



**HAL**  
open science

# Les Forces navales françaises libres dans l’océan Indien

Hugo Ben

► **To cite this version:**

| Hugo Ben. Les Forces navales françaises libres dans l’océan Indien. Histoire. 2022. dumas-03891828

**HAL Id: dumas-03891828**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03891828>**

Submitted on 9 Dec 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright



Année universitaire **2021-2022**

# **Les Forces navales françaises libres dans l'océan Indien**

Présenté par **Hugo Ben**

Sous la direction du Pr. **Jean-François Muracciole**

le 28 septembre 2022

devant un jury composé de :

**Pr. Jean-François Muracciole**

Mémoire de Master 2<sup>e</sup> année :

Mention : Histoire

Parcours : Histoires militaires et études de défense

# Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement monsieur Jean-François Muracciole, pour la confiance accordée en me proposant ce sujet. Merci à lui de m'avoir aiguillé et de s'être toujours montré à l'écoute durant cette nouvelle année de recherche.

Mes remerciements s'adressent également à toutes les personnes de mon entourage, pour l'aide et le soutien apportés durant toute la rédaction de mon mémoire, mais également pour la relecture et la correction de celui-ci.

Je remercie Monsieur Jean-Christophe Rouxel, président fondateur de l'amicale des anciens marins du TCD Orage, mais surtout webmestre du site « Parcours de vies dans la Royale », pour m'avoir une nouvelle fois autorisé à diffuser librement les documents dont il disposait.



# Sommaire

## I. Le rôle des FNFL dans l'océan Indien

A. Montrer la présence française

1. Aux Alliés

2. Aux autres Français

B. Les yeux et les oreilles de la France libre

## II. L'océan Indien, un espace difficile

A. Les problèmes de santé

B. Les problèmes de matériel

## III. L'océan Indien, un théâtre classique

A. La saisie des navires de commerce

B. Les missions en coopération : patrouilles, escortes, transports

C. Une mission en solitaire : la libération de la Réunion

## IV. Les marins FNFL dans l'océan Indien

A. Les problèmes de moral et de discipline

B. Une communauté soudée

## Sigles et simplifications

ASM = Anti-sous-marine

CA = Contre-amiral

CC = Capitaine de corvette

CF = Capitaine de frégate

CFS = Côte française des Somalis

CLC = Capitaine au long cours

CV = Capitaine de vaisseau

EV = Enseigne de vaisseau

FFL = Forces françaises libres

FNFL = Forces navales françaises libres

LV = Lieutenant de vaisseau

Le 13 juillet 1942, afin de pleinement marquer l'adhésion des Français de l'étranger et des Français de l'intérieur à un même mouvement de résistance, la **France libre** devient la **France combattante**. Cependant, dans un souci de simplification, ce mémoire n'utilisera que le terme « France libre », peu importe la date.

Le 3 août 1943, les **FNFL** et les Forces maritimes d'Afrique fusionnent et deviennent les **Forces navales de Grande Bretagne**. Cependant, dans un souci de simplification, ce mémoire n'utilisera que le terme « FNFL », peu importe la date.

## Introduction

« Vous voyagerez beaucoup »<sup>1</sup>

C'est ainsi que le général de Gaulle s'adresse à ses jeunes recrues, encore dépourvues d'armes et d'uniformes, mais venues à Londres pour répondre à son Appel. L'homme du 18 juin a, en effet, bien saisi la dimension mondiale de ce conflit qui n'est pour l'heure qu'européen. En conséquence, il entend bien déployer ses aviateurs, ses marins et ses troupes sur tous les continents et toutes les mers, afin que jamais la France ne soit absente d'un théâtre d'opération.

Mais en juin 1940, les Forces françaises libres, et encore plus les Forces navales françaises libres, sont bien maigres. La flotte française dispose pourtant d'un avantage précieux : elle est relativement intacte, à l'inverse de l'armée de terre et de l'air. Surtout, devant l'avancée allemande, elle s'est mise en sécurité dans les ports de l'empire ou les eaux britanniques. Rien qu'en Angleterre sont présents deux cuirassés, deux contre-torpilleurs, huit torpilleurs, seize avisos et autant de sous-marins, ainsi qu'une centaine de bâtiments divers. Avec eux, ce sont 11500 marins qui sont à bord<sup>2</sup>. Ces hommes ont donc tout loisir pour rester et continuer la lutte malgré la signature de l'armistice. Pourtant, ils ne le font pas, et leurs chefs réaffirment leur loyauté vis-à-vis du maréchal Pétain. Ceux présents en Angleterre choisiront donc le rapatriement, malgré les sollicitations d'émissaires du Général venus à leur rencontre. En Afrique, la situation est similaire, si ce n'est que ces territoires n'ont pas connu les combats, les Italiens se faisant très discrets de ce côté-ci de la Méditerranée. Rien qu'à Alexandrie, la Force X de l'amiral Godefroy représente 9 bâtiments qui refuseront de rallier les Britanniques. Dans ces conditions, difficile pour les FNFL de se former.

Pourtant elles y parviendront. Cette réussite tient pour beaucoup au travail d'Émile Muselier. Nommé vice-amiral en octobre 1939, il fut mis à la retraite et renvoyé dans le civil suite à des désaccords avec l'amiral Darlan. Mais refusant l'armistice, il arrive à Londres dès le 30 juin, devenant ainsi le premier officier général de Marine à rejoindre de Gaulle<sup>3</sup>. Dès lors, il est nommé chef des FNFL avec pour objectif de renvoyer des navires de combat en mission à la mer le plus

1 Henri Vignes, « Dépôt central des Forces Françaises Libres », 1975, Revue de la France Libre, n° 215 (s. d.).

2 « Les FNFL, par l'amiral Chaline – Fondation de la France Libre », consulté le 2 avril 2022, <https://www.france-libre.net/fnfl-chaline/>.

3 « Emile Muselier (1882-1965) – Fondation de la France Libre », consulté le 6 avril 2022, <https://www.france-libre.net/emile-muselier/>.

rapidement possible. Sa tâche n'est pas simple, car il doit composer avec les difficultés du moment. La première est évidemment de trouver des hommes pour armer les navires. Pour cela, il doit affronter l'intense propagande que déploie Darlan sur la flotte française, qui tente de discréditer le mouvement gaulliste, et fait planer la menace de sanctions contre les marins volontaires et leurs familles. Il doit aussi tenter de répondre à la vague de défaitisme qui submerge les soldats français internés dans les camps britanniques en attente de leur rapatriement. Eux s'accrochent parfaitement à la zone libre et souhaitent simplement regagner leurs foyers. Enfin, et plus paradoxalement, il doit affronter les Anglais eux-mêmes. Il faut dire qu'en ces mois de juin-juillet 1940, les Britanniques ont probablement d'autres priorités que de s'occuper d'une foule de soldats mécontents et souhaitant se regrouper autour de ce nain politique et militaire qu'est encore le général de Gaulle. En conséquence, ce sont près de 20000 soldats qui échapperont aux appels au ralliement et qui seront renvoyés à Casablanca les 8 et 9 juillet<sup>4</sup>. Ainsi, dans un premier temps, Muselier ne parvient à rassembler sous la croix de Lorraine que 750 hommes<sup>5</sup>. Et encore, tous ne sont pas des marins de profession, les autres étant des volontaires sans compétences particulières. L'opération Catapult déclenchée par les Anglais, le 3 juillet, va aussi permettre quelques recrutements, puisque 450 hommes supplémentaires rejoindront les Français libres. C'est donc sur cette maigre base que Muselier va devoir bâtir une marine. Et conscient de la faible qualité militaire de celle-ci, il va mettre en place les formations nécessaires. Ceux disposant d'un niveau d'anglais suffisant sont envoyés dans les écoles de la *Royal Navy*, assistés si nécessaire de traducteurs. Pour les autres, des écoles strictement françaises sont créées de toutes pièces. Elles concernent autant les simples matelots, qu'il faut former aux différentes spécialités (torpilleur, mécanicien, veilleur asdic, etc.), que les fusillers marins. L'autre grande difficulté à laquelle Muselier doit s'attaquer est celle du matériel car les navires français présents dans les ports anglais, étant partis en catastrophe des ports de France, ne sont pas toujours en bon état. Certains, qui étaient en réparation au moment de leur fuite, n'ont plus de moteurs et ne peuvent se déplacer qu'avec l'aide de remorqueurs. Le commandant en chef des FNFL doit donc se tourner vers les arsenaux britanniques pour les remettre en état. Et même en faisant preuve de bonne volonté, ils ne peuvent satisfaire tous les besoins des Français. Déjà, ils ne disposent pas de pièces de rechange. Adapter un moteur anglais à un navire français ne peut donc pas se faire en quelques heures. Aussi, lors de l'opération Catapult, des dégradations furent commises, qu'il faut maintenant réparer. Et surtout, il y a des incompatibilités matérielles : les boulons et les pas-de-vis sont différents des deux côtés de la Manche, ce qui

4 « Les FNFL, par l'amiral Chaline – Fondation de la France Libre ».

5 350 d'entre eux répondirent directement à l'Appel du 18 juin, et 400 se rallieront après leur internement dans des camps britanniques



complexifie grandement les réparations les plus simples<sup>6</sup>. Mais tous ces problèmes techniques finiront par être surmontés, permettant aux avisos *Commandant-Dominé*, *Commandant Duboc* et *Savorgnan de Brazza* d'être les premiers navires à reprendre la mer<sup>7</sup>. Et c'est sans compter sur le patrouilleur *Président-Honduce* et les sous-marins *Rubis* et *Narval*, qui ont tous trois rejoint les FNFL à la première heure. Le dernier élément à mettre en œuvre, et non des moindres, est celui de l'acceptation par les Britanniques de l'idée d'une flotte française libre – et d'une force française libre en général. Cette reconnaissance donne aux navires la possibilité d'arborer leur propre pavillon et de conserver un commandement purement français. Autrement, les marins français auraient pu reprendre la mer, mais sous les ordres d'officiers britanniques. Cette reconnaissance, au-delà de flatter les sentiments patriotiques des marins qui arment ces navires, permet de mettre fin à la vague de saisie des bâtiments français que l'opération Catapult avait déclenchée. Elle permet également leur restitution, et, à partir de 1941, la cession de navires britanniques aux Français. Avec cette reconnaissance, l'existence des FNFL et de ses relations avec la *Royal Navy* sont désormais officialisées. L'accord franco-britannique du 7 août 1940 la met à l'écrit<sup>8</sup>.

Le général de Gaulle dispose désormais d'une armée et d'une flotte qu'il entend bien ramener sur les champs de bataille. Pour ce qui est de la flotte, la première opération d'envergure à laquelle participent les navires français est la bataille de Dakar. Sont présents les premiers navires ayant repris la guerre, à savoir le *Commandant-Dominé*, le *Commandant Duboc*, le *Savorgnan de Brazza*, le *Président-Honduce*, et les cargos *Anadyr*, *Nevada*, *Fort-Lamy* et *Casamance*. L'échec de l'opération ne fait pas dévier le Général de son objectif. Désormais, les bâtiments capables de naviguer seront répartis sur les différents théâtres d'opération. Le premier d'entre eux, et peut-être l'un des plus importants, est l'Atlantique. Les raisons de l'importance de ce territoire sont faciles à comprendre. L'Angleterre, désormais coupée de l'Europe suite au retrait de la France, vit sous la menace imminente d'un débarquement et d'une invasion allemande. Si son aviation lui permet avec succès d'empêcher cela, il n'en demeure pas moins qu'elle a un besoin vital de maintenir ouvertes ses communications avec son empire et l'Amérique. Elle manque en effet de tout, et serait incapable de tenir longtemps si les Allemands parvenaient à la maintenir sous blocus. L'île est incapable de subvenir à ses propres besoins alimentaires. Par ailleurs, elle manque de pétrole. Sa marine en a besoin, et son aviation, qui devient cruciale à partir de juillet 1940, en consomme aussi beaucoup.

6 « Les FNFL, par l'amiral Chaline – Fondation de la France Libre ».

7 « La mise sur pied d'une Marine (1940-1941) – Fondation de la France Libre », consulté le 5 avril 2022, <https://www.france-libre.net/creation-marine/>.

8 « Tract parachuté en France pour informer la population des accords du 7 août 1940 », Musée de la Résistance en ligne, consulté le 6 avril 2022, <http://museedelaresistanceenligne.org/media.php?media=10447&expo=&sens=recto>.

Enfin, il lui faut se reconstituer une armée. Si l'opération Dynamo a permis d'évacuer près de 300000 hommes - dont 100000 Français - de Dunkerque vers l'Angleterre, ce fut au prix de tout le matériel de guerre que les soldats ne pouvaient transporter sur leurs embarcations de fortune - et de 35000 Français restés sur place pour défendre la plage. Il faut donc désormais rééquiper ces soldats. Pour se faire, les Britanniques vont se tourner vers les États-Unis. Si ces derniers n'acceptent, dans un premier temps, de ne vendre des armes qu'au prix fort et à la condition que l'acheteur en assure lui-même le transport, la signature de la loi prêt-bail par Roosevelt en mars 1941 permet de grandement faciliter les transferts. Désormais, les États-Unis deviennent « l'arsenal des démocraties », et l'Atlantique se couvre de *Liberty Ships*. C'est dans ces conditions que les FNFL vont se déployer, car l'escorte de ces cargos est primordiale. Il faut, en effet, les protéger de la menace incessante des U-Boote allemands. Pour cela, plusieurs méthodes sont possibles. Le déplacement en zigzag permet déjà de réduire la probabilité de se faire toucher par une torpille. Mais cette méthode passive est très contraignante quand il s'agit de déplacer un convoi allant de quelques dizaines de navires à une centaine. Surtout, le silence radio étant la règle, il est très difficile pour le groupe de se coordonner. Une autre méthode va venir des asdics<sup>9</sup>. Il s'agit d'un appareil d'écoute sous-marine, équivalent des radars modernes. Capable de détecter un objet sous-marin à plusieurs centaines de mètres, il permet aux escorteurs de repérer un assaillant pour le prendre en chasse et le grenader - quand il ne s'agit pas d'une malheureuse baleine passant par là<sup>10</sup>. Sinon, le sous-marin devant remonter en surface pour torpiller sa cible, un contact visuel peut être établi. L'escorteur doit alors promptement mettre cap sur lui pour le forcer à prendre la fuite. C'est à ce jeu très périlleux que vont se livrer les convois Alliés durant tout le conflit. Les FNFL y prendront part, avec notamment la participation de plusieurs corvettes, comme la *Roselys* et l'*Aconit*<sup>11</sup>. Cette dernière s'est notamment distinguée en réussissant à couler deux sous-marins allemands dans la même journée, le 11 mars 1943. Un autre espace de grand danger est l'Arctique. C'est dans cette région que transite tout le matériel envoyé en URSS via l'Angleterre. Sa particularité, outre ses conditions météorologiques glaciales, est d'être beaucoup plus vulnérable aux attaques allemandes que ne l'est déjà l'Atlantique Nord. En effet, les convois, pour atteindre les ports de la mer Blanche ou de Mourmansk, longent nécessairement les côtes de Norvège, occupées par les Allemands. Se faisant, ils se mettent à portée de l'aviation allemande qui peut aisément bombarder toutes ces cibles lentes et vulnérables que sont les cargos. Enfin, si la menace aérienne et

9 Acronyme de *Anti-Submarine Detection Investigation Committee*.

10 « Baylor Professors Use Whale Earwax to Reconstruct Whale Stress Levels Spanning More Than a Century », Media and Public Relations | Baylor University, 12 novembre 2018, <https://www.baylor.edu/mediacommunications/news.php?action=story&story=204550>.

11 « Les corvettes françaises libres dans l'Atlantique Nord – Fondation de la France Libre », consulté le 7 avril 2022, <https://www.france-libre.net/corvettes-ffl-atlantique-nord/>.

sous-marine ne suffisait pas, les Allemands font peser la menace de leur flotte de surface qui dispose d'unités conséquentes cachées dans les fjords norvégiens, à l'image du *Tirpitz*. Toutes ces contraintes obligent les Alliés à lourdement escorter les convois de l'Arctique, mission à laquelle va participer la *Roselys*. Autre théâtre sur lequel sont présents les FNFL est la Méditerranée. C'est très tôt que la France libre y dispose d'une unité, puisque le sous-marin *Narval*, commandé par le lieutenant de vaisseau François Drogou, fit dès le 27 juin allégeance au général de Gaulle. Le sous-marin avait quitté la base navale de Sousse après que le résident général de Tunisie, Marcel Peyrouton, a fait savoir qu'il acceptait les conditions de l'armistice et qu'il ne continuerait pas la lutte. L'arrivée du *Narval* dans la base britannique de Malte ne signifie pas pour autant son retour immédiat à des missions de guerre. En effet, dans leur précipitation pour quitter la Tunisie, le commandant et son second, Jacques Sevestre, oublièrent de consulter leur équipage. Ils furent donc très surpris quand ils constatèrent que tous n'étaient pas prêts à les suivre dans leur aventure. Ils ne furent d'ailleurs pas aidés par les Britanniques, qui à leur arrivée saisirent par la ruse le sous-marin et s'emparèrent des codes de communication français. Cette intervention, qui fut un avant goût, avec cinq jours d'avance, de l'opération Catapult, n'aida pas dans la tentative du commandant de rallier ses hommes. Et s'il parvint malgré tout à en rallier certains, le déclenchement de l'attaque de Mers el-Kébir eut l'effet d'une bombe. Désormais, ce furent une trentaine de matelots qui exigèrent d'être débarqués et rapatriés en France. Dans ces conditions, le sous-marin ne pouvait reprendre la mer. Il fallut pour cela attendre l'arrivée de renforts venus d'Alexandrie et de Londres pour enfin constituer un équipage complet. Mais l'épopée du *Narval* fut de courte durée, car après deux sorties en mer, l'une en septembre et l'autre en octobre, les autorités maltaises annoncèrent sa disparition le 21 décembre 1940. Percuté par une mine, il avait sombré quelque part entre l'île de Lampedusa et les Kerkennah (Tunisie)<sup>12</sup>. Il faudra attendre plusieurs mois pour que les FNFL disposent d'une nouvelle unité dans la région. Il s'agira du patrouilleur *Viking*, qui fera de Beyrouth son port d'attache. Puis, à partir de 1942 plusieurs autres navires rejoindront la région, à l'image du sous-marin *Curie* qui parvint à couler plusieurs navires marchands allemands<sup>13</sup>. Enfin, une autre région sur laquelle les Français libres sont présents est l'océan Pacifique. Cet espace, certes très éloigné de Londres, leur permet de revendiquer une légitimité territoriale, puisque les possessions françaises du Pacifique firent rapidement connaître leur ralliement au général de Gaulle. Il convient toutefois de nuancer ce tableau, puisque Wallis et Futuna, et surtout l'Indochine, restèrent dans le giron vichyste. Cette présence de fidèles du maréchal eut notamment pour conséquence une guerre des

12 Maurice Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre: 1939-1945*, Collection « Troupes de choc » (Paris: Presses de la Cité, 1981).

13 « Les FNFL sur toutes les mers du monde (1941-1943) – Fondation de la France Libre », consulté le 6 avril 2022, <https://www.france-libre.net/fnfl-1941-1943/>.

ondes entre radio-Saïgon et les radios australiennes, favorables à Londres<sup>14</sup>. Cela se traduit également par des frictions entre les deux forces, comme lorsque l'amiral Decoux, gouverneur général de l'Indochine tenta d'empêcher le ralliement de la Nouvelle-Calédonie. Il envoya pour cela l'avis *Dumont d'Urville*, commandé par le capitaine de frégate Quiévre-court. Mais arrivant trop tard, le navire, sous la menace d'un croiseur australien, ne peut se contenter que d'embarquer l'ex gouverneur français de Vichy, devenu indésirable sur l'île. Affront suprême, le commandant reçoit par erreur un télégramme de félicitations de l'amiral Muselier, le remerciant de son adhésion à la France libre. Réponse de l'intéressé : « De la part du Commandant, officier en second, état-major et équipage Dumont d'Urville votre 230 – stop – Merde. Signé : Quiévre-court. »<sup>15</sup>. La prise de possession de la Nouvelle-Calédonie et de tous les territoires français du Pacifique permet également au général de Gaulle, outre de revendiquer une légitimité territoriale, d'établir un rapport de force avec les Alliés, notamment avec les Américains. En effet, les États-Unis, qui sont entrés en guerre depuis décembre 1941, souhaitent installer des bases dans le Pacifique afin de freiner la progression des Japonais plus au nord. Les Australiens, inquiets pour leur propre sécurité, souhaiteraient faire de même. La Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides<sup>16</sup> (actuel Vanuatu) et les Établissements français de l'Océanie (actuelle Polynésie française) s'étant spontanément ralliés à la France Libre, le général peut souverainement inviter les Américains à y installer une base. La situation est cependant différente à Wallis, qui, sous les ordres du médecin-résident Vrignaud, est restée fidèle à Vichy. L'amiral Thierry d'Argenlieu, envoyé sur place en tant que Haut Commissaire de la France dans le Pacifique, doit donc faire appel aux Alliés pour rallier l'île, d'autant plus qu'il ignore si les Japonais s'y sont implantés ou non. Symboliquement, cette force sera menée par l'avis français *Chevreuil*. Mais le symbole s'arrête au rivage, puisque l'île ne peut être ralliée qu'après le débarquement, en force ou non, des troupes américaines, envisagé pour le 28 mai 1942. C'est du moins ainsi qu'est prévu le plan. En effet, le lieutenant de vaisseau Fourlinnie, commandant de l'avis, a bien l'intention de faire respecter la souveraineté française, même par ses alliés. Il choisit donc de se rendre seul et sans avertir les Anglo-Saxons à Wallis dès le 27. Arrivé sur place, l'absence de troupes japonaises lui permet de débarquer sa compagnie sans risque. Une fois à terre, celle-ci constate la présence du médecin-résident, venu assister à l'arrivée du navire dont il ignore l'allégeance. Mis devant le fait accompli, il se montre très coopératif et accepte de se constituer prisonnier sur parole. Ceci fait, les Français libres s'emparent du poste radio et partent à

14 Jean-Marc Regnault et Ismet Kurtovitch, « Les ralliements du Pacifique en 1940 », *Revue d'histoire moderne contemporaine* 494, no 4 (2002): page 57.

15 Thomas Vaisset, « Une défense sous influence », *Revue historique des armées*, n° 257 (7 décembre 2009): 101-21.

16 Les Nouvelles-Hébrides sont un condominium franco-britannique, dont la partie française a fait savoir dès juillet 1940 son ralliement à la France libre.

la rencontre du premier-ministre et du roi coutumier local. Ce dernier, ayant toujours refusé de prêter serment au maréchal Pétain, accepte volontiers de signer l'acte de ralliement de son île, d'autant plus que promesse lui est faite de régler au plus vite la question du ravitaillement, qui n'est plus assuré depuis 1940. Le lendemain, le *Chevreuil* se rendit au lieu de rendez-vous avec l'armada alliée, qui, ignorant tout des récents événements, se préparait à mettre le cap sur Wallis. Fourlinnie eut alors le plaisir d'informer le commandant de celle-ci qu'une entrée en force n'était plus nécessaire, l'île était désormais ralliée. À cette première stupeur des Américains s'ajouta celle de constater qu'une fois sur place, ils étaient attendus par les officiers français en grande tenue blanche impeccable. Les soldats américains, qui s'attendaient à devoir débarquer en force, eurent eux la désagréable surprise de se faire chasser *manu militari* par les Français libres du poste radio qu'ils avaient eu ordre d'occuper. L'incident étant clôt, le commandant put le lendemain se rendre sur l'île de Futuna pour la rallier à son tour.<sup>17</sup> Ce faisant, de Gaulle peut négocier en position de force pour permettre aux Américains d'installer une base sur les îles<sup>18</sup>.

Alors qu'en est-il de l'océan Indien ? Comme dans l'océan Pacifique, il fallut rallier certains territoires vichystes par la force. Mais à la différence de ce dernier, les menaces japonaises et allemandes sont plus lointaines, quoiqu'existantes. Alors, quelle est la place de l'océan Indien pour les Forces Navales Françaises Libres ? C'est à cette question que ce mémoire tentera de répondre. Il s'appuiera pour cela sur plusieurs cartons issus du Service Historique de la Défense de Vincennes : le TTC 046, traitant de divers renseignements issus de multiples régions, et notamment les dossiers sur l'île de la Réunion, l'île Maurice, les Indes Françaises, les Indes Néerlandaises, et Madagascar, le TTY 196, traitant du *Commandant Duboc*, les TTY 482 et 483, traitant du *Léopard*, les TTY 640 à 647, traitant du *Savorgnan de Brazza*, le TTY 734 et 735, traitant du *Triomphant*, le TTY 804, traitant de l'*Espérance* et du *Félix-Roussel*, le TTY 810, traitant de l'*Île de France*, le TTY 823, traitant du *Pasteur*, et le TTY 826, traitant du *Président Doumer*. Tous ces cartons ont l'avantage de comporter les journaux de bord et de navigation des différents navires, ainsi que des rapports sur des faits précis. À cela s'ajoutent plusieurs numéros de la Revue de la France Libre, souvent écrits par d'anciens marins eux-mêmes. Enfin, le journal d'André Jubelin, qui nous fait le récit de son aventure dans la France libre, de sa spectaculaire évasion d'Indochine<sup>19</sup> à la Victoire, en passant par

17 Claude Lestrade, « Le ralliement de Wallis à la « France libre » (1942) », *Journal de la Société des Océanistes* 105, n° 2 (1997): 199-203, <https://doi.org/10.3406/jso.1997.2029>.

18 En réalité, les Américains ne s'installèrent que sur Wallis. Futuna restera quant à elle très isolée tout le long de la guerre.

19 Pour parcourir le millier de kilomètres qui sépare l'Indochine de la Malaisie britannique, André Jubelin et deux de ses camarades font le voyage dans un antique Pélican. Mais le trajet étant trop long, ils sont contraints d'effectuer deux ravitaillements en vol. Pour se faire, ils déchirent le toit de la carlingue de leur avion afin de s'en extraire et de ramper par dessus, pour finalement atteindre l'entrée du réservoir.

son commandement successif du *Savorgnan de Brazza* et du *Triomphant*, fut d'une aide précieuse. Sont toutefois absents quelques cartons d'archives impossibles à obtenir. Manquent donc à l'appel plusieurs cargos et paquebots, comme le *Cap Saint-Jacques* ou le *Fort-Lamy*, ainsi que l'avisos *Commandant Dominé*. Mais certains d'entre eux sont parfois évoqués dans la *Revue de la France Libre*, ce qui permet de se faire une idée, même incomplète, de leur activité. Pour ce qui est de l'historiographie, elle est assez pauvre. Beaucoup d'ouvrages s'intéressent spécifiquement à Madagascar et à l'île de la Réunion, mais jamais dans le cadre global de l'océan Indien. Sont surtout abordées les conséquences du régime de Vichy puis de l'invasion britannique sur l'avenir de ces deux colonies. D'autres documents, au contraire, s'intéressent aux FNFL à l'échelle globale, de leurs fondations à leur fusion avec les forces maritimes d'Afrique, comme *Résister sur les mers*, *Histoire des forces navales de la France libre* de Luc-Antoine Lenoir<sup>20</sup>, ou l'*Historique des Forces navales françaises libres* de l'amiral Émile Chaline et Pierre Santarelli<sup>21</sup>. Mais aucune étude n'est faite avec l'océan Indien et les FNFL comme cadre.



20 Luc-Antoine Lenoir, *Résister sur les mers, une histoire de la marine française libre*, Editions du Cerf, 2018.

21 Émile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, Service Historique de la Marine, 1998.

## **I. Le rôle des FNFL dans l'océan Indien**

Dans l'océan Indien, la France libre remplit différentes missions, certaines au service de la cause alliée, comme les escortes ou les transports de troupes, et d'autres pour son propre intérêt, comme la libération de la Réunion. Toutes ces missions répondent à des besoins ponctuels. Il peut s'agir de porter secours aux marins d'un navire torpillé quelques heures plus tôt<sup>22</sup>, ou d'assurer l'escorte d'un convoi que l'on sait menacé par la présence d'un sous-marin japonais précédemment signalé<sup>23</sup>. Le navire affrété à cette tâche appareille alors de son port d'attache ou se dérouta de sa patrouille en mer pour partir s'acquitter de son objectif. Mais toutes ces missions s'inscrivent dans le cadre global que s'est fixé le général de Gaulle en 1940 quand il a choisi de fonder son mouvement. Il s'agit simplement de montrer que la France n'a pas abandonné la lutte, qu'elle continue d'honorer son alliance avec l'Angleterre et qu'elle n'accepte pas l'occupation allemande. Et en attendant le jour où elle sera capable de libérer son territoire aux côtés de ses alliés, elle continue de se montrer sur tous les théâtres. Déjà, elle doit prouver aux nations du monde libre que la France tient son rang et qu'elle méritera une place de choix dans le nouvel ordre mondial qui découlera de la fin de la guerre. Il lui faut aussi se montrer face à ses adversaires, au premier rang duquel se trouve Vichy. Même si le Général lui-même le déplore, les Français libres seront amenés à devoir combattre d'autres Français. Mais plus que des combats, l'homme du 18 juin souhaite leur livrer une bataille morale. Qui, de Vichy ou de Londres, est le représentant de la légalité républicaine ? Qui, de Vichy ou de Londres, sert réellement les intérêts de la France et ne s'est pas trompé dans son devoir ? Enfin, la France libre souhaite être vue par les populations qu'elle croise, notamment dans son empire car l'écroulement de l'armée française en juin 1940 a considérablement terni l'image de la puissance colonisatrice. Les FNFL deviennent donc les ambassadeurs du redressement et du prestige.

### **A. Montrer la présence française**

#### **1. Aux Alliés**

Les navires de la France libre, durant tout leur périple à travers le monde et l'océan Indien, eurent inmanquablement à croiser leurs homologues alliés. Ces rencontres furent l'occasion d'échanges entre navires. Il en fut également de même à terre dans les différents ports de la région, où les Britanniques étaient très présents. Pour ne citer que les principaux, on retrouve : le Cap et Simon's

<sup>22</sup> André Jubelin, *Marin de métier, pilote de fortune*, France-Empire, 1964, page 274.

<sup>23</sup> Jubelin, page 302.

