

EPHEMERIDES

1939-1945



Jean-François DUPONT-DANICAN

(1918-2005)

1939

LA GUERRE

-

Raconter sa guerre n'amuse pas tout le monde. Du moins puis-je dire ce que j'en ai vécu, les marins ayant chacun une histoire différente à narrer, le monde étant vaste et chacun d'entre nous se trouvant en quelque point excentrique du globe. Je reçus très vite l'affectation maritime que j'attendais : 16 septembre, au 1er Dépôt des Equipages de la Flotte, CHERBOURG. Je pense avoir été faire quelques visites d'adieux dans la famille, mais je ne me rappelle pas grand chose de ces deux semaines qui précédaient mon incorporation. Par contre, je pourrais presque, au jour le jour, raconter la suite : ce qui a succédé à cette coupure définitive de l'existence, à cette fin d'un monde de tous les jours de la courte paix que j'avais vécus depuis ma naissance, si peu de temps avant l'armistice de 1918. Comme en 1914, l'horloge du monde civilisé s'arrêtait sur un monde révolu et le même conflit recommençait pour nous enfoncer plus profondément encore dans l'horreur. Je mis un certain temps à me rendre compte du bonheur de mes jeunes années, mais l'heure n'était pas aux vains regrets, l'avenir comptait sur nous. Un matin, je brûlai tout le courrier amoncelé depuis des années et je me rappelle avoir hésité à détruire les lettres de ma cousine Françoise, qui me racontait la vie au HAVRE, quand elle avait treize ans et que j'étais à VERSAILLES. Je ne mis au feu aucune photographie, parce que j'avais toujours regretté le geste de ma grand-mère qui, au cours du dernier conflit, avait annihilé de vieux albums de famille sous les yeux horrifiés de ma mère, toute jeune mariée. Il s'agit de gestes pour ainsi dire instinctifs, matérialisant bien la coupure que j'évoquais, et pas seulement une coupure mais la fin de quelque chose, comme d'un secret que l'on emporte dans la tombe.

Bien sûr, j'allais saluer le père GUÉROUT et sa femme, gardiens de la propriété, mademoiselle EUDET, gouvernante de mon grand-père, mademoiselle Odette, notre couturière, et madame DESMARES qui venait pour le repassage et le service de la table des grands jours. Il y avait aussi celle qui venait de nous quitter pour se marier. Elle s'appelait Thérèse FERMEY mais, comme pour mademoiselle EUDET qui s'appelait Jeanne, nom de ma grand-mère décédée, il ne pouvait être question de l'appeler Thérèse, comme ma mère. Aussi, ne la connaissions-nous que sous le nom de Madeleine, qu'elle avait choisi. Une dizaine d'années de service, ce n'était pas grand-chose sans doute, mais nous n'avions pratiquement connu qu'elle depuis que nous habitions MONTIVILLIERS toute l'année. Originnaire du FONTENAY, c'est le type même de la Cauchoise telle que la décrit l'auteur de *La Normandie Illustrée*, ce magnifique ouvrage que les familles conservent précieusement. Un peu sèche et de

1939

traits réguliers, sans aucune tendance à l'embonpoint, c'est d'une femme courageuse qu'il s'agit, ne s'embarassant pas de discours ni de vains propos. A l'œuvre de bonne heure, astiquant l'escalier et veillant à tout au fur et à mesure que la journée s'avance, elle n'avait qu'un défaut : son zèle contre la poussière. Cela obligeait ma mère à recueillir parfois les débris d'une potiche de Chine ou de Japon, que l'on réparait ensuite tant bien que mal, pour que mon père ne s'en aperçoive pas. Ces souvenirs du Grand-père DANICAN, amoureusement couvés par Bonne-Maman, étaient pour lui comme les témoins de leur bon goût et de leur raffinement. *La Compagnie des Indes* était comme le mot magique stimulant ses conversations avec le cousin Osmond. Bien sûr, les Allemands ne viendraient pas ici, mais tout de même les bombardements n'étaient pas exclus et toute cette porcelaine ne durerait pas. Bref, ce n'était pas de galeté de cœur que la France entraînait en guerre, c'était comme par devoir. Seuls, les communistes, avec l'alliance germano-soviétique, ne savaient sur quel pied danser. De toutes manières, le parti se recrutait surtout parmi les ouvriers, le statut d'*affecté spécial* en usine les tenait éloignés du front, du moins ceux d'un certain âge. Leurs députés furent mis hors-la-loi et envoyés dans l'île de NOIRMOUTIERS.

X Le 14, nous partîmes, ma mère et moi, avec la voiture, jusqu'à ROUEN pour cueillir mon père à six heures à la maison où il avait un billet de logement et nous nous installâmes à l'*Hôtel de Dieppe*. Le dîner, sans être à la joie, fut sous le signe de l'amour de mes parents pour leur aîné. De mon côté, je n'avais pas d'effort à faire pour être l'image même de l'inconscience et de la sérénité. Tout allait être tellement nouveau pour mon premier pas dans la vie d'adulte ! Je ne fêterai pas mes vingt et un ans en famille, puisque je partais neuf jours avant. Et Dieu sait si les anniversaires comptaient pour nous ! Aussi, derrière les vitres de l'hôtel peintes en bleu pour le *black-out* qui allait durer cinq ans, mes parents m'offrirent-ils de partager un gâteau symbolique qui leur donna l'occasion d'évoquer tous les autres anniversaires, avec un sourire qui se voulait gai. Le lendemain matin, les adieux se prolongeant, je ratais le train prévu, et à deux pas ! Ils me déposèrent alors à l'autre bout de la ville, près du Jardin des Plantes, pour tenter d'effectuer le premier auto-stop de ma vie, en direction de CAEN. Je revois encore la grande silhouette bleu-horizon, que les passants regardaient avec respect, à côté de ma mère, qui, sans vouloir le laisser paraître, devait être toute émue.

J'arrivais à CAEN quelques heures plus tard pour rendre visite aux cousins et amis que je ne devais pas revoir avant longtemps. Cette courte escale sur le chemin de CHERBOURG m'avait paru essentielle, ne serait-ce que pour manifester ma reconnaissance à ceux qui avaient été si accueillants pendant trois ans. Je n'oubliais pas le Cercle d'Escrime où j'avais laissé mon matériel. Je le confiai au docteur HISSARD, lui promettant de venir le rechercher à la fin des hostilités, sans me douter que CAEN allait devenir une des villes de France où l'on aurait le moins de chances de retrouver quelque chose. Un moment passé à la terrasse de la Brasserie Chandivert me fit apercevoir quelques garçons sur le point de rallier, eux aussi, une unité militaire et qui, comme moi, ne semblaient pas pressés de s'arracher au spectacle paisible d'une

1939

ville de province, encore plongée dans la béatitude des derniers jours de la paix.

J'allai revoir les SAGLIO et les retrouvai comme si je ne les avais jamais quittés. Je m'enquis de ce qu'allaient devenir leurs fils, Henry presque médecin et Philippe à Saint-Cyr, et le cher Jean LEVIGOUREUX, leur gendre si aimable. Voulant savoir où Francis LEBOUCHER allait être affecté, j'allais rendre visite à ses parents qui me retinrent à dîner et à coucher, m'interrogeant sur ma vie d'élève de la Marine Marchande, la comparant à l'expérience de leur fils dont l'eau semblait être l'élément naturel. Nageur émérite, doué d'une flottabilité respectable, il y passait toutes les heures disponibles de son existence. A se demander s'il ne subsistait pas quelques écailles sur son ventre ou quelque résidu de nageoire sur son dos. Je n'oublierai pas la gentillesse de ces parents qui aimaient que je leur parle de mon camarade, leur fils unique.

Présentant mon titre de transport le lendemain matin à la gare de CAEN, je montai dans le train de CHERBOURG qui traversa tout ce Cotentin dont le monde entier apprendrait quelques années plus tard le nom de la moindre localité. Le comité d'accueil, que je n'avais pas prévu, était représenté à l'arrivée par un second-maître fusilier et son escouade qui, du premier coup d'œil, repéraient les jeunes recrues destinées à la Marine Nationale. La journée du 16 septembre comprenait en particulier tous les sursitaires, élèves des Ecoles de Navigation et autres phénomènes, que leur âge allait tout de suite différencier de l'apport régulier constitué par des engagés de seize ou dix sept ans. C'est à cette différence que certains d'entre nous, quelque peu nos aînés comme FLOURY, déjà lieutenant aux *Chargeurs Réunis*, durent de passer à travers les mailles du filet. Ils nous rejoignirent quelques heures plus tard au Fort de QUERQUEVILLE, en taxi, après avoir dignement été reconnaître les rues pittoresques du vieux CHERBOURG.

A peine arrivés sur le plateau qui domine la rade et dûment mis à l'abri des quatre hauts murs qui allaient nous couper du reste du monde pendant au moins une douzaine de jours, il n'y eut de cesse que nous n'ayons été passés sous la toise, auscultés et habillés de pied en cap. Nos vêtements civils furent empaquetés et je ne sus jamais ce qu'ils sont devenus. Heureusement, j'avais gardé mon pantalon-à-pont en drap quasi-réglementaire, qui avait l'avantage de n'être pas trop étriqué et déjà fait à l'usage du bord. Ce fut, avec ma petite valise à disques, de forme carrée, contenant quelques papiers et objets de toilette, le seul reliquat de ma vie antérieure, une montre et un rasoir constituant les deux seuls objets de valeur. Par contre, je reçus, comme tout un chacun, un bracelet en cadeau, constitué par une chaînette d'acier retenant une double plaque d'immatriculation. Sur la moitié qui pouvait être éventuellement *découpée suivant le pointillé*, on voyait un petit trou qui, paraît-il, permettait de la clouer sur la planche d'un cercueil, au cas où notre corps serait par hasard retrouvé flottant au gré des flots, pouvant être ainsi assimilé à celui d'un quelconque biffin qui veut à tout prix se faire inhumer dans un cimetière de village. Et la poésie de la mer, alors ?

1939

Le matricule 2996 C.39 indiquait bien le millésime d'incorporation et le quartier de CHERBOURG. Il allait me suivre et me poursuivre bien longtemps, ayant la prétention toute républicaine de dominer mon patronyme, qui lui-même passerait de la manière la plus ridicule et militaire avant mon cher prénom de *Jean-François*, lui-même amputé de sa paternelle seconde moitié. Heureusement que ce prénom, à l'époque si rare, avait le don de plaire à toute la Marine, heureuse d'en avoir enfin trouvé un vrai, et pas seulement dans la fameuse chanson nantaise.

Après cette première assimilation, entrecoupée de multiples exercices corporels et gymnastiques, suivent alors les discriminations : la première, pour savoir à quel service, terre ou mer, on allait être astreint ; la seconde, pour connaître notre degré d'instruction, coté de 1 à 6. Je dois avouer que si, comme tous les élèves de la Marine Marchande, je fus coté à 6, j'avais résolu le problème d'arithmétique par l'algèbre, simplification évidente d'une science que j'avais toujours mal maîtrisée, celle de l'arithmétique, ma bête noire en classe de maths-élem. J'appris que mon voisin, assurément titulaire d'un bon Brevet Elémentaire de l'instruction primaire, qui avait très régulièrement résolu son problème dans les règles, n'avait obtenu que le classement 5. Cet examen n'était-il que de la frime ? ou un simple prétexte préjugant de l'avenir du candidat dans la marine ? Un autre examen, encore plus sérieux car on ne pouvait tricher, était celui de la psycho-technique, distinguant celui qui saurait pointer un canon et celui qui, comme moi, n'avait pas les réflexes assez prompts. Le livre japonais des petits points de couleur éliminait rapidement les daltoniens, auxquels le service embarqué était obligatoirement fermé. C'était la barrière la plus redoutable et les malheureux, que l'on n'allait tout de même pas renvoyer chez eux, reçurent une paire de godillots, comme les biffins, au lieu de la seconde paire de cuir souple et luisant qu'octroie la Royale à tous ceux qu'elle juge dignes de franchir la coupée de ses bâtiments. Il y a de multiples affectations côtières, sans compter le Bataillon de Fusiliers Marins, dont les cadres fournissent une redoutable police à l'intérieur de la Marine, ceux qu'on appelle les saccots, gardiens de la discipline militaire.

Deux semaines ne sont pas trop longues pour laminer des civils en *Jean-Gouins* réglementaires, pour *débleuir* une cohorte de jeunes qui ont reçu un rigide bonnet à pompon rouge et ne l'ont pas encore converti en *bâchis* souple et seyant. Il leur faudra d'ailleurs des mois avant que la vareuse bleu-de-drap n'ait été moulée à leur corps et que la chemisette traditionnelle n'ait évolué du bleu foncé au bleu-ciel. Quant au pantalon, s'il n'a subi quelques retouches, il restera étriqué, alors que la voltige dans la mâture a toujours exigé qu'il fut ample et même très large, jusqu'à mériter l'appellation de *pattes d'éléphant*, depuis qu'on l'a allongé jusqu'aux chevilles. L'habillement du marin lui est personnel, décompté sur son livret de solde. Il peut l'emporter chez lui à sa libération. C'est pourquoi on peut en apercevoir des résidus sur le dos des matelots du Commerce et de la Pêche, notamment ce tricot rayé avec lequel il vit, puisqu'il ne le retire même pas pour dormir dans son hamac. Mais si le passant dans la rue voit nos marins de l'Etat vêtus de bleu de drap bleu-marine ou de jolie toile blanche, c'est le *gris*, de toile blanche-écru, qui leur sert de tenue habituelle à bord. Le *gris*

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1939

se porte sur le bleu-de-drap de semaine, mais comme cette double enveloppe gêne le mouvement des jambes, l'ancien ne porte que la pelure et non le drap. Cela ne se voit pas, mais le *sacrot* de service, chargé de veiller au port réglementaire de la tenue, ne s'en prend qu'à la *bleusaille* qui n'a aucun droit aux fantaisies vestimentaires, tout à fait tolérées à ses aînés. Il y a ainsi, dans la Marine, toute une hiérarchie de l'ancienneté à côté de celle du galon. Cette ancienneté a toujours fait sourire l'Inscrit Maritime qui a toujours plus d'ancienneté dans le métier et pour qui cinq années sous le harnois des engagés sont peu de chose à côté de tout ce qu'un mousse a connu sur le Grand Banc de TERRE-NEUVE.

A côté de tout ce que l'on peut ingurgiter en deux semaines en fait de règles élémentaires, de connaissances diverses, de pas cadencé et de courses à pied, avec et sans masque à gaz, de manèges d'armes et de saluts militaires aux gradés, on ne peut oublier le jus du matin et le pinard de midi, tous deux additionnés de quelques gouttes de bromure destinées à freiner l'impatience d'aller en ville. Ce qui rentre bien dans la tête, ce sont les sonneries de clairon réglementaires, à l'aide de quelques phrases traditionnelles que l'on se prend à fredonner tout au long de la journée. C'est un nouveau langage aux tournures un peu surprenantes, égayant un environnement dont la grisaille semble être la couleur dominante. Seul, le pavillon en tête de mâât étend ses trois couleurs patriotiques sur une certaine morosité qui nous étreint malgré tout. Devant lui, nous apprenons en musique que la France est notre mère et que, si elle nous nourrit, c'est surtout avec de vieilles pommes de terre et des fayots pourris, puisque c'est ainsi que s'exprime le refrain adéquat pour les Couleurs du matin et du soir. Celles-ci s'accompagnent d'une salve tirée à blanc qui doit figer tout être vivant alentour dans un garde-à-vous de plus en plus rigide à mesure que la vie militaire pénètre en lui jusque dans toutes les fibres de son corps et de son âme.

A l'intérieur de l'Arsenal, dans les locaux du 1er Dépôt, on continue à nous trier sur le volet. Devant tout un état-major, on examine chacun de nos cas particuliers, selon les affectations disponibles : tant de timoniers, tant de gabiers, tant de canonniers, pour des cours à TOULON ou à BREST. Très peu d'entre nous sont déclarés aptes pour un cours d'E.O.R., mais on nous parle d'un cours de chefs-de-quarts, menant au galon d'officier dans un temps plus ou moins long. Les Lieutenants au Long Cours passent en priorité, bons pour le cours de timoniers, mais il y a trop peu de places. Les élèves non brevetés, dont je suis, iront d'office au cours de canonniers à BREST. Lorsque nous avons entendu un des officiers supérieurs déclarer : *C'est fou ce que ces jeunes connaissent de pays !*, nous avons imaginé que l'on nous aurait pris un tout petit peu au sérieux, avec le bagage intellectuel et pratique que nous avons tous emmagasiné. Le cours de chef-de-quart nous apparaissait comme imminent, puisque c'est ainsi que nos aînés de la guerre de 1914 étaient rapidement devenus officiers de Marine. Il nous fallut déchanter et, avant de partir, un petit tour en ville nous fit du bien. Je rencontrai MARCHANDEAU, pour lors téléphoniste au Quartier Général britannique, où l'on pouvait apercevoir le Duc de WINDSOR, ex Edouard VIII, dans son uniforme de général. A la descente d'un transport

1939

de troupes qui venait d'accoster, nous vîmes défiler un détachement anglais revêtu du nouvel accoutrement dont John m'avait dit : *Le ministre HOARE-BELISHA vient de nous doter d'un costume kaki de contre-maître de chantier, avec des poches partout, et d'un tapis de sol imperméable pour nous protéger de la pluie. Heureusement, le casque plat traditionnel est toujours le même. Il vibre au son de TIPPERARY et de Mademoiselle d'Armentières. Le répertoire s'est augmenté du Lambeth Walk, de la Beerbarrel polka et du linge à étendre... on the Siegfried line, Siegfried Line...*

VESVAL, LEMÉTAIS et quelques autres prirent le chemin de TOULON. Je fus de la fournée que l'on mit, avec un masque à gaz et un casse-croûte de singe, dans l'omnibus qui nous mena en fin de journée à LORIENT, pays des fusiliers. Nous fûmes hébergés dans leur caserne et réveillés le lendemain par un trop brusque : *Soldat lève-toi, lève-toi bien vite*, qui nous fit découvrir à quel point les saccots tiennent de la biffe. En effet, le branle-bas de la Marine, auquel nous étions maintenant habitués, vous a un petit ton persifleur et guilleret qui vous met doucement en train : *les habitants de la Basse-Bretagne sont dégourdis comme des manches à balai...* C'est peut-être idiot mais c'est moins agressif que : *Soldat lève-toi...*

Finalement, arrivés à BREST, un petit vapeur d'avant 1914 nous déposa au pied de la coupée du cuirassé Paris. Et c'est ainsi qu'à la date du 4 octobre, moins de trois semaines après notre incorporation, notre mobilisation, nous étions embarqués à titre d'apprentis-canonniers, avec l'obligation de faire rentrer pour cinq mois et demi la vareuse de notre gris dans notre pantalon-à-pont. Sur un équipage d'au moins 1.200 hommes, il était important que l'on put distinguer les permanents des élèves du cours. Il était aussi très important de ne jamais laisser un seul d'entre nous inoccupé et, à plus forte raison, isolé dans un recoin du monstre d'acier, en train de tirer au flanc.

Doté d'un numéro de série 337, je sus, par ce chiffre impair, que j'étais un tribordais. Ceux d'entre nous qui avaient été élevés dès le plus jeune âge dans la tradition maritime savaient qu'à Tribord-*l'Honneur*, mais personne ne nous en souffla mot pour ne pas vexer les babordais qui n'étaient pas forcément des gens de gauche. Le seul avantage d'être logé à tribord du bâtiment était de pouvoir apercevoir l'Ecole Navale sur la falaise de BREST, par la fente entre la coque et le canon de 138, à côté duquel se balançait mon *bois-de-lit*, ou hamac, qu'il nous avait fallu gréer nous-mêmes avant de nous mettre dedans. Le numéro 337, peint au dos de ce palanquin, permettait au fonctionnaire de m'identifier à n'importe quel moment pour le relever dans sa garde. J'avais choisi cet emplacement idéal pour n'avoir de voisin que d'un côté et de l'autre ce petit vent coulis issu de la fente de l'affut du canon, pour me préserver du relent pestilentiel qui émane d'une centaine de corps humains en train de dormir, les poings fermés et les pieds à l'air.

La cloison à portée de ma main droite était couverte d'appareils électriques de commande de tir, derrière lesquels étaient blottis un grand nombre de cafards, mais surtout quelques rats. On percevait leur remue-ménage jusqu'à ce qu'ils s'aventurent au milieu des dormeurs,

1939

exerçant leur agilité funambule sur les cordages tendus des hamacs. J'en ai vu un gros en face de moi qui m'a réveillé au moment où il rentrait dans ses pénates, derrière les appareils. Heureusement que le sommeil évitait ces face-à-faces désagréables, mais je me demandais pourquoi les bâtiments de l'Etat n'étaient pas soumis régulièrement à la dératisation, à l'instar des navires de commerce. Il est vrai que, périodiquement, étaient organisées des chasses aux rongeurs, avec primes. Mais nous découvrîmes un jour que, dans un placard du local des Quartiers-Maitres-Chefs, de véritables privilégiés qui ne subissaient pas d'inspection, il existait un élevage dont on prélevait quotidiennement des victimes donnant droit, sur présentation des cadavres, à une ration supplémentaire de vin. Mais pourquoi chercher à briser une tradition ?

x

Il va sans dire qu'une unité réservée à l'instruction n'avait pas souvent l'occasion de lever l'ancre. Certains mêmes, le *Guesdon*, le *Frémintin* ou l'*Armorique*, nos voisins, faisaient partie du paysage de la rade, et il n'était pas question de les faire manœuvrer. Ils devaient du reste être coulés sur place un peu plus tard. Le *Courbet* était notre matelot, mouillé et embossé à babord de nous, il avait la même vocation pédagogique et, comme nous, appareillait à intervalles réguliers pour l'anse du Poulmic, témoin de nos exercices de tir. Les 138 se mettaient alors à l'œuvre, manœuvrés par nos pointeurs. Les projectiles, montés de la soute par noria, n'étaient pas munis d'ogive explosive mais le bruit était le même, laissant des traces indélébiles sur nos tympanes. Le Lieutenant de Vaisseau YAYER, Capitaine de Compagnie, réduit à ce rôle un peu effacé par usage immodéré de l'opium, essayait de nous convaincre qu'il n'était pas nécessaire de mettre du coton dans nos oreilles, puisqu'il suffisait de toujours regarder la pièce en face pour que le son ne frappe pas le tympan de plein fouet. Je me rappelle notre perplexité lorsqu'on nous avait assuré, à CHERBOURG, que notre affectation à cette spécialité était destinée à remonter un niveau lié aux qualificatifs de grand-fort-et-bête. En fait, on ne savait pas où nous caser en attendant les besoins en officiers et comme la guerre a besoin d'abord de canonnières, pourquoi pas nous ?

Enseigner le canon était la tâche d'un certain nombre de gradés qui nous rassemblaient dans un coin de casemate, répétant souvent les mêmes choses, schémas à l'appui, et interrogeant des élèves qui, comme tous les élèves du monde, multipliaient les facéties. Les pointeurs suivaient des séances spéciales de *pique-pique*, c'est à dire manœuvraient les grosses pièces de 305, les moyennes de 138 et les petites de 75 anti aériennes, avec des résultats communiqués à une aiguille qui perforait des cibles de carton. A l'exercice, les 305 étaient munis de tubes de 37mm, pour ne pas user la provision de gros obus avec leurs gargousses. Cette provision n'allait du reste pas tarder à s'épuiser, mais je serais loin.

A cette époque, c'était ce que l'on a appelé la *drôle de guerre*, parce que l'armée de terre ne savait pas sur quel pied se réchauffer, battant la semelle à nos frontières. En mer, les patrouilles étaient plus fructueuses et je vis un jour un cargo allemand rentrer, le *Stamitz*, battant pavillon français au dessus de la croix gammée de

1939

l'ennemi. Par contre j'apprenais, je ne sais plus comment, le torpillage de mon dernier bateau, l'*Arijon*, en Atlantique. Seize membres de l'équipage avaient péri, dont le petit MAIGNAN, novice qui nous servait au carré des officiers. Il avait demandé à être muté dans la machine, la mécanique étant sa passion. Il n'a pas eu le temps de l'évacuer. J'apprenais beaucoup plus tard que le chargement avait été assuré pour 15.000 florins par les deux frères KLOOSTERBOER, de GRONINGEN, en liaison avec le troisième frère habitant l'Argentine. Ces négociants malhonnêtes ne signalaient-ils aux Allemands les précisions sur la navigation de notre *Arijon*, naviguant en convoi de treize, puis dix huit navires. Après CASABLANCA, l'*Arijon*, toujours en queue, portait le numéro 44 ? La tâche était aisée pour le sous-marin qui l'attendait, rendant service aux négociants dont la hâte à réclamer l'assurance attira les soupçons. La police locale d'un pays, pourtant encore neutre, arrêta un des frères pour espionnage et, devant l'évidence, arrêta le second qui, plus tard, put se faire libérer par les Allemands. L'*Arijon*, coulé en novembre, dut être parmi les premières victimes françaises du conflit sur mer. Fin décembre, le nombre total des unités alliées torpillées par les sous-marins allemands allait être de cent quatorze.

La presqu'île de CROZON, extrême bout du Finistère, est pleine de charme l'été, mais, cet hiver là, elle offrait un terrain idéal et désertique à des marches à pied, dans le cadre de nos compagnies de débarquement. Ces expéditions nous obligeaient à un certain équipement : guêtres aux jambes, non du joli modèle *piquet d'honneur*, passées au blanc pour monter la garde, jugulaire au menton, mais guêtres de toile noire pour empêcher le bas des pantalons d'être souillé de boue, ceinturon, cartouchières et mousqueton à la bretelle. On formait les faisceaux pour casser la croûte de pain et de singe, tous répartis dans la nature. Celui qui aimait le mieux ces promenades était l'aumônier de la division, l'abbé OLPHE-GAILLARD, un vétéran de la guerre de 1914, qui non seulement maintenait le moral de la troupe, mais n'ignorait rien des sinuosités de la discipline militaire à laquelle il semblait très attaché. Son homologue protestant, le Pasteur FINET, ayant en charge également la base sous-marine, n'avait pas le loisir d'aller en promenade avec nous. Sa clientèle ne comportait aucun Breton, quelques Normands, des gens du midi et principalement des Alsaciens. Les petites réunions bibliques, qu'il organisait une fois la semaine, avaient l'avantage de rassembler autour de lui des marins de tous grades, sans distinction. Je n'ai jamais été témoin d'une telle fraternité sur un navire de l'Etat où le principe consiste surtout à complètement isoler les officiers des matelots au moyen de barrières de gradés de tout poil.

En dehors des inspections de sac, des exercices de tir et des rapports de discipline, rares étaient les occasions offertes à l'un d'entre nous d'échanger la moindre parole avec un officier. Les Quartiers-Maitres, Seconds Maitres et autres Maitres étaient notre seule approche de la hiérarchie et je laisse à penser ce que pouvait être le niveau intellectuel et moral de tous ces *bœufs*, comme on les appelait, auxquels tout apprenti doit le salut à longueur de journée. Nous surprîmes cependant un jour une conversation dans laquelle il était question d'éviter les brimades à notre égard. D'une précédente expérience, ils avaient conservé le souvenir d'apprentis qui, du statut

1939

de vareuse dans le pantalon, étaient assez rapidement passés à celui de tunique galonnée. Même si le galon d'Aspirant est entrecoupé de sabords de soie bleue, il se mue très vite en galon d'Enseigne. Il ne fallait pas s'en faire des ennemis rancuniers.

Non loin des crocs où nous suspendions la nuit nos hamacs et le jour des tables et bancs pour huit convives, se trouvaient les caissons dont chacun de nous avait une clé de cadenas. Ces caissons, disposés comme les cases des cimetières méditerranéens, représentaient les quelques décimètres cubes de notre privé. Là se trouvaient non seulement nos effets pliés au carré mais la petite valise conservée du civil, contenant notamment du papier à lettre, quelques photographies, papiers d'identité et surtout le pyjama léger que je m'étais fait envoyer, puisque la Marine n'en avait pas prévu. Mon petit bagage était accompagné d'une vieille bible dite *du roi Jacques*, qui était à l'époque la meilleure version reconnue des textes sacrés. Je ne me lassais pas de relire les psaumes mis en vers à l'usage des Ecossais. Ainsi, l'usage de cette langue agréable et poétique ne se perdait pas, et peut-être la pieuse intention qui m'animait attirait-elle une protection du ciel qui s'est constamment maintenue tout au long de ces hostilités si fatales à tant d'entre nous.

Sur ces entrefaites, j'appris qu'un examen d'interprète était proposé dans la langue de notre choix. L'Enseigne de Vaisseau FOURLINIE, dont la mère était née Norvégienne, fut reçu brillamment dans cet idiome qui, à l'époque, était encore divisé en deux branches principales pour décourager d'avance les candidats. Nos Alsaciens, toujours nombreux dans la Marine, n'avaient pas non plus grande difficulté à obtenir le diplôme pour l'Allemand. Nous devions être quatre ou cinq pour l'Anglais et je me rappelle que le devoir, tiré du compte-rendu de la bataille de l'entrée du Rio de la Plata contre le Graf von SPEE, recélait quelques petits pièges, pour éliminer ceux qui n'auraient pas eu de la langue maritime assez de connaissance, ne se référant qu'à un Anglais de lycée sans intérêt pratique. Je crois avoir obtenu la plus honorable note possible, ce qui me donna l'occasion, dès la réception du brevet, de faire l'acquisition d'un petit sphinx de laiton embossé qui fut cousu sur ma vareuse. C'était presque comme une décoration et l'on peut imaginer pourquoi les marins sont toujours fiers d'arborer ces petits badges qui indiquent au monde éberlué qu'ils se distinguent du commun des *matafs* par une qualification particulière.

Les sorties à terre étaient hebdomadaires, le samedi ou le dimanche, selon que l'on était tribordais ou babordais. Mais il fallait n'avoir pas encouru de consigne dans la semaine passée, et surtout avoir su passer au travers d'une inspection détaillée avant d'enjamber la coupée. Le déshonneur aurait été de montrer quelque ce soit de linge douteux à un terrien, ou plus exactement à une terrienne. C'est pourquoi, non seulement l'officier de service regardait le brillant des souliers passés à la bougie, mais faisait sortir un bout du tricot rayé ou du caleçon réglementaire. La Marine fournit des chaussettes de laine belge. Non seulement elles doivent être présentes à l'appel, mais elles doivent être propres et nettes. La chemisette doit avoir été repassée et c'est pour cet usage que l'un des huit de chaque série détient un fer

1939

acheté en commun. Elle doit être de taille réglementaire et point trop débleuie, privilège des anciens qui, eux, ne se privent pas d'acheter en ville de ces cols-bleus exagérément larges qui sont le plus bel ornement de la tenue. Le bonnet, ou *bâchis*, doit être relevé par devant, mais personne, l'inspection passée, ne le conservait ainsi, cela aurait fait trop fayot. Non ! il faut que cela ressemble presque à une casquette de gouape, c'est cela le propre du *mataf à la redresse*. Nous ne parlerons pas ici de ces pompons-fantaisie que des marchands vendent en ville, sans se rendre compte de leur ridicule. Tout cela n'est que mode, mais le plus piquant est de savoir que les marins mettaient une baleine dans leur bonnet quand l'usage en était prohibé et qu'ils la retirèrent quand les dites baleines de jonc devinrent obligatoires. La mode n'est donc pas de suivre le règlement, mais au contraire de le tourner en ridicule. La mode n'est-elle pas ridicule, ici comme ailleurs ? Vous dire ce que j'en crois, c'est que la tenue, n'ayant pas été pensée par les utilisateurs mais par leurs supérieurs hiérarchiques, n'a pas toujours été bien adaptée ou facile à porter. Elle n'est seyante qu'après retouches et un long usage qui en a assoupli la raideur. Le bonnet, n'ayant pas de forme bien définie, se porte donc de mille façons, sauf de la manière la plus uniforme. C'est probablement pourquoi les marins n'emploient jamais ce mot, qui en France n'a pas de sens.

Pour Noël, il y avait deux journées, ainsi que pour le Jour de l'An. Comme tribordais, je bénéficiai de la première alternative et mes parents décidèrent de faire le voyage, me donnant rendez-vous précisément à l'*Hôtel des Voyageurs*, rue de Siam qui, s'il n'était pas très moderne, avait derrière lui une longue tradition venue sans doute de la proximité de la Préfecture Maritime. Comme lui, elle surveillait cette tortueuse et montante rue principale submergée de pompons rouges. Les officiers évitaient de sortir en tenue, le soir. Ils auraient passé leur temps à répondre au salut de chaque groupe de soiffards attardés devant l'entrée de chacun des nombreux estaminets. L'entrée du *Continental*, brasserie très éclairée, au centre, ne devait pas en principe être ouverte aux matelots, mais, accompagnant mon père en tenue d'officier, il n'y eut pas de réflexion à mon égard et nous primes en famille notre première tasse de thé depuis plus de trois mois. Henri BÉGOUEN, le frère d'Yvonne SAGLIO, passa devant nous avec sa très charmante épouse et salua mes parents qu'il avait reconnus. On lui avait décerné le titre de premier officier canonnier de France, qui le promettait à la plus belle carrière. Dormir à l'hôtel fut l'occasion de me rappeler à quoi ressemblait un lit avec des draps. On ne se doute pas du plaisir qu'on y trouve quand on ne connaît plus que le hamac dans une casemate de cuirassé.

L'euphorie d'un Noël en famille ne dura pas longtemps, mais elle avait eu le temps de me remonter le moral. En effet, ce fut peut-être le moment de ma vie où il était au plus bas. Heureusement, j'avais un compagnon de misère, BINET, qui venait d'échouer pour une question de *saccotage* à l'examen de sortie des élèves-officiers de réserve. Lieutenant au Long Cours aux *Chargeurs Réunis*, il n'avait aucune raison de se réjouir de cette position provisoire un peu dégradante. Il avait néanmoins obtenu d'aller à terre la nuit pour retrouver son épouse et sa philosophie n'était pas pessimiste, m'encourageant à la patience en me

1940

faisant remarquer la bêtise des gradés prétentieux qui prenaient des airs.

De tous les exercices du bord auxquels nous étions astreints, un seul recueillait les suffrages reconnaissants de notre petit groupe : c'était d'aller *tirer sur le bois mort*, dans les baleinières qu'on mettait à l'eau certains jours. En un point du parcours, on hissait la voile au tiers et vogue la galère ! On accédait aux embarcations par le tangon traditionnel débordant de la coque et là je revoyais les dessins de GERVÈSE, qui a si bien su croquer tous les aspects de la Marine de la IIIème République et les vendre en cartes postales de propagande. Il en tirait tout autant pour d'autres Marines sur les mêmes thèmes, tout aussi vrais en Angleterre, comme en Argentine, ou il s'est retiré.

La pire corvée était celle du charbon. Comme le bateau se déplaçait peu, il consommait moins et nous apprîmes qu'en voyage cette *bataille de fleurs* comme on disait, se renouvelait constamment. Ce jour là, les officiers ne mettent pas de chemise blanche, mais une serviette autour du cou. On dispose les matelots sur des échafaudages le long de la coque, sur les barges de briquettes, et à l'intérieur, au pied de glissières sortant des hublots ouverts. La briquette de sept kilos est lancée de la barge, rattrapée au vol au niveau de l'échafaudage et enfournée par le plus proche hublot, d'où ceux de l'intérieur l'attrapent au pied de la glissière pour la faire parvenir aux soutes à proximité des chaudières. Si l'on peut disposer d'un détachement de la Musique de la Flotte, il joue sur le pont tous les airs du répertoire à longueur de journée. Je me demande encore si c'est pour faire plaisir aux malheureux qui matront huit jours à faire disparaître le noir de charbon du tour de leurs yeux, ou si c'est pour que personne n'échappe au malheur commun. Jamais les douches, disposées dans les batteries juste au dessous des casemates, ne dispensent une eau douce qui soit plus douce au marin. Il faut imaginer de vastes locaux dont le plafond est entièrement muni de tuyautages percés de petits trous sous lesquels une foule de corps nus se savonnent vigoureusement. Si je n'avais pas eu l'idée de me confectionner une paire de claquettes en bois, j'aurais dû, comme pratiquement tout le monde, être gêné pour me sécher les pieds avant de les introduire dans mes souliers. La Marine n'a rien prévu, mais le marin de commerce a déjà pris des habitudes qui dépassent l'entendement des jeunes recrues. C'est ainsi que par mille petits détails, on arrive à se sortir en quelques mois de cet espèce de guépier flottant, où, serrés comme des palanquées de harengs pris au chalut, on attend la fin d'un Cours qui vous livre à un autre bateau avide de vous utiliser à la guerre sur mer. Quand on voit l'étroitesse des échelles dans lesquelles se pressent des centaines d'hommes pour monter ou descendre d'un niveau à l'autre, on se prend à imaginer la panique d'une évacuation forcée. M'en étant ouvert à un de nos gradés sans âme, celui-ci me répondit qu'il n'y avait jamais pensé, puisque de toutes façons un cuirassé est plus fort que les autres navires. S'il n'en sort pas vainqueur, on y reste ! L'ennui est le contact intempestif de l'air libre au sortir des tourelles des grosses pièces ; l'intoxication euphorisante des gaz doit être traitée progressivement, et non dans la hâte d'une évacuation. Je m'exprime ici comme quelqu'un d'un peu étranger à la Marine de l'Etat, mon séjour y ayant été bref et

1940

suffisamment révélateur pour me retirer toute envie d'y faire carrière. Non pas tellement pour les risques encourus mais pour l'esprit borné qui y prévaut et qui, s'il n'est pas contagieux, ne peut que vous attrister profondément. C'est là le sort le moins digne d'envie. Pour un oui ou pour un non, c'est la *peau de bouc*, c'est à dire l'inscription du délinquant sur le registre (autrefois en parchemin) de ceux qui passent au Rapport. D'abord Rapport du Capitaine d'Armes, le patron des *saccots*, le modèle de l'Alsacien sanglé dans une tenue digne d'un officier d'Empire, le Premier Maître JAEGER, que je découvris avoir une âme le jour où je le croyais le moins. Cette impassible image de la justice vous envoyait alors chez l'Officier en Second, Monsieur SAGUEZ de BEUVERY, Capitaine de Frégate, auquel on pouvait essayer d'expliquer mais qui laissait le Capitaine d'Armes vous interrompre pour vous dire que l'explication ne pouvait être retenue qu'après la punition exécutée. Etre monté jusqu'à l'Officier-en-Second ne pouvait signifier moins d'une nuit passée dans un local isolé, sans hamac, mais couché sur la planche des repas qu'il fallait ensuite remettre en place une fois lavée à l'eau de mer. Il y avait aussi des prisons à bord pour faits plus graves, agrémentées d'un bas-flanc incliné de côté, on y restait plusieurs nuits ou plusieurs semaines. Les prisonniers étaient astreints à certaines corvées peu ragoutantes comme celles des poulaines après usage matinal. On les reconnaissait de loin à leur *bâchis* sans pompon et à leurs souliers sans lacets. Le pompon n'entre pas en prison. La consigne de rester à bord quand les autres vont à terre est le plus habituel moyen de répression, et le plus redouté, à part la prison. Les petits moyens sont le peloton, maniement d'armes supplémentaire, et le mouton. Ce dernier consiste à passer un énorme poids posé sur une peau de mouton par toute la casemate pour en faire briller le sol métallique, une bougie procurant la cire nécessaire. Peu après ce ménage soigné, le pont est à nouveau souillé, et on recommencera le lendemain.

C'est ainsi que la fin de février arriva, qui préside aux examens et à la remise solennelle des diplômes, donnant droit au port du premier galon rouge : matelot-breveté-canonnière ! Ce fut une des rares occasions d'apercevoir le Commandant GUILLERMÉ, Capitaine de Vaisseau de la génération des officiers à grande barbe qui avaient gagné la dernière guerre. Il était avec son Adjoint, Monsieur MOTTEZ et son Second SAGUEZ de BEUVERY. Je les avais vus en grande tenue, avec bicorne et redingote, pour la venue du Président LEBRUN en visite sur rade par une froide matinée qui nous garda immobiles à la *bande*, au garde à vous, comme sur tous les autres navires. Cela dura au moins deux heures d'horloge, n'ayant eu l'occasion de nous réchauffer qu'avec le *hourrah* réglementaire, l'immense cri scandé par des milliers de gosiers enrôlés : *Vi-veu-la-Ré-pu-bli-queu* ! Le Président fut reçu à bord du *Strasbourg* et ne subit pas les rigueurs de l'hiver sur rade de BREST, tandis que sur les vergues de notre voisin, l'*Armorique*, les Jeunes jetaient un regard d'envie sur ceux qui, comme nous, étions protégés du vent par de grosses tourelles. Derrière nous, qui n'avions pas le droit de détourner la tête, on entendait nos gradés battre la semelle en arpentant la vaste dunette dont la cuirasse métallique était recouverte d'un épais linoléum serti dans des lames de laiton bien astiqué.

Le luxe des appartements qui avaient accès à la dunette était digne des heures de gloire de la Marine en bois. Le *Paris* était en effet

1940

Navire Amiral, mais ce dernier était resté à TOULON lorsque le navire avait appareillé pour BREST aux premières heures des hostilités. Les halberdiers rutilants avaient été fixés aux cloisons pour une période indéfinie, rejoignant les panoplies de sabres d'abordage et autres décorations martiales qui faisaient l'orgueil de cette ancienne unité construite en 1912. Ce n'est que guêtres blanches aux mollets et jugulaire au menton qu'il nous était arrivé de pénétrer dans ce palais, mais il paraît qu'au combat tout ce décor fondait comme glace au soleil pour laisser le terrain au service des pièces de 138 qui, elles, n'étaient pas là pour le décorum.

C'est tout à fait sans regret qu'après le salut réglementaire au pavillon, du haut de la coupée d'équipage, j'embarquai pour la dernière fois dans le vapeur qui faisait la navette avec la terre. J'eus encore le loisir de voir tous les torpilleurs serrés les uns contre les autres comme des chevaux à l'écurie et d'apercevoir le *Fougueux*, celui qui nous avait pris toute une journée à son bord pour l'exercice de ses pièces dans le roulis de sa vitesse de pointe. Là seulement avons-nous connu l'enivrement que peut procurer un navire racé fonçant dans la plume. Un petit regard d'adieu à notre vieille île flottante et nous voilà tous permissionnaires sur le chemin de la gare, en ce premier jour de mars 1940.

Retrouver LE HAVRE et la famille fut un grand plaisir que ne gâta pas la brièveté de ces permissions de guerre, ne laissant pas le temps de se retourner, les jours étant mesurés au compte-gouttes. Je rencontrai Marcel CAMUS, en permission également, c'était au *Vendôme*, la petite boîte bien connue entre la Bourse et l'Hôtel de Ville, il était tard et la compagnie agréable, mais le frère de mes amis François et Emile ne décolerait pas : *Ce sont des pignoufs, une bande de pignoufs qui ne comprendront jamais rien*. Il parlait de tous ceux que la guerre n'atteignait pas beaucoup, et il déplorait le fossé existant entre eux et tous ceux, qui comme nous, vivaient cette existence de promiscuité militaire pour laquelle nous n'étions pas faits. Étions-nous des gens dont on s'était débarrassé en les envoyant au front ou représentations-nous une force sur laquelle on pouvait compter ? Hélas les dés étaient pipés, mais nous ne le savions pas encore. Mes cousines se doutaient-elles de la tristesse que cèle tout le panache du col bleu et du pompon rouge ? Et pourtant quel progrès depuis la Marine de jadis. Une photographie parmi d'autres montre mon père au milieu des enrochements à marée basse de la plage de CAUVILLE. Nous avions voulu aller revoir ces lieux des meilleures de nos vacances d'été qui sentaient bon le varech, là où la mer ne déferle sous nos yeux que pour le plaisir, et non pour le danger.

Comme il y avait dans notre petit club disloqué quelques uns qui n'avaient pas encore été mobilisés, il y eut quelques retrouvailles enthousiastes, et de grandes tapes dans le dos ; ce fut aussi l'occasion d'effusions un peu plus sentimentales sous le signe du point d'interrogation de l'avenir le plus incertain.

René JUNG, qui avait été muté dans l'infanterie, avait participé aux premières escarmouches de la WOEVRE en terrain miné. S'y étant conduit comme on pouvait l'attendre de lui, il avait été proposé pour la Croix

1940

de Guerre. Il fut donc un des premiers décorés et le premier pour la ville du HAVRE, comme il été relaté dans les journaux. Je pus ainsi l'en féliciter de vive voix.

Mon père avait été démobilisé parce que les *Docks* réclamaient sa présence au HAVRE. Il me raconta comment on lui avait donné, à NOINTEL, le commandement de trois ou quatre compagnies d'un escadron hippomobile, sans qu'il soit question d'un galon de plus, mais l'agrément de monter chaque jour à cheval restera comme le meilleur souvenir d'une campagne que son âge retenait à l'arrière. Son chapeau mou avait remplacé son képi et je le retrouvais avec le désir de l'entendre parler davantage en arpentant nos petits chemins creux du Pays de Caux. Mais bien souvent je faisais les frais de la conversation, car c'était plus un homme qui écoutait qu'un bavard impénitent comme moi. Notre cousine Hélène m'avait tricoté le plus chaud des chandails et je pus lui manifester cette reconnaissance que les paroles n'expriment pas toujours assez, en m'asseyant près d'elle et en lui faisant raconter la guerre d'avant, et l'histoire de ses frères. Marie LEBARBIER était là aussi et elle me dit tout son bonheur de me voir faire mon devoir de marin, elle qui avait vécu dans le souvenir des grands voiliers et m'avait donné les deux octants d'ébène de son grand-père DEHEULLE, capitaine quillebois retiré à VIEUX-PORT. Le portrait qu'elle en avait gardé, assis sur sa dunette, est un des plus beaux du genre. Le peintre COLLET, attaché à la Cour du tsar, l'avait réalisé au cours d'une traversée à bord du *Jeanne d'Arc*, de ROUEN, en 1847. Ce tableau, elle me l'avait promis, à moi le seul marin de ma génération dans la famille, et je le garde encore précieusement, près des octants, de la longue-vue et du porte-voix du capitaine, dont je possède même les cartes marines toilées.

La photographie qui fut prise de ma soeur Odile et de mon frère Michel, tenant notre bon chien BAROUD à côté de moi, restera la plus émouvante parce qu'on y voit ce frère tant aimé, déjà âgé de quinze ans, et presque à une taille adulte que je ne lui connaissais pas. Les photos qui furent prises de lui plus tard le montrent plus grand et plus étoffé, mais elles me sont étrangères. Ce sera donc celle-là qui restera mon dernier souvenir de lui. Qu'en pouvions-nous savoir à l'époque?

Du 16 au 26 Mars, je fus retenu au 2ème Dépot à BREST en attendant l'affectation espérée. Cela arriva un lundi de Pâques et beaucoup étaient en ville au moment où, vers 6 heures du soir, j'appris qu'on recherchait à compléter l'armement d'un patrouilleur devant appareiller le lendemain matin. Je me mis sur les rangs parce que je savais que le *P. 6* était un navire bananier armé, à bord duquel je me sentirais moins étranger. Lorsque l'on me signifia que mon nom était déjà retenu pour le porte-avion *Béarn*, dont je connaissais la peu flatteuse réputation, je ne pus qu'insister davantage pour embarquer à bord du *Caraïbe*. Finalement j'obtins gain de cause et au lieu d'aller en direction des Antilles, mon avenir se profila sur les eaux de l'Océan Indien, sans en connaître la destination avant d'avoir atteint la Méditerranée.

EMBARQUEMENT A BORD DU CARAÏBE.

Le Golfe de Gascogne avait été l'occasion non seulement de se retrouver avec le mal de mer, mais d'entendre les anciens du bord relater plusieurs mois de souvenirs de la patrouille de VIGO qu'ils

1940

n'avaient cessé d'effectuer dans tous les sens. VIGO avait la réputation de servir de port de relâche aux sous-marins boches, aussi la mission des patrouilleurs consistait-elle à en assurer la surveillance continue. L'armement de ce navire, prévu dès sa construction avec une vocation militaire de réserve, consistait en quatre canons de 100 (modèle 1919), deux thornicroft de chaque bord et deux crémaillères à la poupe pour les grenades sous-marines, qui devaient faire peur, sinon détruire. Sur la passerelle supérieure, une mitrailleuse double HOTCHKISS pouvait repousser, sinon descendre, les avions trop curieux. Ajouter à cela nos mousquetons rangés derrière la cabine du Commandant et l'on aura une idée de la puissance guerrière de l'unité qui allait relever à DJIBOUTI le *Rigault de Genouilly* pour poursuivre sa patrouille de l'Océan Indien. Dans les cales, doublées de bois pour la protection des bananes, on voyait les supports métalliques prévus pour renforcer le pont sous les quatre pièces de canon ainsi que les tringles à régimes de bananes d'où pendaient des crocs servant à amarrer nos bois-de-lit. Ceux-ci n'étaient pas relégués dans les bastingages le jour, comme sur le *Paris*, mais restaient sur place à longueur de temps pour le repos de ceux qui quittaient le quart à la mer. La veille se faisait sur la passerelle avec un secteur de surveillance pour chacun de nous, ou bien au pied des canons à hauteur de pont. De fortes jumelles prismatiques épuisaient notre faculté de vision, mais l'homme le mieux placé était celui du nid-de-pie en tête de mât, puisqu'il devait en principe apercevoir quoi que ce soit avant tout le monde, le radar étant encore inconnu sur mer, sinon des laboratoires spécialisés, dont évidemment nous ignorions tout.

Le bâtiment était commandé par le Capitaine de Corvette Joseph CAILLOCE, qui venait de quitter le poste de Commandant-Adjoint du *Normandie*. Se retrouver sur un petit cargo de la C.G.A.M., filiale de la *Transat*, après avoir commandé des paquebots et à la veille de prendre le commandement du plus beau du monde, devait avoir un petit goût d'amertume. Sa consolation était sans doute d'avoir conservé le même nombre de galons du Commerce à l'Etat, ce qui était rarement le cas. En effet, le Chef Mécanicien du temps de paix, RAZIL, n'avait pas dans la Réserve les deux galons de son Second CHAUVEAU, qui passa Chef à sa place au moment de l'armement du *Caraiïbe* sous pavillon de l'Etat. Peut-on imaginer plus pernicieuse disposition imaginée par une autorité maritime militaire tout à fait désinvolte. Si l'on avait voulu créer une tension, on n'aurait pu faire mieux et elle exista.

Sur le pont, le Second s'était maintenu et son surnom de LA ROUILLE était si bien ancré que beaucoup des nouveaux embarqués ne savaient pas qu'il s'appelait ROPERS. Sa conscience professionnelle, qui le poussait à faire piquer la rouille en tous points du navire, était en contradiction avec les vieilles habitudes de la Royale, qui consistent à ne faire aucune économie de peinture pourvu qu'elle puisse cacher la rouille. Ne dit-on pas : *Peinture sur M... = Propreté* ? Il y avait heureusement à bord un certain nombre d'Inscrits Maritimes qui entraient dans ses vues et le bateau était bien entretenu. Malheureusement, ce pauvre LA ROUILLE, avec ses yeux un peu tristounets de chien fidèle, n'arriva jamais à se faire respecter et obéir comme il le fallait, c'est à dire naturellement.

1940

Par contre, MÉCRÉANT, *officier-trans*, qui faisait office de Premier Lieutenant, avait la tête de l'emploi et n'avait aucun effort à faire pour conserver l'ascendant nécessaire : bon vivant et enjoué, il avait aussi cette parfaite habitude du quart à la mer que donnent plusieurs années à bord des navires de commerce. L'observation qu'il faisait des astres n'avait rien d'empruntée, ce qui n'était pas le cas de l'*officier-bourm*, DESPLATS, faisant office de Deuxième Lieutenant. C'est comme élève de Grande Ecole qu'il avait opté pour la Marine dans la Réserve et il faisait un peu jeunot à côté d'ANDRIEUX qui n'était que Chef de Quart, comme Lieutenant au Long Cours, mais Premier Maître de manœuvre, pour lequel le sextant n'avait pas de secret. Il ne faut pas se demander pourquoi je me permettais de juger la qualité d'observateurs des officiers de quart : ayant été moi-même rompu à cette pratique sur la ligne d'Amérique du Sud, je ne m'intéressais vraiment qu'à cela et je revivais ma navigation du temps de paix en suivant leurs gestes, impatient de les refaire à mon tour. Mais la Marine est école de patience. Il faut avoir fait ses classes avant d'avoir son mot à dire. Les brimades subies par un élève-officier, si elles sont plus dures, ne sont pas déprimantes comme celles de l'environnement du gaillard d'avant. Le tout est d'en sortir. Combien d'autres sont passés par là avant moi ? Si je n'avais pas traîné à aller aux cours, j'aurais été timonier, puis chef-de-quart. J'avais préféré la mer tout de suite. A quoi bon le regretter ?

Le médecin KERVERN et le commissaire BELLAMY-BROWN complétaient cet état-major de réservistes et étaient les seuls de la Royale, mais comme officiers-assimilés, à côté des officiers de Marine qui, s'ils n'étaient pas du grand corps, étaient tout de même des *officiers bleus* de qualité, à leur place sur la passerelle d'un navire dont la flamme de campagne allait s'allonger. L'équipage, surtout composé de réservistes, parmi lesquels un certain nombre d'inscrits, n'avait pas la souplesse que les *bœufs* (bientôt surnommés zébus) auraient pu attendre de jeunes engagés sans ancienneté. La moyenne d'âge était relativement élevée et ce ne fut pas de gaieté de cœur que ces mobilisés apprirent que nous partions en campagne. A quand la prochaine permission ? Les campagnes étaient généralement de deux ans, mais ils étaient presque tous pères de famille. Quelle idée d'avoir envoyé ce lot de fortes têtes si loin et pour si longtemps ? Encore un coup des bureaux. On aurait bien voulu les y voir à la mer, tous ces embusqués, qui décidaient de notre vie et de notre mort, sans le moindre risque pour eux.

Partis de BREST le 26, nous étions à ORAN le 30 à côté d'autres navires : l'*Emile Bertin* et les *Mogador* et *Volta*, ces deux lévriers frères, dont on vantait les qualités et la vitesse. Revoir ORAN me replongeait dans le soleil d'août 1938, lorsque le Commandant MAHÉ-DESPORTES m'invitait à dîner d'une paëlla. Que tout cela était loin ! Nous n'eûmes pas le temps d'échantillonner longtemps le vin rosé de ce pays de connaissance. Nous appareillions le 2 avril au matin et c'est alors que notre Maître après Dieu nous communiqua, avec le ton un peu grave qui lui était habituel, la décision de nous envoyer en Orient, sans beaucoup d'autres précisions. Mais tout le monde comprit alors que le retour n'était pas pour demain.

