l'appui feu avec succès.

Le 7 août parvient la citation du « Terrible » et du « Fantasque » à l'ordre du corps d'armée pour l'affaire du 17 juin : « Sous les ordres du capitaine de vaisseau Lancelot, commandant la 10^{ème} division de croiseurs légers et le « Terrible ». Ces bâtiments ont recherché, rencontré et engagé au canon dans la nuit du 16 au 17 juin 1944 dans les parages contrôlés par l'ennemi, un convoi fortement protégé, coulant ou incendiant deux bâtiments lourdement chargés en envoyant par le fond deux vedettes d'escorte. Malgré la violente riposte de l'ennemi chacun à son bord, a, comme d'habitude, rempli son devoir avec enthousiasme, sang-froid et précision.

Cette citation comporte pour leur commandant l'attribution de la croix de guerre avec étoile vermeil ».

Le dimanche 13 août la 10^{ème} DCL au complet appareille et va mouiller en grande rade. Le commandant Lancelot réunit son équipage pour l'informer de la mission dévolue à la division et fait transmettre au « Malin » et au « Fantasque », le message suivant :

« Au moment où la 10^{ème} DCL appareille pour participer au débarquement allié sur les côtes sud de la France, je vous exprime à tous ma fierté d'être votre chef et ma confiance dans votre courage et votre zèle. Vive la France.

Signé Lancelot ».

À 13 h 30 la division lève l'ancre et rejoint les bâtiments affectés à la zone située de part et d'autre de Sainte-Maxime. Elle prend la ligne de file derrière les croiseurs de la 4^{ème} DC (réunissant à nouveau les unités de la force « Y »). Le mardi 15 août, à 4 h 45, le « Terrible » quitte la formation pour rallier la position de tir qui lui a été assignée. Il ouvre le feu à 6 h 50 avec les autres bâtiments et tire 120 coups de 138 mm en se basant sur les repères de la côte émergeant de la brume.

À 13 h 10 il fait taire de 138 coups de 138 mm une batterie allemande tirant de Saint-Agulf.

La nuit venue, la 10^{ème} DCL prend ses postes de protection de la Task Force qui patrouille au large en attendant le jour.

Le lendemain, le commandant de la 10^{ème} DCL, emmène sa division qui n'a pas eu à intervenir, l'avance des troupes dépassant la portée de ses canons, ravitailler à Propriano en Corse.

MON DÉBARQUEMENT DU TERRIBLE

Ayant reçu de mauvaises nouvelles de ma famille, surtout le décès de mon père le 15 août 1944, à ma demande et après quatre années à bord du « Terrible », sans congés et sans repos, je demande à quitter le bateau (fin novembre 1944) et suis affecté à la Préfecture maritime à Toulon où je resterai jusqu'à ma démobilisation en août 1945.

LE TRAGIQUE ABORDAGE DU 25 DÉCEMBRE 1944

Mon ami Georges CORON m'a envoyé un récit détaillé de l'accident des bateaux :

« Le 21 décembre 1944, « Terrible » et « Malin » appareillent pour rallier Toulon via Naples, afin de débarquer un premier contingent de permissionnaires. Les permissionnaires du « Fantasque » ont été répartis entre les deux bâtiments dont une soixantaine sur le « Malin », logés à l'avant dans le poste 1 et une vingtaine sur le « Terrible ».

À bord des bâtiments c'est l'euphorie dans la perspective du retour prochain en France, et l'on prépare le réveillon. Un concours de décoration des postes d'équipages est organisé. Le repas est copieux. Le commissaire a été généreux. L'extinction des feux est fixée à 4 heures.

Le jour de Noël, cas rarissime, le branle-bas est reporté à 8 heures pour permettre aux hommes de récupérer et les permissionnaires sont envoyés à terre jusqu'à midi. Une messe est dite à bord du chef de division (le Terrible). À dix heures on allume les chaudières, à 15 h on appareille. À 17 h les rationnaires sont envoyés à la soupe. Le groupe est à une cinquantaine de milles de Naples, le « Malin » se trouve dans le sud-est de son chef de division. À 24 nœuds les navires arrachent des embruns qui mouillent les vitres de l'abri de navigation. Le soleil est couché depuis un quart d'heure. Les bâtiments naviguent feux clairs. Le commandant Lancelot fait transmettre à son divisionnaire l'ordre de rallier son chef de division.