Town, certes sur la façade Atlantique mais à proximité immédiate du Cap des Aiguilles<sup>24</sup>, ainsi que Durban, en Afrique du Sud ; Kilindini au Kenya ; Aden au Yémen ; Port-Louis à Maurice ; Port-Victoria aux Seychelles ; Colombo au Sri Lanka ; Freemantle en Australie. Dans tous ces ports où les navires français accostent sont réalisées des visites protocolaires avec les officiels locaux, qui font systématiquement l'objet d'un retour de la part des commandants français dans leur rapport mensuel. Ainsi, quand du 3 octobre au 20 novembre 1942 le contre-torpilleur *Léopard* effectue un carénage au port de Simon's Town, il faut à son commandant Jacques Richard quasiment une page dans son rapport pour faire la liste des personnalités qu'il rencontre<sup>25</sup>. Notamment, il est reçu par l'amiral Tait, commandant en chef de l'Afrique du Sud. Mais il invite aussi à son bord pour des dîners et des *cocktail party* nombre de représentants politiques et chefs militaires locaux, comme, entre autres, différents gouverneurs, administrateurs et commandants de navires, parfois accompagnés de leurs familles. De tous ces échanges, il en retire le sentiment d'un accueil « très cordial et très bienveillant ». Le ralliement de l'île de la Réunion, qui interviendra après cette escale en Afrique du Sud, ne changea rien à ces bonnes relations. En effet, le commandant réitère ses rencontres de courtoisie avec les autorités locales<sup>26</sup>. Il a même l'occasion lors d'un passage à Port-Louis d'inviter sur son navire pas moins de 150 personnes, dont le gouverneur et sa famille, pour une nouvelle *cocktail-party*. Aussi, à tous ces échanges protocolaires, qui ne sont en rien spécifiques à l'océan Indien, s'ajoutent des visites privées. Il s'agit d'y rencontrer, dans un cadre plus intime, les mêmes personnes précédemment vues lors de visites officielles, et également quelques notables locaux tels que des présidents de clubs ou d'associations - généralement des associations d'assistance aux marins et aux Français. Toutefois, il est vraisemblable que ces visites n'aient de privées que le nom. En effet, si elles se font en dehors de toutes cérémonies et à l'abri des regards, elles font elles aussi l'objet d'un rapport de la part du commandant. Il va même jusqu'à noter le prix de sa course en taxi. Dans le cas des escales du commandant Richard entre janvier et février 1943, ce fut 905 roupies pour 79 kilomètres parcourus. Cet excès de transparence démontre bien que ces visites n'échappent pas à la logique qui consiste à se faire voir de ses alliés afin de montrer la présence de la France dans le conflit. Quoi qu'il en soit, ces rencontres mauriciennes portent leurs fruits, puisque le commandant du *Léopard* y gagne l'amitié du gouverneur britannique, ainsi que son soutien dans la lutte contre les vichystes locaux - je reviendrai sur ce point dans la partie suivante. Durant la même période, ses patrouilles autour de Madagascar et le long de la côte est de

24 Contrairement à une idée répandue, ce n'est pas le Cap de Bonne-Espérance qui marque la séparation entre l'océan Atlantique et l'océan Indien, mais le Cap des Aiguilles. Le Cap de Bonne-Espérance est lui 150 km trop à l'ouest.

25 Service Historique de la Défense-Vincennes-Marine, TTY 482, Rapport mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, page 11

26 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 15



l’Afrique l’amènent au Kenya, à Kilindini, où il rencontre l’amiral Somerville, commandant britannique de l’*Eastern Fleet*, qui y a établi ses quartiers depuis la chute de Singapour. Une fois de plus, il témoigne de la « grande cordialité » et de l’accueil « comme de vieux camarades » dont l’amiral le gratifia, celui-là même qui avait attaqué la flotte de Mers el-Kébir en juillet 1940. Le seul point noir à cette amitié franco-britannique que le commandant Richard relève est le fait d’un officier anglais basé à Tamatave<sup>27</sup> (Madagascar). Mais il précise dans son rapport : il s’agit d’un ambitieux, mécontent d’être cantonné à un rôle subalterne, qui déchaîne sa frustration sur ses interlocuteurs au mépris de toutes les règles de la courtoisie. Le commandant ne relève donc pas de francophobie particulière. Et il ne lui faut pas aller bien loin pour trouver un autre officier beaucoup plus aimable. En effet à Diego-Suarez<sup>28</sup> (Madagascar), après que les Anglais ont cédé le contrôle de l’île Rouge aux Français libres, il y rencontre l’attaché naval local. Celui-ci est décrit comme un « grand ami de la France. Il a toujours été à notre égard d’une bienveillance paternelle »<sup>29</sup>. Tombé sous le charme de la ville, il lui affirme lors d’un dîné privé à son domicile vouloir réparer tous les dégâts causés lors du débarquement et rendre aux Français libres la place dans un meilleur état qu’il ne l’avait trouvée. Aussi, il demande l’assistance du commandant et de l’avis *Commandant Duboc*, également présents sur place, pour déséchouer un de ses propres navires. Richard lui propose alors de faire venir directement de la Réunion un remorqueur, le *Duboc* n’ayant pas les moteurs assez puissants pour cette mission. La proposition est acceptée et l’affaire se conclut avec les remerciements chaleureux du Britannique. Mais le commandant Richard et le *Léopard* ne sont pas les seuls navires à avoir des rapports avec les Britanniques. Il en est de même pour tous les navires français libres présents sur place. Le capitaine de frégate Jubelin, commandant de l’avis colonial *Savorgnan de Brazza* qui est de retour dans l’océan Indien en 1942 - après l’avoir été une première fois de février à août 1941 sous le commandement du capitaine de frégate André Roux - est chaleureusement reçu par les Anglais. Il a même le privilège de bénéficier d’un accueil personnalisé. En effet, en plus d’être marin, le commandant Jubelin est pilote d’avion. En tant que tel, il a beaucoup appuyé, auprès de l’amiral Muselier, qui cumulait dans un premier temps le rôle de commandant des Forces Navales Françaises Libres et de commandant des Forces Aériennes Françaises Libres, pour que soit créée une escadrille de chasseurs purement française<sup>30</sup>. Il fut aussi, pendant un an, pilote dans les forces aériennes anglaises, avant de recevoir le rare privilège d’être intégré dans la *Fleet Air Arm*. En souvenir de cette époque, la *Fleet Air Arm* de Durban l’a autorisé

27 Toamasina aujourd’hui.

28 Antsiranana aujourd’hui.

29 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d’activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour le mois de mars 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, page 12

30 Jubelin, Marin de métier, pilote de fortune, pages 62-63.

à emprunter un de leurs appareils pour un vol d'entraînement<sup>31</sup>. Outre cette visite à ses anciens collègues aviateurs, le commandant fait de son passage à Durban une véritable démonstration de la respectabilité des Français libres. Il fait bien attention à ce que son navire ne renvoie pas l'image d'une épave flottante et que ses hommes portent toujours une tenue impeccable. Cette attention est notée par un Français libre local, qui précise que le précédent passage du *Brazza* dans la ville avait déjà laissé une image très positive<sup>32</sup>. Jubelin bénéficie aussi de la présence de trois navires de commerce français, à savoir le *Cuba*, le *Forbin* et le *Ville d'Amiens*, qui, par la bonne conduite de leurs équipages respectifs, contribuent à maintenir cette image. Le capitaine de corvette Bourguine, commandant du *Commandant Duboc*, attache, lui aussi, beaucoup d'importance à la tenue de ses hommes. Dans un rapport de campagne qu'il rédige à son retour des côtes somaliennes, il explique qu'il a toujours ordonné que les factionnaires de son navire placés en coupée<sup>33</sup>, donc les plus visibles, soient toujours dans une tenue irréprochable<sup>34</sup>. En l'occurrence, cette garde était composée d'un officier-marinier et de deux hommes en tenue de sortie, le premier étant équipé d'un mousqueton avec baïonnette et le second d'un ceinturon et d'un sifflet. Et malgré les difficultés qu'a éprouvées son navire en voyage si loin de Londres, son bilan est sans appel : « En matière de conclusion, je crois pouvoir affirmer que j'ai obtenu un aspect correct du bâtiment partout où je suis passé tant du point de vue propreté que tenue extérieure du bâtiment et des hommes, donnant ainsi l'illusion d'un véritable bâtiment de guerre ». Quoi qu'il en soit, tous ces contacts ont un point commun : ils ont toujours lieu avec des Britanniques - membres des dominions et des colonies anglaises inclus. Il n'est jamais fait mention de rencontres avec des officiers américains - avant ou après décembre 1942 -, et encore moins soviétiques - après juin 1941. Si l'absence de ces derniers s'explique par des raisons géographiques évidentes, celle des Américains est plus notable. Le relatif éloignement des menaces allemandes et japonaises justifie toutefois cette faible fréquentation. Et puis, les territoires environnant étant surtout administrés par les Anglais, leur surreprésentation n'est pas étonnante. L'une des rares exceptions à cette règle a lieu le 26 juin 1943, quand le *Brazza* a l'occasion pour la deuxième fois de se rendre dans l'océan Indien. Le commandant Jubelin, lors de sa tournée protocolaire des officiers et représentants locaux, a l'opportunité de croiser des officiers de liaison navale américains et hollandais<sup>35</sup>. Cette présence reste cependant très furtive, puisqu'elle a lieu lors de l'invitation à bord du chef de l'état-major de l'Amirauté britannique dont ils

31 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, Opération rapport mensuel 1942-1943, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 27 mai et le 27 juin 1943 », du CF Jubelin au CA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> juillet 1943, page 9

32 SHD V-M, TTY 647, Correspondance, Correspondance arrivée 1939-1940 et 1942-1943

33 Ouverture réalisée dans la muraille d'un navire pour y accéder. Il s'agit souvent d'une échelle.

34 SHD V-M, TTY 196, Opération Compte rendu et rapport d'activité 1942-1944, Rapport de campagne, pages 1 et 2

35 SHD V-M, TTY 647, Correspondance, Correspondance arrivée 1939-1940 et 1942-1943

dépendent. Le commandant se contente simplement de noter leur présence et leurs noms, sans donner plus de détails. Mais les contacts entre officiers, qu'ils soient protocolaires ou non, ne sont pas les seuls moyens pour les Français libres de se faire reconnaître de leurs alliés. Cela passe aussi par divers messages de remerciement pour des actions accomplies. Parmi elles, on retrouve le secours apporté à des naufragés, dont le cargo avait été torpillé. Outre la reconnaissance éternelle des marins dont ils sauvent la vie, le navire qui leur porte secours se voit gratifié d'un message de remerciement de la compagnie qui affrète le cargo. Une victoire au combat a évidemment le même effet. Le 13 décembre 1943, le *Savorgnan de Brazza*, qui avait mis le cap sur le *Triomphant*, alors en détresse quelque part dans l'océan Indien, suite au passage d'un puissant typhon, a justement croisé et coulé un sous-marin japonais<sup>36</sup>. Cette rencontre s'est déroulée alors que la présence du sous-marin était signalée depuis quelques jours par plusieurs détections radios et contacts avions. Le navire de Jubelin doit son succès à la redoutable oreille du second-maître asdic Mac Corkell, qui parvint à détecter le sous-marin avant que celui-ci n'ait le temps de lancer la moindre torpille. Le navire peut donc le prendre en chasse et larguer ses grenades sous-marines. L'attaque se déroule en quatre phases. La première, qui suit la détection d'un objet sous-marin non identifié ne conduit pas à un grenadage. Le commandant est, en effet, assez perplexe sur son identité, les fausses alertes causées par des cétacés étant très fréquentes dans la région. Mais la netteté du signal détecté et les affirmations catégoriques de ses officiers asdics le convainquent de faire un deuxième passage pour une attaque. Cette fois-ci, il largue cinq grenades lourdes. Elles explosent, mais le signal du sous-marin est retrouvé et semble indiquer que celui-ci se déplace toujours. Cependant, alors que le *Brazza* se positionne pour une deuxième attaque, une énorme explosion se fait entendre. Sur mer, elle se traduit par une forte projection d'eau, et la remontée de bulles huileuses partant de l'épicentre et s'en éloignant lentement. Le commandant ne perd pas son temps et ordonne de suivre la traînée pour lancer sa deuxième attaque. Celle-ci lancée, le sous-marin est de nouveau détecté. Il semble dans un premier temps dériver à très faible vitesse avant qu'une très légère manœuvre sur la gauche ne soit décelée. Une troisième attaque est donc faite. Le sous-marin est de nouveau détecté, trahi par un bruit très fort et continu, qui ne semble disparaître que parce que son origine s'enfoncé progressivement dans les profondeurs. La chasse est désormais terminée, et l'équipage peut constater sous l'eau la présence d'une énorme tache brune s'étendant sur plusieurs centaines de mètres. Mais malgré l'attente, aucune nappe de mazout et aucun débris ne remontent à la surface. Or, selon les *Regulations* britanniques en vigueur, la destruction d'un sous-marin à la grenade ne peut être homologuée que si ces indices sont relevés en surface. La présence de 210 témoins, dont

36 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes rendus, Opération Comptes rendus d'attaque 1943-1944, « Attaque du sous-marin », du CF Jubelin au CA chef d'état major marine à Alger, le 20 décembre 1943

des Anglais et leur officier de liaison n'y change rien<sup>37</sup>. Cette absence de preuves va causer beaucoup de soucis à son commandant, qui va se voir refuser le bénéfice de sa victoire par les Anglais. Tout au plus, parviendra-t-il à arracher une citation pour les deux officiers asdiacs ayant suivi l'attaque<sup>38</sup>. Cette situation le laisse amer, d'autant plus que son rapport, à défaut de preuves, ne manque pas, selon lui, d'indices prouvant sa bonne foi. Premièrement, il met en avant les manœuvres de sa cible : lors du premier passage sans grenadage, elle semble adopter des mouvements lents, plus discrets, pensant peut-être que l'avisos a perdu sa trace. Mais après la première attaque, elle abandonne cette stratégie et tente au contraire des manœuvres d'évitement, à savoir des déplacements non linéaires. Le deuxième indice que met en avant le commandant est, lui, lié à l'énorme explosion ayant suivi la première attaque. Il la décrit comme « très prolongée », semblable à un « roulement de tonnerre avec plusieurs déflagrations successives ». Et le graphique confirme cette impression, puisqu'il révèle quatre forts échos venant tous d'un même point. Cette succession d'explosions est peut être due à l'explosion des torpilles ou des mines que transportait le sous-marin. Enfin, le dernier indice que met en avant le commandant est la disparition de la menace sous-marine après le 13 décembre. En effet, avant cette date, un sous-marin japonais s'était distingué par le torpillage d'un cargo dans la région. Depuis, les services anglais n'étaient pas parvenus à savoir avec certitude s'il était parti. Mais quelques jours après l'attaque du *Brazza*, ils font savoir que ce mystérieux sous-marin ne donne plus de signes de vie. Évidemment, Jubelin interprète ce message comme un indice supplémentaire en sa faveur. Et il n'est pas le seul à le faire puisque malgré les réticences de l'Amirauté britannique, l'annonce de la disparition de la menace sous-marine vaut au commandant et à son équipage la réception de nombreux télégrammes de félicitations et de remerciements issus des quatre coins de l'océan Indien<sup>39</sup>. Bien qu'il ne précise pas qui en sont les auteurs, peut-être les commandants de cargos voyageant dans les régions ont-ils perçu d'un œil beaucoup plus favorable l'action du *Brazza*. Cette reconnaissance de marins à marins valait sûrement plus qu'une médaille. La renommée du navire n'était donc plus à faire. D'ailleurs, le capitaine de frégate Jubelin n'eut pas à attendre cette attaque pour se faire apprécier des autres commandants britanniques. En effet, six jours plus tôt, le *Savorgnan de Brazza* avait escorté un remorqueur britannique, le *Prudent*, en direction des Seychelles. Ainsi, quand il reçut le S.O.S. du *Triomphant*, Jubelin ordonna à son ancien protégé de lui porter secours. Et alors que celui-ci n'était plus sous son commandement, il accepta volontiers et mit le cap sur le navire en détresse. L'ordre

37 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes rendus, Opération Comptes rendus d'attaque 1943-1944, « Attaque contre sous-marins effectuée par le *Savorgnan de Brazza* », du CF Jubelin au CA chef des FNGB, le 1<sup>er</sup> août 1944

38 *Ibid.*, « Attaque du *Savorgnan de Brazza* contre un sous-marin le 13 décembre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'état major général, le 7 octobre 1944

39 Jubelin, *Marin de métier, pilote de fortune*, page 299.

fut d'ailleurs confirmé, quelques temps plus tard, par le commandant en chef pour les Indes Orientales, dont il dépendait en réalité. Et une fois arrivé sur place, une nouvelle manifestation de l'amitié entre les marins eut lieu. Elle vint, cette fois-ci, du croiseur *Frobisher*, qui le premier était arrivé sur place pour prendre en remorque le *Triomphant*. Ayant passé le relai au *Prudent* et s'appêtant à se rendre à Madagascar, il remonte le convoi formé du *Prudent*, du *Triomphant* et du *Brazza* en sens inverse. Passant devant le deuxième, qui vient de passer trois jours à lutter contre les éléments déchaînés, il place son équipage à la bande et fait jouer la Marseillaise et la Marche Lorraine<sup>40</sup>. Puis, arrivant au niveau du navire de Jubelin, dont il avait entendu l'exploit du 13 décembre, son équipage pousse un triple hurra ! pendant que le haut parleur continue d'entonner la Marseillaise<sup>41</sup>. À chaque fois, cette marque d'estime fait grande impression chez les marins français, qui sont très émus. Et il n'y a pas que leur comportement face au combat ou à des situations dramatiques qui leur vaut des louanges. Déjà à l'entraînement, ils se font remarquer. Les navires en mer s'entraînent en effet très régulièrement. Si pour la lutte anti-surface ou anti-aérienne de simples objets flottants ou volants sont suffisants, la présence d'un sous-marin ami est nécessaire pour la lutte anti-sous-marine. C'est donc à ce jeu que se sont livrés le *Savorgnan de Brazza* et un sous-marin britannique les 5 et 9 novembre 1943 - soit un mois avant la rencontre présumée avec un sous-marin japonais. Au score, l'avisos l'emporte largement puisque sur dix-sept attaques fictives, neuf détruisent le sous-marin, sept l'endommagent gravement et une seulement le laisse indemne<sup>42</sup>. Ce résultat vaut à l'équipage une lettre de félicitations du commandant en chef britannique<sup>43</sup>, celui-ci n'ayant jamais observé un aussi bon taux de réussite. Les Britanniques ne sont donc pas avares de reconnaissance vis-à-vis des Français libres dans l'océan Indien. Et quelques fois, ce sont ces derniers qui attribuent des félicitations aux premiers. Il faut pour cela se tourner du côté de la Marine marchande pour trouver cette marque de reconnaissance, et notamment sur le paquebot *Félix-Roussel*. Celui-ci, réquisitionné par les Anglais depuis le 18 juillet 1940, est sous le commandement du *captain* Snowling, et ce malgré la présence de 115 Français à bord sur les 260 membres d'équipage, dont le second. Il est en approche de Singapour le 5 février 1942, accompagné de trois autres escorteurs et d'une faible escorte, alors que la ville subit l'assaut des forces japonaises - elle remettra d'ailleurs sa reddition à peine dix jours plus tard. Il y transporte un fort contingent de fusillers anglais venus en renfort. Mais, alors qu'ils s'avançaient, un groupe de 27

40 SHD V-M, TTY 734, Historique, « Historique des événements qui se sont déroulés pendant la traversée Freemantle-Diego Garcia », du CF Gilly

41 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes rendus, Opération Comptes rendus d'attaque 1943-1944, « Manifestations d'amitié Franco-Britannique », du CF Jubelin au CA chef d'état-major général de la Marine Alger, le 20 décembre 1943

42 *Ibid.*, Opération Compte rendus d'activité 1939-1941 1943-1946, « Période du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 1943 », du CF Jubelin, le 31 décembre 1943

43 Le CF Jubelin ne précise cependant pas de quel commandant en chef il s'agit.

avions japonais se présente et les attaque. Par chance, les passagers du *Félix-Roussel* avaient fait disposer sur le pont leurs mitrailleuses. Ainsi dès l'alerte, ils purent déverser sur leurs assaillants un véritable barrage de feu, et ce malgré le danger. Ainsi deux avions japonais purent être abattus par leur action. Pendant ce temps, le commandant s'activait à la barre pour tenter d'esquiver les bombes que lui envoyait l'ennemi. Il put donc en éviter certaines, mais deux parvinrent tout de même à frapper le navire. Dans l'explosion, cinq soldats perdirent la vie. Le bateau, en lui-même, n'eut toutefois pas de dégâts sérieux à déplorer. Dans le convoi, tous n'eurent pas la même chance puisque l'un des transporteurs fut, lui, coulé. Mais l'attaque étant repoussée, le *Félix-Roussel* put reprendre sa mission et débarquer ses troupes à Singapour. Il embarqua par la suite les réfugiés civils cherchant à fuir la ville, et fut l'un des derniers navires à quitter la région<sup>44</sup>. Pour tout cela, l'équipage et le commandant furent récompensés. Ce dernier reçut la croix de guerre avec citation écrite par le CA Auboyneau, alors commandant en chef des FNFL : « Commandant hors pair, a fait preuve du plus grand sang-froid au cours d'une attaque de 27 avions japonais dont deux ont été abattus par la DCA du bord. A réussi, par sa manœuvre habile, à sauver son bâtiment et de nombreux réfugiés de Singapour qu'il transportait ». Mais surtout, en hommage aux cinq fusillers morts lors de l'attaque, une plaque fut apposée à l'intérieur du navire. Tout, dans la cérémonie d'inauguration de cette plaque, semble mettre en avant la coopération franco-britannique. Déjà, elle n'a pas lieu n'importe quand. En effet, elle prend place le jour où le commandant Snowling quitte définitivement le navire. C'est désormais le capitaine de corvette Arnold, venu spécialement de Londres, qui le remplace. L'objectif pour les Français libres de se montrer et même de s'imposer face aux Britanniques est bien rempli. Pour l'équipage originel du navire, ce départ est aussi l'occasion de remercier leur ancien commandant. Des cadeaux et des fleurs sont offerts, et un discours en anglais est prononcé, au cours duquel ils le remercient d'avoir été « un chef juste, compréhensif et courtois ». Justement, dans son rapport Arnold rend hommage à son prédécesseur en soulignant la difficulté qu'était pour lui de devoir commander un navire français dans ces circonstances, mais d'avoir malgré tout réussi à obtenir le respect de tous. Enfin, la plaque elle-même comporte un symbole. Puisqu'elle commémore des soldats anglais morts sur un navire français, elle est écrite dans les deux langues. Il y est inscrit : « À la mémoire des braves du *9th Royal Northumberland fusiliers* tombés au champ d'honneur pour la défense de ce navire ». Et surtout, elle est surmontée de deux pavillons, un anglais et un français, les deux entourant une croix de Lorraine<sup>45</sup>. Tout ce cérémoniel montre bien que la France entend rester présente sur tous les

44 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Historique, « Le Félix-Roussel à l'épreuve du feu », issu de la Revue de la France libre n°195, du CLC Jean Deffez, 1972

45 *Ibid.*, Rapport de prise de commandement 1942, « Rapport de prise de commandement du Félix-Roussel », du CF Lucas commandant FNFL du secteur d'Égypte au VA commandant en chef des FNFL, le 7 avril 1942

théâtres, non pas en simple exécutante des Britanniques, mais en égale. Et en tant que puissance, elle peut remettre des récompenses à ceux qui lui sont favorables, même dans ces moments de faiblesses. Également, un autre personnage avec qui les relations entre Anglais et Français peuvent transparaître est l'officier de liaison dont est doté chacun des navires. Mais seuls les commandants du *Léopard* et du *Savorgnan de Brazza* font des commentaires sur leur présence. Pour le premier, il suffit d'une ligne au capitaine de frégate Richard pour le présenter : « Camarade charmant et dévoué et l'ami de tous les officiers »<sup>46</sup>. Le second - le capitaine de frégate Paul Galleret - va lui beaucoup plus loin. Dans une lettre d'adieu faite à son officier de liaison, Ronald Hodge, qui doit quitter le bord, il le remercie très chaleureusement, au nom de l'équipage et de ses prédécesseurs, pour ses deux années de service à bord. D'une aide précieuse, il fut particulièrement apprécié de tout l'équipage, pas seulement des officiers, qui le considéraient comme l'un des leurs<sup>47</sup>. D'ailleurs, cette complicité entre les hommes et l'officier de liaison, c'est le commandant Jubelin qui en fit les frais. L'équipage avait, en effet, entrepris de lui apprendre le français, non sans égayer son vocabulaire de quelques termes très fleuris. Il était donc fréquent que le pauvre officier de liaison tienne un langage fort peu protocolaire à son commandant. Mais la situation amusait fortement ce dernier, qui prenait, lui, beaucoup de plaisir à le corriger et à le voir rougir de honte. Enfin, un dernier élément qui permet de mesurer l'action des navires Français libres vis-à-vis de leurs alliés est les rapports de renseignements envoyés par les missions de la France libre sur les différents territoires de l'océan Indien. Si généralement ces écrits se consacrent plus aux relations politiques et diplomatiques entre la France libre et les autorités locales qu'aux FNFL, quelques rares lignes nous permettent de confirmer les éléments précédents. Ainsi, le chef de mission Barré Max confirme l'excellente tenue des marins français dans les ports anglais et la bonne impression qu'ils y font. En plus de citer le *Commandant Duboc* du capitaine de corvette Bourguine, il cite les paquebots *Cap Saint-Jacques* et *Président Doumer*, tous deux composés d'un équipage entièrement français libre, de passage à Massaoua (Érythrée)<sup>48</sup>.

Ainsi, le rôle des FNFL dans l'océan Indien ne manque pas de similitudes avec la tâche qui serait donnée à un ambassadeur. Ils sont auprès des Alliés, et surtout des Britanniques, les représentants de la France qui n'abandonne pas. Pour cela, ce sont les officiers des navires qui furent les plus mis à contribution. Les commandants se firent voir lors de nombreuses réceptions et cérémonies. Certes, ces sorties mondaines n'ont rien d'exceptionnelles, mais elles étaient faites par des hommes qui

46 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 17

47 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941-1943-1946, « Période s'étendant du 15 octobre 1944 au 1<sup>er</sup> janvier 1945 », du CF Galleret, le 1<sup>er</sup> janvier 1945, page 20

48 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport de mission – Situation à Durban et à l'île Maurice. Action à Madagascar », du chef d'escadron Barre Max au VA commandant en chef des FNFL Muselier, le 4 juillet 1941

avaient parfaitement conscience de leur utilité. Aussi, ils incitèrent leurs équipages à adopter une attitude irréprochable, du moins au port et en présence d'étrangers, et ce malgré les difficultés liées à l'éloignement et à la fatigue accumulée lors de longues campagnes en mer. Justement, les marins français contribuèrent eux aussi à montrer le meilleur d'eux-mêmes et à obtenir le respect de leurs homologues Britanniques. Leurs performances à l'entraînement et au combat les y aidèrent beaucoup. La rigidité des *Regulation* britanniques, qui refusèrent d'homologuer leur victoire contre le sous-marin japonais du 13 décembre 1943, ne changèrent rien à cela. Leur présence dans les convois était toujours souhaitée, et leur départ d'un théâtre d'opération était regretté par l'autorité qui les employait<sup>49</sup>. Au final, cette opération de séduction des FNFL dans l'océan indien est un succès. Dès 1941, lors du discours de l'*Empire Day*<sup>50</sup>, le gouverneur de l'île Maurice saluait l'action des Français de de Gaulle. Sur les quatre pages que comporte son allocution, trois sont consacrées à faire l'éloge de ces « Français Libres dont le courage et l'abnégation en action [reçoivent] tous les jours les louanges ». Cette prépondérance s'explique par la présence de nombreux résidents français à Maurice, et notamment des vichystes. Ce sera donc contre eux que l'action des FNFL va ensuite se tourner.

## 2. Aux autres Français

Dans l'océan Indien, comme partout ailleurs, la France libre se retrouve confrontée à des Français qui contre vents et marées refusent de poursuivre la guerre et s'obstinent à vouloir respecter la parole donnée au maréchal Pétain. Ces vichystes, on les retrouve évidemment à la Réunion, à Madagascar ou à Djibouti, colonies ayant refusé de se rallier. Mais plus étonnant, on en retrouve aussi sur des territoires britanniques, comme l'île Maurice et l'Afrique du Sud. Leur présence sur ces territoires est d'autant plus surprenante qu'elle amène inévitablement à des rencontres et des confrontations avec les Français libres locaux. Toutefois, ces vichystes ne forment pas un bloc homogène d'opposants catégoriques au général de Gaulle. Certains, certes, sont irrécupérables, car fondamentalement hostiles aux Anglais et séduits par les tendances autoritaires de Vichy. Ce sont ceux qui causent le plus de soucis tant aux Français libres qu'aux Britanniques. Mais d'autres ne sont vichystes que par facilité. Maintenir leur obéissance vis-à-vis de l'État français leur permet d'échapper à la guerre et à la mobilisation. Obligations familiales, financières, peur de perdre leur situation sont autant d'arguments qu'ils mettent en avant pour ne pas quitter leur paradis tropical et le confort de leur vie loin de la guerre. Dans ces conditions, difficile pour les Français qui

49 SHD V-M, TTY 646, Collection de messages, du CIC East Indies à l'Amirauté, le 8 juin 1941

50 Célébration britannique annuelle. Aujourd'hui *Commonwealth Day*.



continuent la lutte de les raisonner et de faire du recrutement. Pourtant, Maurice et l’Afrique du Sud sont des espaces propices pour cela. En effet, c’est au large de cette dernière que passent de nombreux cargos français, en partance de métropole, et cherchant à atteindre, avec plus ou moins de succès, Madagascar ou l’Indochine. Si beaucoup parviennent à faire le voyage sans être inquiétés - car escortés par une unité militaire<sup>51</sup> - d’autres n’ont pas cette chance. C’est le cas du cargo *Lieutenant Saint-Loubert Bie*, des Messageries Maritimes, arraisonné par les Britanniques au large de Saint-Hélène alors qu’il se rendait en Indochine pour y rapatrier des troupes. Conduit au Cap puis à Durban, sa présence est une aubaine pour les Français libres. En tout, ce sont 500 travailleurs indochinois et 1100 tirailleurs annamites, en plus de l’équipage et des cadres français, que les émissaires du Général comptent bien rallier<sup>52</sup>. Mais cette tentative est un échec total. Malgré l’aide des service Britanniques, l’équipage refuse d’entrer en dissidence. Le chef d’escadron Barré Max, envoyé en mission dans la région pour y faire un compte rendu de la situation, explique cette situation par trois raisons<sup>53</sup>. La première est, comme vu plus haut, le refus de ces hommes de retourner se battre, pour une cause qui estiment-ils ne vaut pas le risque de perdre sa vie ou sa retraite. Ces comportements ne manquent pas d’exaspérer le militaire, qui ne se prive pas d’indiquer dans son rapport le mépris qu’il a pour ces individus. À leur sujet, il n’a qu’un vœu : « il faut espérer que seront retenus tous les noms de ces mauvais Français, et surtout des fonctionnaires de l’armée et de la marine de commerce [...] et que des sanctions impitoyables seront prises à leur égard ». La deuxième raison de cet échec est, selon lui, la faiblesse de la propagande française dans la région. En Afrique du Sud, c’est le lieutenant-colonel Mallet qui s’occupe des questions touchant au personnel de la France libre, et donc du recrutement. Mais malgré sa maîtrise de l’anglais et son ancienneté, il ne semble pas disposer des qualités requises. Pour Barré, ce rôle devrait échoir à de « véritables apôtres et des patriotes convaincus pour vaincre l’apathie des Français à rallier, les officiers ou officieux de la France libre en Afrique du Sud manquent d’ardeur et de conviction pour cette tâche délicate d’évangéliste et d’entraîneur des hommes ». En somme, un simple bureau de recrutement n’est pas suffisant pour faire des miracles, il faut des exaltés convaincus du bien fondé de leur mission pour ramener dans le droit chemin tous ces marins égarés. Enfin, la dernière raison de ce fiasco est liée à la tolérance sud-africaine vis-à-vis des éléments vichystes présents sur place. Ces éléments sont la cause de beaucoup de soucis des Français libres, car non contents de les priver de potentielles recrues, ils ne se privent pas non plus de tenter de débaucher certains marins ralliés

51 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°12 - Service de renseignements, propagande et recrutement », du chef d’escadron Barré Max au VA commandant en chef des FNFL, le 15 octobre 1941, page 1