ÉPHÉMÉRIDES

- Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican -

1940

La Méditerranée au mois d'avril c'est la meilleure période, parce qu'il ne fait pas trop chaud et que l'hiver est fini. Pour moi, c'était encore des souvenirs, mais j'allais bientôt découvrir un autre monde en franchissant SUEZ. Du 7 au 9 avril, nous eûmes tout le temps de nous étourdir du bruit de PORT SAÏD, qui est fait d'un brouhaha arabe mêlé d'un tintement de clochettes, le tout dans un relent de crottin, car les ânes abondent et le moyen de transport le plus courant est constitué par toutes sortes de sapins et victorias importés de nos villes françaises, équipées maintenant de taxis-automobiles. Des vendeurs de toutes sortes vous agrippent pour vous proposer tout ce que l'on peut imaginer, y compris des cartes-postales souvenirs, que l'on n'oserait jamais envoyer par la poste. De jolies reproductions d'hiéroglyphes durent faire comprendre à mes parents en quel point du globe je me trouvais, car nous n'avions droit à aucune indication géographique dans le courrier de la Poste Navale, gratuite et sibylline.

Ce fut du 14 au 16 avril que, pendant l'escale de DJIBOUTI, le Commandant du RIGULT de GENOUILLY passa toutes ses consignes, nous laissant en garde la patrouille de cet océan, nouveau pour moi. Nous faisons connaissance avec la chaleur et notre garde-robe s'enrichit de tout un habillement blanc qui, s'il était plus léger à porter, allait nous demander un effort supplémentaire d'entretien. Notre plat, c'est à dire les dix qui mangions à la même table, avait fait l'acquisition d'un fer à repasser. Il allait servir constamment si nous voulions être présentables à l'inspection, c'est à dire si nous voulions aller à terre et connaître le monde.

Pour le passage de la ligne, au degré zéro de Latitude, le Capitaine d'Armes, le Second Maître fusillier LYVONNET, s'enquit des vétérans et, sur présentation de mon certificat accompagné de mon livret d'Inscrit Maritime, je fus désigné pour faire partie du cortège des tortionnaires. Ma qualité d'élève Pont, ou pilotin dans le civil, aurait bien fait de moi le Pilote de la Ligne, si notre facétieux MÉCRÉANT n'en avait revendiqué la priorité. Il me garda cependant avec lui dans le rôle de Facteur de la Ligne, celui qui ouvre les festivités en remettant en mains propres un énorme pli cacheté au Commandant qui le remercie très solennellement. A ce moment, du nid-de-pie, la voix du Pilote se fait entendre dans son porte-voix. Il apostrophe notre Pacha en des termes condescendants et narquois qui font se tordre de rire l'équipage rassemblée. Il le traite même de vulgaire marchand de bananes, de la part de son maître Neptune. Seul, MÉCRÉANT pouvait se permettre un tel persiflage, tout à fait en accord il est vrai avec le Vieux, décidé à en donner au bon peuple pour son pesant de labeur. Une piscine avait été montée à tribord sous la passerelle, à côté de la pièce de 100, et elle avait été faite dans les meilleures traditions de nos navires de commerce, avec un prélat soutenu par un fort bâti. Dans le cortège de Neptune, on reconnaissait un de nos corpulents Second Maîtres, accompagné par une *Amphitrite* bien dodue qui sortait de notre Cours du Paris. Curé bavard, barbier expéditif, rien ne manquait. Les saccois, affublés d'énormes bicornes de gendarmes, récupéraient les récalcitrants, les passant un à un du barbier à la piscine, les yeux pleins de farine mélangée à de la suie. Quatre sauvages, eux-mêmes barbouillés de noir et vêtus d'un pagne de fil de caret, maintenaient alors la victime

1940

sous l'eau aussi longtemps que le verdict populaire le désirait. Là se réglaient des comptes longtemps ressassés et une des plus injustes vengeances fut celle exercée sur notre pauvre Commissaire, à cause de sa haute main sur la cambuse. Il eut droit non seulement à deux œufs cassés sur la tête, mais à une double immersion prolongée. Il se le rappellera, son passage de la Ligne, alors que nul à bord ne le méritait moins. Ceux qui l'auraient le plus mérité étaient naturellement parmi les vétérans, et des plus cruels. Je pense au Maître-Commis et à quelques autres vieux hypocrites. L'affaire se termina dans le brouhaha le plus indescriptible et dans le bain forcé le moins ragoûtant, puisque l'eau de mer était tellement saturée de farine et de suie qu'elle n'avait d'eau que le nom. C'était en fait la plus ignoble bouillie dont les manches à incendie, mises en action, avaient peine à débarbouiller les néophytes de la nouvelle promotion. Le Matelot-Secrétaire JOSSE, qui s'était barricadé dans sa cabine, ne fut pas un des moins maltraités, car toute résistance était sanctionnée. Un festin bien arrosé fut l'heureuse conclusion de la journée et chacun reprit son quart, à l'heure, comme si de rien n'était, mais avec l'impression que le bord faisait bien les choses. C'est ainsi qu'un commandant gagna sa popularité et que tout un équipage satisfait pénétra dans l'hémisphère austral sous le clin d'œil de la Croix du Sud.

Il faut ajouter que JOSSE, chargé de délivrer des certificats, se vengea en les donnant au compte-gouttes et moyennant une tournée à terre à chaque fois. C'est le médecin KERVERN qui les avait dessinés fort joliment puis polycopiés, avec signature du Pacha à la clé.

Le jour de la Saint-Georges, 23 avril, vit notre arrivée sur rade de DIEGO-SUAREZ. Quinze jours de répit nous furent alors octroyés pour nous adapter à notre mission, et tout d'abord pour prendre contact avec les autorités locales, particulièrement le Commandant de la Marine, dont l'épouse était une Italienne, et son Second, monsieur Pierre GUYOT de SALINS, Capitaine de Corvette que l'on n'a jamais appelé autrement que Jules, pas devant lui évidemment.

Aller à terre à DIEGO consistait à suivre un scénario sans variété mais non dénué d'amusement. Nous en prîmes néanmoins l'habitude. Il était tout d'abord tentant d'aller se baigner sur la plage, non loin du quai. On ne se baignait jamais ailleurs parce que, là seulement, de longs filets tendus entre piquets pouvaient nous protéger de la dent des requins qui n'étaient pas rares. J'eus l'occasion d'en apercevoir, et de gros, évoluant dans cette paisible rade entourée de rivages accueillants. Tout en haut de la côte, près de la poste, une grosse dame, madame VIERNE, tenait un établissement où la spécialité s'appréciait plutôt le matin de bonne heure : la dégustation de plusieurs douzaines de mini-huitres, aussi bonnes que les grosses des autres pays. Un peu plus loin, le père PELLEGRINI était propriétaire d'un établissement un peu plus grand. Mais, pour lors, il commandait un petit caboteur nommé *Surcouf*, du nom de son idole, dont il possédait un authentique portrait, grandeur nature. La rue principale, qui portait fièrement le nom de COLBERT, remontait presque jusqu'au bout du pays, où se trouvaient les bâtiments de la Marine *Amboune*. A mi-chemin, le bistrot du père FRANCOIS était le rendez-vous du Tout DIEGO, malgré son exiguïté. Mais la terrasse y suppléait avec avantage, parce qu'ainsi on

1940

pouvait s'y faire voir. Presque en face, un établissement plus vaste comprenait grande salle à tous vents, dancing et cinéma. Cela s'appelait *Le Japon*, parce que c'était le pays d'où venait l'ancien propriétaire.

En dehors des Malgaches de plusieurs races, riches Hovas, Sakalaves et sauvages Antandroi, on voyait surtout dans les rues de fastueux Indiens et de besogneux Chinois. Quand je dis qu'on les voyait dans les rues, c'était plutôt à l'intérieur des boutiques donnant sur la rue. A part quelques limousines aux rideaux tirés afin que l'on ne voie pas les femmes qui s'y trouvaient, la rue était sillonnée de pousse-pousses, (ou plus simplement de pousses), tirés à bras par quelque vigoureux indigène, qui gagnait ainsi sa croûte à longueur de journée. Les quelques sous réclamés pour la course étaient judicieusement calculés puisque le pousse en vivait correctement avec sa famille et que la solde des matelots de l'Etat, si minime fut-elle, pouvait leur permettre ce moyen de transport pour rentrer à bord. Ces petites voitures à deux roues étaient fort bien équilibrées. Il y avait place pour deux personnes et une capote de toile pouvait les protéger de la pluie. L'indigène lui se protégeait avec un sac replié, comme tous les dockers du monde.

C'était la première fois que je voyais des zébus, ces bœufs à bosse qui, comme les chameaux, peuvent vivre sans mal dans les pays secs et chauds. Une photo, car j'avais emmené mon appareil, put parvenir à mes parents, qui ainsi n'eurent aucun doute pour me localiser, sans que j'eus à mentionner le mot de MADAGASCAR. La chose la plus attristante était de ne pratiquement jamais rencontrer de femmes blanches et, si les Hovas étaient jolies, elles ne se laissaient pas approcher, conscientes d'appartenir à une aristocratie malaise sans aucune comparaison avec les races africaines, qui forment le fond de la population. Cela n'avait pas empêché d'étranges mélanges, donnant au Malgache moyen une teinte un peu plus claire. Par contre, les Cormoriens se distinguaient nettement par un port plus noble, et surtout par la blancheur de leurs vêtements. Leur petite calotte festonnée faisait même ressortir la noirceur de leur épiderme et la régularité de leurs traits. Musulmans, ils n'auraient pas voulu être confondus avec les autres Païens ou Chrétiens qui les entouraient. Les Chinois étaient joueurs et on les entendait, tard dans la nuit, faire glisser des jetons sur des tablettes de bois lisse, comme s'il s'agissait de dominos ou de mah-jong. Les Indiens-Malabar et ceux que l'on appelait les Baniens formaient une population distincte, musulmane et hindoue. Ils étaient les seuls représentants d'une élégance assez raffinée, puisque dans ces pays les Européens ne connaissent que le short blanc. Il est vrai qu'ils sont tous relativement jeunes. Les vieux Européens sont extrêmement rares et peuvent être des Grecs. Il en est ainsi dans beaucoup de colonies. L'élégance des femmes européennes ne se manifeste qu'au Cercle, dont l'entrée est privée.

Comme le pays est beau, et bien que le porte-monnaie d'un matelot breveté ne soit pas bien lourd, même au taux de campagne (50 francs par mois environ), je ne restais jamais à bord quand on avait le droit de sortir. Seulement, au lieu d'entrer dans des bistrots, j'allais me promener, ce qui me donna l'occasion de rencontrer des personnes intéressantes que je n'étais pas obligé d'inviter à boire ou à dîner. On

1940

voit que je ne perdais pas mon temps et que la vie pouvait avoir du goût.

On peut se demander en quoi pouvait consister la patrouille d'un océan loin du théâtre principal des hostilités, mais on savait que l'Allemagne armait des corsaires pour couler des navires ravitaillant les Alliés, et que même des sous-marins étaient chargés de missions lointaines avec bases secrètes en divers territoires mal définis. A l'époque, la position de l'Italie était ambiguë. Malgré le *Pacte d'acier*, vieux d'un an, ce pays était hors du conflit, mais la Somalie italienne toute proche représentait un de ces territoires d'accueil. A cette patrouille d'observation s'ajoutaient des missions de convois éventuels et surtout des visites au plus grand nombre de ports où nous désirions manifester une présence militaire française. C'est ainsi que nous appareillâmes le 8 mai pour rendre visite aux Iles Glorieuses, MAYOTTE, ANJOUAN et COMORE, du 9 au 11 mai, qui représentent encore pour notre génération les dates du commencement de nos malheurs, la fin de ce qu'on a appelé *la drôle de guerre*, probablement parce qu'elle n'avait rien de drôle. Les Allemands étaient entrés au Danemark sans coup férir, comme en Tchécoslovaquie. Il n'y avait pas eu de riposte militaire valable, mais maintenant les armées néerlandaises et belges avaient du mal à arrêter le choc que nous allions recevoir de plein fouet.

L'équipe des radiotélégraphistes fournissait au Pacha tout ce qu'elle pouvait capter, mais celui-ci ne faisait afficher qu'un texte expurgé et, comme les Radios étaient tenus au secret, nous n'avions pas sous les yeux de textes trop alarmistes. Il ne fallait pas briser le moral de l'équipage ! C'est dans ces conditions que nous eûmes une occasion de rire : on signala un remous. Je n'étais pas de quart mais je bondis sur le pont à l'appel du branle-bas de combat : *encore un fayot de tombé...* En une minute je suis à ma pièce, babord arrière, casque en tête, en train de passer un projectile sorti de son armoire... On aperçoit le remous et on se rend compte que cela ne peut être un sous-marin. Tant pis ! Cela fera un bon exercice de manœuvre de la pièce. Et puis les gabiers mettent une embarcation à l'eau pour aller sonder... C'est peut-être une roche affleurante, non portée sur la carte... On l'appellera *Carabe* ou *CAILLOCE*... C'est à ce moment qu'un immense éclat de rire retentit. On fait rentrer en hâte la baleinière et l'on s'attend à recevoir une douche bien méritée. C'était une trombe en formation et je cours prendre mon appareil de photo, car maintenant on voit bien la colonne qui se dégage d'un vaste entonnoir sorti des nuages et qui rejoint le bouillonnement. On n'en passe pas loin. On peut même entendre le bruit chuintant qu'elle provoque, nous laissant tous ébahis, car peu d'entre nous en avaient jamais vues. J'en revis des années plus tard, mais il faut avouer que ce n'est pas si fréquent de tomber dessus et qu'on peut être surpris.

Le 13, lundi de Pentecôte, nous jetions l'ancre devant TULÉAR. Nous imaginions ce jour férié, donc sortie à terre l'après-midi dans un pays agréable en zone tempérée, au sud du Tropique. Il n'en fut pas question, pour la seule raison que nos armées venaient d'entrer en action dans des conditions difficiles. Connaissions-nous même toute la vérité ? Mais alors, pourquoi les officiers étaient-ils allés à terre, l'appareil de

ÉPHÉMÉRIDES

- Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican -

1940

photo en bandoulière ? Ce fut un tollé car, à l'évidence, il ne s'agissait pas d'une visite officielle aux autorités de la place, tandis que la mise à l'ouvrage, au même moment, signifiait la négation du jour férié. Le résultat du refus d'obéissance fut le rapport, le lendemain matin, chez le Commandant, avec la parution de quelques boucs émissaires délégués par leurs camarades pour plaider la cause des délinquants qui avaient refusé de piquer la rouille ou de passer la peinture. J'avais été délégué parce que l'on comptait sur mon éloquence, mais sans grand espoir de rémission. Nous entendîmes le réquisitoire du pauvre LA ROUILLE : A 14 heures, je fais sonner le rassemblement, personne ne monte sur le pont. Avec la patience que vous me connaissez, Commandant, je fais à nouveau sonner le clairon et comme personne n'apparaissait à l'écoutille je me penche et que vois-je ? Ces hommes ne levèrent pas un regard vers moi. Ils tenaient des jeux de cartes et je les entendais dire : belote et re-belote. Eclat de rire contagieux. Discussions. Le pauvre LA ROUILLE reçut un savon, mais pas devant nous. Nous nous en tirons avec de la consigne pour chacun de nous. L'argument était la gravité des hostilités en Europe, à laquelle nous opposions la différence de comportement entre l'équipage et les officiers, sans oublier l'inutilité de la privation de sortie dans la poursuite de la guerre. Evidemment, il ne fut pas fait mention des nouvelles alarmistes que nous aurions pu récolter en allant à terre, pour la bonne raison que nous ignorions alors toute la vérité.

Deux jours plus tard, le 16, nous entrions à DURBAN, province du Natal en Union-Sud Africaine. Ce fut une semaine de plaisirs et de réceptions, telle que nous ne l'avions jamais imaginée et dont on allait parler longtemps. Peu d'entre nous avions même idée d'une telle européanisation de l'Afrique, et même d'une telle anglicisation, puisqu'au Natal les Boers ou Afrikaners ne sont pas tellement nombreux, surtout en ville. Ma qualité d'interprète fit lever ma consigne et me donna toute latitude pour aller à terre en service. Le Commissaire avait demandé que je sois mis entièrement à sa disposition car aucun commis-aux-vivres, ni aucun cuisinier, n'avait même entendu parler de SHAKESPEARE, ou à peu près. Mes bons offices me valurent d'émarger au pourcentage du shipshandler et naturellement aux réclamations des commis-aux-vivres, mais le Commissaire, qui connaissait leurs émoluments de réservistes ayant plus de cinq ans de service et la solde infime qu'octroyait la Marine à tous ses bleus, fit admettre que j'avais été seul à œuvrer dans les discussions sur les commandes et que ces gros pleins-de-soupe pouvaient bien s'en passer, par un juste retour des choses. C'est ainsi que je ne me fis pas que des amis dans ce secteur, mais ils ne se mirent pas pour autant à l'étude des langues à leurs moments perdus, puisqu'ils ne faisaient pas de quart-à-la-mer. La France avait été inondée d'affiches de propagande dès le début de la guerre, l'une d'elle disait : Ayez confiance, il veille, mais la tête de marin n'était pas celle d'un de ces gargouilloux.

L'accueil de la population de DURBAN avait été enthousiaste pour la venue de notre modeste unité. Des familles se présentaient à la coupée pour demander qu'on leur envoie un matelot à déjeuner chez elles. En particulier, les familles mauriciennes aisées, dont le Français était la

1940

langue maternelle, voyaient là une belle occasion de manifester leur attachement à notre pays.

J'ai dit plus haut que l'on n'est pas toujours fier du comportement de ses compatriotes à l'étranger. Malgré un équipement complet, maillots et chaussures pour le football et pour le rugby, offert par un groupe d'amis de la France, et les multiples invitations personnelles dont j'ai gardé le meilleur souvenir, trois ou quatre de nos matelots se comportèrent en véritables goujats. Invités par un amateur de musique française qui leur passa de nombreux disques populaires, ils ne surent refuser aucun pot à l'amitié, ni les suivants, pour célébrer l'*Entente Cordiale*. Si bien que, passé minuit, ils chantaient la gloire. Un peu plus tard, ils enfermaient leur hôte dans sa salle-de-bains et s'enfuyaient avec la collection de disques. Je fus convoqué au petit matin chez l'Officier-en-Second pour traduire la plainte que la police déposait entre ses mains. Malgré l'horreur qu'une telle conduite m'inspirait, et j'avais reconnu de qui il s'agissait parce qu'ils avaient fait assez de bruit à leur retour, je ne fus d'aucun secours dans la brève enquête qui s'ensuivit. Je dus rejoindre mon poste de manœuvre sur le gaillard, parce que le navire appareillait pour la haute mer. Bien que tout le monde fut mis au courant dans la journée, personne n'avait envie que la plainte fut prise au sérieux et, comme il n'y avait pas de témoin, elle en resta là. Ce que les délinquants nous apprirent ensuite, c'est qu'ils avaient laissé l'appartement du trop obligeant mélomane dans un état indescriptible de désordre et de désolation avant d'avoir réussi à le boucler dans sa salle-de-bains. Ce récit désinvolte ne les grandit pas dans l'estime de l'équipage, qui se demandait si nos lascars ne feraient pas mieux la prochaine fois. Comme, dans les cadeaux offerts au bord, il y avait un phonographe, nous eûmes pendant les semaines suivantes suffisamment de quoi l'utiliser avec cette profusion de disques acquis de la manière la plus malhonnête. Mais que fallait-il faire ?

Nous apprîmes alors pourquoi cet appareillage soudain dont il n'avait pas été question la veille : un corsaire allemand, un *raider*, venait d'être signalé dans les parages. Il avait à son actif un certain nombre de destructions de navires de commerce et il était passé de l'Atlantique à l'Océan Indien. Nous connûmes beaucoup plus tard l'histoire de deux de ces rapaces dont la maîtrise ne peut que confondre d'admiration le marin que je suis. Lorsque nous sûmes la vitesse qu'ils pouvaient atteindre et le calibre de leurs pièces de canon, leur portée aussi, nous pouvions bénir le ciel de nous avoir épargné un face-à-face par trop inégal. A l'époque, nous ne pensions pas à ces détails et enragions de ne rien apercevoir à l'horizon. Inutile de dire que nous n'avions guère envie de somnoler, impatients d'en découdre, sans penser que l'on aurait peut-être reçu une salve de 203 sans avoir rien vu. Avec nos fonds lestés de gueuses, nous n'aurions pas mis longtemps à faire un joli trou dans l'eau. Mais cela faisait partie du risque et le risque faisait maintenant complètement partie de notre vie, puisqu'il était de chaque minute de notre existence en mer. Y pensions-nous seulement depuis que l'habitude en avait été prise ?

1940

Les journaux de DURBAN nous avaient appris, dès notre arrivée, la capitulation de La Hollande et de la Belgique. Nous savions maintenant que la Ligne Maginot avait été contournée de la manière la plus simpliste et ce n'étaient pas les communiqués laconiques affichés dans la coursive tribord en face de l'infirmierie, à côté du bureau des Fourriers, qui pouvaient contribuer à remonter notre moral. De retour à DURBAN, bredouilles de notre *raider*, nous n'eûmes que la soirée du 25 pour aller goûter les charmes d'une ville civilisée. Le lendemain à l'aube, nous prenions en charge un gros transport néo-Zélandais, le *Takliwa*, à trois cheminées. Les troupes de *Springboks* qu'il emmenait devaient aller renforcer la défense du Kenya exposé à une attaque éventuelle de la Somalie Italienne, sait-on jamais ? Comme les soldats du général SMUTS n'étaient pas, en principe, volontaires pour défendre autre chose que le continent africain, pourquoi ne pas les envoyer dans cette partie du monde où ils furent de la plus grande utilité, un peu plus tard, en pénétrant eux-mêmes en Somalie.

La ville de MONBASA assista au débarquement du contingent et nous fîmes connaissance avec ce port de la côte Est-Africaine, entre ZANZIBAR et la Somalie. A notre grande stupéfaction, nous rencontrions des indigènes dont la coquetterie consistait à allonger indéfiniment le lobe de leurs oreilles pour pouvoir y loger, aux jours de fête, des boucles d'oreilles en forme de bobines de plus en plus larges, agrémentées de fil d'argent et autres colifichets. Les hommes, comme les femmes, rivalisaient dans ce jeu déformant et un peu répugnant. Notre menu varié comportait maintenant des mangues dont la chair orange serait succulente si elle n'avait un arrière-goût de térébenthine. Meilleurs étaient les ananas et le bord les achetait en gros pour un prix minime car il s'agissait d'une espèce un peu bleutée, moins fine assurément que la jaune, spéciale pour Européens, mais l'économie en valait la peine car la différence au goût était infime. Les commerçants locaux offraient aux gens de passage de magnifiques valises de cuir fauve pour un prix dérisoire. Dérisoire aussi était leur solidité, car le cuir était d'une telle minceur que, sans la sorte de renfort de carton pour le maintenir rigide, cela n'aurait pas ressemblé à une valise. Inutile de dire que le prix étant en conséquence, tout le bord s'en procura, se voyant déjà rentrant chacun chez soi avec un bagage de riche globetrotter. C'était encore l'époque des étiquettes d'hôtel et elles se retrouvèrent comme par enchantement sur toute cette pacotille, les portiers les recédant pour quelque menue pièce de monnaie.

Le séjour à MONBASA, du 1er au 5 juin, nous apprit que là pourrait être désormais notre base d'opérations, en conjonction avec deux unités chevronnées, le (classe C) *H.M.S. Columbo* et le croiseur *Kent*, de la Royal Navy. Notre patrouille n'allait plus être celle d'un malheureux sloop, comme on nous désignait, errant en vain sur la mer jolie, loin de tout le monde. L'appui de ces navires de guerre rassurait et nous donna l'occasion, pendant l'escale du 9 au 11 juin, de faire connaissance avec plusieurs membres sympathiques de leurs équipages. C'est alors que la nouvelle parvint de l'entrée en guerre de la sœur *latine* qui venait donner un coup de main à notre cousine *germaine*. La chère voisine ne venait pas, comme en 1915, nous demander de la faire participer à la curée de l'Allemagne. Cette fois, les rôles étaient renversés et je ne

1940

crois pas que cette attitude lui ait jamais été pardonnée, malgré ses larmes de repentir. Nous nous demandâmes alors si nous étions si mal en point pour que l'Italie s'en soit rendue compte si rapidement.

Cette fois, nous appareillions avec un but plus précis, le lendemain même où la voisine du Kenya, la Somalie, devenait territoire ennemi, KISIMAYU et MOGADISCIO étant les ports qui pouvaient abriter des bâtiments hostiles. Comme notre profil, de loin, n'était pas celui d'un navire de guerre, nous assumions, ipso facto, le rôle de bateau-piège. Devant KISIMAYU, nous eûmes même les honneurs d'un signal de reconnaissance par scott. Je ne sais ce que nous fîmes, n'étant en aucune manière dans le secret des dieux. Les radios nous dirent avoir intercepté un message à notre adresse, mais je n'ai jamais vérifié. Cela faisait peut-être partie de la stratégie informatrice toujours optimiste du Pacha. En tous cas, aucune unité ne vint nous demander des comptes à partir de cette côte. Sans doute n'étaient-ils pas dupes de la présence du *Columbo* et par delà même de celle du croiseur *Kent* qui, s'il avait fallu, pouvait ouvrir un feu plus meurtrier que nous. Ses munitions ne furent pas gaspillées dans les sables de la Somalie et après neuf jours de patrouille, avec l'arraisonnement d'un cargo norvégien, nous retrouvions notre base Est-Africaine, dans le plus grand désarroi des esprits.

Jamais la confusion des communiqués n'avait atteint ce point d'énervement et de frustration. Le Pacha filtrait les plus mauvaises nouvelles et les Radios, le visage fermé et sibyllin, harcelés par nos questions, ne voulaient rien avouer. Nous comprenions que la bataille de France était engagée depuis le 5 Juin, mais que s'était-il passé depuis? L'appel un peu désespéré de Paul RAYNAUD ne nous avait pas été tout de suite avoué et c'est une fois les Allemands dans PARIS que nous l'apprenions. Le 18 Juin, les Radios entendirent l'appel de LONDRES et nous l'apprîmes soit en rentrant à MONBASA, soit juste avant. De toutes manières, nous lirions le Times de MONBASA qui nous le livrerait. Je me rappelle avoir traduit les titres des journaux devant mes camarades. Nous étions tous atterrés et nos Alsaciens, toujours plus patriotes que nous, déclarèrent que jamais leur pays ne se rendrait et qu'eux n'accepteraient jamais la présence des occupants qu'ils ne connaissent que trop bien. J'entends encore le gros Quartier-Maître saccot, à l'accent impayable, proférer ces anathèmes.

Nous n'étions pas là depuis deux jours que le Commandant nous convoqua tous dans le poste d'équipage, la cale ill du navire. Il se tenait dans le haut de l'échelle et sa voix tremblait. C'était comme si le berger voulait protéger son troupeau des fausses nouvelles et en même temps le galvaniser. Mais là, il était trop tard. Le courant ne passait plus. Sa censure avait tout cassé. Il nous annonça la capitulation, ajoutant aussitôt qu'il ne se résignerait jamais à cet état de choses. Un appel avait été fait, auquel tous les hommes valides dignes de ce nom ne pouvaient que répondre en s'engageant personnellement. Le murmure qui accueillit ses paroles ne dut pas lui laisser beaucoup de doutes sur le nombre des inscriptions volontaires. Les officiers semblaient approuver cette attitude mais tous les hommes jeunes et vieux de l'équipage venaient de découvrir le moyen légal de rentrer dans leurs foyers.

1940

Quelle aubaine, avec ou sans les Boches sur notre territoire ! Pourquoi avoir envoyé des réservistes en campagne lointaine, où le courrier ne les rejoignait que très rarement. On sait que le courrier est pour les marins d'une importance capitale, et là nous n'en avions aucun, puisqu'il était censé nous attendre à DIEGO SUAREZ. Ce furent les Radios, toujours eux, qui nous donnèrent le nom d'un général DE GAULLE, dont personne n'avait jamais entendu parler. Ce nom ne souleva qu'un effet de curiosité amusée.

Là dessus, le Commandant se rend à NAIROBI, convoqué par le Consul de France. A son retour, même scénario du haut de l'échelle, même ton grave. C'était le père qui parlait à ses enfants, cette fois d'une voix plus assurée parce qu'il n'attendait pas la contradiction : le Consul, qui avait des nouvelles secrètes de France, lui avait révélé la duplicité des Anglais. Il était temps que la France se retire d'un conflit où elle avait tout à perdre. Le Pacha s'était trouvé une porte de sortie de sa précédente déclaration : les Allemands ne désirant pas mettre la main sur la Marine, on pouvait accepter les conditions d'armistice sans perdre l'honneur. Puisque la parole d'HITLER, que pourtant nous ne connaissions que trop, était garantie par le Maréchal PÉTAİN et l'amiral DARLAN, il n'y avait aucune raison d'avoir des doutes et le navire rentrerait dans les eaux françaises le plus rapidement possible. De tout cela, n'apparaissait pas très clairement la position des entêtés qui auraient voulu poursuivre la lutte, au nombre desquels je me sentais confusément appartenir. Ce qui me semblait le plus curieux, c'était l'attitude de ces citoyens mobilisés, dont les sympathies politiques penchaient à gauche, non seulement pour des questions de classe, mais par simple goût du persiflage et de la contestation. Ces bons citoyens français se sentaient soudain pris de sympathie pour les autorités qui avaient pris les rênes du gouvernement avec l'assentiment d'une Chambre à majorité de gauche, sans objection apparente pour une notoire tendance réactionnaire. La confiance de la Chambre au maréchal PÉTAİN était ici confirmée par celle d'un équipage pour qui un sauveur est celui qui va les rendre à leurs foyers. Qu'importe le sort du monde, puisqu'on avait oublié qu'HITLER était un nazi. Sans doute, je n'étais pas le seul à me poser des questions mais il semblait cette fois que, dans le malheur, un accord confus régnait à bord. Comment pouvais-je même discerner ceux dont la conduite était dictée par la discipline et ceux pour qui la frousse était le rempart de la conscience ? Avais-je même le droit de juger ?

Je choisis mon camp.

Plein de honte pour le pavillon qui venait de subir une telle opprobre sur un navire de l'État, je me rendis à terre pour respirer un air plus pur. J'entrai, presque machinalement, dans la cathédrale. Je pense que mon esprit était en un état qui doit être celui de la prière. Sans doute demandais-je à Dieu de ne pas me laisser m'égarer et, plus calme, je repris le chemin du port. Le canot du *Kent* allait déborder et je dis au patron que ce n'était pas au *Caral'be* que je voulais aller et qu'il n'avait pas à s'écarter de sa route. Du haut de la coupée du croiseur que nous avions atteint peu après, je saluai le pavillon blanc de la Royal Navy et demandai à voir l'officier de garde. Je lui expliquai que quelque chose ne tournait pas rond à notre bord. Je ne pouvais me sentir solidaire de mes camarades et me ralliais à l'annonce

1940

faite par la radio, c'est à dire que tout Français volontaire pour continuer la lutte n'avait qu'à se présenter à l'Autorité britannique la plus proche. Je venais donc me présenter au Commandant de notre petite force navale pour signer un engagement. Le Commandant, prévenu aussitôt, parut un peu gêné, parce que les rapports qu'il entretenait avec celui du *Caralbe* étaient excellents. Il me demanda donc de lui apporter une autorisation écrite, qui lui donnerait toute latitude à mon égard. Il n'y avait pas d'urgence et il allait de son côté demander la marche à suivre pour faire face à un cas pareil. Avant de me faire reconduire à mon bord, il me serra chaleureusement la main, ce qui n'avait rien de réglementaire, mais il tenait à me donner courage dans ce qui était une très pénible épreuve.

Je compris, en rentrant à bord, que le commandant n'était pas disposé à faciliter un volontariat qu'il avait lui-même suscité, avant qu'on ne lui ait fait découvrir la duplicité de la perfide Albion. Je connaissais cette vieille chanson, mais je savais à quoi m'en tenir sur la candeur de la France. L'Histoire, pour celui qui la connaît et je la connaissais, a toujours démontré que l'intérêt d'un pays n'est pas dans la candeur. Il n'y a là qu'un voile pudique pour cacher les turpitudes de la politique. En la matière, nos rois de France avaient été des maîtres que seule l'ingratitude populaire empêche d'admirer. En l'occurrence, la perfidie britannique n'était rien à côté de celle des nazis, mais ce problème avait ici perdu de son importance. Quant à l'honneur, il n'était plus qu'un mot dont se paraît tout un monde d'hypocrisie. C'était pourtant le mot le plus important de toute notre éducation.

Le problème posé par l'état d'armistice retenait le *Caralbe* hors de la patrouille de l'Océan Indien, assurée désormais par les seuls Britanniques. Je ne connaissais pas les termes d'un accord tacite entre le commandant du *Kent* et le nôtre sur la conduite à tenir et je ne me rappelle pas à quel moment le croiseur anglais appareilla. Toujours est-il que le 3 juillet, date fatidique s'il en fut, nous apporta la nouvelle de l'affrontement de MERS-EL-KÉBIR. S'il y avait encore à bord des hésitants, cette fois le sort en était jeté, les canons avaient compromis tout espoir. Cet effroyable malentendu, causé par l'énervement paniqué d'un grand homme d'Etat et la mesquine susceptibilité d'un chef d'escadre, était mis en balance avec une question de vie ou de mort. Je n'en veux pour garant que la parole de l'amiral PICARD DESTELAN, alors lieutenant de vaisseau, présent à GIBRALTAR et qui, devant l'aberrante énormité du blocage de la flotte à ORAN, s'était écrié, la veille même de l'opération, devant ses collègues interloqués : *Mais quel gâchis, quel bain de sang nous prépare-t-on ?*

Pour le moment, le bord est en ébullition et nous appareillons en catastrophe. Je n'ai même pas le temps de me retourner que l'on a déjà mis le cap sur DIEGO SUAREZ. Du moins le supposais-je, car le *Kent* ne nous laisse pas nous aventurer si loin. Peut-être même nous attendait-il. Devant des canons braqués, nous pouvions obtempérer sans perdre la face. Il existe un code qui fixe ces choses et le Pacha avait dû s'entendre, je ne sais ni quand ni comment, avec celui du *Kent* pour

1940

qu'il n'y ait pas de casse. Nous ne pouvions aggraver le cas de MERS-EL-KÉBIR. Retour à MONBASA sans gloire.

Le 6, à peine à quai, nous comprenons que nous allons être provisoirement débarqués et hébergés, pour ainsi dire internés, au Fort Jésus, la grande forteresse que les Portugais avaient jadis édifiée sur cette côte. Ce n'est pas une mutinerie à laquelle se livrèrent les plus fortes têtes de l'équipage, mais à un véritable pillage. Aucun local ne fut respecté, mais le mieux visité fut assurément la cambuse qui recélait le vin du bord et les bouteilles d'alcool réservées aux officiers, mais aussi le tabac et les cigarettes dont il fut fait ample distribution, sous l'œil impuissant de nos gros zébus, médusés. Dans le brouhaha indescriptible de cette sauvage rébellion proprement alcoolique, les officiers tâchaient de mettre ordre aux documents de toutes sortes dont ils avaient chacun la responsabilité et les cuisiniers débarquaient le matériel nécessaire à la subsistance d'un équipage qui allait vivre à terre pour un temps indéfini. Alors, par camions, avec notre baluchon sur le dos, nous étions acheminés jusqu'au fameux fort en attendant l'aménagement d'une école en vacance. Comme tout le monde avait besoin de mes bons offices d'interprète pour traduire les nouvelles du journal local ou pour ramener des commissions de la ville, je n'eus pas souvent l'occasion d'entendre l'expression *Vendu aux Anglais* qui ne me fut pas épargnée par la suite. Mais, pour le moment, la vie dans l'école s'organisait avec bonne humeur. Seule, l'absence de courrier faisait murmurer

Il avait été convenu avec le commandant du *Kent* et les officiers de l'armée de terre que je resterais aussi longtemps qu'il le faudrait pour assurer une bonne liaison avec l'équipage, mais que je ne repartirais pas avec le bateau lorsqu'il rentrerait à MADAGASCAR. La libre circulation dont je bénéficiais, à l'instar des officiers, ne pouvait que me conforter dans l'idée que tout irait pour le mieux, surtout si j'obtenais du Pacha l'autorisation de débarquer.

Après une dizaine de jours, qui nous parurent un mois, nous reprenions possession du bateau et remettions en état le désordre laissé en partant. Je présentai alors mon papier à monsieur Joseph CAILLOCE, Capitaine de Corvette, dans les meilleures règles, à seule fin de me permettre de rejoindre les forces armées alliées pour poursuivre le combat jusqu'au bout. Pour toute réponse, le Pacha me demanda combien de mois me liaient encore au service militaire. Il savait pertinemment qu'il en restait encore pas mal mais, de toute évidence, il voulait me montrer sa bonne volonté et m'indiquer qu'il ne pouvait en aucun cas me laisser partir dans des conditions aussi extraordinaires. Il en était à un point de non-retour qui l'empêchait même de raisonner. En dehors des questions d'honneur élémentaire, il m'apparaissait clairement que le rembarquement de DUNKERQUE, dont les journaux nous avaient fourni les détails, n'était qu'une phase temporaire d'un combat dont le fanatisme nazi ne pouvait sortir vainqueur. Il ne voulait pas évidemment parler de cela, mais je sentais qu'il craignait d'être accusé d'avoir favorisé une scission. C'est pourtant ce qu'il avait fait dans un premier réflexe, toujours le plus honnête, si je me rappelle bien la leçon du cousin Osmond. Mais le cousin Osmond était Anglais !

1940

Le Pacha ne mettait pas en doute ma bonne foi et ne voulait pas me condamner. Il savait même les liens d'amitié de son propre fils avec mon frère Olivier, tous deux dans la même classe au HAVRE. Je ne pense pas qu'il ait cru m'avoir convaincu, mais il était prisonnier de quelque chose, pas moi. Je tentais alors d'entrer en relation avec le Brigadier commandant la place, à défaut du Commandant du Kent, pour lors en patrouille dehors. Conduit par un soldat en présence de ce représentant d'une race bornée, qui a toujours fait un peu rire dans l'armée anglaise, ce nabot rougeâtre, aux cheveux blanchissants, me fit comprendre que les histoires de Marine, anglaise ou française, n'étaient pas son affaire et que pour le moment, il ne pouvait que me faire reconduire à bord, non pas avec un soldat, mais avec deux. Je compris ensuite, mais beaucoup plus tard que, des histoires de Français au Kenya, il en avait eues dans le passé et n'en voulait plus. Ce qui importait pour lui c'est, qu'à défaut de monter à bord du Kent, je ne pouvais résider sur son territoire. Trop heureux de se débarrasser de nous, il ne voulait en aucune manière que nous laissions quelqu'un derrière nous. Je n'avais plus qu'à rentrer tout penaud, mais discrètement, sans demander mon reste. Nos gardiens firent en sorte qu'on ne remette pas les pieds à terre et peu après, chacun reprit son poste pour un appareillage sans clairon, puisque les deux que nous avions à bord avaient été mouillés en mer par les soins de nos loustics, au moment de l'arraisonnement. Les saccots dénoncèrent les coupables, mais il n'y eut pas de punition, car ils se portaient garants de l'exécution des ordres à la voix. Le son du clairon n'est pas harmonieux, la *vox populi* venait d'en avoir raison ! On ne le regretta pas.

Ceux qui s'attendaient à me voir rester à terre furent surpris de mon retour. J'étais très gêné de leur expliquer l'attitude du Brigadier qui n'avait pas voulu avoir d'histoires, et je me demandais s'il fallait leur dire que je n'attendais que la prochaine occasion pour leur fausser compagnie. Pas un seul instant, ce stupide militaire n'avait pu briser ma détermination, et MADAGASCAR, comme il me l'avait fait comprendre, n'était pas encore une base allemande. Je n'y serais sûrement pas inutile. Peu convaincu, il avait bien fallu rembarquer, mais les sarcasmes ne me furent désormais plus épargnés. Trois jours plus tard nous retrouvions la baie de DIEGO, c'était le 22 juillet. Le courrier était bien là, mais datait un peu. Vous dire pourquoi trois jours plus tard nous repartions pour TAMATAVE, je n'en sais rien, sinon pour aller porter la nouvelle bonne parole de l'amiral DARLAN. Tout ce que je puis affirmer c'est que, pendant le périple qui nous ramena à DIEGO le 30 pour repartir dans l'autre sens le 3 Août pour NOSSI-BE, j'expiai ma témérité dans le faux-pont de la cale II, derrière les barreaux de bois de la prison. Je ne sais plus trop pour quel motif sans gravité je subis une peine aussi infamante, mais je crus comprendre qu'on avait voulu me mettre à l'abri de l'inquisition menée par la Marine-à-terre qui voulait savoir si le bord avait eu des cas de rébellion gaulliste. Il fallait bien comprendre qu'alors même que l'état de guerre n'était pas aboli par l'Armistice, comme on me l'a bien expliqué, vouloir se porter à la défense du pays les armes à la main, n'était plus un acte patriotique, mais un acte de rébellion caractérisée. La Marine durcissait ses règlements, la tenue elle-même devait être corrigée avec rigueur si elle s'écartait des normes. Evidemment j'aurais voulu connaître TAMATAVE et

1940

NOSSI-BE. Mais je n'arrivais pas à en vouloir à notre Pacha aux prises avec ses problèmes et sa responsabilité dans des temps vraiment difficiles.

Le séjour à DIEGO traîna en longueur, du 7 Août au 21 Octobre, date à laquelle le *P6 Caraïbe* fut rendu à son armement civil. Nous rencontrions à terre les équipages des navires sur rade. A part le *Nivosee*, pétrolier de l'Etat, à bord duquel était embarqué le 1er Maître LEGONIDEC du *Pourquoi-Pas*, tous les autres étaient des navires de commerce, comme les deux stationnaires des *Messageries*, l'*Espérance* et le petit *Maréchal Galliéni*, les deux paquebots *Leconte de Lisle* et *Bernardin de Saint Pierre*, également des *Messageries Maritimes*, le *Linois* des *Chargeurs Réunis* et le *Ville de Rouen* de la *Havraise Péninsulaire*. C'est à bord de ce dernier que je retrouvai OLZMANN, l'officier radio, ancien du *Criton*, de chez d'ORBIGNY, que j'avais connu à BUENOS-AIRES. Le dimanche, il m'invitait au carré du *Ville de Rouen*, et, pour un peu, je n'avais qu'à fermer les yeux pour me croire revenu à la navigation civile. Il me fit connaître DUFOUR, qui était Radio au poste de la Marine-Amboune (pour distinguer de la Marine-Ambane, celle du port). Il avait acquis déjà les galons de quartier-maître, ce qui lui donnait une certaine autonomie. Il nous amena dîner chez Gisèle PERROT, la plus charmante créole qui soit, originaire de LA REUNION. Son frère, embarqué sur le *Rigault de Genouilly*, avait trouvé moyen de rallier la France Libre. J'ai su plus tard qu'il s'était fait tuer sur la côte d'Afrique.

Je ne sais comment je fis la connaissance d'un bijoutier indien, Babu CHAGANLAL, au bas de la rue Colbert. Son vieux père et toute la famille me manifestèrent de l'amitié et je pouvais rentrer chez eux à toute heure. Babu fabriquait lui-même les bijoux d'or et d'argent en filigrane qu'il vendait. Chez lui, on pouvait écouter sur sa T.S.F les postes du monde entier et en particulier les émissions anglaises fort suspectes dans la Marine. Et c'est chez un Indien qu'il y avait le plus de bon sens ! Un maréchal condamnait à mort un général, par contumace il est vrai, l'appel du 18 Juin n'était que de la Dissidence et notre MAURRAS approuvait le monde à l'envers ! Cependant, nous apprenions que le Professeur THIERY de MARTEL venait de mettre fin à ses jours en voyant les Allemands entrer dans PARIS. Le 27 Août, la nouvelle du décès du duc de GUISE fait comprendre qu'il est mort de chagrin et ses voisins de LARACHE pensent qu'il a été tué en duel par un Espagnol. Si cela est vrai, il n'y a là que de l'honneur.

La seule distraction organisée par le bord était la course de voile avec les autres navires. Les embarcations des bateaux de commerce sont très inégales et souvent lourdes. On pouvait néanmoins gréer le youyou et même en augmenter la surface de toile. Je crois me rappeler que le *Linois* des *Chargeurs* fut le champion de ces régates, mais mieux que la compétition était le parcours lui-même, parce que la baie de DIEGO est magnifique et, selon les moments de la course, on pouvait l'admirer sous tous ses angles. J'ai toujours pu faire partie de l'équipe, sans doute parce que cela m'intéressait plus que la plupart. A bord, les vieilles rancunes ne s'apaisaient pas, le séjour à DURBAN avait été occulté par celui de Mombasa et le souvenir du pillage du bord n'était pas éteint.

1940

RAZIL, le mécanicien qui s'apprêtait à reprendre sa place de Chef, n'attirait pas les sympathies dans la machine. CHAUVEAU s'était fait aimer à sa place. De plus, on affirmait que le chien du bord, l'épagneul *La Classe* qui faisait fête à chacun de nous, n'avait repéré qu'un ennemi avec son flair probablement très sûr, c'était RAZIL ! C'est pourquoi, le jour où l'on ne vit pas *La Classe* venir jouer avec nous dès le matin, on comprit qu'il était tombé à l'eau dans la nuit. C'était à l'époque des troubles, du côté de MONBASA, et chacun d'accuser RAZIL de l'avoir jeté par dessus bord dans un mouvement de fureur. Y avait-il vraiment eu des témoins, comme on le prétendait ? Le soupçon resta, mais ce genre d'incident est un poison pour la vie de bord qui est un petit monde à l'étroit.

C'est pendant la dernière semaine d'octobre que nous mîmes pour de bon le pied sur ce qui avait été un temps la république pirate de *Tew et Misson* deux siècles auparavant ; DIEGO SUAREZ avait été le *Libertalia* de forbans idéalistes. La fameuse baie accueillait les pauvres marins du *Caraiibe*. Un chant s'éleva du canot qui débordait : *Non, non, non le Caraiibe n'est pas mort...* A mesure que la vue du navire s'amointrissait et que nous approchions du quai, je me demandais si on allait oublier LA ROVILLE, RAZIL, le gros Maître Canonnier et quelques autres, mais on se rappelait la patrouille de VIGO, au pire de l'hiver, la véritable croisière en Afrique du Sud, les heures de veille, les heures de sieste, les branle-bas et le passage de la ligne, toute la *drôle de guerre*. Ils chantaient mais sans avoir envie de rire, c'était leur manière, notre manière, de saluer la baïlle. Sans doute Joseph CAILLOCE, qui allait retirer les attentes de sa tenue et les bananes de sa casquette, retournerait-il à son commandement civil avec des sentiments mitigés. Nous l'apercevions sur la passerelle, tête nue. On ne pouvait imaginer qu'il avait les yeux secs.

Nous fûmes dirigés sur ANKORIK(A) en camion, et dans le camion la chanson du *Caraiibe* se faisait encore entendre. Ce terrain militaire un peu en hauteur, non loin de la côte, était dominé par un bâtiment à étage avec galeries. Des lits de fer remplaçaient nos bois de lits que nous avions tout de même emmenés avec nous ; ces lits étaient protégés par des moustiquaires et de toute manière il n'y avait pas de fenêtres à fermer, seulement des ouvertures sur les galeries tout autour. Il fait chaud toute l'année, même la nuit, et nous n'aurions jamais imaginé utiliser notre couverture qui nous servait d'oreiller. Nous dormions à l'étage et je me rappelle la découverte d'un noir scorpion qui s'était faufilé jusqu'à mon lit. On décida de l'obliger au suicide, puisque cela fait partie de la tradition. Un large cercle d'alcool à brûler fut répandu autour de lui. Quand il fut allumé, on vit très distinctement la sale bête retourner son appendice caudal contre lui-même à la hauteur du cou et puis je crois qu'on l'écrasa d'un coup de talon vengeur. Nous en avions été quittes pour la peur.

D'ANKORIK(A) à la plage de RAMEN(A), il n'y a pas loin à marcher et là nous pouvions nous baigner dans une eau claire et peu profonde. RAMEN(A) est une de ces plages bordées de palmiers hauts ou de cocotiers, comme il en existe des milliers sur toutes les côtes des pays chauds, mais elle n'est certainement pas la plus ordinaire. Avec

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1940

P permission, nous pouvions y descendre à 4 heures du matin pour embarquer dans le boutre qui faisait le service avec DIEGO. Il ne fallait pas moins de trois ou quatre heures pour traverser la rade à la voile, car le vent n'était pas fréquent, mais on pouvait passer toute la journée en ville. C'est ainsi que je répondis à l'invitation de Gisèle PERROT de venir déjeuner une fois de plus à sa case, comme on appelle là-bas toutes les maisons, grandes et petites. C'est de là que j'entendis la voix du Maréchal PÉTAÏN, relayée par le poste de T.S.F. Il venait de rencontrer Adolph HITLER, lui avait serré la main et il déclarait n'avoir subi aucun diktat et avoir accepté le principe de la collaboration... *J'en ai accepté le principe...* Je l'entends encore et sur le moment j'en pleurais presque de rage et, pourquoi ne pas le dire, de honte pour un grand homme dont l'image était restée jusque là irréprochable. Qu'il ait accepté de faire arrêter des combats, qui n'étaient même plus des combats, il est difficile de le lui reprocher, quand on sait l'état de la France à ce moment. Qu'il ait reproché à des volontaires de continuer la lutte, c'était sans doute inadmissible, mais on pouvait penser qu'il n'avait pu faire autrement, avec une duplicité qu'on ne lui aurait pas reprochée, compte tenu des circonstances. Mais insister pour proclamer que c'est sans subir de diktat qu'il acceptait l'ignoble principe de la collaboration avec un ennemi comme HITLER, cela dépassait les bornes de l'entendement, alors que l'état de guerre subsistait. Ne nous l'avait-on pas précisé formellement ? Collaborer avec l'ennemi, comment cela s'appelle-t-il ? Et pourtant, traiter PÉTAÏN de traître, c'est pousser les choses très loin. L'Histoire trouvera sans doute un autre qualificatif plus près de la vérité, mais il faut que le temps passe, parce que sa prise de position effarante a créé un désarroi tel qu'il faudra attendre la totale disparition des témoins de l'époque pour effacer les séquelles et l'amertume. Les psychologues doivent avoir des explications, mais ceux qui ont vécu ces événements sont encore extrêmement perplexes. Ceux qui ont déjà jugé ne le font que de parti-pris et leur jugement ne leur survivra pas. La réflexion que j'en fais vaut pour les uns comme pour les autres. Ce que je puis dire, c'est qu'après une quarantaine d'années, je suis toujours aussi perplexe.

C'est à ANKORIK(A) que nous reçûmes enfin les premières lettres de France après le désastre. Il est bien certain que l'idée de censure avait présidé à leur rédaction, et il était difficile de percevoir toute la réalité des choses. Ces lettres, et on se les communiquait de l'un à l'autre, rendaient un son un peu angoissé qui se voulait rassurant. Il était important de dire que la famille se portait bien, malgré tout. Peu de choses sur la guerre elle-même et sur l'exode que nous ne pouvions qu'imaginer par bribes. Une seule lettre, celle de BOUTIGNY, le Quartier-Maître commis et boulanger, rapportait très clairement que les troupes d'occupation étaient d'une correction tout à fait inattendue et qu'il n'y avait aucun tourment à se faire de ce côté là. Il est certain qu'une telle lettre n'était pas faite pour encourager le moindre esprit de résistance, qui à l'époque n'existait pratiquement nulle part, et surtout pas dans les milieux ouvriers, comme nous l'apprîmes plus tard. Aucune lettre ne mentionnait les cinglés qui avaient pris le chemin de l'Angleterre. Peur de la censure ou tout simplement ignorance d'un fait si rare que, sans la radio, il serait passé inaperçu ? L'empêcheur de tourner en rond, l'inconnu Général DE GAULLE, tenait cependant un

1940

flambeau qui ressemblait plus à un lumignon. Un flot de propagande contraire tentait, par tous les moyens, de l'éteindre, mais surtout de le ridiculiser. Il fallait une certaine dose de lucidité pour savoir discerner et repousser l'invite officielle relayée par nos autorités militaires. On allait parler d'un renouveau. Il en était bien temps. On citait surtout les intelligences autorisées qui se raillaient à cette révolution nationale qui n'était pas bien claire. Le nom de Charles MAURRAS devait décider les irréductibles. Là encore, ceux qui l'ont connu, et j'en suis, ne pourront jamais prononcer le nom de *traître*. On est cependant obligé de reconnaître que l'âge n'apporte pas toujours de clairvoyance à l'esprit. Déjà, le MAURRAS d'entre les deux-guerres n'était plus celui d'avant 1914, n'ayant pas connu les tranchées, mais seulement son bureau de rédaction. Maintenant, des hommes éminents et respectés ne se rendaient pas compte de l'étendue de l'exemple, de l'importance de l'influence et, surtout, des conséquences dont on recherchera plus tard la responsabilité. Est-ce là un des plus tristes aspects de la fragilité humaine et la plus lamentable illustration de la contagion mentale ? L'hallucination collective qui avait prévalu en Allemagne sur l'intelligence d'un grand peuple avait contaminé l'Italie. Et voilà que la France, dont la diversité est la meilleure caractéristique, malgré un jacobinisme latent, allait succomber à la tentation, comme un peuple de papillons attirés, puis aveuglés par la moindre lampe à pétrole luisant dans l'obscurité. Et, pendant ce temps, elle allait redécouvrir tous les vices d'une voisine demeurée seule, face à la plus barbare agression. L'Angleterre n'a plus besoin de la France, puisque la Manche est là pour la protéger, et puis, qu'elle se débrouille. Qui vivra verra. Tout le monde sait que les envahisseurs sont toujours mangés par les envahis.