Sur la passerelle du « Malin », le lieutenant de vaisseau de quart charge son second, un enseigne, de calculer la route de chasse. Ce faisant celui-ci commet une petite erreur.

Au bout d'un certain temps, l'officier de quart constate qu'il gagne au relèvement par rapport au chef de division. N'étant à bord que depuis le mois de novembre, il

n'a pas l'expérience des évolutions nocturnes à vitesse élevée et pense en référer au commandant puis il se ravise. Un peu après, le commandant estimant que la prise de ligne est proche quitte sa chambre de veille et entre dans l'abri de navigation. Il est surpris de voir le « Terrible » par le travers à tribord et ordonne de venir sur la droite. Ce faisant le navire se rapproche du chef de division. Le commandant croit voir une abattée de celui-ci et ordonne à « droite toute ». Il sort de l'abri de navigation dont les vitres sont brouillées par les embruns et constate que l'abattée n'a pas eu lieu. Considérant le risque de collision, il ordonne de stopper et l'officier de quart met le martini qui transmet les ordres à la machine sur la position « EN ARRIERE TOUTE », mais il est trop tard et, avant même que l'inversion de marche se soit produite, le « Malin » emporté sur son erre, aborde le « Terrible » à 24 nœuds sous une incidence d'environ 150°, sur l'arrière des tubes lance-torpilles bâbord. Sous le choc, tout l'avant du « Malin » disparaît jusqu'à la pièce 1. Sa teugue et la plage avant, plus élevées que le pont du « Terrible », rasant les superstructures de ce dernier depuis la cheminée arrière jusqu'à la pièce 3, puis se cassent et coulent avec les marins qui prenaient leur repas dans le poste avant. À 17 h 40 grand choc suivi d'explosions, nous nous retrouvons tous par terre tandis que le bâtiment prend rapidement de la gîte. Nous montons sur le pont, mais nous ne réalisons pas tout de suite ce qui se passe, car un épais nuage de vapeur arrête la vue au niveau des tubes lance-torpilles. Il fait nuit, personne n'est capable de nous renseigner. Nous comptons sur notre coéquipier pour nous venir en aide, mais un peu plus loin on finit par apercevoir une masse sombre flottant sans avant. Nous réalisons alors que le « Malin » vient de nous aborder au cours d'un ralliement. La coque du Terrible est éventrée et tout le rouf arrière est soit arraché, soit écrasé sur l'arrière. L'avant du « Malin », plus élevé nous est passé par dessus puis a dû se casser et couler à tribord.

Le Terrible, pendant ce temps, s'est enfoncé avec une forte gîte. La machine est noyée. L'eau envahit le pont. Il n'y a plus de lumière à bord. Un navire hôpital tous feux allumés, passe à proximité. Nous comptons un moment sur son aide, mais il ne s'arrête pas.

La gîte ne cesse de s'accroître, on met successivement au poste de sécurité, puis au poste d'évacuation, mais les nombreux subsistants (permissionnaires) que nous transportons sont sans brassières de sauvetage et de nombreux marins du bord ont égaré la leur.

Je vais voir à bâbord où l'on pourrait sauter. La mer est houleuse et il fait froid. Sur le pont, les gens sans bouées causent une épouvantable pagaille d'autant plus que huit radeaux ont été broyés et qu'on ne sait pas trop où caser les passagers supplémentaires. Dans l'obscurité et le vent, de nombreux cris se mêlent aux ordres les rendant incompréhensibles. Dans le brouhaha on distingue la voix du commandant qui s'écrie : « Nom de D... on coule ! »

Pendant ce temps, les équipes désignées sortent tant bien que mal les embarcations à cause de la gîte. L'opération terminée, on s'aperçoit au bout d'un moment que la gîte a cessé d'augmenter, alors on rentre les embarcations.

Pendant que tout cela se passait sur le pont, les mécaniciens et les électriciens, sans perdre de temps, avaient réussi à mettre en service l'éclairage de secours et des équipes s'étaient organisées pour extraire les gens ensevelis à l'arrière (parmi les carcasses de moutons congelées, les sacs de farine éventrés vomis par la cambuse du « Malin » au passage).

Au moyen de crics nous écartons les tôles et nous parvenons à extraire des morceaux de corps et des vivants, les membres en miettes.