52 *Ibid.*, « Rapport n°3 - Rapport de mission Cape-Town et Durban Madagascar », du chef d’escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 16 juin 1941, page 2

53 *Ibid.*, « Rapport n°4 - Rapport de mission. Situation à Durban et à l’île Maurice. Action à Madagascar », du chef d’escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 4 juillet 1941, pages 1 et 2

mais influençables<sup>54</sup>. Et surtout, il ne s'agit pas de quelques familles isolées, vivant depuis longtemps dans la région, mais de fonctionnaires civils et militaires dépêchés sur place par Vichy, dont un consul, Pierre Armand. Ce faisant, cette existence légale les autorise à circuler librement dans la ville tout en arborant l'uniforme français. Ils ont donc toute latitude pour y faire leur propre propagande et aller directement à la rencontre des marins du *Lieutenant Saint-Loubert Bie*. Pour Max Barré, non seulement leur action nuit aux tentatives de recrutement des FNFL, mais elle porte également gravement atteinte à l'image des Français en général. En effet, à l'inverse des navires de la France libre présents en territoire britannique, qui font excellente impression, ces gens-là semblent surtout se distinguer par leur manque de manières. Le chef d'escadron cite le cas d'un officier britannique de Maurice, envoyé à Durban pour y convoier des prisonniers allemands. Se rendant au mess, il y croise quatre officiers français qui tiennent à son passage des propos insultants au sujet de l'armée anglaise. Outré, il va se plaindre à l'officier sud-africain en charge de la cantine, qui lui répond qu'il s'agit de marins du *Lieutenant Saint-Loubert Bie*, et qu'étant vichystes, il ne peut rien contre eux. Ce comportement contraste avec deux autres Français du cargo, eux aussi présents à une autre table mais s'étant ralliés, et ne faisant pas d'histoire<sup>55</sup>. Pour Barré, cette neutralité de l'Afrique du Sud vis-à-vis des vichystes est le fait de puissants groupes politiques afrikaners, décrits comme plus ou moins nazis. Quoi qu'il en soit, ils sont très hostiles à la Grande-Bretagne, dont ils souhaitent prendre leur indépendance au plus vite. Ils sont donc favorables au maintien d'une neutralité bienveillante avec Vichy. Pire encore, ils expriment ouvertement leurs vues sur Madagascar. Pour eux - et ils sont d'accord avec les Britanniques sur ce point là -, l'île Rouge représente une menace sérieuse pour l'Afrique du Sud et ses nombreuses usines, ainsi que pour tous les convois Alliés passant par le cap de Bonne-Espérance. Les tentatives d'interceptions de navires français passant par là se sont montrées jusqu'à présent inutiles, les autorités vichystes parvenant même à recevoir des renforts de métropole. Mais surtout, ce sont les richesses de l'île qui les motivent à en prendre le contrôle, et à le garder une fois la guerre finie et l'indépendance acquise. Dans ces conditions, soutenir les efforts des Français libres pour rallier Madagascar d'elle-même n'a pas de sens. Mieux vaudrait laisser les vichystes faire leur propagande à Durban et s'emparer plus tard de l'île de vive force. L'échec du lieutenant-colonel Mallet s'explique aussi par un dangereux précédent qui a déjà fait beaucoup de bruit dans l'océan Indien : il s'agit de l'affaire du *Compiègne*<sup>56</sup>. Ce paquebot, qui est parti de Marseille tout comme le *Lieutenant Saint-Loubert Bie*,

54 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°2 - Rapport de mission. Cape-town, la Réunion, Madagascar », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> juin 1941, page 1

55 *Ibid.*, « Rapport n°9 - Informations diverses dans la zone océan Indien », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 9 septembre 1941, pages 1 et 2

56 *Ibid.*, « Rapport n°4 - Rapport de mission. Situation à Durban et à l'île Maurice. Action à Madagascar », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 4 juillet 1941, page 2

faisait route vers Saïgon quand il a été arrêté et conduit à un port des Indes Orientales par la marine hollandaise. Mais son commandant ayant refusé de se soumettre et de rallier les FNFL, son navire fut relâché avec toute sa cargaison et put reprendre librement sa route. Seul un Allemand présent à bord ne fut pas autorisé à repartir. Toute cette affaire est reprise par la presse anglophone qui l'interprète naturellement comme un signe de complaisance des autorités locales à l'égard des vichystes. Pour les Français libres, cette situation est un camouflet qui ne les aide pas à convaincre les indécis passant à leur portée, ces derniers sachant par avance qu'ils ne prennent aucun risque à refuser les avances des émissaires de de Gaulle. D'ailleurs, les Britanniques eux-mêmes sont conscients de cette situation. L'Afrique du Sud étant un dominion et non pas une simple colonie, le Royaume-Uni n'a pas son mot à dire sur les relations officielles que doit entretenir ce territoire avec Vichy. Mais cette perte de potentielles recrues ne les laissant pas indifférents, ils ont malgré tout cherché à trouver un accord. Une des solutions proposées serait de nommer un officier de liaison anglais qui aurait la charge de représenter les intérêts de la France libre en Afrique du Sud<sup>57</sup>. Au moins, celui-ci pourrait se passer des intermédiaires afrikaners et espérer avoir plus de réussite. Mais cette solution se ferait au détriment de la souveraineté française et reste donc en 1941 au stade de proposition. Tout cela fait qu'en Afrique du Sud, la tentative des Français libres de diminuer l'influence des vichystes est un échec. Pourtant à Maurice, où ces derniers sont aussi présents, la situation n'est pas la même. Il y a deux différences entre la colonie britannique et le dominion. La première est que dans celle-ci, ce sont bien les Anglais qui ont véritablement le pouvoir, et qu'en conséquence les Français de Vichy n'y sont pas accueillis avec autant de bienveillance. La seconde relève de la nature de ces Français présents sur place. En effet, contrairement à l'Afrique du Sud, il ne s'agit pas de fonctionnaires et de militaires répondant aux ordres de la métropole, mais d'anciennes familles françaises, probablement établies sur l'île depuis sa colonisation par la France sous Louis XIV. Le seul personnage officiel est un consul. Mais pour éviter toute influence néfaste de sa part, le gouverneur britannique lui a fait fermer son consulat et lui a interdit toute activité officielle<sup>58</sup>. Et puis surtout, les partisans du maréchal ne sont pas les seuls Français sur l'île, puisqu'ils doivent la partager avec d'autres, favorables, eux, aux Britanniques et au général de Gaulle. Ces derniers, en plus d'être majoritaires, sont décrits comme particulièrement vigoureux, biens encadrés, au point même parfois d'inquiéter le gouvernement de Sa Majesté. Dans ces conditions, le recrutement y est beaucoup plus aisé qu'en Afrique du Sud. Ils bénéficient du soutien britannique, qui fournit pour les nouvelles recrues locales, couchage et nourriture. Les armes sont,

57 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, de Somerville-Smith, le 7 mai 1941

58 *Ibid.*, « Rapport n°4 - Rapport de mission. Situation à Durban et à l'île Maurice. Action à Madagascar », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 4 juillet 1941, page 3

elles, prêtées. L'entraînement reste assuré par des Français<sup>59</sup>. Au mois de septembre 1941, ce sont 75 Français qui ont répondu à l'appel aux drapeaux. Mais sur ce total, seuls 32 furent incorporés, les autres étant soit reconnus inaptes soit déjà réformés<sup>60</sup>. Fin décembre, ce chiffre grimpe à 78 incorporés sur 128 inscrits. Les recruteurs vont même jusqu'à espérer pouvoir intégrer dans la Légion Étrangère, si les Anglais l'autorisent, près de 200 Tchèques, Polonais et Autrichiens présents sur l'île. Cependant, les FNFL sont à la peine puisqu'il n'y a aucun marin parmi toutes ces recrues. Leur seul espoir réside dans l'arrivée de navires de prise, dont la venue se fait pour le moment désirer. Alors, pour forcer le destin, les autorités FFL de Maurice n'hésitent pas à dresser des listes de marins travaillant sur des navires vichystes s'étant récemment fait remarquer pour circuler entre Shanghai et Casablanca<sup>61</sup>. En attendant, les quelques recrues engagées contribuent, par leur discipline et leur bonne tenue, à augmenter le prestige de la France libre auprès des Mauriciens. Mais tout cela ne parvient pas à faire plier les réfractaires pétainistes, qui continuent de faire savoir leur mécontentement. Sans compter le consul à qui ils interdirent toute activité liée à sa fonction, les Anglais firent enfermer plusieurs individus particulièrement remuants<sup>62</sup>. Il y eut deux Français arrêtés pour avoir manifesté devant la Maison de France et avoir agressé un journaliste favorable à de Gaulle. Il y eut également un troisième, directement signalé par les Français libres au gouverneur, pour avoir tenté de débaucher des futures recrues. Il y eut même un Anglais accusé d'avoir tenu des propos en faveur du maréchal. Mais toute cette répression ne semble pas suffire. En effet, en plus des volontaires, les Français libres ont cherché à enrôler 36 ex-soldats français qui avaient servi à Madagascar et à la Réunion en 1940, avant d'être démobilisés. Mais sur ce total, 29 refusent de répondre à l'appel et se coalisent dans l'espoir d'échapper aux sanctions. Sur ces 29, 7 échappèrent effectivement à toute peine car ils furent soumis à la conscription britannique. Mais sentiments anglophobes obligeant, cet échappatoire se fit au prix de nombreuses récriminations de leur part. Et encore, l'un des sept tenta de faire porter son cas devant les tribunaux, en vain. Max Barré tient d'ailleurs à préciser que ce réfractaire est surtout connu pour être apparenté à un lieutenant de vaisseau membre de l'état major de l'amiral Esteva, vichyste notoire et résident général de Tunisie<sup>63</sup>. Quant aux 22 soldats qui restent, les Français libres entendent bien leur faire

59 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°5 - Situation à l'île Maurice », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 26 juillet 1941, page 2

60 *Ibid.*, « Rapport n°9 - Informations diverses dans la zone de l'océan Indien », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 9 septembre 1941, page 4

61 *Ibid.*, « Rapport n°11 - Service de renseignements, propagande et recrutement », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 27 septembre 1941, page 2

62 *Ibid.*, « Propagande et recrutement », du chef d'escadron Barré Max au Lieutenant Colonel Mallet chargé de mission en Afrique du Sud, le 14 août 1941, page 2

63 *Ibid.*, « Rapport n°16 - Service de renseignements, propagande et recrutement, questions administratives », du chef d'escadron Barré Max à l'état-major particulier du général de Gaulle, le 27 décembre 1941, page 4

payer leur insoumission. Mais ne disposant pas de leur propre force de police, ils se heurtent à des considérations juridiques. Les réfractaires sont-ils des ressortissants de la France libre ou de Vichy ? Dans le premier cas, les hommes du Général souhaiteraient les extraditer vers des territoires sous leur contrôle - probablement l'Afrique équatoriale - et les faire juger en conseil de guerre pour insoumission et désertion. Dans le deuxième cas, ils demandent au gouvernement britannique de les interner, comme il sied à tous les ressortissants d'une puissance collaborant avec l'Axe<sup>64</sup>. Face à tant de véhémence, le gouverneur britannique préfère ne pas prendre position, et refuse d'appliquer des sanctions au seul motif de leurs refus de s'engager<sup>65</sup>. En conséquence, à ce stade, l'opération d'influence des Français libres à Maurice est mitigée. Certes, elle réussit à trouver des recrues et à les incorporer mais les éléments vichystes ne sont pas réduits, et pire encore, ils sont laissés en liberté tant qu'ils ne troublent pas considérablement l'ordre public. Cette situation va perdurer jusqu'à la prise de la Réunion par le *Léopard* le 28 novembre 1942. Après cette date, les pétainistes de Maurice sont plus isolés que jamais : la Réunion et Madagascar sont désormais libérées, en Afrique du Nord l'opération *Torch* a permis de retourner l'Armée d'Afrique et l'amiral Darlan, et à Djibouti, les défections en faveur des Britanniques sont de plus en plus massives - le gouverneur de la colonie capitulera d'ailleurs le 26 décembre. Mais surtout, après son opération, le navire, commandé par le capitaine de frégate Jacques Richard, décide de faire une halte de plusieurs jours sur l'île britannique. Il y rencontre le gouverneur qui le félicite et l'informe que la nouvelle de sa victoire a eu de très bénéfiques répercussions sur l'archipel. Pour enfoncer le clou, le Britannique fait une proposition surprenante : organiser des réceptions en honneur de la France Libre, à laquelle les vichystes sont invités. À toutes ces *party*, les officiers du *Léopard* sont aussi conviés. Leur mission sera de se mêler aux différents groupes et de sympathiser avec eux. Après quoi, ils devront se faire inviter au sein des familles pétainistes, auprès desquelles ils devront conter les exploits de leur navire et expliciter les raisons de leur engagement dans la France libre. Le commandant lui-même se met en scène, et accompagné de deux ou trois de ses officiers, dûment chapitrés du but de la mission, il se charge des chefs de bande. En trois semaines, l'opération se termine avec un franc succès. Richard, qui est invité par le gouverneur britannique à sa résidence privée, est informé que les familles pétainistes se sont réunies et que leur dirigeant a conclu l'entrevue par ces mots : « Et maintenant, Messieurs, il ne nous reste plus qu'à nous saborder »<sup>66</sup>. Désormais, la victoire des Français libres à Maurice est totale : les recrutements vont bon train et les vichystes sont vaincus

64 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°7 - Rapport de mission. Renseignement propagande. Recrutement », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 11 août 1941, page 4

65 *Ibid.*, du gouverneur britannique à Maurice Clifford à Max Barré, le 27 septembre 1941

66 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapports mensuels d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 16

moralement. Reste la question des territoires que ces derniers contrôlaient véritablement : Madagascar, la Réunion et Djibouti. Dans ces derniers, toute tentative d'influence de la part des FNFL est impossible. Cette tâche revient à d'autres agents de la France libre, qui eux préfèrent opérer par les ondes et par la radio. D'ailleurs, leurs actions, à défaut de permettre de rallier ces territoires, rencontrent un certain succès puisque des plis officiels de Vichy, interceptés par les Britanniques, révèlent que les autorités de la Réunion et de Madagascar se plaignent de l'effet déplorable qu'ont ces émissions sur la propagande du maréchal<sup>67</sup>. Elles essaient donc, sans vraiment y parvenir, de les brouiller<sup>68</sup>. Ce n'est qu'une fois les deux îles libérées que les navires français libres pourront s'y rendre et évaluer l'état de l'opinion sur place. Le premier à le faire est le *Léopard*, qui se rend pour la première fois à Madagascar le 6 janvier 1943, après avoir embarqué à son bord le général Legentilhomme, fraîchement nommé haut-commissaire pour les possessions françaises en océan Indien et gouverneur de Madagascar<sup>69</sup>. Si les précédents rapports laissaient suggérer que la majorité de la population était favorable au général de Gaulle, le sentiment des élites était plus incertain, si ce n'est carrément pro-Vichy<sup>70</sup>. Malheureusement, la conquête de l'île n'a pas permis de changer cette situation. Le capitaine de frégate Richard note que l'accueil y est froid et que les Français libres sont considérés comme des mercenaires à la solde des Anglais. Visiblement, la valeur phare des personnes qu'il rencontre est la Révolution Nationale du maréchal, qui justifie l'attachement encore fort au régime. En bref, les canons de la propagande pétainiste continuent d'avoir cours sur l'île. Le régime justifiait son anglophobie par sa crainte de voir les Anglais s'emparer de l'Empire colonial français. Alors, peut-être que le débarquement en force de ces derniers a conforté cette opinion dans les esprits. En tout cas, à la Réunion, où le *Léopard* se rend juste après Madagascar, la situation est légèrement différente. Cette fois, ce ne sont que les patrons des grandes sucreries qui leur réservent un accueil glacial. Le reste de la population a, elle, plutôt tendance à les fêter<sup>71</sup>. La plus faible population, ainsi que la libération de l'île directement par les Français libres sont sûrement la cause de cette différence. Toutefois, il faut bien distinguer les populations blanches, issues de métropole, et les indigènes. Ces deux groupes, qui sont socialement distincts, ne perçoivent pas la situation de la même manière. Chez ces derniers, et notamment les

67 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°7 - Rapport de mission. Renseignement propagande. Recrutement », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 11 août 1941, page 3

68 *Ibid.*, « Rapport n°12 - Service de renseignements, propagande et recrutement », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 15 octobre 1942, page 2

69 « Paul LEGENTILHOMME », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 17 mai 2022, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/paul-legentilhomme>.

70 SHD V-M, TTC 046, Madagascar, « Renseignements sur Madagascar », du LV le Normand au VA commandant des FNFL, le 22 février 1942

71 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapports mensuels d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 24

moins éduqués, les Français libres notent très tôt leur manque d'intérêt pour les questions politiques. Par préjugé, ils estiment que corrompre quelques sorciers ou chefs locaux parviendraient à les faire aimer un camp plus que l'autre, sans pour autant que ce changement ne fasse une quelconque différence politique ou militaire. Chez les plus éduqués cependant, l'opinion dépend surtout de la place sociale. Chez ceux s'étant élevés au rang de fonctionnaire, et bénéficiant donc du prestige et des primes qui en découlent, l'opinion est plutôt pro-vichy. Mais l'intérêt pour le régime s'arrête à ces considérations matérielles. Chez les autres, commerçants et artisans, l'opinion est surtout dictée par la peur de représailles. Les indigènes ne comprennent de toute façon pas pourquoi le rôle de l'Allemand et de l'Anglais, qui autrefois étaient respectivement l'ennemi héréditaire et l'autre l'allié, se sont inversés<sup>72</sup>. Tout cela fait que le seul rôle des FNFL pour les convaincre fut surtout de pointer ses canons sur la Réunion pour y imposer un changement de régime. Dans ces conditions, inutile de leur demander leur opinion<sup>73</sup>. Pour ce qui est des individus d'origine européenne, et à l'exception d'une partie des fonctionnaires, l'avis général est plutôt en faveur de de Gaulle. Cette prédisposition politique - supposée ou réelle - des individus n'empêche pas les FNFL d'intervenir. Notamment, les patrouilles qu'ils mènent dans l'océan Indien, outre leur intérêt militaire de défense du large, sont l'occasion pour leurs navires d'être vus par les populations civiles. Déjà, sur la côte ouest de l'Afrique, route qu'empruntaient les navires français pour se rendre dans l'océan Indien, l'amirauté FNFL s'était montrée très soucieuse que ses navires se présentent par groupe dans les ports qu'ils traversaient<sup>74</sup>. Dans ces territoires déjà ralliés, l'effet d'un tel déploiement n'était qu'à des fins de propagande. Un tel effort est donc de nouveau demandé quand cela est possible dans l'océan Indien. Ce sera le cas du *Commandant Duboc* et du *Léopard*, qui auront l'occasion de se présenter ensemble à Diego-Suarez au mois de mars 1943. D'ailleurs, le commandant Jubelin, qui accompagne sur mer comme sur terre le Gouverneur Général aux Comores, parle bien d'une « tournée » sur l'archipel<sup>75</sup>. Cette parade vaut donc au bâtiment plusieurs manifestations de sympathie de la part des habitants, ainsi que l'offrande d'un bouquetin, d'une chevrette, de noix de coco, d'oranges, d'huile... et d'un zébu<sup>76</sup>. Le *Léopard*, qui fait, lui, une halte à Tamatave après le passage d'un cyclone, a l'occasion de dépanner une usine

72 SHD V-M, TTC 046, Madagascar, « Renseignements sur Madagascar », du LV Le Normand au VA commandant des FNFL, le 22 février 1942, page 2

73 Éric T. Jennings et Jacques Cantier, *La politique coloniale de Vichy* (Odile Jacob, 2004), <https://www.cairn.info/l-empire-colonial-sous-vichy--9782738115447-page-13.htm>.

74 SHD V-M, TTY 196, Opération, Historique, « Période FNFL - Août 1940 août 1943 - Aviso dragueur Commandant Duboc », de l'officier archiviste Hervé Cras, le 30 novembre 1959, page 37

75 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes rendus d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 27 juin et le 7 août 1943 », du CF Jubelin au CA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> septembre 1943, page 9

76 Jubelin, *Marin de métier, pilote de fortune*, page 270.

électrique à l'arrêt et de sauver 200 tonnes de viande, ce qui permet de détendre les relations visiblement difficiles<sup>77</sup> entre la population locale et les Britanniques. À l'inverse, quand le *Duboc* passe devant Diego-Suarez le 8 juillet 1943 sans s'y arrêter, cela vaut à l'amirauté FNFL un télégramme rageur de la part du responsable local, qui y dénonce une occasion manquée<sup>78</sup>.

Dans l'océan Indien, les FNFL jouent le rôle de vitrine de la France libre. Mais il convient de ne pas surestimer leur utilité. Déjà, elles ne sont pas les seules à mener une lutte d'influences à Vichy. Cette tâche est partagée avec nombre d'agents à terre, civils comme militaires, qui par des moyens traditionnels, comme la pose d'affiches, l'organisation de réunions et d'émissions radio, ou tout simplement par leur bonne tenue, contribuent eux aussi au prestige de la France libre. Et puis, les navires à la croix de Lorraine, s'ils étaient parvenus à séduire leurs camarades britanniques, ne rencontrent pas le même succès avec les fidèles du maréchal. À l'exception de Maurice, il est même possible de parler d'échec. Sur la Côte Française des Somalis, ils n'interviennent jamais à terre, et n'ont donc pas d'influence sur l'esprit des hommes. À la Réunion et à Madagascar, ceux qui étaient en faveur de de Gaulle avant la libération de ces territoires le sont restés, et ceux qui ne l'étaient pas ne sont pas plus convaincus. L'intervention directe du *Léopard* à la Réunion et le passage dans les différents ports peut aider mais ne fait pas une grande différence. En Afrique du Sud, la situation est encore plus flagrante, les agents de Vichy pouvant circuler librement sans que les Français libres n'aient leur mot à dire. La conséquence de cette impunité est l'extrême difficulté d'y effectuer des recrutements, dont les FNFL auraient d'ailleurs bien besoin. En fait, bien que déjà limitées, leurs capacités à contrecarrer la nuisance des vichystes sont surtout extrêmement dépendantes de la volonté du pouvoir politique local. Ce n'est donc qu'à Maurice, où le gouverneur Donald Mackenzy-Kennedy fait spécifiquement appel au commandant Richard, que les marins français libres peuvent véritablement réussir leur mission de séduction. Sinon, leur rôle se serait probablement limité à faire bonne figure à quai. Ce rôle d'opposant au régime de Vichy fut donc plus symbolique qu'utile.

## B. Les yeux et les oreilles de la France libre

Outre leur rôle militaire et les missions d'influences qu'elles mènent à bien, les FNFL ont la charge d'être les yeux et les oreilles de la France libre. En effet, peu importe l'océan sur lequel il se trouve, chaque commandant de navire se doit de faire, chaque mois, un rapport détaillant divers éléments

77 SHD V-M, TTY 482, Opérations Rapports mensuels d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 24

78 SHD V-M, TTY 196, Opération Collection de messages, Opération Collection de messages 1942, de FNFL Madagascar à FNFL Londres, juillet 1943



en rapport avec son navire. Qualité du personnel, problèmes de santé, état des machines, comptabilité, relations avec les autorités tierces ou mouvements du bâtiment, tout est présenté, et notamment les divers renseignements que le navire peut obtenir au fil de sa mission. Aussi, il est possible de tirer de la correspondance entre les navires et l'amirauté FNFL et britanniques une multitude de renseignements, qu'ils soient d'ordre politique, militaire, ou autres. Et puis, puisque les navires ne restent pas fixés à leur port d'attache, mais se déplacent très régulièrement, ils ont l'avantage d'offrir des informations sur une région immensément plus grande que ne pourrait le faire une unité de fantassins. Dans le cas des bâtiments de la France libre présents dans l'océan Indien, ce sont les eaux de Madagascar, de la Réunion, de Maurice qui sont les plus couvertes. L'Afrique du sud, le Kenya et le détroit de Bab-el-Mandeb sont aussi des points de passage fréquents. La façade occidentale de l'Australie est, elle, très peu citée, malgré la présence du *Savorgnan de Brazza* et du *Triomphant*. Quant à l'Inde, ainsi qu'à la côte ouest de l'Indonésie, il n'y a aucune trace de ces territoires dans les rapports des commandants de navires. La raison est simplement qu'ils ne s'y rendirent jamais - à l'exception d'un passage de quelques jours au Ceylan<sup>79</sup> pour le *Brazza*. Toute cette répartition géographique fait que ce sont autant alliés, ennemis et neutres qui sont observés. Les agents de la France libre eux-mêmes ne sont pas épargnés et font l'objet de commentaires de la part des FNFL. Ainsi, le capitaine Hector Patureau, représentant du général de Gaulle à Maurice, est décrit en des termes très flatteurs par le capitaine de frégate Richard. Officier très compétent et courageux, il serait par ses talents de diplomate hors-pair la raison de la popularité de la France libre et du Général sur l'île. Le commandant demande d'ailleurs que, pour l'ensemble de son œuvre ainsi que pour ses services lors du ralliement de la Réunion, il soit récompensé d'une promotion<sup>80</sup>. À Simon's Town, d'autres bénéficient de ses compliments. C'est le cas du colonel Pechkoff et du consul général Morand, tous deux représentants de de Gaulle. Tous n'ont cependant pas le droit à un tel panégyrique. C'est notamment le cas du personnel du Centre d'Accueil des Français libres de la ville, dont Richard demande le remplacement pur et simple. Il écrit à leur sujet qu'il s'agit « d'une poignée de vieilles femmes qui ne savent guère que tricoter, boire du thé et "papoter" à longueur de jour »<sup>81</sup>. Mais les agents de la France libre ne sont, bien sûr, pas les seuls cibles des FNFL. Leurs ennemis le sont évidemment. En Afrique du Sud, il y a, comme vu dans la partie précédente, les Afrikaners, qui n'accueillent pas les Français libres à bras ouverts. Et puis, certaines organisations décrites comme nazies sont aussi particulièrement surveillées. Le commandant du *Léopard* présente ainsi un certain Laurenço Marques, signalé comme « le centre

79 Colonie britannique, Sri-Lanka aujourd'hui.

80 SHD V-M, TTY 482, Opérations Rapport mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 24

81 *Ibid.*, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, page 11

d'une organisation nazie d'espionnage et de débauche de militaires Alliés », et bénéficiant de toute la sympathie des opposants au gouvernement - les Afrikaners donc. Selon lui, tous ces conspirateurs seraient parvenus à organiser 3000 désertions depuis le début de la guerre - quand Richard écrit ce rapport, il n'est que le 1<sup>er</sup> novembre 1942<sup>82</sup>. À ces renseignements s'ajoutent ceux sur les vichystes. Sur la Côte Française des Somalis, en raison du blocus mis en place par les Britanniques, auquel participent le *Brazza* et le *Commandant-Dominé*, leurs activités sont étroitement surveillées. Ainsi l'arrivée d'un sous-marin le 27 juillet 1941 est signalée. En provenance de Madagascar, celui-ci apporte à la colonie assiégée quantité de vivres. Le gouverneur annonce même que deux autres sous-marins sont sur le point de faire de même. Quoi qu'il en soit, après avoir débarqué ses marchandises, le sous-marin reste amarré au port où il est ravitaillé par un pétrolier. Après quoi, les autorités le déplacent afin de le mettre à l'abri des regards indiscrets, tant des pêcheurs que des avions<sup>83</sup>. À partir de ce moment, les Britanniques ne parviennent pas à déterminer s'il s'apprête à repartir et vers où. La seule certitude est que cette présence sous-marine se confirme quelques jours plus tard quand le *Brazza*, toujours en patrouille le long de la colonie, est la cible d'une torpille. Par chance, elle n'atteint pas le navire, mais le responsable de l'attaque reste introuvable malgré l'intervention de la *Royal Air Force*<sup>84</sup>. De plus, à Djibouti, les sous-marins ne sont pas les seuls bâtiments qui parviennent à passer le blocus, mais aussi les simples boutres. Ainsi, l'un d'entre eux est repéré le 2 août dans le port en train de décharger 80 tonnes de riz, avant de repartir la même journée vers un lieu inconnu. L'île de la Réunion et celle de Madagascar font aussi l'objet de surveillance de la part des FNFL. Même malgré l'absence de navires autour des deux îles avant leur libération, l'amirauté reçoit des rapports sur la situation militaire et politique sur place. Déjà, pour la Grande Île, une liste des potentiels partisans sur lesquels les Français libres pourraient compter en cas de tentative de ralliement est dressée - cette liste est cependant faite avant le débarquement britannique de mai 1942. Neuf noms sont ainsi signalés, majoritairement des entrepreneurs et des notables locaux. On retrouve par exemple un ancien commissaire de police limogé pour ses opinions, un chef comptable au Trésor, ou un pharmacien, également membre du conseil municipal de Diego-Suarez. L'administration est, elle, décrite comme entièrement soumise au régime. Ceux bénéficiant de postes haut placés sont au mieux des indécis, au pire des enragés anti-anglais et anti-gaullistes. Les troupes - à l'exception de certains gradés -, les commerçants et les indigènes sont quant à eux beaucoup moins favorables à Vichy. Aussi, la délation ou la crainte de celle-ci font

82 SHD V-M, TTY 482, Opérations Rapport mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, page 10

83 SHD V-M, TTY 646, Correspondance, Opération Correspondance arrivée 1941, « Information re. Submarine in Djibouti », le 7 août 1941

84 *Ibid*, Opération Collection de messages en français et en anglais, télégramme du SNO Red sea au CIC East Indies, le 27 juillet 1941

craindre à chacun la répression, menée féroce par une légion aux allures de Gestapo. À la Réunion, les renseignements divisent la population en deux catégories : les fonctionnaires d'un côté, les planteurs et les indigènes de l'autre. Chez les premiers, ceux de haut rang sont très fidèles au régime, car nommés par celui-ci. Le gouverneur, Pierre-Émile Aubert, est décrit comme pro-vichy et très brutal. Au contraire, les autres sont victimes de leur dictature. Beaucoup moins enclins à soutenir le maréchal, les conseils municipaux de Saint-Pierre et Saint-Denis furent suspendus, et le conseil régional de l'île fut, lui, supprimé. Quant au reste de la population, elle est aussi favorable aux Alliés. Cependant, elle ne l'est pas nécessairement par conviction, mais peut-être, voire surtout, à cause de la situation économique désastreuse. Le riz et la farine manquent, alors que les stocks de rhum et de sucre ne cessent de s'accumuler, car impossible à exporter. Pour y faire face, l'administration tente de faire remplacer les cultures de canne à sucre par des cultures de céréales. Mais cela lui vaut l'animosité des planteurs et des indigènes. Toute cette masse de mécontents serait ainsi prête à se rallier au premier qui lui ferait la promesse de rouvrir le commerce et d'acheter toutes ses richesses à bon prix. Et puis, avant guerre, la Réunion jouissait d'une position avantageuse par rapport aux autres possessions françaises. Ses habitants bénéficiaient en effet du statut de citoyens français. Ils étaient représentés à l'Assemblée Nationale et au Sénat, et le suffrage universel - masculin - était en vigueur sur l'île. Or, Vichy remettant en cause tous ces acquis républicains, difficile pour le régime de se faire aimer<sup>85</sup>. À cela s'ajoute l'influence de la radio française libre que les autorités ne parviennent pas à brouiller. Diffusée depuis Maurice, *France libre d'Outre-mer* propose chaque jour - sauf le samedi - trois émissions faisant l'éloge du mouvement<sup>86</sup>, et parfois répondant directement aux accusations formulées par le poste officiel de Madagascar ou de Djibouti<sup>87</sup>. Enfin, pour ce qui est des défenses de l'île, le rapport est très sommaire : « Pour ainsi dire inexistantes, n'a pas remarqué la présence de beaucoup de troupes »<sup>88</sup>. D'autres sources sont toutefois plus précises. Elles font état de la présence de 500 à 700 gendarmes piètrement équipés et d'une faible utilité militaire. Pour ce qui est de la marine, seul un remorqueur, *l'Amiral Bouvet*, serait sur place. Saint-Denis et le port de la Pointe des Galets sont, eux, défendus par deux ou trois canons. Pour ce qui est de Madagascar, la défense est beaucoup plus conséquente. En octobre 1941, est rapportée la présence des sous-marins *L'Espoir* et *Vengeur*, ainsi que celle du pétrolier *Nivose*. La protection des côtes est, elle, assurée par plusieurs champs de mines ainsi