Loin de tout, nous n'avions pas tous les éléments pour juger, mais peut-être raisonne-t-on plus sainement, de Sirius ou de MADAGASCAR. Le communisme était sans doute encore plus dangereux que le nazisme, parce que plus insidieux et n'intéressant pas seulement une soi-disant élite. Pour le moment, il était l'allié-rival des nazis. Pour le moment, c'est HITLER qui était chez nous. Devant les peuples de l'Europe horrifiée, la France se donnait des airs de collaboration. C'était se déconsidérer au plus haut point et pas seulement par la voix d'un QUISLING ou d'un SEISS-INQUART, ignobles gauleiters, mais par celle de chefs prestigieux dont l'auréole allait être fâcheusement ternie par l'aveuglement d'un moment de faiblesse. Mais il y avait l'opinion favorable de la presque totalité des Français dont la préoccupation majeure va être, pendant des mois et des mois, les problèmes de ravitaillement. L'ascendant moral servira toutes les bassesses, et encore ne savions-nous rien des mesures raciales que de puissants individus allaient prendre, même au-delà des obligations imposées par l'occupant. Pour celui qui était loin, comme je l'étais, il y avait en France un aveuglement sur les problèmes mondiaux que seules pouvaient combattre des initiatives privées qui sauveraient l'honneur bien compromis d'une nation. La Résistance n'était pas née. Il n'y avait que la Grande-Bretagne, aidée de quelques volontaires étrangers, qui luttaient. Pour un Normand bien né, c'était un duc de Normandie qui se battait, un roi George, le plus proche descendant de Guillaume le Conquérant. Quel honneur ! Et comment rester spectateur à compter les coups ? Je n'avais de cesse de trouver un moyen, par exemple

ÉPHÉMÉRIDES
Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1940

un boutre, pour traverser le Mozambique. Nous savions que le colonel HARRY, ancien collègue du général DE GAULLE, n'était plus persona-grata à TANANARIVE. Il était tout de même une des rares personnalités à ne pas se laisser abattre, mais que pouvait-il ? Je n'allais pas tarder à le rencontrer.

orange
Il y avait sur la côte, plus loin que RAMEN(A) et sur la hauteur, une batterie fortifiée où avaient été jadis aménagées des pièces de 164,7 provenant du *Jules Ferry* après sa démolition. Nous fûmes affectés au service de ces pièces, qui protégeaient l'entrée de la rade. Nous accrochâmes nos bois-de-lits dans une petite baraque à proximité et nous montâmes une douche de fortune avec un réservoir habilement fabriqué. Mais l'ennui est que la baraque contenait encore des montants de bois pour sommiers métalliques disparus. Ces montants étaient encore habités par des colonies de punaises qui se frayèrent un chemin jusqu'à nos hamacs. C'est au milieu de la première nuit que nous nous en rendîmes compte d'une manière assez désagréable, mais nous pûmes tout de même nous rendormir jusqu'au matin. C'est alors que nous regardâmes de près l'origine de nos maux : j'en comptais quarante sept que j'écrasais consciemment et puis nous passâmes à la lampe à souder tous les montants de bois, qui sont l'habitat préféré de ces bestioles.

De la batterie, on pouvait aller se promener sur des grèves rocheuses et se baigner en eau peu profonde. On pouvait aussi arracher des bénitiers gros et petits, mais ce n'était pas aisé et il fallait faire attention aux doigts que ces mollusques avaient l'air d'affectionner en se refermant dessus. On les mettait ensuite dans la terre sablonneuse où les fourmis les asséchaient complètement en quelques jours. Mais si les bénitiers étaient de belles pièces difficiles, les porcelaines étaient autrement plus faciles à pêcher et les fourmis en venaient encore plus rapidement à bout. Nous avons ainsi réuni de belles collections de coquillages, avec quelques autres espèces dont regorge l'Océan Indien. On connaissait un vieux sergent des Bigors, qui devait avoir ses quartiers dans le coin. C'était un passionné de chasse et c'est ainsi que nous le vîmes ramener des petits phacochères, ou sangliers locaux, de battues qu'il organisait dans la proximité.

Et puis les réservistes furent rappelés à DIEGO pour être rapatriés. Je fus personnellement affecté à la garde d'un petit phare, celui du cap MINET, avec BENOIT-GUYOD, un jeune qui avait encore du temps à faire sous les drapeaux. Un officier de la Biffe, journaliste de son métier, bien connu à TANANARIVE, était le responsable avec un gardien réunionnais, qui faisait l'élevage des boas. Je me rappelle m'être trouvé un jour seul devant un de ces reptiles et loin de tout le monde, en allant me baigner à la grève. Il était tendu au-dessus du chemin, comme une branche immobile, me barrant la route. Avec ma belle canne de bois de fer, je lui donnais bêtement un coup sur la tête. C'était comme si j'avais frappé une branche inflexible. Puis, irrité, il se dressa devant moi et piqua au sol, se faufilant à travers les ajoncs. Me rendant compte alors qu'un boa est inoffensif tant qu'il ne vous serre pas, je regrettais de l'avoir vexé et me demandais ce qu'il comptait faire. Partagé entre l'envie de le revoir, car il était beau,

1940

et l'envie de ne pas me retrouver devant lui, s'il était animé de vengeance, je préférais quitter les lieux avec un sentiment voisin de l'effroi, puisque je ne savais plus du tout ce qu'il était devenu. Et puis j'allai me mettre à l'eau en me disant que l'élément liquide était moins traître et plus limpide, les requins ne s'approchant pas des rochers. En rentrant au poste, mon histoire fit bien rire notre brave gardien qui avait l'habitude de manipuler des boas tous les jours.

La nourriture des repas nous était apportée par un *Gache* (soldat maigache), qui devait mettre une heure à parvenir jusqu'à nous à partir d'un cantonnement de Bigors dont nous dépendions directement. Comme l'allocation de nourriture de la Marine était supérieure à celle de la Biffe, nous touchions la différence en argent liquide à la Marine *Amboune* à DIEGO SUAREZ. Cela nous permettait d'acheter des salades et des œufs frais à un vieux nègre qui cultivait un petit jardin à RAMEN(A), près de là où nous pouvions embarquer le matin dans le boutre. Cette vie de solitude ne dura pas très longtemps, mais elle m'avait permis de discuter à longueur de journée avec le Lieutenant responsable. Très versé dans la politique, disciple de MAURRAS, et très critiqué à TANANARIVE pour ses idées trop personnelles, il avait une conversation des plus imagées et pleine de perspicacité. Très perturbé comme nous par les événements de France et en possession de nouvelles fraîches, il avait des éléments en main qui pouvaient éclairer. La situation en métropole était si nouvelle et si imprévue que la soif de nouvelles était considérable. La seule radio vraiment intéressante était celle de Babu CHAGANLAL quand je me rendais à DIEGO, et aussi celle de Gisèle PERROT, chez qui je retrouvais DUFOUR, spécialiste en la matière. DUFOUR pouvait aussi nous dire la température de la Marine *Amboune*, dont le patron était l'époux d'une Italienne, ce qui avait quelque piquant dans la situation.

1941

Je fus finalement affecté à l'Arsenal de la Marine *Ambane*. C'est là que se passèrent les fêtes, si l'on ose s'exprimer ainsi, de Noël et du Jour de l'An. Si je n'avais pas eu la case PERROT pour m'accueillir, je n'aurais eu que le bistrot *François* ou les locaux de l'Arsenal. En fait, ayant bénéficié d'un bon temps libre à Noël, je fus confiné à l'Arsenal pour le jour de l'An. J'eus droit à autant de poulet que je voulais. Jamais je n'ai vu une telle prodigalité sortir d'une cuisine de la Marine. J'avais un compagnon charmant en la personne d'un petit maki, ou singe lémurien, qui sautait à droite et à gauche dans les locaux des réserves de hamacs et autres matériels. Il me regardait avec des yeux extraordinaires et me réveillait la nuit en me léchant les doigts de pied. C'est un des animaux les plus sympathiques qui existent, et j'ajoute qu'ils sont d'une propreté sans aucun rapport avec celle des autres singes. Les lémuriens sont en effet très différents des autres espèces de singes et beaucoup plus loin de l'espèce humaine. Ils n'ont donc rien à voir avec les *Bandar-log* de KIPLING.

Les nuits chaudes ne facilitaient pas le sommeil, sans compter que des milliers de grenouilles, habitantes des drains sanitaires par lesquels s'écoulaient des tonnes d'eau de pluie, faisaient entendre de véritables concerts de musique d'avant-garde. La pluie, à cette époque, avait pris des proportions inimaginables qui faisaient la fortune des

1941

marchands indiens vendeurs de parapluies suisses, les golaz, de toile bleue et de taille confortable. Tout d'un coup, un soleil éclatant remplaçait pour un temps court ce déluge auquel tout le monde était habitué. Les vêtements légers ne souffraient pas de ces cataractes, on en changeait aisément, et les pousses étaient toujours là pour nous transporter.

Jacques ROUSSAN, le neveu de mon oncle SABATHIER, était encore mobilisé, comme capitaine, du côté de MAJUNGA. Il avait la gentillesse de m'écrire des cartes mails, comme dans le léger courrier reçu de métropole, on ne pouvait rien discerner de sentiments autres que d'affection familiale. A écouter la totalité de nos autorités locales, la France unanime suivait ses nouveaux chefs incontestés dans cette voie des plus contestables, menée des bureaux mêmes de VICHY. Il me semblait impossible que ma famille ait suivi, et pourtant rien ne m'apportait la moindre confirmation de mon intime pensée. Je me retrouvais absolument seul et de plus en plus persuadé d'être un réprouvé dans un monde désaxé. L'exemple de *L'Action Française* entre les deux guerres m'avait habitué à ce sentiment d'isolement, à cette discipline de savoir penser par moi-même. Maintenant que ce courant s'infléchissait, se retrouvait du côté du manche par un effet de *divine surprise*, le vertige le saisissait et quelques uns de ses responsables, dont le sang ne bouillonnait plus de jeunesse et de vitalité, finissaient par émettre des idées contraires à leur vocation et à leur idéal. La sénilité qui présidait à toute cette philosophie se grisait de mots, mais donnait au monde un exemple déplorable, sûre de l'appui d'une opinion abattue et sans réactions. Le nationalisme intégral, qui venait d'être absous par le nouveau pape, se détournait du principe de la monarchie héréditaire pour faire totalement confiance à un vieil homme dont l'entourage n'était pas totalement désintéressé. Il n'était pourtant pas difficile de voir que tout cela n'aurait qu'un temps et que les idées bonnes ou mauvaises émises par ces gouvernants seraient systématiquement réduites à néant par leurs adversaires à la première occasion. C'était vouloir d'avance affubler de dérision les mots de *Travail, Famille, Patrie*. C'était faire le jeu de tous ceux qui avaient été écartés d'abord pour leur incompétence et qui se targuaient de patriotisme au nom des combattants qui, eux, se faisaient tuer.

* X¹

Comme je l'appris beaucoup plus tard, la famille de mon père avait gardé trop de sang anglais dans les veines pour se résigner à écouter la nouvelle politique française. Du côté de ma mère, on pouvait compter ceux qui ne riaient pas de l'entêtement de mon père, notamment ma tante Simone et notre cousine Yvonne RICHENS (Yvonne DUCERT), Anglaise par son mariage. Était-ce là le reflet de cette démission bourgeoise sur laquelle on s'est permis d'écrire tant de bêtises pour aller cette fois dans l'autre sens, sans crainte du ridicule ? Il y a là aussi beaucoup d'hypocrisie. Je n'avais à l'époque que la voix de la conscience, qui n'est pas chez moi le choix de la voie facile, confrontée à la fourche de deux chemins. C'était pour moi un critère inculqué fort jeune : la voie étroite, longue et difficile, devait être la bonne, quitte à y perdre des amis, des illusions et, pourquoi pas, la vie.]

C'est vers cette époque qu'un courrier par l'hydravion géant *Lieutenant de Vaisseau Paris* fut considérablement retardé par la

1941

situation en Erythrée, l'appareil n'ayant pu décoller après cette escale. C'est aussi vers cette époque que quatre sous-marins parvinrent aux quais de l'Arsenal, après un voyage inouï pour l'époque : DAKAR-DIEGO sans escale, avec ravitaillement en haute mer la nuit et jamais d'émergence en plein jour. La tension des esprits était telle à bord des *Monge*, *Pégase*, *Vengeur* et *Espoir* que nous assistâmes à une sorte d'épidémie de suicides. La plupart purent être prévenus à temps, à cause de la quasi impossibilité d'isolement. Des funérailles furent faites à l'église pour un garçon que sa fonction d'armurier mettait en rapports continuels avec les mousquetons du bord. La mort avait été instantanée et, naturellement, l'accident fut la seule raison invoquée. Malheureusement, d'autres ayant voulu l'imiter, la fable ne tint pas et l'on se posa des questions. Est-ce assez montrer le désarroi des esprits et la pérennité d'un profond sens de l'honneur ancré dans la conscience des équipages ? L'affaire de DAKAR, évoquée par ces hommes qui en venaient, les événements d'Indochine, rapportés par un contingent récemment débarqué d'un des navires des *Messageries*, les mesures draconniennes émises pour hausser la discipline d'une arme trop individualiste, tout cela était commenté discrètement à l'écart des zébus un peu obtus. Une chose cependant avait révolté tous nos *Jean-Gouin* : une équipe d'infirmiers, tous Alsaciens, venait de se conduire en public, chez PELLEGRINI, en parfaits goujats. Ayant appris les mesures particulières prises par les Nazis au bénéfice de l'Alsace, ces messieurs, ne portant plus la tenue de Marine, privilège nouveau des infirmiers, parlaient maintenant haut et fort. Ils étaient du pays des vainqueurs, qui leur reconnaissait enfin leur citoyenneté allemande. Ils ne daignaient s'exprimer en Français que pour se faire comprendre de la pauvre race des vaincus. C'était un avant-goût des vexations subies en métropole.

La démobilisation.

Sur ces entrefaites, la Marine s'avisa que les garçons de bonne famille et de bonne instruction avaient été stupidement laissés pour compte dans des affectations par trop inadéquates. On me demanda, au cours d'une inspection de *Jules*, l'Officier en Second de la Marine-Amboune, si je ne désirais pas faire carrière en vue d'obtenir les galons d'officier. Des facilités étaient désormais accordées aux jeunes bacheliers égarés dans les équipages de la Flotte. Naturellement, il y avait la formule du serment au Maréchal. Je répondis qu'il était naturellement trop tard pour me parler de cela et que la possibilité de démobilisation, qui m'était offerte par ailleurs, convenait davantage à mes besoins et à mes goûts. On me demanda alors si je voulais être démobilisé sur place, à MADAGASCAR, ou de retour à DAKAR ou à TOULON. J'optais pour toute possibilité de reprendre la mer, arguant de ma hâte à continuer mes études nautiques. Ce n'était pas le moment de dire bien haut que je voulais poursuivre la lutte. Ce genre de conversation était épiée et risquait de coûter cher. On avait appris une tentative d'évasion sur un boutre volé. Quant aux Anglais, mieux valait n'en pas prononcer le nom. J'étais déjà assez souvent qualifié de ce terme qui prenait dans le contexte de l'époque le sens d'une nationalité particulièrement honnie, mais certes indomptée. L'exemple de la reine de Hollande et du roi de Norvège, portés en Grande-Bretagne par la flerté de leurs peuples, l'exemple aussi du roi de Danemark, resté à COPENHAGUE mais tenant tête aux occupants comme personne n'osait le faire chez

ÉPHÉMÉRIDES
Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

X nous, tous ces exemples ne pouvaient que me conforter dans mon projet de ne pas manquer une chance d'être à la hauteur de ce que ma famille, et d'abord moi-même, attendaient de ma jeunesse. Si les vieux lâchaient, du moins les jeunes étaient là. Toute l'histoire de France, bien avant les généraux de la Révolution et de l'Empire, était présente à l'esprit pour rappeler que les batailles avaient été gagnées par de très jeunes gens en qui le roi mettait sa confiance. Il y a longtemps que nos GAMELIN auraient dû être mis au placard, et les LECLERC allaient sortir de l'ombre. Nous en entendions parler, mais de la résistance sur le sol de France, encore aucun signe.

X
③ ② Le *Cap Varella*, à bord duquel j'étais déjà allé pendant un séjour à BUENOS AIRES, allait appareiller avec la première vague des démobilisés embarqués comme passagers. J'avais hâte d'être du lot, mais il fallut déchanter et attendre encore. Finalement, le 13 février, toutes formalités accomplies, je mets mon sac sur le *Ville de Strasbourg* des *Messageries Maritimes*. Lorsque je compris que je tombais désormais sous la tutelle de Jules, c'est à dire de Pierre GUYOT de SALINS comme Commandant de notre détachement, je regrettais le *Cap Varella* où j'aurais été reçu par des amis à leur carré. Lorsque j'appris plus tard que ce navire était rentré sans encombre en France, je me rendis compte que la Providence veille toujours sur nous, dans les plus étranges circonstances.

Un dernier regard sur la si belle baie de DIEGO et nous allâmes nous préoccuper de notre couchage dans l'entrepont, à toucher la cale, d'où émanait une persistante odeur de poivre en grains, mêlée à des senteurs d'autres épices. Notre corvettard était accompagné de l'Enseigne GARNIER, en provenance d'Indochine, où son nom était si respecté. Notre petit groupe comprenait entre autres deux garçons qui venaient du *Paris* : GRALL et La CLAINCHE, qui étaient de bons camarades. Le premier se destinait aux cadres de la Douane et son nom indique assez bien qu'il venait du Finistère. Quant au second, c'était un produit de la capitale, auquel personne n'en peut conter, des gars qui ont réponse à tout et sont adultes à treize ans. Pour le moment, leur amitié s'arrêtait aux opinions en matière de gaullisme, comme l'on ne disait pas encore, car pour eux j'étais, comme pour les autres, un fichu Anglais dont aucun raisonnement ne pouvait venir à bout.

Le *Ville de Strasbourg* naviguerait tous feux allumés. On avait peint sur la coque de curieux pavillons français encadrés de noir et jaune ! Que pouvait bien signifier ce curieux amalgame de couleurs ! Cela n'avait pas l'air de faire honte au Commandant THEULON qui s'était bien mis d'accord avec le successeur de Jules avant de partir : on ne laisserait pas tomber le navire aux mains des Anglais. Tout était même prévu pour cela. Ce successeur, MAERTENS, avait précédemment commandé le *Mogador*, l'une de nos deux petites merveilles et, comme THEULON, il en avait long à dire sur la perfidie britannique. THEULON avait participé à l'évacuation de DUNKERQUE et disait avoir renvoyé à LONDRES la distinction à lui octroyée par l'Amirauté. Il était très monté et avait la tête près du bonnet. La suite des événements prouve que les *Messageries* ne lui pardonnèrent pas. Un Radio, HARRISLUR, sympathisa avec moi, sur recommandation de DUFOUR qui m'avait accompagné. Le

1941

médecin Jean-Louis DUPONT (capitaine dans l'Armée de terre) était venu aux MASCAREIGNES rechercher l'air des îles tropicales, mais le soleil ne lui faisait pas de bien, car il ne portait jamais de coiffure. C'est dans sa cabine que je recontrai le Colonel HARRY qui était du voyage. Myriam HARRY, son épouse, avait écrit des livres sur MADAGASCAR et rentrait en métropole avec son mari. Dans ces temps troublés, on reconnaissait très vite les réfractaires à la nouvelle politique. Nous étions ainsi, avec quelques rares membres de l'équipage, le colonel, le médecin, le radio, LARNICOL, bosco rapatrié et MURATTI, également rapatrié des *Messageries*, un petit noyau qui avions beaucoup de raisons de nous défier, sans vouloir provoquer l'ire de nos deux commandants.

Le navire devait escaler à TAMATAVE, POINTE DES GALETS, et retour à TAMATAVE avant de s'élancer sur l'immensité des océans. Cette fois, je pus aller à terre. Le Yalou et d'autres y étaient à quai, venant d'Indochine. Le climat était ici moins sain qu'à DIEGO, au point que l'on disait : *Il n'y a que deux saisons dans l'année, la saison des pluies et la saison pluvieuse*, tandis qu'à DIEGO c'étaient *la saison des vents et la saison des pluies*. Ici le Golaz était de rigueur, mais ce climat n'était pas profitable à la mine des enfants blancs. J'en rencontrais avec leurs parents, qui se plaignaient amèrement du retard causé sur la santé. L'escale de LA RÉUNION par contre fut enchantée. Notre petit groupe parvint à s'installer plusieurs jours à l'hôtel à SAINT-DENIS, pendant les opérations commerciales du navire à la POINTE DES GALETS. L'hôtel des *Délices Coloniales*, encore dans le parfum de *Paul et Virginie*, présentait un service impeccable, encore emprunt d'un charme suranné qui faisait pardonner le manque d'eau courante dans les toilettes et d'insonorisation entre les chambres. Nous pouvions faire largement honneur aux avocats, qui ici se mangent de plusieurs façons, mais surtout avec du rhum et du sucre. Les confits de papaye et les litchis agrémentent un menu qui ne manque jamais d'épices, qu'il s'agisse de poulet ou de poisson. Il semble que la friandise de tous ces pays soit le petit piment rouge que l'on met à toutes les sauces, surtout là où l'on s'y attendrait le moins. Il aurait de plus grandes qualités que le poivre. Il n'en a ni le même piquant, ni la même senteur, mais il faut avouer que cela aide beaucoup les ménagères : elles n'ont pas à se préoccuper de l'heure du repas puisque, même servi froid, le mets se réchauffe instantanément dans la bouche du convive. On sert dans ce pays des rhums extraordinaires qui peuvent rivaliser avec les meilleurs cognacs. Ils vieillissent sans qu'il soit besoin d'ajouter cet ignoble goût de caramel que les négociants se croient obligés de fournir à l'exportation. Ce sont des rhums blancs vieux et non des rhums bruns *vieillis*. Ils ont une couleur dorée tout à fait naturelle. Quant aux rhums point trop vieux, on leur ajoute une gousse de vanille qui les rend consommables et aptes à fabriquer du punch. Le punch de Bourbon n'est pas trop éloigné de son frère, celui de la Martinique. Il est épais et sucré. L'ananas y est pour quelque chose. Quant au petit citron vert, il n'en manque pas dans ce pays qui produit de tout de ce qui est bon. La ville de SAINT-DENIS, avec ses maisons de bois peintes en blanc, a gardé ce petit air colonial de la fin du XVIII^{ème} siècle. Le soir, on entend les crapauds chanter dans les drains profonds qui empêchent les eaux de déborder des pentes. C'est tellement plus amusant que les sinistres grenouilles des drains de l'Arsenal à DIEGO, et puis,

1941

c'était nouveau. Les naturels sont aimables, mais très vifs, leur race est indéfinissable. Ils se bagarrent pour un rien et ceux de la POINTE DES GALETTS sont d'une habileté suprême au lancer des cailloux noirs encombrant le port et les plages. Une rafale de ces galets, sur un navire qui a déplu, et cela fait des blessés graves. Ils font la loi sur le port comme tous les dockers du monde, mais, en plus, ils ont le galet facile et la jambe agile. Vous ne les rattraperez pas à la course.

Le peuple de La RÉUNION, blanc ou moins blanc, n'était pas formé, comme à MADAGASCAR, d'un monde de fonctionnaires un peu casaniers. Dans l'ensemble, il pouvait donner des leçons de patriotisme aux Métropolitains. Le Commandant THEULON, qui avait été chargé d'apporter la bonne nouvelle avec une équipe de légionnaires du Secours National, n'avait pas fait grande recette à DIEGO ou à TAMATAVE, sauf dans certains milieux acquis d'avance. A La REUNION, il fut franchement déçu, son beau discours, car il en faisait, ne fut pas écouté. Aux *Délices Coloniales*, descendait l'aviateur AUDOLLENT. Il avait bien apporté des nouvelles récentes de France et des encouragements, mais cela sonnait faux et La RÉUNION est toujours restée un bastion de France Libre bien avant la lettre. Des gens du pays nous confièrent un jour des lettres pour la métropole, dont la teneur ne devait pas tomber entre les mains de la Censure, il y eu des maladresses et les lettres furent découvertes, certains porteurs n'hésitant même pas à les donner eux-mêmes, au lieu de les détruire. Il y a ainsi même chez les malins des gens sur lesquels on ne peut compter. L'exemple de la lâcheté venait d'en haut!

Ce court séjour bien sympathique ne nous permit pas de nous habituer au créole local, mais il est amusant dans sa naïveté. Malheureusement, comme pour tous les idiomes qu'on saisit mal, on croit toujours qu'ils sont parlés trop vite. A MADAGASCAR on appelait les habitants de BOURBON, les *Mi-di-a-ou*, parce que c'est leur manière de dire : Je vous dis (Moi-di-à-vous), et ils le disent souvent. Leurs chansons sont charmantes : *Mon ma'i pêcheu... la ligne a cassée... etc.* C'est du français qu'il suffit de bien écouter. Tandis qu'à MADAGASCAR, nous avions fini par connaître un certain nombre de mots usuels de base qui suffisaient pour nous faire comprendre: *Malak(y)* = vite, équivalent de *Maoulen* en Tonkinois, de *Fissa* en Arabe et de *Djoldy* en Hindoustani. *Taratass* = papier sert à tout moment et même aux Européens entre eux. *Sakaf* = repas, également. *Amboune* = en haut et *Ambane* = en bas, ont déjà été remarqués. Evidemment, DIEGO est *Antsirane* et NOSY-BE signifie la grande île. Un *Vaza* est un blanc, et un *Vaza-bé* un grand blanc. Ceux qui ont vécu des années dans ce pays utilisent encore très longtemps ces expressions dont ils ne peuvent se débarrasser, une fois rentrés en métropole. Je n'ai cependant pas trouvé ailleurs, chez les matelots eux-mêmes, un tel engouement pour le parler local. Est-ce dû à la gentillesse malgache ou à la facilité d'une langue qui n'offre pas de prononciation trop étrangère ? Il est vrai que l'écriture et la standardisation de la langue ont été l'œuvre d'un Anglais et d'un Français, tour à tour consultés par la reine RANAVALO, de célèbre mémoire.

Après avoir utilisé, une dernière fois, notre parler *gache* sur les quais de TAMATAVE, nous cinglâmes cap au Sud. La passereille ne songeait qu'à passer au travers des mailles du filet britannique, comme l'avait

1941

réussi *Le Cap Varella*. La cabine du médecin entretenait l'espoir d'un arraisonnement sauveur. Il n'y eut pas longtemps à attendre et comme le *Ville de Strasbourg* n'obtempérait pas au signal K d'un croiseur anglais, une salve d'avertissement jaillit au devant de l'étrave. Il n'y avait plus qu'à stopper. Ce n'était pas la première fois que j'assistais à ce scénario à bord d'un arraisonné, après l'avoir vu à bord de l'arraisonneur. La nuit tombait et rien ne se produisit après l'échange des messages habituels. Nous apprenions alors que, le commandant ayant donné l'ordre de prendre des mesures en vue du sabordage éventuel du bâtiment, les gralisseurs, et particulièrement un Martiniquais haut en paroles, jetèrent à la mer l'extincteur contenant un puissant explosif, sous les yeux d'un Chef Mécanicien heureux au fond de n'avoir pas à obéir à un ordre stupide. Le Commissaire, qui veillait depuis l'embarquement de cet explosif à sa parfaite conservation, était absolument furieux. Il y eut une réunion de l'équipage et des passagers dans la grande salle-à-manger, mais je n'y pus trouver place, entendant seulement la contestation véhémement au discours d'un THEULON qui, les yeux exorbités, vomissait toute sa rage contre les Anglais. Même si l'ensemble des personnes présentes ne se sentaient pas une âme de volontaire dans la guerre en cours, aucune n'avait eu vraiment envie d'aller voguer au gré des flots dans une des embarcations de sauvetage. Pourquoi ? Pour aller retrouver une côte désertique de MADAGASCAR ou pour se faire repêcher par le croiseur *Shropshire*, puisque tel était son nom ? Je ne crois pas avoir jamais vu le commandant d'un navire recueillir aussi peu de sympathie de son entourage, et même Jules le critiquait ouvertement.

La nuit n'apporta pas beaucoup de sommeil réconfortant et je crois que le médecin eut une âpre discussion avec le commissaire, à tel point que j'entendis un coup de feu tiré de la cabine par le hublot ouvert. Je couchais dans la cabine voisine, puisque c'est là que le médecin m'avait fait habiter en prétextant ma mauvaise mine et le nombre de kilogs que j'avais perdus en six mois. Comprenant très vite que ce coup de feu n'était qu'une plaisanterie pour intimider son interlocuteur indésirable, j'aidai à mettre en route le phonographe surtout alimenté par des chansons comme *le légionnaire* ou *le nègre-nègre dont les os semblaient trouver la peau*. LARNICOL et MURATTI, qui étaient de la partie, crurent bien, en accord avec le docteur, de passer un message au croiseur avec une lampe torche. Cela commençait par *Do-not-answer*, répété plusieurs fois. Venaient ensuite quelques mots que j'avais traduits du message faisant état de l'existence de notre petit groupe de contestataires considérés à bord comme des flibustiers dont on se méfiait, mais qui ne désiraient que le succès de l'arraisonnement.

La cargaison de caoutchouc et autres matières réputées de contrebande de guerre fut le prétexte de la visite en règle du lendemain matin et de l'ordre de rallier DURBAN, dûment escorté. Je passais un petit bout de papier au timonier qui accompagnait l'officier arraisonneur pour confirmer le message de la nuit, mais le nom de DURBAN me rassura quant à notre destinée. A la politesse de l'officier britannique, THEULON ne répondit que par un discours sur le malheur causé aux populations françaises par la confiscation du poivre, caoutchouc, sucre et autres denrées essentielles. Jules alors intervint,

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

toujours avec le secours de l'interprète que j'étais, pour stigmatiser le peu de gloire qu'un croiseur bien armé pourrait tirer de la prise d'un navire de commerce. L'heure n'était pas aux explications de ce genre et je me demande encore si cette intervention un peu puérile n'était pas tout simplement pour ne pas s'attirer les foudres d'un THEULON hors de lui qui lui aurait reproché de n'avoir rien dit, en tant qu'officier de Marine présent à bord.

Ordre fut donc donné de remettre la machine en route et les deux Anglais rejoignirent leur bord. Je fus alors convoqué chez le commandant et interrogé par le Second Capitaine devant le Commissaire et en présence de Jules, pour l'établissement d'un rapport sur le médecin qui avait tiré un coup de feu, dont j'assurai n'avoir pas été témoin oculaire. Je dus signer sur le P.V. n'avoir aucune parenté avec l'incriminé et j'insistai sur l'énervement compréhensible de quelqu'un qui croit qu'on écoute aux portes. Le coup de feu n'avait été dirigé contre personne et comme on connaissait l'effet nocif du soleil sur les crânes découverts, l'affaire n'eut pour le moment aucune suite.

J'eus alors à subir tout l'effort de persuasion de notre Jules qui, seul à seul dans sa cabine, sonda mes intentions, tâcha de me faire revenir sur mes positions et, comme il trouvait devant lui un mur d'incompréhension, il me sortit un document capital qui lui servait de directive. C'étaient les consignes de l'amiral DARLAN, dont il ressortait que les marins devaient lui faire confiance et qu'ils se retrouveraient, quoiqu'il arrive, du bon côté de la tranchée à la fin de la guerre. Je ne me souviens pas des détails de ce texte qui devait emporter mon adhésion à coup sûr, mais je comprenais que pour l'Amiral tout dépendait de la durée du conflit et que la hâte en la matière ne pouvait qu'être préjudiciable aux intérêts français, à la condition des prisonniers et à la diplomatie des rapports avec l'ennemi, qui serait ou ne serait pas vainqueur. J'eus droit à un cours d'histoire et au souvenir du retour de LOUIS XVIII sous couvert des alliés ennemis de NAPOLEON, mais pas de la France en fin de compte, puisque LOUIS XVIII avait été le plus malin. Je répondis que bien que royaliste de cœur, je ne trouvais là aucun point de comparaison, puisque le problème était à mon avis de savoir si, en retirant aux Nazis le souci d'une complète occupation de la France, on ne leur donnait pas plus de facilité et de troupes disponibles pour la poursuite de leurs buts qui n'avaient rien de défendables. Devions-nous aux yeux du monde nous faire leurs complices ? N'imitions-nous pas nos voisins italiens dans un comportement préjudiciable à l'honneur, celui d'être, quoiqu'il arrive, du côté du vainqueur ? Jules tâcha de me montrer le déshonneur au contraire qui allait rejaillir sur ma famille lorsqu'elle apprendrait les conditions de mon choix, alors que j'avais eu amplement le temps d'être informé de la situation nouvelle de la France, pas comme ces malheureux gaullistes de la première heure qui s'étaient jetés dans un guépier dont ils ignoraient les ignobles rouages. Je restais extrêmement poli et sans le moindre mouvement d'humeur, mais je ne crois pas qu'il ait cru avoir réussi. Je lui déclarai que, de toutes manières, je respectais les options de chacun et que je ne pouvais juger autrui. Etant célibataire, libre de disposer de ma vie, je ne pouvais me mettre dans la peau et devant les responsabilités d'hommes mariés et pères de

1941

famille. Je le suppliais de croire que seul l'honneur guidait mes pas et que sur le plan professionnel, autant naviguer pour les intérêts alliés que protégé par l'ennemi dans une espèce de fausse neutralité, dans une atmosphère continuelle de suspicion comme nous étions en ce moment même. Je l'assurai que cette désertion, comme il appelait ma démarche, n'était nullement contraire à mon éducation et que mes parents n'en rougiraient jamais. J'ajoutais que je n'avais pas de nouvelles d'eux, mais que je n'étais pas d'une famille à plier devant un ennemi plus fort. J'étais même sûr qu'elle attendait cela de moi.

Je fus alors entrepris par Francis GARNIER, le jeune Enseigne retour d'Indochine. Il m'assura que son plus cher désir était de combattre au moment voulu à la tête d'un bataillon de fusiliers marins et non comme moi, d'aller crever au fond de l'eau dans un obscur convoi de ravitaillement. Je lui répondis qu'on ne choisit pas sa mort, que celle du fond de l'eau était celle du marin et qu'il ne devait pas la craindre. J'insistai, pour lui faire dire qu'il trouvait normal que des milliers de marins meurent dans la poursuite d'une guerre longue et pénible dont il ne voulait connaître que le jour de la victoire, ne voulant pas se salir en attendant, comme tous ceux qui ne connaîtraient pas cette victoire espérée qu'ils auraient méritée. Je ne sais pas ce que mes paroles firent comme impression, car il ne répondit rien. Je crois bien lui avoir dit : Et si en attendant la victoire des autres, vous vous faisiez écraser par un tramway dans les rues de MARSEILLE et qu'on sache que la victime s'appelle Francis GARNIER ? Que diraient les mânes de l'autre, le grand Francis GARNIER, son oncle, le héros de l'Indochine Française ? Je me rappelle qu'à ce moment, nous étions tous deux à babord arrière du pont-promenade et que le sillage bien droit du timonier menait à DURBAN.

A terre, nous avions tous été répartis dans les hôtels de la ville. Le *Central Hôtel* devint notre quartier, on y était bien logé deux par deux et avec une table fort convenable. Mes camarades comptaient sur moi pour traduire tout ce qui pouvait les aider. Ils ne faisaient aucune réflexion sur l'option définitive que je venais de signer sur un papier des plus officiels qu'ils avaient récusé. Nous n'étions pas nombreux à avoir signé le 24 Mars, et je me demande même si nous n'avions pas forcé le respect des autres en nous portant volontaires du côté allié, rompant avec le gouvernement légal de la France. Comme il n'y avait aucune urgence, et qu'on attendait l'occasion de renvoyer ce petit monde en France, je ne demandais pas à loger ailleurs, puisque ma présence rendait service à mes camarades. De leur côté, ils cachèrent mon sac de marin et ma petite valise, lorsque Jules vint très officiellement s'en saisir au nom du gouvernement français. Procès-verbal fut établi que mes biens avaient disparu et l'on en resta là. Il nous arrivait d'aller nous promener au bord de la mer, ou de nous installer dans un hall d'hôtel pour nous faire servir à boire. C'est ainsi que, nous trouvant au *Royal Hôtel*, à deux ou trois tables de Jules et de son épouse, je vis entrer des officiers français dont on distinguait la croix de Lorraine sur la tenue. Immédiatement Francis LEBOUCHER et moi-même nous reconnûmes avec émotion. C'est après nous être jetés dans les bras l'un de l'autre que je me rendis compte du regard interloqué de Jules qui, cette fois, ne

1941

pouvait se faire d'illusions sur mon attachement à ce qu'il appelait la *Dissidence*.

Le Savorgnan de Brazza et le Commandant Duboc venaient d'entrer au port et mon camarade MOUTON que j'avais vu la dernière fois, la vareuse dans le pantalon, à bord du *Paris*, était cette fois, comme Francis, en tenue d'Enseigne. Ils me ramenèrent à leur bord et l'on se raconta mille choses. C'était pratiquement mon premier contact avec ceux qui me diraient comment tout s'était passé. J'appris l'évacuation du HAVRE et l'incendie des pétroles, l'exode des familles sur les routes, les péripéties de l'engagement des premiers Français Libres et quel genre d'hommes étaient DE GAULLE, MUSELIER, et d'ARGENLIEU. Mais pour le moment on ne parlait que de la perte du *Hood* et de la poursuite du *Bismarck*.

Les familles mauriciennes, qui nous avaient si bien accueillis en mai dernier, recevaient maintenant régulièrement les marins de la France Libre, mais je ne crois pas qu'aucun des anciens du *Caratbe* n'ait osé aller leur rendre visite.

Le docteur qui connaissait bien les JERCINY, les MARIGNY et les PITOT (descendants de SURCOUF), m'amena chez eux et, pour eux, notre médecin devait avoir signé son volontariat, comme moi. Il n'en était rien mais, comme je l'ai déjà laissé entendre, c'était un fantaisiste qui pour un oui ou pour un non se vexait ou changeait d'avis. Je crois qu'il le paya cher par la suite, car en France on ne lui pardonna rien. Le colonel, dont les attaches d'amitié avec DE GAULLE étaient connues, semblait avoir eu des contacts avec des personnes comme monsieur DESCY, lui faisant comprendre que son devoir était d'aller en France. Je sais qu'on lui chercha noise, mais il fut de la plus grande utilité et je le revis avant sa mort comme Général chargé d'honneurs, chez des amis communs.

A la Marine locale j'eus l'occasion de rencontrer le Commandant BOURGINE, grand ami des CAMUS, dont il n'avait pas de nouvelles. J'avais surtout affaire au Lieutenant Commander PHILLIMORE, homme d'une grande affabilité, qui s'intéressait beaucoup à la côte de Madagascar et préparait déjà la descente qui s'y fit plus tard, quand on apprit que des Allemands y avaient été reçus sans difficulté. Je ne pouvais lui être d'un grand secours pour son information puisqu'il savait bien que c'étaient les 164,7 du *Jules Ferry* qui barraient la route d'entrée de la baie de DIEGO. Comme il s'était aperçu que l'année écoulée dans cette région tropicale n'avait pas fait de bien à ma santé, il m'épargna un embarquement à bord du *Sontay* qui navigait sur la côte Est-Afrique d'une manière régulière. Le *Ville de Strasbourg* devait rejoindre l'Angleterre. Je serais des plus utiles pour reprendre cette unité avec un nouvel équipage. Ayant produit mon livret d'Inscrit Maritime où figuraient mes embarquements comme Elève-Pont, on acceptait de m'embarquer comme 3ème Lieutenant, si je donnais toute satisfaction au nouveau commandant, comme timonier, jusqu'au départ du navire. Trop heureux de cette perspective, je rejoignis le bord dès que cela fut possible, mais en attendant le *Ville de Strasbourg* était aux mains de chantiers locaux pour une révision de tout, et une peinture générale.

1941

En arrivant à DURBAN, je m'étais demandé pourquoi je n'irais pas rendre visite au père d'Audrey HOWDEN dont le bureau était à deux ou trois rues de notre hôtel. Il fut la bonté même et m'offrit de m'habiller de pied en cap, puisque je n'avais que ma tenue blanche de matelot de l'État, désormais inutile. J'endossais ainsi un costume de flanelle grise à la fois léger et seyant qu'on avait parfaitement coupé à mes mesures, mais d'une manière générale je me promenais dans la journée avec une chemise blanche safari dont la mode était constante dans ce pays où il faisait plus chaud qu'au Cap aux mois d'avril et mai. Monsieur HOWDEN, qu'on appelait Jock parce qu'il était Ecossais, me présenta à sa seconde épouse qui avait acheté un magasin de fleurs au centre de la ville. Alors je fus invité chez eux dans leur appartement du bord de mer où ils firent venir plusieurs personnes des plus sympathiques, y compris une jeune fille à marier. Mais je dois dire qu'avec cette jeune personne était une autre, dont le charme m'envoûtait au point que je ne savais plus laquelle était à marier. Il fallut qu'elle prononça, vers la fin du repas, quelques mots sur son mari qui ne l'avait pas accompagnée pour que tout le charme soit rompu, sans que je puisse m'intéresser davantage à celle qui était venue pour me connaître. Je l'ai dit au début de ces souvenirs, il y a comme cela des situations presque embarrassantes que la vie réserve sans qu'on y puisse y apporter remède.

Au cours de ce repas, comme dans d'autres, on servait des avocats coupés en deux avec des grosses pommes de terre, elles aussi coupées en deux, mais dans leur peau. Cela n'avait aucun rapport avec les avocats au rhum de l'île Bourbon. Nous avions de longues conversations, Monsieur HOWDEN et moi, parce qu'il voulait un jour revoir la France qu'il ne connaissait que de la guerre de 1914. Il me posait des tas de questions pour pouvoir établir un programme qu'il réalisa effectivement des années après, mais j'étais alors en mer et ne pus l'aider comme convenu. Je crois qu'il était allé voir PHILLIMORE pour lui dire combien il estimait ma famille, ce qui dut encourager ce dernier à me faire parvenir rapidement à la fonction d'officier que mes camarades avaient déjà atteinte en ne venant pas se perdre dans l'Océan Indien. J'ai toujours eu plaisir à revoir cet homme charmant qui ne savait que faire pour m'être agréable et utile.

Dans la salle-à-manger de l'hôtel où j'avais mon logement, on apercevait une vieille dame très souriante avec sa fille Elsa, qu'on appelait Sally. Je ne me rappelle pas comment cela se passa, je crois qu'elles m'invitèrent à leur table pour le plaisir de causer. Madame HANNEL était originaire de Cornouailles. Elle était veuve et avait été télégraphiste pendant la guerre de 1914. Sa fille, qui n'était pas mariée, était pleine de gaieté, mais j'appris qu'elle avait vingt six ans, c'est à dire trois ans de plus que moi. Un monde ! Son charme agissant, je trouvais que c'était la meilleure amie pour sortir en ville avec le peu de frais que mes moyens me permettaient. Il faut dire qu'une fois la tenue de marine abandonnée, il n'y avait plus personne pour se précipiter à nous offrir à boire.

Dire à quelle date entrèrent au port un ou deux bateaux français saisis en mer, je ne puis me souvenir, mais je me rappelle fort bien

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

être allé sur le quai pour l'accostage du *Lieutenant Saint Loubert-Bié* avec quelques uns de nos amis ralliés. Des mots échangés en français firent reconnaître notre petit groupe, mais si nous avions espéré être accueillis en amis, nous dûmes rapidement déchanter. L'idée même de monter à bord ne nous vint pas à l'esprit tant les insultes fusaient. Les vendus que nous étions n'étaient pas bons à jeter à l'eau et l'idée même que nous étions volontaires pour défendre l'honneur de notre pays semblait les mettre en transes. Je pense à cette scène particulièrement odieuse et à plusieurs autres gravées dans mon esprit, lorsqu'on entend des historiens amnésiques parler de conscience nationale populaire, de noble instinct d'un peuple fier et autres balivernes pour apitoyer les générations à venir sur l'âme de cette résistance qui se manifestait sourdement, mais sûrement, face à l'oppression et à la barbarie des Nazis. Toutes ces belles choses ne se manifestèrent qu'après qu'une poignée de merveilleux inconscients eurent fait parler d'eux depuis des mois et des mois sur mer, sur terre et dans les airs, aux côtés d'autres exilés et de ces *chiens d'Anglais* qui n'avaient que ce qu'ils méritaient. Enfin il faut écrire l'histoire officielle, cela reconforte, mais il faut aussi demander aux témoins ce qu'ils se rappellent, c'est très instructif et peut-être que, plus tard, on découvrira des petits carnets comme celui-ci.]

DURBAN restera au milieu de cette guerre comme l'escale la plus reposante au milieu de gens très accueillants. L'impression que j'en ai gardée est la même que celle dont m'ont parlé tous ceux dont le navire s'est arrêté là pour quelques jours. Cette oasis de paix à proximité de la guerre sur mer semblait loin de tout danger, seuls les journaux donnaient des nouvelles et les rues étaient sillonnées de militaires de toutes armes en transit. C'est ainsi qu'un beau jour, GRALL et moi nous trouvâmes face à face avec quelques uns de nos *saccots du Paris*, le Second-Maitre GAUTHIER et d'autres. On ne les distinguait des autres militaires en kaki que par leur coiffure de la Marine française. Ils nous reconnurent avec joie. Ils étaient sur le chemin de l'Egypte et du Moyen-Orient, fidèles à la vocation des fusiliers marins. Que sont-ils devenus ? C'était, pour eux comme pour nous, un grand réconfort de ne plus se sentir seuls dans notre démarche un peu folle. Ils nous racontèrent l'odyssée du *Paris* et du *Courbet*, après l'estuaire de la Seine au pire moment, et l'accueil de l'Angleterre où les deux cuirassés étaient restés. Enfin, je ne choisisais pas le moment le plus agréable pour rembarquer, mais la menace sous-marine, nous y étions habitués, le moral y était. Que demander de plus, sinon du courrier ! Une lettre de mon frère Patrice était arrivé chez Jock HOWDEN. Il était en Afrique Equatoriale avec la France Libre. C'était pour moi la meilleure nouvelle.

Un jour vint où les autorités Sud-Africaines purent trouver de la place sur un navire portugais au départ de LOURENÇO-MARQUÊS (ou LORENZO-MARQUEZ) pour l'équipage et les passagers du *Ville de Strasbourg*, mais je crois me souvenir que l'opération se fit en deux temps, parce que tout ce qui était militaire partit en une seconde fournée et je crois que le docteur partit avec la seconde. J'accompagnai donc mes camarades à la gare, qui ne me ménagèrent pas leurs marques d'amitié. Il était loin le temps où ils me traitaient de vendu aux

1941

Anglais et c'est presque les larmes aux yeux qu'ils acceptèrent de donner de mes nouvelles en France en notant bien l'adresse de mes parents. J'allais saluer Jules, comme je le devais ; notre Corvettard se raidit un moment, comme s'il voulait me manger, puis il me tendit la main que je serrais et il murmura : *Bonne chance, sacripant !*

Avec HARRISLUR, LARNICOL et MURATTI, nous repartîmes sans pouvoir parler après que le train se fut ébranlé en direction du Mozambique. Cette séparation, que nous attendions pourtant depuis des semaines, venait de se produire en nous laissant face à notre nouvelle destinée. La guerre allait continuer pour nous, non plus *la drôle de guerre*, mais la suite de 1914-1918. Nous étions là pour effacer une défection momentanée, la France ne serait pas absente aux jours de revanche, même si nous ne devions pas les connaître. En fait, je n'ai jamais osé vraiment croire que nous nous en sortirions et suis peut-être un des seuls de ceux qui étions ensemble ce soir là qui ait survécu. Et combien de tous ces soloats, qui escaladaient pour quelques heures à DURBAN à cette époque, ont survécu ! Les paquebots peints en gris remontaient vers SUEZ ou BOMBAY. Ils étaient pleins à craquer de tommies qui chantaient : *Wish me luck...* un air que je n'oublierai jamais. Il y a dans ces notes légères toute la guerre que nous avons vécue.

La guerre sur mer. Le Ville de Strasbourg.

Les plus beaux jours ont une fin et je ralliai le *Ville de STRASBOURG* un beau matin, convoqué par l'agence de l'*Union Castle* qui avait fini par compléter la liste d'équipage. Je ne crois pas avoir jamais eu sous les yeux liste plus hétéroclite et en même temps intéressante : le commandant WATSON était d'ABERDEEN en Ecosse, le Chief-Mate (ou Second -Capitaine) WHITE était Anglais, le Second-Mate (ou 1er Lieutenant) JESSEN était Danois, le Third-Mate (ou 2ème Lieutenant) LØKEN était Norvégien, le 4ème (ou 3ème Lieutenant), moi-même, étant Français-Ilore. Le Chief Wireless Operator (1er Radio) LACAZE d'AGINCOURT, était Canadien, le Second T.S.F. était CROSS, un Anglais. Dans la machine, le Chief Engineer (Chef mécanicien) AINSLIE, un Anglais d'origine écossaise, son Second KAYNE était Sud-Africain d'origine anglaise, le 3ème, LANGFORD, était Anglais. Le 4ème, NILSEN, était Suédois, le 5ème, LYNER, était Danois. Les timoniers étaient des Danois, les autres matelots, Anglais ou Canadiens. Dans la machine, des noirs dont quelques anciens du bord et en particulier, notre fameux Martiniquais. Le Boatswain ou Bosun (Bosco = Maître d'Equipage) était Sud-Africain, avec lui LARNICOL, l'ancien bosco du *Yalou* je crois, et MURATTI, le Corse toujours fidèle. Ajoutez à cela quelques Malgaches pour le service restaurant et un Chief Steward irlandais. Je crois avoir fait le tour, mais il y avait aussi l'armement de la pièce du canon Twelve-pounder avec un Marine qui était tout désolé de ne pouvoir l'astiquer, comme d'habitude, mais cela risquait de trop briller dans le soleil. Le bateau lui-même avait perdu ses couleurs blanche et noire des *Messageries* pour arborer une uniforme couleur plutôt jaune-marron du plus vilain effet. Dans les jours qui précédèrent l'appareillage, je fus entièrement occupé aux inventaires et à la traduction de toutes les plaques ou inscriptions en anglais, y compris dans la machine. Tous les papiers restés à bord chez le commandant, les officiers et les différents services furent passés au crible, afin que rien ne restât obscur, les

1941

mesures métriques furent toutes réduites en pieds, pouces, gallons et autres souvenirs du Moyen-Âge que les Anglo-Saxons avaient religieusement conservés. Si le Second Mécanicien était franchement désagréable avec tout le monde, je n'ai conservé que le meilleur souvenir des autres, à part le Norvégien LØKEN, qui n'avait pas le vin gai. Il venait de la N.A.L. stationnaire sur les côtes malgaches depuis toujours, il souffrait d'un petit complexe de supériorité assez ricanant qui ne me donnait pas une très sympathique idée de nos ancêtres vikings. Il est vrai qu'il descendait de ceux qui étaient restés dans la brume et non de ceux qui ont fait souche chez nous. Autrement plus aimable était JESSEN, le Danois. Malheureusement on avait dû lui supprimer la cave, avec son plein accord du reste, pour l'efficacité du quart à la mer. Le Pacha, le Captain WATSON, ancien Second du *Scientist* de la *Harrison Line* était, comme un certain nombre des matelots du bord, un des rescapés de la véritable razzia opérée par un des deux corsaires que nous avions vainement tâché d'intercepter, un an auparavant. Il s'agissait de l'*Atlantis* dont le commandant, le fameux ROGGE, allait faire pendant des semaines un sujet de conversation, tant au carré que dans le poste d'équipage. En fait de carré, c'est de la salle-à-manger des passagers qu'il s'agissait, puisqu'il n'y avait aucun passager. Quand je pense à ce qu'avaient enduré les anciens prisonniers de l'*Atlantis*, ils devaient se sentir à l'aise à bord d'un petit paquebot des *Messageries*.

Ils avaient été libérés par l'entrée des troupes Sud-Africaines en Somalie. C'est ainsi qu'ils s'étaient trouvés à DURBAN au moment de l'armement du navire, mais leur histoire valait la peine d'être écoutée. L'*Atlantis*, dans sa croisière, coulait tout ce qui lui tombait sous la main, alliés ou neutres qui n'offraient pas grande défense devant les pièces de 203. Celui qui avait le mieux résisté était le Commissaire RAMEL, des *Messageries Maritimes* passé aux F.N.F.L. Finalement, le corsaire recueillit un bon nombre de blessés que des chirurgiens fort habiles remirent sur pieds dans un temps record. Cela se passait non loin de l'Australie, mais c'est avant d'atteindre ces parages que la plupart de nos matelots avaient été faits prisonniers, après que leurs cargos aient été coulés. Le *Scientist* était un des premiers dont le Second devint notre skipper, comme on l'appelait familièrement. Le 10 juin 1940, ils avaient été témoins de l'arraisonnement d'un Yougoslave, le *Tirana*, qui n'avait pas de canon évidemment. A ce moment l'*Atlantis* en était arrivé à un point de saturation fort incommode pour les prisonniers trop nombreux. C'est pourquoi ils furent transférés à bord du bateau arraisonné qui fut rebaptisé *Dunnoth* par les Allemands. La cargaison de blocs de sel servit de matelas à nos malheureux dont la détention allait devenir un cauchemar, après celle relativement supportable de l'*Atlantis*, dont le maître invitait à sa table les commandants prisonniers. Ici deux cents hommes furent nourris pendant des semaines avec une tasse de farine diluée dans l'eau. Un bouilleur fournissait une autre tasse d'eau par personne, elle était tout de même teintée de potassium, sans qu'on puisse parler de moindre variété à ce frugal menu quotidien. Les moins costauds ne pouvaient prendre part à la promenade le long du pont que les autres s'imposaient pour sortir de l'atmosphère des deux cales humides qui n'avaient rien de résidentiel. Après des semaines de navigation assez erratique du côté des Îles de la

1941

Sonde, le navire toucha MOGADISCIO et les hommes furent acheminés sur un camp italien. Des femmes, prises de pitié, offrirent des oranges aux prisonniers, mais certains ne purent supporter un tel changement de régime et on dut les transporter en milieu sanitaire. Pendant dix semaines, le menu fut progressivement amélioré puisqu'il atteignit deux bols de riz ou de macaroni par jour. Lorsque les tanks sud-africains firent irruption et les libérèrent, six d'entre eux perdirent la raison. Lorsque je comparais les malheurs de cet équipage avec nos propres pérégrinations, cela faisait presque honte de me rappeler nos incessantes récriminations. Si nous avions été piètrement logés et dans un climat trop chaud, qu'était-ce à côté du traitement de prisonnier en haute mer ? D'après les marins du *Cornwall* rencontrés à l'Amirauté de DURBAN, j'avais appris les péripéties du combat contre le *Pinguin*, l'autre corsaire longtemps traqué mais finalement coulé, tandis que d'après tout ce qu'on savait, l'*Atlantis* courait encore. Nous allions encore en entendre parler.

Lorsque je fus embarqué comme Quarter-master, c'est à dire Timonier, je logeais dans le poste des Danois, en faux-pont. La veille du départ, le 31 mai, le skipper me fit déménager dans la cabine de lieutenant, coursive babord, où j'avais l'impression d'être à nouveau un gentleman. Aimablement accueilli au carré, j'arrosai ma promotion et l'on appareilla pour CAPETOWN, sans qu'il soit question d'y aller à quai. L'escale suivante, un peu plus loin sur la côte, fut l'occasion unique de visiter un pays proprement allemand, mais de nationalité Sud-ouest-Africaine. Le séjour à WALWICH BAY ou WALVIS-BAY, du 13 au 16 juin, nous permit d'aller visiter la ville en admirant sur le chemin des centaines de flamants roses qui, dans le crépuscule, formaient un tableau tout à fait irréal au milieu d'une plaine marécageuse. La rue principale s'appelle Kaiser Wilhem Strasse et notre petit groupe s'engouffra dans le *Bismark Hotel* où un orchestre nous fit danser jusque tard dans la nuit. L'accueil y était tout aussi sympathique que dans toutes les salles de DURBAN aménagées pour faire danser les marins, officiers ou matelots en escale, mais l'écriture gothique des inscriptions en allemand avait de quoi faire sourire, compte tenu des circonstances. Je sais bien que les Sud-Ouest-Africains n'avaient pas été enthousiastes de l'entrée en guerre contre l'Allemagne, mais je dois avouer que rien sur les visages ne nous donnait à percevoir la moindre défiance.