Simultanément, les pompes mises en fonction évacuent l'eau d'une machine et nous pouvons alors remettre en route une hélice, l'autre ayant disparu. Nous repartons vers Naples à 6 nœuds. Pendant la nuit les remorqueurs arrivent sur les lieux et s'occupent du Malin.

En fait, une fois dégagés les deux bâtiments rallieront Naples dont ils se trouvent à 52 milles, par leurs propres moyens, le « Terrible » à 60 tours avec sa machine avant en étalant sa voie d'eau grâce à son éjecteur, le « Malin », en marche arrière, pris en remorque au cours de la nuit.

Le premier y arrive à 3 h 45 le 26 et le second à 23 h.

On relèvera 6 morts et 2 corps déchiquetés sur le chef de division (Terrible) et l'on décomptera 60 disparus avec l'avant du « Malin » dont 16 du « Fantasque » (permissionnaires). On y relèvera aussi 3 blessés.

Le 28, 2 croiseurs français arrivent à Naples, avec le vice amiral Ronarc'h, commandant les forces maritimes françaises en Méditerranée et les membres de la commission d'enquête désignés la veille par lui-même, soit le contre amiral Tanguy, son président, le capitaine de vaisseau Planté et le capitaine de vaisseau Adam.

Dès leur débarquement, le vice-amiral Ronarc'h et la commission se rendent à bord du « Terrible ». Ils confèrent avec le commandant Lancelot, interrogent les officiers qui étaient sur la passerelle pendant la manœuvre de ralliement et consultent les différents registres : journal de navigation, registre des communications, etc. L'amiral Ronarc'h réunit l'équipage pour lui faire part des sentiments que lui inspirent ce drame et qu'elle est la pensée de la Marine. Il conclut sur une affirmation optimiste :

« Le « Terrible » sera reconstruit, il ne faut pas se laisser aller au découragement ». Le lendemain, la commission se transporte sur le « Malin » et procède aux mêmes investigations. Le capitaine de frégate Ballande part avec elle pour Paris. Il ne reviendra pas.

Les conclusions de la commission d'enquête dégageront totalement le chef de division de toute responsabilité dans l'abordage.

Les jours suivants, le « Malin » entre au bassin où on lui construit un batardeau en forme de faux avant avec lequel il pourra rallier Toulon le 26 février 1945. Quant au « Terrible » qui, outre les dégâts subits par la coque et les superstructures du pont milieu, avait perdu son hélice bâbord, il resta 1 mois au bassin entre janvier et février 1945. Ce fut une des périodes les plus froides de ce sinistre hiver : il faisait 0° à Naples le jour comme la nuit. Il faisait 0° en permanence à bord du Terrible dépourvu de tout isolant, comme de tout moyen de chauffage. Travaillant avec caban, cache-col au cou et bonnet de mer en tête.

Ce séjour glacial et sinistre à Naples aura apporté deux choses : d'abord la découverte de ce Naples dégradé par la guerre, dans ces immeubles et plus encore dans son moral ; et puis, à la fin de ces deux mois, nous avons eu le grand privilège de passer 3 jours à Rome avec un petit groupe où nous avons bénéficié d'une jeep de l'état-major français. Nous logions au Piazza réquisitionné.

LE DERNIER VOYAGE

Le 7 octobre 1957, le vice-amiral Lancelot se rend à Cannes pour assister au 23^e congrès national de la Fédération des Associations de Marins et Marins Anciens Combattants (FAMMAC) où il doit représenter l'amiral Nomy. Il décolle du Bourget sur un bimoteur Dassault de la base aéronavale des Mureaux. Il arrive à Cannes à 11 h 30 après une escale à Hyères. Tandis que l'amiral Lancelot se rend au congrès, l'équipage gare l'avion et immobilise les gouvernes avec des éclisses pour éviter qu'elles battent au vent.

L'heure du retour approchant, l'équipage prépare l'avion. Coup de téléphone : « L'amiral aura une heure de retard ». On remet les éclisses. Arrivée d'un messenger : « L'amiral arrive, il est pressé ». L'équipage s'active, le radio aide le mécanicien. Une éclisse est enlevée. L'amiral arrive. Les passagers embarquent rapidement, le pilote essaie les gouvernes. Peut-être ne tire-t-il pas le manche assez à fond ? Les freins sont lâchés, l'avion roule, décolle, puis soudain se cabre, puis pique vers le sol et prend feu. C'est l'accident brutal, stupide, qui fait 5 morts. L'éclisse oubliée a bloqué l'une des dérives de profondeur.