85 Jennings et Cantier Jacques, *La politique coloniale de Vichy*.

86 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°7 - Rapport de mission. Renseignement propagande. Recrutement », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 11 août 1941, page 3

87 *Ibid.*, « Rapport n°9 - Informations diverses dans la zone océan Indien », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 9 septembre 1941, page 1

88 *Ibid.*, Île de la Réunion, « État d'esprit des personnalités et de la population dans les îles de Madagascar et de la Réunion », du LV le Normand officier de liaison à Freetown, le 28 septembre 1942

qu'une multitude de batteries. Et puis surtout, à la différence de la Réunion, l'île Rouge bénéficie d'un grand stock de munitions, tant pour les navires que les militaires à terre. Sont ainsi disponibles une centaine de mines marines, deux à trois dizaines de torpilles pour les sous-marins, une centaine de grenades anti-sous-marines, ainsi qu'un gros stock de munitions légères et d'artilleries pour les batteries côtières<sup>89</sup>. Toutes ces informations, les FNFL parviennent à les obtenir grâce à l'intermédiaire d'officiers de liaison basés dans des ports britanniques d'Afrique. Ces derniers profitent, en effet, de l'arraisonnement de navires vichystes ou du passage de navires de commerce ayant fait escale dans l'océan Indien pour se renseigner. Le déclenchement de l'opération *Ironclad* par les Britanniques, à savoir la prise de contrôle de Madagascar par la force à partir du 5 mai 1942, permet l'arrivée d'une nouvelle source pour ces officiers de liaison. Il s'agit de cargos en provenance de la Grande Île, rapatriant en France les soldats de Vichy n'ayant pas souhaité se rallier. C'est donc à Freetown, en Afrique de l'Ouest, que le lieutenant de vaisseau le Normand a l'occasion de rencontrer l'un de ces navires le 13 juin 1942. En montant à bord, ce sont 173 militaires de l'armée de terre, dont 64 officiers, 502 de la marine, dont 31 officiers, 4 officiers de l'armée de l'air, et 598 tirailleurs sénégalais, malgaches, créoles et réunionnais qu'il espère convaincre. Mais l'ambiance régnant à bord du navire le désappointe beaucoup. Les officiers le fuient et seul un accepte de répondre à quelques unes de ses questions et de lui donner le nombre de Français présents à bord. Quant au reste des hommes, il se rend très vite compte qu'il sera impossible de les ramener à la raison. À bord, la délation règne en maître, et un des matelots qui avait osé exprimer son admiration pour les Britanniques s'est retrouvé à être brimé par ses camarades et à se faire piller ses affaires personnelles. Les officiers les surveillent assidûment, et ont profité du voyage pour organiser des conférences pro-Pétain. Et puis surtout, la visite de l'officier de liaison FNFL révèle la présence au-dessus des officiers de deux civils, envoyés spéciaux de Pierre Laval à Madagascar. Là-bas, en véritables commissaires politiques, ils avaient la charge de surveiller l'administration et de purger les éléments les moins fidèles au régime. Conscient de leur dangerosité, le Normand demande aux Britanniques de les faire transférer, eux et quelques autres fidèles du maréchal, sur un autre navire. Mais il est trop tard, le reste de l'équipage est totalement hermétique aux arguments du Français libre. Seul un, ancien du *Bougainville*, croiseur auxiliaire coulé durant la prise de Diego-Suarez, a le courage de ses convictions et demande à s'engager. Débarqué, il est immédiatement employé sur le *Commandant Detroyat*. Pour ce qui est des tirailleurs, ils sont, eux, débarqués d'office par les Britanniques. Ainsi séparés de l'influence de leurs chefs, l'opération de recrutement est grandement simplifiée. Le Normand

89 SHD V-M, TTC 046, Madagascar, « Marine Madagascar », du LV le Normand officier de liaison FNFL à Freetown, le 26 octobre 1941

apprend d'ailleurs de leur bouche que lors de l'attaque de Madagascar, les officiers leur avaient affirmé que c'était les Allemands qui attaquaient, et non les Anglais. Enfin, pour compléter ses informations, l'officier de liaison est autorisé à fouiller dans les documents français embarqués en même temps que les passagers. Entre autre, il y retrouve des tracts largués par les Britanniques sur Madagascar juste avant l'attaque ainsi que des comptes-rendus de défense rédigés par différents protagonistes<sup>90</sup>. Quoi qu'il en soit, bien que les renseignements issus d'un navire rempli de militaires ne sont pas transposables à ce qui se passait réellement dans la colonie vichyste, ils sont un indice quant à la politique qui y régnait. Après quoi, Madagascar et la Réunion étant libérées, les navires FNFL peuvent directement s'y rendre pour constater d'eux-mêmes la situation. Sur cette dernière, c'est le *Léopard* qui fera les premiers rapports. Sur place, il constate que l'organisation politique ressemble à ce qui se fait en métropole. La propagande s'évertue à souhaiter la victoire de l'Allemagne et à glorifier Pétain, tandis qu'elle se montre très sévère vis-à-vis des dissidents gaullistes. La police dispose de nombreux pouvoirs et agit avec des méthodes dignes de la Gestapo, à savoir qu'elle compte beaucoup sur la délation et les lettres anonymes pour fonctionner. Elle s'entend d'ailleurs très bien avec l'armée, le chef de la Sûreté coopérant avec le Commandant d'Armes, réputé pro-nazi. Ceux ayant le malheur d'être considérés comme favorables à la France libre subissent une sévère répression, allant de l'enfermement à la déportation à Madagascar. Quant au gros de la population, elle n'a que faire de la situation politique en France et de la guerre, et ne souhaite ardemment qu'une chose : être ravitaillée. En effet, l'île n'avait pas reçu le moindre ravitaillement depuis dix mois, contraignant le gouverneur à des mesures drastiques. Pour ce qui est des questions militaires, l'arrivée du *Léopard* permet de retrouver les ordres qu'avaient reçus les soldats en cas de débarquement. Contre un débarquement Allié ou gaulliste : s'opposer par les armes. Contre un débarquement japonais : ne pas s'y opposer et les considérer comme des « neutres-amis », ce qui semble très similaire à ce qui s'est produit en Indochine. Quant aux navires militaires, le dernier à s'être montré est le sous-marin *Monge*, qui a quitté précipitamment l'île à la nouvelle du débarquement de Madagascar. Les témoins se souviennent de son mauvais état, faute de travaux de maintenance, mais aussi de la cohésion de son équipage. Depuis son départ, il ne donne plus de signes de vie - et pour cause, il est coulé corps et biens par les Britanniques au nord de la Grande Île après qu'il a tenté en vain de torpiller l'un de leurs navires<sup>91</sup>. Pour ce qui est de Madagascar, comme vu précédemment, les FNFL sont accueillis avec beaucoup de froideur. Malgré tout, la restitution du contrôle de l'île à la France libre, au début de l'année 1943, permet de calmer

90 SHD V-M, TTC 046, Madagascar, « Rapatriement des militaires en provenance de Madagascar », du LV le Normand officier de liaison FNFL à Freetown au commandant en chef des FNFL, le 1<sup>er</sup> juillet 1942

91 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, pages 13 et 14

les esprits les plus opposés à la présence anglaise. L'accueil froid des débuts devient donc cordial au bout de quelques jours. Mais à la différence des renseignements à propos de la Réunion, ceux ayant trait à Madagascar après sa libération et sa restitution au général de Gaulle ne livrent pas beaucoup plus de détails, malgré la présence sur place du *Savorgnan de Brazza* jusqu'à la fin de l'année 1944. Si ce n'est que l'île était très pro-Vichy, il n'y a pas de précisions supplémentaires. Impossible avec cette source de connaître l'état des défenses militaires et de la situation économique. La raison est qu'à la Réunion, les FNFL ayant rallié l'île d'eux-mêmes, ils eurent accès sur place à tous les renseignements qu'avait laissés la précédente administration, et qu'ils durent directement s'intéresser au sort des populations. À Madagascar, puisque la France libre ne participa pas à sa libération, ce furent les Britanniques qui héritèrent de toutes ces questions. Et début 1943, quand ils transmirent l'administration au général Legentilhomme, le seul rôle de la marine française libre fut de le conduire à bon port. Tout au plus, les commandants continuèrent à porter des jugements sur les agents du général de Gaulle présents sur place. C'est par exemple le cas de l'ingénieur mécanicien en chef Henri Chenais, en charge de la base de Diego-Suarez. Le capitaine de frégate Richard salue « son opiniâtreté, son sens de l'organisation et son admirable diplomatie à se faire des amis de tous les marins britanniques et à rallier autour de lui tous les Français restés à Diego-Suarez ». Conscient que sa mission sur place, qui était de renflouer le sous-marin *Bévéziers* et le croiseur *D'Entrecasteaux*, s'apprête à toucher à son terme, il demande que son remplaçant dispose des mêmes qualités<sup>92</sup>. Enfin, après les vichystes, les Britanniques et les agents de la France libre, l'attention des FNFL se tourne vers les Japonais, les Italiens et les Allemands. Ces derniers sont peu nombreux, mais pas totalement absents. Déjà, il y a les agents favorables à l'Axe se déplaçant librement en Afrique du Sud. Il y eut aussi ce ressortissant allemand débarqué du *Compiègne* quand celui-ci fut arraisonné par la marine hollandaise. Et plus étonnant, un cargo allemand de 3000t est signalé à Diego-Suarez par l'officier le Normand. Et il n'est pas seul, puisqu'il est accompagné de deux bananiers italiens, chacun de 2500t<sup>93</sup>. Ces informations parviennent de manière très complète aux FNFL par l'intermédiaire de Louis Chamoulaus. Vivant à Diego-Suarez, il est arrêté par les vichystes pour son activité pro France libre et est renvoyé en France à bord du paquebot *Désirade*. Seulement, alors que ce dernier passait au large de l'île de Saint Hélène<sup>94</sup>, contrairement aux instructions de l'amirauté prescrivant de largement contourner l'Afrique de l'Ouest en passant le

92 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 19

93 SHD V-M, TTC 046, Madagascar, « Marine Madagascar », du LV le Normand officier de liaison FNFL à Freetown, le 26 octobre 1941, page 1

94 « Désirade », consulté le 31 mai 2022, <https://memorial-national-des-marins.fr/f/3632-desirade>.

long des 40<sup>ème</sup> rugissants puis en remontant quasiment au niveau de l'Amérique du Sud<sup>95</sup> - donc à plus de 2500km de l'île -, il est arraisonné par le croiseur britannique *Pretoria Castle*. À bord, le dissident se montre d'une grande aide pour l'équipage de prise britannique, qui ramène le paquebot à Cape-town, et arrive par sa diplomatie à rallier une partie de l'équipage avant même que celui-ci n'atteigne le port. Et surtout, il livre aux Alliés une carte de la rade de Diego-Suarez, sur laquelle sont indiqués tous les points stratégiques de la ville. Sont ainsi notées, entre autres, les positions de la centrale électrique, des canons anti-aériens, des casemates, de l'arsenal, et des navires allemands et italiens. Plus étonnant, un des bâtiments est désigné comme « German spy Keller's House »<sup>96</sup>. Les Allemands ne sont d'ailleurs pas les seuls à bénéficier de ressortissants sur place, puisque des agents japonais sont signalés sur un navire français, l'*Amiral Pierre*. Présents à Madagascar, ils auraient ensuite embarqué sur le navire déguisés en Annamites pour pouvoir se rendre à la Réunion<sup>97</sup>. Mais la principale menace que surveillent les FNFL est sous-marine. En effet, durant les mois de septembre et octobre 1942, une offensive de sous-marins allemands est signalée dans l'Atlantique sud et notamment au large de Cape-town, où 18 navires Alliés auraient été coulés. Cette attaque semble être une surprise puisque les cargos se déplaçant dans cette région le font pour la plupart sans escorte. Pour se faire, les sous-marins bénéficieraient d'un pétrolier ravitailleur quelque part plus au sud<sup>98</sup>. Quelques mois plus tard, le commandant du *Léopard* apprend de la bouche du gouverneur de Maurice Mackenzy-Kennedy que certaines baies de la côte du Mozambique, colonie portugaise neutre, servent de cachettes pour des sous-marins et ravitailleurs allemands. De là, ils peuvent rayonner sur tout le canal éponyme et menacer le passage vers l'Atlantique<sup>99</sup>. Le commandant Jubelin est d'ailleurs lui aussi bien conscient de cette menace, puisqu'il écrit dans son journal que la zone est, au début de l'année 1943, la cible de très nombreuses attaques. L'amirauté les aurait avertis de la présence de trois patrouilles : une première de deux ou trois sous-marins japonais, souvent accompagnés d'hydravions de reconnaissance, dans le triangle formé par Diego-Suarez, l'atoll Addu et la Réunion, une deuxième d'italiens entre Mayotte et Mombasa (Kenya), et une troisième d'Allemands entre Durban et Tamatave. Et cette menace serait décuplée par la présence d'informateurs ennemis au sud de Madagascar, qui disposeraient d'un petit poste radio avec lequel ils informeraient les sous-marins de la position des convois. Tout cela fait que selon le commandant, il y eut durant les mois de février et de mars 1943

95 SHD V-M, TTC 046, Île Maurice, « Rapport n°3 - Rapport de mission Cape-Town et Durban Madagascar », du chef d'escadron Barré Max au VA commandant des FNFL, le 16 juin 1941, page 3

96 *Ibid.*, Madagascar, « Secret document on Madagascar. N°4 », de Reneuve, le 23 juillet 1941

97 *Ibid.*, Île de la Réunion, « Renseignements transmis par l'officier de liaison à Freetown », août 1942

98 SHD V-M, TTY 482, Rapport mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, page 10

99 *Ibid.*, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 14

plus de pertes dans le canal du Mozambique que dans tout l'Atlantique Nord. L'explication est liée à la faiblesse de la protection des convois, qui dans cette région du monde ne se limitent souvent qu'à un seul navire, alors qu'ils sont bien plus nombreux dans l'hémisphère nord<sup>100</sup>.

Ainsi, dans l'océan Indien, les FNFL sont une source très utile pour obtenir des renseignements sur une multitude de sujets et d'acteurs. Elles sont attentives autant aux agents du général de Gaulle dépêchés sur place qu'aux mouvements des vichystes, des Allemands et des Japonais. Aussi, en plus de produire du renseignement, elles en reçoivent beaucoup, à l'image de l'officier de liaison le Normand qui transmet toutes les informations qu'il récolte à l'amirauté. Ainsi, il est assez facile de se faire une idée de la situation politique et militaire de Madagascar et de la Réunion uniquement via cette source. Toutefois, elle comporte des limites. Déjà, comme vu plus tôt, la Grande Île n'est pas aussi bien couverte que la Réunion, du moins pour les questions politiques et économiques. L'Australie et l'Inde sont, quant à elles, deux grandes zones d'ombre. Et à l'exception de l'Afrique du Sud, la couverture sur la façade est de l'Afrique est très sommaire. Djibouti n'est évoquée que lors de son blocus, et le Kenya, où le *Léopard* et le *Savorgnan de Brazza* se rendent pourtant, jamais. Il faut se tourner vers le journal du commandant Jubelin pour avoir quelques nouvelles de ce territoire. Et encore, à part sa partie de chasse au rhinocéros en compagnie de l'aviateur Gabriel Prud'homme et de l'explorateur Henry de Monfreid, nous n'apprenons rien de véritablement intéressant<sup>101</sup>. En somme, la seule région sur laquelle les FNFL peuvent véritablement prétendre être les yeux et les oreilles de la France libre est celle du canal du Mozambique.

100 Jubelin, *Marin de métier, pilote de fortune*, page 279 et 301.

101 Jubelin, pages 302 à 305.



## **II. L’océan Indien, un espace difficile**

Les FNFL sont actives sur tous les océans, qui chacun présente leurs intérêts et leurs difficultés. Mais de tous, l’océan Indien semble être celui qui est le plus à la périphérie du conflit. L’océan Atlantique Nord est le lieu de passage d’un immense trafic entre l’Amérique et l’Angleterre, vital pour la survie de cette dernière, et se retrouve donc à être la cible des sous-marins allemands. Les navires français jouent ainsi au côté de leurs homologues britanniques le rôle d’escorteur. Il en va de même dans l’océan Arctique, où cette fois-ci les cargos font le trajet entre l’Angleterre et l’URSS dans des conditions encore plus périlleuses en raison de la proximité des côtes norvégiennes. L’Atlantique Sud se distingue, lui, par la présence des colonies anglaises et françaises de l’Afrique occidentale, le long desquelles les FNFL assurent également la protection des convois. Aussi, la Méditerranée étant dans un premier temps trop dangereuse pour prétendre faire le voyage de Gibraltar à Suez, c’est bien sûr par cet océan que passe une partie des convois partant pour l’Asie. Le Pacifique, justement, est un espace central sur lequel se joue l’affrontement entre les marines japonaises et américaines. L’océan Indien, quant à lui, éloigné des menaces allemandes et japonaises, semble plus être un lieu de passage entre les théâtres atlantiques et pacifiques que le véritable point chaud de la guerre. Pourtant, cet éloignement relatif ne l’empêche pas d’être un lieu riche en difficultés. Être éloigné des principales bases navales entraîne un grand nombre d’inconvénients pour tout navire choisissant de prolonger son séjour dans cette région, et d’autant plus pour des équipages qui ne sont pas habitués au climat local. Justement, parmi toutes ces difficultés, les questions sanitaires sont un des éléments qui pose le plus de problèmes aux FNFL dans l’océan Indien.

### **A. Les problèmes de santé**

Dans l’océan Indien, les FNFL sont très isolées du reste des navires français et de Londres. Lorsqu’ils partent en mission, outre les munitions, l’habillement et les vivres, ils embarquent à bord quantité de médicaments en prévision de longs mois de campagne en mer avant de revenir en métropole. Et si nécessaire, ils peuvent se ravitailler dans les différents ports alliés répartis sur toute la surface du globe. Pour ce qui est de l’océan Indien, leurs principaux lieux de passage sont Capetown, Durban, Aden, et Port-Louis, puis Diego-Suarez et le port de la Pointe des Galets après la libération de Madagascar et de la Réunion. Mais tous ces ports, qui peinent parfois eux-mêmes à s’approvisionner en produits pharmaceutiques, ne peuvent souvent pas satisfaire la demande des

navires qui passent par là. Cette pénurie est d'autant plus dramatique que les équipages ne sont pas habitués aux conditions climatiques de l'océan Indien, pas plus que les navires ne sont adaptés pour rester convenablement habitables dans ces régions tropicales. Pour y faire face, l'amirauté avait fait prévoir des stocks de médicaments, et avait programmé certains aménagements dans les compartiments avant le départ. Ainsi, le *Commandant Duboc* avait vu son infirmerie être totalement isolée d'une salle de visite attenante afin de permettre des opérations plus lourdes. Mais le commandant Pepin-Lehalleur regrette que d'autres mesures n'aient pas été prises<sup>102</sup>. La première d'entre elles est l'affectation à temps plein d'un matelot à l'infirmerie, dont l'utilité serait, selon lui, au moins égale à celle de la présence d'un médecin à bord. Et surtout, il demande qu'une sélection drastique de l'équipage soit effectuée avant tout départ dans l'océan Indien. Déjà, ceux qui sont malades au moment de l'embarquement devraient être immédiatement refoulés. Le même traitement devrait être réservé à tous ceux étant suspectés de pouvoir développer des maladies pulmonaires. Pour tous les autres, la vaccination doit être imposée pour toutes les maladies tropicales (fièvre jaune, peste, choléra, etc.). Ceci fait, tous ceux ayant passé toutes ces épreuves doivent se soumettre à des mesures hygiéniques drastiques. La première est une limitation de la consommation d'alcool, qui aggrave considérablement les conséquences des épidémies à bord. La deuxième est un contrôle strict des contacts entre marins et locaux, avec remise gratuite de préservatifs et guide d'emploi si nécessaire. Le commandant recommande aussi d'user de désinfectant à outrance, tant sur la nourriture que sur les plus petites des plaies, qui sinon s'infectent très régulièrement. Enfin, il demande que les conditions de travail soient aménagées, notamment en tenant compte des heures de forte chaleur. Pour les mécaniciens et les cuisiniers qui travaillent dans des conditions insupportables, il souhaite pouvoir leur offrir des boissons en abondance. Pour les autres, des douches à l'eau de mer doivent régulièrement être disponibles sur le pont. Ainsi, pour ce qui concerne son propre navire, qui a fait 15 mois de campagne à partir d'août 1940, dont une partie en mer Rouge, Pepin-Lehalleur faisait terminer le travail de ses hommes à 12h pour permettre à une partie de celui-ci de se reposer l'après-midi. Le service était donc découpé en tiers, le premier vaquant à ses occupations tandis que les deux autres étaient permissionnaires. Mais ne pouvant faire plus, le commandant ne put empêcher les maladies de proliférer sur son navire. Il divise d'ailleurs sa mission en trois parties, qui chacune comporte leurs lots de spécificités sanitaires. La première correspond au voyage d'Angleterre jusqu'à l'Afrique du Sud, soit entre août 1940 et mars 1941. Durant celle-ci, le navire connu, pour un équipage d'à peu près quatre-vingt personnes, trente-deux cas de paludisme, dix d'entérites, dix vers intestinaux, trois dysenteries, trois ictères (jaunisse), trois

102 SHD V-M, TTY 196, Opération, Historique, « Rapport de campagne. 31 août 1940 au 9 décembre 1941 », pages 26 à 30

maladies pulmonaires, quelques cas de gale et une trentaine de maladies vénériennes. Le commandant explique cette situation désastreuse, outre l'alcool et le changement de climat, par la présence dès le départ de quelques matelots déjà infectés. Aussi, certains des hommes revenaient tout juste du Gabon, de Madagascar ou d'Indochine, et étaient donc déjà affaiblis. La deuxième partie correspond aux trois mois de patrouilles du *Commandant Duboc* dans la mer Rouge. Cette fois, il y eut dix cas de paludisme, dix entérites, cinq dingues, quelques cas de fièvres et de rhumatismes, dix-sept maladies vénériennes ainsi qu'un état de fatigue général chez 50 % de l'équipage. Mais le retour en Afrique du Sud, où le navire fit halte pendant plus de deux mois, permit aux hommes de se remettre et de reprendre des forces. Enfin, la dernière partie correspond au retour vers l'Europe, et se traduit cette fois-ci par la diminution du nombre de maladies à bord. Il n'y eut que quelques cas isolés de syphilis, de problèmes dentaires et d'intolérance au climat à signaler. Le *Commandant Duboc* n'est toutefois pas le seul à signaler de tels problèmes sanitaires. Il en va de même pour le *Léopard*<sup>103</sup>. Pour la période de septembre et octobre 1942, où il reste fixé à Simon's Town, le commandant Richard signale une explosion du nombre de maladies vénériennes : soixante-six gonorrhées, dix-sept chancres-mous et trois syphilis. À elles, s'ajoutent toutes les autres maladies qui ne disparaissent pas pour autant. C'est notamment le cas de la tuberculose, qui à elle seule a nécessité la mise en place d'une visite sanitaire supplémentaire. Tout cela se traduit par une considérable augmentation du nombre de consultations auprès du médecin de bord. Sur un équipage de près de deux cents personnes, ce sont 1919 visites qui sont faites durant ces deux mois, dont résultent 94 exemptions complètes de service. Et en tout, dix-sept marins sont débarqués pour être hospitalisés au *Royal Naval Hospital* de la ville, deux d'entre eux devant recevoir une greffe. Rien que pour faire face au problème des maladies vénériennes, le commandant tente de faire preuve de pédagogie en faisant placarder des affiches à l'intention de ses hommes. Volontairement alarmiste, il n'hésite pas à leur faire le catalogue des symptômes de maladies. Il affirme que 98 % des femmes que les marins pourraient rencontrer sont déjà contaminées. Après quoi, il dresse une liste de conseils de bon sens à mettre en œuvre en cas de permissions à terre et de rapports sexuels. Mais conscient que toutes ces prescriptions ne parviendront pas à faire infléchir la situation, il fait également renforcer le règlement. Ainsi, tout matelot ayant eu une aventure devra, en remontant à bord, passer en cabine prophylactique pour s'y appliquer les soins nécessaires, et surtout faire noter son nom sur un registre. Ce faisant, tout membre de l'équipage développant une maladie vénérienne mais se n'étant pas fait enregistrer sera sévèrement puni. Toutes les stratégies du commandant montrent cependant leurs limites face aux pénuries de matériel. Outre le fort rationnement des

103 SHD V-M, TTY 482, Rapport mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, pages 6 à 9

préservatifs, il lui est impossible de se procurer de simples boîtes de pansements ou des seringues neuves. Pour certaines maladies, il est obligé de substituer leurs médicaments par des ersatz de moindre efficacité, parfois même provoquant des effets secondaires pénalisants. Par chance, le *Léopard* entretient de bon rapport avec le directeur de l'hôpital de Simon's Town. Cette situation permet au bâtiment d'obtenir en urgence les produits dont il a besoin, en quantité juste suffisante. Richard reconnaît d'ailleurs que les services de la structure hospitalière sont aux petits soins pour les marins français, qui bénéficient de toutes les attentions possibles pour rendre leur séjour agréable. Mais malheureusement, la situation va empirer quand le navire quitte le confort de la terre ferme pour repartir en mission dans l'océan Indien. Pour ce qui est des maladies vénériennes, ce sont quinze syphilis, quatre-vingt-cinq gonorrhées et cinquante-trois chancres-mous qui se déclarent entre le mois de novembre 1942 et février 1943, et ce malgré la distribution pour tous les permissionnaires, chaque jour, de préservatifs et de kits de lavage<sup>104</sup>. Et le commandant anticipe une augmentation encore plus forte du nombre de cas dans les semaines à venir en raison de l'attrition du matériel prophylactique. Pour ce qui est des autres maladies, il s'agit principalement d'adénites<sup>105</sup> et de tuberculoses. Un certain nombre de diarrhées fait aussi son apparition de manière subite. Après enquête et examen bactériologique, la coupable se révèle être l'eau contaminée de l'un des réservoirs du navire. Celui-ci est donc vidé et nettoyé de fond en comble avant d'être remis en service. Les mécaniciens sont aussi en proie à de graves problèmes. En raison des chaleurs insupportables qui règnent en salle des machines, qui ne sont pas adaptées au climat tropical, ils sont fréquemment victimes de coups de chaleur. Tout cela se traduit de nouveau par un nombre considérable de consultations à l'infirmerie ou dans les hôpitaux - majoritairement à l'hôpital militaire de l'île Maurice. Pour la même période, il y en a 4677, dont 145 se concluent par des exemptions. Et à ce tableau de problèmes de santé en tous genres, il faut ajouter les invasions de parasites à bord. Déjà, l'ensemble du navire subit une invasion de cafards, que l'utilisation de différents insecticides ne semble pouvoir arrêter. Seul le quartier des maîtres connaît une situation différente, puisqu'il est, lui, infecté de punaises. Enfin, pour compléter ce tableau, il faut ajouter les rats. Eux sont partout et leur nombre ne cesse d'augmenter, au point de parfois sortir des tiroirs. Le commandant demande à ce que son équipage soit évacué afin que le navire puisse subir une dératisation en règle. Enfin, pour ce qui est du matériel, les difficultés persistent. Richard cite la complexité d'obtenir certains médicaments, tels que « la quinine, le bismuth, du bicarbonate de soude, le Dagenan et le Novar », hors des grands arsenaux. Il y a toutefois quelques améliorations

104 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943 pages 8 à 10

105 Inflammation des ganglions.

puisque le navire parvient à se faire céder, de la part de la Pharmacie d'Approvisionnement de Diego-Suarez, une boîte complète de chirurgie d'urgence. Enfin, en mars 1943, dernier mois de présence du *Léopard* dans l'océan Indien, le commandant est très pauvre en commentaires sur la situation sanitaire. Seuls deux communiqués faits à l'équipage nous permettent de supposer que le bilan ne s'est pas vraiment amélioré<sup>106</sup>. Le premier y dénonce l'apparition de sept nouveaux cas de maladies vénériennes après un passage de deux jours à Maurice fin février. En conséquence, Richard annonce un renforcement du règlement. Avant, seuls les marins malades n'ayant pas fait inscrire leur nom sur le registre des cabines prophylactiques lors de leurs retours de permissions étaient sanctionnés. Dorénavant, ce sont tous les consignés sanitaires qui se verront gratifiés de 30 jours de consignes supplémentaires. La raison de ce renforcement des sanctions, outre les exemptions de service qui en résultent, apparaît dans le second communiqué, signé par le médecin de bord. En effet, désormais les pénuries de médicaments sont beaucoup plus sévères. L'infirmier ne dispose plus de Dagenan, pour la lutte contre la gonorrhée. Et les moyens de prévention contre cette dernière étant quasiment épuisés, le médecin menace de ne pouvoir user que des « anciennes méthodes de lavages », qui selon lui ne sont efficaces qu'au bout de six semaines. Pour ce qui est du *Savorgnan de Brazza*, la situation décrite par ses commandants successifs est dans un premier temps relativement similaire à ce que connaissent le *Léopard* et le *Duboc*. Au cours du mois d'octobre 1943, le navire est victime du paludisme et des maladies vénériennes, et dispose d'un ravitaillement insuffisant pour lutter contre ces dernières<sup>107</sup>. Avec 7 % de l'équipage touché par le paludisme, le capitaine de frégate Jubelin considère que la situation est de ce point de vue « en voie d'amélioration ». Mais avec 10 % de maladies vénériennes, il regrette un « état stationnaire ». Le mois suivant permet cependant une notable amélioration, tant du point de vue des maladies infectieuses que vénériennes<sup>108</sup>. La raison est liée à la politique très stricte prise par le commandant pour empêcher ses hommes de contracter des maladies auprès des populations locales : interdiction de coucher à terre. Seuls restent, de manière notable, quelques cas de paludisme chronique que même les traitements médicaux ne parviennent à réduire. Ces derniers récalcitrants sont la cause de la plupart des exemptions de service. Mais le principal soucis du commandant est lié à la manière dont ses hommes les plus atteints sont traités par l'hôpital de Diego-Suarez, notamment lors de leur période de convalescence. En effet par manque de place, l'établissement est contraint de relâcher

106 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour le mois de mars 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, pages 6 à 8

107 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel - Activité du bâtiment entre le 24 septembre et le 31 octobre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'état major général de la Marine à Alger, le 6 novembre 1943, page 3