Comme jeune lieutenant au milieu d'un état-major chevronné, il n'avait pas été question de me laisser la responsabilité d'un quart dès le début. A mesure que les semaines passaient, le second, qui voulait calculer son point d'étoiles du matin, me laissa d'abord une heure, puis deux, seul sur la passerelle avec les timoniers pour me faire prendre l'habitude, selon les directives du Vieux qui avait lui-même reçu des instructions de DURBAN à mon sujet.

Je continuais néanmoins la poursuite de l'inventaire avec le magasinier sous le gaillard. C'était un homme d'un certain âge qui éprouvait les plus grandes difficultés à s'exprimer, ayant été *shell-shocked*, c'est-à-dire nerveusement atteint à la suite d'une explosion rapprochée. Il était prévu qu'il rentrerait définitivement dans ses foyers, mais le poste de magasinier sur un navire n'était pas

1941

incompatible avec son état. Sur la passerelle, JESSEN, le 2ème Lieutenant, m'apprenait à utiliser la table de MARTELLI qui raccourcit étonnamment tous les calculs, mais le père WHITE me fit remarquer que tant qu'il y a des examens à passer, mieux valait utiliser la traditionnelle table dont la seule différence, avec notre Friocourt, est l'utilisation d'haversines, grand progrès sur nos sinus-cosinus qui datent un peu.

Le 22 juin, on apprend l'attaque allemande contre l'allié soviétique. Il est inutile de dire combien ce retournement provoqua de commentaires variés avec toutes sortes de supputations selon la nationalité de chacun de nous. Après la douceur du climat de l'Afrique Australe, nous retrouvions la chaleur du Tropique et l'humidité du Pot-au-Noir. Nous remontions pour une escale de soutes aux Antilles et un armement complémentaire au Canada. Naviguer avec des Anglais n'était peut-être pas fait pour remonter le niveau de la langue de Shakespeare, mais il est certain que, le Danois entrant pour une large part dans la vie quotidienne, je me familiarisais chaque jour davantage avec un idiome que ne devrait pas ignorer tout à fait un Normand digne de ce nom. J'appris aussi que les Britanniques ne s'étaient pas trouvés particulièrement gênés avec les états d'âme des marins danois récupérés, alors que le Danemark n'avait pas déclaré la guerre à l'Allemagne. Ces marins et leurs bateaux sont assez naturellement venus augmenter le potentiel de guerre allié, en réponse à l'invasion sauvage de leur pays. Je n'ai pas entendu parler de renvoi dans leurs foyers de ces exilés, probablement parce que leur geste leur a paru naturel pour des fils de Vikings qui répudiaient avec force l'illusoire parenté que voulaient leur imposer des Nazis un peu romantiques.

Juste avant l'arrivée du navire sur rade de TRINIDAD, la veille, je crois que le compas donna des signes inquiétants de sensibilité à un champ magnétique que nous ne soupçonnions pas. Sans se démonter, le Vieux déshabilla le système avec une maîtrise qui fit l'admiration des officiers. Les aimants jonglèrent entre ses doigts comme s'il avait fait des compensations toute sa vie. Cette leçon, je me la rappellerai de manière à ne jamais laisser rouiller les connaissances nautiques qu'on acquiert dans sa jeunesse. Tout rentra finalement dans l'ordre, sans qu'on ait acquis de certitude quant à l'origine véritable de l'affolement du compas. Ce que je me rappelle, c'est qu'on était en vue de terre et que les fonds n'étaient pas très grands, donc susceptibles de recéler un minéral de fer étendu, et non sans influence magnétique.

En mouillant le 9 juillet sur rade de PORT-OF-SPAIN à TRINIDAD, nous nous trouvâmes environnés de nombreux navires en attente, ce qui voulait dire que nous n'étions pas sortis de là, si nous attendions patiemment notre tour. Notre tour vint après plus de trois semaines.

Le service de la rade était assuré par une grande vedette accostant la coupée des navires qui faisaient flotter un pavillon convenu. On se retrouvait donc ainsi, pendant parfois près d'une heure, en compagnie de marins de toutes nationalités qui évidemment commentaient les dernières nouvelles de la guerre, et c'est ainsi que j'entendis ceux des navires américains railler les belligérants alliés avec une certaine

1941

condescendance. Je compris alors l'impact de la propagande allemande sur la population des Etats-Unis, dont l'industrie aidait par ailleurs l'Angleterre en guerre. Quelle illusion ne nous faisions-nous pas de croire que les soldats américains auraient pu sauver la situation plus d'un an auparavant en débarquant en Europe. Un beau jour, quelqu'un ramena à bord un exemplaire du magazine *Life* dont les pages étaient des photographies prises à bord de l'*Atlantis* par des prisonniers américains rendus à la liberté. Chacun reconnaissait le vieux ROGGE et l'on se demandait pourquoi il avait laissé ces touristes ramener toute cette documentation. C'étaient des passagers du paquebot égyptien *Zam-Zam* dont la photo était en première page. HARDY, un matelot originaire du Leicester et Mc NEILL le Canadien étaient les plus volubiles, mais je sentais que leur rancœur n'allait pas tellement au capitaine corsaire qu'aux sbires sous ses ordres, et surtout aux conditions de vie sur la cargaison de sel. Ils se rappelaient que lors des cannonages, on les faisait mettre du bord opposé au combat, pour leur éviter les effets de la riposte des cargos dont la pièce arrière n'était pas toujours maniée par des manchots. Deux numéros de *Life*, relatèrent l'odyssée des rescapés, mais plus tard, le *Reader's Digest* narra la fin du *Pinguin* par le *Cornwall*. Quant à l'*Atlantis*, il ne fut coulé que le 22 novembre suivant par le *Devonshire*, après un tableau de chasse de vingt deux navires coulés au canon. Pour 1941, le taux des pertes par torpilles était passé de vingt et un pour janvier à trente neuf en février, cinquante huit en mars, pour atteindre soixante et un au mois de juin pour notre arrivée à TRINIDAD.

Avec le grand nombre de navires sur rade, PORT-OF-SPAIN était devenu une ville fort animée. On y croisait des naturels du pays, hommes et femmes dont la race était particulièrement indéfinie, car s'il existait d'authentiques Chinois et de vrais Indiens, habitant la ville, il en était résulté des mélanges que révélaient le visage de tous ces négro-indo-euro-chinois du plus curieux effet et de la plus grande variété à l'intérieur même des familles. Je crois n'avoir jamais vu plus extraordinaire amalgame, préfiguration d'un monde à venir dont nous n'avons pas idée. Avec la consommation de rhum qui se fait là comme dans toutes les Antilles, on imagine mal une amélioration de la race. Ce rhum n'est pas le même qu'à la Martinique ou à la Jamaïque, il est assez clair, n'a nullement le goût de caramel et sert surtout à confectionner un punch assez étendu de glace et d'eau qui encourage des consommations prodigieuses. Un peu à l'écart de la ville, sur une hauteur, le père SAND tenait un hôtel à l'abri des miasmes de l'agglomération. Là résidait un ancien Commissaire de la *Transat*, Monsieur ADIGARD des GAUTRIES, représentant local du général DE GAULLE. Le nom de sa famille à résonnance encore scandinave à toujours encouragé les relations avec le Danemark et un de ses cousins, bien connu dans les milieux intellectuels normands, a publié un ouvrage sur la rémanence des patronymes nordiques. Nous étions donc en pays de connaissance, et pendant notre long séjour à PORT-OF-SPAIN, son invitation me fut permanente. Il organisait le recrutement pour la France Libre avec la proximité de la Martinique et de Sainte Lucie. Il réexpédiait les volontaires selon la demande par bateau en direction de l'Angleterre ou de l'Afrique. Le père SAND tint à me donner par écrit sa recette de punch, qui, disait-il, était la meilleure de l'île.

1941

Lorsque nous étions encore sur rade, nous eûmes des problèmes avec notre grand Martiniquais qui avait toujours l'air de dire qu'il avait sauvé le bateau, en mars dernier, en jetant l'explosif par dessus bord. Le caractère particulièrement aigre du Second Mécanicien KAYNE avait trouvé là une pierre d'achoppement, et tout se termina au tribunal qui, tout en ne donnant pas raison à notre Martiniquais et à ceux qui l'avaient suivi dans son insubordination, n'eut pas pour le Sud-Africain la sympathie que celui-ci attendait d'une autorité constituée. Une amende fut infligée aux fortes têtes, infligée dans des circonstances que je connais bien, ayant servi d'interprète à la Cour, en compagnie de notre Commissaire ADIGARD.

XX

On peut se demander s'il est bien nécessaire de rapporter ces incidents de parcours, mais comme on ne parle généralement que de situations héroïques et de faits d'armes spectaculaires dans tous les Mémoires de guerre, je m'attache au contraire à ces faits quotidiens qui ne sont à la gloire de personne mais dont l'authenticité rapproche le lecteur de ces mois et de ces années sans fin, dans l'incertitude de lendemains fort peu encourageants. En une autre circonstance, alors que le bateau venait d'accoster dans la journée, un officier de douanes, qui était venu à bord goûter de notre cave s'en prit à un de nos Danois de garde à la coupée au milieu de la nuit. Difficile à calmer, il ne modéra pas ses expressions, faisant comprendre très clairement que lui, sujet britannique (mais assez noir dans les deux sens du mot) n'avait pas de remontrance à recevoir de la part de mendiants comme nous, chassés de nos pays et trop heureux de recevoir l'hospitalité de son île et la protection de son pavillon. Je le fis comparaître le lendemain devant ses supérieurs et il y perdit un mois de solde. La douane n'ayant pas très bonne presse à bord des navires de tous les pays, je fus dès mon retour proprement ovationné.

Aussitôt que le charbon fut embarqué, nous allâmes aérer les vapeurs de rhum qui auraient pu encore encombrer les cerveaux, en faisant voile dès le 7 août en direction du nord de l'Amérique, et si le 15 août en mer il faisait encore très bon, l'arrivée à SYDNEY, en Nouvelle Ecosse le 20, me parut extrêmement rafraîchissante. Un Petty-Officier (officier marinier) de la Marine Canadienne montant à bord pour organiser notre complément de défense d'artillerie, m'entreprit en français. C'était effectivement un Canadien d'origine récente qui avait quitté la France depuis quelques années. J'appris alors beaucoup sur les petits problèmes quotidiens des récents immigrés, dont les Canadiens, français ou autres, ne veulent recevoir aucune leçon : *Si vous étiez si forts, disent-ils, pourquoi votre pays ne vous a-t-il pas gardés ?* La gouaille de nos titis est vite rabattue par des gens qui nous en veulent peut-être encore de les avoir abandonnés voici cent quatre vingt ans déjà. Lui se plaisait, tout en regrettant les rigueurs d'un mois d'août peu comparables aux douceurs européennes.

C'est alors qu'il fut question de convoi. On nous demanda d'être prêts à appareiller le 24 en fin d'après-midi, mais voilà que notre KAYNE, toujours lui, vient objecter des problèmes de machine. On donna une heure limite et durant au moins deux heures nous restâmes dans l'expectative. Un autre convoi allait être formé d'ici deux ou trois

1941

jours, que nous pourrions railler si la remise en état ne pouvait être faite à temps. Je vois encore le Chef AINSLIE annoncer au cours du repas du soir (mais il faisait grand jour) que tout était paré, il était encore temps. Le Commandant monte à la passerelle et l'on commence à virer l'ancre. Nous comprendrions plus tard que la Providence était encore avec nous, nous aurions toujours regretté d'avoir pris le convoi suivant. Pour lors nous remontâmes un peu dans le Nord pour passer le détroit de Belle-île dans un pays d'ice-bergs et de growlers. La radio ne nous signalait que ce genre d'obstacles, mais il fallait veiller. Avant même d'avoir aperçu le premier ice-berg, nous le sentions. Il se dégage un tel froid des parages de ces énormes blocs de glace qu'on bénit le ciel de pouvoir enfin les voir pour les éviter sans avoir à maudire une brume mortelle qu'on aurait peut-être subie deux mois plutôt, lorsque l'Atlantique Nord est dangereux. Les growlers ne sont que des glaces flottantes, résidus de banquise à la dérive. C'est un peu plus tard que nous railions le convoi et que je commençai à me faire à cette navigation très particulière, mon pain quotidien des années à venir.

Des vieux torpilleurs, d'origine américaine il nous sembla, nous escortent et c'était un peu comme les chiens de berger d'un troupeau difficile à contenir. Lorsqu'on lit les descriptions de convois du précédent conflit, on se rend compte des progrès accomplis, car les trainards sont vraiment l'exception. L'immense rectangle représenté par une soixantaine de navires de différents tonnages qui se suivent docilement sur plusieurs files est un bien vaste programme pour les escorteurs qui, à l'époque, n'étaient pas encore aussi nombreux qu'il aurait fallu : deux et quelques fois trois. En 1939, c'était un ou deux escorteurs qui parfois n'étaient que des chalutiers armés, plus souvent un que deux. Il est vrai que des convois d'un aussi grand nombre d'unités étaient impensables. Il y avait des convois à seize nœuds, mais ce n'était pas pour nous, nous étions ici dans un huit à dix nœuds, mais plus souvent à neuf qu'à dix, car il fallait tenir compte des vieux bateaux qui finalement réglaient notre allure générale. Le Commodore du convoi se trouve à bord du navire milieu de la première rangée, il a une équipe de timoniers sous ses ordres et tout se fait encore aux signaux flottants, nos merveilleux pavillons du code qui montent et descendent des drisses, à longueur de journée. Le quart à la mer est plus occupé à lire et à faire répéter les signaux qu'on déchiffre à la hâte, que par des observations pas toujours aisées dans ces parages de ciels couverts et de mer houleuse. Nous relevâmes le cap Farewell au Sud du Groenland, et après, plus rien, à part les rares éclaircies qu'on guette avidement pour tâcher de fusiller un blanc soleil fugitif et presque narquois. Je mentirais en disant qu'il n'y eut point d'alertes aux sous-marins, ce n'est pas ce qui manqua, mais de dégâts point. Peut-être étions-nous sous une bonne étoile et le voyage ne se solda que par des grenadages dont nous ne connaissions pas le bien-fondé. Cela faisait évidemment l'objet des commentaires un peu sentencieux et goguenards du blond LØKEN, dont l'œil froid et vide ne dévisageait personne. Personne ne répondait jamais à LØKEN qui avait toujours raison. Le Commandant WATSON, qui était exactement son contraire, de taille très moyenne, au visage presque enfantin, la bonté émanant de lui, attirait naturellement la sympathie et le dévouement spontané. On aurait tout fait pour l'aider et on le plaignait beaucoup de ses douleurs d'estomac causées par sa

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

pénible détention comme prisonnier. Ces douleurs l'empêchaient de tâter du whisky du bord, ce qui pour un Ecossais bien né représentait la plus grande frustration. Il ne refusait pas toujours et l'effet en était désastreux. On peut dire que tout un équipage souffrait alors avec lui. Son regard était celui qu'on reconnaît aux vrais Ecossais, d'un bleu d'une douceur infinie qui sait voir au delà des plaines et des montagnes, au delà même de l'horizon de la mer, parce qu'il est le reflet de la pérennité. J'aimerais encore avoir de ses nouvelles mais je ne sais même pas si sa santé lui a permis de reprendre la mer. WHITE, son Second, qui avait vécu l'évacuation de la Crète, et, lui aussi, vu les Allemands de près, était plus grand mais paraissait plus âgé. C'était aussi quelqu'un d'une grande bonté et cela se voyait qu'il était père de famille. Il savait reprendre quelqu'un et lui montrer comment faire, mais jamais la moindre brusquerie, la moindre animosité, et tout l'équipage lui en savait gré, car les vieux seconds ont généralement le caractère aigri de celui qui souffre de l'impatience d'obtenir un commandement. Il paraît peu, mais ce qu'il disait était sans méchanceté aucune et plein de bon sens.

JESSEN avait dû être embarqué comme Premier Lieutenant avant LØKEN, c'est pourquoi LØKEN embarqué comme 2ème Lieutenant, mais ancien Second capitaine, lui faisait un peu la tête, ayant toujours l'air de le prendre pour un jeunot. En fait, JESSEN, était d'une famille d'armateurs danois et LØKEN n'avait rien du fils-à-papa, très fier d'avoir grimpé tous les échelons. Comme ils se parlaient la même langue, nous ne comprenions pas de quoi il retournait, mais ils ne sortaient pas ensemble. La seule chose qu'ils avaient en commun, c'était un goût prononcé pour le whisky, à défaut d'aquavit. JESSEN était très gentil et n'émettait aucun aphorisme à l'instar de notre Norvégien, il était même plutôt réservé. J'aurais quand même voulu savoir ce qu'ils sont devenus et s'ils se sont retrouvés, comme moi, vivants après la guerre.

Le Chef-Radio LACAZE d'AGINCOURT, qui était Canadien, semblait avoir beaucoup plus d'attaches avec l'île Maurice qu'avec le Nord de l'Amérique. Son teint basané et ses yeux noirs alliés à sa parfaite élocution du Français, lui permettaient de jouer les charmeurs lorsqu'il était à terre. Ses manières distinguées et son langage châtié pouvaient donner à l'équipage l'image du Français de bonne famille, telle que je ne leur fournissais peut-être pas. Son second, CROSS, plus jeune, lui servait un peu d'élève, car LACAZE d'AGINCOURT aimait bien donner des leçons, ce qui le rendait parfois un peu agaçant.

Dans la grande salle-à-manger qui servait de carré, nous nous étions répartis selon les petites tables de tribord, le Commandant, son Second et le Chef, puis JESSEN, LØKEN et moi. Les deux autres tables servaient aux radios et aux mécaniciens, mais il était rare que tout le monde soit réuni à cause du quart à la mer. A une table, proche de la porte d'entrée, le chef-steward et son cambusier pouvaient prendre leurs repas, mais ne participaient pas à la conversation, ils s'arrangeaient pour avoir fini avant le repas principal. Je raconte ces détails afin que ceux qui ont connu la *Ville de Strasbourg* à l'époque de ses passagers, puissent se rendre compte de la grande différence entre sa routine habituelle de courrier des Messageries autour du monde et cette

1941

vie tout à fait provisoire, où chacun avait l'impression d'occuper momentanément un bateau qui ne devenait pas sa maison flottante, mais un simple moyen de transport. Avec LARNICOL et MURATTI, les meilleurs matelots du bord, je représentais ce pavillon français qu'on arborait en tête de mât. En effet, avant de quitter DURBAN, le commandant avait demandé qu'en présence de tout l'équipage, le bosco Sud-Africain et moi-même hissions simultanément les deux pavillons, le tricolore et le *red-duster*, l'un en tête de mât et l'autre à la corne pour marquer le nouvel état-civil, sans que la propriété du navire cessât d'être à la France. Aucun navire de commerce français naviguant pour les alliés ne pouvait garder son pavillon à la corne ou à la poupe, il aurait pu être revendiqué et saisi à l'occasion d'une escale en port neutre, par le représentant légal du gouvernement de la France occupée siégeant à Vichy. Seuls les navires de guerre pouvaient le faire, avec un pavillon de beaupré à croix de Lorraine hissé en même temps. Par contre le pavillon français en tête de mât remplaçait le pavillon de compagnie qu'aucune compagnie anglaise n'osa faire arborer sur ces navires qu'elle gérait pour le compte du ministère des Transports. Les navires à équipage à prédominance française arboraient un pavillon de beaupré à croix de Lorraine, mais cela était au port, car à la mer seul comptait internationalement le pavillon rouge de la Marine Marchande britannique. La Marine Marchande bénéficiait dans les pays britanniques d'une cote de popularité jamais atteinte en France. L'uniforme de ses officiers y était particulièrement respecté et le petit insigne en argent, aux initiales M.N. surmontées d'une couronne navale, était un passe-partout fort utile, non seulement dans les transports publics, les cinémas, les innombrables cantines, mais partout où l'on ne pénétre qu'en uniforme en temps de guerre. Il s'agit d'une arme qui a payé le plus lourd tribut en pertes de vies humaines, environ un tiers et plus de l'effectif, sans aucune commune mesure avec les autres services. A part les petits congés (deux jours et demi par mois), la totalité de l'effectif était en mer pendant la durée des hostilités. Le nom de *Bataille de l'Atlantique* évoque assez la phase en laquelle nous nous trouvions.

Pour donner une idée du trajet que nous étions en train d'effectuer, le plus Nord possible, et à une vitesse vraiment faible, on peut rappeler qu'il nous fallut dix sept jours pour atteindre les Hébrides. La première terre aperçue était l'île Harris où se filent les tweeds qui rappellent au monde civilisé l'existence de ces îles froides et perdues. Le convoi mouilla sur rade du Loch EWE le 10 septembre, mais si le Vieux eut l'immense plaisir de mettre le pied sur son sol natal, les équipages n'eurent pas cette permission. Le Loch EWE gardait un peu le secret de rassemblements de convois d'Atlantique Nord et il n'y aurait pas eu assez de place pour recevoir autant d'hommes d'équipage dans l'unique pub de POOLEWE.

Le paysage de ces lieux enchanteurs devait suffire à notre curiosité et l'on imaginait que des touristes enthousiastes, maintenant mobilisés à travers le monde, nous enviaient de respirer cet air d'Ecosse dont ils gardaient la nostalgie. Pendant que des spécialistes nous équipaient du fameux *degaussing*, ceinture antimagnétique pouvant rendre inoffensive un certain type de mines, notre LARNICOL se livrait à la pêche du haut du couronnement de la poupe. Il faisait l'admiration de

1941

ses pâles imitateurs en prenant cinq maquereaux quand ils en prenaient un ! Il faut dire que le grand LARNICOL, qui ne disait jamais rien, en a toujours imposé à tout le monde. Il était l'image même de l'antique Vénète sculpté dans un granit admirable. Il était aussi extrêmement obligeant.

Après trois jours, mouillèrent sur rade les navires d'un convoi. Nous apprîmes qu'il s'agissait des restes chanceux du convoi suivant, celui qu'une réparation effectuée en temps voulu nous avait évité de prendre. L'hécatombe avait été considérable, d'attaques successives de sous-marins. Je sus, mais plus tard, de la bouche même d'un des rescapés, que le navire qui l'avait recueilli après la première vague de torpillages fut à son tour coulé dans la seconde, le lendemain. C'est un troisième navire qui le déposa finalement à terre en même temps que tous les autres naufragés survivants.

Partis de Loch EWE le 14, nous mouillâmes à nouveau devant METHYL le 16, après avoir contourné le Cap Wrath et Ducansby Head, sans oublier de saluer de loin le port d'ABERDEEN qui attendait avec impatience le retour du Captain WATSON, si longtemps absent. METHYL se trouve en face d'EDIMBOURG, il n'y a que l'estuaire à traverser, le Firth of Forth, qui sépare les Lowlands des Highlands. C'est sur cette rade qu'on vit approcher du bord un ballon retenu par une barge. On en gréa notre tête de mât en le réglant par un de nos treuils de cale. Ces ballons-saucisses n'étaient pas eux-mêmes une protection contre l'aviation ennemie, mais le fil d'acier dissuadait les appareils de nous bombarder en piqué. Avec le *degauching*, comme disait LØKEN, et notre ballon, nous allions tenter de longer la côte Est sans histoire, à l'intérieur du champ de mines, un peu à l'abri des expéditions meurtrières des vedettes rapides allemandes. Notre commandant avait eu l'occasion de revoir sa famille pendant cette brève escale et cela lui avait remonté le moral. Nous imaginions, comme lui, être arrivés au bout de nos peines, lorsque nous nous présentâmes à l'entrée de la Tamise, deux jours plus tard, ce devait être le 19. Nous nous faisions des illusions.

La file de nos bateaux s'étant engouffrée dans l'estuaire, nous avions devant nous un beau *Glen* à moteur, car à cette époque les navires à moteur étaient plutôt rares, et c'étaient les derniers nés. Celui-ci était chargé de minerai jusqu'aux marques, et les messages en Scott du Commodore nous étaient relayés par sa passerelle. C'étaient généralement les officiers-radio qui se chargeaient de cette besogne, puisqu'à la mer, ils ne faisaient que de l'écoute continue et jamais de transmission. Un message donnait ainsi les prévisions de mise à quai dans le port de LONDRES, et le radio ajouta, toujours avec sa lampe Aldis : *Will be home to-night* (serons à la maison ce soir). Nous retransmîmes le message au navire qui nous suivait et je ne sais pas si notre radio se permit d'ajouter la petite phrase, mais il ne s'écoula pas longtemps avant qu'un bruit sourd et particulièrement sinistre se fit entendre sur notre avant. Nous évitâmes tout ce qui restait de l'explosion dans une épaisse fumée. Du beau *Glen*, il ne restait que des objets flottants, après une minute et demie, et aussi des têtes qui sortaient de l'eau. Ce n'était pas à nous de les recueillir et les survivants ne durent pas attendre longtemps, mais ce que nous comprîmes

1941

tout de suite, c'est que les mines accoustiques posées par avion, la nuit, peuvent ignorer un convoi entier pour ne sauter qu'à l'approche d'un motor-ship moderne. Ces mines se règlent en effet à volonté et les navires à moteur sont des proies de choix, dont le rythme est particulier, ne ressemblant en rien à celui des vapeurs ordinaires, beaucoup plus lents. Combien de membres de l'équipage décimé seraient-ils à la maison ce soir là ?

Comme nous étions à quai un dimanche en fin d'après-midi, nous ne fûmes, en aucune manière, submergés de services administratifs, tant de la *Union Castle* que de la Douane ou de l'Immigration. En Angleterre, la guerre s'arrêtait un peu le samedi pour ne reprendre que le lundi, telle était du moins l'impression que les marins retenaient de leurs escales, parce qu'en mer, il ne nous était pas apparu que les Allemands sacrifiaient à la pause du week-end traditionnel, qu'on appelle *semaine anglaise*. Je pris donc le *tube* (ou métro) pour l'Ouest de la ville du côté de Cromwell Road et me rendis chez le docteur ACKLAND qui pouvait me donner des nouvelles de mon frère Patrice. Sa famille était liée avec les HOWDEN et c'est comme cela qu'ils se connaissaient. Je fus donc accueilli avec une grande sympathie, et mon frère, qui avait été averti, vint me retrouver au 42 de Gledstanes Road. On ne saurait jamais assez dire combien les familles anglaises qui nous connaissaient, et aussi celles qui ne nous connaissaient pas, ont été accueillantes aux exilés que nous étions. En nous recevant, elles avaient l'impression de faire quelque chose (leur *little bit*) pour notre cause commune qui était de gagner la guerre. Le moral qu'elles ont ainsi maintenu, en nous considérant comme des parents, a été extrêmement bénéfique et c'est l'avis de tous ceux qui se souviennent.

Mon frère, qui était resté avec mes parents au début de leur exode, me raconta alors tout ce que la capitulation de la France avait représenté d'affreux, avec des familles entières sur les routes. Je sus enfin ce qu'avaient été les réactions de chacun et je me mettais ainsi à jour avec la vie des miens dont j'ignorais presque tout depuis dix huit mois. Il m'expliqua qu'il avait pu quitter le port de ROYAN ou SAINT-JEAN DE LUZ sur un bateau polonais, comme beaucoup d'autres personnes désireuses de ne pas rester avec les Allemands et même de les combattre jusqu'au bout. Les autorités avaient filtré ce qu'ils avaient pu, mais il avait déjoué leurs pièges en se faisant passer pour je ne sais qui. Toujours est-il qu'il avait pu s'engager dans l'aviation de la France Libre en Angleterre, sans toutefois pouvoir espérer devenir pilote, ce qui le faisait proprement enrager. Il avait tout de même réussi à obtenir un poste d'observateur puisqu'il ne pouvait être pilote pour une question de vue. En Afrique Equatoriale, d'où il m'avait écrit à DURBAN, chez Jock HOWDEN, il avait été hospitalisé à BANGUI et c'est seulement lorsque le général DE GAULLE visita l'hôpital qu'il obtint de rentrer en Angleterre. C'est ainsi que nous nous retrouvions tous deux à Londres en cette veille de mon vingt troisième anniversaire. Lui-même courait sur sa majorité en octobre prochain.

J'appris beaucoup de choses sur les Forces Françaises Libres, en Angleterre et en Afrique, et Patrice m'assura que DE GAULLE me recevrait quand je voudrais. Il lui avait lui-même expliqué qu'il connaissait sa

1941

sœur et ses neveux CAILLAU au HAVRE. Il avait ainsi ses entrées à Carlton Gardens et voulait m'en faire profiter. Je déclinai l'offre, parce que je me trouvais fort bien dans les rangs de la Merchant Navy britannique. C'était là une vie normale et fort utile et, à moins qu'on ne désire pas m'y garder, je ne demandais qu'à y rester. Je lui expliquai que j'avais vécu deux fois les empoignades entre Français et que cela me faisait un peu horreur. Les autorités alliées avaient été témoins de ces haineux désaccords et j'en avais eu honte pour le pays qui m'avait vu naître. Si les Français dans leur immense majorité désiraient s'entendre avec les Allemands, je ne désirais en aucune façon entrer en discussion avec eux, cela me répugnait. Mieux valait pour moi vivre honnêtement la vie d'un marin sous le *red-duster* et laisser ces gens s'entredéchirer sans ma participation. Je savais bien, d'après ce que j'avais entendu à DURBAN, chez Monsieur DESCY, plus ou moins parent des DEWAWRIN et du docteur J.L DUPONT, que la France Libre avait des antennes en France occupée, mais il n'apparaissait pas qu'il y eut vraiment un mouvement d'opinion dans le peuple. Ce n'est pas parce qu'une poignée de patriotes acceptait l'exil, l'émigration en Angleterre, comme à la fin du XVIIIème siècle, que cela pourrait constituer un gouvernement valable et reconnu, à l'instar des Belges, des Hollandais, des Norvégiens, des Grecs et d'autres, pour qui les Allemands étaient des occupants honnis et non des gens avec qui collaborer. En fait, ils se retrouvaient dans l'autre camp bon gré mal gré. Je ne peux pas dire que j'avais entière confiance dans nos nouveaux émigrés, non dans leurs sentiments, mais dans leur efficacité. Les gouvernements alliés, par contre, m'apparaissaient comme des organismes sérieux capables de mener une guerre difficile, parce qu'il n'y avait pas de division dans leurs peuples. J'eus l'impression que mon frère ne comprenait pas mon langage, et je ne prétend pas que j'avais raison, je suivais seulement mon idée, prêt à admettre qu'il fallait changer son fusil d'épaule. Au fond j'espérais que DE GAULLE était parti sur le bon pied, mais je n'osais l'espérer. C'est dans les jours qui suivirent que j'en appris davantage et compris que tout espoir n'était pas perdu.

Le lundi matin, la vie avait repris sur les docks de LONDRES et c'est alors que nous apprîmes la grave erreur que nous avions commise en allant à terre. Les services d'immigration se rendirent vite compte qu'ils n'avaient à s'en prendre qu'à eux-mêmes. Personne ne nous avait avertis qu'un pays en guerre doit contrôler sévèrement les entrées sur son territoire et personne ne nous avait empêchés de mettre pied à terre. Comme je l'ai dit plus haut, la guerre s'arrêtait pour le Week-end. C'est avec un petit serrement de cœur que l'équipe hétéroclite et provisoire qui avait amené le bateau d'aussi loin jusqu'à LONDRES, dut se séparer. Nos Danois et notre Norvégien étaient dans le même bain que nous, et regardaient peut-être avec envie tous ceux qui allaient retrouver leurs familles le lendemain ou le jour même. Mais l'avenir était-il plus rose pour les uns que pour les autres ? La guerre n'avait que deux ans, elle avait encore trois ans et demi à parcourir avant que nous puissions revoir nos familles. Nous ne le savions pas, mais nous n'osions en espérer moins, si encore nous nous en sortions, et pour combien d'entre-nous ?

1941

Avant de débarquer, nous avons rencontré un officier envoyé par les F.N.F.L., l'officier des équipages *Tocqué* de CAEN, qu'un grave problème de santé empêchait de reprendre la mer sur un navire de commerce. On l'employait ainsi à terre à des tâches diverses et nous lui posâmes de nombreuses questions quant à l'organisation administrative des Forces Navales Françaises Libres. Il nous dit que pour les moins de trente ans, on tâchait de les incorporer aux équipages des navires de guerre, et que c'était là le vœu de l'amiral MUSELIER. Nous comprîmes toutefois que cela dépendait de la demande pour les navires de commerce particulièrement réservée aux inscrits, surtout s'ils avaient effectué leur service militaire, ce qui était mon cas. Enfin l'on verrait. Je n'imaginais pas ce qui allait suivre, espérant seulement être rembarqué sous pavillon britannique, comme je venais de l'être depuis plusieurs mois.

En qualité d'*aliens*, car tel est le mot consacré, les étrangers furent acheminés, avec un car, vers un centre d'immigration : *Patriotic School*, école d'Etat, pour le moment désaffectée, les enfants ayant été envoyés en province. Là se trouvaient quantité d'autres étrangers en attente. Chacun avait un dossier scrupuleusement étudié par un personnel de l'Intelligence Service, particulièrement sourcilleux, il s'agissait de dépister les agents ennemis acheminés vers l'Angleterre sous un prétexte de loyauté patriotique. Je remarquais qu'au milieu de Hollandais, de Belges, mais surtout de Norvégiens ou de Danois, les Français étaient fort peu nombreux. C'était pourtant la côte la plus proche que celle de France, et lorsqu'un Français traversait la Manche, on en parlait beaucoup. Mais des Norvégiens, il y en avait tant qu'on voulait. On les reconnaissait à ces gros chandails de laine illustrant des traîneaux et des rennes, que ces marins portaient pour traverser la Mer du Nord à l'aviron. J'appris ainsi que lorsque la Marine norvégienne avait besoin de trois matelots pour compléter l'équipage d'un navire, il n'y avait jamais longtemps à attendre. Répondant à un appel radio, trois jeunes gens étaient bientôt recueillis au large des côtes. On n'en parlait pas, ils faisaient leur devoir, rien d'autre.

La commission ne chômait pas, et on n'attendait pas longtemps avant d'être interrogé. Il y avait évidemment des spécialistes pour chaque langue et chaque pays d'origine. Les espions nazis ne se trouvaient pratiquement que chez ceux qui se disaient Hollandais. Les Français ou les Norvégiens ne moisissaient pas longtemps, et c'est ainsi que LARNICOL et MURATTI prirent congé de moi. On s'embrassa, mais on se demanda pourquoi je restais en arrière. Quelqu'un dit : *Tiens, en voilà un qui a parlé*. Je ne compris rien, parce que je n'avais rien dit de spécial à nos examinateurs. Je n'allais pas tarder à comprendre : né au HAVRE et connaissant la région, je les intéressais. On me fit alors plancher. Je devais dessiner la côte, figurer les chemins, les croisements de routes, les descentes de falaises particulièrement entre CAUVILLE et ETRETAT. Comme ces plages avaient été le but de nos promenades d'été pendant toutes les années de notre enfance et que, dans les étés qui avaient précédé la guerre, j'avais dressé ma tente en plusieurs points de ces falaises, particulièrement ANTIFER et LA POTERIE, c'était presque un plaisir de me rappeler tout cela devant un tableau noir. Peut-être même l'enthousiasme se lisait-il dans mes

1941

yeux au fur et à mesure que je dessinais des détails. Toujours est-il que ces Messieurs, qui n'avaient jamais été pique-niquer à BRUNÉVAL ni même y pêcher le bouquet, me signifièrent que tout cela les intéressait fort et qu'il serait probablement nécessaire de me larguer en parachute dans ce coin là. A ce mot de parachute, je répliquai que pour un marin, ce procédé n'était pas adéquat et qu'on pouvait approcher la côte par la mer et puis je leur fis comprendre que je n'avais nulle vocation à l'espionnage et à la vie cachée. Celui qui devait être au moins un lieutenant-colonel me regarda dans les yeux et me demanda si oui ou non j'étais volontaire. Instinctivement je rectifiai la position et presque en claquant des talons, je l'assurais de mon dévouement, mais je ne voyais pas en quoi je serais bon en retournant en France. On me persuada que je serais meilleur que quiconque à cause de ma connaissance des lieux, et de me demander noms et adresses de personnes susceptibles de m'accueillir avec sympathie si je me présentais chez elles.]

On me conduisit alors en voiture jusqu'au 27 Collingham Gardens, c'est-à-dire pas tellement loin de Cromwell Road et des ACKLAND. Le colonel qui m'accompagnait me fit alors comprendre qu'il ne pouvait être question de la moindre communication avec aucune personne de ma connaissance, pas même mon frère, ni téléphone, ni visite. Naturellement j'étais entièrement libre de mes mouvements tout le temps que je serais en ville. Le logement était confortable, donnant sur le jardin de ville et l'église Saint-Jude. Je devais du reste y revenir souvent par la suite, cette formule étant beaucoup moins onéreuse que l'hôtel et beaucoup plus tranquille. La vieille dame qui en était propriétaire employait deux Irlandaises fort aimables qui préparaient et apportaient le breakfast du matin sur une petite table devant la cheminée. Elle connaissait le colonel qui lui faisait entière confiance. Ce dernier m'entretint alors longuement. Nous étions assis face à face devant la large fenêtre à guillotine qui donnait sur le jardin, comment pourrais-je l'oublier ? Il me dit qu'il me donnait vingt quatre heures pour me choisir un nom de guerre et que tous mes papiers d'identité seraient désormais à ce nom. Il était, c'est vrai, extrêmement aimable, avec sa petite moustache blanche qui le faisait ressembler à mon grand-père, mais comme mon grand-père également, il ne semblait pas qu'on pourrait lui dire non, son œil se durcissait étrangement et je me rendis compte que cet homme savait assumer une responsabilité écrasante et envoyer quelqu'un à la mort pour peu que cela soit nécessaire.

C'est alors que nous eûmes la conversation la plus intéressante qui soit. Tout cela était bel et bien, mais je ne savais pas grand chose des sentiments de la population française qui semblait avoir étrangement évolué. Je compris à quel point la propagande avait agi en direction de nos territoires lointains par le truchement de nos dévoués fonctionnaires, tant de l'administration que des militaires. J'appris que non seulement l'armée française restée en France était d'une loyauté exemplaire à ses principes d'honneur, mais que les Chantiers de Jeunesse, dont nous nous étions demandé quels pouvaient être les buts véritables, restaient une pépinière sur laquelle on pourrait compter pour l'avenir du pays. Il m'apprit que des officiers français de valeur formaient déjà un noyau solide de résistance et que si je pouvais aller

1941

sur ma côte natale, c'est à eux que j'aurais affaire. Il ne prononça aucun nom, mais je compris plus tard qu'il s'agissait du colonel RÉMY.

Je lui fis part de mes doutes quant à l'efficacité de l'entourage du général DE GAULLE et de ma profonde répulsion pour la controverse Vichy-Gaulliste qui divisait les Français, peuple particulièrement instable. Je lui dis que si les Français me rejetaient, j'avais au moins le recours de la protection d'un honorable duc de Normandie, auquel je ne demandais qu'à apporter mon concours dans la mesure de mes moyens, c'est-à-dire comme marin de métier. Vivre chez le roi d'Angleterre et d'Ecosse ne me répugnerait jamais et je ne regretterais pas un pays qui me condamnait. A cela, il répondit qu'il comprenait ma réaction, mais que lui ne pouvait présumer de l'avenir, que cet avenir était entre nos mains pour le bien commun de l'*Entente Cordiale*.

Le lendemain, il tâcha de m'expliquer qu'il avait besoin d'un radio, mais je lui expliquai que je n'avais aucune qualification dans ce secteur, pas plus comme opérateur que comme technicien. *Nous allons vous former !* Oui, mais en combien de temps ? Pour moi, six mois étaient le minimum. Il m'assura qu'avec un peu de bonne volonté, cela pourrait être réduit. J'acquiesçais, mais je lui demandai à tout hasard s'il avait un moyen de savoir comment mes parents avaient été informés par la Marine de mon option du 23 mars dernier. J'espérais que la Marine Française n'aurait pas donné mon nom aux Allemands, mais seulement à ma famille. Je me leurrais et j'appris plus tard que mon nom avait été placardé à la porte de la mairie de mon domicile, au vu et au su des Allemands. Non seulement il apparaissait malaisé de faire de moi un radio en quelques semaines, mais j'étais déjà persona-non-grata dans la vicinity de mes parents, c'est à dire tout au long de cette côte que je devais rallier.

XXX
XX Nous étions dans les derniers jours de septembre et le coup de main de BRUNEAU était pour le 27-28 février. A l'époque je ne pouvais le deviner, mais même les responsables n'en étaient qu'aux projets après la découverte du système de radio-location implanté sur le territoire de LA POTERIE. Ajouterai-je que des années plus tard, j'appris le nom de Robert DELATTRE, le Radio de Charles CHAUVEAU du HAVRE, qui, comme ce dernier, paya cher son dévouement patriotique. Aurais-je fait si bien que lui, j'en doute, toujours est-il que dans les trois semaines qui suivirent, je fus remis aux services de la Marine Française Libre mais avec l'injonction de rester sous mon nouveau patronyme, pour le cas où l'on aurait encore besoin de m'envoyer en France. Ce patronyme de George NEVILLE, que j'avais choisi, m'apparaissait comme le symbole même de ces familles anglo-normandes de la période ducal. C'était un nom anglais en Angleterre et normand en Normandie. George NEVILLE avait été archevêque d'York, mais à l'époque je n'avais pas fait le rapprochement avec celui qu'on appelait le *faiseur de rois* et qui était son frère, WARWICK. Le nom de WARWICK était honni en France. Si je l'avais su, j'en aurais trouvé un autre. Mais il y avait une chose beaucoup plus intéressante que le Grand Larousse relate in-extenso au sujet de Pierre de BRÉAUTÉ, seigneur de NEVILLE : *qu'il ne s'intéressait pas pour des personnes qui avaient été assez lâches pour se laisser battre, qu'il fallait tenir tête aux ennemis quand il aurait eu la moitié moins de monde que ceux qui les attaquaient. Pris pour cible au canon avec ses vingt compagnons, capturé, lâchement assassiné par un ennemi terrifié à sa vue, il avait*

1941

dix neuf ans. Cela se passait devant BOIS-LE-DUC et l'ennemi était un Hollandais au service des Espagnols. Descendant de la branche restée normande des NEVILLE du Pays de Caux, c'est un héros qu'on ne devrait pas oublier. Ai-je contribué à rappeler son nom, ce serait un peu trop présomptueux de ma part.

Le capitaine de vaisseau WIETZEL m'accueillit à un étage du 2 Dean Stanley Street et m'expliqua ce que j'avais appris : le désir de l'amiral de garder les moins de trente ans pour la Marine Nationale, ici F.N.F.L. Cet officier supérieur dut lire dans mon regard que le service militaire ne m'avait pas laissé le meilleur des souvenirs et se hâta de me dire que les élèves-officiers regardaient la vie militaire par l'autre bout de la lunette et qu'il était temps que je rattrappe le temps perdu en allant exercer mes talents, mes pauvres talents, à bord du *Théodore Tissier* qui accueillait aussi le fils du général DE GAULLE. Evidemment, cette entrée à l'Ecole Navale me souriait plus que la proposition de Jules lorsque j'étais encore à DIEGO SUAREZ, mais, comme je le faisais remarquer à ce sympathique capitaine de Vaisseau, ce n'était pas là ma vocation et puis, comment serions-nous accueillis après la guerre par ceux qui nous condamnaient aussi vigoureusement ? Je fus alors introduit auprès de l'Amiral MUSELIER qui se trouvait avec le Commandant MOURET dans un bureau voisin. Après un court entretien, je compris qu'il n'y avait évidemment aucune position plus enviable et respectée que celle d'officier de la Marine de l'État et qu'après la guerre je ne regretterais jamais d'avoir accepté l'éminente formation de temps de guerre qu'était le *Théodore Tissier*. Je crois avoir répondu : *Mais Amiral, après la guerre, nous serons tous morts !* Ses yeux s'arrondirent. Il était tellement pris de court qu'il ne répondit pas, et pourtant je le croyais presque sincèrement, n'osant espérer mieux. Nous devions être un vendredi et le commandant WIETZEL me remit un petit billet de chemin de fer à destination de PORTSMOUTH. J'avais cependant le week-end devant moi et je devais me représenter au Quartier Général de Dean Stanley street avant de prendre le train, lundi matin. Est-ce ce jour-là ou un autre, sortant de l'immeuble je passais à pied du côté du Mall et sur l'autre trottoir qu'aperçois-je parlant avec un autre officier plus petit que lui ? Un officier général à moustache blonde, un général français au képi sans floriture, c'était DE GAULLE. Je ne sais si j'avais de la sympathie pour un personnage tellement hors mesure, tellement énigmatique après tout, mais je ne pouvais lui refuser la plus grande admiration pour ce qu'il avait tenté de faire envers et contre tout : soulever l'enthousiasme d'un grand pays abattu, mais il avait encore tant à faire, cet automne 1941, que son rêve paraissait insensé. Il répondit peut-être machinalement au plus impeccable salut militaire que j'ai jamais effectué, mais ce fut aussi la seule fois que je le rencontrai.

Libéré de mon obligation de réserve, je revis mon frère chez les ACKLAND. Il me réitéra son désir de m'amener à Carlton Gardens. Je lui répondis que la Marine de Dean Stanley Street suffisait à mon ambition, et que je n'avais aucune faveur à demander, ayant déjà été reconnu apte à l'embarquement pour le navire-école de PORTSMOUTH. Nous sortîmes je crois dans le *London-by-night* et fîmes la connaissance de plusieurs aviateurs dont l'un était sûr de m'avoir rencontré au Club de Monsieur

1941 LEPRÉVOST à Florida près de BUENOS-AIRES et d'avoir joué aux boules avec lui.

Comme prévu, je me présentai le lundi matin chez le Commandant WIETZEL. Il me fit assoir et me demanda si j'étais heureux de partir pour PORTSMOUTH. J'eus la franchise de lui avouer que je regrettais la Marine Marchande britannique et que j'avais assez traîné à terre à MADAGASCAR et en Afrique du Sud. Il était temps pour moi de reprendre la mer. Là, j'étais utile. Les Anglais acceptaient des lieutenants pas encore brevetés et il serait bien temps, une autre année, pour parfaire mon instruction. Il sourit et me dit qu'il comprenait mon cas, d'autant mieux qu'il était lui-même issu de la Marine Marchande, étant Lieutenant au Long Cours lorsque la guerre de 1914 l'avait dirigé vers la Marine de l'État où il était resté sans regret, ayant atteint le grade le plus élevé avant amiral, ce qu'il devint un peu plus tard en reprenant le *Courbet* au moment du Débarquement, mais cela personne ne pouvait le prévoir. Ecoutez, me dit-il, si vraiment vous n'êtes pas chaud pour PORTSMOUTH, je puis vous envoyer à NEWCASTLE où deux jeunes, PINSON et DUFOUR, Lieutenant et Radio à bord du *Chateauroux* viennent d'être tués dans un bombardement. J'ai besoin de quelqu'un, je vous ai sous la main. L'amiral sera d'accord et vous naviguerez sous pavillon britannique avec un équipage de la France Libre. Si vous acceptez, le commandant GUÉNA à l'autre étage vous expédiera sur NEWCASTLE. Je croisai alors dans le corridor l'abbé OLPHE-GAILLARD, l'ancien aumônier du *Paris*, figure quasi-légendaire de la Marine, puis je me présentai à GUÉNA et à GUILLOU qui me firent rencontrer le commissaire RAULIN, ancien de l'île de France, que le grand Charles n'avait pas voulu laisser repartir en mer, ayant besoin de lui et qui était naturellement aimable. Il me dit connaître ma famille. C'était quand même une chance d'avoir trouvé là un tel protecteur.

A bord du Chateauroux.

Le *Chateauroux* était sur dock-flottant à NORTH SHIELDS, tout près de NEWCASTLE. Il avait eu un abordage sur la côte d'Afrique sans qu'il ait été question d'incriminer le lieutenant de quart. L'absence obligatoire de feux de route, et pour ainsi dire le *black out* absolu, avait gêné la manœuvre et il en était résulté une belle déchirure à l'étrave qu'il fallait réparer, et il y en avait encore pour quelques jours. Cet arrêt technique me donna le temps de mieux connaître ceux avec qui j'allais vivre. Tout d'abord LANNOY, ancien des *Messageries Maritimes*, qui venait de passer plusieurs mois sur la côte Est à bord d'un navire de la Royal Navy avant de reprendre du service sur un cargo de Côte d'Afrique. Ce stage dans la Marine Royale lui avait permis d'affiner son anglais et de perfectionner son sens de l'humour qui était déjà très aiguisé par nature. Il allait être pour nous le plus charmant des commandants, après avoir prouvé sur la côte Est son intrépidité et son courage, alors que les attaques étaient quotidiennes. Il avait vécu sa bataille d'Angleterre aux premières loges, avait survécu à la perte de son bâtiment et, n'étant pas particulièrement fait pour la vie militaire, avait accepté de commander un navire de commerce pour les convois d'Atlantique. Il avait au moins gagné de retourner voir les pays du soleil et c'était un excellent marin.

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

Pendant le temps que je passais sur le *Chateauroux*, je connus au moins quatre Second-Capitaines en un an. Le seul qui différait vraiment des autres était un Polonais du nom de MODZELEWSKI, mais qui embarqua un peu plus tard. Il avait été élevé dans la tradition allemande, c'est pourquoi il ne s'entendait pas bien avec le Second Mécanicien PAZCYC, élevé dans la tradition russe. Je leur demandai un jour s'il y avait une tradition polonaise authentique. Il me fut répondu qu'il y en avait une, c'était celle qui était plutôt française ! Mon équipier, le 1er Lieutenant, Pierre SCELLES, est resté un ami fidèle depuis. Notre premier souci fut d'aller ensemble nous gréer aux stores de la Royal Navy avec des blancs neufs réglementaires un peu empesés comme les font les Anglais, et puis nous avions besoin d'un Duffel-coat (à une livre seize shillings).

SCELLES était un peu plus jeune que moi, c'est pourquoi il est resté sur son navire, le *Cap Padaran* des *Chargeurs Réunis*, quand la guerre éclata. Il était élève-breveté faisant fonction de 4ème Lieutenant, il devait être à POINTE NOIRE au moment du ralliement du Moyen Congo à la France Libre. Il se joignit à ceux qui prirent la ville, désertant un bateau qui opta pour l'autre solution. Avec l'équipe qui désormais tient le pays, il participa à la main-mise sur trois navires, *Fort Binger*, *Tombouctou* et *Chateauroux*, dont on expulsa les récalcitrants. Il fut alors embarqué comme 1er Lieutenant sur ce dernier et ne l'a pas quitté depuis. Introuissable sur le sujet de cette épopée de la France Libre à son début, on peut toujours en apprendre, de sa bouche, sur toutes sortes de personnages qui ont pris de l'importance par la suite. HETIER de BOIS-LAMBERT entre autres, lui fut infiniment reconnaissant de l'aide apportée pour le décryptage des télégrammes-Marine dont la clé était la déclinaison du soleil. Il suffisait d'y penser. Insouciant ou peu intéressé, il ne fut pas, au cours de sa vie, à même de se servir d'influences de l'époque. Il ne le regretta jamais, car il a toujours été au dessus de cela. Est-ce assez dire que sa loyauté et sa bonne humeur m'ont toujours été précieuses. On ne regrette jamais d'avoir conservé de telles amitiés.

Dans la vie quotidienne, le commerce de Pierre SCELLES était agréable. C'est pourquoi le commandant et lui s'appréciaient tant. Avec moi, c'étaient les souvenirs de potache qui nous amusaient. Il laissait des consignes en latin sur la passerelle, nous lisions STENDHAL à tour de rôle et je me rappelle que des phrases du *Rouge-et-le-Noir* nous mettaient tellement en joie que nous les répétions comme un signe de ralliement, Julien SOREL ne disait-il pas : *J'ai l'habitude faire feu sur les laquais...* C'était tellement ridicule de la part de ce tailleur de plumes que cette simple phrase déchaînait notre rire en une époque où le rire nous était plus que nécessaire.

Le Chef Mécanicien HAMON était un homme remarquable, d'un dévouement et d'un sérieux à toute épreuve. Issu de la maîtrise de la Flotte, il avait fait naufrage sur le *Bison* en Mer du Nord, au moment des événements de DUNKERQUE. Forté disparu, il avait néanmoins été sauvé, et hospitalisé pour d'effroyables brûlures chez des sœurs de MANCHESTER. Il avait survécu contre toute attente. Il se rappelait avoir eu comme voisin de lit un gendarme français qui avait demandé à rentrer

1941

en France, disant qu'un gendarme est toujours un gendarme, avec ou sans les Allemands. HAMON avait réussi à se saisir du képi et l'avait jeté par la fenêtre. Du moins le gendarme rentrerait-il nue-tête et qu'est-ce qu'un gendarme sans képi ? Le chapeau du gendarme a toujours été l'insigne de la fonction, c'est une tradition, n'est-ce pas ? Quant au brave chef, il était si reconnaissant aux bonnes sœurs de lui avoir proprement sauvé la vie, qu'il leur déléguait la totalité de sa solde, ne gardant pour lui que les primes inhérentes à sa position.

En un an, nous eûmes aussi quatre Seconds-Mécaniciens, mais à part le Polonais, je me rappelle un grand Belge, le père HANCE, qui était venu chez nous parce qu'il avait horreur de la langue des Flamands, la seule parlée sur les navires de sa nationalité, malgré une majorité de Wallons qui subissaient cette brimade. Le problème se poursuivait avec l'acuité que l'on sait à ANVERS dont les pilotes, en majorité Wallons, sont tenus de passer leurs examens en Flamand. C'est un grand Martiniquais qui lui succéda, PAM, ancien de la *Transat* qui, comme son prédécesseur, avait le verbe haut et la plaisanterie facile. FLOCH, fut un 3ème Mécanicien fort lié avec Pierre SCHELLES. Quant à MORA, il était furieux, parce que Pierre avait dit : *Ce mec là. Il ne lui a jamais pardonné.* Ce qui prouve que le Français n'a pas la même signification sous toutes les latitudes et MORA était du Sud Ouest. BOULANGER, autre Mécanicien, était d'ÉPOUVILLE et nous parlait de la *Queue du Chien*, auberge alors réputée. J'allais oublier GÉNY, le vieux Radio, né en Nouvelle Calédonie, officier aux *Messageries*, qui savait fort bien dessiner et rivalisait d'humour avec LANNON. Citerai-je le père NEVOU, qui, comme GÉNY, avait dépassé la cinquantaine, et LE PIVERT qui me fit cadeau d'une longue-vue ayant appartenu à un amiral, sans que j'aie jamais pu me rappeler son nom. Ceux-là furent successivement trois Chefs-Radio, mais les jeunes étaient des Anglais, dont on avait besoin pour l'écoute continue. J'ai noté leurs noms : DIAPER, NUTTON, DONALDSON pour le poste de Second et CASSELS, CHALLEN et Mc CUNE pour le poste de Troisième. Je me souviens surtout des deux derniers, les autres n'ont pas marqué ma mémoire. CHALLEN était un grand blond un peu timide, quant à Mc CUNE, je me rappelle qu'il refusait de se dévêtir la nuit, par crainte d'être obligé d'aller aux embarcations en pyjama. Je crois que quelques mois de plus l'habituerent comme les autres, mais on ne peut en vouloir à des jeunes qui n'avaient pas vingt ans d'avoir un peu peur de l'eau froide ou de perdre leur dignité.