ÉLOGES

1943, 1944, « Terrible », 10^{ème} Division de Croiseurs Légers, mer Egée, Adriatique : ces dates et ces noms évoquent pour nous une foule de souvenirs ardents, sur lesquels le temps n'a pas de prise et donc sera toujours inséparable, dans nos mémoires.

PIÈCES ANNEXES

Larmor-Plage

René Horellou rédige ses souvenirs à bord du navire *Le Terrible*

Portrait

René Horellou, ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, embarqué sur *Le Terrible*, a écrit ses mémoires pour ses proches. Né en 1923 à Rosporden, ce Finistérien s'engage à 17 ans dans la marine, à bord des mousses de Brest. Il réalise ensuite un stage de six mois, à Saint-Louis, afin d'apprendre le métier de radiotélégraphiste. Avec l'entrée des Allemands dans Lorient, le jeune homme prend la direction de Brest, embarque alors, à bord du *Pierre-Treppé*, un chalutier armé. Après un court passage par l'Angleterre, René Horellou embarque sur le contre-torpilleur *Le Terrible*, l'un des meilleurs croiseurs de la marine Française.

« Comprendre le Morse »

Le Terrible a été le premier contre-torpilleur. Il a battu tous les records de vitesse. Sa vitesse moyenne : 45 nœuds. « Une référence dans ce domaine. Il était vraiment terrible ! » précise René Horellou.

Pendant la guerre, le navire exécuta de nombreuses missions en Méditerranée. En 1941, il rallie Dakar et rejoint la flotte de la 10^e division légère de la flotte. C'est à ce moment que René



René Horellou tient entre ses mains ses mémoires de la Seconde Guerre mondiale.

Horellou embarque sur le croiseur comme radiotélégraphiste. « Ce n'était pas si courant de comprendre le morse, c'est pour ça qu'on m'a envoyé sur *Le Terrible*. Ils avaient absolument besoin d'opérateurs radios » raconte l'octogénaire.

En 1943, il séjourne pendant trois mois aux États-Unis. Le navire est alors équipé en artillerie et système de détection dernier cri. « À l'époque, presque aucun navire ne disposait

de radars. Grâce aux Américains, nous avons été les premiers en Europe à utiliser cette technologie ».

Un ouvrage en 30 exemplaires

De retour en Afrique du Nord, en juillet 1943, il mène une vie particulièrement active. *Le Terrible* participant régulièrement, avec les flottes alliées, à de nombreuses opérations contre

la navigation ennemie. En 1944, René Horellou quitte le bateau pour enfin retrouver la terre ferme. Au bon moment. Quelques mois plus tard, *le Terrible* percute un autre croiseur français au large de Toulon. Les deux bateaux seront détruits.

En 1945, René Horellou est démobilisé et trouve un poste d'opérateur radio dans l'aviation civile. Il l'occupera jusqu'à sa retraite.

René Horellou, devenu grand-père, a aujourd'hui ressenti l'envie de coucher son histoire sur le papier : « Ça nous arrivait d'en parler en famille, de temps en temps, lors des repas, avec mes enfants et petits-enfants. Je racontais alors quelques anecdotes »

« C'était un réel plaisir de coucher ces événements sur le papier », raconte ce Larmorien. Dans le livre, il raconte bien en détail les quatre années que j'ai passées à bord du *Terrible*. Et depuis qu'il a fini son ouvrage, René en a même déjà imprimé 30 exemplaires. « On m'en demande un peu partout, mes enfants bien sûr, mais aussi mon beau-frère ou même des amis. »

Un succès pour cet homme qui cherche simplement l'admiration de ses petits-enfants.

Quentin BUALIX

Un été en série

Les festivals qui ont marqué l'histoire, les entreprises des îles bretonnes, les bateaux des records, la relève de la tradition bretonne... Vivez votre été au rythme des séries exclusives du Télégramme !