108 *Ibid.*, « Rapport mensuel - Activité du bâtiment entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 30 novembre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'état major général de la Marine à Alger, le 1<sup>er</sup> décembre 1943, pages 3 et 4

tous ses pensionnaires dès que leur état le permet, ou sinon de les placer en subsistance dans un camp militaire. Dans tous les cas, le *Brazza* n'étant pas nécessairement présent au port pour les reprendre, ils errent en ville livrés à eux-mêmes, sans l'encadrement médical que leur état exigerait en temps normal. En conséquence, puisqu'ils sont de nouveau au contact de la population, ils sortent de leur période de convalescence plus malades qu'ils ne l'étaient lors de leur entrée. Le *Brazza* se retrouve donc avec une proportion 10-15 % de matelots toujours malades qu'il ne parvient pas à faire remplacer, tout juste capables de tenir un poste de combat en cas de réelle nécessité<sup>109</sup>. Quoiqu'il en soit, l'année 1944 va permettre au navire de se différencier au point de vue sanitaire vis-à-vis du *Léopard* et du *Commandant Duboc*. Pour la période qui va de janvier à mars, le commandant - qui est désormais le lieutenant de vaisseau Porret, son prédécesseur Jubelin ayant été rappelé à Alger - décrit une situation en amélioration progressive. Pourtant l'année avait très mal commencé avec l'apparition de nombreux cas de paludisme et de maladies vénériennes. La raison est un arrêt de deux semaines au port de la Pointe des Galets à la Réunion pour la période de Noël et du nouvel an. La conséquence de ces quinze jours de relâchement, outre les maladies à bord, est le débarquement de trois matelots et d'un quartier-maître. C'est le départ du navire du pourtour de Madagascar pour la côte ouest de l'Australie au cours du mois de février qui va permettre au navire de connaître une bien meilleure situation. Cette embellie s'explique par le changement de climat, plus agréable pour l'équipage, par l'arrivée de nourriture fraîche, et par la qualité des services de santé australiens<sup>110</sup>. Cette amélioration se confirme pour la période qui suit, au cours de laquelle le *Brazza* se rend à Sidney ainsi que sur les îles du Pacifique. Ainsi, d'avril à septembre, le navire se rend aux Nouvelles-Hébrides et aux Îles Salomon sans qu'aucune maladie d'ampleur ne se déclare à bord. Aux conditions propres à l'océan Pacifique citées ci-dessus s'ajoute l'interdiction stricte faite à l'équipage d'aller à terre durant la visite des deux archipels. Tout cela permet de maintenir à un niveau quasiment nul le nombre de maladies vénériennes, d'autant plus que les passages en Australie et en Nouvelle-Calédonie sont l'occasion pour l'infirmerie de renouveler son stock de matériel médical et de procéder à des rappels de vaccination. Le seul point négatif de toute cette période est l'état de fatigue général, mais qui est lui plus lié aux longs mois de campagne loin d'Europe qu'à une quelconque épidémie. Enfin, après cinq mois passés en Australie dans des conditions sanitaires idéales, le *Brazza* reprend la route de l'océan Indien, dans lequel il va rester trois mois avant de rentrer en Méditerranée. Ce retour à Madagascar et ses alentours s'apparente à une claque sanitaire tant la situation contraste avec celle du Pacifique. Le retour à un

109 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Période du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'état major général, le 31 décembre 1943, page 13

110 *Ibid.*, « Période finissant le 15 octobre 1944 », du LV Porret au chef d'état major général, le 15 octobre 1944, pages 17 et 18

climat tropical et à une discipline, peut-être relâchée, permet une résurgence de tous les types de maladies. Tout cela se traduit par une fréquentation accrue de l'infirmerie : il y en a cent-trente-six visites en octobre, cent-soixante-dix en novembre et quatre-vingt-douze en décembre, qui débouchent sur respectivement trois-cent-vingt-et-une, deux-cent-cinquante-et-une et cent-quatre-vingt-six journées d'exemptions de service - soit une moyenne d'un peu moins de deux jours d'exemption par malade<sup>111</sup>. Ce sont majoritairement des infections des voies respiratoires et des entérites qui sont la cause de tous ces maux à bord. Une quinzaine de cas graves nécessitent d'ailleurs un débarquement à terre, principalement dans les hôpitaux de Diego-Suarez et de Mombasa. L'apparition de maladies vénériennes reste elle relativement limitée. Pour les trois mois, seuls neuf nouveaux cas sont signalés, principalement les gonorrhées. Le principal problème vient plutôt des cas anciens, qui s'aggravent. Ce sont ainsi vingt-deux gonorrhées et soixante-sept syphilis qui resurgissent. Mais outre la résurgence de maladies que connaît le *Brazza*, le commandant - qui est désormais le capitaine de frégate Galleret, le lieutenant de vaisseau Porret lui ayant cédé sa place - s'inquiète surtout des conséquences que pourrait produire le retour en Méditerranée, une « région froide » en comparaison avec l'océan Indien. En plus du choc climatique, l'état de fatigue et sanitaire de son équipage lui fait craindre le pire. Mais de retour en Afrique du Nord, c'est avec beaucoup de soulagement qu'il constate que ses inquiétudes n'étaient pas fondées. Il explique cette issue positive par les débarquements sanitaires de douze paludéens chroniques à Diego-Suarez, ainsi que par la distribution préventive de médicaments avant le départ, permise par un approvisionnement suffisant en médicaments. Les seuls points négatifs sont le nombre de consultations à l'infirmerie, qui reste élevé, ainsi qu'une augmentation des affections respiratoires et cutanées. Mais le retour en Méditerranée permet au *Brazza* de définitivement quitter les maladies tropicales de l'océan Indien. C'est aussi l'occasion pour son commandant - et il en est de même pour tous les commandants FNFL dans la région - de mettre fin à la terrible hémorragie de personnel valide que causaient les maladies. C'est d'ailleurs le médecin de bord du *Léopard* qui présente le mieux ce problème, dans un rapport qu'il fait à son commandant<sup>112</sup>. Regrettant qu'une sélection drastique n'ait pas été entreprise au départ d'Angleterre, il ne peut désormais que constater l'état de fatigue généralisé de l'équipage. La décision du commandant de rester un mois à Maurice pour permettre aux hommes de se reposer fut rendue totalement inutile par les maladies vénériennes, tant celles-ci ont un effet délétère sur l'endurance du personnel. En somme, un matelot malade et exempté de service, une fois rétabli, est vidé de toute son énergie et finit généralement

111 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Période s'étendant du 15 octobre 1944 au 1<sup>er</sup> janvier 1945 », du CF Galleret au chef d'état major général, le 1<sup>er</sup> janvier 1945, pages 21 à 24

112 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 11

une nouvelle fois à l'infirmerie. Difficile dans ces conditions de constituer un équipage efficace. Face à cette situation, les officiers n'ont qu'une solution pour espérer recevoir du personnel en état : effectuer des remplacements. Justement, les débarquements et les rapatriements sanitaires sont l'occasion d'effectuer un renouvellement de l'équipage. Cependant, cette solution se révèle aussi être incapable de régler les problèmes de personnel. En effet, comme le fait remarquer le commandant Jubelin au commandant de la Marine à Madagascar, les matelots débarqués sont souvent des hommes expérimentés après des mois voire des années de service dans le même navire<sup>113</sup>. À l'inverse, leurs remplaçants ne bénéficient pas de la même expérience. Les embarquer signifie qu'une longue formation doit être mise en place, au terme de laquelle ils risquent à leur tour de tomber malades et d'être débarqués. Cette situation est d'autant plus vraie pour les mécaniciens, qui en plus de travailler dans des conditions insoutenables, ont besoin de beaucoup de savoir faire pour maintenir en état le matériel. En conséquence, des mesures sanitaires ne sont pas prises avant le départ dans une zone tropicale, il n'existe aucune bonne solution pour maintenir un équipage pleinement opérationnel à bord des navires.

La question sanitaire est donc une énorme source de tracas pour les navires FNFL présents dans l'océan Indien. Elle semble moins l'être pour l'amirauté basée à Londres, qui n'a pas pris les mesures pour prévenir ces épidémies de maladies vénériennes et infectieuses. En conséquence, les navires ne connaissent pas une journée de répit durant tout leur séjour dans la région. Mais l'amirauté n'est pas la seule responsable de cette situation. Les matelots, qui semblent persister à avoir une attitude irresponsable à chaque permission à terre, malgré les avertissements et recommandations de leurs chefs, n'aident pas à redresser la situation. Seules les interdictions de dormir hors du navire parviennent à réduire le nombre de maladies vénériennes, mais elles ne sont jamais maintenues très longtemps. De plus, la rareté des équipements médicaux rend les médecins de bord totalement impuissants. Leur rôle se limite donc à distribuer des exemptions de service, qui n'ont, au final, aucun impact sur la santé de l'équipage. À ce tableau largement négatif, il convient de relever l'exception que représente l'Australie. L'île continent est, en effet, un havre sanitaire pour tous les navires qui s'y rendent, comparable à l'Angleterre. Quoi qu'il en soit, l'intensité de cette question sanitaire est bien une des spécificités de l'océan Indien. La côte ouest de l'Afrique connaît aussi un nombre considérable de maladies, mais les navires qui s'y trouvent peuvent bénéficier d'un meilleur approvisionnement en drogues et matériel médical. Un autre élément qui permet de distinguer cette région est la piètre qualité matérielle des navires FNFL qui s'y rendent.

113 SHD V-M, TTY 646, Opération Correspondance, Opération Correspondance départ 1943, du CF Jubelin au CF commandant de la Marine à Madagascar, le 4 août 1943, page 3



## B. Les problèmes de matériel

Dans l'océan Indien, les navires FNFL éprouvent de grandes difficultés à maintenir le matériel dans un état acceptable. La raison est liée au faible nombre d'arsenaux capables d'assumer les réparations lourdes d'un navire. Pour la région que côtoient les vaisseaux français - donc principalement l'ouest de l'océan Indien -, seul le Cap semble être suffisamment fourni. Aussi, tout comme les marins sont arrivés sur place sans aucun contrôle sanitaire préventif, les navires qui arrivent ne sont pas toujours dans leur meilleur état. C'est notamment le cas du *Léopard*, qui effectue des missions d'escorte dans l'Atlantique avant de rejoindre l'Afrique du Sud, et qui à l'occasion subit nombre d'avaries. La plus importante d'entre elles est due à une collision avec le navire britannique *Lowestoft*, qui occasionne une détérioration de l'étrave dont la conséquence est une réduction de la visibilité de l'asdic et une diminution de la vitesse du navire<sup>114</sup>. S'il parvient à effectuer les réparations d'urgence aux Açores - le Portugal étant neutre et n'ayant pas de relations diplomatiques officielles avec la France libre, le *Léopard* est renommé pour l'occasion HMS *Léopard*<sup>115</sup> -, il s'avère que les problèmes de vitesse persistent, réduisant la portée du navire<sup>116</sup>. Toutefois, le commandant informe l'amirauté FNFL que cette situation ne pose pas de problèmes et que des réparations complémentaires pourront attendre la fin de la mission. Mais il va vite déchanter quand quelques jours plus tard, des éclatements se produisent dans la chaudière du navire<sup>117</sup>. Tout cela le conduit en Afrique du Sud où il va devoir pendant cinq semaines être immobilisé pour réparations. Ce temps en cale-sèche va être l'occasion de faire une grande quantités de travaux. Ainsi, parmi d'autres, les armes anti-sous-marines sont retapées, l'artillerie est entretenue, le câblage électrique des chaufferies refait, et certaines commodités, comme l'installation d'une nouvelle machine à laver, sont mises en place<sup>118</sup>. Ceci fait, le navire peut quitter le port pour se rendre à Maurice, avant de partir à la Réunion pour y mener à bien la libération de l'île. Un autre navire qui déplore des problèmes de matériel dès son arrivée est le *Commandant Duboc*. Ce n'est pas lui qui les subit, mais le chalutier armé *Président Honduce*. Les deux unités ont la charge d'escorter jusqu'à la mer Rouge le transporteur *Fort Binger*, chargé de débarquer des troupes en Somalie italienne. Mais le premier est contraint de s'acquitter de sa mission seul, le chalutier

114 SHD V-M, TTY 482, Opération rapport d'incident 1941-1942, « Rapport de collision », du CF Richard au CA commandant des FNFL, le 17 juillet 1942, page 4

115 *Ibid*, Opération Collection de messages 1940-1943, Télégramme de mouvements 1942 janvier à juillet inclus, du FOC North Atlantic au Léopard, le 16 juillet 1942

116 *Ibid.*, Télégramme de mouvements 1942 août à décembre, du Léopard à FNFL Londres, le 14 août 1942

117 *Ibid.*, le 25 août 1942

118 *Ibid*, Opérations Rapports mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, pages 15 à 17

étant dérouté vers l'Afrique du Sud pour des réparations<sup>119</sup>. Aussi, comme vu dans la partie précédente, certains compartiments des vaisseaux, comme les machines et les cuisines, ne sont absolument pas adaptés pour affronter le climat tropical. C'est notamment le cas du *Triomphant*, qui fait un passage dans l'océan Indien à la toute fin de la guerre afin de gagner l'Indochine. Le capitaine de frégate Jubelin, qui en a pris le commandement, rédige justement un rapport à ce sujet au chef d'état major général<sup>120</sup>. Il rapporte des températures en salle des machines en permanence supérieures à 55°C, avec seulement deux chaudières allumées sur les quatre que comporte le navire. La ventilation est, elle, totalement insuffisante. Quant au frigidaire, il refuse de fonctionner en raison de l'arrivée d'une eau de mer à 30°C. Pour remédier à tout cela, le commandant demande qu'un circuit additionnel de saumure soit installé pour faire fonctionner le frigo et qu'une meilleure isolation soit installée. Malheureusement, les problèmes de matériel que vont connaître les FNFL ne se limiteront pas à leur arrivée dans la région ou à leur manque de préparation pour le climat tropical. Ils vont au contraire se succéder, au point parfois de perturber la bonne tenue des missions. C'est par exemple ce qui va arriver au *Duboc*, alors qu'il était depuis avril 1941 en mission de patrouille dans la mer Rouge avec le *Savorgnan de Brazza*. Si ce dernier va y rester jusqu'à janvier 1942, le premier demande à être d'urgence renvoyé en cale sèche. La raison est qu'il n'a pas pu bénéficier d'une révision complète depuis février 1940, et que le matériel commence désormais à être insuffisant. Déjà, son artillerie qui est incomplète en fait un navire très faiblement armé<sup>121</sup>. Il lui manque en effet un affût double de 100mm, pourtant très utile pour assurer la lutte anti-aérienne de convois. Il ne peut aussi pas effectuer de lutte anti-sous-marine, l'asdic qu'il possède n'étant pas complet. Enfin, ses moteurs, qui totalisent 2800 heures de marche, ont un besoin urgent de révision. Un officier mécanicien britannique, qui effectue une inspection sur le navire, confirme tout cela et recommande lui aussi un retour en Afrique du Sud au plus vite<sup>122</sup>. Ce sera donc chose faite en juin, date à partir de laquelle le navire va rester au sec pendant deux mois, avant d'entreprendre un voyage retour en Angleterre via l'Afrique de l'Ouest. Ce n'est qu'en août 1942 que le navire se rend de nouveau dans l'océan Indien, où il va retrouver le *Léopard* présent sur place. Mais déjà, il montre des problèmes de moteur. S'il parvient à effectuer deux mois de patrouille en Afrique du Sud, l'apparition d'un incendie dans le compartiment du groupe électrogène va se solder par quatre mois d'immobilisation à Cape-town. Et encore, à peine a-t-il fini ses réparations que les essais en

119 SHD V-M, TTY 196, Opération Correspondance départ et arrivée 1941-1945, Opération Correspondance arrivée 1941, du CIC South Atlantic, le 16 février 1941

120 SHD V-M, TTY 734, Opération Correspondance, Opération Correspondance départ 1944, « Conditions d'existence des CL en pays chauds », du CF Jubelin au VA chef d'état major général, le 16 juin 1945

121 SHD V-M, TTY 196, Opération Correspondance départ et arrivée 1941-1945, Opération Correspondance arrivée 1941, « Rapport Commandant Duboc sur personnel et matériel », du CC Bourguine, le 9 mai 1941

122 *Ibid.*, à l'amiral commandant des FNFL, le 9 mai 1941

mer révèlent que les pistons et les chemises du moteur diesel ont subi une importante corrosion<sup>123</sup>. Elles peuvent être changées, mais le navire ne dispose désormais plus de pièces de rechange. En cas de nouvelle panne, le navire pourrait se retrouver totalement immobilisé, peut-être en pleine mer. Dans ces conditions, le commandant estime qu'il ne peut reprendre la mer. Or, l'arsenal local ne disposant pas d'un stock de rechange, il demande que le navire soit envoyé à Dakar afin d'en récupérer, ou en Angleterre si ce n'est pas possible. L'amirauté FNFL ne l'entend cependant pas de cette oreille et ordonne que le navire reste dans la région pour attendre l'arrivée du *Savorgnan de Brazza*, avec qui devraient arriver des pièces de rechange. Le *Duboc* s'en va donc retrouver le *Léopard* à Madagascar, qu'il doit relever. Son arrivée à Diego-Suarez sera d'ailleurs l'occasion d'effectuer quelques menues réparations à la suite de l'apparition d'avaries supplémentaires<sup>124</sup>. Seulement, il s'avère qu'une partie des pièces de rechange, qui devait faire le voyage jusqu'en Afrique du Sud depuis Alexandrie, est restée bloquée à Suez<sup>125</sup>. Or, si le *Duboc* sait que son prochain voyage sera justement en Méditerranée, il s'impatiente de voir le *Brazza* arriver. Finalement, les deux navires ont l'occasion de se rencontrer du 5 au 7 juillet 1943 à Tamatave, ce qui permet au *Duboc* de quitter la Grande Île un jour plus tard et d'arriver à Suez le 19 juillet. Quoiqu'il en soit, si ce problème de pièces de rechange aura tenu en haleine le navire pendant des mois, son sauveur, le *Brazza*, n'est pas en reste. Son arrivée, au mois de juin, est du point de vue mécanique très calme : les moteurs, les chaudières, et la pompe sont visités et nettoyés sans qu'il n'y ait de problèmes signalés<sup>126</sup>. Le radiocompas est remis en marche après avoir cessé de marcher depuis quelques jours. Quant au petit youyou du navire, qui avait été détruit par accident, il est remplacé par un de conception britannique. Mais il n'a pas à attendre longtemps pour que les problèmes arrivent. Et tout comme le *Duboc*, c'est l'une des chemises du moteur qui fait défaut. Rayée, elle est remplacée par une autre. Mais la nouvelle semble souffrir d'un défaut de conception, et elle est donc aussi changée. Seulement, cette troisième se retrouve avec une fêlure après quelques essais, ce qui contraint le navire à en commander de nouvelles. Par chance, cette situation ne s'avère pas aussi gênante que pour son prédécesseur, et il peut continuer sa mission. Celle-ci est toutefois compliquée par un incident s'étant déroulé dans le chenal de Port des Galets à la Réunion. Le *Brazza*, qui s'apprêtait à reprendre la mer, heurte un objet situé au fond de l'eau, ce qui

123 SHD V-M, TTY 196, Opération Collection de messages, Opération Collection de messages 1942, du Commandant Duboc à l'amirauté FNFL, le 5 février 1943

124 *Ibid.*, du Commandant Duboc, le 5 mars 1943

125 *Ibid.*, de l'amiral Auboyneau et du Commandant Duboc à l'amirauté FNFL, le 21 juin 1943

126 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, Opération rapport mensuel 1942-1943, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 27 mai et le 27 juin 1943 », du CF Jubelin au CA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> juillet 1943, page 7

endommagé une des pales de l'hélice tribord<sup>127</sup>. Outre les dégâts causés au navire, cet incident semble avoir provoqué l'ire des autorités portuaires, qui refusent toute responsabilité. En effet, deux versions s'opposent pour expliquer le problème<sup>128</sup>. Les services de la Réunion semblent affirmer que le navire se serait trop rapproché de la jetée malgré le danger. Le commandant Jubelin réfute ces affirmations et avance plusieurs arguments. Le premier est que le personnel du port aurait fait lui-même des appels de voix pour inciter le navire à se rapprocher de la jetée, signe qu'ils ne la considéraient pas à ce moment-là comme dangereuse. Deuxièmement, la visibilité étant ce jour-là bonne, les officiers sur la passerelle ont pu effectuer leur travail sans jamais dévier de cap. Enfin, et surtout, le commandant affirme que les dommages relevés sur l'hélice suggèrent un impact non pas avec un bloc de pierre ou de terre, mais avec un « corps métallique coupant ». Le sous-entendu est clair pour les employés du port : le chenal était mal entretenu. Jubelin tient toutefois à préciser dans son rapport, et ce à plusieurs reprises, que son objectif n'est pas de trouver des coupables ou de pointer des responsabilités pour créer de vaines polémiques, mais de trouver l'origine de l'accident et de le régler. D'ailleurs, le passage au bassin pendant trois jours pour remplacer l'hélice endommagée est l'occasion d'effectuer d'autres petites réparations et ajouts. Entre autre, le commandant fait installer sur la plage arrière une mitrailleuse double, dont l'apport est très apprécié pour la lutte anti-aérienne. Tout cela fait que jusqu'à la fin de l'année 1943, le navire ne va pas avoir besoin de beaucoup de réparations. Seules seront faites des visites de routine et des changements mineurs. Aussi, Jubelin explique qu'au cours du mois de novembre, son navire a dû se tenir à quatre heures d'appareillage, ce qui limite grandement les opérations de maintenance et de réparations qu'il est possible d'effectuer<sup>129</sup>. Le début de l'année 1944 ne va pas poser de grandes difficultés, malgré quelques problèmes d'usure. Ainsi, si les moteurs fonctionnent et le groupe électrogène tourne au 4/5<sup>e</sup> de sa puissance, la chaleur a, à plusieurs reprises, causé la crevaisson de grenades sous-marines, contraignant le navire à abandonner l'une d'entre elles<sup>130</sup>. Aussi, la corrosion semble être venue à bout du dôme asdic, qui a subi des dégâts durant sa traversée de l'océan pour l'Australie. Justement, l'arrivée du navire sur l'île va permettre de nombreuses rénovations. Elles auront, dans un premier temps, lieu à Freemantle, où l'asdic va pouvoir bénéficier d'un dock flottant américain

127 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 7 août et le 27 août 1943 », du CF Jubelin au CA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> septembre 1943, page 7

128 *Ibid.*, Opération Correspondance, Opération Correspondance départ 1943, « Chenal de Port des Galets à la Réunion », du CF Jubelin au CF commandant de la marine à Madagascar, le 25 septembre 1943

129 *Ibid.*, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel - Activité du bâtiment entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 30 novembre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'État major de la Marine Alger, le 1<sup>er</sup> décembre 1943, page 10

130 *Ibid.*, « Période finissant le 15 octobre 1944 », du LV Porret au chef d'état-major général, le 15 octobre 1944, pages 19 à 26

pour recevoir les réparations nécessaires. Celui-ci étant ensuite envoyé dans le Pacifique, c'est à Sidney qu'aura lieu la suite de l'entretien. Là-bas, de nombreuses commandes seront passées pour permettre de maintenir le matériel en état, notamment le moteur et le groupe électrogène qui commencent à montrer des signes de fatigue après de nombreux mois de campagne. L'ensemble de la tuyauterie qui entoure ces deux éléments a d'ailleurs tendance à casser très régulièrement, et surtout lors des grenadages. D'autres éléments moins sophistiqués, comme les chaînes du bâtiment, qui se sont allongées au cours des seize mois de missions, subissent également une usure notable. Cependant, le commandant reste formel quant aux conséquences de tous ces problèmes : ils sont minimes et ne changent en rien l'efficacité du navire à effectuer des missions de guerre. Mais le capitaine de frégate Galleret, qui va prendre possession du navire une fois celui-ci revenu dans l'océan Indien, ne va pas tenir le même discours<sup>131</sup>. Il signale, en effet, qu'une semaine à peine après sa prise de commandement, le 4 novembre 1944, des incidents mécaniques vont l'obliger à totalement stopper les machines. Deux d'entre eux vont se produire au cours de manœuvres dans un port. Mais deux autres vont avoir lieu alors que le bateau se trouve en pleine mer durant une escorte de convois. Aussi, il signale une voie d'eau à l'extrême avant du navire que l'équipage n'avait jusqu'à présent pas réussi à résorber. Dans ces conditions, difficile pour lui d'affirmer que le navire est dans son meilleur état pour effectuer des missions de guerre, d'autant plus que les autorités britanniques dont il dépend sont au courant de la situation. Pire encore, lors d'un exercice de grenadage réel, le moteur tribord est endommagé et ne peut bénéficier que d'une réparation de fortune. La conséquence est qu'il ne peut se rendre à Zanzibar avec le délégué de la France au Kenya, comme il était initialement prévu. C'est l'avis *Dumont d'Urville* - qui a rallié les Alliés suite au débarquement en Afrique du Nord - qui est assigné à cette tâche en remplacement. L'autre conséquence est que désormais, le *Brazza* n'est plus considéré comme apte à naviguer dans l'océan Indien, et qu'un rapatriement en Méditerranée doit être envisagé. Ce sera chose faite un mois plus tard, quand le navire va passer Suez pour rejoindre Alger puis Toulon le 17 janvier 1945. Le retour dans un grand port va être l'occasion d'un rapport détaillant l'état du navire en vue d'un prochain grand carénage. Les machines, qui totalisent 6350 heures de marche sont dans un état lamentable. Des fêlures importantes sont signalées sur les moteurs, ce qui limite leur puissance, et le groupe électrogène est usé au point de nécessiter une visite tous les mois. À cela s'ajoutent les circuits électriques, qui sont en très mauvais état et qui tombent régulièrement en panne. Le matériel de guerre lui-même est usé. L'asdic, bien qu'il fonctionne, compte 3700 heures de marche et doit être renouvelé. Quant à l'artillerie, elle est utilisable mais souffre de munitions parfois défectueuses. Un

131 SHD V-M, TTY 646, Opération Compte-rendu d'activité 1939-1941 1943-1946, « Période s'étendant du 15 octobre 1944 au 1<sup>er</sup> janvier 1945 », du CF Galleret au chef d'état-major général, le 1<sup>er</sup> janvier 1945, pages 4 à 6 et 25 à 30

obus éclairant sur trois ne fonctionne pas correctement, et toutes les munitions d'armes anti-aériennes sont à vérifier. Dans ces conditions, qu'il soit dans l'océan Indien ou pas, le navire est tout simplement incapable de mener sérieusement la moindre mission de guerre. Enfin, le dernier bâtiment à subir les affres de l'océan Indien est le *Triomphant*. Toutefois, à la différence des navires précédemment cités, lui ne reste que très peu de temps dans la région. Ce n'est donc pas l'usure du climat qu'il subit, mais un puissant typhon. Parti de Freemantle le 25 novembre 1943, sa mission était d'escorter le cargo hollandais *Java* et le pétrolier américain *Cedar Mills* jusqu'à Diego-Suarez. La traversée étant longue, le contre-torpilleur avait pour ordre de se faire ravitailler par le pétrolier, ou si l'état de la mer ne le permettait pas, en faisant un détour par Diego Garcia. Ainsi, après quatre jours de voyage sous un temps clair, un peu de vent et une mer houleuse, il décide d'effectuer le mazoutage. Seulement, suite à une fausse manœuvre, le manche du tuyau se retrouve écrasé entre les deux navires. Or, le pétrolier n'en dispose pas de rechange. Le *Triomphant* n'ayant plus dans ses soutes que 170 tonnes de mazout, décision est prise de placer le navire en remorque du pétrolier en attendant de pouvoir faire une deuxième tentative, avec cette fois-ci le manche à incendie. Le *Java* reçoit, lui, la liberté de manœuvre et se sépare du convoi, qui ne peut pas naviguer plus vite qu'à 8,5 nœuds. Cette situation devient très dangereuse, quand quelques heures plus tard, l'asdic tombe en avarie, laissant les deux vaisseaux à la merci de n'importe quel sous-marin. Le deuxième essai est fait le lendemain, alors que la houle s'est sensiblement renforcée. Après 14 heures de difficultés, il parvient à faire embarquer 230 tonnes de pétrole, au prix de deux remorques cassées et de 35 tonnes de mazout consommées uniquement en manœuvre de stabilisation. Au total, il ne reste au *Triomphant* que 325 tonnes, soit juste assez pour se rendre à Diego Garcia. Le commandant - qui est le capitaine de frégate Gilly - prend donc des mesures pour diminuer sa consommation et ordonne que le convoi reprenne la route. Ce n'est que le lendemain, le 2 décembre, devant l'impossibilité de faire demi-tour, que les premiers indices quant à la catastrophe à venir se manifestent. Dans l'après-midi, le vent commence à se lever, et le baromètre à doucement descendre. Cette situation se renforce au fil de la journée, le vent passant à force 5 - sur l'échelle de Beaufort - et le baromètre continuant à descendre. Or, en météorologie, science que les marins n'ignorent pas, une baisse de la pression est le signe d'une grosse tempête à venir. Aussi, Gilly l'ignore, mais à des milliers de kilomètres de lui, quelque part à proximité des Maldives, Jubelin sur le *Brazza* relève les mêmes indices<sup>132</sup>. Seulement, lui remarque un détail supplémentaire : la direction du vent et de la houle n'est pas la même. Cette différence, qui va atteindre 45° à un moment, est typique des cyclones<sup>133</sup>.

132 Jubelin, Marin de métier, pilote de fortune, page 288.

133 Adrien Colomb, « Houle et surcote cycloniques », éd. par Météo France, 4 novembre 2019, [https://severeweather.wmo.int/TCFW/RAI\\_Training2019/09\\_Cyclonic\\_Swell\\_Storm\\_Surge.pdf](https://severeweather.wmo.int/TCFW/RAI_Training2019/09_Cyclonic_Swell_Storm_Surge.pdf).

N'ayant pas observé ce détail, le commandant du *Triomphant* décide de maintenir son cap. Seulement, le baromètre continue sa chute, et à 20h45, alors que le vent est de force 6 et la mer de force équivalente - échelle de Douglas -, un puissant coup de roulis par tribord fait engager<sup>134</sup> le navire. En réponse, ordre est donné de stopper et de prendre la cape par bâbord<sup>135</sup>. Mais ne souhaitant pas rompre le silence radio, le commandant n'informe pas le *Cedar Mills* de sa situation. Une heure plus tard, un autre coup de roulis frappe le navire, causant une forte entrée d'eau qui endommage les panneaux d'aération de la machine avant, désamorçe la dynamo et provoque une chute de pression dans la chaudière arrière. Quinze minutes après, cette dernière est coupée suite à une nouvelle entrée d'eau. À 22h30, une autre vague, par bâbord cette fois-ci, frappe le navire, qui reste engagé avec 15° de bande. Pour tenter d'y remédier, le commandant ordonne d'inverser la cape pour la mettre par tribord. Mais dans la mer déchaînée, la manœuvre est laborieuse. Aussi, à cause des infiltrations, la chaufferie arrière se retrouve envahie de vapeur, ce qui contraint son personnel à évacuer. Dix minutes plus tard, tandis que le second est introuvable, que le vent passe à force 7 et que le baromètre continue de chuter, la dynamo arrière se désamorçe. De 23h à 23h50, alors que le navire a gagné 5° de gîte supplémentaire, l'équipage tente désespérément d'y remédier. Mais les conditions sont extrêmes : la citerne bâbord est endommagée, des panneaux à soute sont arrachés et laissent entrer l'eau, les machines et la chaufferie sont inondées, et un feu a éclaté à l'avant. Et pour ne rien arranger, les communications entre le commandant et le l'ingénieur mécanicien en chef sont coupées. Seuls les pompes et les éjecteurs, permettant de contenir les infiltrations, fonctionnent encore. Mais au bout de ces 50 minutes de lutte, la situation empire, le navire continuant à s'incliner et la dernière dynamo s'arrêtant. À minuit, c'est au tour des ventilateurs de la salle des machines de sauter, entraînant une augmentation de la chaleur à l'intérieur, et finissant par nécessiter une évacuation de la machine avant à 1h50. Vingt-cinq minutes plus tard, alors que le vent est monté à force 8, la bande du navire passe à 30°. Les seuls points positifs sont que le baromètre commence à remonter et que plusieurs entrées d'eau signalées à l'arrière et à l'avant tribord sont désormais résorbées. Pour tenter de redresser, le commandant ordonne de vider la citerne bâbord dans la machine arrière et de remplir la soute à mazout vide de tribord d'eau de mer. Finalement à 3h30, alors que le vent atteint la force 9, le *Triomphant* parvient à revenir à 20° de bande. Mais cette réussite est de courte durée, puisque quarante minutes plus tard, la gîte augmente de nouveau fortement. Et tandis que le vent et la mer atteignent respectivement la

134 Se dit d'un navire quand il se trouve trop incliné, que ce soit par la force du vent, des vagues, ou d'un désarrimage de sa soute.