Un autre Belge, et Wallon par dessus le marché, était Florent VANGELEEN. Il avait sûrement plus de cinquante ans, et était le dévouement même. Embarqué comme intendant (ou *Chief Steward*) il tâchait de nous faire plaisir en faisant varier les menus au maximum. Avec GÉNY, le spirituel Radio, on était sûr de passer une soirée pleine de plaisanteries. Florent ne prenait pas ses repas avec nous, parce que cela ne se faisait pas, mais il avait plus d'éducation que tous les mécaniciens réunis. Je voudrais pouvoir citer tous les matelots, POINEAU, VÉROVE, GARIN, MILIN, CHAMBRELAN et le charpentier PROVENCE, parce que quelques uns furent victimes d'un naufrage un peu plus tard, mais n'anticipons pas. Je me rappelle que CHAMBRELAN, un vieux Fécampoïs Terrenewier, avait été recueilli dans un doris à la dérive par un patrouilleur canadien. Il me donna force conseils sur le gréement des

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1941

voiliers, n'ayant connu que ce genre de navire tout au long de sa vie de pêcheur. Comme j'avais envie de faire une maquette, cela m'a beaucoup aidé. PROVENCE, lui, coupait les cheveux de tout le monde et artistiquement, comme si cela avait toujours été son métier.

Le navire était un vieux *Delmas* qui n'avait qu'un poste à mateLOTS. On était loin alors des cabines individuelles pour l'équipage. Ma cabine était à tribord, sous le carré. Celle de SCHELLES à babord, tout à côté du carré. Le commandant, dont la cabine était juste au dessous de la passerelle, n'utilisait pas sa couchette la nuit en mer. Il restait tout habillé sur le canapé à tribord, une lampe torche amarrée à son bras. Ce n'était pas par peur, mais dans un souci d'efficacité. Au moindre bruit, à la moindre alerte, LANNOY était là, ne s'endormant jamais que d'un œil. D'un bond, il était sur la passerelle et sa vie sur les petites unités de la Mer du Nord et de la Manche l'avait dressé à cette dure discipline qui n'avait rien de commun avec celle des paquebots *Messageries* en Polynésie.

Le séjour près de NEWCASTLE fut pour nous tous un joyeux intermède, nous permettant une nuit sur deux d'aller demeurer à l'hôtel du *Turk's Head*, qui avait des relents de la vie d'autrefois avec son portier galonné et ses boiseries vernies. Nous aimions nous y retrouver pour goûter ce que la vie avait de meilleur à offrir, en plus de l'excellente bière qui y coulait à flot jusqu'à l'heure fatidique où tous les robinets du Royaume Uni s'arrêtent comme par enchantement, à la suite d'une loi de 1916 contre l'alcoolisme. Les clients de l'hôtel par contre bénéficient d'une tolérance qui faillit nous coûter cher. Un soir qu'il ne restait que la traditionnelle chambre nuptiale à louer, je la prends à mon nom et nous nous faisons monter à boire en joyeuse compagnie. Ce devait être notre dernière soirée et cela nous sauva des foudres de la police, car le lendemain plainte avait été déposée en bonne et dûe forme contre l'occupant de la fameuse chambre pour tapage nocturne. Mon nom était le seul, sans que j'ai moi-même fait le moindre bruit. L'agent d'Elder Dempster fit retirer la plainte de l'insulaire plaignant en invoquant notre départ pour un destin incertain. Heureusement que les Anglais ont le sens marin et savent compatir au sort de ceux qui retrouvent la mer et ses dangers pendant que les gens de terre continuent à vivre paisiblement entre deux bombardements. On pourrait raconter ainsi des tas de souvenirs plaisants, comme l'histoire du bouton de col (on avait alors des cols durs avec cravate noire) oublié dans une chambre voisine et qu'on n'osa jamais aller réclamer le lendemain matin, toute dignité étant préservée et le col rattaché à la chemise uniquement du côté de la cravate, pour un breakfast un peu solennel.

Le 21 novembre, on appareillait pour JARROW le port en face, à seule fin de faire les soutes ou de commencer un chargement qui se poursuivait à SOUTHSIELDS, là où avaient péri DUFOR et PINSON, nos jeunes camarades inhumés au cimetière voisin. Je me rappellerai toujours l'appareillage au soir du 23 novembre, parce que c'était mon premier quart seul la nuit avec un bateau à tribord et un autre à babord sans le moindre feu, alors que jusqu'à présent je n'avais été responsable (et encore !) que du quart de jour. Heureusement LANNOY, qui avait l'œil,

1941

n'était pas loin. Je n'eus pas à faire appel à sa compétence, et je lui fus reconnaissant de n'avoir rien dit.

Il n'y a pas très loin de la Tyne à l'estuaire du Firth of Forth. Nous accostions le lendemain 24 à LEITH, qui est le port d'EDIMBOURG. Ma joie de connaître cette ville prestigieuse, cette cité historique, ne fut pas déçue, car il ne s'agit pas d'une capitale très étendue, mais plutôt vallonnée et aérée, dont les monuments peuvent être contemplés avec recui et en un temps assez court. Je n'eus malheureusement pas le loisir d'aller jusqu'à HOLYROOD qui est un peu à l'écart et qui rappelle Marie STUART et Charles X. Le château-forteresse domine le pays et je me promis d'y revenir pour un de ces festivals dont on parle tant. Malgré les grands ensembles du XVIIIème siècle, ce sont les modestes mais pittoresques maisons du XVIIème qui attirent le visiteur, rapidement happé par une de ces tavernes d'où l'âme de BURNS n'est pas encore sortie.

Le rôle du *Chateauroux* était de transporter des avions et du matériel d'aviation tout frais sortis des usines pour un assemblage rapide en Côte de l'Or, ou Gold Coast, d'où les pilotes les acheminaient jusqu'aux espaces opérationnels du Moyen Orient. C'était l'époque où les alliés perdaient du terrain en Cyrénaïque et avaient besoin de matériel volant lent à leur parvenir, puisqu'il fallait pratiquement un mois de voyage en mer. Le 26 novembre, on traverse le Firth pour un court passage à METHYL, et pendant trois jours on fait le tour de l'Ecosse, reprenant le trajet de mon précédent voyage en sens inverse mais en poussant jusqu'à OBAN, autre point de ralliement des convois d'Atlantique. Nous appareillâmes le 1er décembre, en regrettant de n'avoir pas eu comme d'habitude le droit d'aller mettre pied à terre. Seul, le Commandant se rendait à la Conférence du Commodore, qui donnait ses instructions de vive voix et toutes ses recommandations de prudence. L'Ecosse, à cette période de l'année, demande une certaine habitude du froid pour s'y complaire, mais la vue d'IONA dans les jumelles invite à y revenir en été pour visiter les lieux de la première implantation des Scots d'Irlande et les vestiges de sa célèbre abbaye fondée par Colm-Kill, autrement dit Saint Columba, au milieu du VIème siècle.

A cette époque, les convois passaient très Nord et très Ouest pour s'écarter des concentrations de sous-marins, comme des escadrilles allemandes. Cela ne voulait pas dire que nous pouvions totalement les éviter, mais on tâchait de minimiser les risques. L'hécatombe du convoi dont j'ai parlé précédemment montre que les meutes, les *packs* de sous-marins, poussaient l'expédition assez loin dans le Nord-Ouest pour se faire craindre.

Je venais de vivre la vie d'un convoi d'Amérique qui n'hésitait pas à passer en vue du Groenland. Cette fois, nous allions presque jusqu'au milieu de l'Atlantique, entre GIBRALTAR et NEW-YORK, pour piquer ensuite sur la Sierra Leone. Retrouver un peu de chaleur faisait du bien, mais ce navire, habitué de la côte d'Afrique chez *Delmas* avant la guerre, ne semblait pas avoir été conçu pour les pays vraiment chauds. Le confort du marin ne faisait apparemment pas partie des préoccupations de nos armateurs, et *Delmas* n'en avait pas la réputation. L'armateur auquel le

1941

navire avait été confié, *Elder Dempster Lines*, était l'héritier d'une tradition puisqu'il s'agissait de l'*African Royal Mail*, dont la couronne était restée sur le pavillon. Mais je n'ai jamais su si leur souci du confort de l'équipage avait jamais été de quelque importance sur une ligne réputée exposée au rayon du soleil tropical.

XX

Prendre le quart à bord d'un navire naviguant en convoi voulait dire se replonger dans le code secret des signaux. Cela voulait dire aussi faire connaissance avec la dernière née de ces inventions que l'Amirauté pondait régulièrement pour renouveler ses astuces de zig-zag et de manœuvres en éventail (*fan-wise*) propres à déjouer les attaques ennemies. Vers 9 heures du matin, quand le Commodore en avait terminé avec son breakfast, il y avait de bonnes chances pour qu'il nous fasse faire quelques uns de ces exercices savants de déploiement à la surface des eaux, de préférence par beau temps. Le reste du temps, il fallait veiller aux distances, c'est à dire qu'il fallait constamment faire augmenter ou diminuer la machine de deux ou trois tours-minute. Au sextant, on pouvait s'assurer, par la hauteur du mât, d'une distance constante avec le *matelot d'avant*. Quant à ceux de chaque bord, un coup d'œil comparatif y suffisait. Par temps de brume, on filait un petit appareil confectionné à bord qui produisait une sorte de jet d'eau visible du navire suivant, puisque la visibilité ne permettait pas de voir le navire lui-même. Pour remplacer le cerf-volant *anti-diver-bombing*, nous fûmes dotés, à une certaine époque, de fusées à fil d'acier traînant qu'on envoyait au moment voulu, mais cela vint plus tard. Ce que nous avions alors, c'étaient surtout des fusées éclairantes qu'on tirait comme un signal d'alarme de chaque bord de la passerelle. Cela illuminait le convoi en cas de torpillage. C'est ce procédé qui fut utilisé peu avant notre arrivée à FREETOWN. Un navire à babord devant nous et un autre à tribord arrière ayant été torpillés, nous fûmes obligés d'en arriver à la conclusion que le sous-marin ennemi se blottissait sous notre quille pour échapper aux observations Asdic de notre escorte. Ce fut aussi l'avis de la Conférence du Commodore lorsque LANNOY s'y rendit à l'arrivée au port. Au fond, ce qui nous avait valu cet honneur, si l'on peut s'exprimer ainsi, c'était notre minable aspect de cargo sans intérêt naviguant de conserve avec de plus brillants que nous. Si nous avions été seuls, le Boche aurait bien pu nous dépêcher une de ses torpilles, puisque la comparaison n'aurait pas existé. Si le sous-marin est seul, deux victimes suffisent avant de faire tout son possible pour disparaître. Si, par contre, il s'agit d'un *pack* (d'une meute), ils ne se privent pas, tâchant d'agir simultanément, quitte à revenir le lendemain.

Les zigzags effectués en ordre parfait, tous les navires du convoi, au même moment, se réglaient à la montre d'habitable qu'on munissait de petits plots déclenchant une sonnerie à l'intention de l'homme de barre qui prenait le nouveau cap inscrit sur un tableau. Les zigzags étaient classés par numéros et l'on avait remarqué que le zigzag numéro 13 n'existait pas. C'est une manière pragmatique de voir les choses, puisque de toutes manières, un commodore n'aurait pas infligé un si mauvais numéro. Il ne faudrait surtout pas croire que la navigation en convoi dispense de faire des observations astronomiques, bien au contraire. Il existait une sorte de compétition à qui signalerait son

1941

point de midi avec le plus de célérité. Avec la guerre, il avait bien fallu unifier le calcul de l'heure et adopter le système des fuseaux qui prévaut actuellement. Autrefois, nous réglions les *montres* (les pendules si l'on veut) à 8 heures du matin pour la mise à l'ouvrage des matelots sur le pont. Selon la longitude du lieu, ce réglage se faisait de manière à passer à midi précise sous le soleil culminant. Les officiers de pont se retrouvaient sur la passerelle à ce moment là, sextant en main, pour noter la méridienne qui donnait la latitude du lieu. Un petit calcul de transport d'observation matinale fournissait à peu de chose près le point de midi à l'intersection de la droite horizontale de la latitude observée et de la droite oblique du matin. Encore fallait-il qu'il y ait eu du soleil. La nuit, ou plutôt avant le lever du soleil et après son coucher, lorsque l'on distinguait à la fois étoiles et horizon, on effectuait des points d'étoiles encore plus précis, puisque l'erreur sur l'estime de la vitesse était infime. Le fin du fin était encore d'observer Vénus en plein jour.

La radio nous apprit l'agression du 7 décembre contre PEARL HARBOUR, qui allait déterminer les Américains à vouloir bien entrer pour de bon dans un conflit dont ils n'étaient jusque là que des fournisseurs de matériel. Le 11, ils acceptaient enfin de mettre les Allemands au nombre de leurs ennemis.

1942

Je ne saurais me rappeler la raison de l'escale en SIERRA LEONE, du 22 au 28 décembre, mais la plus grande partie du chargement était pour TAKORADI, en Gold Coast. Je passe sur la petite festivité qui marqua en mer le premier de l'an 1942, parce que celle de Christmas avait été dignement marquée pendant le séjour sur rade de FREETOWN. Notre Florent, en bon Belge, avait des attentions culinaires remarquables et c'est avec des trémolos dans la voix qu'il nous chanta un air de circonstance, le Commandant ayant réuni tout l'équipage à son étage sous la passerelle à tribord. Lorsque les marins sont invités à chanter, on est sûr de retrouver le même répertoire qui va de la *Danae* aux *Filles de Camaret* pour les plus jeunes et des *complaintes du pauvre matelot* pour les plus âgés. Encore heureux qu'on ne nous inflige pas les *Valeureux mutins du 17ème*.

TAKORADI n'est qu'un port dont la R.A.F. est le principal client pour le matériel volant, mais la ville est SEKONDI, où l'on se rend par autobus si l'on veut un semblant d'hôtel et des commerçants. Les articles de cuir plus ou moins travaillé semblent représenter le seul commerce touristique, mais il y a aussi un comptoir d'État qui vend des bijoux en or, le pays en regorgeant, comme l'indique le nom de Gold Coast. On dut nous faire attendre assez longtemps notre place à quai, comme il est naturel, les convois groupant les navires qui finalement se présentent le même jour devant le port. Nous en repartîmes le 16 janvier après treize jours d'escale, dont deux à quai. Nous allions faire connaissance avec les territoires ralliés à la France Libre en 1940. Tout d'abord POINTE NOIRE, du 21 au 28 janvier, et PORT GENTIL, du 30 au 9 février. Pierre SCELLES retrouva à POINTE NOIRE quelques personnes qu'il avait connues au moment des événements d'A.E.F. et de la visite du général DE GAULLE, pour qui BRAZAVILLE était devenu comme un tremplin. A PORT GENTIL, il retrouva une famille originaire de LILLEBONNE qui

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1942

Il avait jadis si bien accueilli qu'au bout de quelques jours il nous invita, le commandant LANNOY et moi-même à un dîner de fiançailles dont notre intendant organisa le menu. Je me rappelle surtout que le repas eut lieu à la lueur d'un photophore verdâtre et que nous rentrâmes fort avant dans la nuit, le fiancé et moi, dans une pirogue extrêmement étroite qui ne chavira pas à cause de la très grande bienveillance de la Providence.

K

Au Gabon, c'est évidemment du bois qu'on vient chercher. Il se présente sous forme d'énormes billes qui seront déroulées en Angleterre. Pour le moment, elles sont amenées flottantes et retenues l'une à l'autre par une filière en fil d'acier passée à travers l'anneau d'une pigouille. Un peu de vent, du clapotis, et il y en a qui partent à la dérive. On arrive à en rattraper quelques unes quand on s'y prend à temps, sinon elles vont s'échouer sur la plage. Il faut alors bien les surveiller pour les remettre à l'eau avant que la marée descendante ne les échoue pour de bon. Une équipe de *Kroomen* s'emploie à les remettre à flot, mais on n'en trouve jamais le nombre nécessaire, parce que la moitié profite de cet incident pour s'égayer dans la nature. Enfin le bateau peut appareiller, les cales pleines de billes de bois arrimées par les *Kroomen*, sans casse, ce qui est proprement miraculeux, compte-tenu de l'énormité et du poids de ces blocs, embarqués aux mâts de charge et aux poulies coupées dans la légère houle de la rade. En reprenant la mer, nous apprenons ce que la maladresse de nos alliés américains a fait du *Normandie*, le plus beau paquebot du monde, peureusement blotti dans le port de NEW-YORK. Les vues limitées de ceux qui avaient voulu le soustraire aux griffes des Anglais, comme ils disaient stupidement, se soldaient par la plus lamentable destruction entre les mains inexpertes d'ouvriers irresponsables. Si, comme tous les autres navires de gros tonnage, il avait servi la cause alliée dès 1939, il aurait peut-être péri, mais glorieusement. Son image de marque n'aurait pas été ternie par la pusillanimité de gens qui rejettent toujours la faute sur le dos des autres. C'est au port qu'un navire est le plus vulnérable, en mer il se défend.

┐ Le 13, à TAKORADI, nous prîmes un convoi local pour FREETOWN d'où partaient les grands convois *home-bound*. Ayant appareillé le 21, c'est en mer que nous apprîmes le succès de la descente sur La POTERIE et BRUNEVAL, pour récupérer un appareil de radio-location aménagé sur la falaise. Je compris alors pourquoi on avait voulu me parachuter à proximité. Mon inexpérience en matière de radio m'avait peut-être sauvé la vie. Comment le regretter ? Enfin, à quoi tiennent les choses ! Mon admiration pour le colonel RÉMY et ses amis de la première Résistance n'en fut que plus grande, lorsque j'en sus davantage. Quant au major FROST, qui dirigea l'opération sur place avec ses parachutistes écossais, je mis des années avant de le connaître et ne fus pas déçu en lui étant présenté. C'était bien le tranquille héros que j'avais imaginé. Cette équipée entre La POTERIE et BRUNEVAL était la première opération combinée, telle que l'avaient imaginée CHURCHILL et MOUNTBATTEN. Instinctivement, j'éprouvais comme un sentiment de fierté d'être de ce pays de Caux, première cible de la reconquête après la désolation de 1940. J

1942

La remontée dans le Nord commença trois jours plus tard. Elle ressemblait tant à la précédente qu'il est inutile de me répéter. Nous remontions la Mersey le 16 pour connaître LIVERPOOL, notre tête de ligne. Pierre y avait ses habitudes et je connus le *Boar's Head* où le cuisinier était Français. Il nous préparait des plats que ne connaissait pas sa clientèle habituelle, pour laquelle il suffisait que le chef soit un Français pour qu'elle soit satisfaite. Pierre avait une amie fort aimable, qui avait elle-même une amie qui se proposa spontanément pour raccommode mes chaussettes. S'il manque des gourmets en ce pays, il ne manque pas de personnes obligeantes pour l'égayer.

Il fallait bien que l'un d'entre nous aille rendre compte du voyage aux bureaux de la Marine, 2 Dean Stanley Street. Le Commandant, qui ne voulait pas quitter le bord, me déléguait pour cette mission, qui me permettait de faire quelques visites à LONDRES et dans la région. Quelle ne fut pas ma surprise de voir tout le personnel, matelots compris, en tenue civile. Je compris tout de suite que quelque chose de grave se passait et appris que le Général avait sévèrement critiqué la manière dont s'était pris l'Amiral pour rallier SAINT-PIERRE ET MIQUELON, pour ainsi dire à la barbe des Américains. Le succès total renforçait la position de MUSELIER et toute la Marine à terre critiquait DE GAULLE ouvertement. L'affaire se termina par quelques limogeages, tandis que les marins navigants n'affichèrent que du mépris pour cette petite révolution de palais. Mais je n'appris que plus tard le fond de l'affaire, avec le renvoi de MUSELIER, trop sensible à l'appel des sirènes gauchisantes.

Pour ne perdre aucun temps avec ma visite officielle, je me fis accompagner par un ami de mon frère, le jeune Commissaire de BEAUMANIÈRE, un Mauricien très français qui, au sortir des bureaux, voulut m'inviter à déjeuner au petit club des officiers, tout proche. Je me permis de décliner cette offre et préférai l'inviter ailleurs. Je lui expliquai alors que je ne voulais en aucune manière être repéré comme un habitué du petit club, ceux-ci n'étant pas en odeur de sainteté par tous les gens du bord, n'échappant même pas à l'épithète de *planqués*. L'affaire en cours en montrait du reste le bien-fondé, alors que l'on avait besoin à la mer de capitaines dûment brevetés. En parlant du cuirassé *Paris*, j'appris que l'Enseigne de Vaisseau FOURLINIE, celui qui s'attirait la sympathie de tous les gars du bord, le seul peut-être, devrais-je ajouter, avait pris le commandement du *Chevreuil* parti pour l'Extrême-Orient. Je ne pouvais cacher ma satisfaction de constater que les pendants qui avaient répondu à l'appel du 18 juin comptaient parmi eux les meilleurs, ceux auxquels on ne peut rien refuser quand ils le demandent, ceux qui sont dignes de commander.

Était-ce au cours de cette petite détente, ou avant d'embarquer sur le *Chateauroux*, que je pus aller rendre visite à John PETRIE, alors au cours d'Elève-Officier d'Artillerie. Il s'était marié avec Joyce SLATER au milieu de l'année 1940, bien que les parents des deux côtés trouvassent que c'était un peu jeune, puisqu'il devait avoir vingt ans et qu'on était au début de la guerre. Elle même était entrée dans les W.R.N.S. (ou *Wrens* comme on disait), les petits roitelets de la Royal Navy. Elle devait y être commissionnée et utilisée au service de décryptage. John, lui, devait être dans l'Artillerie Légère et sortir

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1942

aussi Lieutenant de son Cours, pour ne pas se laisser distancer par son épouse.

Je retrouvai aussi mon ancien GamesMaster de Taunton House qui, après l'évacuation de DUNKERQUE, fut reconnu inapte, ce qui pouvait paraître vexant pour un grand sportif taillé en athlète. Aussi prit-il aussitôt du service dans la *Home-Guard* locale à GODALMING, dans le Surrey où il obtint aussitôt un poste responsable. Il était marié et père de famille. Ils furent, son épouse et lui, si accueillants (ils m'auraient gardé huit jours si je le leur avais demandé), que je les compte parmi les amis les plus chers que j'eus dans ce pays. Quelle tête aurais-je faite devant eux si je leur avais annoncé piteusement que je n'avais pas saisi avec enthousiasme la perche tendue par DE GAULLE le 18 juin, si je leur avais dit que le nabot du Kenya m'avait définitivement découragé et qu'ils n'avaient qu'à se débrouiller tout seuls dans leur île ! Ce chemin n'avait pas été aisé à parcourir parce qu'il m'avait fallu tourner le dos à mes autorités hiérarchiques légales et bien pensantes, pour me lancer dans une aventure risquée qui me vaudrait le mépris de tant de Français, que j'avais par ailleurs toutes les raisons d'estimer.

En revenant à LIVERPOOL, Pierre SCELLES me présenta à l'officier inspecteur de nos moyens de défense contre-avions, qu'il retrouvait à chaque voyage. Ivor THOMAS était de GUILDFORD, dans le Surrey, et s'avérait un aimable compagnon. Il m'apprit à me servir des mitrailleuses doubles que nous avions de chaque bord de la passerelle. C'étaient des Marlin-Hotchkiss et il y avait tout un procédé de visée à maîtriser. Selon l'angle et la vitesse de l'avion, on le plaçait dans un des coins de la grille circulaire dont était doté l'ensemble, et un transparent illustré de silhouettes permettait de se familiariser avec les différents types d'appareils, alliés ou ennemis, avec leur vitesse habituelle. Il y avait un petit test à passer qu'il me conseilla de préparer pendant le voyage en me faisant aider des matelots A.M.B.C (Armement Militaire des Bateaux de Commerce), qui faisaient le voyage avec nous. Il n'était pas normal que les officiers en sachant moins qu'eux ! Cependant, si descendre un appareil ennemi est un exploit pour un navire marchand, nous sûmes qu'en cette année 1942 le total des avions descendus par des bâtiments de commerce se chiffrait à soixante cinq. Nous allions aussi entendre parler du sous-marin coulé par le *Fort-Binger* en Atlantique. La chose était un peu exceptionnelle, malgré la pièce de canon que nous avions tous à la poupe. Cet exploit était dû au fait que le sous-marin allemand, un peu trop sûr de lui, avait fait surface pour une attaque au canon, n'ayant probablement plus de torpilles à bord. Du premier coup la baignoire fut touchée et le sous-marin ne pouvait plus plonger. La suite fut épique mais tourna à l'avantage du Français Libre dont le canonnier fut fêté à l'arrivée à HALIFAX.

Après neuf jours d'escale, nous appareillions pour GLASGOW. Du chenal de la Mersey, on pouvait apercevoir avec des jumelles toutes ces plages qui, en temps de paix, regorgent de monde l'été. A cette époque, cela nous paraissait invraisemblable, mais sans doute étions-nous influencés par la fraîcheur des premières journées de printemps qui ici sont encore plus fraîches que chez nous. Je crus repérer la maison des

1942

FULLERTON, vieux ménage qui vivait à HOYLAKE et qui avait reçu mon frère juste avant la guerre. C'est justement lui que je retrouvai, couché à ma place dans la cabine, en rentrant à bord le premier soir de notre arrivée à GLASGOW, ayant été invité à dîner par LANNOY avec SCELLES.

Je ne sais plus trop où il en était de ses carrières successives, mais il avait dû, après une visite au Général, se faire muter de l'Aviation à la Marine en vue de devenir un jour Commissaire. Je me rappelle que sa solde n'étant en aucune manière à la hauteur de ses ambitions, il venait se rappeler à mon bon souvenir. Je ne me fis pas longtemps prier, mais lui rappelai que, moi aussi, mes premiers dix huit mois dans la Marine avaient été à la solde la plus basse, que si j'avais maintenant une quinzaine de livres par mois, comme tous les jeunes officiers, c'est parce qu'on me reconnaissait un certain degré d'expérience, avec plus d'une trentaine de mois de navigation effective. La responsabilité que nous avions sur une passerelle était même considérable pour notre âge. Je ne crois pas que mon frère ait été convaincu, mais il n'allait pas tarder à savoir ce que l'Atlantique réservait comme plaisir à ses usagers !

Notre chargement de matériel d'aviation effectué à GLASGOW, nous attendîmes du 11 au 12 avril, sur rade de GREENOCK, la formation du convoi de Côte d'Afrique. C'était là la base de nos compatriotes de la Marine F.N.F.L. et les deux petites villes jumelles de GREENOCK et GOUROCK, sur la rive gauche de l'estuaire de la Clyde, furent pendant toute cette guerre leur havre de paix et presque le seul accueil familial dont ils purent bénéficier. Notre ami CLARKE, qui avait passé tant d'années au foyer du HAVRE pour y accueillir les marins britanniques en escale, recevait maintenant, avec son épouse au grand cœur, les Français en exil et leur parlait du HAVRE avec autant de chaleur que s'il y était né lui-même. On ne saurait trop dire ici combien étaient accueillants ces foyers à travers le monde, qu'il s'agisse de l'*Apostolatus Maris*, de la *Mission To Seamen*, ou de la *British Sailor Society*, comme c'était du reste le cas dans ce double port d'Ecosse. Certains de nôtres s'y sont mariés et la plupart n'ont pas divorcé, ce qui tend à prouver que les liens entre la France et l'Ecosse ont résisté à plusieurs siècles, préfiguration plus solide encore que l'*Entente Cordiale* avec les Anglais, qui ne date que de 1904.

Un beau matin, au petit jour, ayant quitté le convoi dans les premiers jours de mai, nous tâchions d'atterrir en Gold Coast, alors que le temps bouché avait empêché toute observation. Étions-nous à l'Est ou à l'Ouest de TAKORADI au moment où nous aperçûmes la terre, du sable et des palmiers, sans aucun point de repère à ajouter aux éléments fournis par la sonde ? Nous ne voulions pas prendre de retard pour notre arrivée attendue, en risquant d'aller trop à l'Est ou trop à l'Ouest dans notre recherche d'un amer. Le Second, l'ineffable MOZELEWSKI, terminait son quart et me remettait le soin, sans indication précise. Le Commandant, dans l'expectative, m'observait du coin de l'œil. Il fallait prendre une décision. C'est à ce moment que j'aperçus une pirogue de pêcheurs non loin du bord. Sans que le Commandant s'y opposa, je les hélai en faisant *bonjour* ! Répondant aimablement, ils dirent quelque chose que je ne compris pas, mais d'un geste montrant la terre où l'on pouvait

1942

distinguer quelques cases, j'entendis le mot de SHAMA. Il ne m'en fallait pas plus. Je savais que SHAMA, mentionné sur la carte, se trouvait à l'est de TAKORADI. Je ne me rappelle pas si le Vieux leur lança un ou deux paquets de cigarettes, mais je ne me rappelle que le Polonais, prenant un air supérieur, me fit comprendre qu'on ne demande pas son chemin en mer à des nègres. On doit le connaître. Je lui demandai poliment s'il savait, lui, où il se trouvait. Moi, je le savais et nous entrâmes au port dans l'heure qui suivit. Toutes les informations sont bonnes à utiliser pour un marin digne de ce nom, et celles données le plus naturellement du monde par un aimable pêcheur noir sont aussi valables que n'importe lesquelles. La preuve venait d'en être faite dans les meilleures conditions. Nous comprîmes ce jour-là ce qu'était la fameuse formation allemande lorsqu'elle est comprise par quelqu'un qui se croit très fort. Plus tard, le *Pamir* fut perdu avec la fleur de la jeune Marine allemande par la supériorité imbécile d'un Commandant-par-interim qui n'avait pas compris la leçon de la mer. Elle ne pardonne pas.

Après la Gold Coast, le Nigéria : nous mouillâmes sur rade de LAGOS au milieu, comme à FREETOWN, d'un grand nombre de navires. Je crois même que nous prîmes coffre en attendant qu'on veuille bien s'occuper de nous. Cette côte, entre le Tropique du Cancer et l'Equateur, est plus près de ce dernier, c'est pourquoi il y pleut tant. Il est très désagréable de se promener sous ces grosses pluies en allant à terre, parce que l'uniforme d'un officier est incompatible avec l'idée même d'un parapluie. Alors, le trench-coat bleu réglementaire ? Trop chaud, et trop lourd à trimbaler en attendant l'averse. Alors nous avions, SCELLES et moi, découvert un genre de vêtement léger et transparent, peut-être une protection contre les gaz nocifs, je ne sais plus. Toujours est-il que cela était bien commode, alors que le plastique n'était pas encore inventé. Ce climat humide n'était pas idéal pour la bonne santé, en particulier pour ce qui touche à la prolifération des moustiques.

Dans ces climats, il est de règle d'absorber journalièrement deux ou trois cachets de quinine à titre préventif contre le paludisme, la terrible malaria. Au départ de ce voyage, on nous avait fait comprendre qu'il y avait pénurie de cachets, les pays producteurs étant un peu coupés de nous depuis la chute de SINGAPOUR. On nous avait donc fourni de la quinine liquide qui est la plus désagréable forme pour l'absorber. Rares furent donc ceux qui s'astreignaient à cette discipline, et j'avoue que je ne faisais pas exception. C'est pourquoi je fus, comme bien d'autres, atteint par ce mal que j'avais jusqu'à présent évité soigneusement. La température monte à 41 degrés et l'on en vient à bout avec force quinine, mais on met bien des années à s'en débarrasser. Cela vous revient au moment où l'on s'y attend le moins. Heureusement, cela finit par disparaître mais je me rapelle que mon grand-père, sur ses vieux jours, prenait encore sa quinine et ce n'est que récemment que l'on entend plus parler de moustiques sur le port du HAVRE qui en était infesté. Penser au HAVRE et à mon enfance était devenu pour moi, comme pour bien d'autres je crois, la toile de fond des rêves et des cauchemars. On ne pouvait imaginer la vie sous l'occupation, les destructions du port et quels seraient ceux qu'on reverrait un jour. Toutes ces mornes préoccupations ralentissaient le cours de l'existence,

1942

chaque mois semblait une année et chaque année un siècle, sans même essayer d'entretenir l'espoir d'en sortir vivant. Jusqu'à présent, je m'en tirais indemne, mais la guerre n'avancait pas et l'on pouvait toujours mourir noyé la veille du retour ! Heureusement que ces soucis étaient les mêmes pour tous, ce qui faisait prendre le mal en patience et, curieusement, personne ne parlait vraiment de cela. La bonne humeur était de règle, c'était là une forme de l'humour qui est la plus grande grâce que l'homme ait reçu dans son lot.

Je n'étais pas sur pied pour le départ de LAGOS, mais, arrivé à TAKORADI le 23, cela allait mieux. Je pus même aller réclamer à la police locale un certificat pour assurer que tous les efforts avaient été tentés pour retrouver mon *police-book* volé lors d'une précédente escale, avec une trentaine de livres-sterling que je n'espérais pas récupérer. Mais le *police-book*, cela était très ennuyeux à cause des règlements très serrés du temps de guerre. Pierre SCELLES, qui était avec moi dans l'autobus, avait bien vu un noir qui avait allongé le bras en direction de ma poche. Il l'avait proprement éjecté d'un magistral coup de poing, mais cela ne me rendait pas mon bien. J'appris ainsi à ne pas confondre ma poche avec un coffre-fort et, au retour en Angleterre, je fis comme tout le monde : je déléguai ma solde à la Banque au lieu de la promener avec moi pendant tout le voyage suivant. Et puis, ce n'est pas digne d'un officier de croquer toute sa solde au fur et à mesure, même s'il ne s'agit que de 15 à 18 livres par mois. Elle allait passer à 22 et même grimper encore un peu, mais cela ne pouvait qu'aider à passer un congé sans être à la mendicité. Et puis, pourquoi aurions-nous thésaurisé ? Dans quelle espérance de vie ? J'allais plus tard connaître un matelot de FÉCAMP, Joseph LECOUTRE, qui ne dépensa pas un penny de sa paye au cours de ces tristes années. Combien de temps en profita-t-il ensuite ? Tout simplement, ayant peur de se perdre à terre, il ne quittait pas le bord. C'était, en tous cas, plus économique.

Pierre SCELLES, qui voulait décidément convoler sur la terre d'Afrique, avait pu permuter à LAGOS avec un vieux lieutenant, le père CHEREL, du *Cap El Hank*, dont la santé nécessitait un retour dans le Nord. Le *Cap El Hank* était un caboteur attaché à l'un de nos ports d'A.E.F., ce qui lui permettait d'être sûr de revenir périodiquement à PORT GENTIL où demeurait sa promise. Par la suite, il alla s'établir à YAOUNDE au Cameroun, où il resta des années. Pour lors, je perdais un bon camarade, mais la présence de LANNOY était réconfortante. Il fait partie de ces commandants qui, lorsqu'on les compare à d'autres, hantent le souvenir et font regretter le bon temps. Sur le moment on l'apprécie, bien sûr, mais après on regrette et on leur reconnaît des qualités qui provoquent l'admiration : Feraï-je si bien, moi aussi ?

D'autres que moi ont narré, et bien mieux encore, la vie quotidienne en convoi, et plus particulièrement ceux de l'Atlantique, aussi bien les voyages en longitude pour l'Amérique que les traversées en latitude pour l'Afrique. Le retour était plus gai pour les quelques Anglais qui navigaient avec nous parce qu'ils allaient revoir leur famille au cours des escales dans le Nord, comme disent les marins. Ayant plus d'attaches au Royaume Uni que la plupart des Français Libres, j'éprouvais les mêmes sentiments d'euphorie que nos alliés, et n'étant

1942

pas marié en France, je suis sûr que l'insouciance de la jeunesse et l'amour de l'aventure me rendaient la séparation moins dure que pour nos camarades. N'ayant encore aucune nouvelle de France, je crois que j'évitais d'y penser trop pour maintenir le moral, tant pour moi que pour les autres. La réflexion que j'en faisais m'était inspirée par le malheureux pessimisme de l'âme bretonne, tant ceux qui en souffraient avaient tendance à engendrer une mélancolie particulièrement néfaste à l'atmosphère du bord. Les Bretons, et il n'en manquait pas parmi nous, avaient donc un double mérite à entretenir la gaieté loin de chez eux, tandis que pour ceux qui, comme moi, sentaient en eux la salinité d'un vieux sang scandinave, le rire était le propre de l'homme et ce n'était pas la longueur des voyages qui pouvait en altérer la vitalité communicative. Et pourquoi n'aurions-nous pas ri ? il y avait là un grand plaisir que la charité exigeait de partager avec autrui.

Je ne connaissais de l'Irlande que les côtes vues du large, et si nous relâchions cette fois à BELFAST, je crois me souvenir que c'était pour envoyer à l'hôpital un de nos matelots que j'amenai moi-même au médecin qui le prit en urgence. Comme Lieutenant chargé du Coffre, je n'avais que le *médecin de papier* à bord pour m'aider, ainsi que l'expérience du Pacha qui, en l'occurrence, ne put soulager notre homme. C'est ainsi que je mis le pied pour la première fois sur la Verte Erin qu'une tradition attribue comme origine de mes plus lointains ancêtres qui, au VI^{ème} siècle, vinrent en Ecosse et lui donnèrent son nom, *terre des Scots*. Cette escale fut l'occasion de rappeler l'origine de la *main rouge* qui figure sur les armoiries de l'Ulster, enjeu d'une rivalité entre deux chefs vikings. S'apercevant en fin de course que son compère le devançait, le plus culotté des deux s'empara d'une hache et se sectionna lui-même la main qu'il projeta de toutes ses forces sur le rivage pour s'en assurer la priorité. Comme en Normandie, il y a encore là-bas des descendants en Irlande et en Ecosse, beaucoup plus qu'on ne l'imagine.

Nous appareillâmes ensuite dès que possible pour notre destination: WORKINGTON, petit port du Cumberland. La première personne à monter à bord, après le pilote évidemment, fut Stanley BALDWIN, l'Ecoissais charmant que j'avais connu à LONDRES en 1935. Il faisait partie des services de l'*Intelligence* chargés de contrôler les entrées dans le Royaume Uni, sa parfaite connaissance du Français acquise au HAVRE l'ayant désigné pour cette affectation. C'est depuis cette date que, sans exception aucune, je reçois au mois de décembre chaque année la première des cartes enluminées de *Christmas wishes*, parmi tant d'autres qui veulent maintenir un contact entre amis qui se voient rarement.

Le premier soir, bénéficiant de la D.B.S.T. (double heure d'été britannique, équivalent de l'heure allemande en France), nous nous attardâmes longtemps à la fête du pays et je me rappelle le manège de chevaux de bois sur la place du marché. Je ne fus pas le seul à grimper sur la ronde estrade au son de cette musique foraine que la mode n'avait pas encore détrônée. Les filles voulaient connaître enfin ces Français dont elles n'avaient pas encore vu beaucoup d'exemplaires, ce petit port n'étant pour nous qu'une rare escale. Notre succès fut mémorable, mémorable aussi le souvenir que nous en avons gardé.

1942

Cependant, l'intérêt du lieu est sa proximité du District des Lacs. CARLISLE n'est pas loin et je demandais à m'absenter vingt quatre heures pour y aller prendre un autocar desservant ce pays qu'aimait mon père et qui avait été chanté merveilleusement par les plus grands poètes. KESWICK et WINDERMERE n'avaient été que des noms pour moi. J'allais connaître le premier des deux en logeant dans un hôtel réputé en temps de paix. J'y trouvais par hasard, au milieu des officiers en manœuvre dans la région, un CRIGHTON, de la famille des banquiers associés à BÉLIARD, d'ANVERS, dans la gestion de l'usine CAILLARD. C'est dans ces agréables montagnes qu'on les entraînait à la future invasion de l'Europe, ce fameux *Second Front* qui n'était qu'un espoir, dont on aurait aimé pressentir les prémices. La salle-à-manger de l'hôtel était éclairée par des vitraux profilant les silhouettes des RUSKIN et des SHELLEY auxquels le pays doit la plus grande part de sa renommée. Comme à ETRETAT, où des peintres célèbres aimaient s'isoler en contemplation de la nature, KESWICK avait ses poètes romantiques dont on connaît les élégies par cœur, pour peu qu'on soit sensible aux vers de la plus légère des langues parlées sur la terre.

Après ce bol frais d'air pur de la région des lacs, je retrouvais la grisaille et le charbon de WORKINGTON, d'où nous appareillâmes pour LIVERPOOL peu après. Le déchargement ayant eu lieu dans le Cumberland, le chargement de matériel d'aviation ne dura pas longtemps, du 6 au 9 juillet, le temps de faire connaissance avec les belles journées d'été du Lancashire. L'été anglais, que j'avais presque oublié depuis des années, me rappela que le cricket est roi du gazon, en guerre comme en paix, mais je n'eus pas le temps d'y aller m'en rendre compte, le commandant m'ayant demandé d'aller effectuer ma mission à LONDRES comme prévu. L'amiral AUBOYNEAU avait remplacé MUSELIER. C'était un jeune, comparé à ce dernier. Il s'intéressait surtout à l'aéro-navale et, dans sa nouvelle fonction, se montra beaucoup plus paperassier et tatillon que son prédécesseur dont le côté un peu flibustier avait alimenté la chronique des débuts de la Marine partie en dissidence. Figure légendaire un peu critiquée, pas toujours en plein accord avec le grand Charles, nous allions être tentés de le regretter. Sa popularité à bord des navires de guerre ne fut jamais égalée par la qualité du nouveau promu, dont les allures de jeune premier faisaient sourire les anciens. Sans doute les bureaux de l'Amirauté avaient-ils besoin de quelqu'un capable d'y mettre de l'ordre, maintenant que tout avait pris une allure de croisière et que de nouvelles unités s'ajoutaient aux premières, sur les différents théâtres d'opérations. Malgré la diversité de ces théâtres, il faut bien avouer que la majorité de nos bâtiments de guerre étaient surtout retenue par l'Atlantique Nord, qui ne connaît pour ainsi dire aucun été. Certains de nos camarades, après deux années sur une corvette dans ces parages, étaient affectés ensuite à une autre corvette, mais dans ces mêmes parages. C'est ainsi que SALIOU (devenu par la suite pilote de Seine) se porta volontaire pour les Fusiliers Marins au Moyen-Orient où il fut sévèrement blessé. Les convois de MOURMANSK étaient les seuls qui s'avérèrent pire pour les corvettes, à cause du pourcentage de pertes, mais ce que l'Atlantique Nord offrait de plus lassant c'était sa monotonie dans l'inclemence du temps.

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1942

Les voyages de côte d'Afrique étaient beaucoup plus cléments, pour ceux qui ne souffraient pas trop de la chaleur, mais la monotonie d'une guerre sans fin était la même. C'est pourquoi, après avoir narré deux de ces traversées aller et retour, je ne vois pas ce que pourrait ajouter l'histoire du troisième voyage. Cette lassitude et cette monotonie me feront opter plus tard pour la navigation de *tramping*, dont l'imprévu est le meilleur piment. Nous appareillâmes pour TAKORADI, nous eûmes comme d'habitude des alertes nous obligeant à des manœuvres et à être réveillés par des grenadages, sans qu'il nous fut jamais donné de savoir à quel point nous l'avions échappé belle. Après TAKORADI, nous remontions vers FREETOWN. C'est au cours de ce périple que nous apprenions en fin de journée, le 19 août, qu'un débarquement avait eu lieu à DIEPPE et alentour sans que nous ayions très clairement compris, sur le moment même, le but recherché. C'était encore le Pays de Caux la cible privilégiée, mais on apprit un peu plus tard que les Allemands tinrent à manifester aux Dieppois de la reconnaissance pour leur sérénité en rendant quelques prisonniers de juin 1940. Belle occasion de propagande, mais pourquoi la population aurait-elle accueilli les Canadiens avec enthousiasme puisqu'il ne s'agissait que d'une escarmouche sans lendemain, et non du fameux *Second Front* qui était l'objet de conversations quotidiennes. J'eus plus tard l'occasion de rencontrer un officier Canadien-Français qui me raconta comment il avait pu échapper à la vigilance des Allemands grâce à son parler un peu paysan et à la gentillesse des gens des fermes, jusqu'à ce qu'il ait pu rentrer en Angleterre.

Le chemin du retour pour nous, au mois de septembre, fut l'occasion d'un véritable émerveillement. Le convoi ne nous faisait plus passer au milieu de l'Océan, mais tout bonnement à 120 miles de BREST ! Un *Focke-Wulf*, silhouette noire et allongée dans le ciel, fit le tour de notre formation, probablement pour nous filmer, puisque ces avions de la Luftwaffe étaient principalement chargés de missions d'observations. Le moral de l'équipage était remonté : si l'on pouvait se promener aussi près des côtes de France défendues seulement par un avion d'observation, la puissance allemande était sur son déclin et nous savions qu'elle s'était arrêtée à AL ALAMEIN, puisque la guerre du Désert était celle que nous suivions de plus près, non seulement à cause du matériel que nous transportions à cet effet, mais à cause de la renommée de nos fusiliers-marins qui, avec le général KOENIG, avaient résisté à BIRHAKEIM au mois de juin, de la manière la plus héroïque. EL ALAMEIN allait être le tournant décisif de la guerre, le retournement des chances, la fin des victoires de l'Axe.

Le 15 septembre, nous entrions à BARROW-in-FURNESS. Si c'est de ce port qu'est daté mon certificat d'aptitude (!) à l'utilisation de nos Martin-Hotchkiss de nos P.A.C. et de nos F.A.M., c'est aussi de ce port que je garde le souvenir le plus vivant de l'hospitalité anglaise. Ce n'est qu'un exemple entre d'autres, mais je me rappellerai toujours comment des personnes, que nous avions rencontrées dans un pub autour d'une pinte de bière, nous demandèrent, à un de nos camarades et à moi, de venir en prendre une autre chez eux, puis, tout naturellement, déplièrent un couchage très acceptable, jusque-là dissimulé dans du mobilier de salon, en nous priant de leur faire l'honneur de dormir sous

1942

leur toit. Dans toutes les couches de la population, et il s'agissait ici de gens très simples, on s'ingéniait à nous rendre la vie agréable, puisque nous n'avions pas de nouvelles de nos familles. Ces gens avaient toujours un fils ou un frère à bord d'un bateau quelque part en mer et nous étions ceux qui leur donnaient un coup de main modeste mais non négligeable, parfois même héroïque. Je me souviens d'une apparition du grand Charles sur les écrans. Il serrait la main du roi George. Les spectateurs, dans la salle où nous étions, ne purent retenir leurs applaudissements, ce qui peut paraître exceptionnel dans un cinéma mais qui nous alla droit au cœur. Malgré ma sympathie mitigée pour ce général hors du commun, je ne pouvais m'empêcher d'éprouver un sentiment de fierté en remarquant qu'il avait presque l'air de se baisser pour serrer la main du souverain d'un empire où le soleil ne se couche jamais. Je me rappelai alors que notre duc de Normandie se reconnaissait quand même Vassal de la France.

A LIVERPOOL, le 21, je demandai mon débarquement pour raison de santé. En effet, le quart à la mer ne se concevant pas autrement que debout et même alerte d'un bord à l'autre de la passerelle, je souffrais d'une hernie qui m'invitait à m'appuyer à la rambarde pour y être plus à l'aise. Mais avant d'aller me faire hospitaliser, je comptais bien prendre les congés acquis depuis onze mois à bord du *Chateauroux*, c'est à dire vingt sept jours et demi. Je m'aperçus alors que, puisque j'avais accepté la solde des congés acquis au retour de chaque voyage, sans toutefois débarquer, je ne pouvais bénéficier que du congé du dernier voyage, soit une huitaine de jours. Je résolus de m'en pas tenir compte et je partis pour CARDIFF où m'attendait la mère de John PETRIE, venu en permission. Ce dernier me demanda d'être parrain de son fils Michaël qui devait être prochainement baptisé dans l'église de LLANISHEN par son oncle le révérend WELLINGTON. En attendant ce grand jour, je m'en fus faire un peu la tournée des amis, les SHAPCOTT, beaux-parents de Gerald HIGBY à BOTTISHAM près de CAMBRIDGE et les GAUNTLETT à GODALMING, dans le Surrey. C'est en allant chez les premiers que je poussai une pointe jusqu'à NORWICH dont le collège de filles parrainait le *Chateauroux*. Je fus reçu chez le révérend CHANDLER, dont la fille était une des meilleures élèves et une des correspondantes les plus fidèles du navire. La *British Ship Adoption Society* organisait ainsi des parrainages pour tous les navires, anglais ou autres, qui couraient les mers. Nous recevions des colis de lainages fabriqués par les élèves et des petites lettres charmantes étaient épinglées dans chacun des ouvrages que se partageaient les membres de l'équipage. Pour manifester notre reconnaissance, le Commandant et moi-même avions décidé, à chacun notre tour, d'aller visiter la *Norwich High School for Girls* dès que possible. C'est ainsi que Mary CHANDLER me présenta à la *Head Mistress* qui me fit entrer dans chaque classe, attendant de moi un petit discours qui ne pouvait être le même selon les âges évidemment. Je ne m'attendais à rien de semblable, mais la gentillesse et l'enthousiasme de ces enfants m'encouragèrent et c'est sur le ton de la conversation que je prenais la parole, répondant surtout aux questions posées. Je partageai le repas dans un grand hall et pris congé d'hôtes que je regrette de ne pas être allé revoir. Ce sont maintenant des mères de famille de ce Comté, et il faudra un jour que j'y retourne. On ne doit pas laisser tomber les amis des jours sombres, ce sont des souvenirs extrêmement émouvants.

1942

Les beaux-parents de Gerald, bon Ecossais né aux Indes, venaient l'un d'Australie, l'autre d'Afrique du Sud. Leurs filles étaient nées dans l'un ou l'autre de ces pays et elles étaient charmantes, n'oubliant jamais de m'écrire pour alimenter mon courrier qui, sur les navires Français-Libres, n'était jamais très abondant, puisqu'aucun courrier ne pouvait passer, sauf quelques rares fois par la Croix-Rouge de Genève. Personnellement je n'avais encore rien reçu de semblable, mais nous avions tous des amis en Grande-Bretagne. Dans le Sud, j'avais Mike GAUNTLETT, qu'on n'appelait plus T.G. comme autrefois à BRIGHTON, mais par ce diminutif plus amical. Puisqu'il ne pouvait reprendre du service en dehors de la *Home Guard* locale, mon ami était le représentant de *Docker Brothers* pour le Surrey. Cette grande entreprise de peinture ne recrutait ses délégués que dans le monde du Cricket. Cela faisait d'entrée de jeu un nombre considérable de clients éventuels à prospecter dans le cadre de ce jeu national plus populaire encore que le football, car il atteignait la quasi totalité de la population. Cette prospection fournissait à Mike GAUNTLETT le carburant contingenté pour sillonner la région, et si je restais trois jours chez lui, c'étaient au moins deux pour le plus amusant tourisme dans un des plus agréables comtés du Royaume-Uni. On s'arrêtait à midi dans les plus charmantes auberges qui servaient toute sortes d'appétissants sandwiches pour accompagner les pintes de bière un peu amère qu'on appelle *bitter* et dont la première que j'avais goûtée m'avait été offerte du côté de Dyke Road à BRIGHTON, le jour où nous nous étions quittés en 1935. La conversation de mon hôte n'était que la suite de celles que j'avais commencées cette année là, comme une confrontation de nos deux cultures. J'en apprenais bien autant que lui, car sa connaissance du Continent se limitait à l'épisode de la *Drôle de Guerre* et à la retraite de FORGES-LES-EAUX à DUNKERQUE, dans les circonstances que tout le monde connaît. Je lui parlais de la France traditionnelle, celle que les touristes ignorent et qui n'est pas dans les manuels, celle qu'on découvre au sein des familles et qui n'a pas accès aux journaux, celle qui est la continuité de l'Histoire et non cette perpétuelle déstabilisation dans laquelle se complaisent les envieux et les sans-joie qui ont toujours voix au chapitre. Il me parlait du bon sens anglo-saxon et des traditions que la modernité ne veut pas oublier, parce qu'elle n'aurait rien à y gagner. Serait-ce là ce qu'on appelle compromis ? Je ne sais, mais l'esprit de justice des Normands, qui est la base de leur sagesse, était pour nous le terrain de l'entente et de la compréhension mutuelle. Comme il avait été mon professeur, il connaissait ma force et ma faiblesse, il savait quoi dire qui put m'aider et à cause de lui, mon raisonnement a pu en gagner. Il restera pour moi un maître sans prétention et un ami. Il ne parlait pas de l'honneur, mais sa constante loyauté m'a prouvé qu'il y a souvent beaucoup plus d'honneur chez ceux qui par pudeur s'abstiennent d'en prononcer le mot. Très *old boy* d'une bonne *Public School*, il incarnait les vertus qu'on y puisait, sans en avoir hérité les défauts qu'on se plaît à imaginer. Pour celui qui a bien lu Rudyard KIPLING, ce sont des vertus qui ont fait l'Empire, à l'époque de VICTORIA, celle de l'Angleterre du cousin Osmond.