Du 12 au 17 juillet
Ces festivals ont
marqué l'histoire



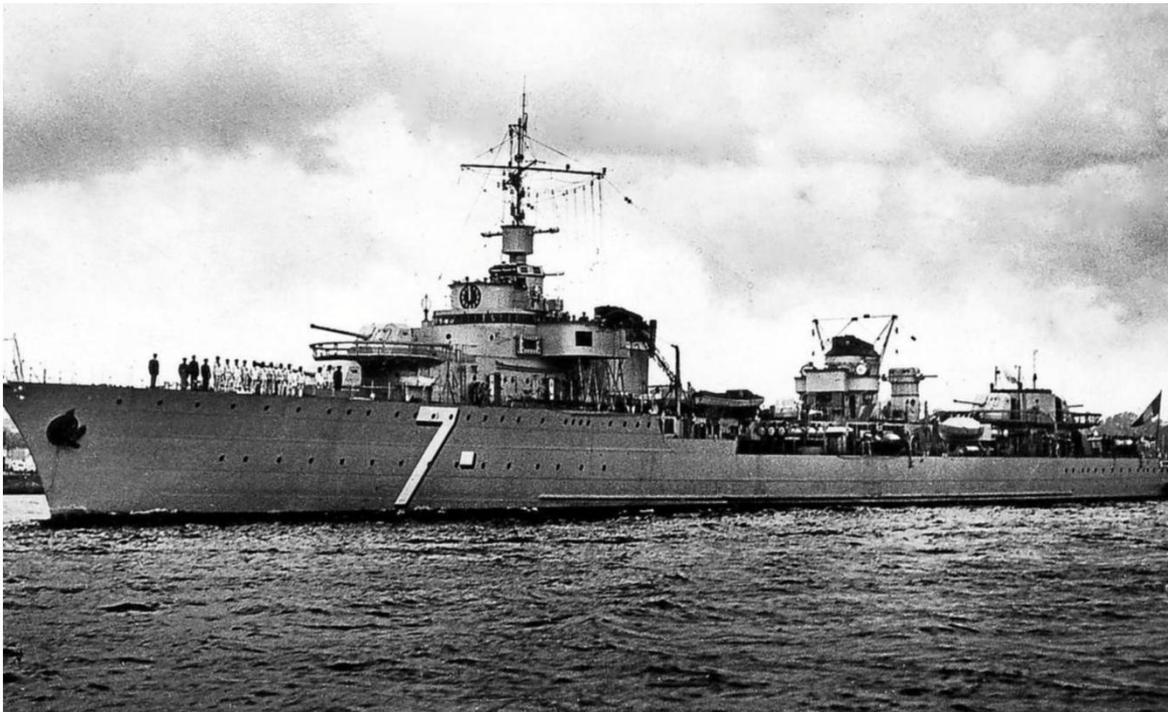
Du 19 au 24 juillet
Les entreprises
de nos îles



Du 26 au 31 juillet
Les bateaux
des records



Du 2 au 7 août
Bagadoù, cercles...
La relève est là



En 1935, le contre-torpilleur Triomphant, un des plus rapides bâtiments au monde, réalise un excès de vitesse. Collection Jean-Yves Brouard

Le Fantasque et les contre-torpilleurs

Les contre-torpilleurs français de la classe Le Fantasque furent longtemps les navires de plus de 2 500 tonnes les plus rapides au monde.

Les bateaux
des records

5
6

Jean-Yves Brouard

● Ce sont des chantiers français qui construisent ces contre-torpilleurs pour la Marine nationale. Après la Première Guerre mondiale, le Parlement vote, en 1930, une loi de Finances dans le cadre du programme de reconstruction de la flotte, conformément au traité de Washington.

Ce plan recouvre plusieurs tranches et l'une d'elles concerne ces six contre-torpilleurs de 2 500 tonnes aux noms ronflants : l'Audacieux, le Fantasque, l'Indomptable, le Malin, le Terrible et le Triomphant.

On s'inquiète des unités similaires, très rapides également, lancées chez les Italiens, qu'il faut pouvoir égaler.

Près de 80 km/h !

Dans le milieu des années 1930, deux de ces contre-torpilleurs sont construits à l'arsenal de Lorient, deux autres à La Seyne-sur-Mer, un à Blainville, près de Rouen, et un autre à Dunkerque, puis affectés à la 2^e Escadre légère. Leur rayon d'action, 5 000 milles à la vitesse de 15 nœuds, n'est plus que de 800 milles à 40 nœuds.