135 Se mettre à la cape signifie pour un navire qu'il réduit son allure et qu'il se place de manière à ce que le vent et les vagues le frappent sur son travers avant. De cette manière, il réduit les mouvements de roulis et de tangage, lui permettant de garder une certaine stabilité pendant qu'il se laisse porter par la mer.

force 10 et 7, il est signalé que l'eau monte dans la machine avant et qu'une importante infiltration d'origine inconnue a fait son apparition au niveau de l'un des postes d'équipage. La dernière machine qui fonctionnait, la machine arrière, est elle stoppée et évacuée. Et à 5h10, alors que le vent oscille désormais entre forces 11 et 12, et que la bande est de 50°, Gilly se résigne enfin à rompre le silence radio : « De *Triomphant* à tous. S.O.S. 16°40 sud 83°10 est ». C'est le cri de désespoir d'un commandant qui considère que la partie est désormais perdue. Et pour cause, le pont bâbord et une partie de l'avant sont entièrement sous l'eau. Quant à l'équipage, il s'est rassemblé sur ce qui reste de pont en surface et attend calmement son sort. Dans le récit qu'il fait des événements<sup>136</sup>, le commandant écrit :

Je suis persuadé que le bâtiment est perdu. Je donne ordre aux hommes de quart sur la passerelle de mettre leurs ceintures de sauvetage et de se porter sur la plage avant.

Je reste seul sur la passerelle. Aux coups du roulis, l'aileron bâbord de la passerelle touche l'eau, je peux marcher sur les cloisons verticales de la passerelle.

Dans le petit jour glauque, la visibilité est presque nulle, la mer est blanche et fume. À gorges serrées, les hommes sur la plage avant entonnent la Marseillaise.

La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

Et encore, le commandant omet de nous faire part d'un détail. Alors qu'il a renvoyé tous ses hommes sur le pont et qu'il se retrouve seul à la passerelle, il se saisit du pavillon français avec lequel il s'attache à la barre, entendant bien faire respecter le vieux concept du capitaine sombrant avec son navire<sup>137</sup>. Seulement à 6h30, peut-être frappé par le sinistre spectacle qui se joue sous ses yeux, la Nature se décide enfin à calmer son assaut. Le vent retombe à force 10, et le navire semble se redresser légèrement. Mais le *Triomphant* n'est pas encore sorti d'affaire. Côté équipage, manquent à l'appel le commandant en second Bourguine et le médecin Pontivy, tous deux emportés par la mer. Pour ce qui est du bâtiment en lui-même, c'est un miracle s'il flotte encore. En effet, la machine et la chaufferie avant, ainsi qu'une partie du poste d'équipage, ont de l'eau jusqu'au plafond. Plusieurs autres compartiments sont remplis à divers degrés, allant d'un mètre à quasiment plein. Face à l'urgence, une chaîne de seaux va inlassablement écoper le navire. La tache prendra trois jours, soit le temps qu'il fallut aux hommes pour repérer et réparer les voies d'eau. Également, tous les poids inutiles qu'il fut possible de jeter le furent, à savoir les embarcations, les grenades et

136 SHD V-M, TTY 734, Historique, « Historique des événements qui se sont déroulés pendant la traversée Freemantle-Diego Garcia », du CF Gilly

137 Jubelin, Marin de métier, pilote de fortune, page 294



les torpilles, pour un total de 25 tonnes. Pendant ce temps, et alors que le vent était descendu à force 8, de nouveaux S.O.S. furent envoyés avec les coordonnées mises à jour, le tout accompagné de tirs de canons et de fusées de détresse tous les quarts d'heure. Et finalement à 14h15, alors que seule la chaufferie arrière est de nouveau fonctionnelle et que la bande stagne autour de 45°, le pétrolier *Cedar Mills* fait son apparition. Mais l'état de la mer ne permet pas aux deux commandants d'envisager une évacuation. Le pétrolier se place donc de manière à protéger le contre-torpilleur des vagues et du vent, pendant que ce dernier continue de lutter pour sa survie. Cependant, la tentative est un échec. Au matin du 4 décembre, le navire continue de s'enfoncer. Seule la météo s'est améliorée, passant d'un vent et d'une mer de forces 7 et 5. Cette situation permet à Gilly d'ordonner l'évacuation de la moitié de son équipage. Ne restent avec lui que les mécaniciens, les chauffeurs, les gabiers<sup>138</sup>, les artilleurs et quelques électriciens et spécialistes divers, soit 140 hommes sur 220. Et encore, il doit refuser certains matelots qui demandent à rester. La réussite de l'opération doit beaucoup au courage et à l'agilité des marins du pétrolier<sup>139</sup>. En effet, alors que la mer est toujours démontée, ils font les allers-retours entre les deux navires dans de petites embarcations, parfois à l'aviron. Ne pouvant s'approcher du *Triomphant* à cause de son roulis, c'est directement à la mer qu'ils vont repêcher les rescapés, certains étant trop mal-en-point pour nager et grimper sur les échelles. Et si tout cela ne suffit pas, ils doivent faire feu sur quelques requins ayant flairé un bon repas. Tout cela dure toute la journée, et se termine le 5 décembre à 11h30. Ce jour-là, bien que la mer reste assez forte, le vent s'est largement abaissé, passant à force 3. Cela permet au pétrolier de passer la remorque au navire en détresse, et de se mettre en route à une vitesse de trois nœuds. Le lendemain, le vent est quasiment nul et la mer plate, autorisant le convoi à doubler sa vitesse. Deux pompes sont aussi redémarrées. Cela permet à une équipe qui s'était rendue dans - et sous - l'eau de repérer et réparer les voies d'eau, afin de faire rapidement décroître le niveau dans les machines et chaufferies avant. En conséquence, la bande passe à 20°. Cette amélioration autorise un premier groupe à se rendre dans les compartiments anciennement noyés pour y effectuer le nettoyage nécessaire. Finalement, les 7 8 et 9 décembre, l'équipage continue son travail de redressement du navire, qui est totalement achevé le dernier jour à 16h30. Et le lendemain, à 7h30, apparaît le croiseur anglais *Frobisher*, venu en renfort prendre la relève du *Cedar Mills* à la remorque. Le 14 décembre, c'est au tour du *Brazza* d'apparaître, suivi le jour suivant du remorqueur *Prudent*. Et enfin, le 19 décembre à 19h, 24 jours après avoir quitté l'Australie, le *Triomphant* arrive à Diego-

138 Dans la marine moderne, un gabier est un manœuvrier.

139 SHD V-M, TTY 735, Opération Incident, Incident Assistance du *Cedar Mills* au *Triomphant*, « Traduction du rapport du Commandant de l'US Tanker "Cedar Mills" sur l'aide apportée au "Triomphant" endommagé au cours d'un cyclone le 2 décembre 1943 », du LV Maurice

Suarez. Ce retour est l'occasion de faire le bilan<sup>140</sup>. Pour ce qui est des questions d'intendance, toute la viande est à jeter, la machine frigorifique ayant cessé de fonctionner. L'habillement des matelots est lui aussi à reconstituer, leurs effets personnels ayant été perdus durant la tempête et les stocks du magasin vidés pour remédier aux besoins les plus urgents. Côté matériel, les dégâts sont nombreux. Les machines et la chaufferie, à l'avant et à l'arrière, doivent être toutes nettoyées, visitées et réparées à divers degrés. Les dynamos, les ventilateurs machines, les pompes et les circuits électriques ont eux été noyés et doivent être totalement changés. L'asdic, détruit dès les premiers jours de la traversée, doit lui aussi être remis en état. Quant aux pièces d'artilleries, elles fonctionnent toujours, bien que leur système de pointage se soit considérablement ralenti. Seules les munitions sont restées relativement intactes. Cependant, les bassins de Diego-Suarez n'étant pas les mieux équipés pour faire subir au navire les réparations les plus lourdes, seuls les travaux lui permettant de se déplacer sans remorque sont effectués, dans l'optique qu'il se rende après dans un port mieux équipé. C'est d'ailleurs ce qui sera fait, le navire retournant en Méditerranée, avant de se rendre aux États-Unis pour bénéficier d'une refonte globale. La conséquence est que lors de son départ de Madagascar, le navire reste inapte à effectuer la moindre mission de guerre.

Ainsi, tout comme les problèmes sanitaires, les problèmes de matériel sont très récurrents pour les FNFL dans l'océan Indien. Il y a d'ailleurs beaucoup de similarités entre ces deux points. L'un et l'autre débutent dès leur arrivée dans la région. La raison est due, pour ce qui est du matériel, à la vétusté des navires, qui n'ont parfois pas subi de grands carénages depuis le début de la guerre. Aussi, les missions d'escortes qu'ils ont effectuées durant la traversée de l'Atlantique ont déjà mis à rude épreuve les machines. Certains aléas, comme la collision entre le *Léopard* et le *Lowestoft*, n'aident pas non plus à redresser la situation. La conséquence est que dès leur arrivée en Afrique du Sud, ils se retrouvent immobilisés au port pour plusieurs semaines. Par chance, le pays dispose d'infrastructures portuaires suffisamment grandes, à Cape-town et à Durban notamment, pour assurer les grosses réparations. Cette chance se heurte toutefois à la difficulté d'obtenir les pièces détachées de certaines machines, qui ne peuvent venir que d'Angleterre et qui sont donc longues à arriver. D'ailleurs, encore une fois, l'Australie fait figure d'exception et offre aux navires qui le souhaitent toutes les infrastructures nécessaires à leur entretien. À l'inverse, les bases françaises à Madagascar et la Réunion ne sont que faiblement pourvues, bien qu'elles permettent de subvenir aux besoins les plus urgents. Enfin, le dernier point commun entre les difficultés sanitaires et matérielles est le climat. Au quotidien, il n'est pas possible d'affirmer que les eaux de l'océan Indien sont plus mauvaises pour les machines que les eaux glaciales de l'Atlantique Nord et de

140 SHD V-M, TTY 735, Opération Comptes-rendus, Opération Comptes-rendus d'activité 1940 1944-1945, « Période du 1<sup>er</sup> octobre 1943 au 1<sup>er</sup> janvier 1944 », du CF Gilly, le 5 janvier 1944

l'Arctique. Mais le cyclone croisé par le *Triumphant* les 2 3 et 4 décembre a, sans aucun doute, causé plus de tort aux FNFL présents dans l'océan Indien, en mettant hors jeu un navire de guerre pour un long moment, que des mois de campagne dans un climat chaud et humide. La région, bien que relativement éloignée des menaces allemandes et japonaises, présente donc bien une difficulté particulière.

### III. L'océan Indien, un théâtre classique

Pour les FNFL, l'océan Indien présente, notamment sur les questions médicales et matérielles, un défi spécifique. Mais ce théâtre comporte une multitude d'autres éléments sur lesquels il est possible de s'appuyer pour affirmer qu'il reste parfaitement banal. Après tout, prendre la mer, naviguer, effectuer sa mission puis rentrer est le propre de tous les marins, quelle que soit la région. Et justement, les missions qu'ils effectuent n'ont rien d'unique. Dans l'Atlantique, l'Arctique et le Pacifique, tous les navires de transport sont escortés par des navires militaires. La - relative - faible densité de sous-marins et d'appareils ennemis dans l'océan Indien ne dispense pas les navires Alliés d'effectuer leur travail. Et pour cause, même peu nombreux, les sous-marins parviennent à torpiller les cargos ne prenant pas la précaution de se faire escorter. Aussi, la volonté des navires FNFL de se faire voir, tant des Alliés que des populations, est une politique globale qui ne se limite pas à un seul océan. Les navires FNFL, qu'ils se rendent en Afrique de l'Ouest ou en Islande<sup>141</sup>, prennent tous soin de renvoyer une bonne image. Et comme en Afrique du Sud, le passage dans ces ports étrangers est l'occasion de faire du renseignement. Aussi, l'opération de ralliement qu'effectue le *Léopard* à la Réunion le 28 novembre 1942 est conforme à la volonté du Général d'imposer la France libre à Vichy, partout. En conséquence, des parallèles avec ce qui est effectué à Saint-Pierre et Miquelon et à Wallis et Futuna sont possibles. Enfin, la manière dont les navires de la marine marchande sont saisis par les Britanniques suit partout un schéma similaire, témoignant encore une fois de la banalité de l'océan Indien.

#### A. La saisie des navires de commerce

En juillet 1940, a lieu l'opération Catapult. Organisée par les Britanniques, cette opération vise à prémunir ces derniers d'une éventuelle main mise de la flotte française, qui est de retour dans ses bases en vertu des clauses de l'armistice, par les forces allemandes et italiennes. Concrètement, tous les bâtiments français présents dans les ports anglais sont saisis - seul le sous-marin *Rubis*, compte tenu de ses précédents services, bénéficie d'un traitement de faveur. Ceux présents à Alexandrie font l'objet d'une intense tractation entre les amiraux Godefroy et Cunningham, qui aboutit au désarmement et à l'immobilisation de l'escadre, qui reste toutefois sous souveraineté vichyste. Enfin, les navires présents à Mers el-Kébir se voient offrir la possibilité de reprendre la lutte ou de s'exiler aux Antilles. Mais le vice-amiral d'escadre Gensoul refusant, les Anglais se retrouvent dans

141 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Période d'activité du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> mai 1941 », du CC Richard, le 1<sup>er</sup> mai 1941

l'obligation de réduire la menace qu'ils représentent. La flotte marchande présente dans l'océan Indien n'échappe pas non plus à cette vague. La quantité de navires saisis est toutefois moindre qu'en Angleterre, puisque ne sont présents sur place que deux navires, le paquebot *Espérance* à Aden, et le paquebot *Félix-Roussel* à Suez, auxquels il est possible d'ajouter l'*Île de France* à Singapour, et le *Président Doumer* à Port-Saïd. Le premier de ces navires à faire l'objet d'une réquisition par les Anglais est le *Félix-Roussel*. C'est le commandant du navire Georges qui relate les événements<sup>142</sup>. De retour d'un voyage au terme duquel il débarque ses marchandises à Port-Saïd le 21 juin 1940, il est convié par l'amirauté britannique à traverser le canal pour se rendre à Suez. Une fois sur place, il reçoit la visite de plusieurs officiers anglais qui cherchent à connaître l'opinion de l'équipage quant à un potentiel ralliement à la Grande-Bretagne. Le commandant lui-même est invité à procéder à une enquête auprès de ses hommes, ce qu'il refuse. Mais il est contraint de constater que certains de ses marins ont déjà souscrit à des engagements auprès des Anglais. Quoi qu'il en soit, il est informé le 18 juillet que son navire sera réquisitionné en fin de journée. Ce laps de temps lui permet de prévenir les autorités dont il dépend, et de les informer qu'il ne cédera que devant la force. Ce sera chose faite à 17h45, quand une garde armée se présente dans son navire. La conscience désormais tranquille, le commandant se rend ensuite auprès de ses officiers et de ses hommes pour les prévenir. En accord avec les Britanniques, une consultation va être organisée afin de déterminer, au cas par cas, l'opinion et la ligne de conduite de chacun. Celle-ci aura lieu le lendemain - malheureusement, les documents laissés par Georges ne permettent pas d'en connaître le résultat. Il est décidé que tous ceux ayant refusé de se rallier seront dirigés vers la Syrie aux frais des Anglais. Tous les indigènes présents à bord ne bénéficient cependant pas d'un pareil traitement. Eux n'ont en effet d'autre choix que de rester à bord, et ne seront rapatriés qu'à une date indéterminée, quand une occasion propice se présentera. Ils restent toutefois employés dans les mêmes conditions qu'autrefois, si ce n'est que leur solde et leur nourriture sont désormais à la charge de l'amirauté anglaise. En attendant, les indigènes et les non-volontaires, qui ont encore la charge de l'administration et de la sécurité du bâtiment, s'occupent à effectuer un inventaire des biens. Ils doivent d'ailleurs attendre plusieurs jours pour que les Britanniques, visiblement peu pressés, daignent envoyer du personnel pour effectuer l'inventaire contradictoire. Malgré cela, la saisie du *Félix-Roussel* ne suscita pas de difficultés particulières, la date de l'immobilisation du navire par la force et la date à laquelle le commandant fut officiellement informé de la réquisition étant la même. Tous les navires de commerce français ne bénéficièrent pas d'une procédure aussi limpide. C'est notamment le cas de l'*Espérance*. Lui se trouvait dans le golfe d'Aden, quand le 27

142 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Rapport général du commandant 1940, « Rapport du commandant Georges », le 30 juillet 1940

septembre, au cours d'un voyage entre Madagascar et Djibouti, il est arraisonné par le croiseur britannique *Leander* qui l'enjoint de se rendre au port d'Aden. C'est justement l'agent consulaire de Vichy présent dans la ville qui va se saisir de l'affaire et va rédiger un rapport<sup>143</sup>. Son récit nous permet de savoir qu'une garde armée, composée d'un officier et de huit hommes, est directement placée à bord du navire. À l'intérieur justement, outre l'équipage, sont présents 38 femmes et enfants, évacués de Djibouti et en attente d'y retourner, ainsi que plusieurs tonnes de matériel et de bétail vivant. Tout ce monde doit attendre le 30 septembre pour recevoir des nouvelles du gouverneur britannique, qui les informe que la rétention du navire est le fait d'un ordre direct de Londres, et qu'en attendant il était tout à fait disposé à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter les choses. Notamment pour les passagers, il propose de les reloger à terre. Mais l'offre est repoussée par le commandant du navire, qui prend pour prétexte le manque de confort à terre et l'absence de change et de nourriture. Après avoir eu vent de la vague de saisie ayant précédemment touché les navires français, peut-être pense-t-il que la présence de ses passagers le protège de se faire à son tour réquisitionner. Mais deux jours plus tard, le gouverneur revient avec une offre qui ne peut être refusée : les passagers seront embarqués sur un torpilleur anglais et renvoyés directement à Djibouti, les autorités locales ayant au préalable été dûment informées. Ce sera chose faite le 3 octobre. Seulement, contre toute attente, le gouvernement de la Côte Française des Somalis refuse l'entrée au port au torpilleur. La raison est liée aux clauses de l'armistice, qui interdisent l'accueil de navires de guerre dans les eaux territoriales de la colonie. En conséquence, le navire et tous ses passagers sont de retour à Aden, auxquels s'ajoute un émissaire dépêché par les autorités pour relancer les négociations. Une autre solution est alors proposée : l'utilisation d'un petit navire local, non militaire, pour refaire le trajet. Le gouverneur accepte, mais considérant que l'échec de la précédente tentative est le fait des autorités de la CFS, il refuse d'engager les moindres frais. La solution viendra de l'émissaire, qui prend sur lui de payer le transport. Pendant ce temps, les négociations se poursuivent, et aboutissent le 13 septembre à un accord autorisant le paquebot à reprendre sa route. Mais avant son entrée en vigueur, le gouvernement de Londres intervient et casse celui-ci, ce qui met fin aux pourparlers le 23 octobre. Considérant qu'il n'a désormais plus rien à perdre, le commandant du navire émet au gouverneur britannique une lettre de réserve, au risque de provoquer une vive réaction de ce dernier. Et cela ne manque pas, puisque le 25 octobre, il est officiellement informé de la réquisition de son navire. Le jour-même, ordre leur est donné d'évacuer, seuls ceux souhaitant adhérer à la France libre pouvant rester. Parmi ces derniers figurent

143 SHD V-M, TTY 804, Espérance Paquebot, Rapport de saisie du bâtiment 1940, « Saisie de l'Espérance à Aden », de l'agent consulaire Labussiere, à l'administrateur directeur-général de Marseille, le 31 octobre 1940

l'intendant, le chef des cuisines, le cambusier<sup>144</sup>, un opérateur TSF, quatre mécaniciens et vingt-quatre boys. Les autres sont logés en ville en attendant qu'un camp soit mis en place. La rapidité avec laquelle est exécutée l'évacuation de l'équipage ne permet pas à celui-ci d'établir d'inventaire. Cela et une probable animosité entre les matelots et l'équipage de prise britannique causent un certain nombre d'incidents. Mais le consul ne manque pas de préciser qu'ils sont les faits des Anglais seuls, et que le calme du commandant et des officiers permet de désamorcer la situation. Celui-ci conclut d'ailleurs son rapport en faisant part de son étonnement quant à la présence du navire dans le Golfe d'Aden. En effet, le voyage étant prévu depuis le mois de juillet, le consul avait été chargé par le gouverneur de Djibouti d'informer les Anglais de la venue du navire et de leur demander de bien vouloir le laisser passer. Seulement, ces derniers ayant fait savoir qu'ils ne pouvaient donner aucune garantie dans ce sens, le diplomate regrette que ses avertissements n'aient pas été entendus. La conséquence est donc la même que pour le *Félix-Roussel*, bien qu'il ait fallu cette fois-ci attendre un mois entre l'immobilisation du navire par la force et sa réquisition effective. Mais ces deux cas de figure n'ont rien de singulier, et se retrouvent dans d'autres exemples. Ainsi, l'*Île de France* doit attendre dix-huit jours avant de parvenir au même résultat. Dirigé par le commandant Fontaine et n'ayant à son bord ni passager ni marchandise, il quitte Marseille pour l'Indochine le 31 mai 1940<sup>145</sup>. Après être entré dans l'océan Indien par l'Afrique du Sud, c'est en pleine mer que, le 24 juin, il apprend par la radio anglaise la signature de l'armistice. Le navire poursuit malgré tout son voyage, en faisant comme prévu escale à Singapour le 30 juin - après avoir reçu des messages contradictoires lui ordonnant coup sur coup de ne pas s'y rendre puis d'y passer. Mais le 3 juillet, alors que le commandant a fait aux autorités portuaires une demande d'appareillage, celles-ci refusent. Pire encore, le lendemain, la marine britannique ordonne que les deux canons du paquebot soient désarmés. Et le 6 juillet, alors que le commandant vient de préventivement faire détruire les documents secrets du navire, une garde armée s'invite à bord et renouvelle l'interdiction d'appareiller. Lui et ses officiers doivent ensuite attendre 19 juillet pour se voir officiellement signifier la réquisition de son navire, sans prise de possession immédiate. En attendant, il est chargé d'informer son équipage de la situation, et de leur demander de choisir entre continuer à servir mais sous pavillon britannique, ou se faire rapatrier dans un territoire français. D'ailleurs, quelques jours plus tard, il reçoit un télégramme plutôt inattendu, l'informant que l'amiral Muselier vient de le nommer Directeur de la Marine Marchande Libre. Visiblement peu

144 Membre de l'équipage chargé de la distribution des vivres.

145 SHD V-M, TTY 810, Île de France Paquebot, Île de France Rapport relatant les conditions dans lesquelles le bâtiment a été interné à Singapour, « Rapport du Capitaine A. Fontaine, commandant le paquebot "Île de France" appartenant à la Cie Général Transatlantique sur la réquisition de son navire à Singapour par les autorités Britanniques le 19 juillet 1940 », le 10 juillet 1941

intéressé par le poste - qui échoira finalement à Jacques Bingen, futur martyr de la Résistance et Compagnon de la Libération -, il se contente de le notifier à ses hommes. Le navire va ensuite devoir patienter jusqu'au 19 septembre pour que sa situation évolue véritablement. Durant ce long laps de temps, l'équipage va rester dans l'incertitude quant à son sort, tiraillé d'un côté par les autorités françaises leur faisant savoir que rester à bord d'un navire français réquisitionné par une puissance étrangère est prohibé, et de l'autre par les autorités britanniques ne semblant pas se presser pour leur offrir des solutions de rapatriement. C'est à cette date qu'ils vont effectivement débarquer du navire pour être placés dans un camp, dans lequel ils resteront jusqu'à leur rapatriement, à la fin du mois de novembre. Seul le commandant Fontaine et son chef mécanicien Allain furent maintenus et mis aux arrêts en raison de leur comportement anti-Britannique<sup>146</sup>. Ils ne seront renvoyés en Indochine que le 15 avril, où ils rencontreront et recevront les félicitations de l'amiral Decoux. Un autre exemple de navire réquisitionné est celui du paquebot *Président-Doumer*. Mais si l'*Île de France* avait, comme l'*Espérance*, dû subir une procédure longue et laborieuse, le *Président-Doumer* se rapproche, lui, du *Félix-Roussel* et de sa procédure expresse. Commandé par le capitaine de corvette Labeille, le navire se trouve à l'arrêt dans le lac Timsah, que traverse le Canal de Suez, quand il apprend l'entrée en vigueur de l'armistice<sup>147</sup>. Jusqu'à présent chargé de défendre la zone avec ses canons, mais n'ayant reçu aucune communication de France, le commandant choisit d'informer les Anglais qu'ils ne pourront désormais plus compter sur lui pour assurer cette mission. Sur ce, le bâtiment est déplacé et envoyé à Port-Saïd. C'est là-bas, le 18 juillet, que les autorités britanniques vont faire savoir qu'elles souhaitent réquisitionner le navire dans les plus brefs délais. Elles demandent également que Labeille organise une consultation auprès de ses hommes afin de déterminer lesquels souhaitent rallier l'Angleterre et les Français continuant la lutte, et lesquels souhaitent rester loyaux au gouvernement français. Seulement, le commandant refusant tous ces points, elles font savoir qu'une garde armée sera envoyée le lendemain pour imposer les décisions des autorités britanniques. Et ce sera chose faite dès 8h, quand trois officiers et huit hommes en armes s'introduiront à bord. Dans son rapport, Labeille indique avoir une nouvelle fois fait preuve de ténacité en refusant de nouveau d'accepter la réquisition. Mais cette simagrée de résistance s'acheva quand la troupe anglaise prit *de facto* le commandement du navire, obligeant le capitaine de corvette à s'incliner devant la force. Son honneur désormais sauf, il remet une lettre de protestation et organise la concertation auprès de ses hommes, à qui il a précédemment

146 « Jean François Joseph Arnold - Les Français Libres », consulté le 12 juillet 2022, <http://www.francaislibres.net/liste/fiche.php?index=52058>.

147 SHD V-M, TTY 826, Président-Doumer Paquebot, Compte-rendu de mission 1940, « Rapport du Commandant du paquebot réquisitionné "Président-Doumer", rapatrié le 3 septembre 1940, par le paquebot "Athos II" », par le capitaine de corvette Labeille à l'amiral commandant la Marine à Marseille, le 4 septembre 1940



rappelé le risque encouru en cas de ralliement aux Britanniques - à savoir être considérés comme des francs-tireurs. Cette précaution ne semble cependant pas avoir convaincu tout le monde, puisque sur un équipage de 146 personnes 55 choisirent la « dissidence », dont 7 membres de l'état-major sur 19. Il explique ce résultat par différents facteurs. Le premier est bien sûr la propagande effrénée que mènent les Britanniques auprès de l'équipage, sans que ces derniers ne puissent bénéficier des contre-arguments des officiels français. Il dénonce aussi le sens du devoir faussé de certains, qui oublient vers où doit se tourner leur loyauté. Et surtout, argument classique des détracteurs des Français libres, il dénonce l'appât du gain de ces volontaires, qui jouissent de la solde britannique en plus du confort de rester dans leur navire. Quant à ceux qui ont fait le choix de suivre leur commandant et de refuser de continuer la lutte, ils sont conduits à Alexandrie à partir d'où ils seront renvoyés sur des territoires français. Enfin, pour toujours plus s'éloigner de l'océan Indien, un dernier navire à citer est le paquebot *Pasteur*. Sous les ordres du commandant Petiot, le bâtiment quitte Brest le 2 juin 1940 avec à son bord une cargaison spéciale de 240 tonnes d'or de la Banque de France<sup>148</sup>. Il arrive à Halifax au Canada le 7 juin, où il débarque son précieux chargement avant de repartir le 9 pour New-York. Là-bas, il embarque une grande quantité de canons et de munitions avant de retourner à Halifax, où il arrive le 19 juin. Mais alors qu'il vient de recevoir l'ordre de reprendre sa route et de rejoindre Dakar, les autorités britanniques lui interdisent d'appareiller, sous prétexte qu'elles ne souhaitent pas voir le navire tomber dans les mains allemandes. Malgré les protestations énergiques du commandant et des appels au consul de France à Montréal, rien ne bouge jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet. En effet, à cette date, les Anglais font savoir qu'ils souhaitent également débarquer la cargaison d'armes du navire. Une fois de plus, le Petiot s'y oppose, arguant que tout le matériel appartient au gouvernement français. En conséquence, le 4 juillet, en pleine nuit, une troupe de soixante hommes s'introduit dans le navire, officiellement pour empêcher son équipage de le saborder, et décharge toutes les marchandises. Puis, à la mi-juillet, l'amirauté britannique fait savoir qu'elle souhaite réquisitionner le navire. Le 30, des officiers anglais se présentent à bord pour demander au commandant d'en informer l'équipage. Aussi, ils lui suggèrent de faire savoir que le gouvernement canadien engagera tous les volontaires souhaitant servir sous pavillon britannique, idée que Petiot refuse catégoriquement. Mais le 7 août, le commandant de la marine canadienne en personne s'invite à bord et vient directement faire des propositions au personnel civil du navire, ce qui lui permet de récolter l'adhésion de 39 marins. Il revient le lendemain pour faire la même chose auprès du personnel militaire, auprès de qui il recueille 19 volontaires. Il profite de ce second passage pour rappeler au commandant la réquisition

148 SHD V-M, TTY 823, Pasteur Paquebot, Rapport de voyage et réquisition du bâtiment au Canada 1940, « Voyage et réquisition du "Pasteur" au Canada », du commandant Petiot

du navire, qui doit être évacué dans la journée. Bien que ce dernier proteste de nouveau, il est contraint de s'exécuter et de continuer ses récriminations à terre. Parmi elles, outre la piètre qualité du logement qui leur est affectée à lui et ses officiers, il réclame qu'un inventaire des biens du paquebot puisse être fait. Finalement, il obtiendra gain de cause et pourra remonter dans le navire effectuer le travail, dont le produit sera dûment signé par toutes les parties à la fin août. Quoi qu'il en soit, la réquisition de tous ces navires français par les Britanniques semble toujours suivre le même schéma, que ce soit dans l'océan Indien ou non. Ce schéma connaît deux variantes, la réquisition expresse et la réquisition longue. Mais quelle que soit la variante, le déroulé des événements se fait toujours dans le même ordre. Tout commence par le détournement du navire et/ou son maintien au port. Puis, le commandant ayant été mis en contact avec les autorités portuaires, il est informé de la réquisition de son navire. Et, après avoir convenablement protesté contre cette réquisition qu'il dénonce comme illégale, une garde armée fait irruption à bord afin de prévenir toute tentative de sabotage ou de fuite. Ce coup de force, bien qu'il entraîne une fois de plus l'indignation du commandant, est surtout l'occasion pour lui de faire savoir qu'il ne cède que devant l'usage de la force, détail qu'aucun d'entre eux n'omet de préciser dans chacun de leurs rapports écrits. Après quoi, une consultation est organisée à bord afin de déterminer qui de l'équipage souhaite poursuivre la lutte et qui demande à être rapatrié dans un territoire français. Ceci fait, les non-volontaires sont débarqués et rapatriés. Seul le temps qui s'écoule entre chacune de ces étapes permet de distinguer les réquisitions expresses des réquisitions longues. Mais ni l'une ni l'autre ne sont spécifiques à l'océan Indien, qui reste un théâtre tout à fait classique dans la manière dont les navires de commerce sont saisis. Un autre élément qui témoigne de la banalité de cet espace sont les missions qu'y effectuent les navires français.