Je ne me rappelle plus si le baptême prévu à LLANISHEN eut lieu avant ou après mon séjour à l'hôpital *Hammadryad* de CARDIFF, mais je me souviens qu'à l'expiration de ma période de congé, je me présentai aux

1942

bureaux du célèbre GONNEVILLE, que sa position dans les affaires de charbon de la Manche de BRISTOL avait automatiquement désigné pour représenter les intérêts de la Marine Marchande de la France Libre. Le chef de bureau, un Gallois du genre un peu sournois et jaloux, à la vue de mes papiers, me fit remarquer de combien de jours j'avais excédé ma période de permission, qui ne devait être que d'une huitaine de jours, j'ai expliqué plus haut cette anomalie dont je n'avais tenu aucun compte, puisque j'avais effectué onze mois à bord du *Chateauroux*. C'est tout juste si ce parfait exemple de planqué dans toute l'acceptation du terme, ne voulait pas me dénoncer comme déserteur. Mon rire sonore attira l'attention de son patron qui, comprenant le ridicule de la situation, me fit mille politesses. Je compris pourquoi un peu plus tard. En effet, il n'y avait pas vingt quatre heures que j'étais sorti de la salle d'opération et à peine remis des séquelles de l'anesthésie à l'éther, que le vieux GONNEVILLE qui, comme agent consulaire, avait ses entrées partout, commença à m'entretenir des avantages qu'il y aurait à naviguer sur un de ses navires charbonniers. La désastreuse réputation que leur armateur et son matériel flottant avait acquis dans nos rangs lui faisait rechercher des officiers français avec une lanterne. Un peu éberlué, mais surtout encore très abruti, je le remerciai très poliment de s'être ainsi enquis si rapidement de ma santé et ne promis rien, me réservant d'en parler avec le Commissaire RAULIN à LONDRES pour le faire rire pour de bon. Je reçus un peu plus tard la visite d'un ancien condisciple de mon père, Marcel MÉRIOT, qui avait quitté LE HAVRE depuis des années. C'était le beau-frère de Pierre MEUNIER et des TROUVAY, propriétaires de la grande maison de SAINT-BARTHELEMY à côté de MONTIVILLIERS. Il avait été mobilisé dans la Marine en 1939, mais son âge, comme pour mon père, l'avait fait rentrer dans ses foyers. Quand je dis ses foyers, je ne sais si ce terme s'applique à un vieux célibataire qui vivait seul justement, dans l'appartement sur le même palier que la mère de John. C'est ainsi qu'il avait entendu parler de moi, et comme il s'ennuyait ferme, il me proposa de me louer une chambre chez lui, puisque je lui avais fait part de mon désir de ne pas importuner Madame PETRIE outre mesure. Il me parla de GONNEVILLE qu'il connaissait dans le monde du charbon depuis l'époque de la guerre de 14-18. J'appris ainsi qu'après avoir été affecté au secteur de la Mer de Bristol, cet ancien fayot de la Marine ne rentra pas dans sa Normandie natale, mais avait fait carrière à CARDIFF avec la plus grande réussite. Chose curieuse, il s'imaginait que le recrutement des francs-maçons anglo-saxons se faisait comme en France. Aussi, pour ne rien négliger dans sa réussite sociale, se fit-il admettre dans une loge locale. Sans doute dut-il être déçu d'être seulement entré dans les rangs d'une œuvre philanthropique, mais il ne laissa rien paraître devant un certain étonnement que ses nouveaux confrères ne se firent pas faute de laisser transpirer. L'ascension sociale espérée ne fut que celle que peuvent procurer des revenus respectables et immédiatement investis dans le foncier. A part cela, sa connaissance du marché du charbon lui permit de se poser en gérant de navires sous pavillon français pour la durée des hostilités. Sa façon de gérer en avait rapidement fait une caricature d'armateur un peu sordide, illustrant de la plus éclatante manière, l'idée que de méchantes langues se font des Normands. Les anecdotes ne se comptent plus, que les marins racontaient à son sujet. Il avait heureusement pour lui un fils fort estimable qu'il poussa à devenir

1942

officier dans la Marine et dont personne ne put médire, mais je n'ai pas rencontré de gens qui l'aient connu à la mer.

C'est lors de mon séjour à l'*Hamadryad* que la radio annonça le Débarquement allié en Afrique du Nord, la meilleure nouvelle depuis le retournement des chances à EL ALAMEIN où, après cinq mois d'arrêt, les troupes allemandes avaient vu leurs lignes enfoncées le 23 octobre. A cette date, CHURCHILL avait levé le ban sur les sonneries de cloches imposé depuis 1940. Les églises les avaient fait sonner à toute volée. Je les entends encore, tant cette musique de temps de paix avait manqué à nos oreilles. Les cloches d'un beau dimanche anglais sont encore ce qu'il y a de plus joyeux dans les campagnes, encore respectueuses du repos dominical traditionnel.

Comme je tenais à profiter des plaisanteries de tout un monde maritime de nationalités diverses, j'avais demandé à ne pas bénéficier d'une chambre individuelle qu'on pourrait réserver à plus malade que moi. On avait l'occasion de bavarder avec de charmantes infirmières et l'une avait reçu le surnom de *Sunshine* à cause d'une chanson à la mode et le méritait, car elle était tout sourire du matin au soir. C'est à elle que je demandai de ne rien nous faire perdre des nouvelles du Débarquement, qui intéressait tous les Français. Elle régla donc le haut-parleur du poste en conséquence et j'appris tous les détails de l'opération et les prises de position de DARLAN dont je ne devais pas m'étonner, puisqu'elles correspondaient à sa note de service dont j'avais pris connaissance à bord du *Ville de Stasbourg*. Son assassinat ou son exécution, selon le jugement que l'on porte sur le personnage, n'a pas fini de faire couler de l'encre et je me garderai bien de parler de ce que je ne connais pas. Les hautes qualités de technicien, sinon de stratège, dont il avait fait preuve avaient servi au grand républicain Georges LEYGUES à relever le niveau de la Marine Française. Pupille en quelque sorte de cet homme politique porté à gauche, je ne sais pas ce qu'il pensait de ceux qu'on appelle les *propriétaires de la Marine*, mais au moment où il entra, pour son malheur, de plein pied dans la politique, il s'en servit comme préfets avec de nouvelles casquettes qui ont terni l'auréole accordée à la Royale. Après avoir écarté de meilleurs marins et stratèges, il disposa d'une autorité qui lui permit de protéger son matériel à tout prix, pour finalement le rendre inutilisable au moment où, enfin, il ralliait le camp allié. Ce geste, qu'honnêtement tous les marins attendaient de lui, ne fut pas compris de tous. Les finesses de ses louvoiements lui coûtèrent la vie.

Le dramatique sabordage de la flotte qui suivit l'invasion de la Zone Sud de la France démontra, après le débarquement en Afrique du Nord, la loyauté des marins, mais dans une hécatombe matérielle qui ne pouvait se comparer qu'avec le sacrifice inutile de MERS-EL-KEBIR. Cet immense gâchis d'ORAN comme de TOULON aurait pu être évité avec un peu plus d'intelligence et surtout de prévoyance dans un cas comme dans l'autre. Mais l'heure n'était pas aux regrets et ce qui importait, c'était de remettre en marche tout le potentiel maritime français dans la machine de guerre alliée. Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

1942

Je n'avais jamais été le parrain de personne, et cela fait partie des responsabilités qu'on assume au cours de l'existence, les unes après les autres. John voulait manifester que j'étais son meilleur ami. A moi d'être l'oncle sur lequel on peut compter. Je crois avoir été jusqu'à présent un parrain fidèle qui n'a pas pris d'engagement à la légère. La marraine était architecte, amie de la famille et je me rappelle que John et Joyce étaient en ce grand jour tous deux en uniforme, lui de l'Artillerie, elle des W.R.N.S., le Révérend tenait le bébé dans ses bras pour en faire un Chrétien au dessus du baptistère de la vieille église, et ensuite je signalai le registre de mon nom et pas de mon pseudonyme, comme j'en avais pris l'habitude.

Il y avait, parmi les invités, des PETRIE que je ne connaissais pas, mais il était facile de les distinguer. Ils ont tous les yeux verts, sauf la fille de Ken et d'Edna qui les a de deux couleurs différentes. Kenneth PETRIE était le frère cadet de Charles, le père de John, et ne lui ressemblait en aucune manière, ni par la taille, qu'il avait grande, ni par le caractère qu'il avait particulièrement aimable. Il avait même un faux air de mon père, qui me le rendait sympathique. Les MARQUAND, (d'origine française via Jersey 1685), étaient assez originaux et je connaissais Eric, cousin germain de John, qui venait au HAVRE avant la guerre. Sa grand-mère habitait tout à côté de DOT, la mère de John. C'était une dame très âgée et très dynamique que j'avais plaisir à aller voir. Les SLATER, parents de Joyce, ne ressemblaient pas aux PETRIE, qui avaient toujours un pied à LONDRES, à cause de l'*International Paints*. Le père de Joyce était un ancien Chef Mécanicien. Ecossais et jovial, il avait élevé une famille nombreuse, soutenu par une épouse énergique qui, comme toutes les femmes de marin, ne sont jamais perdues pour un rien. Ken et sa sœur, Madame WELLINGTON, me manifestèrent beaucoup d'amitié, félicitant chaudement la mère de John de m'avoir accueilli chez elle comme son fils. Je ne passai du reste qu'une partie de ma convalescence chez elle, ayant très vite mis mon bagage chez son voisin dès que je fus en état de sauter dans un wagon de chemin de fer, en promettant de revenir bientôt. Avec ma soif de liberté, je ne voulais être à charge de personne et retournai à la campagne dans une auberge où j'avais déjà pris pension avant mon hospitalisation. COWERIDGE n'était pas très loin de CARDIFF et je prévis le *Pool* (via GONNEVILLE) de mes nouvelles penates. Je prenais les repas dans l'une ou l'autre des tavernes locales, mais l'habitude était de prendre au moins un repas sous forme de quelques légers sandwiches pour accompagner la pinte de bière. L'*Auberge du DUKE* se voyait de loin à cause du grand portrait du vainqueur de WATERLOO. C'était bien la taverne comme nous n'en avons plus en France, avec ses grosses poutres et ses pots d'étain au fond du bar. La guerre semblait loin et on parlait beaucoup moins des alertes, jusqu'au jour où un policier me fit remarquer que les étrangers ne devaient pas circuler en ville, passé minuit. Je lui formulai une sorte d'excuse un peu ironique, lui faisant remarquer qu'à la mer on ne m'obligeait pas à rentrer dans ma cabine passé minuit, bien au contraire. J'ajoutai, toujours avec l'urbanité dont je me sentais capable, que jamais en Angleterre on ne m'avait fait de réflexion de ce genre lors de mes séjours sur la terre ferme. J'avais peur de vexer ce Gallois pointilleux, mais je savais que les Français ne sont pas toujours persona-grata dans une région qui a

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1942

replonger dans mes livres de cours et passer l'examen de *Second-Mate* au *Technical College*, s'il y avait une session prochaine.

Je demandai à LONDRES l'accord de mes supérieurs. J'ai gardé la lettre qui me fut répondue : *Nous sommes trop à court d'officiers pour vous laisser à terre beaucoup plus longtemps.* On m'expliqua ensuite que le bureau de LONDRES pouvait réunir une commission devant laquelle trois ou quatre d'entre nous avaient la possibilité de comparaître. On y serait interrogé sur toutes les matières du programme, en Français et non en Anglais comme au *Tech* de CARDIFF. Le brevet serait provisoire et, pour qu'il puisse être confirmé en France, toutes les matières seraient traitées par écrit pour servir de dossier. Puisqu'on me laissait un répit, je ne levais plus le nez de mes bouquins, approfondissant la trigonométrie sphérique et les calculs nautiques.

C'est alors que je reçus les premières nouvelles de France. Ma mère avait par un côté de famille (Le MONNIER-OURSSEL-CAGNAT, Madame CAGNAT étant comme moi-même filleule de mon grand-père CAILLARD), un lointain neveu qui devait se rendre au Maroc. A tout hasard, elle écrivit une longue lettre qu'il put me faire parvenir chez les ACKLAND (via les HOWDEN), à partir du moment où l'Afrique du Nord rétablissait des relations normales avec le Royaume-Uni. Mais je ne pouvais répondre parce que, du même coup, les relations étaient coupées entre le Maroc et la France. J'avais maintenant une idée de tout ce qui s'était passé depuis l'Armistice, dans ma famille : exode dans le Maine-et-Loire, retour en Normandie et mille autres détails qui à l'époque, me parurent d'une importance capitale, sans oublier tous les décès survenus et les espoirs entretenus. J'aurais tant voulu en dire aussi long, mais comment ?

Pour fêter cet événement j'allais passer Noël chez les SHAPCOTT à BOTTISHAM près de CAMBRIDGE, et j'eus l'insigne privilège de pouvoir obtenir une place dans le chœur avec les belles-sœurs de Gerald HIGBY pour écouter la veillée des petits chanteurs de *King's College*. Il n'y a dans cette jolie chapelle aucune lumière électrique, seulement une bougie devant chaque place, ce qui rend d'autant plus féérique l'atmosphère de la cérémonie. Je pus ainsi me rendre compte qu'il n'existe pas au monde de formation de choristes atteignant cette perfection, ni VIENNE, ni ROME avec la chapelle Sixtine. Cette opinion, que j'étais alors incapable de formuler, me fut maintes fois confirmée depuis, par les personnes les plus qualifiées. Les trois filles SHAPCOTT avaient un jeune frère pour lequel on avait illuminé un sapin. J'avais ainsi l'impression de ces Noëls en famille, dont j'avais presque perdu le souvenir, sinon la nostalgie. Je rentra à CARDIFF pour retrouver mes fidèles amis et la mère de John nous tint éveillés jusqu'à l'arrivée de la nouvelle année. L'idée même d'un réveillon, comme cela se fait un peu partout en France, n'existait pas, mais comme la famille de mon père n'y avait jamais pensé non plus, cela ne me manqua en aucune manière. C'est comme à Noël, on est ainsi beaucoup plus dispos pour le déjeuner du lendemain. Outre Manche, il faut remonter jusqu'en Ecosse pour fêter cet événement un peu païen, mais pour cela il faut tout le décorum requis, haggis et cornemuse compris.

1942

pourtant des liens linguistiques avec la Petite-Bretagne de chez nous. Marcel MÉRIOT m'avait prévenu.

J'avais l'habitude de louer un cheval chez le père GRANT, qui était l'ancien *piqueur* de l'équipage local, celui du colonel HOMPHELY, au château de Penlynne, tout à côté. Ce cheval, d'un fort modèle, était d'une sagesse exemplaire et avait fait carrière dans les Gardes. Sa gloire était d'avoir participé au défilé du couronnement du roi George VI, cinq ans auparavant. Il maintenait une bonne allure, malgré le rationnement, dont les règlements ne prévoyaient d'allocations que pour ceux des maîtres d'équipage, habilités à détruire les renards, et non pour ceux des invités. À part deux ou trois permissionnaires de la Marine ou de l'Armée, on ne voyait avec le colonel que son *piqueur* et deux dames, dont l'une était une CORY, de CARDIFF. Une étudiante en médecine m'avait proposé de venir suivre avec elle ces rudes laisser-courres, mais c'était avant mon opération. Après, je dus attendre d'être rétabli pour enfilier à nouveau une paire de bottes et me coiffer du *bowler-hat*, puisque les invités ne pouvaient se permettre la cape de velours réservée au *Master* et à son *huntsman*. Par contre, le père GRANT m'avait confié un fouet, ce qui en France ne se donnait pas à tout le monde, mais ici les habitudes sont différentes, le fouet servant surtout à refermer les barrières quand on est le dernier à passer. Je me souviens qu'une fois je fus désolé de m'apercevoir que j'étais défermé. Il n'y avait plus qu'à rentrer au pas. Sur ce, un paysan me fit remarquer que je trouverais un maréchal au prochain village. En effet, je pus livrer ma monture à l'homme de l'art qui, en riant, me pria de ne pas me désoler davantage, la chasse ne pouvant manquer de repasser dans une direction qu'il m'indiqua, car ajoutait-il, la ruse du renard l'incite à des retours imprévus que lui, le magicien du pays, connaissait bien. C'est ainsi que je repris ma chevauchée dans la campagne des Galles du Sud, en me rappelant qu'il y avait peut-être en France des braves gens qui, comme les Chouans de jadis, n'auraient pas compris que des émigrés passent leur temps dans la lande galloise à poursuivre de rusés renards pour que de maudits anglais ne manquent pas d'œufs à leur petit déjeuner. Mais qu'aurions-nous valu sur une passerelle dans les convois d'Atlantique sans quelque exercice à terre de temps en temps ? Marcel MÉRIOT m'avait fait admettre comme *country-member* au *Penarth Golf Club* dans ce but. Là encore, à part quelques permissionnaires, on n'y pouvait rencontrer que de vieux hommes d'affaire bien connus à CARDIFF, qui me manifestèrent la plus grande amitié en apprenant que j'étais né aux *Docks* du HAVRE.

C'est là qu'un soir, après un parcours sous la pluie légère qui donne bonne mine aux joueurs, je tombai sur une photo d'un magazine comme *Country Life*. On y voyait une jeune fille sur un tracteur et la légende la citait en exemple : Evelyn JARRETT, aimable citadine, était venue rejoindre les rangs de la *Land Army* avec tout le courage d'une fille des champs. Ses cheveux blonds s'accordaient parfaitement avec le beige de la tenue et je compris pourquoi un si charmant sourire avait tenté le photographe. Comme il était indiqué que c'était à BATTLE, près d'HASTING, je décidais de lui écrire en espérant de pouvoir aller un jour la saluer. Pour le moment j'avais une autre préoccupation : me

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

C'est vers cette époque que des amis très chers de Marcel MÉRIOT, les GOULD, m'ayant invité chez eux, Donald, le maître de maison, me dit avec un air un peu fataliste : *Nous sommes heureux de vous connaître et vous nous assurez que ce pays vous plaît, mais moi je dis : Après la guerre vous rentrerez en France et vous n'aurez aucune envie de revenir.* Je me récriai, mais je dois avouer que je ne suis pas souvent retourné au pays de Gailles. Là dessus, je suis prié de venir au bureau à LONDRES. Après avoir dit *A bientôt* à chacun et même avoir été très gentiment accompagné à la gare par la mère et la femme de John qui m'embrassèrent avec émotion, je refis ce voyage pour la énième fois et m'installai au 27 Collingham Gardens que j'avais déjà apprécié. Tout cela pour apprendre que j'avais huit jours devant moi pour revoir mes cours, passer devant la commission, et être embarqué aussitôt après. C'était court, surtout qu'on insista pour que je regarde de près la *Compensation des Compas* et les *Règles de Barre*, qui sont les deux pierres d'achoppement des examens de la Marine Marchande. Je me vois encore me répétant le sublime message d'Archibald SMITH au cours d'allées et venues en métro, me souvenant combien le Captain WATSON avait su jongler avec les aimants du *Ville de Strasbourg* devant TOBAGO avant d'arriver à TRINIDAD.

Dans les couloirs de l'Amirauté, je me trouve nez à nez avec mon vieux camarade LESIEUR qui avait été mon voisin de dortoir à VERSAILLES dans les années 30. Il était bellement sorti de Navale à la veille de la guerre et s'était retrouvé à bord du *Tourville*, immobilisé à ALEXANDRIE en 1940. Il me raconta la plus invraisemblable histoire : N'ayant été nullement impressionné par la surpaye que le gouvernement français avait décidé d'accorder à ceux qui n'écouterait pas les sirènes anglaises ou gaullistes, il avait décidé avec d'autres amis, Enseignes comme lui, de ne pas rallier le bord un beau soir d'été. Cela n'était pas du goût de certains collègues qui, les voyant s'éloigner dans une direction opposée au bord, devinèrent leurs intentions et se jetèrent sur eux avec fureur. Jean-Jacques s'en était tiré avec un coup de couteau dans la hanche, qu'il n'aurait jamais imaginé recevoir d'une main qu'il croyait amie. C'est là une des histoires les plus tristes que j'ai jamais entendues et qui montre à quel point le fanatisme peut inspirer des garçons par ailleurs bien élevés. Encore une fois quel gâchis, comment a-t-on pu en arriver là dans la Marine, et pendant que l'ennemi est chez nous ?

Jean-Jacques LESIEUR était le garçon le plus droit que j'aie rencontré, le plus intègre. C'était lui qui tenait les comptes de questure au collège. Son sens du devoir était tel que lorsqu'on lui demanda où il comptait passer sa permission, il ne sut que répondre et l'amiral AUBOYNEAU profita de cette hésitation pour lui suggérer de rester à LONDRES et de venir chaque matin à son bureau parce qu'il avait besoin d'un officier d'ordonnance. Cela lui valut des aiguillettes d'or à l'épaule et un congé loupé. Comme il me paraissait mal logé, je lui suggérais de venir à Collingham Gardens, ce qu'il accepta aussitôt qu'il m'eut rendu visite et qu'il se rendit compte du confort dont on pouvait bénéficier pour une somme raisonnable, à condition de savoir frapper à la bonne porte. Nos Irlandaises furent ravies de connaître un Français de plus et moi j'avais un ami pour m'accompagner le soir lorsque j'en avais assez d'Archibald SMITH. C'est dans ces confortables dispositions

1943

que je fus pris d'une vilaine grippe ne me permettant pas de mettre un pied devant l'autre. LESIEUR prévint le bureau et, dans le courant de la journée, je reçus la visite d'une femme un peu roussâtre et très belle, habillée en médecin de la Marine Française. J'avais déjà rencontré Madame DENIS, l'ayant aperçue dînant avec l'Amiral. Je ne me doutais pas que j'aurais si rapidement affaire à elle. Elle était d'origine polonaise et connaissait son métier. Cela ne traîna pas et je fus sur pied juste pour le jour de l'examen.

Le commissaire RAULIN me plaça à une table, non loin de lui. D'autres jeunes officiers furent également placés, sans qu'aucun put communiquer avec l'autre. Tous les sujets furent passés en revue du matin au soir. Lorsque le moment fut venu pour moi de passer l'oral, je n'étais dominé par aucun de ces affres propres aux examens, mais l'oncle Archibald m'attendait au tournant et je butai dans les cosinus. Ma seule excuse était de n'avoir eu que huit jours pour faire le tour de ce génie de la *Compensation des compas*. Jusqu'à ce moment, je ne m'étais jamais rendu compte de l'importance que cette science particulièrement hermétique pouvait avoir pour des examinateurs dignes de ce nom. On ne peut imaginer l'importance qu'avait encore le compas magnétique, et je pense qu'il ne l'a jamais perdue, car il appartient à la série d'instruments de navigation qui ne doivent rien à la mécanique, même si le compas gyroscopique a beaucoup facilité la conduite des navires depuis. A l'époque, je n'en avais pas encore rencontré. Je n'allais pas tarder à en connaître un.

Même à LONDRES, en pleine guerre, il ne pouvait y avoir aucune indulgence pour un manquement à Archibald SMITH, mais le brave RAULIN me dit : *Ecoutez, je vous embarque sur le Cuba, ancien paquebot Transat actuellement transport de troupes entre le Royaume Uni et l'Algérie. Revoyez votre Compensation, c'est la seule épreuve éliminatoire sur laquelle vous butez, mais vous serez quand même interrogé à nouveau sur les autres. Le sextant et les règles de barre ne posent pas de problème pour vous, mais faites des problèmes de carte, il ne faudrait pas vous laissez piéger.* C'est ainsi que je fus expédié à nouveau en direction de NEWCASTLE le 27 février 1943, me rendant compte qu'une telle affectation était une faveur insigne due à un Havrais qui pensait me mettre le pied à l'étrier en direction de la *Transat* d'après-guerre. J'aurais voulu lui dire que, malgré ma naissance à cent mètres à peine d'un bateau de la *transat*, cette honorable compagnie, la *Compagnie* comme on disait, n'avait pas de ligne qui put m'attirer. Les *Messageries*, voilà une compagnie qui hantait des mers à mon goût, mais la *Transat* et l'Atlantique Nord, quel bain ! Vingt ans de côte du Pacifique via PANAMA, pour avoir droit aux salons des paquebots de NEW-YORK peut-être, mais surtout la veille dans la brume, comme les gars de TERRE-NEUVE ! Pour le moment, le *Cuba* était à quai à HEBBURN pour quelques retouches, puis SOUTH SHIELDS, où j'avais jadis fait l'acquisition d'un sextant d'occasion qui ne me quittait pas. C'était là que le pauvre PINSON avait été tué quelques jours avant mon embarquement sur le *Chateauroux*. Ici ce n'était plus le *Chateauroux*, vil cargo de côte d'Afrique, c'était un Transport de Sa Majesté qui gardait un souvenir de sa carrière aux Antilles depuis 1923. Je me rappelais être venu à bord pendant une

1943

escale au Havre, car un de nos condisciples était élève à bord, DESAUBLIAUX, un garçon charmant dont je gardais bon souvenir.

Pour lors, je fis connaissance avec le nombreux état-major au milieu duquel je devais vivre vingt deux mois de ma vie, vingt deux mois qui ont compté, car je n'ai jamais eu l'occasion de me trouver au milieu d'autant de vrais amis. Ce n'est pas à ce moment que je me suis rendu compte de ces amitiés, c'est après avoir passé ma vie en mer et n'avoir rien retrouvé de semblable.

Vingt deux mois à bord du Cuba

Le commandant Lucien DESCHÂTRES venait de succéder à MONAMIC, que je n'ai pas connu, mais plusieurs des anciens du bord en parlaient encore pour le décrire comme quelqu'un d'assez pittoresque. La France Libre n'a jamais manqué de personnages pittoresques dont on parle encore en riant. Le nouveau Pacha venait du *Président Houduce*, un de ces grands chalutiers armés par la Marine de Guerre et qui, compte tenu du petit nombre de navires ralliés aux FNFL, avait dès le début pris une certaine importance dans la symbolique de ces temps héroïques. La Côte d'Afrique avait été son champ d'opération après que le Capitaine de HAUTECLOCQUE eut pris passage à son bord pour être à pied d'œuvre au Cameroun où la grande statue du Maréchal LECLERC doit être encore là pour en témoigner. Pour nous c'était un ancêtre. Il n'avait pas trente huit ans, il avait acquis une expérience que nous respections, ayant commandé les navires autour du monde de la *Cie Dreyfus* avant d'être mobilisé comme Lieutenant de Vaisseau. A bord de l'*Houduce*, il s'était acquis la réputation d'un véritable père de famille avec tout ce que cela implique de sérieux et de bon cœur. Il est certain qu'un jeune Amiral AUBOYNEAU n'attirait pas sa vénération, puisqu'il avait été incapable de comprendre pour quelles raisons profondes un rapport faisait état de la peine du fouet (le *flogging* des Anglais) pour guérir à tout jamais un jeune inconscient de la tentation de manquer l'appareillage. C'était cela ou le Conseil de Guerre. DESCHÂTRES avait préféré se référer aux règlements de Sa Majesté encore en vigueur, plutôt que de flétrir la réputation d'un jeune marin volontaire. Il faut ajouter que la reconnaissance du dit écervelé envers son commandant fut éternelle. La réputation de notre Pacha le suivait et nous étions ravis qu'AUBOYNEAU l'ait muté sur le *Cuba* pour ne l'avoir plus directement sous ses ordres.

Le Commandant-Adjoint, car sur un navire de cette importance, la *Cunard*, notre armateur temporaire, en exigeait un, le Commandant-Adjoint Diégo CANOZ avait été avant la guerre un des plus jeunes à commander un P.L.M. ce qui lui avait rapidement mûri les réflexes. Bien que de nature très différente du Pacha, et plus jeune d'esprit, c'était comme lui un homme de bon sens, la sérénité incarnée et l'humour en personne. Il avait connu les difficultés de cette fameuse période de crise économique de 1929 à 1934, dont les marins avaient fait les frais en assistant au désarmement de tant de navires. Il s'était marié pendant son cours d'E.O.R. et son épouse, comme celle du Pacha, avait, nous le sûmes après, connu toutes les tracasseries causées aux volontaires partis chez DE GAULLE. Originaire de Franche-Comté, il avait longtemps vécu en Espagne où son père avait une situation. Il en avait rapporté, inscrit dans les traits de son visage, le plus étonnant profil d'Alphonse XIII dont s'étaient déjà gaussé ses condisciples de SAINT-LOUIS, lorsqu'il

1943

préparait l'Ecole Navale. Il aimait du reste raconter des anecdotes sur le souverain dont il était en quelque sorte le sosie et ne cachait pas son admiration pour un Bourbon de cette prestance. Son comportement à bord et sa majestueuse façon de régler toutes choses ne faisaient pas mentir la légende créée autour de son nom, et il fallait être CANOZ pour s'appeler Diego. Personne ne songea jamais à lui accorder un troisième gaillon dans la Royale avant la fin de la guerre, mais il ne cessa jamais d'être un parfait commandant. En fait, il avait accepté ce poste d'adjoint parce que personne n'en voulait. Commandant du *Charles L.D.* coulé dans l'Atlantique Nord au mois de décembre précédent, il ne quitta son bord qu'après s'être assuré de l'évacuation de tous et lui-même se raccrocha à un radeau que les embarcations perdirent vite de vue, dans le creux des vagues glacées. Ayant perdu connaissance, mais n'ayant jamais desserré les doigts du plat-bord du radeau, c'est complètement raidi, gelé et comme mort qu'il fut recueilli par un torpilleur anglais, deux ou trois jours plus tard. Après une convalescence qui le remit sur pied, on lui proposa, pour le rétablir complètement, ce poste d'adjoint, qui allait le soustraire aux impératifs de la passerelle sans le soumettre aux exigences quotidiennes de la vie d'un Second Capitaine, le véritable chien du bord.

Le rôle de ce dernier était presque entièrement dévolu au *Troop Officer*, un Gallois de la *Cunard-White Star*, auquel je fus adjoint très rapidement, en raison de mes facilités linguistiques et de mon goût pour les relations que l'on peut avoir avec l'Armée, à condition évidemment d'y exercer une certaine autorité au lieu de la subir. Shelton JONES, le *Troop Officer*, n'avait de juridiction que sur notre cargaison, c'est-à-dire la troupe, tandis que notre Diego, qui avait la haute main sur tout, réglait directement les problèmes d'équipage en tant que *Staff Captain*, et les problèmes de l'Armée avec le Colonel LAKE, qui avait obtenu exceptionnellement de ne pas changer d'affectation tant il se plaisait avec ses Français. Il avait fait la guerre de 14-18 et assumait sa charge avec une dignité qui n'excluait pas une certaine originalité. Nous nous moquions un peu de lui mais l'aimions bien, peut-être à cause de cette allure un peu caricaturale dans la tradition Armée des Indes.

Comme sur tous les transports de troupe, le nombre des officiers de Pont était impressionnant, sans toutes fois atteindre celui d'un *Queen* modèle du genre, où trois officiers se partageaient le même quart à la mer. Ici, nous étions deux seulement, un senior et un junior, mais c'est à tour de rôle que nous effectuions les deux tâches principales : La navigation et la veille. Cette dernière comprenait aussi la surveillance des matelots à la barre et aux ailerons de passerelle. Le Zig-Zag imposé nécessitait dans les convois à seize nœuds un contrôle particulièrement attentif de la manœuvre de la barre. Un gyroscope Brown doublait le compas magnétique, mais il ne se passait pas de jour sans déclenchement nécessitant une visite au poste central pour remettre les choses en ordre. Le spécialiste était notre ami ROULLET, le senior des seniors parmi nous. Venu des *Chargeurs Réunis*, il en était un des meilleurs représentants bordelais. C'était un célibataire un peu méticuleux qui donnait des leçons de navigation à qui voulait l'écouter. Méthodique et amusant tout à la fois, il était sans doute le plus respecté de tous les officiers du bord.

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

Jean-Robert PAGÈS était un peu son alter-ego, on disait toujours ROULLET et PAGÈS, mais si ce dernier venait également des *Chargeurs*, il avait été le condisciple de CANOZ à SAINT-LOUIS en préparation de Navale. Comme lui également il n'avait pas atteint la note exigée pour le Concours, qui était, soit dit en passant, une note élevée variant avec les années, mais il s'agissait d'un Concours, le plus haut avec Polytechnique. Les Enseignes de réserve français, s'ils n'étaient pas sortis de l'École, ne méritaient pas non plus ce qu'on appelle du nom de *recalés* de Navale, parce que ce mot est trop péjoratif pour des garçons de cette qualité, officiers de la Marine Marchande de grande classe. PAGÈS avait servi sur les corvettes et sur l'*Houdouca*, avec le Pacha. Nous avions là une équipe bien soudée, avec qui il était agréable de vivre et de travailler jour et nuit, au port comme à la mer.

Nous eûmes aussi un autre collègue, breton celui-là, répondant au nom de LE GUEN, mais il dut débarquer en cours de voyage, remplacé par Bernard-Jean-Paul LÉGLISE, de la *Transat*, qui était un garçon amusant avec lequel je rivalisais en dessin, ceux-ci se limitant généralement à des caricatures plus ou moins aimables de nos têtes de turc habituelles.

Les doublures, comme on appelait les lieutenants-juniors, étaient représentées par les trois jeunes que nous étions : GUYOMAR, TATON et moi-même. Les deux premiers venaient des cours d'Elèves du HAVRE et de PAIMPOL et avaient réussi à gagner LONDRES d'où on les avait envoyés à bord du *Théodore Tissier*, l'école navale où l'Amiral avait tout d'abord voulu m'envoyer. Ils n'avaient pas terminé leur temps d'Aspirant et n'étaient pas malheureux avec nous, sauf peut-être, GUYOMAR qu'on appelait *Flamberge* et qui aurait aimé en découdre au plus vite. Ce destin ne devait du reste pas lui être épargné un peu plus tard, mais il n'est malheureusement jamais revenu pour nous le raconter. C'était le plus charmant des garçons, avec un teint un peu diaphane qui devait faire des conquêtes. Comme il était Havrais, je me pris d'amitié pour lui, mais son véritable camarade était Georges TATON, un Malouin qui plus tard restera dans la Marine de l'État mais comme fusilier marin. Gaston, lui s'intéressait au canon, et avec FITZGERALD, l'officier RNVR, il avait été affecté à la manœuvre des pièces, ayant toute une série d'AMBC sous ses ordres. Ces affectations secondaires, que le Pacha avait décidées, ne nous épargnaient pas une heure de quart à la passerelle. La seule chose était que nous permutations les uns avec les autres, nous répartissant à tour de rôle dans les différents 11-à 3, 3-à 7, 7-à 11.

Près de nous, évoluaient les officiers-radio tenus à vingt quatre heures d'écoute, mais surtout à prendre les B.A.M.S. ou messages chiffrés, qu'ils passaient leur temps à décoder. A part cela, nous les employions beaucoup à la lampe Aldis, pour transmettre et aussi recevoir les signaux lumineux transmis par Scott en provenance du Commodore de convoi. Nous nous réservions les signaux flottants qu'on déchiffrait avec le MERSIG, petit bouquin qui variait avec les années et qui était orné de jolis petits dessins faciles à comprendre, dont les sous-marins ressemblaient à des requins. Les Zig-Zags étaient énumérés et nous nous y reportions pour fixer les plots sur la montre d'habitable.

1943

Non seulement le *Chadburn*, ou télégraphe mécanique, nous reliait à la Machine, mais surtout le téléphone qu'on saisissait à tout moment pour faire augmenter ou diminuer de trois ou quatre tours tout au plus, dès qu'on s'apercevait que le *matelot d'avant* s'éloignait ou se rapprochait de nous. Comme on le voit, il n'y avait pas tellement de différence avec le *Chateauroux*, sauf que les convois étaient plus rapides et les navires d'un plus grand tonnage. Nous étions deux fois plus nombreux et ce n'était pas du luxe, compte tenu du maintien de la sécurité et des problèmes soulevés par trois mille hommes de troupe à bord.

Avant d'évoquer la figure des autres membres de l'état-major (radios, mécaniciens et commissaires), on peut rappeler que, partis de SOUTH-SHIELDS le 6 mars, nous escalions du 9 au 16 à LIVERPOOL pour embarquer nos troupes à destination de l'Afrique du Nord, nouveau théâtre d'opérations avec la Tunisie où les Français participaient avec les alliés à mettre les Allemands dehors. C'est pendant notre séjour à LIVERPOOL que se déroula un des épisodes les plus curieux de la guerre sur mer, dont j'eus connaissance avant notre départ par mon frère Patrice qui s'était fait muter, après une de ses visites au Général, des effectifs de l'Aviation à ceux de la Marine. Ayant suivi un cours d'aide-commissaire, il avait été envoyé faire un stage sur la corvette *Renoncule*, à bord de laquelle mon camarade Francis LÉBOUCHER était officier. Je sus plus tard, par ce dernier, rencontré par hasard dans la gare de WATERLOO que, malgré l'amitié qu'il lui portait à cause de moi, il ne fit rien pour le retenir dans une carrière qui n'était pas faite pour lui. Je compris qu'il irait encore voir DE GAULLE pour retrouver une autre affectation. Le plus intéressant n'était pas, pour le moment, ses états d'âme ou son mal de mer, mais ce qu'il avait pu voir au cours de son unique voyage. Malgré tout le temps que j'avais passé en mer pendant la guerre, je n'ai jamais été témoin d'un tel spectacle. De conserve avec l'*Aconit*, autre corvette F.N.F.L., il avait pu se rendre compte de près que le commandant LEVASSEUR, ancien des *Messageries*, pour lors à bord de l'*Aconit*, torpillait coup sur coup deux sous-marins ennemis le U 444 et le U 432. Les circonstances de cet exploit jamais égalé au cours de la guerre ont été narrées en leur temps, je n'en dirai que l'essentiel :

Le convoi HX 228, *home-bound* au départ de la côte américaine, est de soixante et un navires rangés en quatorze colonnes, le 6 mars, sous les ordres du Commodore DUNN. L'escorte est de taille pour un tel convoi. C'était l'époque où l'on disposait de plus en plus de défense après des années de pénurie, et de torpillages intensifs pourrions-nous ajouter. Les Américains avaient même envoyé un porte-avion de petite taille et deux destroyers. Malheureusement, après un repérage de sous-marins dans le secteur, les Américains sont rappelés par leur base, les trois corvettes françaises-libres *Roselys*, *Renoncule* et *Aconit* restent avec trois Anglais et deux Polonais. C'est après huit heures du soir, le 10 mars, que quatre navires du convoi sont torpillés, le Commandant TAIT, Chef d'Escorte à bord du *Harvester* se lance dans une manœuvre de contre-attaque, pendant que la *Roselys* et l'*Aconit* vont couvrir l'opération de sauvetage des naufragés. A l'arrière du convoi, ce dernier va pouvoir s'intéresser aux sous-marins qui se glisseront hors

1943

du champ pour échapper à la contre-attaque par grenades. Effectivement, l'Aconit peut larguer à son tour cinq grenades, suite à l'écho-azdic, puis, malgré les consignes d'abandonner les naufragés au cours d'une attaque, le Commandant LEVASSEUR en pêche un bon nombre. De 11 heures du soir à 1 heure du matin, le convoi se reforme. Les escorteurs se replacent, puis le *Harvester* aborde un sous-marin, celui probablement qu'a déjà touché l'Aconit. À son tour celui-ci l'éperonne et le grenade. Cinq Allemands sont repêchés qui annoncent la couleur : U-144. Le *Harvester*, avec un arbre d'hélice brisé, demande qu'on ne s'occupe pas de lui et que l'on rattrape le convoi. Mais dans la matinée du 11, le Commandant TAIT demande assistance si la situation le permet. L'Aconit remet le cap dessus au goniomètre. Un sous-marin en surface est aperçu dans les jumelles du Commandant, mais il replonge. On aperçoit à l'horizon la mâture du destroyer, on entend alors l'explosion de la torpille et, avant que la corvette n'ait pu rattrier, il n'y a plus en vue que les radeaux de survivants. Toute l'action se passera entre midi et une heure. C'est à une heure moins huit que le grenadage commence après la chasse sur repérage-azdic. Le sous-marin coule profondément, puis remonte soudain en surface. Quatre coups de canon le réduiront à l'état d'épave, une épave qui coule pavillon haut à midi seize. Il s'agit du U-432, comme on l'apprend de la bouche des survivants qui vont rejoindre dans la soute-au-bosco ceux de l'U-444. LEVASSEUR-le-Taciturne sera fait Compagnon par le Grand Charles.

Je venais de raconter à bord ce que mon frère m'en avait dit au téléphone lorsque nous rencontrons à terre deux Enseignes qui ne tarissaient plus sur ce sujet dont les journaux faisaient état. Cela s'était passé cinq jours auparavant et nous appareillions pour entrer en Méditerranée cinq jours plus tard. Nous devions être à ALGER le 23. La veille j'étais de quart de 11 à 3, après avoir bien dormi de 8 heures à 11 heures du soir. Il y avait eu des avions alliés signalés et entendus, alors que nous n'étions pas si loin des côtes. Et puis tout d'un coup, ce devait être vers 2 heures du matin, sans que personne y prête attention, un avion que nous ne pouvions imaginer être un ennemi, et qui devait suivre les autres de près, tombe en altitude sous nos yeux et passe juste au dessus du *Windsor Castle*, le transport devant nous. Explosion, fumée, le temps de nous écarter de sa route, l'avion disparu dans la nuit, le paquebot sombrait. Ce n'était pas à nous de ramasser les naufragés. Il n'y eut pas un grand nombre de victimes, parce qu'un *Castle* n'est pas un *Glen*, une torpille aérienne ne fait pas disparaître un navire de cette taille en deux minutes, mais plutôt en deux heures.

Évidemment l'alerte avait été donnée, mais comme personne n'avait suspecté la nationalité italienne de l'attaquant, personne n'avait bronché et personne n'eut le temps de tirer. Néanmoins, les équipes restèrent un certain temps casque plat sur la tête et jumelles vissées aux yeux, et puis, tout en prévenant que d'autres avions pourraient revenir à l'aube, la fin de l'alerte fut donnée mais je me rappelle qu'en me réveillant le matin vers 7 heures, il y en avait qui n'avaient pas été se coucher et qui bavardaient dans le carré. C'est avec des regards d'envie qu'ils me virent baillant encore mais bien reposé. J'avais dû me lever parce que je crois que c'était dimanche et que les rapports que je devais entretenir avec la troupe me faisaient un devoir

1943

de veiller à la bonne disposition de l'assistance au *Morning Service* dans le grand salon. L'attaque dont le convoi avait fait l'objet pendant la nuit venait me rappeler que nous n'étions pas en croisière d'agrément et, pour la plupart des militaires embarqués qui allaient se battre dans quelques jours, c'était comme un avant-goût qui leur donnait à réfléchir, fournissant matière au sermon du Padre, comme on appelle les aumôniers dans l'Armée britannique. A ce moment nul ne savait combien de leurs camarades avaient été sauvés, mais le *Windsor Castle* en avait embarqué sûrement plus que nous, au départ de LIVERPOOL.

Nous étions le premier bâtiment de notre espèce à franchir les digues d'ALGER depuis les événements de 1940 qui avaient scindé l'autorité française en deux. Le Pacha avait reçu du Grand Charles des consignes très précises dont il nous communiqua la teneur afin qu'il n'y ait pas un faux pas et que tout se passe bien. Allant à terre nous eûmes l'occasion de croiser ceux qui nous appelaient *dissidents*, mais entre eux seulement. Nous apprîmes que la sépulture de l'amiral DARLAN était comme un sanctuaire bien gardé. Robert ROULLET, notre aîné, eut la curiosité de voir comment cela se passait. La sentinelle présenta les armes, mais il eut la surprise de voir un officier s'approcher de lui et lui dire poliment qu'ici on n'entrait pas. Il n'insista pas, mais se rendit compte qu'il n'avait jamais songé à dégrafer la croix de Lorraine de sa tenue avant de pénétrer dans l'enceinte de la Marine. C'était évidemment là l'explication, et il nous raconta son équipée d'un air triste. Les saluts échangés en ville étaient polis et froids, sans plus.

Le *grand Hôtel Aletty* était le quartier général de tout ce qu'ALGER comptait d'officiers alliés au repos et on y rencontrait tout le monde. Je retrouvais la ville que j'avais connue en 1938, mais avec plus d'effervescence et l'impression qu'on y subissait un rationnement, mais nous éprouvions un certain plaisir à entendre parler Français à tous les tournants de rue, comme il y avait longtemps que cela ne nous était pas arrivé. En trois jours nous avons appris beaucoup et avons la tête pleine de tout ce que nous avons vu. Le 26 nous reprenions la mer, les flancs vides, avec comme seuls passagers les survivants de l'équipage du *Windsor Castle* qui nous racontèrent les détails de l'évacuation. Certains n'avaient pas de quoi se vêtir décentement, ayant quitté le bord en pyjama. A peine sortions-nous du port, ayant débarqué le pilote, qu'une embarcation à moteur, pleine de jeunes gens un peu excités, semblait vouloir nous couper la route. Nous ne comprenions rien et le Commandant était gêné dans la manœuvre. C'est alors que nous comprîmes un peu tard qu'ils ne cherchaient pas à couper la route, mais à nous accoster pour monter à bord, ce qui était contraire à tous règlements et à toutes les consignes reçues. Ces jeunes, tout heureux d'avoir découvert un navire de la France Libre, voulaient nous rejoindre et se faire incorporer en territoire britannique, puisque la France Libre n'était pas encore représentée en Algérie. Ce qu'ils ne savaient pas, c'est que les admissions étaient closes, la France Libre ne fonctionnait plus comme avant, on n'enrôlait plus. Non seulement il ne pouvait être question de rivaliser entre LONDRES et ALGER, mais que pouvait signifier un volontariat de cette nature, tout ce qu'il y a d'honnête, mais qui n'avait rien de commun avec la *Dissidence* dont on nous avait accusé

1943

et qui maintenant faisait figure de titre de gloire ! On a dit que les premiers de ces émigrés étaient des fous, ceux de l'époque des revers alliés et des espoirs impossibles. Ensuite il y eut les sages, lorsque l'Axe pâlisait et que les Américains apportaient comme une garantie. Les succès alliés et les revers allemands poussèrent alors ceux qui eurent peur de manquer le coche, on pensa que c'étaient des lâches, le terme est trop fort, car s'il pouvait s'appliquer à certains, l'enthousiasme des jeunes gens d'ALGER n'avait assurément rien d'un calcul intéressé.

En mer, nous découvrîmes qu'il y avait une exception à cette règle. Un polytechnicien, nommé RIMBOURG, avait bénéficié de complicités et s'était clandestinement embarqué, recommandé par quelque personnalité s'intéressant au sort d'Israélites qui se sentaient méprisés à ALGER. Bien que cela nous étonna, on l'accueillit au carré avec sympathie et nous apprîmes, sans qu'il s'étendit trop sur le sujet, que les brimades réservées à ceux de son espèce étaient absolument révoltantes, tant de la part des Nazis, mais cela nous le savions, que du fait des autorités françaises, ce qui nous parut proprement scandaleux. Nous n'avions jamais imaginé que les mots de *principe de la collaboration* prononcés par le maréchal PÉTAÎN dans des circonstances dramatiques, auraient pu se concrétiser à ce point. Nous étions loin, du reste, d'imaginer ce qui se passait en réalité et qui fut découvert par la suite. Il y avait à bord trois Israélites, le médecin David MORRIS, que nous appelions *Barbe Rouge* et qui avait une âme d'artiste, parlant fort bien le français avec l'accent anglais, un des stewards, fourni par la *Cunard*, originaire de LIVERPOOL, et le docteur RAU, Capitaine-Médecin de l'Armée, réfugié d'Allemagne qui avait pris du service en Angleterre. C'était un homme éminent, respecté, dans son pays pour ses qualités professionnelles, mais qui était parti à temps avant d'être arrêté par les Nazis.

Contrairement à ce que beaucoup de gens imaginent, il n'y avait à bord, comme un peu partout dans la France Libre, que très peu de sympathisants pour les idées de la gauche. Ce qui est certain c'est qu'avant l'escale d'ALGER aucun de nous n'avait osé s'exprimer en idées politiques, c'était un chapitre étranger aux combattants volontaires qui ne pensaient qu'à voir leur pays libéré du joug allemand. Mais à ALGER on avait l'impression que la politique intéressait plus les habitants que la guerre elle-même, puisqu'il n'y avait là aucune occupation allemande à redouter. Je sus alors que notre Chef-Radio avait été pendant les années précédant la guerre très engagé dans l'*Action Française* au point de faire partie des gardes du corps de Charles MAURRAS, lorsqu'il se déplaçait en réunions publiques. Damas SOURIS attirait les sympathies naturellement et était comme ROULLET passionné de musique. SIBELIUS était leur grand homme. Son Second, Roger ROY, ancien représentant de la Maison RENAULT, ne cachait pas ses idées républicaines et se moquait un peu de nous tous qui ne penchions pas de son bord, mais comme je l'ai dit plus haut le terrain politique était un peu tabou, sans doute peut-être par dégoût de la politique qui nous avait amenés où nous en étions. Comme SOURIS, qui n'en parlait jamais, il se croyait l'idole des femmes et ne manquait pas une occasion de nous le prouver. Le 3ème Radio était Anglais et marié, HARDIE que nous n'appelions que WACK. Il avait un esprit inventif pas croyable et était

1943

fier de porter une tenue française, alors que plusieurs d'entre nous portaient la tenue de la Marine Marchande anglaise, du moins ceux qui n'étaient pas officiers de réserve, dans la Marine française.

J'ai parlé du docteur RAU. Son Major était le docteur PROTHEROE-SMITH, homme d'une certaine distinction, réservé et fort aimable qui reconnaissait avec beaucoup d'esprit la supériorité professionnelle de son Second. Les Commissaires appartenaient à la *Cunard White Star* et avaient tous été embarqués à un moment ou à un autre sur les *Queens*. Le Purser THOMAS, que nous appelions Tommy, était l'ainé de tous et invitait journellement le Colonel à faire son bridge avec notre CANOZ et quelque autre invité du jour avec qui il partageait du Pink Gin qui leur donnait ce teint rosé qu'on pourrait prendre pour de la bonne santé. Mais ceux qui préférèrent le whisky écossais prétendaient que le gin n'apporte que de l'hypocondrie. Ils montrent pour leur part le teint éclatant de leur bonne humeur qui est celle des véritables Scots. Quoi qu'il en soit de cette digression sur un sujet que connaissent bien les Commissaires, le Second de THOMMY était J.V. ROBINSON qui était fier d'avoir épousé une belle Sud-Africaine dont il prit pendant des semaines et des semaines la peine de faire le portrait en pied et grandeur nature. Il peignait avec beaucoup de goût, mais nous apprîmes par la suite que le chef d'œuvre réalisé par son mari l'avait fait rire et qu'elle l'avait mis au grenier. Pauvre Roby qui venait souvent jusqu'à notre carré se divertir, il ne se doutait pas alors que sa jolie épouse n'avait pas de cœur. Il en avait pour deux, c'était un chic type.

Le 3ème Commissaire était Jeff TURNER, qui décida de se laisser pousser une barbe blonde dans le genre du marin des *Players Cigarettes*. C'était un bien charmant garçon, discret et appliqué, l'esprit plein d'aventure. Il supervisait B.P. OLIVA, le 4ème de la série, un garçon jeune et enthousiaste qui parlait assez correctement le français et était ravi de cette occasion de se perfectionner. Je n'ai pas mentionné EARLIE, ancien du bord remplacé par THOMAS. C'était un monsieur et il était propriétaire d'un vieux pub dans le Cheshire, où se réunissaient les chasseurs de renard à courre. Il était lui-même très fier d'un handicap fort réduit au golf et ne manquait pas une occasion d'aller s'y exercer avec brio. Nous l'apprécions beaucoup.

X Il nous reste à évoquer la Machine dont le Chef était un Breton du HAVRE, Louis MADEC, qui, comme beaucoup de ceux de la *Compagnie*, comme on disait pour parler de la *Transat*, se donnait un peu des airs. C'était au demeurant un gentil garçon mais qui, apprenant que les Chefs Mécaniciens anglais portent quatre galons au lieu de trois en France, adopta la tenue anglaise qui, à côté de la tenue de Lieutenant de Vaisseau du Pacha, lui donna une importance qu'il n'avait jamais espéré. Cela vaut qu'on raconte l'anecdote de la *P & O*, la compagnie équivalente de nos *Messageries* : Apprenant que les Chefs allaient être dotés d'un quatrième galon, les Commandants décidèrent, d'un commun accord, de n'en porter aucun sur les manches, mais seulement un gros sur l'épaule. Rien ne put les faire revenir sur leur décision qui ridiculisa leurs souffredouleurs de la Machine mais il fallait bien se considérer comme les héritiers des Captains des Indiamen, les vaisseaux de la *Compagnie des*

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

Indes pour se permettre un tel geste de grandeur offensée, pour ne pas dire de mépris pour la mécanique.

Le Second de MADEC était LOBRY, une puissance de la nature, qui avait un cœur en or dans une carrure athlétique. Il appartenait aux *Messageries* et les airs supérieurs de son chef ne l'impressionnaient pas. Paul HAULET et Toto CHEVALIER, dit *Petit Cheval*, avec lesquels je conserve des liens d'amitié, me donnent à penser que les autres ne sont plus, ce sont des fidèles de cette équipe dont le malheur commun avait fait comme une famille. J'ajoute COÏC et NÉRAUD pour la Machine, mais aussi GONTHIER l'écrivain et SEYMOUR le Capitaine qui secondait le Colonel LAKE. C'était un joyeux compagnon qui avait fait la guerre de 1914 et nous racontait son arrivée en France. Comme il était bon musicien, nous le faisons jouer sur le piano à queue du grand salon. Tout le répertoire de la Grande Guerre y passait. Il nous racontait comment il avait empêché le Prince de Galles, futur EDWARD VIII, de prendre comme par mégarde une cigarette appartenant au paquet d'un soldat dont il visitait le baraquement : *No Sir, ils n'en ont pas tant*. Le prince comprit et remit la cigarette dans le paquet en se confondant en excuses. Même un prince a encore à apprendre.

Le carré Pont n'était pas le carré Machine. Les deux étaient pleins, mais il arrivait qu'on s'invitât. Nous étions servis par un inénarrable maître d'hôtel qui se permettait des réflexions dans le genre du *Jeeves* de Woodhouse. Nous avions aussi un charmant Indochinois qui savait repasser les tenues blanches en les humectant au vaporisateur buccal confectionné par ses soins. Les blanchisseurs asiatiques sont les meilleurs du monde, c'est pourquoi ils tiennent tant de boutiques de cette spécialité.

Comme sur tous les paquebots de la *Cunard* et d'ailleurs, le service restaurant était considérable et, à part le maître d'hôtel et les garçons qui nous étaient particuliers, tous les autres étaient de LIVERPOOL, comme dans la *Transat* ils étaient tous du HAVRE. Le *Chief Steward* avait un air de vieil amiral et supervisait tout ce monde en accord avec le Commissaire THOMMY qui, lui, ne se déplaçait pas beaucoup. Ce *Chief Steward* en avait d'autres moins galonnés sous ses ordres. La forme très particulière des galons du Service Restaurant avait valu à leur patron le sobriquet de *Captain Zigzag*, mais je ne pense pas qu'il ait jamais été au courant de cette impertinence envers un homme de son âge, vétéran de l'autre guerre comme son Second. Notre aîné ROULLET l'avait une fois fait appeler au Carré devant nous tous et lui, qui s'attendait à quelques félicitations, s'entendit dire ces simples mots : *The food is infect* ! Bien que cet adjectif français n'existe pas en anglais, le mot lui-même existe comme verbe et veut dire empester. L'adjectif est *infectious*, se traduisant par *contagieux*. Le malheureux *Chief Steward* faillit avoir une attaque et son admiration pour nous fondit d'un seul coup, à moins qu'il ne se sentit démasqué dans tous les petits trafics sur la nourriture dont tous les intendants de navires se rendent assez fréquemment coupables et dont le résultat est dans les opérations financières qui leur assurent une vieillesse à l'abri du besoin. Je retrouvais dans les yeux de mes camarades le même

1943

regard de revanche que j'avais cru déceler à bord du *Caraïbe* lorsque le Maître Commis fut hué le jour du passage de la ligne, trois ans auparavant.