Propulsés par deux groupes de turbines Parsons de 86 000 chevaux et deux hélices, ces navires ont poussé des pointes à 43 nœuds, à 45 même pour Le Terrible, soit près de 80 km/h, des vitesses incroyables à l'époque ! Mais un nouveau conflit arrive. Le 3 septembre 1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne, qui vient d'envahir la Pologne. Les patrouilles réelles commencent pour les six contre-torpilleurs qui ont intégré la Force de Raid. Armés de cinq pièces de 138 mm et de trois tubes lance-torpilles triples, ils possèdent des canons de 37 mm et des mitrailleuses contre avions. Au printemps 1940, une intervention alliée se prépare bientôt en Scandinavie, en raison des visées allemandes sur les mines de fer de Norvège. La Kriegsmarine établit un

Ces navires ont poussé des pointes à 45 nœuds, à 45 même pour Le Terrible, soit près de 80 km/h, des vitesses incroyables à l'époque !

important trafic entre les ports norvégiens et l'Allemagne. L'Angleterre veut couper cette « route du fer », mais elle manque de grands torpilleurs capables de surclasser les destroyers allemands de 1 800 tonnes. Elle demande donc à la France d'effectuer un « sweep » (un « balayage ») dans le détroit du Skagerrak, entre le Danemark et le sud de la péninsule scandinave.

Opération Rake

L'état-major français désigne secrètement la 8^e Division de contre-torpilleurs et ses trois unités : l'Indomptable, Malin et Triomphant (portant à l'époque leurs marques de coque respectives X81, X82 et X83). En quittant Brest, le 15 avril 1940, les équipages ignorent ce qu'on attend d'eux. Les trois états-majors ne l'apprennent qu'à leur escale en Écosse : se rendre de nuit à l'entrée du Skagerrak, patrouiller à toute vitesse tant qu'il fait noir et couler tout ce qui

se présente : vedettes lance-torpilles, chalutiers, cargos... Norm de code de l'opération : Rake.

Cette nuit du 24 au 25 avril, c'est la pleine lune. Les trois navires avancent à 38 nœuds (70 km/h), en ligne de front pour « ratisser » plus largement. Ils longent d'abord la côte norvégienne. Dans un premier temps, aucun bateau n'est rencontré. Et puis, en fin de patrouille, on aperçoit des coques noires, celles de chalutiers armés. Tir nourri. La surprise est totale pour les Allemands. Mais trois vedettes lance-torpilles allemandes arrivent sur bâbord et lâchent leurs engins de mort... qui se perdent sans toucher cible.

Cette fois, il faut filer. Le jour approche, des avions allemands vont sûrement rappliquer. En effet, quatre ripostes aériennes viendront entre 7 h et le début de l'après-midi. La division française module son allure, ralentit, accélère jusqu'à 40 nœuds, occasionnant de formidables vibrations que ressent tout le bord, exécute de vastes lacets pour éviter, de très peu, les bombes. Le Triomphant est légèrement endommagé par une explosion mais peut continuer sa route. Les trois bâtiments reviennent en Écosse sains et saufs, ralentis également par le Malin, victime d'avaries aux turboventilateurs (la fragilité de

ces bâtiments).

À Dakar, l'Audacieux incendié

Résultat ? Mitigé. La propagande française dira que plusieurs bateaux ennemis ont coulé, ce que contestent les Allemands. La même opération doit se répéter, mais la France a besoin de ses navires en Méditerranée ; il va falloir s'opposer bientôt aux rapides contre-torpilleurs italiens...

Les six unités subissent des sorts divers, après juin 1940. L'Audacieux est incendié lors des combats de Dakar (septembre 1940), puis l'Indomptable, sabordé à Toulon, en novembre 1942. Les autres passent du côté des Alliés, le Triomphant dès 1940 (Forces navales de la France Libre).

Après le débarquement américain en Afrique du nord, en novembre 1942, les Malin, Terrible et Fantasque seront rénovés aux États-Unis courant 1943, puis mèneront des actions d'éclat en Méditerranée. Fin 1944, le Malin aborde durement son « frère » Le Terrible ; ce dernier, gravement endommagé, ne reprendra du service, pour peu de temps, qu'après la guerre, reclassé comme escorte d'escadre. Quant au Malin, il finira comme ponton à Brest, puis comme brise-lames à Lorient à partir de 1964, jusqu'à sa démolition en 1976.