#### B. Les missions en coopération : patrouilles, escortes, transports

Sur mer, les navires de guerre alliés assurent différentes missions. Elles vont de la simple patrouille, le long des côtes et pour la surveillance des ports, à de longues et périlleuses escortes de convois marchands. Dans ces cas-là, les bâtiments agissent sur tout le spectre de la lutte : lutte anti-sous-marine, antisurface et antiaérienne. Parfois aussi, les navires sont sollicités pour des tâches impliquant des débarquements de plus ou moins grande envergure. Ils ont donc cette fois-ci pour mission de transporter ces troupes au sol et de leur fournir un appui feu si nécessaire. Enfin, les navires civils ont, eux, pour devoir de faire du transport de troupes et de marchandises. Dans l'océan Indien, les FNFL n'ont pas la prétention de révolutionner tout ce système. Pour en rester sur

la flotte de commerce, le *Félix-Roussel* s'évertue à remplir son rôle de transporteur de troupes auprès de ses homologues britanniques. Ce sont ainsi pas moins 51938 nautiques qu'il parcourt dans l'océan Indien et ses alentours, d'octobre 1940 à mars 1942, date à laquelle un commandant français est remis à sa tête<sup>149</sup>. En tout, il va transporter 19798 personnes, soit 8638 troupes indiennes, 1043 troupes australiennes, 3721 troupes anglaises, 5227 prisonniers italiens et 1169 personnel civil divers. Et encore, le nouveau commandant Arnold estime que ce chiffre peut être amélioré. En effet, si le navire comporte 1665 places dites couchées, il est possible d'en ajouter 577, pourvu que les passagers ne soient pas trop regardant sur le confort. Ce sont d'ailleurs les directives de Londres qui poussent le commandant à envisager une augmentation de son nombre de passagers. Il souffre aussi de la comparaison avec son homologue l'*Île de France*, qui, lui, peut transporter 4345 hommes à la fois, le tout à une vitesse de 18-20 nœuds, contre 10-14 pour le *Félix-Roussel*. Le seul point positif qu'il met en avant est sa consommation économique de carburant de 30 tonnes la journée, contre au moins dix fois plus pour son homologue. Le navire va ensuite prendre la route de l'Australie, où comme pour les bâtiments militaires, il va bénéficier des importantes infrastructures portuaires pour effectuer des réparations. Puis après un passage par Durban en Afrique du Sud, il arrive en Égypte au mois d'octobre 1942. De là, il part pour un voyage de 12000 nautiques le faisant passer par Aden, Bassorah (Irak), Durban et enfin Suez<sup>150</sup>. Il est cependant, lors de ce long périple d'octobre à décembre 1942, assez peu productif. En effet, le départ de Suez jusqu'à Aden se fait à vide. Puis, de cette dernière à Bassorah, seuls 1351 soldats polonais montent à son bord. Le voyage jusqu'à Durban se fait à nouveau sans invités. Et enfin, le retour à Suez se fait avec 2038 passagers. Il n'y eut donc sur cette période de deux mois et sur une aussi longue distance qu'à peine plus de 3000 personnes transportées. Ce voyage désormais terminé, le *Félix-Roussel* va ensuite retourner en Afrique du Sud puis en Inde, avant de partir en Angleterre en passant pas le Cap de Bonne-Espérance. Ce retour de plusieurs mois ne fait cependant pas l'objet de rapports d'activité. Un autre navire voyageant dans l'océan Indien est l'*Île de France*. Mais ce bâtiment étant resté sous commandement britannique, c'est de nouveau le capitaine de corvette Arnold qui nous fait la présentation de son travail<sup>151</sup>. Parti de Suez pour rejoindre Bombay, où il doit embarquer sur le *Félix-Roussel* pour en prendre le commandement, c'est sur l'*Île* qu'il effectue le voyage. Du fait de son statut d'officier, mais également parce qu'il est un ancien de ce navire - il fait parti de ceux qui,

149 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Rapport de prise de commandement 1942, « Rapport de prise de commandement », du CC Arnold

150 *Ibid.*, Rapports d'activité 1942-1943, du CC Arnold au CF Lucas commandant FNFL du secteur Égypte, le 2 janvier 1943, page 1

151 *Ibid.*, Rapports d'activité 1942-1943, « Annexe au rapport de fin août 1941 sur "l'Île de France" remis à Londres en décembre de la même année », du CC Arnold à l'amiral commandant en chef des FNFL, le 15 mars 1942, pages 1 et 2

lors de sa saisie, choisirent de continuer la lutte -, il profite de son temps à bord pour procéder à une enquête et envoyer un rapport à l'amirauté FNFL. Dans celui-ci, il écrit que le paquebot a réalisé, de mars 1941 - date à laquelle il termine sa transformation en *troopship* - à mars 1942, 71830 nautiques de distance et fait 22 escales dont 8 dans les ports de l'empire britannique. En tout, il a transporté 37839 personnes, dont 11721 soldats sud-africains, 8234 soldats australiens, 6930 soldats anglais, 840 soldats hindous, 5589 prisonniers italiens et 4525 personnel civil divers. Pour effectuer sa tâche, le navire a subi d'importantes modifications. Outre le changement de couleur de sa peinture extérieure, les aménagements intérieurs ont été transformés afin d'accueillir dans des conditions d'hygiène acceptables une grande quantité de troupes. Des installations sanitaires ont été installées sur l'un des ponts, les cuisines ont été réagencées afin d'en optimiser le fonctionnement, les aérations ont été améliorées, et la circulation des passagers perfectionnée. D'autres modifications sont encore envisagées, comme la transformation de la salle de jeux d'enfants et du stand de tir en dortoirs. Quant au matériel des 1<sup>er</sup> classes, comme les fauteuils, les canapés et les tables, qui encombrèrent inutilement le navire, il fut laissé à Bombay. Un dernier navire marchand à avoir laissé une trace de son travail dans l'océan Indien est le *Président-Doumer*. Parti d'Inde, il arrive à Suez le 9 octobre 1940 avant de repartir pour Bombay avec à son bord un chargement de coton<sup>152</sup>. Après quoi, il réapparaît à l'extrémité sud du canal avec à son bord des troupes australiennes. D'ailleurs, la présence de ces dernières semble avoir causé beaucoup de soucis au navire, tant elles semblent manquer de discipline. En effet, ayant confondu transport militaire et croisière touristique, les Australiens passèrent une partie de leur voyage au bar à s'adonner à de copieuses libations, dégradant au passage les locaux. Au moins eurent-ils la délicatesse lors de leur départ de laisser à bord un billet les remerciant de la « charmante soirée » et les priant de directement s'adresser au « Gouverneur Général de l'Australie » pour le règlement des dégâts. Et encore, le débarquement lui-même ne fut pas très conventionnel, puisque certains, toujours assoiffés, se jetèrent directement dans l'eau infestée de requins de la rade de Suez pour être les premiers à obtenir des rafraîchissements à terre... Cependant, outre ces escales à Suez, le *Président-Doumer* n'a pas laissé plus de traces quant à son passage dans la région. Ce bilan est toutefois meilleur que pour l'*Espérance*, qui lui n'a pas rendu de rapports d'activité malgré des relevés de voyage faisant état de sa présence dans l'océan Indien en février, septembre, octobre, novembre et décembre 1945<sup>153</sup>. Les navires militaires laissèrent, quant à eux, de plus amples informations sur leurs activités dans la région. C'est le cas du *Commandant Duboc*, dont le rapport de campagne

152 SHD V-M, TTY 826, Président-Doumer Paquebot, Correspondance arrivée 1940-1941, "Au sujet du Président-Doumer", à l'agent général en Orient, le 23 octobre 1940

153 SHD V-M, TTY 804, Espérance Paquebot, Relevé de voyage 1945-1946

nous permet de déterminer avec précision toute son activité lors de l'année 1941<sup>154</sup>. Ainsi, il arrive à Cape-town le 11 février chargé d'escorter le transporteur *Fort Binger*. Cette mission ne l'empêche toutefois pas d'ouvrir les yeux et de faire de la reconnaissance. Il signale donc la présence de deux bâtiments neutres, un américain et un japonais, lors de sa sortie du port. Puis, sur la route entre Durban et Port-Soudan, il trouve le temps d'arraisonner quatre navires pour vérifier leurs cargaisons. Finalement, lui et le *Fort Binger* arrivent en mer Rouge le 15 avril. Sa mission d'escorte étant terminée, l'avisos va rester pendant plus d'un mois dans cette région au service des forces britanniques locales, qui redoutent la présence de sous-marins et de mines italiennes. Sa première tâche fut d'escorter le long des côtes de l'Érythrée italienne un convoi marchand, le premier à se rendre à Massaoua depuis sa conquête par les Anglais. D'ailleurs, la vitesse plus rapide du *Duboc* par rapport aux transporteurs et aux autres escorteurs lui permit de se placer en avant garde et de faire usage de sa drague, créant ainsi une route sûre pour tous les navires. Le 1<sup>er</sup> mai, c'est le paquebot *Président-Doumer* qu'il escorte, celui ayant à son bord les hommes de la légion étrangère. Le 10 et le 12, c'est au tour du *Cap Saint-Jacques* de bénéficier de sa protection. En tout, il va réaliser seize convois en solitaire, les navires marchands appréciant beaucoup sa capacité à draguer les mines à toute vitesse. Cette aptitude de démineur est également utilisée à plein temps, parfois seul parfois en compagnie de navires britanniques. Il va notamment, lors de son départ de la région le 25 mai, totalement déminer une partie du chenal ouest de la ville de Massaoua. Outre ces missions, qui occupent la plus grande partie de son temps, le *Duboc* réalise deux patrouilles à la recherche d'hypothétiques sous-marins. Il est également, à trois reprises, chargé du ravitaillement d'un poste militaire côtier en Érythrée, auquel il va aussi fournir une aide médicale. Ceci fait, il regagne l'Europe en empruntant le même chemin qu'à l'aller. Là-bas, après une période de carénage et d'entraînement de l'équipage, décision est prise de l'affecter en Méditerranée orientale, en faisant auparavant un passage par l'océan Indien<sup>155</sup>. Pour les autorités FNFL, ce retour dans la région doit être l'occasion de préparer en coopération avec le *Léopard* l'opération de ralliement de la Réunion. Seulement, en raison des problèmes techniques du *Duboc* et de ses difficultés à trouver des pièces de rechange, le plan va être revu. Il arrive donc le 11 août à Cape-town et y reste jusqu'au 30 pour effectuer des réparations et des réglages. Le 31, il se place sous le cap de Bonne-Espérance et y effectue de la surveillance anti-sous-marine. Il va d'ailleurs se perfectionner à cette tâche, le 7 septembre, puisqu'il va mener des exercices avec un sous-marin hollandais. Puis, du 26 au 1<sup>er</sup> octobre, il va être maintenu à l'entrée de Port-Élisabeth en surveillance. Seulement, l'apparition

154 SHD V-M, TTY 196, Opération, Historique, « Rapport de campagne », pages 35 à 37

155 *Ibid.*, « Période FNFL, août 1940-août 1943 », par l'officier archiviste Hervé Cras de la Section Historique, le 30 novembre 1959, pages 33 et 41 à 47

d'un incendie à bord va suspendre toute l'activité du navire, qui va rester en réparation pendant quatre mois. La conséquence est que le *Léopard* se chargera seul du ralliement de la Réunion. Le *Duboc* va, quant à lui, devoir attendre le 23 février pour définitivement quitter le chantier de réparation. Dès sa sortie, il est chargé de l'escorte de convois qui vont le conduire jusqu'à Madagascar, où l'attend le navire du commandant Richard. Après quoi, il se rend à la Réunion où il va jouer au transporteur pour le gouverneur de l'île, qui souhaite se déplacer du port de la Pointe des Galets à Saint-Denis. Mais sa présence à la Réunion et à Madagascar ne fait pas l'objet d'une activité intense, l'équipage étant très éprouvé par les maladies et le navire attendant des pièces de rechange pour pleinement fonctionner. Ainsi, durant toute la période de cinq mois qu'il passe autour de ces deux îles, il n'effectue que trois missions d'escorte, et utilise le reste de son temps à patrouiller de port en port. La seule tâche notable qu'il effectue est le transport entre Tamatave et Pointe des Galets de l'amiral Auboyneau, commandant en chef des FNFL, alors en tournée dans la région. Finalement, le 5 juillet, il se rend à Tamatave retrouver le *Brazza* qui lui apporte les pièces de rechange dont il a besoin. Ceci fait, et après un ultime passage devant la rade de Diego-Suarez, il remonte jusqu'à Aden puis Suez, conformément à sa mission initiale de rallier la Méditerranée orientale. Les missions que vont mener les autres navires de la France libre dans l'océan Indien sont très similaires. Le *Savorgnan de Brazza*, envoyé en mer Rouge au début 1941, va comme le *Duboc* patrouiller dans la région. Mais si ce dernier faisait surtout de la chasse aux mines et aux sous-marins, lui pourchasse les contrebandiers qui tentent de transporter leurs marchandises sur la Côte Française des Somalis, alors occupée par les forces vichystes. Les cibles à contrôler sont d'ailleurs assez nombreuses. Pour la seule période du 26 septembre au 1<sup>er</sup> novembre, ce n'est pas moins de dix-huit boutres que le navire vérifie<sup>156</sup>. Et si la plupart d'entre eux sont relâchés immédiatement après leurs inspections, certains n'ont pas cette chance. C'est le cas de l'un d'entre eux, le boutre *Ras Bir*, intercepté le 26 juin au large de d'Obock, petit port du golfe Tadjourah situé à à peine 23 nautiques de la ville de Djibouti<sup>157</sup>. Dans celles-ci sont trouvés 200kg de sucre, 150kg d'étoffe, 7kg de tabac, et surtout 1500 kg de céréales. L'équipage, composé de seulement trois personnes, affirme que c'est la marine de Djibouti qui a embarqué les marchandises à bord pour qu'elles soient envoyées à Obock. Et bien qu'il fasse savoir qu'il n'ait aucun sentiment hostile vis-à-vis de la France libre, les marchandises et le petit navire sont saisis. Début juillet, ce sont deux boutres qui connaissent un sort similaire<sup>158</sup>. Le premier, qui vient de quitter le port de Djibouti, est arrêté le 10

156 SHD V-M, TTY 646, Opération Rapport de patrouille 1941, « Rapport de patrouille du 22 août au 5 septembre 1941 », par le CC Roux, le 5 septembre 1941

157 *Ibid.*, Opération Procès-verbaux de la capture du boutre "Ras Bir" 1941, « Procès-verbal de capture du boutre "Ras Bir" et de saisie de sa cargaison », du CC Roux, le 26 juin 1941

158 SHD V-M, TTY 647, Personnel Correspondance arrivée 1939-1940 1942-1943, « Renseignements sur les boutres arraisonnées durant la patrouille "Ras Si Ane" du 4 au 19 juillet 1941, du CC Roux, le 19 juillet 1941

et reçoit l'ordre de se rendre sur l'île de Périm<sup>159</sup> - le commandant Roux précise dans son rapport qu'elle désobéira et ne se rendra jamais sur l'île. Le deuxième, contrôlé la même journée, est capturé avec à son bord 26 sacs de céréales, alors qu'il quittait Aden pour se rendre à Angar, sur la CFS. Le *Brazza* va ainsi continuer à maintenir Djibouti sous blocus jusqu'aux premiers jours de 1942. L'une des dernières campagnes qu'il effectue au mois de décembre lui permet d'arrêter deux navires<sup>160</sup>. Les deux, qui attendaient la marée haute pour franchir un passage difficile, sont capturées avec une cargaison complète de sacs de grains et de cigarettes. L'équipage, composé de treize personnes, est lui embarqué et remis aux autorités de Périm - et ce malgré une tentative d'évasion de leur part. Après quoi, le commandant Roux et ses hommes regagnent l'Afrique du Sud avant de remonter en Europe par l'Afrique de l'Ouest. Ils ne regagneront l'océan Indien qu'en juin 1943. Arrivés sur place, ils sont chargés d'escorter un transporteur de troupe de Durban à Madagascar<sup>161</sup>. Puis le 22 juillet, ils embarquent le gouverneur de Madagascar et cinq personnes de son cabinet, qu'ils accompagnent faire une tournée aux Comores. D'ailleurs, lors du trajet retour, une charge sous-marine est larguée sur un écho asdic douteux. L'attaque n'ayant rien donné, le navire continue sa route et reprend le 3 août ses missions d'escorte. Il protège ainsi deux cargos le 17 août, et trois le 23<sup>162</sup>. Ce mois-ci, il fait aussi du transport de personnalités, comme le capitaine de frégate Galleret, commandant de la marine à Madagascar, qu'il mène le 10 août, à la Réunion. À la demande des Anglais, il part également au secours de naufragés, les 12 et 13 août. Le mois suivant, il n'effectue qu'une seule escorte, celle d'un transporteur de troupes, entre Madagascar et Dar es Salam, au Tanganyika britannique<sup>163 164</sup>. Il en va de même pour le mois d'octobre, avec l'escorte d'un bâtiment auxiliaire anglais, du 28 au 31<sup>165</sup>. Le faible nombre de missions qu'il accomplit pendant cette période s'explique par les nombreux entraînements et écoles de feu qu'il effectue. Mais le travail reprend en novembre avec le convoyage d'un remorqueur de Kilindini à Diego-Suarez, puis d'une division de *motor launch*<sup>166</sup> de Madagascar aux Maldives en passant par les

159 Petite île située dans le détroit de Bab-el-Mandeb.

160 SHD V-M, TTY 646, Opération Correspondance, Opération Correspondance départ 1941, « Report of the interception of two contraband dhows on the 10th December 1941 during anghar-sian patrol », du CC Roux au Contraband Control, le 15 décembre 1941

161 *Ibid.*, Opération Comptes-rendus d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 27 juin et le 7 août 1943 », du CF Jubelin au CA commandant des FNFL, le 1<sup>er</sup> septembre 1943, page 5

162 *Ibid.*

163 Tanzanie aujourd'hui.

164 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes-rendus d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 30 septembre 1943 », du CF Jubelin au chef d'état major marine à Alger, le 1<sup>er</sup> octobre 1943, page 5

165 *Ibid.*, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 24 septembre et le 31 octobre 1943 », du CF Jubelin au chef d'état major marine à Alger, le 6 novembre 1943, page 7

166 Petits navires militaires chargés de la lutte ASM le long des côtes.

Seychelles<sup>167</sup>. En décembre, l'activité reste soutenue. Le 3 décembre le *Brazza* quitte les Maldives à la tête d'un convoi direction Madagascar. Et surtout, le 13, il détecte et coule un sous-marin - supposément - japonais quelque part au nord-est de Madagascar, avant d'opérer le 14 décembre sa jonction avec le *Triomphant* et le *Frobisher*, qu'il escorte jusqu'à Diego-Suarez<sup>168</sup>. À l'inverse, en janvier 1944, le navire se contente d'effectuer le transport du gouverneur de la Réunion et de son chef de cabinet à Madagascar, ainsi que de convoier deux navires vers l'Australie<sup>169</sup>. Arrivé à Freemantle le 27 février 1944, il fait ensuite route vers le Pacifique, avant de revenir dans l'océan Indien, à la fin août. Il reprend alors son travail à Colombo en y effectuant l'escorte d'un pétrolier jusqu'aux Maldives. Le navire fut ensuite envoyé à Kilindini au Kenya à partir d'où il effectue plusieurs escortes en direction de Madagascar<sup>170</sup>. Finalement, il quitte définitivement l'océan Indien en décembre et regagne l'Afrique du Nord et la France via le canal de Suez. En somme, son action dans la région fut très similaire à ce que fit le *Commandant Duboc* de son côté. Les deux sont en effet présents en mer Rouge en 1941, l'un à la recherche des sous-marins et des mines, l'autre des contrebandiers. Puis, après être retournés en Angleterre, ils se succèdent à Madagascar et ses environs, le *Duboc* arrivant le premier et se faisant relever par le *Brazza*. Enfin, outre le *Triomphant*, qui n'est présent dans l'océan Indien que le temps d'une escorte, reste le *Léopard* qui fait son entrée en Afrique du Sud en septembre 1942. Mais il est peu utile à la cause alliée, puisqu'il est contraint lors de son arrivée de rester au port pour y subir des réparations, avant de s'en aller effectuer son opération de libération de la Réunion. Après quoi, pour la période de janvier à mars, outre de nombreux exercices de tir, il se contente de transporter à plusieurs reprises le général Legentilhomme, haut-commissaire pour les possessions françaises en océan Indien et gouverneur de Madagascar, entre la Grande Île, la Réunion et Maurice<sup>171</sup>. Hormis cela, il ne fait que des patrouilles de port en port. Ainsi, les missions qu'effectuent les FNFL dans l'océan ne sont pas extravagantes d'originalité. Escortes, transports et patrouilles sont des tâches que les navires de la France libre effectuent sur tous les théâtres, de Mourmansk à Sidney. Et à toutes ces activités que les marins effectuent au bénéfice de la cause commune alliée, s'ajoute une opération strictement française pour la libération d'un territoire encore occupé par les forces de Vichy : la libération de la Réunion.

167 SHD V-M, TTY 646, Opération Comptes-rendus d'activité 1939-1941 1943-1946, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 30 novembre 1943 », du CF Jubelin au CA chef d'état major marine à Alger, le 1<sup>er</sup> décembre 1943, page 8

168 *Ibid.*, « Rapport mensuel. Activité du bâtiment entre le 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 1943 », du CF Jubelin au chef d'état-major général, le 31 décembre 1943, page 6

169 *Ibid.*, « Période finissant le 15 octobre 1944 », du LV Porret au chef d'état major général, le 15 octobre 1944, page 8

170 *Ibid.*, « Période s'étendant au 15 octobre 1944 au 1<sup>er</sup> janvier 1945 », du CF Galleret au chef d'état major général, le 1<sup>er</sup> janvier 1945, page 11

171 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 20



### C. Une mission en solitaire : la libération de la Réunion

L'opération de libération de la Réunion, le 28 novembre 1942, est l'une des plus importantes qu'effectuent les Français libres dans l'océan Indien. Peut-être auraient-ils préféré à la place, seuls ou en coopération avec les Britanniques, effectuer la libération de l'ensemble des territoires français de la région, et notamment du plus grand d'entre eux : Madagascar. Mais le lancement, sans concertation avec le général de Gaulle, de l'opération *Ironclad* par les Anglais le 5 mai 1942 sème le doute chez l'homme du 18 juin quant à la potentielle volonté de ces derniers de s'accaparer des colonies françaises. Il choisit donc d'autoriser le contre-torpilleur *Léopard* à débarquer une troupe de soldats français sur l'île pour y imposer la souveraineté française. C'est le capitaine de frégate Richard qui est chargé de la mission, dite opération B. Il est d'ailleurs informé, dès le 4 novembre, qu'il devra effectuer seul le travail : le *Duboc* étant immobilisé à Cape-town. Pour cela, il organise plusieurs séances d'entraînement en Afrique du Sud, au cours desquelles ses hommes doivent apprendre à débarquer sur un objectif par une houle assez forte. Ils sont divisés en trois sections. La première, la section de choc, de quarante hommes environ, est celle qui doit faire usage de la force si la nécessité se présente. La deuxième, la section de soutien, de quarante hommes aussi, à la charge de tenir et de protéger les positions conquises par la section de choc. La troisième, la section de commandement, doit elle coordonner les opérations. Enfin, le commandant Richard anticipe le ralliement spontané de partisans présents sur l'île. Il fait donc embarquer 120 uniformes complets, totalement identiques à ceux de ses hommes, au point même d'en porter les insignes. Seules manquent les armes, qui devront être prises aux prisonniers. Ces renforts, encadrés par des hommes du navire, seront chargés d'assister la section de soutien. En plus de toutes ces troupes au sol, reste à bord un équipage suffisant pour permettre au *Léopard* de faire usage de son artillerie, ainsi que de sa DCA et de ses lance-torpilles si nécessaire. L'entraînement terminé et chacun ayant été informé de son rôle, le navire quitte l'Afrique du Sud pour Maurice où il arrive le 27 novembre. Cette escale est l'occasion pour le commandant de rencontrer le gouverneur britannique à qui il demande toute l'assistance possible. Ce dernier lui fournit donc quelques cartes et photographies de l'île, ainsi qu'une liste de loyalistes, de neutres et de partisans de la France libre. Il lui apprend également que le gouverneur vichyste ne dispose pour seule armée que de 200 gendarmes, en plus d'une batterie côtière à Port des Galets, mais probablement sans munitions. Toutes ces informations obtenues, le navire appareille dans la soirée et met le cap sur la Réunion. Il arrive en vue de Saint-Denis à 22h20. À 23h55, à 3000m des côtes, deux embarcations sont mises à l'eau dans lesquelles se trouve notamment le capitaine Hector Patureau, représentant du Général à Maurice, qui s'est porté

volontaire pour participer à la mission. Lui et tous les hommes qui l'accompagnent sont habillés en civil et ont pour mission de débarquer en toute discrétion pour reconnaître les lieux et établir la meilleure zone de débarquement pour le reste des troupes. Pour cela, ils bénéficient de deux pirogues peintes en noir, d'un poste radio, et surtout d'une lune dont la lueur est cachée derrière les nuages. Le groupe fait route à la rame et atteint à 1h45 le cimetière de Saint-Denis, à l'est de la ville, le long de la plage. Et tandis qu'ils installent la radio dans une maison abandonnée attenante au cimetière, Patureau et l'enseigne de vaisseau Moreau partent en reconnaissance dans la ville. Hormis quelques sentinelles, ils ne remarquent aucune défense militaire. Pendant ce temps, le *Léopard* s'est éloigné des côtes et attend de recevoir le signal des éclaireurs. Or, alors qu'à 3h sont observés des clignotements de lumière semblables à des signaux dans les montagnes ainsi qu'à proximité de Saint-Denis, ils ne donnent toujours pas de signes de vie. Le commandant en conclut donc que ses hommes ont été pris et qu'il doit agir vite avant que les loyalistes aient le temps de s'organiser. À 3h25, il ordonne donc de mettre à l'eau la compagnie de débarquement, qu'il met en remorque à l'arrière du *Léopard*. Par chance, alors que le groupe fait route vers la côte, le signal tant attendu se fait entendre, et le convoi prend le chemin indiqué. Les chaloupes, qui sont sous le commandement du capitaine de corvette Baraquin, sont ensuite détachées et continuent leur route sans le contre-torpilleur. Elles ne toucheront terre qu'à 4h15. Les éclaireurs déjà présents à terre profitent de ce laps de temps pour retourner en ville et couper les communications téléphoniques de la rue de Paris, sur laquelle se trouve un grand nombre de bâtiments officiels. Ils retournent ensuite sur le rivage pour accueillir le reste des troupes. Ces derniers débarquent sans problème, mais un coup de feu tiré par un guetteur signale leur arrivée. Sans s'en soucier, Baraquin et son groupe, aidés d'un métis fait prisonnier, prennent la route de l'hôtel du gouvernement. Arrivés sur place, ils s'abritent derrière des arbres et deux éclaireurs sont envoyés sous une fenêtre éclairée du rez-de-chaussée. Ainsi cachés, les deux mouchards entendent un officier dire au téléphone : « Non, ils n'ont pas encore débarqué, mais cela ne va tarder ». Désormais conscients qu'ils sont découverts mais pas encore localisés, Baraquin fait encercler le bâtiment tandis que lui et un des matelots se précipitent dans le bureau du lieutenant. Lors des préparatifs du plan, tous les marins avaient reçu pour consigne de faire propager la rumeur d'un débarquement en masse de 2000 hommes, le tout accompagné de nombreux navires de guerre, afin de cacher la réalité des effectifs<sup>172</sup>. Alors, quand le capitaine de corvette s'adresse à l'officier, il lui tient un discours de circonstance : en ce moment-même, des débarquements de troupes strictement françaises ont lieu simultanément à Saint-Denis, au port de la Pointe des Galets, à Saint-Paul et Saint-Pierre, assistées par de nombreux bâtiments au

172 SHD V-M, TTY 482, Dossier, Dossier « Opération sur la Réunion » 1942-1943, « Rapport d'opération sur l'île de la Réunion », du CF Richard au CA commandant en chef des FNFL, le 10 janvier 1943, page 4

large, prêts à faire feu et à réduire toute folle tentative de résistance. Il lui demande donc de bien vouloir se constituer prisonnier, lui et sa troupe. Le lieutenant accepte, et alors qu'il s'apprête à remettre son revolver au Français libre, ce dernier le stoppe et explique qu'il n'est pas question de cela entre officiers français. Visiblement ému aux larmes, le lieutenant - qui se nomme Sanglier - se montre très coopératif et assiste au mieux son geôlier. Il l'informe notamment que Pierre Aubert, le gouverneur, n'est pas présent, mais qu'il est à Hell-Bourg, village situé au centre de l'île. En son absence, il est représenté par le secrétaire-général Rivière. Baraquin lui demande donc de le conduire en voiture auprès des soldats loyalistes, afin de leur donner l'ordre de se constituer prisonniers, puis de l'emmener auprès de Rivière. Sanglier accepte - il insiste toutefois pour que la demande soit transformée en ordre, afin de conserver l'apparence d'un prisonnier agissant sous la contrainte - et les deux gradés partent à la rencontre d'un groupe d'une trentaine de soldats s'apprêtant à rejoindre leur poste à l'extérieur de la ville. Tous acceptent d'obéir à Sanglier, de se constituer prisonniers et de se rendre à leur caserne. Durant les vingt minutes qui s'écoulèrent entre le débarquement et l'arrestation de ces troupes, le capitaine Patureau et quelques hommes en profitent pour occuper la radio de la ville et faire prisonnier - sur parole - son opérateur. Or en sortant, ils aperçoivent un groupe d'un trentaine de soldats dans leurs camions, les mêmes qui viennent d'accepter de rendre les armes il y a quelques minutes. Mais n'ayant pas reçu l'information comme quoi ils sont déjà des prisonniers, il fait tirer trois coups de fusil-mitrailleur en l'air pour les arrêter. Par chance, Baraquin arrive dans la foulée et désamorce la situation. Lui et Patureau prennent ensuite la route du secrétaire-général. De nouveau, il récite sa tirade :

« Je suis le commandant en second du contre-torpilleur qui est mouillé en rade. Le Commandant de ce bâtiment et moi-même sommes des Officiers de Marine sortis de l'École Navale ; nous ne sommes donc ni des "pirates" ni des "aventuriers" mais des officiers qui ont eu la chance de pouvoir continuer à se battre contre les Allemands et qui aujourd'hui, au nom du Général de Gaulle, viennent vous apporter cette chance. Nous venons en amis, en frères même, puisque parmi nous il n'y a pas un seul étranger. Nous venons vous apporter les renforts dont vous avez besoin et pour vivre et pour recouvrer la fierté d'être Français. Je vous demande si vous êtes décidé à nous donner toute votre aide et tout votre soutien »<sup>173</sup>.