Les garçons qui étaient sous ses ordres faisaient à bord une joyeuse bande de tous les âges et nous avions coutume d'estimer qu'ils étaient la crème de ce que pouvaient produire les ruisseaux de Toxteh, le plus affreux quartier des docks de LIVERPOOL. Cette opinion un peu outrée et nullement justifiée venait de cet accent du Lancashire qui résonnait dans les coursives des cabines des passagers. C'était un peu l'équivalent de ce qui a cours dans le quartier de l'Eure au HAVRE et qui ne donne pas aux étrangers une haute opinion de la langue qu'on peut entendre sur les bords de la Seine, puisque le Français du port de ROUEN ne vaut guère mieux. Ceci dit, je conserve pour cette équipe une part d'affection que je leur dois en retour de celle qu'ils m'ont une fois manifestée, au moment où je m'y attendais le moins.

Quant à l'équipage français, du Pont et de la Machine, il était sans doute une image de ce que représentait un mélange de plusieurs compagnies de navigation, mais certains étaient de l'armement d'origine à l'époque de la *Transat*. Ils avaient comme les officiers une même préoccupation dans le malheur inhérent aux émigrés de toutes époques : Le manque de nouvelles de la maison et à mesure que les années passaient, ce malheur nous réunissait davantage et je ne pense pas qu'aucun des anciens ait depuis éprouvé une telle communion d'esprit sur aucun navire du temps de paix. L'exil volontaire cela s'appelle de l'émigration, ce n'est pas toujours très bien vu, mais cet ostracisme crée aussi un lien qu'on ne peut oublier. Il y avait pas mal de Bretons, mais aussi d'autres points du littoral, notamment du HAVRE et de FÉCAMP, mais aussi quelques gars de l'intérieur parmi les AMBC qui armaient les pièces avec quelques Anglais. Le gros Chef Canonnier français s'entendait avec son compère anglais comme LAUREL et HARDY, car ce dernier était aussi agile que l'autre était empoté, sous l'œil de GUYOMARD et de FITZGERALD.

C'est à GLASGOW que nous devions reprendre notre chargement de soldats. Nous restâmes cependant deux jours du 5 au 7 avril sur rade de GOUROCK, la base de nos corvettes de la France Libre qui faisaient un si dur métier d'escorte en Atlantique et même jusqu'à MOURMANSK que jamais nous n'eûmes le toupet de nous plaindre avec le confort dont nous bénéficions et qui leur était absolument inconnu. Non seulement il y eut de la casse chez eux, mais les conditions de vie à l'étroit dans leurs minuscules boîtes à sardines n'ont pas une seule fois permis à leur imagination de penser que la mer était jolie.

A GLASGOW, je connaissais le *Saint-Enoch Hôtel* et nous y rencontrâmes des W.R.N.S, qui étaient les roitelettes (WREN veut dire roitelet) de la Marine. Recrutées dans les bonnes familles, elles sortaient en groupe et ne se permettaient pas les écarts qu'on pouvait observer dans deux autres services les ATS de l'armée et les WAAF de l'aviation. Le garçon qui servait était d'origine yougoslave mais avait servi dans la Légion où il avait été blessé. C'est dans une rue voisine que j'acquis une pipe de bruyère Dunhill qui vint relayer mon Abdullah, elle était noire et rugueuse. J'en parle parce que je les ai encore

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

toutes les deux et sont, avec mon rasoir, les deux seuls objets qui aient traversé autant d'années avec moi en toutes sortes de points du globe. Cette considération un peu enfantine peut faire rire, mais tous les jeunes gens de notre génération avaient une grande considération pour leurs pipes qui ne pouvaient être que de très bonne qualité. Le tabac, qui ne nous était pas mesuré chichement, était, avec la cave allouée, un de ces petits dérivatifs qui confirmeraient cette ancienne définition du marin : *Homme vivant sur la mer et se nourrissant d'alcool et de tabac*. Le mot *uniquement* n'appartient qu'à la légende. Mais d'autres dérivatifs pouvaient amener l'équipage à apprécier l'escale de GLASGOW, parce que tout le monde sait que c'est sous le pont du chemin de fer que la pénombre est la plus propice aux rencontres. C'est sous ce pont plein de boutiques que j'acquis une des cravates du Clan familial, qui me paraissait la seule, avec celle de la Merchant Navy, digne d'être arborée avec un costume civil pour aller en ville pour ainsi dire incognito.

Cette fois je n'eus pas à effectuer l'aller-retour LONDRES auquel j'étais habitué l'année passée et, de toutes manières, j'imaginais que si nous allions faire plusieurs voyages de rang avec l'Afrique du Nord, j'aurais l'occasion d'aller me présenter devant la prochaine commission pour l'examen de Lieutenant dont il avait été question avant mon embarquement. Je n'imaginais pas la suite et que tant de mois s'écouleraient avant notre prochain retour au Royaume-Uni. Nous appareillâmes le 7 avril pour attendre six jours sur rade de GOUROCK la formation du prochain convoi des navires de notre espèce c'est à dire ceux qui pouvaient atteindre seize nœuds. En fait, nous n'eûmes jamais à maintenir une vitesse supérieure à treize ou quatorze nœuds. Il nous fallut une semaine pour atteindre ALGER où nous entrions le 23, jour de la Saint-Georges, qui était à la fois ma fête et celle de notre jeune TATON, dont je partageais la cabine encore pour quelque temps. J'obtins, peu après, de bénéficier d'une cabine pour moi tout seul, mais comme il n'y en avait pas à la hauteur de ce pont et que j'étais le dernier embarqué, je me vis obligé d'aller loger au pont principal des passagers à côté des commissaires, des médecins et de l'officier canonnier. Je bénéficiai ainsi des services empressés d'un steward de la Cunard ce qui me permit de mieux connaître cette race, dont mes camarades de l'étage au dessus étaient séparés non seulement par la ligne de démarcation entre l'état-major Pont et le monde des passagers, mais aussi par la langue, qui bien que familière maintenant aux Français Libres, demeurait quand même une frontière linguistique traditionnelle. Personnellement cette frontière ne m'affectait en aucune manière et comme je devais servir de trait d'union entre le bord et la troupe avec Shelton JONES, le *Troop Officer*, il était meilleur que je sois accessible à ce niveau de pont. Mon anglais ne se détériorait pas parce que, malgré l'accent du Lancashire de mon steward, j'avais quand même mes voisins de cabine qui étaient des gens bien élevés utilisant un langage châtié, et de bon aloi. En fait il n'y avait que Diégo et moi qui vivions vraiment en contact permanent avec nos Britanniques mais ne m'intéressant plus depuis longtemps au bridge, je ne fus qu'une seule fois le partenaire de Diégo au jeu du Commissaire et du Colonel. Mais comment pourrais-je jamais oublier l'intonation de notre ami qui de mois en mois avait tendance à se calquer sur cet impayable accent de Poonah dont ne se

1943

départissait jamais le Colonel, qui n'avait jamais appartenu à l'Armée des Indes mais voulait en avoir la coquetterie un peu désuète.

Cette fois nous n'eûmes pas le temps d'aller flâner en ville. La seule chose que je me rappelle c'est qu'au petit jour la police ramena à bord un de nos stewards qui s'était fait voler sa chemise et même son pantalon en s'attardant un peu trop dans la Kasbah où a toujours grouillé toute une faune équivoque et sans scrupule. La sobriété n'étant pas la qualité majeure des produits de LIVERPOOL, nul ne s'étonna d'une mésaventure somme toute banale, même si elle était humiliante, et personne ne plaignit la victime. Ayant appareillé le 24, nous étions le 26 à GIBRALTAR, cette forteresse toujours aperçue de loin, qu'enfin j'allais connaître. Tout un monde fourmille dans les heures de ce jour au pied du fameux rocher. A la tombée de la nuit, les oiseaux sont envolés, des centaines de commerçants ayant baissé leur rideau de fer se hâtent vers la frontière qui se referme derrière eux. Il en est ainsi chaque jour que Dieu fait, les Espagnols n'ayant le droit de demeurer en un point aussi stratégique qu'au grand jour et duement fichés pour éviter des infiltrations indésirables, au milieu d'une guerre dont le rocher reste comme un centre géographique vital. Si l'ennemi tenta de l'investir en franchissant les Pyrénées, il y eut au moins une opposition farouche de la part du perspicace Galicien qui pour rien au monde n'aurait replongé son pays dans la guerre, et du mauvais côté encore, il le sentait bien. Je crois que les Espagnols lui en surent gré, alors que la chose semblait n'être remarquée par personne, pour ne faire de peine à quiconque.

Au détour d'une rue, je me trouve alors face à face avec un Enseigne de vaisseau français. C'était DESAUBLIAUX. Je lui dis que je suis à bord du navire qu'il m'avait fait lui-même visiter peu avant la guerre. Il me regarde avec des yeux blancs, fait celui qui ne me connaît pas et froidement me dit : *Je ne vois pas ce que vous voulez dire*, en évitant de me tutoyer et tourne les talons. J'avais su beaucoup de choses, j'avais vu la tunique ensanglantée de mon camarade Jean-Jacques LESIEUR, mais cela à l'époque de la *Dissidence*, comme ils disaient. Mais cette époque était révolue, nous étions dans la même guerre, l'armistice qui nous avait divisés était rompu, et un bon camarade, sinon un ami, un garçon qui paraissait droit et loyal, n'a pas le courage de me reconnaître parce que les événements nous ont séparés. C'était impensable, mais cela justifiait mes appréhensions lorsqu'à LONDRES, on avait voulu me montrer un avenir dans la compagnie des *tuyaux gris*. Les barres de perroquet, le perchoir, comme on allait bientôt dire, se dressaient comme une barrière infranchissable. Tant pis pour eux ! Je plaignais ces malheureux, éternels vaincus de TRAFALGAR qui, oubliant que les défaites navales françaises n'étaient dûes qu'à la pingrerie des gouvernements de la France, reportaient leur mauvaise humeur héréditaire contre leurs courageux adversaires, insulaires de fait et forcément marins de nature. Il y a là une espèce de mesquinerie que certains ont su malheureusement exploiter d'une manière assez ignoble. Soyons tout de même reconnaissants à des gens qui acceptent d'aller garder, très loin de chez eux, des rochers ingrats, pour ne pas les confier à de fantaisistes populations qui ne feraient pas le poids, à GIBRALTAR,

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

comme aux Malouines, devant de dangereuses forces subversives. Le colonialisme c'est aussi le sacrifice et pas seulement l'exploitation.

Le 3 mai, nous quittons ce bout de l'Europe pour retrouver un morceau de la France au Sénégal, d'où le gouverneur BOISSON nous avait jadis chassés, et d'où un navire français n'avait pas hésité à tirer sur le petit-fils de FOCH déployant un fanion blanc de parlementaire. Enfin c'était du passé et, pour le moment, le Commandant DESCHÂTRES distinguait dans la brumaille les deux Mamelles qui permettraient un atterrissage aisé sur le port de DAKAR. L'escorteur anglais qui n'avait rien distingué en était éberlué et nous signalait : *Excellents navigateurs, je vous suis*. Cette fois c'étaient une ou deux corvettes françaises libres qui nous attendaient. Le peu de temps que nous passâmes sur rade fut l'occasion de renouer avec de vieilles amitiés. Notre Pacha retrouvait le Commandant JANVIER, son voisin à PAIMPOL. Son Second était Jean-Jacques LESIEUR que j'avais laissé à LONDRES et qui me racontait que son embarquement sur la *Détroyat* n'était pas toujours sous le signe de la facilité. Le brave JANVIER, honnête réserviste, était plus dur que ceux d'active. GUYOMAR et TATON retrouvèrent HEUZÉ et aussi Jean SALIOU qui n'était plus dans les R.N.R. mais en tenue française. La réception dont ils furent les héros fut pour eux comme un événement placé sous le signe de la plus grande euphorie, au point qu'ils ne rallièrent leur bord que le lendemain matin. Et nous repartîmes : LAGOS le 30, avec l'embarquement de trois mille soldats nigériens, départ le 2 juin, TAKORADI le 3, jusqu'au 6. La chaleur des cales était étouffante et l'odeur forte. Le pauvre ROULLET devait traverser au moins une fois par jour, si ce n'est deux, une zone à côté de laquelle les casernes du Paris la nuit sur rade de BREST semblaient simple cave de Roquefort bien ventilée. Le local du gyro Brown se trouvait au centre du navire au milieu de cette caserne flottante transformée en case indigène duement calfatée par un black-out intransigeant. Personne ne se plaignait, mais j'y suis allé et je m'en souviendrai longtemps.

L'île Sainte-Hélène, qui vit la fin des rêves de Napoléon BONAPARTE, se trouve à mi-chemin sur la route du CAP, mais nous passions trop au large pour l'apercevoir. Je ne me rappelle pas si c'est à la formation du convoi à TAKORADI que nous commençâmes à naviguer, de conserve avec la *Neuwe Holland*, toujours est-il que c'est au cours de ce voyage que nous commençâmes à nous connaître. C'était un navire sensiblement pareil au nôtre et transportant une quantité semblable de troupes nigériennes à destination des Indes. L'escale du CAP ne nous retint pas, du 15 au 16 juin, mais celle de DURBAN, du 20 au 25, remua tant de souvenirs que je me la rappelle comme si c'était hier. J'allais revoir tous les amis que je m'étais fait deux ans auparavant et dont je n'avais plus de nouvelles. Je retrouvais Sally HANNELL à la Standard Bank où elle était employée. Elle me raconta qu'elle s'était mariée avec un Norvégien du nom d'Adolf WICKSTRÖM, qui était Second sur un cargo après avoir été dans la Marine du roi HAARON. Je vis son portrait chez elle, et lui promis si je le rencontrais de lui dire mille choses aimables. Le père d'Audrey HOWDEN m'invita à passer une soirée à la campagne au milieu des fleurs et je fus reçu comme dans la famille, sa femme se montrant aux petits soins, tous deux ravis de me retrouver en meilleure forme que lorsque je débarquais de MADAGASCAR où les

1943

conditions d'existence m'avaient affaibli. Je pus aussi donner des nouvelles d'Audrey que j'avais vue à LONDRES en bonne santé dans sa tenue des W.R.N.S. On me demanda si elle était belle. C'était très difficile de répondre à une telle question, mais je pouvais assurer que la régularité de ses traits jointe à la droiture de son caractère en faisait un parti présentable. J'aurais voulu répondre avec enthousiasme à un père désireux d'avoir des nouvelles de sa fille. Comme j'aimais bien Audrey, sans éprouver de tendre sentiment, et que je l'appréciais, sans être ébloui par la ligne de son allure, je pouvais être honnête en disant à quel point je croyais qu'elle trouverait sûrement dans la Marine de Sa Majesté un officier dont elle ferait le bonheur. C'est du reste ce qui arriva par la suite, mais bien des années après. Le merveilleux climat que je trouvais à la même époque ou à peu près, à deux ans d'écart, me fit garder de l'Afrique du Sud le souvenir d'un paradis où l'on ne rencontrait que des gens aimables. Il est vrai que je connaissais fort peu d'Afrikaans ou d'Afrikanders, parce que le Natal est surtout anglais et même si la ville de DURBAN porte le nom du Français d'URBAN, c'est vraiment un morceau de l'Empire qu'on retrouve au Sud de l'Océan Indien.

Je ne pense pas que nos Nigériens aient été libres d'aller en ville. Il y avait déjà assez de troupes qui envahissaient les rues, sans que nous en rajoutions, et de couleur encore, dans un pays où une discrète mais véritable discrimination existait dans les lieux publics et les moyens de transports. Personne ne s'en plaignait et chaque groupe ethnique vivait entre soi. Cependant les petits écriteaux qu'on voyait dans les toilettes et les autobus avaient été disposés pour éviter des heurts et des dégoûts et non pour attiser des haines. Je rencontrais des gens qui me racontaient comment le centre de la grande ville avait été gagné sur la brousse et l'insalubrité, du temps même de leurs parents et de leurs grands-parents. C'est pourquoi ils se sentaient bien chez eux et non chez d'autres qui n'avaient été attirés là que pour vivre de la prospérité des Blancs. Je m'émerveillais de ce pays neuf et comme je m'en exprimais devant une vieille dame, fille d'un général français qui avait dû se distinguer au cours de la guerre de 1870, elle me reprit en me disant qu'il était dur pour une dame bien élevée et respectée dans sa province de vivre dans un pays qui n'avait pas connu sa famille. Elle se sentait seule et pour ainsi dire invitée par pitié à quelques bridges guindés, car elle avait des revenus lui permettant de vivre à l'hôtel à longueur d'année. Cette image des pays neufs à laquelle je n'avais jusqu'alors pas songé me fit comprendre pourquoi ceux qui s'y plaisent sont ceux qui ne laissent rien d'intéressant derrière eux, ni affection, ni réputation. Cependant ceux qui font partie de tout un groupe d'amis de toujours, comme les HOWDEN au milieu d'autres Ecossais, ne peuvent que se réjouir de ne jamais souffrir du climat et de vivre largement d'une région prospère. L'Afrique du Sud est un pays qui réussit, mais comme on n'en parlait peu il n'avait pas encore fait d'envieux. Ceux que je rencontrais n'avaient pas l'air de craindre l'avenir. Le seul problème semblait être les relations parfois difficiles avec les Boers parfois un peu obtus et généralement entêtés à n'utiliser que leur langue, uniquement comprise, en dehors de ce pays, que par les Hollandais, et encore !

1943

Au bout de cinq jours, il nous fallut reprendre la mer et je donne à penser ce que pouvaient être mes réflexions en passant au large de la Grande Île, maintenant ralliée, MADAGASCAR, où j'avais passé quelques mois de ma vie militaire dans des conditions d'incertitude si peu glorieuses qu'elles me faisaient préférer mille fois la cible flottante que nous faisions avancer à force de point d'étoiles et de méridiennes bien calculées. Nous rivalisions avec notre Conserve le *Neuwe Holland*, et avions fini par désirer un jour les rencontrer à terre, puisque nous étions dans le même bain depuis des années maintenant, des exilés qui n'avaient d'autre souci que de bien faire leur métier de marin, la seule patrie commune semblant bien n'être faite que des glauques profondeurs de la mer, celle qui assurément se refermerait un beau jour sur nous.

En attendant cet incertain beau jour, la mer se refermait sur quelques victimes de la fièvre cérébro-spinale, épidémie qui semblait avoir atteint nos soldats Nigériens. Mes devoirs auprès du *Troop-Officer* m'obligeaient à représenter l'autorité du Pacha aux obsèques, si j'ose m'exprimer ainsi, dont bénéficiaient les pauvres bougres. Le charpentier du bord eut fort à faire pour en coudre quelques uns dans le cercueil du marin, fait de toile et lesté d'une gueuse. Ils eurent droit au Pater récité en Anglais à la poupe du navire et au pavillon en berne à mi-drizse de la corne d'artimon. Si ces obsèques sont courtes et le trou dans l'eau fugace dans les remous des hélices, je n'en ai jamais connu de plus poignantes dans leur simplicité. Le charpentier, après une minute de silence, retire sa planche glissante et va réclamer la bouteille de rhum que la tradition maritime lui accorde. L'officier qui a récité la prière se retire sans mot dire, la garde d'honneur se disperse et remet les armes au sous-officier responsable. Je rentre au carré et l'on parle d'autre chose. L'affaire n'aura pas duré plus d'un quart d'heure. Le *Neuwe Holland* qui avait suivi la cérémonie rentre son pavillon et nous poursuivons notre route vers le Nord, franchissant la ligne sans cérémonie pour voir la Croix du Sud de plus en plus basse sur l'horizon.

Notre convoi avait mis deux semaines pour remonter l'Océan Indien. Le 9 juillet, nous mouillions sur rade de BOMBAY dont on distinguait la symbolique porte océane à l'entrée du port. Nous apprîmes alors la destination de nos soldats. Ils devaient être acheminés sur le front de Birmanie et l'on comptait sur la vigueur noire en pays chaud pour vaincre l'agilité jaune des Japonais. On se faisait beaucoup d'illusions, comme nous l'apprîmes par la suite, et ce ne fut assurément pas le Nigéria qui fit reculer le Japon.

Malgré un ennui technique majeur, nous avons pu maintenir une vitesse acceptable et le *Neuwe Holland* se réglait sur nous. L'avantage d'avoir deux hélices n'est pas seulement d'augmenter la vitesse, il permet tout de même de marcher avec la seconde lorsque la première est avariée. L'ennui, c'est qu'une hélice excentrée a plus de chances de rencontrer un obstacle pour l'abîmer. C'est probablement ce qui s'était passé, et faire tourner une hélice déséquilibrée est dommageable à l'arbre qui la porte. C'est pourquoi nous avançons comme un boiteux. Nous n'avons qu'une hâte : Passer en cale-sèche pour débarquer l'hélice et la faire réparer au plus tôt. Cela voulait dire aller ensuite

1943

attendre sur rade la fin de l'opération et revenir en cale pour remettre tout en place, soit en tout, deux mois d'immobilisation. Je n'oublierai pas le bruit que faisaient les charognards au dessus de nos têtes pendant l'échouage du navire sur le ber. Ces maudits oiseaux, sans doute fort utiles à la salubrité du port, nous rappelaient un peu les choucas des ruines qui font entendre leur rire un peu sinistre là où l'homme n'habite plus. Ces vulturiers aux plumes écartées tournaient ainsi dès que le soleil descendait sur l'horizon si je me rappelle bien. Ils nous offraient une image de l'Inde très particulière, inséparable maintenant des autres bruits qui animent la vie de cette grande péninsule où vivaient deux mondes un peu contradictoires, celui des Orientaux et celui des Anglais. Nous avions devant nous, par la force des choses, quelques semaines pour les découvrir. En tous cas, une chose était claire, les habitants de BOMBAY ne prêtaient aucune attention à notre présence, pas plus qu'à celle des Britanniques.

Cependant la date du 14 juillet suivait de près celle de notre arrivée. Or il existait tout un monde d'amitiés françaises non seulement composé de Français nés en France ou aux Indes, mais d'Anglo-Indiens et de Parsis, gens assez raffinés qui entrèrent aussitôt en relations avec le bord. Un grand bal allait être donné pour récolter des fonds et envoyer des colis en France occupée. Comme toute la Marine locale ou en escale était invitée et que les officiers y viendrait en tenue adéquate, on nous suggéra de nous faire faire des spencers réglementaires pour n'avoir pas l'air de minables à côté d'eux. En quarante huit heures, nous eûmes tous nos tenues prêtes, cols cassés compris. Ce fut une grande fête et toutes les dames voulurent danser avec nous sous les yeux de l'excellent orchestre du *Taj Mahal*, non le palais de rêve si connu, mais le grand hôtel de BOMBAY qui portait ce nom prestigieux.

Raconter un bal, comme il y en eut tant pendant la guerre, et généralement tous dans un but charitable, n'offre rien de particulier, puisque le whisky a partout le même goût et que les femmes sont toutes aussi charmantes avec ceux qui portent un bel uniforme. Mais le plus curieux fut de retrouver là nos Anglais du HAVRE que le plus grand des hasards avait réunis sur la terre des Indes : Tout d'abord GÉRALD HIGBY récupéré par l'armée des Indes étant né à CALCUTTA, et puis les frères GABAIN, John et Harry, mais je ne me souviens plus s'ils étaient là tous les deux en même temps. Également Lance BEAUSIRE, ami de GÉRALD et encore bon Havrais maintenant. Retrouvailles émouvantes et l'on parla du bon temps, mais l'Armée ne portait pas de tenue de soirée. Je le regrettais pour eux, car je me rappelle qu'au HAVRE leur élégance en habit était connue dans les grandes soirées. Peut-être pensèrent-ils que la Marine faisait encore la guerre en dentelles, en tous cas je me rendis compte que dans les pays autres que la France, les marins, s'ils sont le *silent service*, sont surtout le *senior service*. Il n'y en a que pour eux, et nous en bénéficions. Je me fis un plaisir de présenter Gaston GUYOMAR à mes amis, parce qu'il était Havrais lui aussi, mais notre cadet. Il n'avait pas connu le HAVRE de la jeunesse dorée, celui qui ne devait jamais revivre.

Cette festivité du 13 juillet au soir qui nous rappelait celles des Régates quatre années plus tôt, et dans le même style, fut suivie, le

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

lendemain 14, d'une invitation à laquelle je ne pouvais me rendre, étant de service à bord, mais elle fut mémorable : *Madame Andrée* invitait les officiers du bord à une soirée dansante et privée dans son établissement connu pour son luxe et sa discrétion. On l'avait aperçue la veille au soir, dans une robe pour ainsi dire bleu-blanc-rouge qui l'avait particulièrement fait remarquer. C'est à ce bal qu'elle avait eu l'idée de sa petite fête dont je ne dirai rien puisque je n'y suis pas allé. Toujours est-il que cette *dame* dont nous ne sûmes jamais le nom de famille était entourée d'une cohorte qu'on aurait pu appeler *l'Escadron de la Reine*, en souvenir de reines de France qui cherchaient à rassembler autour d'elles ce qu'il y avait de plus gracieux. En tous cas, cela pouvait rappeler qu'à l'époque du premier 14 juillet, les Françaises n'étaient pas encore vertueuses et républicaines, puisque la République ne devait apparaître que trois années plus tard, Une, Indivisible et Vertueuse comme il se doit ! Si la soirée du *Taj Mahal* rapporta gros au bénéfice des Français de France, la soirée de *Madame Andrée* fut un grand cadeau aux Français émigrés que nous étions. Personne du reste ne put jamais aller la remercier après la guerre car elle nous avait promis d'épouser à ce moment là un colonel anglais qui la sortirait pour les festivités paroissiales de sa campagne et pas autrement. Allez vous y retrouver !

La suite de tout cela fut des invitations destinées à nous faire paraître le temps moins long avant d'aller retrouver les aléas d'une guerre sous-marine dont les Japonais ne voulaient en aucun cas se montrer les apprentis des Allemands. Mais pour les marins, tout bon temps pris à terre est cela de gagné. Nul ne s'en priva moins que Gaston, notre *Flamberge*, qui ne manquait jamais une occasion d'aller épuiser sa maigre part de roupies indiennes auprès de charmantes compagnes qui lui tournaient la tête. Quand on pense au peu de mois qu'il lui restait à vivre, comment pourrions-nous lui en faire un reproche ! Il fut, dans ce milieu anglo-indien si heureux de nous accueillir, comme un charmant ambassadeur de ce que la France avait de plus franc et loyal à offrir.

Notre séjour à BOMBAY correspondait avec l'arrivée de la Mousson, qui se traduisait par des averses diluviennes nous obligeant à quitter le bord avec bottes et casques, comme on dit dans le jargon des marins. Ces ondées, qui faisaient déborder l'eau de partout, ne gênaient pas les habitants, puisque l'eau n'atteignait pas le bas de leurs vêtements blancs calculés au plus juste. Les pieds dans l'eau, cela leur était naturel, mais je crois que les Parsis, avec toute leur dignité et les moyens financiers dont ils disposaient ne mettaient tout simplement pas les pieds à terre, ou si peu, du marche-pied de leur voiture à cheval au seuil de leurs habitations. Ils ne faisaient du reste rien comme les autres, se distinguant par leur étrange coiffure de carton bouilli noir et or et leur barbe patriarcale, par leur culte au dieu-soleil et au feu qui'en découle, comme par leur manière de terminer leur vie terrestre au haut de tours sinistres assiégées de vautours impatients de se disputer leurs os. C'étaient des gens fort aimables, originaires parents. C'est comme tels issus du Paradis Terrestre de nos premiers parents. C'est pourquoi ils prenaient des airs sans qu'on puisse leur en vouloir. Comme ils brûlaient du bois de santal dans leurs temples, on pouvait en

1943

acquérir des morceaux à proximité. L'odeur en est si caractéristique que j'en ai ramené qu'il m'arrive de humer pour me retrouver, en esprit, au milieu de ces foules grouillantes qui, comme à PARIS, semblent toujours pressées de ne rien faire. Par contre, si l'on s'éloigne du centre de la ville, on trouve des quartiers non commerçants et si résidentiels que les lits de ces pauvres gens sont en permanence montés devant les portes comme pour tâcher d'y découvrir un air plus pur. Mais les vaches maigres errent tout autour ne faisant qu'apporter aux croyants leur odeur de sainteté que tout le monde respecte. Non loin de là, dans Forest Road, les maisons ont de jolis barreaux bien tournés à travers lesquels on peut jeter un coup d'œil pour apercevoir dans la pénombre les plus étranges yeux du monde, car les Indiennes n'ont pas seulement de chatoyants saris pour dissimuler, ou mettre en valeur, la sveltesse de leurs membres, elles ont les mêmes yeux brillants que trimbalent à travers l'Europe leurs cousines lointaines, les gitanes et les gypsies. Ici on dit que ce sont des femmes en cage, mais le mot est un peu fort, car ce sont elles qui en ont la clé. Mais les voyageurs ont eu parfois trop d'imagination.

Voulant m'instruire, je fis l'acquisition sur un étal de rue d'une série de divinités en bois de santal. Ces petites statuettes charmantes et finement sculptées ne valaient que quelques annas, mais elles me permirent d'identifier toute la civilisation qui se cache derrière elles, et c'est ainsi que croisant une procession qui, comme les enterrements, se fait au pas de charge, je remarquais que c'était celle de GANESH, dieu de la sagesse, reconnaissable à sa trompe d'éléphant. Je crois qu'on l'emmenait prendre un bain.

La meilleure façon de se promener est évidemment la marche à pied, mais la ville est étendue, aussi on peut toujours héler non un cab, comme à LONDRES ou un taxi comme à PARIS, mais un *garry-wallah*, semblable à ceux de PORT-SAID et qui ressemble comme un frère à nos victorias vulgairement appelées *sapins*. Les Parsis, eux, se promènent en coupés, comme nos grands-mères, et à deux chevaux, parce que dans ce pays de castes, il faut bien se distinguer. Je ne sais si j'étais bien capable de distinguer les dites castes, mais je me suis laissé dire qu'en Inde, ce n'étaient pas quatre ou cinq espèces de langues et de religions qui se cotoyaient mais bien une quarantaine. Je ne sais ce qu'il faut en croire, mais personnellement je reconnaissais déjà les Sikhs à leur barbe enroulée dans le turban, les Pathans à leur coiffure dressée militairement, les Parsis à leur mitre noire, mais je n'ai jamais été bien sûr de ce qu'il fallait appeler les Hindous, sauf que les quelques mots utiles à savoir étaient de l'Hindoustani. Comme on dit *malak* en malgache, et *fissa* en arabe, on dit ici *Djoldy* pour vite. C'est le mot le plus utile pour parler au cocher d'un *garry*, lequel vous donne du *Sahib* à tour de bras. Je savais bien que la plus grande division de l'Inde est celle des Hindous et des Musulmans et j'avais déjà remarqué à DIEGO-SUAREZ que ces derniers portaient des coiffures brodées ou fourrées qui se distinguaient des calots hindous, mais je n'ai jamais su qui était pariah et qui brahmine. Je sais seulement que le sari se porte élégamment par les femmes et qu'elles aiment porter un petit bijou sur la narine comme d'autres en portent aux oreilles. J'ai souvent vu mettre au front une tache rougeâtre qui doit avoir une signification pieuse,

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

mais je me suis laissé dire que le produit en question contenait de la bouse de vache, sacrée évidemment. Tout cela pour vous dire que devant une telle profusion d'éléments qui nous sont étrangers, je me demande comment des journalistes prétentieux écrivent sur ce pays, après une semaine de séjour, alors qu'en deux mois je n'ai pas encore saisi grand chose. J'écris ce que j'ai vu, mais je n'ai été initié à rien, étant probablement trop lié à une autre caste, celle des Anglais des Indes que je rencontrais.

Ces Anglais? on les retrouvait le soir au *Taj*, et c'est là que nous utilisions nos *spencers* au moins une fois par semaine pour danser avec leurs épouses ou leurs filles. Il y avait là tout un monde qui n'était pas seulement anglais. Je me rappelle même une dame DOUGHERTY, dont le mari était dans l'armée comme beaucoup d'Irlandais, mais elle était Hongroise et bravait un peu les conventions d'un monde un peu guindé. Un nom représentait la fortune, celui de SASSOON, et si les Anglais des Indes avaient l'air de ne pas les voir, c'est peut-être parce que le roi les avait anoblis et qu'ils se piquaient de donner des leçons d'écuyer en écrivant des livres sur l'équitation. Mais comme le plus important avait épousé une Française, mes camarades étaient reçus dans un club leur appartenant. Personnellement, à part quelques soirées pour retrouver les GABAIN ou HIGBY, je m'éloignais peu du bord lorsque nous étions sur rade, en attente de retour en cale sèche. Ma solde n'était pas tellement à la hauteur des événements et je n'avais aucune envie de me renflouer en jouant au poker au détriment des autres. De toutes manières, n'ayant jamais eu de chance au jeu, ce n'était pas là mon terrain de prédilection. J'eus aussi l'occasion de quelques parties de golf, notre cher THOMMY m'ayant recédé ses clubs avec la gentillesse qui lui était naturelle, comme aussi la lassitude que lui inspirait le climat. Il y avait un *Country Club* en dehors de la ville, qui s'ouvrait sur la plus belle campagne et je me demande si c'est en y allant que découverts, à peine dissimulée par de grands manguiers, une de ces tours qu'on appelle *Tour du Silence*, probablement parce que seuls les vautours y font entendre du bruit. Ne voulant pas trop perdre de temps, je me replongeais dans mes livres de navigation et de manœuvre et comme les examens n'avaient pas paru évoluer au cours des âges, *Grément et manœuvre des grands voiliers* étaient toujours du programme. J'avais bien connu quelques uns d'entre eux en me promenant sur les quais du HAVRE, mais surtout en regardant le dernier d'entre eux venant agoniser sous nos fenêtres des *Docks* en 1927, si je me souviens bien, mais de là à jongler avec les cacatois, les perroquets, les étals de misaine, et les focs de toute nature, il y avait un monde que je ne pouvais maîtriser avec le peu de mémoire qui m'avait joué tant de tours dans mon instruction. J'avais cependant, et j'ai encore, une mémoire visuelle qui compense largement cette déficience et c'est la raison pour laquelle j'ai cette aisance à vous parler de ces années déjà lointaines. Il me suffit de jeter un coup d'œil sur quelques notes, quelques dates précises et quelques photographies pour me retrouver avec les mêmes réflexions devant les mêmes scènes et dans la compagnie de tant de gens aujourd'hui pour la plupart disparus. Voilà pourquoi je m'en fus au marché et fis l'acquisition d'une pièce de teck et de baguettes de ce bois facile à travailler et d'un beau poli. J'y ajoutai du fil de pêche et de cette microscopique chaîne en laiton dont se servent les

1943

bijoutiers locaux pour la bimbeloterie, le tout avec du fil électrique et un petit étau miniature pour fixer à la table de ma cabine sans oublier des chapelets de bois de santal dont je voulais fabriquer les centaines de poulies nécessaires au gréement d'une belle maquette.

C'était du livre de cours de VALLERÉY et MASSENET que j'extrayais la science dont j'avais besoin. Je multipliai par trois la représentation d'un trois-mâts-barque et j'obtins, aidé du charpentier, une belle demi-coque dans laquelle je plantai la mâture. Cela faisait hors-tout quatre vingt dix centimètres par soixante, les œuvres vives étant inexistantes, puisque c'est en coupant à la ligne de flottaison que j'obtenais une demi-coque à ma façon, pour la faire flotter sur un océan de drap bleu verdâtre. Voilà comment en découpant, polissant et mesurant cent fois à l'échelle requise les différentes parties d'un gréement classique, je devins incollable sur une nomenclature très particulière et sur la manœuvre de bras et de cargues, comme de vergues entre lesquelles s'élevaient toutes les voiles nécessaires dûment découpées dans du lin de mouchoir hors d'usage. Le nombre de poulies de santal et de verroterie est invraisemblable et c'est une plaisanterie courante de demander à n'importe qui combien il peut en compter à première vue. Les réponses n'ont jamais aucun rapport avec la réalité qui est considérable, puisqu'elle dépasse les trois cents. Comme on le voit, j'avais de quoi m'occuper, en plus du service du bord alors réduit au minimum.

Notre ami PAGES souffrant d'une sorte de dysenterie, nous le visitons à tour de rôle à l'hôpital militaire. Mais, dans une autre pièce, j'allais rendre visite à GÉRALD HIGBY, perclus de malaria, sans pouvoir obtenir d'être reversé dans une unité anglaise ne dépendant plus de l'armée des Indes. Il était en effet invraisemblable de conserver ici quelqu'un ne pouvant étaler ce climat déprimant, un peu comme lorsque j'étais à MADAGASCAR et que je perdais des livres et des kilogs. Je lui promis à mon retour de tâcher d'obtenir quelque chose d'une visite à White Hall, ce qu'effectivement je fis et avec résultat, conjointement avec son épouse désolée. Je promis aussi aux GABAIN de voir les WOLFSON, dont ils étaient les neveux, pour leur donner des détails sur la vie qu'ils avaient ici et les rassurer sur leur santé qui, elle, était solide.

Lorsque l'hélice réparée fut remise à poste, dans la cale sèche, nous sûmes que l'heure du départ approchait et nous fûmes tout surpris de voir embarquer des Américains et des Américaines originaires de la côte du Pacifique et destinés au Moyen Orient. C'est alors que nous pûmes entonner la célèbre chanson de marche : *A troop-ship leaving Bombay... bless them all, the big and the small, bless them all...* pour ne pas dire pire. Et le Cuba s'éloigna de cette baie que nous avions parcourue une fois à la voile jusqu'à ELEPHANTA mais avec force coups de soleil et coups d'avirons, avec aussi l'équipe des commissaires et des médecins qui se prenaient pour des touristes avec une baleinière du bord. Tous ces gais souvenirs étaient derrière nous et c'était comme une nouvelle vie pour nous de connaître davantage les Américains.

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Darican

1943

Du 13 au 19 septembre, en six jours de mer pour nous rafraîchir, nous reliâmes BOMBAY à ADEN, où nous ne fîmes que poser avant de remonter la Mer Rouge. Le 24, nous débarquions nos Américains et nos Américaines, mais on peut dire que c'est avec le plus grand regret, car en ces quelques jours s'étaient nouées de bonnes amitiés et même d'idylliques rencontres, si j'ose m'exprimer ainsi pour expliquer la reprise des relations diplomatiques entre la France Libre et les USA, quelque peu détériorées par de funestes équivoques, au plus haut niveau et de vulgaire mépris au plus bas. *Barbe Rouge*, qui avait plus d'un tour dans son sac, avait établi une ordonnance des plus officielles pour se procurer de l'Or Anisi et il avait fait confectionner par son infirmier en chef de quoi remplir nos réserves de cave un peu épuisées. Nous n'avions plus de whisky, et bien maintenant nous avions de l'anis, c'est ce qui amusa le plus nos Américains qui n'en avaient jamais bu, surtout dans l'Utah et le Montana qui sont le bout du monde de la tradition puritaine. Il faut ajouter que le vin rouge que nous importions habituellement du Portugal, grâce aux accords CHURCHILL-DE GAULLE, était lui aussi, arrivé à s'assécher dans les fûts. Avant de pouvoir se procurer cet adjuvant obligé de l'esprit combatif des Français on nous avait fait parvenir de PONDICHERY ou de quelque autre KARAKAL, YANAON MAHÉ ou CHANDERNAGOR, deux fûts de rhum pour sauver les apparences et il est possible que ce blanc illicite des tropiques servit aussi à confectionner le pastis du Docteur MORRIS, en attendant l'Afrique du Nord qui semblait être notre destination au delà de BAB-EL-MANDEB.

Je ne peux tout de même pas passer sous silence que notre arrivée à SUEZ fut précédée des réjouissances de mon anniversaire qui revêtaient une certaine importance puisque j'atteignais, oh dérision, mon quart de siècle. Même si cela paraît minime aux personnes d'un certain âge, pour celui qui y arrive, comment ne se serait-il pas senti gonflé d'importance ? Nos Américaines me comblèrent de grâce car nous les conviâmes toutes au carré en compagnie du Docteur BREDALL, un charmant garçon qui devait en avoir la charge, puisqu'elles étaient toutes infirmières de l'Armée. Shelton JONES, notre *troop officer*, s'empressait auprès de la moins agréable à regarder, car disait-il ce sont celles qui sont prêtes à en accorder le plus. Comme il était Gallois, on mit cela sur le compte de l'esprit gaulois qui lui montait à la tête. Les autres, plus jolies s'étaient senties devenir Françaises du moins temporairement, comme les Anglaises qui disaient *For the duration* sous entendu de la guerre.

L'entrée dans le Canal posait quelques problèmes, parce que le navire ne l'avait jamais emprunté et il était tout de même d'un tonnage conséquent. Il fallut en déterminer le tonnage-Suez qui n'est pas le même que l'autre. Comme nous n'étions nullement chargés, on se demandait s'il répondrait bien à la barre dans l'étroitesse du plan d'eau. C'est pourquoi on nous confia à un Français d'ETRETAT, le pilote MALLET, qui représentait non seulement la sagesse et le doigté du pilotage en personne, mais aussi toute une tradition maritime de notre région avec tous les pilotes GUERRIER du HAVRE, dont était issue son épouse. Je ne sais pourquoi on nous fit mouiller devant ISMAËLIA, puis devant ELKANTARA. Je pense que c'était pour nous réserver une place à PORT-SAÏD

1943

où nous devions rester un certain temps pour une raison que nous n'avions jamais imaginée et que nous allions bientôt connaître.

Il n'y a pas beaucoup de postes à quai à PORT-SAÏD, les navires s'immobilisant généralement sur coffre, comme à LAGOS, il y en a cependant un vers l'entrée du canal en un endroit plutôt désert et c'est là qu'on commença à débarquer tout ce qui pouvait ressembler à de l'artillerie. GUYOMAR et FITZGERALD en auraient pleuré sous l'œil attendri de KÜHN, un aimable représentant de la Croix Rouge de Genève qui allait devenir notre ami pour les semaines à venir. Pour le moment, il veillait à ce que l'échange de prisonniers prévus dans le mois prochain à BARCELONE se fit dans les meilleures conditions. Là se place un épisode dont j'ai gardé le meilleur souvenir : Qui voyons-nous arriver un beau jour le long du quai dans une voiture de l'Armée des USA, Betty et Eppy, les deux plus sympathiques nurses qui venaient de faire la traversée avec nous. Elles demandent au commandant un peu éberlué de leur prêter deux d'entre nous pour leur montrer LE CAIRE et ainsi remercier les officiers français de leurs prévenances envers elles. Flatté, le père DESCHÂTRES ne savait qui désigner, mais elles é mirent des préférences pour Diégo et Gaston. Tout cela embêtait bien le Pacha, mais il voulut être beau joueur et n'eut pas de mal à persuader Diégo qu'il aurait besoin de se déridier un peu en quarante huit heures de permission égyptienne. Gaston, occupé avec son armement d'artillerie à contrôler, fit passer le devoir avant le plaisir et me cèda sa place. J'aurais eu mauvaise grâce à refuser, puisque c'était le goût de nos amies et, en riant, nous embarquâmes pour LE CAIRE que nous atteignîmes assez rapidement. On nous fit les honneurs d'Huxley Camp, sorte de village de baraquements impeccables dont toutes les ouvertures étaient voilées de moustiquaires métalliques avec un sas pour les portes. Le Médecin Colonel nous attendait et nous dûmes répondre à toutes sortes de questions pour satisfaire sa curiosité. Quelle genre de gens étaient les Français Libres ? Je ne sais si nous lui fîmes bon effet, mais non seulement sa réception fut parfaite, mais il nous emmena avec les filles pour connaître LE CAIRE by-night après nous avoir fait héberger au meilleur hôtel. Il était tard lorsque nous regagnâmes nos quartiers, mais comme nous avions beaucoup ri, nous profitâmes d'un sommeil profond auquel mit fin l'irruption de notre petit déjeuner sur un plateau et le rappel qu'un guide nous attendait comme prévu pour nous mener à GISEH voir le Sphinx et la Grande Pyramide. Pendant des années, Diégo raconta comment je l'avais empêché de dormir pour l'emmener faire cette expédition, alors qu'une grasse matinée était ce qu'il souhaitait le plus ardemment.

Il peut sembler ridicule de narrer notre découverte de ces monuments les plus connus de l'ancienne Egypte, mais je me rapelle combien nous fûmes impressionnés par ces passages étroits dans le tombeau gigantesque du Pharaon, gigantesque par la construction elle-même sans doute, mais aussi par ce que la pyramide a représenté de labeur et de perfection. Nous fûmes peut-être plus encore impressionnés par la visite d'un temple voisin dont les seize colonnes de porphyre offraient le plus bel alignement possible, taillées dans des blocs immenses, et à angle droit par dessus le marché. Le Sphinx, à quarante pas de là et maintenant sorti de terre, est très impressionnant car

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

c'est peut-être la plus grande figure humaine de l'antiquité et on se prend à regretter qu'il soit défiguré. C'est malheureusement le sort de beaucoup de statues des anciennes civilisations, comme si les conquérants qui veulent implanter la leur n'aient de cesse d'avoir rageusement détruit tout ce qui les a précédé et on se prend à imaginer les Romains brûlant ALEXANDRIE et sa bibliothèque, et nos zélés révolutionnaires, dont on a pu heureusement sauver la tapisserie de Bayeux. Ici ce fut l'œuvre d'un Arabe du XIV^{ème} siècle et de Mameluks qui se servirent de cette tête de quatre mètres de large comme d'une cible à leurs exploits de balistique.

Nous rentrâmes déjeuner à notre hôtel et je me souviens avoir été tout à côté du Général INGOLD, assez connu à la France Libre. Tout d'un coup un sonore *Hey.. You..!* nous ramène en Amérique. C'était notre cher BREDALL avec Mesdames EPPSWORTH et BECKSWITH, Eppy et Betty, qui venaient prendre de nos nouvelles et nous remettre dans le train de PORT-SAÏD. Un *garry* ou un taxi nous amena à bord où, tout guillerets, nous allions narrer notre équipée Cairoise. La tête du Pacha nous parut sombre, et il nous révéla que nous avions bien failli ne pas retrouver le bateau, un incendie s'étant déclaré dans les machines, qui avait été heureusement maîtrisé. Mais nous comprîmes vite que pendant que l'on nous donnait du bon temps, là-bas, la nuit avait été blanche ici pour chacun, et on nous en voulait un peu de n'y avoir pas participé. Nous prîmes des mines de circonstances, Diégo et moi, mais nous ne regrettâmes jamais la soirée.

Le 19 octobre, après avoir vu embarquer des files d'Allemands en kaki léger de l'Afrika Corps, encadrés de leurs responsables, nous appareillâmes tous feux allumés et des projecteurs de chaque côté de la coque pour que chacun puisse lire de loin : *PROTECTED*, mot encadré par d'énormes *Union Jacks* peints de couleurs vives. Tous feux allumés cela nous sembla extraordinaire. Ce n'était plus comme le *Ville de Strasbourg* avec la honte des couleurs françaises amalgamées aux couleurs allemandes. Nous étions porteurs d'une trêve humanitaire avec nos centaines d'infirmiers allemands escortés du Major MULLER. De conserve avec nous, navigait un navire-hôpital peint en blanc qui transportait un plein chargement de grands blessés sélectionnés par les Suisses de la Croix Rouge. Tous les ordres que nous donnions à ces troupes d'une nouvelle espèce étaient prévus avec le Major allemand et transmis par la voix rauque d'un Feldwebel qui comprenait si bien le français qu'il nous révéla qu'il était un ancien de la Légion revenu en Allemagne pour la guerre. C'est en parlant avec lui que nous apprîmes la naïveté de ces hommes prisonniers depuis longtemps en Australie. Ils étaient persuadés que les avions, qui nous survolaient parfois, appartenaient à l'Axe, taxant de propagande toute référence à l'actuelle supériorité alliée en Méditerranée. Que la Sicile et la moitié de l'Italie aient été récupérées leur semblait du domaine de l'impossible puisque le Reich devait durer mille ans, et victorieux. *Zieg Heil!* Enfin ils avaient été bien nourris et leur santé florissante n'allait pas leur porter chance, comme on le verra par la suite.

Cette manière de naviguer comme en temps de paix et sans zigzags pour tromper l'ennemi n'était qu'un heureux intermède qui nous amusait.

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

et nous atteignîmes BARCELONE au bout de six jours de mer, le 25 octobre. Nous y restâmes jusqu'au 29. Retrouver un pays espagnol loin de la guerre avait aussi quelque chose d'amusant, nous en avions perdu l'habitude. Notre PAGÈS, qui parlait la langue comme un natif, était aux anges et nous fûmes avec lui goûter les spécialités d'un fameux restaurant *Los Caracoles* (les Escargots). Mais ce qu'il y avait de meilleur était le petit cochon grillé. En sortant de là, nous nous amusâmes à tirer à la carabine de foire dans un stand où l'on voyait des tas de têtes de guignols qu'on faisait tomber. Je demandais où était celle de FRANCO, mais mon futur cousin me fit abruptement comprendre que nous n'étions pas là pour nous moquer du CAUDILLO, il y a quand même un minimum de tenue à observer même si l'on ne parle que le Français.

De son côté Diégo, notre *Staff-Captain*, n'avait pas perdu de temps à s'informer de la santé de son frère qui habitait MADRID et qui évidemment put envoyer des nouvelles à sa belle-sœur à MARSEILLE. Je ne sais si le métier du frère était de tonéer, mais nous sûmes, Diégo ne s'en cachait pas, qu'il était fort habile dans l'arène. Nous ne pouvions alors nous douter que cette passion lui coûterait un jour la vie, le jour où il sautera par dessus la *barrera* pour sauver un homme en attirant le taureau sur lui. Il y avait dans cette famille CANOZ quelque chose de chevaleresque et de DON QUICHOTE qui nous fascinait d'autant plus que personne à bord n'était plus imperturbable que Diégo, et cela dans des circonstances où n'importe qui aurait perdu son sang-froid. Quelle est la matière ? Ironisait-il en parodiant l'anglais, car il y a les choses qui *matter*, et celles qui *do not matter*, autrement dit, cela vaut-il vraiment la peine de s'enervier ? Avec ce qu'il avait vécu sur son radeau glacé, rien ne l'étonnait plus, puisque la Providence était là. Quelle leçon pour nous ! Notre équipée au CAIRE m'avait rapproché de lui, il était devenu un ami, je pouvais tout lui dire. Je crois que je n'étais pas le seul, PAGÈS, TATON, GUYOMAR et aussi le vieux colonel, tous le considéraient comme un ami.

Avec son air d'ALPHONSE XIII, je vois encore Diégo recevant l'Archevêque de BARCELONE à la coupée. Un hidalgo rencontrant un hidalgo. Jamais ce prélat ne s'était imaginé trouver un bon chrétien sur un navire battant pavillon anglais, et sûrement pas un Français Libre. Ce qu'ils se dirent, nul ne le saura jamais, mais je suis sûr qu'il l'entendit en confession pendant l'heure que dura le tête-à-tête en Castillan. Mais quel bon ambassadeur le grand Charles n'avait-il pas trouvé là ? Nos actions remontèrent dans la Péninsule, j'en suis persuadé et nous en avions bien besoin, avec tous ces garçons que les gardes frontières envoyaient au Camp de Miranda parce qu'ils voulaient nous rejoindre en franchissant les Pyrénées.

Deux autres navires étaient venus s'amarrer à d'autres quais. Le port de BARCELONE contenait ainsi les quatre paquebots de l'Echange : deux hôpitaux, un Néo-Zélandais et un Italien, deux troopers, un Français et un autre Français, mais seuls deux pavillons couvraient cette marchandise, l'Union Jack et la Croix gammée. Alors que l'on s'était donné beaucoup de mal pour que toute arme disparaisse du Cuba, le *Djenné*, car c'était notre homologue de l'autre côté, laissait apparaître les uniformes de la Kriegsmarine avec fourniment au complet,

1943

y compris les grenades au ceinturon. A la réflexion, il est bien possible que les Nazis aient été plus méfiants du comportement des Aussies et des Kiwis qu'ils transportaient que nous-mêmes de nos infirmiers allemands, disciplinés et bien nourris. L'échange se fit d'une manière très simple sans que jamais les deux contingents ne se soient trouvés en vue l'un de l'autre. Espagnols et Suisses avaient bien fait les choses et seul le comptage donna lieu à quelques contestations car, les Allemands ayant évacué un grand nombre de mourants, il commençait à en manquer à l'appel. Les grands blessés Australiens et Néo-Zélandais furent alignés sur les brancards le long d'un quai, les infirmiers valides parqués en bel ordre tout à côté, pour le comptage. Sur un autre quai, nos Allemands furent alignés également et, sous les yeux des autorités dont je me suis amusé à dessiner la silhouette, la totalité de ces passagers fut embarquée sous leurs pavillons respectifs. L'Ambassadeur DIETRICH ne monta pas à bord du *Cuba*. Seul, l'Archevêque visita les quatre navires. Quant à Sir Samuel HOARE, figure bien connue de la politique anglaise dans les années qui précédèrent le conflit, il eut l'occasion de s'entretenir avec notre Pacha et le Colonel LAKE. Il avait la bonne mine de nos paysans du Pays de Caux pour ne pas faire mentir l'adage qui dit que nos fermiers ont des têtes de lords anglais, leurs lointains parents.

A côté de l'Archevêque et de l'Ambassadeur d'Allemagne on remarquait un homme à canne, qui dressait une tête couverte d'un béret basque écarlate. Il devait représenter le *Movimento* ou quelque chose d'approchant. Ce devait être le gouverneur de la ville. En tous cas, les Espagnols n'étaient pas peu fiers de ressembler à des arbitres de la guerre mondiale. Avec ce qu'ils venaient de souffrir de leur propre guerre civile, cet échange pacifique leur seyait bien. Le major MÜLLER, que nous rencontrâmes dans ce brouhaha singulier, s'entretint avec nous et notre cher KÜHN. C'est ainsi qu'il nous apprit que tout son personnel partait en direction du Front de l'Est, sans avoir droit à une permission ! Lui seul irait visiter sa famille, mais les autorités nazies n'avaient pas cru bon de faire découvrir à ces ex-prisonniers trop bien nourris à quel point le pays avait souffert des bombardements et combien le moral était tombé. Il fallait amortir la désillusion et leurs services d'infirmiers sur le front russe étaient urgemment désirés. Comme les temps avaient changé depuis l'époque où lui, le major MÜLLER, seul avec sa motocyclette, se faisait recevoir à SAINT-BRIEUC, et fort officiellement, sans qu'un seul coup de feu n'ait été tiré. Il semblait dire : *Voilà comment on prend une ville, il vaut mieux un médecin qu'une troupe de Panzers, c'est plus rapide*. Comme il nous remerciait de notre aide dans le déroulement de cet échange, le premier du genre depuis le début de la guerre, je lui tendis la main en lui souhaitant *Good Luck*. Ce geste, qui aurait pu paraître curieux ou déplacé ailleurs qu'en territoire neutre, fut hautement approuvé par nos camarades, lorsque je rejoignis le bord. Nous eûmes l'occasion de nouer des amitiés avec les ANZACS et il est certain que c'étaient des gars impressionnants, ne s'exprimant qu'avec la plus grande franchise. Nous avions déjà connu des Anglais, des Nigériens, des Américains, des Sud Africains. Ces produits d'un Far West anglais pouvaient encore nous étonner. Les deux paquebots venus de France y repartirent comme ils étaient venus, ayant, comme nous, pourvu amplement à leur

1943

ravitaillement. Je me rappelle ces grappes de raisins qui firent notre délice pour les jours qui suivirent et ce vin d'Espagne que notre équipage attendait depuis longtemps maintenant. Nous avions aussi embarqué de l'absinthe, modèle d'avant 14 puisque bannie de France depuis cette époque. La fée verte de VERLAINE se boit filtrée par un morceau de sucre et plusieurs d'entre nous avons eu l'occasion d'en apprécier chez *Berlemont*, ce bistrot français de SOHO au cœur de LONDRES. Des bouteilles de Bénédictine, confectionnées à TARRAGONE, nous parurent de véritables contrefaçons, car si la consistance était semblable, le goût avait un rien d'infect qu'aucun de nous n'apprécia, mais nous savions qu'aucune liqueur n'était plus imitée que celle de FECAMP et celle de la Chartreuse.

Notre arrivée à ALEXANDRIE, le 3 novembre, après cinq jours de mer fut comme une fête, tant nous fûmes assaillis par les journalistes au débarquement des anciens prisonniers qui avaient eu le temps de se détendre après les privations dont ils avaient été les victimes. En effet, et les journaux ne se firent pas faute de le mentionner, il n'y avait aucune comparaison entre une détention en Australie ou en Nouvelle-Zélande avec celle du fin fond de l'Allemagne nazie. Les anciens assuraient même que déjà l'Allemagne du Kaiser avait manqué de quoi satisfaire l'appétit des prisonniers alliés qui, surtout, comptaient sur les colis familiaux. Une journaliste française fut notre hôte au carré et Diégo nous demanda de ne pas être trop bavards. Nous étions toujours le *Silent Service*.

Le lendemain 4, nous repartions pour PORT-SAÏD qui n'est qu'à quelques heures de distance et là c'est au même quai, près de l'entrée du canal, que nous assistâmes à la remise en place de l'artillerie. Quant aux munitions, je crois qu'elles étaient tout simplement mises sous scellés à fond de cale. Jimmy FITZGERALD et Gaston GUYOMAR étaient à leur affaire, tandis que notre cher KÜHN qui avait eu l'occasion de s'initier au maniement du sextant comme au mécanisme de nos plaisanteries habituelles, s'apprêtait à prendre congé de nous. Nous avions désormais en Helvétie un homme bien placé pour parler des Forces Françaises Libres. Dans l'ignorance universelle, ce n'était pas une mauvaise chose et il était temps que les stupides légendes brodées autour de nous commencent à s'effondrer. Le 15, nous devions quitter PORT-SAÏD, parce que la guerre en Italie avait besoin de nous pour le transport de troupes plus aguerries que nos malheureux prisonniers des services de Santé. Mais avant de partir, j'avais rencontré François BEGOUËN-DEMEAUX, le cousin germain de ma cousine Yvonne SAGLIO et le frère de Madame ROSSIGNOL. Il me promit de faire parvenir de mes nouvelles en France et m'en fournit lui-même sur Le HAVRE et sur les familles que nous connaissions. C'était sa cousine Marguerite CHAUMONOT, une des BEGOUËN qui se chargeait de centraliser toutes les nouvelles familiales et, se dépensant sans compter pour les uns et les autres, elle put ainsi accomplir un travail dont on ne saura jamais assez lui être reconnaissant. Je ne connaissais François que de nom, puisqu'il vivait en Egypte, au canal de SUEZ, depuis de nombreuses années. La primauté de la France dans ce secteur avait permis à un certain *modus vivendi* de s'établir pour que les ponts ne soient pas coupés avec la métropole et s'il existait un certain consensus local en faveur du

1943

général DE GAULLE, il n'y faisait pas l'unanimité, d'où quelques frictions regrettables qui étaient en train de s'effacer. Le courrier était maintenant aisé avec l'Algérie et le Maroc et c'est ainsi que François BEGOUËN recevait des nouvelles de son cousin Henry que j'avais aperçu à BREST à Noël 39. Celui-ci racontait l'étude que les Américains avaient faite de leur tir sur les navires français à CASABLANCA, et maintenant que cette inimitié passagère n'existait plus, ils étaient convenus que ce n'avait pas été très brillant. En tant que Premier Officier Canonnière de France, il savait de quoi il parlait. Heureux d'avoir repris le combat, Henry BEGOUËN ne cachait pas l'espoir qu'il mettait dans les chances du Prétendant à faire entendre sa voix et ne se doutait pas qu'il serait le bouc émissaire qu'on jetterait en pâture à l'opinion lorsqu'il s'agirait beaucoup plus tard d'évaluer les responsabilités de la mort de l'amiral DARLAN.

Lorsqu'il fut reçu à bord du *Cuba*, celui que mes camarades appelaient mon cousin put se rendre compte que l'atmosphère qui régnait chez nous ne se pouvait comparer avec le climat qu'entretenait à LONDRES, derrière un micro, des braillards irresponsables qu'on aurait mieux aimé voir en mer ou dans les airs montrer les preuves de leur savoir-faire, mais il est certain que la guerre des ondes était devenue primordiale. Seulement voilà ! L'honnête combattant n'est pas fait de la même étoffe que le beau parleur qui se double d'un démagogue. Ce qu'on peut dire c'est que cette radio française de LONDRES, qui était un certain reflet de résistance en France, n'était nullement le porte-parole de ceux, dans la Marine, et autres forces combattantes, pour qui la polémique était une inconnue, à tel point qu'on évitait même de l'écouter. Mais qu'y faire ?

Après une dizaine de jours, nous repartions, le 15 novembre, pour ALEXANDRIE où nous prîmes un chargement de trois mille hommes pour le Sud de l'Italie. Quatre jours plus tard, le 22, nous étions tout en haut de la face interne du talon de la botte et entrions dans le port de guerre de TARENTE. C'était une expérience assez curieuse de mettre les pieds dans un des repaires de l'Axe. Mais cette partie de l'Axe n'avait rien qui put rappeler le sens aigu et dur du fer de lance des Nazis. C'en était plutôt le manche de bois tendre et quelque peu pourri. Comme on peut l'imaginer, les deux seules choses qui ne manquaient pas étaient le vin et les filles, le ravitaillement était plutôt défectueux et c'est fou ce que ces gens là auraient fait pour un peu de vrai café. Nous n'en manquions pas, aussi le souvenir que l'équipage a gardé des escales italiennes ne manqua-t-il jamais de saveur. Lorsque nous vîmes les gendarmes locaux encore coiffés de larges bicornes, notre Capitaine SEYMOUR, Adjudant du staff, nous rappela qu'en arrivant du côté d'ARMENTIERES en 1914, rien ne les avait autant amusés que nos pandores français avec leurs bicornes d'opérette, au point que lui et ses camarades avaient cru à une mascarade lorsque ces dignes représentants de la loi française vinrent interrompre leur soirée dans un petit estaminet pour leur enjoindre de faire moins de bruit. N'ayant pas été pris au sérieux, il paraît que l'affaire avait mal tourné, mais après une franche explication cela s'était arrangé, comme toujours en ces cas là. Les gendarmes manquent-ils d'humour ?

1943

Il n'est pas dans mon propos de vous relater les aller-et-retours détaillés de nos transports entre l'Afrique du Nord et l'Italie. Ce que j'en puis dire, c'est que l'habitude que j'avais prise de me lier avec des officiers qui restaient des semaines à bord s'était convertie en simples amabilités, mais j'ai gardé un souvenir ému de ces rencontres avec des hommes qui repartaient sur un front assez meurtrier, le sourire aux lèvres. De pareils garçons entretenaient à notre égard une estime qui nous faisait plaisir, certes, mais que nous comprenions mal, en raison même de l'admiration que nous avions pour eux. Nous nous sentions si bien dans notre peau, aimions véritablement la vie que nous menions, sans doute à cause des amitiés qui nous entouraient, dans un métier qui était le nôtre, que nous avions tendance à assimiler le danger de guerre au danger permanent de la mer, qui après tout était notre élément. Que dire de ces militaires qui n'étaient que des civils mobilisés, pour la plupart, et même souvent volontaires, mais pour qui le métier des armes ne représentait qu'une urgence momentanée, malheureusement souvent sans lendemain. Quel est le pourcentage de ceux qui vivent encore pour le raconter ?

Ces péripiés méditerranéens, je puis les donner brièvement : Appareillage de TARENTE le 24. Séjour à AUGUSTA, juste au Nord de SYRACUSE en Sicile du 25 au 27 et à BIZERTE en Tunisie du 28 au 30. Là nous pûmes constater ce qu'étaient des bombardements systématiques américains, avec chacune des maisons d'une rue bénéficiaire d'une bombe, ce qui fait un désert absolu d'un quartier dont les murs se dressent encore au milieu de la poussière générale. J'imaginai ce que devait être les villes d'Allemagne et même certaines villes de France, il y avait de quoi pleurer. Je ne savais pas encore que l'épave du chenal était celle que TAROUÉ avait faite du *Moron* qu'il commandait, pour gêner les Allemands avec les moyens dont il disposait, au lieu d'allègrement prendre la mer. Cela lui avait valu un retour immédiat en métropole occupée au lieu de rejoindre l'Algérie, comme les autres. Il s'en est sorti finalement, comme je l'appris plus tard de sa bouche.

En Tunisie, nous avons repris des hommes pour NAPLES. C'était l'époque où l'on ne parlait que d'ANZIO, zone avancée au sud de ROME, sans que le Front avançât au nord de NAPLES. Le typhus existait dans cette agglomération populeuse et c'est la raison pour laquelle, il n'y avait pas beaucoup de facilité pour sortir de l'enceinte portuaire. Au dessus des rues de la ville, d'immenses banderoles tendues d'un bord à l'autre des hautes maisons de pierre : *Beware of V.D.* Cette mise en garde était destinée à être lue du haut des navires et c'est la première chose que les troupes pouvaient distinguer pour leur rappeler que V.D. s'était souvent appelé *mal napolitain*. C'est de là que je ramenaï, non un souvenir cuisant, mais un téléphone de campagne allemand dont j'ai gardé le magnifique aimant sur lequel on distingue encore l'oiseau à croix gammée. Cette escale était aux deux premiers jours de décembre, puis MESSINE en Sicile le 3, et BIZERTE encore une fois en Tunisie, les 4 et 5 pour reprendre notre plein de troupes pour TARENTE, chacun d'entre nous ayant fait sa petite provision de café pour nos connaissances italiennes. Avouons tout de suite que les officiers de marine, nombreux dans ce port militaire, voyaient la gent féminine se prendre d'un intérêt soudain pour les uniformes alliés et certainement

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943

d'avantage que pour ceux de la *Kriegsmarine* qui avaient déserté les lieux. Chacun son tour ! Ces Italiens étaient devenus des co-belligérants, car il avait été difficile de les appeler tout de suite alliés, le mot aurait été fort. Néanmoins, nous apprîmes que l'on avait été obligé d'embarquer une surveillance alliée à bord des navires italiens, certains ayant, depuis cette fameuse co-belligérance, déjà effectué de fructueux aller-retours au bénéfice des Allemands de Grèce occupée.

Il faut dire que le roi d'Italie, sous la protection des alliés, avait déclaré la guerre à l'Allemagne le 13 octobre, lorsque nous nous préparions à l'échange de BARCELONE et que c'était à TARENTE même que les Britanniques avaient débarqué pendant notre séjour forcé à BOMBAY. Les officiers italiens blasés et un peu inactifs que nous rencontrions avaient donc maintenant l'habitude de voir les filles du pays leur tourner le dos. Mais la guerre stagnait et chez nous on se demandait si un jour l'occupation cesserait et à quel prix ! Cela personne n'osait sans doute y réfléchir. Les Russes semblaient dire qu'ils supporteraient le plus gros poids de la guerre, mais à quoi cela avancerait-il de débarquer sans espoir ? Le coup de main de DIEPPE le leur avait bien montré et le Front d'Italie devait faire réfléchir. C'était pourtant quelque chose, on se battait maintenant en Europe. Nous apprîmes plus tard que chez nous le moral remontait à voir le soin que les troupes prenaient des chevaux et des bicyclettes. C'étaient maintenant des moyens périmés, ce n'était pas avec cela qu'on pouvait gagner une guerre. La Méditerranée était moins sûre pour eux. Même en Atlantique, les sous-marins ne faisaient plus la loi.

Comme nous devions ramener des hommes en Algérie, après avoir été les 7 et 8 à TARENTE nous fûmes en Sicile, à AUGUSTA, les 9 et 10, et quatre jours à ALGER du 13 au 17. Nous devions revenir encore deux fois à ALGER, chaque fois pour retrouver ce morceau de la France, bien plus entré dans la guerre que l'an passé, mais aussi beaucoup plus dans la politique. Ce poison qui nous avait été épargné par le souci du métier et les aléas des convois refaisait surface dès lors que nous retrouvions des Français qui ne parlaient que de cela ! Si à bord chacun avait gardé pour soi ses opinions pour ne voir que l'union sacrée chère à nos pères de 14-18, le contact avec une terre qui n'était pas étrangère risquait de les faire apparaître. Fort heureusement, le carré des officiers semblait bénéficier d'un consensus qui montrait clairement l'opinion que nous avions tous de ce qui avait été la Troisième République. Seul Roger ROY, qui était notre aîné, semblait avoir le cœur fermement accroché du côté radical mais n'eut jamais l'outrecuidance de nous traiter de fascistes, comme c'est généralement l'habitude dès qu'on s'aventure sur les terrains de la gauche où les tenants de ces diverses idéologies ne font que répéter ce qu'ils entendent autour d'eux. Notre 2ème Radio était je crois assez individualiste pour savoir réfléchir par lui-même seulement, n'ayant pas fait d'études classiques, sa science des Humanités était limitée et il avait l'esprit moins ouvert que la plupart d'entre nous. Ses plaisanteries tournaient invariablement autour des rotondités féminines, en un art dont il se croyait passé maître. Nous le traitions de *commis-voyageur*, mais comme il était bon camarade il ne s'en formalisait pas. En Algérie il était sur son terrain, car le

1943

domaine des langues étrangères n'était pas son fort et ce n'est pas à trente sept ans que l'on s'y met.

Comme l'Aletty était le rendez-vous obligé des Forces alliées et qu'on n'y manquait de rien, on était sûr de retrouver des gens de connaissance. C'est ainsi que je tombais sur le cousin Charles DUBOIS, alors Lieutenant-Colonel d'Artillerie. Malgré la dignité de l'uniforme, c'est l'expression *tomber dans les bras l'un de l'autre* qui peut traduire l'effet de cette rencontre inattendue. Les spectateurs autour de nous s'en émurent sans doute, mais je ne m'en rendis pas compte, tant j'en avais les larmes aux yeux. Nous nous assîmes à l'écart et le déjeuner qu'on nous servit ne nous préoccupa pas tant que le récit de nos odyssées respectives. Charles avait été fait prisonnier après s'être battu en corps à corps avec des fusils comme masses d'armes puisqu'il n'y avait plus de munitions. Ses tentatives d'évasion avaient ensuite été sanctionnées par du cachot disciplinaire, mais il m'expliqua bien que le fait d'avoir revendiqué le droit du prisonnier à l'évasion n'indisposait nullement le tribunal qui, au contraire, sanctionnait davantage ceux qui plaidaient coupables ! A force de se faire reprendre, et pourtant il parlait bien l'allemand, il fut rapatrié comme ancien combattant de 14-18, ayant du reste plus de cinquante cinq ans. Légion d'honneur et Croix de guerre de la 1ère guerre. Il avait une nouvelle citation pour 1940. Il portait encore le ruban vert et noir qui fut peu après rétabli dans ses couleurs d'origine : Vert et rouge. Reparti très vite hors de France il venait du Sénégal où il n'avait pas manqué de s'être fait emprisonner par le gouverneur BOISSON pour tentative d'évasion en Gambie britannique, alors qu'il était employé comme ingénieur responsable de tout un nouvel ensemble architectural administratif. Libéré, il reprenait du service actif dans son arme d'origine. Il eut l'occasion de me présenter au lieutenant LARRIEU, dont la mère était une de ses anciennes relations parisiennes. Je les invitais tous deux à bord et procurais à cet autre neveu du cousin de mon père toutes sortes de lainages qui manquaient cruellement à l'approche de l'hiver. Leur plus grand plaisir fut de découvrir des Français Libres d'origine, ceux de la *Dissidence* à laquelle ils avaient rêvé d'appartenir, en butte aux tracasseries d'un environnement gangrené par la mentalité du gouvernement de VICHY, faite de soupçons et de vieilles rancunes.

C'est alors que je croisai dans la rue un vieux Général français vêtu d'une capote de soldat. A sa barbiche blanche héritée de la guerre de 70, ce ne pouvait être que le fameux Général CLEMENT-GRANDCOURT, dont nous avions tant entendu parler : Démissionnaire à cause du manque de loyauté de la Troisième république à l'égard des Druses de Syrie dont il était responsable, il se consacra à la rédaction d'articles pertinents pour *l'Action Française*. Ne pouvant reprendre du service à la déclaration de guerre, il s'engagea comme simple soldat, mais fut vite reconnu et, après un petit scandale rapporté par la Presse de mars 1940, il se vit confier un commandement exceptionnel en Finlande, car c'était un ami du général MANNERHEIM. Plus âgé largement que DE GAULLE qu'il recevait chez lui avant la guerre, il s'était rallié à la grande idée prônée par le chef de la France Libre. Il était peut-être le seul ayant pu arguer d'une autorité que respectait le grand Charles, qui s'amusait

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1943 beaucoup du ton parfois vert déployé par cet ancêtre original et un peu marginal.

C'est ainsi que je fis la connaissance d'une figure de l'Armée française que le cousin Charles voyait chaque jour et pour lequel il avait le plus grand respect. Voilà aussi pourquoi je fus ravi de connaître plus tard son fils l'architecte, dont je me plus à écouter les conseils avisés et sages. Il m'offrit beaucoup plus tard les Mémoires de son père qui ne manquent pas de piquant. On y retrouve le guerrier huguenot des temps héroïques tel qu'on peut l'imaginer avec la droiture et l'intelligence qui le caractérisent et on ne peut s'étonner de l'estime dans laquelle le tenait Charles MAURRAS qui lui confia la chronique militaire dans son journal royaliste. Il est infiniment dommage pour l'histoire que le grand écrivain ait prêté son oreille, qui pourtant était bien sourde, à d'autres sirènes qui l'entraînèrent dans des abîmes que nul n'aurait pu imaginer il y a quelques années seulement.

C'est au cours d'une de ces escales à ALGER, que pour la commodité du port, fut amarré à couple de nous, le *Simoun*, torpilleur du type *Bourrasque* (1924-25) auquel appartenait également le fameux *Sirocco*, héros des débuts de la guerre. Jean-Jacques LESIEUR, muté de la *Détroyat*, se trouvait à bord et m'invita à goûter de sa cave. Je pus alors voir combien toutes les dissensions existant à terre dans la Marine s'étaient effacées dès qu'un bâtiment appareillait pour une opération, et là il s'agissait de celle du 13 septembre dernier qui vit la libération de la Corse. Un garçon comme Jean-Jacques LESIEUR ne pouvait qu'inciter à l'amitié et au sourire. Il me raconta qu'il avait revu VILLENEUVE, un de nos condisciples de Versailles, grièvement blessé lors de la résistance aux Américains pour la prise d'ALGER. Je crois qu'il ne s'en est jamais remis. Les conséquences de certaines décisions basées sur des amour-propres blessés, qu'on prend pour de l'honneur offensé, sont parfois incalculables et pas seulement regrettables. Morts pour rien à MERS-EL-KEBIR, morts pour rien à l'opération *Torch* en novembre 42 (ici même. Combien faut-il de morts pour rien avant que les responsables songent même à le regretter ? Les plaies ne sont pas cicatrisées de ces morts pour rien, qui sont des erreurs regrettables. Mais Jean-Jacques LESIEUR, comme Gaston GUYOMARD qui, eux, sont morts, un peu plus tard dans les mers de Chine, n'ont pas non plus connu l'après-guerre. Seraient-ils morts pour rien, eux aussi ? Pourquoi faut-il que ce soient les Gaston, les Jean-Jacques et d'autres encore plus proches de moi qui doivent partir les premiers ? Peut-être pour qu'ils ne soient pas trop déçus, dans leur merveilleuse candeur, par la turpitude des gros malins qui n'ont jamais voulu rien risquer et gagnent tout, sur la gloire des autres.

Nous ne nous quittâmes pas. Charles et moi, sans nous être promis de tout raconter l'un sur l'autre, si l'un rentrait avant l'autre, en métropole, un jour que nous avions du mal à préfigurer. Charles, dont l'imagination malculine était sans bornes, aurait voulu que je lui parle de la Chine et fut très déçu d'apprendre que je n'y étais pas encore allé. Je crois qu'il y avait été juste avant la guerre, mais avec lui, c'était impossible de savoir exactement. Les blessures très graves qu'il avait eues à la tête pendant le précédent conflit lui avaient sans doute

1943

occasionné des disjonctions incompréhensibles et imprévisibles dans son cerveau, et c'est toujours le plus naturellement du monde qu'une légère fabulation s'introduisait dans son discours le plus sensé. Il avait donné des cours de géophysique dans son camp de prisonniers en Allemagne et il m'en montra les croquis. Il s'était fait universellement admirer et apprécier, et malgré cela, il souffrait de faiblesses effarantes. Hélène sa sœur avait été ruinée par la légèreté de certaines de ses opérations, et je crois que c'était pour l'amour d'une dame, par ailleurs fort estimable, veuve qu'il aurait pu épouser. Mais Charles était un célibataire endurci et il y avait en lui tant de chevaleresque que l'on ne pouvait distinguer ce qu'il y avait de pirate dans ce *corsaire-galant-homme*.

Le *Ville d'Oran*, maintenant récupéré et plus beau que nous, transportait comme nous des troupes pour l'Italie où les Français se distinguaient après être débarqués fin novembre, à NAPLES avec le Général JUIN (qui par sa femme, née BONNEFOY, était le beau-frère d'Aliette JOUSSET, la fille aînée de l'oncle Fred). Plusieurs de notre parenté ou de notre connaissance se trouvaient, à cette époque, dans cette armée mue d'un courage décuplé par tant de mois d'inaction et d'impatience. Annick, la cadette d'Aliette, avait réussi à sortir de France et c'est sur le front d'Italie qu'elle connaîtra son mari, Michel CREMIÈRE, alors Capitaine et promis au plus brillant avenir, puisqu'il finira par commander l'école de Saumur.

S'il arrivait au *Ville d'Oran* de transporter des unités françaises, pour le front d'Italie, c'étaient plutôt des Britanniques qui nous échouaient et je me rappelle les célèbres *Blacks Watch* qui en avaient vu de dures. Les seuls Français furent une troupe de *Théâtre aux Armées*, dont l'animateur plein d'esprit sut nous faire tordre de rire. Il avait connu le camp de MIRANDA en Espagne, ce qui était beaucoup moins risible. Je crois que pendant cette traversée nous eûmes un instructeur américain à cheveux blancs qui enseignait l'art du revolver avec un brio qui nous laissait pantois. Il avait dû servir à l'entraînement de policiers pendant des années. Nous l'appelions BUFFALO-BILL. Il faisait ses démonstrations avec une arme incrustée d'argent.

De retour à PORT-SAÏD, nous apprîmes qu'on n'inclinait pas à nous faire redescendre le Canal à cause des difficultés signalées par le pilote MALLET. Quelques réparations sur une machine à turbine de vingt ans occasionnèrent un séjour du 22 décembre au 20 janvier. C'est donc là que nous célébrâmes les fêtes de fin d'année et c'est à cette occasion que le Commandant du *Neuwe Holland* nous invita à partager un grand repas à l'Indonésienne ne comportant pratiquement qu'un seul plat : du *Nasigoereng*, avec tous les ingrédients que le génie des Javanais, comme on appelait les habitants des Indes néerlandaises, avaient pu y apporter, le tout couronné par des œufs pochés et force épices.

A notre tour nous invitâmes les sympathiques *mijnheers*, nos collègues de mer, à déguster des plats français, sans que je puisse me rappeler si cela tenait de la Bourgogne ou du Midi. Je crois cependant que le père DESCHÂTRES, qui était du Berri et s'y connaissait en cuisine, mit la main à la pâte devant le *piano*, comme le cuisinier

1943

appelait son fourneau. Maintenant que nous avions du vin dans les fûts, nous étions plus fiers qu'à BOMBAY, car en France un repas sans vin est inconcevable. Contrairement à nous qui n'étions à bord que des oiseaux sur la branche, les Hollandais appartenaient tous à la compagnie de leur navire, la meilleure évidemment.

Mais il n'y avait pas que des officiers des Pays-Bas avec lesquels nous eûmes l'occasion de sympathiser. Il y eut aussi les Norvégiens : Je tombais un beau jour face à face avec Adolf WICKSTRÖM. C'était bien lui, en uniforme de son pays et avec la tête que je reconnus d'après la photographie à DURBAN, chez son épouse. Non seulement il y eut invitations de part et d'autre, mais cet estimable Normann tint à ce que nous envoyions à SALLY une photographie prise l'un à côté de l'autre ! Je l'ai encore. Pendant toute une soirée, il me raconta les péripéties de raids sur la côte de Norvège au nez des Allemands qu'ils pouvaient cotoyer dans de fumeux estaminets à proximité des quais où s'amarraient les bateaux de pêche. La population locale les couvait du regard, veillant à ce que le bleu ciel de la chemisette n'apparaisse pas dans l'ouverture du col d'un neutre caban. En effet, surpris, ils devaient s'en dégager pour révéler leur identité militaire et ne pas subir le sort des francs-tireurs. Généralement tout se passait bien, car il n'y eut pas à sa connaissance de dénonciations intempestives. Malgré tout Adolf, comme moi, avait préféré reprendre la mer comme officier sur un cargo, se sentant peu fait pour les opérations de renseignements ou de guerre camouflée. Il me fit part de son désappointement de ne voir jamais son bateau revenir en Afrique du Sud où vivait sa femme. Je reçus plus tard une lettre d'elle racontant comment elle avait pu se faire embarquer comme stewardess et partager avec son mari la vie de marin. C'est une chose courante en pays scandinave et impensable sur les navires français.

A PORT-SAÏD, le Commandant TRÉAL, capitaine du port, nous invitait à venir faire danser ses filles. Une avait épousé BOUCHI-la-MONTAGNE, l'un de nos F.N.F.L. Les BEGOUËN DEMAUX, eux, habitaient PORT FOUAD qui est sur la rive asiatique de l'entrée du canal, ce qui fait que pour se rendre à ses occupations au bureau du mesurage, François revenait chaque matin en Afrique et ses enfants faisaient de même pour aller en classe. C'est une prouesse dont ils aimaient se vanter chez leurs cousins d'Europe lorsqu'ils y venaient passer des vacances. Je garderai le souvenir de cette charmante famille qui était pour moi ce qu'il y avait de plus proche de ma famille depuis mon exil. Les soirées que nous avons passées ensemble, relisant des lettres parvenues grâce à Marguerite CHAUMONOT et qui étaient le seul reflet du HAVRE que j'ai pu avoir, ces soirées, nous en avons reparlé après la guerre parce qu'elles ont été comme une preuve des vieux attachements familiaux et, qu'après tout, le pack, ou le pacte, avait du bon, malgré les railleries de ma chère Bonne-Maman.

Quant aux festivités propres à cette période de fin d'année, je me rappelle qu'étant constamment auprès de nos officiers britanniques, commissaires et médecins, de par la position de ma cabine et mes préoccupations de service, ils avaient décidé de m'associer à leur petite fête qui se prolongea jusqu'à dix heures et demie du soir. C'est

1944

alors que l'on vint m'avertir que le Pacha avait invité tous les officiers français et le colonel LAKE à un réveillon dans ses appartements. Ce réveillon devait commencer par une de ses spécialités, la soupe à l'ail, mais comme j'avais la tête un peu lourde et une grande envie de dormir, je murmurai d'un air très sûr de moi : *Le colonel et moi, nous n'aimons pas la soupe à l'ail*. Cette discrimination presque raciste ne m'attira qu'un sourire indulgent et l'on fit semblant de ne pas me voir, lorsque je m'esquivai pour retrouver ma bannette et les rêves des Noël's passés. Il faut dire que je n'ai jamais été amateur de réveillons et que si je faisais volontiers le quart de nuit de onze à trois, c'est parce que j'avais dormi au moins deux heures avant de monter sur la passerelle. Non, pour moi, la journée de Noël, c'est le 25 et pas le 24, qui supporte tout au plus une soirée avancée, mais les beuveries me paraissent incompatibles avec cette merveilleuse fête enfantine. Inutile d'ajouter que le déjeuner de Noël, avec ou sans réveillon la veille, reste une tradition que la guerre, avec ou sans carte de rationnement, ne saurait empêcher. Je me suis toujours laissé dire que les belligérants face à face dans les tranchées observaient comme une trêve qu'on ne pouvait empêcher, et tant mieux !

Pour le premier de l'An, il y avait un bal donné par je ne sais quel organisme, genre *Alliance Française*, qui permettait de voir tous les Français du Canal enfin réunis, malgré souvent de vieilles rancunes remontant à la *Dissidence* de 1940 que certaines réflexions dévoilaient, mais qui nous scandalisaient, comme une tare inhérente à la race des Gaulois, dont il nous reste à tous encore du sang dans les veines. Pour faire bonne mesure, les Ecossais qui fêtent cette nuit de la Saint Sylvestre sous le nom de *Hogmany* glissent aussi quelques mots à l'encontre des Anglo-Saxons, il y a heureusement longtemps que le sang n'a coulé entre eux. Les Anglais, eux, n'ont d'animosité contre personne et ne fêtent que très mollement, sinon pas du tout, la venue de l'an neuf. Probablement parce qu'ils sont fatigués d'un Christmas qui dure deux jours, le 25 et le 26 décembre, et qu'on appelle aussi *Yule-tide*, rappelant que la fête profane de *Jul* est bien antérieure au christianisme, donc ce n'est pas profaner Noël de célébrer, avec excès de libations, la fête de l'hiver. Il y a là une subtilité un peu hypocrite qui peut prêter à sourire. Je me rappelle, qu'à bord, les plus jeunes commissaires et moi-même nous étions costumés et je m'étais fait la tête et l'allure de Monsieur MICAWBER. Comme, à l'époque, j'étais plutôt mince, j'avais dû mettre un oreiller sur mon ventre pour bien rendre le contentement prétentieux du cher homme dont DICKENS s'était bien moqué, c'était un peu là notre *Théâtre aux Armées*.

Ce fut ensuite TARENTE encore une fois, du 25 au 29 janvier, et AUGUSTA en Sicile du 31 au 4 février, retour à ALGER du 9 au 19 et AUGUSTA 23-24 pour remonter à NAPLES du 25 au 28. C'était l'époque du Mont-Cassin qui, non seulement coûta cher en hommes, mais détruisit des trésors archéologiques liés à la fondation des Moines Noirs par Saint Benoît au VI^{ème} siècle. On s'est toujours demandé si ces grands combats avaient été vraiment si utiles à la victoire, et si le prix payé en valait la peine. Le 29, passage à AUGUSTA pour revenir à ALGER pour la dernière fois du 5 au 9 mars. Cette fois, nous savons que l'on cherche à nous envoyer de l'autre côté de l'Atlantique et qu'à la première

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1944

occasion on pourra passer en cale sèche. En attendant, comme on ne veut pas nous envoyer là-bas à vide, après une courte escale du 12 au 14 mars à GIBRALTAR, on nous envoie à MADÈRE du 16 au 18, pour faire un plein de travailleurs dont on a besoin à CURAÇAO, colonie hollandaise juste au large du Vénézuëla. Un séjour à MADÈRE est une expérience qui confirme encore une fois le charme des îles, qu'elles soient portugaises, françaises, espagnoles ou anglaises. Le climat en est généralement plus tempéré que sur les continents à latitudes égales, un air frais y circulant agréablement. Le seul défaut de MADÈRE est l'humidité constante à une certaine altitude, car c'est un rocher élevé dont le sommet est souvent dans les nuages. Le dernier empereur d'Autriche-Hongrie en est mort de tuberculose. Ceci dit, au pied de la montagne, c'est un petit Portugal bien charmant dont les rues sont pavées de galets noirs volcaniques sur lesquels peuvent glisser des sortes de traîneaux comme on n'en voit nulle part. Au tiers de la pente, des jardins merveilleux de verdure mènent à une sorte de club anglais, paradis des retraités de l'Empire qui ne peuvent supporter le climat des îles britanniques et qui cherchent, malgré tout, une atmosphère tempérée qui ne rappellerait en rien les pays chauds. C'est donc un paradis qui, en plus, fabrique un vin extraordinaire allant du plus sec au plus sucré. On peut en visiter les caves, mais il n'en faut pas abuser, sinon on ne se rappelle pas par où on est entré. Il y a là dedans des bouteilles fort anciennes dont il serait dommage de ne pas goûter, aussi préférâmes-nous nous en faire livrer sans oser accepter l'invitation d'aller les chercher sur place.

Nous étions entrés avec deux navires de guerre comme escorte, mais ils ne furent pas autorisés à rester plus de quelques heures à cause des lois internationales, tandis que nous, qui allions rendre un grand service à ce pays en réglant le problème du chômage, bénéficions d'un régime de faveur tout à fait agréable. MADÈRE restera un des endroits où j'eus envie de revenir.

Le départ fut assez poignant, car ces milliers d'hommes qui s'expatriaient n'avaient aucune idée de retour, aussi la foule était là pour les accompagner. Il y eut des slogans repris en chœur, mais je me rappelle que le nom de SALAZAR fut moins bien acclamé que celui de la France dont un petit morceau allait leur permettre d'aller vers une autre île lointaine pour vivre décemment. Ce petit morceau, c'était nous et comme certains parlaient français, nous eûmes l'occasion d'apprendre beaucoup sur un pays dont je ne savais pas grand chose. Je ne sais plus de quoi se composait notre escorte au départ le 18, mais dix sept jours plus tard nous entrions dans le port de NEW-YORK. C'était le trente troisième pays dont je faisais la connaissance et il avait fallu attendre sept ans de navigation pour connaître enfin ce pays que les Havrais considèrent comme la porte en face. Cette courte escale du 4 au 6 avril, si elle nous permit d'avoir une idée de cette ville de NEW-YORK dont on parle tant, ne fut pour nos Portugais que la vue d'un *pier* de près, et de quelques gratte-ciels de loin. Pour des gens qui ne connaissaient que le paradis de MADÈRE, je ne sais si cette masse de constructions s'entassant en long, en large et en hauteur ne fut pas pour eux une vision infernale des réalisations humaines ou si, comme

1944

pour beaucoup de gens, c'était le véritable centre du monde avec toutes les merveilleuses illusions que seuls des Américains peuvent offrir.

Les piers forment une suite de quais pour très grands paquebots et chaque grande nation européenne a le sien. C'est le seul port pouvant les réunir tous à la fois puisqu'ils convergent tous ici. Les Français du pays n'oublient pas que VERRAZANE était commandité par François 1er lorsqu'il fit ici sa première implantation majeure et c'est en son honneur qu'il appela le nouveau port *La Nouvelle Angoulême*. Même s'il y eut ensuite *La Nouvelle Amsterdam* et *la Nouvelle York*, les Américains ont assez le sens de l'Histoire pour ne pas l'oublier, contrairement aux Français qui toujours haïssent leur passé, comme un cauchemar dont on s'est débarrassé en s'éveillant dans des matins qui chantent un peu bêtement : *cocorico, regardez comme je suis beau !*

Il faut tout de même onze jours pour atteindre CURAÇAO, une des Îles-sous-le-Vent, à proximité du Vénézuéla, en se promenant à travers les Bahamas et entre Haïti et Cuba. C'est là que nous pouvions voir évoluer de petits dirigeables de l'U.S. Navy tout argentés et relativement rapides. De là-haut il est en effet possible de discerner de gros poissons comme des sous-marins allemands en quête de proies comme nous. WILHEMSTAD, qui rappelle le nom de Guillaume d'Orange, est un petit morceau des Pays-Bas beaucoup plus hollandais que n'importe quelle colonie française n'est française, car l'architecture très colorée et à pignons décorés fait penser à un petit AMSTERDAM de poupée de ce style charmant qui déplaissait tant à Louis XIV. Nous ne restâmes que la nuit du 17 au 18 pour reprendre la mer, longeant toutes les Îles-sous-le-Vent pour atteindre la plus orientale, TRINIDAD, le 20 avril. Trois jours sur rade me rappellèrent le mois passé ici même, trois ans auparavant. Le cher Adigard des GAUTRIES vint nous rendre visite à bord et chacun se plut à le trouver le meilleur homme du monde. Il nous raconta de pittoresques détails de son activité qui avait été longtemps l'organisation de l'accueil à Sainte-Lucie, petite île voisine, de ceux qui fuyaient la Martinique pour s'engager aux F.F.L. dont il était le représentant local. Nous apprîmes également comment des forçats évadés avaient contracté un engagement comme au titre de la Légion, et que leur expédition en Afrique n'avait pas été sans quelques situations et scènes amusantes.

Le 28 avril, nous arrivons sur rade de KINGSTON, à la Jamaïque. Nous devons par la suite, y revenir trois fois et à chaque fois nous étions pris par le charme de ce pays plein d'histoire romanesque, celle d'expéditions de corsaires plutôt pirates des XVIIème et XVIIIème siècles. Ayant fait quelques achats en ville, je revins un jour à bord en disant que si je n'avais pas rencontré LONG JOHN SILVER lui-même dans une des boutiques, j'en donnais ma langue au chat. J'avais en effet dévisagé une sorte de pauvre hère européen au teint hâlé et à l'œil inquiétant qui traînait dans un marché. Je suis sûr, enfin presque, qu'il avait une béquille pour suppléer à une jambe manquante. Je m'étais retourné deux fois pour m'assurer que je n'avais pas la berlue, mais sans insister pour qu'il ne me mette pas le grappin dessus en m'appelant Jim HAWKINS ! Je ne le revis jamais depuis. Tant mieux. C'est aussi là

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1944

une île à filles aguichantes qui retiennent les marins, à la solrante, pour les amener chez elles.

Les voyages que nous allions faire dans les Caraïbes avaient un double but : ramener aux Etats-Unis des recrues pour augmenter le contingent allié, et notamment l'effectif de l'Armée de l'Air en personnel rampant ; ensuite, garder le navire à proximité du chantier (BALTIMORE) qui devait lui faire subir des améliorations, comme aussi quelques réparations, dès qu'il y aurait une place libre. C'était l'époque où le système Kaiser fonctionnait à fond, c'est à dire la construction de toutes les pièces composant un *Liberty-ship* dans des tas d'usines à travers le pays, puis l'assemblage sur chantier maritime en quelques jours. Je crois qu'au lieu de mobiliser un chantier pour des semaines ou des mois, on était arrivé à descendre jusqu'à une douzaine de jours. C'est ainsi que l'on peut imputer à ce système, qui portait un nom extraordinaire, le crédit majeur de la victoire finale : au fil des mois les pertes des navires de transport, qui étaient dûes aux sous-marins ennemis, furent compensées par ces bateaux neufs faits à la chaîne, pendant que les corvettes, nouvelles elles aussi et augmentant en nombre, rendaient la vie impossible aux submersibles. A EL ALAMEIN, la victoire avait changé de camp pour l'armée de terre, en Atlantique la maîtrise de la mer revenait au camp allié. La phase définitive allait maintenant se jouer. En effet, lorsque je regarde le calendrier de nos petits voyages là-bas, je vois qu'après avoir relâché à GUANTANAMO le 3 mai et à KEY-WEST le 6, nous sommes à NEWPORT-NEWS le 13. C'est probablement de là que la vue de navires chargés de barges attira notre attention. Ils se dirigeaient vers le large et cela nous donna à penser qu'elles allaient servir en Europe. De NORFOLK (où nous fûmes du 15 au 25 mai), Gaston GUYOMARD et moi-même demandèrent à aller à BALTIMORE pour aller voir Madame MORIN qui y vivait avec ses filles, Mesdames SUHRE et CHAPMAN, du HAVRE. La vieille dame avait obtenu un passage en avion via le Portugal pour aller retrouver ses enfants américains. Les nouvelles récentes qu'elle pouvait nous donner était une raison suffisante à notre déplacement. GUYOMARD avait connu Francis SUHRE à Saint-Joseph. Il était entré, depuis, à l'Académie Navale de ce pays. Nous étions allés par avion et nous rentrâmes au bercail en empruntant le ferry qui navigue tout au long de la Chesapeake avec son plein de passagers mais il est certain que le retour, avec notre tête pleine de tout ce que nous avions appris, ne pouvait ressembler à notre voyage d'aller, en hâte de savoir quelque chose. Mille détails que nous avions bu des paroles de Madame MORIN nous revenaient, bonnes et mauvaises nouvelles, mais nouvelles de la maison !

Après un autre voyage en Jamaïque, nous étions revenus en Chesapeake, invités à passer des soirées en un club d'officiers de la Marine des USA. Est-ce là que j'avais rencontré une sympathique jeune fille du Sud, Mary-Lou BURTON qui accepta de sortir avec moi, chaque fois que nous reviendrions à NORFOLK. Son type un peu romantique dans l'environnement de ce pays, me l'avait fait surnommer *Gone with the wind*. J'avais vu le film à LONDRES, un film de quatre heures d'horloge, mais avec une Vivian LEIGH (que j'eus l'immense joie de revoir sur scène dans *Doctor's Dilemma*. Elle mourut peu après. Ce fut une grande perte.

1944

Mary-Lou était avec moi, évoquant cette campagne sudiste où sa famille avait beaucoup perdu et nous étions dans la nuit du 5 au 6 juin.

Ayant pris une chambre d'hôtel avec l'intention de rentrer à bord le matin de bonne heure, je me fis réveiller à six heures et descendis par l'élévator accompagné du garçon noir de service. Ce dernier me dit : *Vous serez intéressé d'apprendre qu'il y a eu un débarquement cette nuit en Normandie.* Surpris, je ne me demandais pas si c'était une plaisanterie, ce domestique n'avait sûrement pas dans ses habitudes de mystifier les clients de l'hôtel. Mais ma réaction fut qu'ils auraient pu aller faire cela plus loin ! Dans le taxi qui me ramena jusqu'au port, je demandai des détails au chauffeur. Il me dit simplement : *Vous savez, mon fils est à SAÏPAN, et cela c'est un Débarquement !* Vouloir dire par là que l'Américain moyen ne se sentait pas trop concerné au milieu de cette guerre contre les Japonais qui n'avait rien de rose.

À bord, certains n'en croyaient pas leurs yeux. Je leur dis que je me sentais obligé, en tant que Normand, d'offrir un punch général à tous les officiers, et rendez-vous dans un quart d'heure au Carré : *S'il offre un pot à tout le monde et à huit heures du matin, c'est que cela doit être vrai.* Une carte fut affichée sur la cloison et désormais, chaque jour, de petits pavillons marquèrent la progression alliée, qui, il est vrai s'avéra extrêmement lente. J'étais personnellement horrifié par l'idée de la destruction généralisée de ma province, sans compter l'hécatombe des civils que l'on pouvait imaginer. Nous apprîmes plus tard que, finalement, c'était là le meilleur endroit pour l'établissement du Second Front, mais je le regrettais sincèrement. Ils auraient pu aller ailleurs faire des dégâts, fut la pensée qui me poursuivait longtemps. Lorsque l'on sut ce qu'il advint de la ville de CAEN, beaucoup plus tard, je n'en décolérais pas. Et le HAVRE ensuite !

Pour le moment, nous poursuivîmes nos petits aller-retours en Jamaïque, le 10, où nous fîmes embarquer une provision de rhum *Three Daggers* pour l'usage des officiers, puisqu'il n'y avait pas d'autre stimulant en cette région du monde. Retour à MIAMI le 14. C'est là que nous fûmes invités en d'authentiques manoirs européens reconstitués par des gentlemen dont la cave était exceptionnelle. Il n'y avait pas plus grand honneur pour eux que de nous y faire goûter. Retour encore à la Jamaïque le 18, avec une dernière cargaison de rampants à emmener pour MIAMI, puis nous prenons la direction du chantier de BALTIMORE où nous pénétrons le 29 juin pour un bout de temps.

Les conditions d'existence aux Etats-Unis pour une durée de trois mois ne me semblant pas compatibles avec ma solde de Lieutenant, je demandai à aller passer le mois d'août en Angleterre avec les congés acquis. C'est ainsi que je fus désigné pour embarquer comme 7ème Lieutenant à bord du Transport de S.M. *QUEEN MARY* au départ de NEW-YORK le 20 juillet. Je connus ainsi le fameux *Pier* de la *Cunard*, non loin de celui de la *Transat* et d'autres géants des mers qui sont entrés dans l'Histoire, une histoire qui intéresse surtout les Havrais. Ils la connaissent comme leur autre pied sur le continent. Sous son camouflage gris, on reconnaissait cette fière silhouette aux trois cheminées qui

ÉPHÉMÉRIDES

Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican

1944 disputait le *Ruban Bleu* à notre *Normandie* de bien triste mémoire, après une si belle carrière.

Embarquer quatorze mille hommes pour une traversée d'une semaine s'appelle; en jargon militaire, une majeure opération de la Guerre. Le navire, qui avait traversé indemne presque cinq années de service armé, pouvait s'enorgueillir d'avoir, en Extrême Orient, transporté jusqu'à vingt mille hommes avec un supplément inconfortable de centaines de couchettes démontables. On fera ici remarquer que le paquebot dont la carrière fut la plus efficace, en ce domaine, a été l'*Île de France*, comme nous, géré par la *Cunard White Star*. La France Libre en a fourni d'autres, mais l'*Île*, comme on l'appelait, a laissé un souvenir imperissable. Cela rachète la grosse erreur de notre *Normandie*, son successeur dans le cœur des Havrais.

Lorsque je parle des quatorze mille hommes embarqués, je ne dois pas oublier les centaines de femmes que l'armée américaine envoya en Europe par ce voyage. Inutile de dire que leur présence à bord était la bienvenue. Combien d'idylles, généralement temporaires, se sont-elles ainsi nouées à la faveur des circonstances. Il ne faut pas se voiler la face, mais ceux qui purent vivre ces instants de bonheur ne les ont jamais oubliés, comme s'il s'agissait d'une croisière de luxe. Je me souviens de soirées organisées avec un orchestre composé, en majorité, de Noirs dont le talent n'est plus à démontrer, surtout lorsqu'ils chantent des *blues*, accompagnés d'une basse et d'une clarinette. Le service que l'on attendait de moi n'était pas le quart à la mer, base de mon métier de marin, mais, un peu comme sur le *Cuba*, je m'occupais des officiers et comme il y avait un certain nombre de Français, c'est eux qui retinrent mon attention. Je pus même leur obtenir quelque faveur gastronomique puisqu'il était impossible de prévoir trois repas pour eux, mais seulement deux. Nos Français eurent satisfaction, ce qui me donna l'occasion de bavarder avec de fort intéressantes personnalités. Et pendant ce temps là, chaque tour d'hélice nous rapprochait du monde en guerre, sans compter le risque de mer qui, à ce moment de la guerre, avait considérablement diminué, surtout pour les unités rapides qui n'empruntaient aucun convoi, la vitesse les protégeant des meutes sous-marines, à vrai dire un peu lentes. Je ne crois pas qu'un autre officier étranger ait jamais été embarqué sur les *Queens*, et mon livret maritime du *Board of Trade* porte là une marque de tampon ineffaçable dont je ne suis pas peu fier.

Débarqué à GREENOCK, c'est par chemin de fer *blackouté* que j'arrivai dans un LONDRES déjà habitué aux bombes volantes, les *V1* qui, à dire vrai, mirent mes nerfs peu accoutumés à rude épreuve. Au milieu de la nuit, il fallait surtout se protéger d'éventuels éclats de verre des fenêtres qui ne résistaient pas au souffle. L'approche de l'engin était signalé, nuit et jour, par un veilleur de toit qui actionnait une sonnette d'alarme. Dans les bureaux, les employés se jetaient sous les tables utilisées comme rempart protecteur. Dans la rue, le vrombissement cliquetant était perçu, mais s'il ne se dirigeait pas sur vous, pourquoi s'en inquiéter. Leur trajectoire était cependant incertaine et leur bruit ressemblait exactement aux camions transportant des bidons de laiterie tressautant par l'effet de rues mal pavées. Ces bombes en forme

1944

de petits avions prévenaient donc de leur approche, mais la nouvelle invention, les V 2, étaient si rapides que l'on apprenait leur présence qu'après l'explosion qui était formidable. Leurs dégâts ne l'étaient pas moins. Heureusement qu'ils ne furent pas si nombreux ils devaient coûter cher. Le rôle de l'aviation se limitait aux V 1 et personne n'oublie l'exploit de Jean MARIDOR, le jeune Havrais engagé aux F.A.F.L. mais promu *Squadron Leader* dans la R.A.F. : il avait acquis une tactique pour s'attaquer efficacement à ces engins destructeurs très sensibles à un petit coup d'aile artistement manœuvré. Pour protéger un secteur fort peuplé de la capitale, ce Capitaine Aviateur s'interposa, comme à son habitude, mais si l'engin fut détourné, l'avion du Chevalier du Ciel fut entraîné dans sa perte. Il y eut comme cela des faits d'armes relatés par la presse britannique qui donnèrent à nos voisins insulaires une haute idée de ce que des Français peuvent accomplir, il y eut BIR HAKEIM, il y eut l'Aconit, il y eut Jean MARIDOR. Espérons que chacune de ces trois armes sachent en garder le souvenir. En ce qui concerne l'exploit de l'Aconit, il est dû au Commandant LEVASSEUR, réserviste impénitent, qui commandait l'*Espérance*, des *Messageries*, quand j'étais à MADAGASCAR.

Ce petit congé d'été fut mis à profit pour aller visiter mes amis du Pays de Galles, du Surrey et de la région de CAMBRIDGE, qui, comme moi, sentaient approcher, depuis le Débarquement, l'issue du conflit. Et de se promettre de ne jamais oublier de revenir se voir aux beaux jours de la paix. Nous savions l'approche de la bataille du HAVRE, après avoir fêté, chez les SHAPCOTT la libération de PARIS. Le 5 septembre, je rembarquai sur le *Pasteur* pour NEW-YORK, d'où je repris le train pour BALTIMORE.

Logés en ville, nos amis avaient opté pour des appartements à deux avec possibilité de préparer les repas, au lieu d'aller goûter les mets américains d'un quelconque restaurant. Je connus là les premiers *supermarkets* qui vendaient de la viande excellente, que nous saurions préparer à notre manière, Diégo CANOZ eut l'extrême gentillesse de me faire partager son appartement, puisque, jusqu'à présent, il y était logé seul. J'ai gardé des photographies de cette époque et l'on peut m'y voir en compagnie de nos amis et collègues, car nous étions vraiment devenus des amis, mais aussi avec Annette O'MALLEY, une charmante jeune fille qui aurait peut-être accepté de m'épouser. Mais étais-je mûr pour le mariage et avec quelqu'un d'un pays aussi lointain ? Je pensais que MARY-LOU n'était pas assez jeune et elle me semblait *Gone with the wind*. Il y avait bien la belle-sœur de Gerald HIGBY, à BOTTISHAM près de CAMBRIDGE, mais elle était peut-être trop jeune. On peut voir que mes sentiments étaient flottants, comme ma vie de marin l'était aussi, et pourtant il faudrait bien qu'un jour je me décide. De toutes manières, les noms que j'ai cités étaient ceux de très honorables personnes, dont j'avais rencontré les parents. Je dis cela, afin que ces lignes ne prêtent pas à confusion, autrement je n'en aurais pas parlé. Je suis d'une génération où l'on a, tout de même, quelques principes.

Sur ce, nous reprîmes nos quartiers à bord du *Cuba* rénové. La rénovation, à notre niveau, se révélait surtout par les conduits d'un mode de ventilation qui annonçait l'*air-conditionnement*, mais encore un

1944

peu desséchant. On fera mieux dans les années à venir. C'est le 9 octobre que nous appareillions pour descendre la Chesapeake et aller prendre un chargement de *boys* à KINGSTON en Jamaïque pour les débarquer à NEW-YORK, je ne sais plus, toujours est-il que nous repartions pour l'Ecosse le 29, et LIVERPOOL, c'est là que nous eûmes le choc des premières nouvelles de France et tout d'abord un télégramme pour m'annoncer que mon frère Michel avait été tué le 10 septembre, au moment de l'attaque sur le HAVRE. *Cela commence bien*, commenta ROULLET, presque aussi choqué que moi, car des nouvelles de ce genre, il y en avait d'autres dans l'équipage et c'est la première fois que le mot magique de *courrier* était synonyme de malheur. Rien ne pouvait m'atteindre davantage. Michel était notre préféré.

1945

En cédant la place à d'autres Français, notamment à CAILLOCE, l'ancien Commandant du *Caralbe*, nous savions que notre monde Français Libre avait pris fin. Personne n'allait plus nous demander de servir. Le moment était venu d'être définitivement libéré, mais il fallut attendre longtemps avant de nous procurer un moyen de transport. En attente, donc, je retournai à CARDIFF chez Madame PETRIE où je passai de très charmantes fêtes de Noël avec invitation dans sa famille, notamment chez les Ken PETRIE, si accueillants, et les MARQUAND. C'est là aussi que j'appris les détails de la destruction du HAVRE et aussi du problème causé par son inutilité. En passant à LONDRES, j'appris que j'allais être proposé pour la Croix de Guerre et que j'étais désigné avec mes amis du *Cuba* pour ramener l'*Albert Faroult* au HAVRE.

C'était le bateau-pilote du HAVRE dont les moteurs Suizer donnaient du fil à retordre aux chantiers de SOUTHAMPTON. Embarqués le 23 janvier, nous n'appareillâmes que le 22 février. En attendant, nous allions prendre nos repas au *Dolphin Hôtel*, qui est le type même des hôtels traditionnels anglais. Leur seul défaut c'est de ne pas savoir accommoder le *Lièvre à la Royale*, puisqu'ils n'imaginent pas que l'on doit préparer le gibier avec du vin. Enfin le jour du départ arriva et l'on fit de notre mieux pour traverser la Manche dans la brume la plus épaisse. Je donne à penser le temps que nous mîmes à faire ces quelques miles dans ces conditions désastreuses, et avec l'anxiété de l'arrivée en France qui rongea notre moral. C'est bien naturel après cinq ans d'absence. Nous franchîmes les jetées au milieu de la nuit et l'on nous amarra tout à côté du premier pont. Je ne demandai pas mon reste et résolus d'aller frapper à la porte de nos cousins SAGOT, rue André Caplet, la maison la plus proche que je pouvais imaginer de la famille. Mais pour y arriver, je ne m'y reconnaissais même plus dans les décombres. Une jeep américaine passe par là et me prend. Je lui explique que seuls les murs décharnés du Muséum me servent de point de repère. Il me dépose devant la maison qui avait été épargnée heureusement et je retrouve mon oncle et ma tante qui m'accueillent comme il se doit et ne m'en veulent pas de les avoir réveillés à cette heure tardive.