Visiblement peu ému par la prose du capitaine de corvette, il se contente de répondre qu'il a pour ordre en cas d'invasion de poursuivre sa tâche administrative, et qu'en conséquence il ne fera pas

173 SHD V-M, TTY 482, Dossier, Dossier « Opération sur la Réunion » 1942-1943, « Rapport d'opérations sur l'île de la Réunion », du CC Baraquin au CF Richard, le 26 décembre 1942, page 4

obstruction aux Français libres. Cette rencontre permet cependant à Baraquin d'apprendre que l'intégralité des troupes de l'île est regroupée à Hell-Bourg avec le gouverneur. Il en tire la conclusion que si une attaque frontale du village est inenvisageable, la prise du reste de l'île est possible. Mais pour cela, une action rapide est nécessaire, l'illusion d'un débarquement de Français libres en masse pouvant à tout moment voler en éclat. Il commence donc par faire venir à Saint-Denis le nouveau gouverneur désigné par la France libre, le gouverneur Capagorry. Son arrivée en ville se fait d'ailleurs sous les acclamations de la foule et les « Vive les Libérateurs. Vive de Gaulle »<sup>174</sup>. Il fait ensuite appeler tous les villages voisins afin de transmettre l'information selon laquelle les principaux centres urbains de l'île viennent de se rallier. La radio locale diffuse ensuite la proclamation de ralliement ainsi que le discours du nouveau gouverneur. Dans le même temps, Baraquin prend des dispositions pour la défense de la ville. Déjà, les gendarmes locaux lui annoncent qu'ils se mettent à sa disposition pour maintenir le calme et l'ordre dans l'île. Après, sont bloquées toutes les routes qui quittent Saint-Denis. Enfin, deux groupes de la section de choc sont envoyés en reconnaissance sur la route Saint-Denis/Sainte-Marie/Sainte-Suzanne/Saint-André. Ces deux groupes reviennent vers 12h, après avoir occupé les trois villages, totalement désertés par les troupes loyalistes. Toute la section de choc est ensuite envoyée sécuriser Saint-André, d'où part la principale route pour Hell-Bourg, et d'où pourrait venir un potentiel ravitaillement par sous-marin japonais. Mais ce qui inquiète le plus Baraquin est la route ouest. En effet, des renseignements lui signalent qu'un groupe d'ennemis, commandés par le lieutenant Baudran, sévit sur la route entre Saint-Denis et le port de la Pointe des Galets. Or, après le départ de la section de choc, il ne dispose plus d'assez de troupes pour les affronter frontalement. Cependant, un événement va changer la donne. À 12h50, le *Léopard* aperçoit une embarcation venue de l'est faisant route vers Saint-Denis, qu'il fait arraisonner. À bord, sont présents vingt travailleurs du Port qui informent Richard qu'un certain Lépervanche, communiste notoire, vient de rallier la municipalité à la France libre, et qu'un groupe de soldats, commandé par le lieutenant Hugot, a refusé d'adhérer au mouvement et vient de faire feu avec la batterie côtière sur leur embarcation. Le commandant prend alors la décision d'appareiller pour tirer des coups de semonce. De son côté, Baraquin est approché par Raymond Décugis, directeur des Travaux Publics et rallié enthousiaste, qui se propose, en sa qualité d'ami intime du lieutenant Hugot, de partir en parlementaire tenter de le raisonner. Le capitaine de corvette accepte et lui donne jusqu'à 16h15, heure à laquelle le *Léopard* réduira la batterie au silence si sa reddition n'est pas constatée. Le directeur, accompagné de l'enseigne de vaisseau Moreau, part donc à 14h20. Mais à 15h, les deux sont pris dans une embuscade des hommes de

174 SHD V-M, TTY 482, Dossier, Dossier « Opération sur la Réunion » 1942-1943, « Activités du capitaine Patureau lors de la prise de l'île de la Réunion », du capitaine Patureau au CC Baraquin, le 8 décembre 1942, page 2

Baudran. Décugis est tué sur le coup tandis que Moreau est capturé puis emmené à Hell-Bourg par un sentier de montagne, sans qu'il ne puisse transmettre son ultimatum. Pendant ce temps, Richard et Baraquin ne sont pas au courant de ce qui se passe. Ils ne sont en communication qu'avec Lépervanche, qui les informe à 15h50 que neuf hommes de la batterie se sont finalement ralliés, mais que celle-ci reste fonctionnelle. N'ayant aucune nouvelles des émissaires, le commandant demande à son second de préparer une troupe pour prendre d'assaut la position si nécessaire, ce à quoi ce dernier objecte qu'un tel ordre le contraindrait à dégarnir Saint-Denis. Finalement, la nouvelle tombe à 16h30. Le commandant du navire décide donc de reprendre son feu. Seulement, à 17h50, la batterie continue de résister, et les vichystes qui l'occupent partent même faire une sortie punitive en ville, causant la mort de deux civils. En réaction, Baraquin fait dégarnir l'hôtel du gouvernement de Saint-Denis pour envoyer huit hommes sur place. Ce n'est qu'autour de 18h, après que le *Léopard* a de nouveau fait feu, que le personnel de la batterie se décide à se rendre. Après cette victoire, Lépervanche monte à bord rencontrer le commandant et lui apporter des renseignements supplémentaires quant aux forces restantes du gouverneur Aubert. Et malgré des débuts difficiles - il embarque en criant « Vive l'Angleterre », puis appelle Richard « camarade », avant de se faire recadrer -, il se voit confier une douzaine de fusils ainsi que la charge d'organiser avec ses hommes la défense du Port. De son côté, Baraquin reçoit la visite d'un déserteur issu des rangs du lieutenant Baudran. Il l'informe que si les soldats de cette troupe n'ont pas envie de se battre, ce n'est pas le cas de leurs officiers qui refuseront de se laisser capturer sans rien faire. Pour cette raison, il s'en tient à son dispositif défensif et n'envisage pas d'aller débusquer les loyalistes. Le déserteur est d'ailleurs renvoyé à leur côté, avec pour mission - rémunérée - de venir prévenir en cas de tentative d'attaque de leur part. C'est sur cette situation que se termine la journée du 28 novembre. Mais le commandant du *Léopard* ne s'estime pas encore sorti d'affaire. En effet, les renseignements qu'il obtient sur Hell-Bourg lui suggèrent que les vichystes disposent encore d'au moins quatre cents hommes bien armés et décidés à combattre. Face à cela, il n'a pour lui qu'un nombre croissant de partisans et l'illusion d'une armée nombreuse soutenue par une multitude de navires de guerre. Ainsi, pour éviter de révéler la faiblesse de ses effectifs, il choisit de garder l'initiative. Pour cela, il fait appel aux Britanniques. Il leur demande d'envoyer des avions de reconnaissance aérienne, tant pour les guider dans les montagnes que pour l'effet psychologique qu'ils ne manqueront pas d'avoir aussi sur l'ennemi. Il leur réclame aussi des soldats pour prendre la relève de la section de soutien, permettant à cette dernière de se joindre à celle de choc pour attaquer Hell-Bourg. Seulement, ayant eu vent du projet de son commandant, Bourguine intervient et lui enjoint d'annuler sa demande. Il estime, en effet, qu'il peut mettre fin aux combats par la

diplomatie, et surtout sans intervention anglaise. Il a, effectivement, fait transmettre à Hell-Bourg un ultimatum du commandant, qu'il a légèrement modifié pour le rendre plus persuasif. En effet, sur les conseils de nombreux ralliés de l'île, il y menace de faire bombarder par le *Léopard* certaines sucreries, notamment celles détenues par les fidèles du régime. Et pour ajouter de la valeur à sa menace, il fait diffuser par la radio un avertissement aux populations leur intimant d'évacuer les usines et leurs pourtours. L'argument semble avoir fait mouche, puisqu'en début d'après-midi, l'évêque de Saint-Denis débarque et demande, en tant que représentant du gouverneur Aubert, à rencontrer le nouveau gouverneur Capagorry. La demande est acceptée et les deux hommes, ainsi que le commandant Richard, se retrouvent à bord du *Léopard* pour parlementer. L'évêque étant notoirement hostile à la France libre, les négociations tournent rapidement à la partie de poker menteur. D'un côté, Richard joue le rôle du militaire pressé et brutal, prêt à en découdre et peu importe le nombre de victimes. À l'inverse, le gouverneur joue l'apaisement, soucieux d'éviter des morts inutiles et des destructions superflues. De son côté, l'évêque s'étonne de ne voir qu'un seul navire et pas d'avions, et cherche subtilement à savoir quelles sont les forces militaires dont disposent réellement ses interlocuteurs. Finalement, la rencontre se termine par le retour de l'émissaire à Hell-Bourg. Mais d'autres se montrent beaucoup plus intéressés par les négociations. En effet, après l'arrivée de l'évêque à Saint-Denis, se présente en panique un représentant de monsieur Dupuis, Président de la Légion Pétain, et surtout directeur de l'usine Le Gol, qui venait de se faire menacer de bombardement. Il est suivi de près par monsieur Poulet, directeur de la Banque de la Réunion, dont les intérêts économiques étaient visiblement aussi mis en péril. Tous deux sont donc conduits auprès du commandant Richard, qui reprend alors son costume du militaire sec et cassant. Cependant cette fois-ci, ses interlocuteurs se montrent beaucoup plus réceptifs à son cinéma, et vont même jusqu'à proposer de mettre à la disposition du commandant les hommes de la Légion Pétain. Richard réplique qu'il a déjà assez d'hommes pour lui et qu'il se contentera d'une reddition. Ceci étant dit, les deux proches du gouverneur Aubert repartent à Hell-Bourg. De son côté, le commandant se retrouve contraint de retourner au Port de la Pointe des Galets, où Lépervanche commence à inquiéter par ses méthodes communistes. Sur place, il dépêche l'enseigne de vaisseau Olivier avec pour tâche de prendre en charge l'administration et la défense de la ville. Si le principal intéressé n'est pas franchement ravi de se faire ainsi évincer, il se retire progressivement sans trop opposer de résistance<sup>175</sup>. Après quoi, le commandant du *Léopard* rentre à Saint-Denis, où, le 30 novembre à 2h du matin, il va recevoir la réponse à son ultimatum de la veille. Dans celle-ci, Aubert rejette toute responsabilité dans la mort de Décugis et des deux civils

175 SHD V-M, TTY 482, Dossier, Dossier « Opération sur la Réunion » 1942-1943, « Compte-rendu d'opérations », de l'EV Oliver au CF Richard, le 9 février 1943, page 1

du Port, ne manque pas de rappeler qu'il détient comme prisonnier l'enseigne de vaisseau Moreau, et bien sûr refuse de se soumettre. Face à ce rejet, Richard décide de rassembler toutes ses troupes à la Pointe des Galets, d'en faire une forteresse imprenable dans l'attente des renforts anglais, et si nécessaire de vider le *Léopard* de tout son équipage et de ses armes afin de terminer la conquête de l'île par la force. Seulement à 4h16, avant qu'il n'ait eu le temps d'envoyer ses ordres, il est informé par le gouverneur Capagorry qu'Aubert est finalement prêt à accepter l'ultimatum. Ce revirement s'explique par une dernière tentative de coup de pression de la part du nouveau gouverneur : il a, à 2h du matin, fait réveiller messieurs Dupuis et Poulet pour leur réitérer fermement les avertissements faits précédemment. Le résultat fut positif puisque quelques temps plus tard, Aubert fit savoir qu'il souhaitait qu'un second ultimatum lui soit envoyé, dans les termes les plus menaçants. Ravi d'accéder à cette demande, Richard s'exécute immédiatement. À 8h05, Aubert répond qu'il est prêt à accepter la reddition, à la condition que ses fonctionnaires et officiers soient autorisés à quitter l'île s'ils le demandent, et que lui et son administrateur des colonies Pillet - un vichyste acharné - soient considérés comme des prisonniers de guerre. Bien sûr, le commandant accepte et à 8h48 ordonne à ses troupes de faire cesser le feu. Il transmet dans la foulée sa réponse favorable au gouverneur Aubert. Il s'empresse aussi d'informer les Anglais de sa réussite, annulant ainsi sa demande de renfort. De son côté, Baraquin est chargé de régler les questions d'ordre militaire avec le Commandant d'Armes de Hell-Bourg. La rencontre se fait - en fait avec son second - à 14h30, dans une ambiance « presque cordiale ». En ce qui concerne le gouverneur Aubert, décision est prise que les honneurs réglementaires lui seront rendus lors de son départ. Quant à Pillet, au vu de sa grande impopularité auprès des insulaires, son sort est remis à plus tard<sup>176</sup>. Le personnel militaire est, lui, en partie démobilisé, ceux ne l'étant pas reprenant leur activité normale. Les officiers, les sous-officiers ainsi que leurs familles sont quant à eux rapatriés sur la destination de leur choix - du moins dès que les circonstances le permettront. De fait, ces dispositions n'eurent pas besoin d'être appliquées, puisqu'après le départ d'Aubert, beaucoup d'hommes choisirent finalement de se rallier. Le matériel militaire et les munitions sont eux rassemblés et placés sous bonne garde. Finalement, tout cela fait, le *Léopard* peut envoyer la nouvelle de la réussite de sa mission à l'amirauté FNFL<sup>177</sup>.

Ainsi, le 30 novembre 1942, l'opération de ralliement de la Réunion est achevée. Pour Richard, le succès est total. Avec les seuls moyens du *Léopard* et de son équipage, il est parvenu à faire plier une force adverse légèrement supérieure en nombre. Et puis surtout, bien qu'il s'en soit à chaque

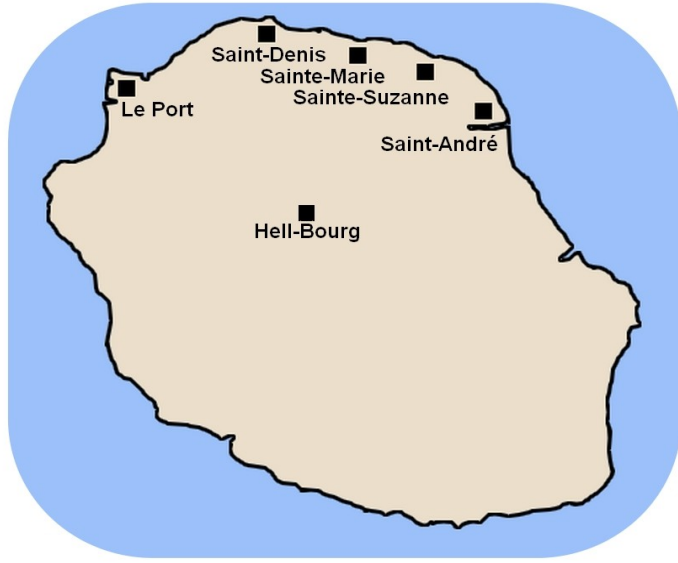
176 SHD V-M, TTY 482, Dossier, Dossier "Opération sur la Réunion" 1942-1943, « Rapport d'opérations sur l'île de la Réunion », du CC Baraquin au CF Richard, le 26 décembre 1942, page 6

177 *Ibid.*, du *Léopard* à l'amirauté FNFL, le 30 novembre 1942

fois fallu de peu, cette opération fut menée par des Français seuls, sans le concours de soldats ou d'avions britanniques. Seuls les renseignements sont anglais, le capitaine Patureau, qui avait été interrogé à Maurice avant le départ, ayant dû admettre qu'il ne disposait d'aucune information récente sur l'île. Plusieurs facteurs expliquent la réussite de cette mission. Déjà, les gendarmes vichystes qu'ils affrontent ne sont que légèrement armés et la majorité d'entre eux n'a pas l'intention de se battre, au grand dam des quelques rares officiers loyalistes résolument décidés à combattre les Français libres. Également, le gouverneur Aubert, les membres de son cabinet et la majorité de ses forces s'étant très rapidement réfugiés à Hell-Bourg, les vichystes n'ont peut-être pas tout de suite eu conscience de la faiblesse des forces opposées. L'idée de Richard de faire diffuser la rumeur d'un débarquement en masse n'a pas dû aider, ainsi que la population, qui s'est instantanément ralliée aux soldats à la croix de Lorraine. Enfin, la menace faite de s'en prendre aux diverses sucreries de l'île a définitivement convaincu les rares soutiens du gouverneur à reconsidérer leur allégeance. Le commandant n'ayant pas eu besoin de mettre sa menace à exécution, elles sont finalement laissées totalement intactes. Du côté du bilan humain, au moins quatre morts sont à déplorer, tous civils<sup>178</sup>. Deux tués par le *Léopard*, lors du bombardement de la batterie de la Points des Galets. Le troisième est Maurice Odon, un des hommes de Lépervanche, tué par les défenseurs de la batterie. Enfin, le dernier est Raymond Décugis - pour ses actions au bénéfice de la France Libre, il sera fait Compagnon de la Libération à titre posthume. En réussissant à libérer l'île de la Réunion par leurs propres moyens, les Français libres s'inscrivent dans la continuité de ce qui fut fait en septembre 1940 en Nouvelle-Calédonie, en décembre 1941 à Saint-Pierre-et-Miquelon et en mai 1942 à Wallis et Futuna. Il convient toutefois de noter qu'à la différence de ces précédents territoires, où leur ralliement se fit sans qu'il ne soit nécessaire de tirer un coup de feu, l'île Bourbon a nécessité que les partisans du gouvernement de Vichy soient chassés *manu militari*. Mais la finalité reste la même : le général de Gaulle dispose d'une assise territoriale supplémentaire et prouve aux Alliés que la France libre et ses forces comptent dans le conflit.

178 Yvan Combeau, « La réunion : une colonie gaulliste en reconstruction (1942-1945) », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 246, n° 2 (2012): 63-78, <https://doi.org/10.3917/gmcc.246.0063>.





## IV. Les marins FNFL dans l'océan Indien

S'il y a un terme que les auteurs aiment bien accoler au nom France libre, c'est celui d'« épopée ». *L'épopée de la France libre, 1940-1946* de François Broche, *L'épopée de la France libre* de Stéphane Simonnet, *L'épopée des marins de la France libre : Dunkerque - Flandre maritime, 1940-1946* de Jean Poirriez, *L'épopée des sous-marins Narval et Rubis* de Jean-Louis Maurette... les exemples sont nombreux. Et pour cause, le synopsis est plutôt bon : des hommes et des femmes, unis par la défaite, se rassemblent autour d'un chef, le général de Gaulle, dans l'objectif commun de continuer la lutte et de libérer leur pays. Dans cette histoire, les héros portent le nom de Français libres. Souvent issus des élites - si l'on exclut les coloniaux, dont la présence est massive dans la France libre<sup>179</sup>, ils mettent de côté leurs différentes opinions politiques et religieuses, s'exilent loin de chez eux et quittent leurs familles pour se consacrer au but sacré. D'ailleurs, ceux d'entre eux ayant fait preuve d'un comportement particulièrement héroïque se voient récompensés de la médaille des Compagnons de la Libération. À l'inverse, ils sont traités de déserteurs et promis à la peine de mort par ceux de leurs compatriotes restés en France et ayant choisi de demeurer fidèle à Vichy. Loin de s'en soucier, ils constituent la nouvelle armée française dont la France a besoin pour justifier son rang au jour de la Victoire. La précocité de leur engagement en fait une communauté soudée, qui après la guerre chercha à tout prix à perpétuer sa mémoire au sein de différents regroupements et associations. Cependant, ce tableau idyllique de combattants patriotiques imprégnés d'idéaux tend à faire penser que les Français libres n'ont pas eu de doutes ni de faiblesses pendant la guerre, et que leur valeur militaire fut en tout temps exemplaire. Or, et ne serait-ce que pour les FNFL dans l'océan Indien, ce ne fut pas le cas.

### A. Les problèmes de moral et de discipline

Quand ils arrivent dans l'océan Indien, les navires de la France libre ont généralement derrière eux une longue traversée des côtes occidentales de l'Afrique. Les marins arrivent donc fatigués de leur voyage, dans un bâtiment déjà éprouvé par la traversée. Et bien qu'en escale face aux étrangers ils aient toujours manifesté la plus stricte discipline, celle-ci est parfois beaucoup plus dure à faire respecter une fois à bord. C'est ce que regrette le commandant Bourguine quand lui et le *Duboc* quittent la mer Rouge après plus d'un mois de patrouille dans la région<sup>180</sup>. Il explique, en effet, que

179 Jean-François Muracciole, *Les Français libres l'autre Résistance* (Paris: Tallendier, 2009), <http://banq.pretnumerique.ca/accueil/isbn/9791021002302>.

180 SHD V-M, TTY 196, Opération Compte rendu et rapport d'activité 1942-1944, Rapport de campagne, pages 1 à 10

malgré les aménagements mis en place pour rendre le travail des hommes moins pénible face à la chaleur, il éprouve beaucoup de mal à faire accepter une application stricte du règlement, notamment en ce qui concerne la tenue, la propreté, ainsi que la discipline en général. Pour ce qui est de cette dernière, c'est le commandant qui dut se charger de la faire respecter en vérifiant la bonne application des consignes qu'il donnait lui-même. Quant à la tenue, il dut en permanence faire des remarques à ses hommes - à l'exception des factionnaires de coupée, qui soignaient toujours leur apparence - pour que celle-ci reste correcte. Cela lui a d'ailleurs valu la détestation des intéressés, qui apprécient fort peu de se faire tancer à longueur de journée par leur chef. Le seul élément sur lequel le commandant n'a jamais réussi à avoir gain de cause est la propreté. L'équipage ne semblait pas, en effet, voir le problème à vivre dans des locaux mal entretenus. En tout, Bourguine recommande le débarquement d'une dizaine de marins en raison de leur indiscipline chronique. Mais pour le reste des hommes, il reste relativement satisfait. Il écrit, en effet, que le moral et l'état d'esprit restent positifs, et que lors des exercices aux postes de combat, il ne trouve rien à redire. En fait, ceux qui lui posent le plus de problème sont ses gradés. Sur le navire, le commandant est le seul officier issu de la marine. La seule exception est un enseigne de vaisseau de réserve ayant quatre ans d'expérience dans son grade, et qui rend donc les plus grands services. Les autres sont soit issus de la marine marchande, soit du génie maritime, et n'ont obtenu leur grade que depuis trop peu de temps, sans aucune expérience. Le second est un ingénieur du génie maritime de 2<sup>e</sup> classe, promu lieutenant de vaisseau en novembre 1940, totalement dépassé par l'ampleur de sa tâche. Lui et les autres officiers sont totalement dépourvus d'autorité, sont incapables de donner un ordre et de le faire appliquer, et du fait de leur faible compétence, ne sont capables d'aucune prise d'initiative. Pire encore, ils ne se privent pas de critiquer les ordres de leur commandant, de les juger inutiles et inopérants, et donc de ne pas les appliquer. Cette situation a des effets délétères sur les officiers-mariniers, qui, totalement livrés à eux-mêmes, reproduisent les travers de leurs supérieurs et donnent un mauvais exemple à l'ensemble de l'équipage. Ils souffrent d'ailleurs comme eux des promotions hâtives dont ils ont bénéficié, les rendant inférieurs à leur tâche. Le commandant recommande donc leur débarquement. Dans le navire, le seul corps de métier pour lequel il a de l'estime est celui des mécaniciens, tant chez les simples matelots que chez leurs chefs. Ils donnent, en effet, pleine satisfaction et travaillent avec discipline, professionnalisme et sérieux. Bourguine explique cette différence par le fait que contrairement au reste de l'équipage, ces derniers ont de l'expérience puisqu'ils ont précédemment travaillé dans les sous-marins de classe Ondine. Un autre commandant de navire qui eut à subir des problèmes de discipline en raison de la déficience de ses officiers fut le *Léopard*. Dans son cas, ce ne fut pas leur inexpérience qui posa

problème, mais le séjour de deux mois en Afrique du Sud. En effet, les gradés profitèrent de la vie facile et agréable à terre pour relâcher leur surveillance et permettre à l'équipage de faire de même<sup>181</sup>. Mais ce qui permit surtout à ces derniers de bénéficier de toutes les libertés fut la mise en place de la compagnie de débarquement, en vue du futur ralliement de la Réunion. Effectivement, trop occupés à préparer leurs troupes, les gradés normalement chargés de la discipline et de la police à bord laissèrent l'équipage globalement sans surveillance. Le commandant dut donc se résoudre à infliger de nombreuses sanctions : pour cette période de deux mois en Afrique du Sud, 19 individus furent condamnés à des peines allant de 15 à 60 jours de prison, pour un total de 435 jours. Les motifs sont généralement l'ivresse, les absences de plus de 24h, l'insolence et les scandales inutiles. Le retour en mer fut finalement salvateur pour les officiers qui n'eurent désormais plus de prétextes pour flâner à terre. Le débarquement à la Réunion fut d'ailleurs pour eux le moment de réaffirmer leur valeur. Richard reconnaît volontiers leur capacité à s'être sorti de leur rôle habituel pour devenir le temps de quelques jours commandant d'armes, administrateurs urbain et portuaire, ou chargés de propagande<sup>182</sup>. Le retour en mer et au travail ne fut cependant pas aussi bénéfique pour le reste de l'équipage. Il reste sujet à des problèmes de comportement, que Richard explique en premier lieu par la fatigue causée par le climat et les maladies. L'alcoolisme aussi est responsable de très nombreuses bagarres et actes d'insubordination, malgré la politique très sévère du commandant à cet égard. Enfin, Jubelin sur le *Brazza* eut, lui aussi, quelques soucis de discipline avec son équipage, dont plusieurs eurent lieu à Madagascar. L'un d'entre eux valut même un dépôt de plainte auprès de l'administrateur-maire de Nossi-Bé<sup>183</sup>. Dans cette affaire, le plaignant accuse l'un des hommes du navire de lui avoir tiré dessus au revolver<sup>184</sup>. Jubelin informe donc l'édile que le coupable est un officier-marinier - dont il se garde de donner le nom -, qu'il décrit comme « de très grande valeur », et qui a reconnu les faits. En conséquence, il sera puni dix jours d'arrêt. Un autre incident a lieu quelques mois plus tard à Diego-Suarez. Dans la soirée du 20 décembre 1943, cinq marins du *Brazza* passent à tabac un matelot de l'Unité Marine de la ville<sup>185</sup>. Ils reprennent ensuite leur route sur laquelle ils croisent un autre soldat, à qui ils demandent s'il appartient à cette même unité. Le malheureux répondant par l'affirmative, il est lui aussi roué de coups. La scène se reproduit ensuite avec un troisième homme, dans les mêmes circonstances. Le rapport du commandant ne précise cependant pas quelles furent les raisons de cet acharnement ni quelles en

181 SHD V-M, TTY 482, Opérations Rapports mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour septembre-octobre 1942 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> novembre 1942, pages 2 et 3

182 *Ibid.*, « Rapport mensuel pour janvier-février 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> mars 1943, page 3

183 Nossi Be aujourd'hui.

184 SHD V-M, TTY 647, Personnel Comptes rendus d'incident 1939 1943, « Coups de revolver à Nossi-Bé », du CF Jubelin à l'administrateur et maire de Nossi-Bé, le 19 novembre 1943

185 *Ibid.*, du CF Jubelin au LV Le Roy commandant de l'Unité Marine de Madagascar, le 23 décembre 1943

furent les conséquences. Il y eut enfin un dernier cas d'indiscipline notable, à Tamatave, au mois d'août 1943. Seulement cette fois-ci, bien qu'il reconnaisse les faits, Jubelin prend catégoriquement la défense de ses hommes. Particulièrement remonté, il écrit au commandant d'armes de la ville un courrier subtilement écrit, mais particulièrement incendiaire<sup>186 187</sup>. Dans celui-ci, il commence par signaler qu'il a envoyé une copie du rapport d'incident directement au gouverneur de l'île et à l'état major d'Alger, dont il rappelle qu'il dépend directement. Il évoque ensuite le contexte : son bâtiment vient d'arriver à Tamatave après quatre ans de guerre et cent trente-cinq jours d'opérations au cours des cinq derniers mois. À terre, un bal est organisé pour les sous-officiers, fête à laquelle ses hommes ne sont naturellement pas invités. Le lendemain, un autre bal est organisé pour les officiers, et de nouveau, cela va de soi, ses hommes ne sont pas invités. Le surlendemain, la propriétaire d'un établissement privé demande que l'orchestre du bord vienne se produire dans son établissement. Seulement, « au moment où l'on a coutume de considérer d'ordinaire [que la soirée] commence, exactement à 20 heures 30 », la gérante, présentée comme alcoolisée, décide de congédier les marins. Cet événement, décrit comme une « brimade injustifiée », va être vécu comme la goutte de trop. Jubelin rappelle, en effet, que son équipage, comme tous les autres, n'aime que trois choses : les femmes, le tabac et le vin. Pour ce qui est des premières, il précise crûment que tous les hôtels sont pleins et que plus aucune prostituée en bonne santé n'est disponible. Les cigarettes sont, elles, introuvables à terre pour ses soldats, bien que beaucoup de civils en possèdent. Quant à l'alcool, s'en voir refuser la consommation lors de cette soirée eut un effet plus dévastateur que s'ils en avaient consommé avec excès. Rien d'anormal à ce que ses marins, qui naviguèrent dans des eaux dangereuses, qui furent couverts d'éloges pour leur discipline dans tous les ports d'Afrique où ils se rendirent, et qui reçurent tout récemment une troisième citation suivie d'une autre du roi d'Angleterre en personne, apprécient peu l'idée de se faire refuser tous les plaisirs que pouvait leur apporter Tamatave, rabaisée par le commandant au rang de simple « station balnéaire ». Jubelin termine ensuite sa lettre en réglant personnellement ses comptes avec le commandant d'armes. Il lui signale que partout où il s'est rendu, toutes les autorités françaises ou étrangères, tant civiles que militaires, lui ont à chaque fois fait l'honneur de lui rendre sa visite. Seul lui, « Officier qui a fait vraisemblablement l'ancienne guerre », n'a pas daigné faire preuve de courtoisie : « Tamatave se réserve décidément tous les privilèges de bienvenue ». Mais il est peu probable qu'avec sa lettre le capitaine de frégate soit parvenu à faire verser une larme au commandant d'armes. Un autre commandant de navire qui eut à rapporter des faits tout aussi

186 V-M, TTY 647, Personnel Comptes rendus d'incident 1939 1943, du CF Jubelin au colonel commandant d'armes de Tamatave, le 21 août 1943

187 Cf. annexe.

étonnants fut le capitaine de corvette Mantelet, quand il prit le commandement du paquebot *Président Doumer*. Les raisons et les conséquences ne furent cependant pas les mêmes. Lui arriva pour sa nouvelle affectation, le 25 mars 1942, en remplacement du capitaine Henri Guinand. Or, lors des présentations, tous les officiers se montrèrent fort hostiles à leur nouveau chef, et lui remirent - tous sauf un -, en guise de cadeau de bienvenue, une demande de débarquement<sup>188</sup>. Dans un premier temps désorienté par un pareil accueil, il comprit rapidement qu'il n'en était pas en fait le responsable. En effet, il s'agissait pour les officiers d'une manière de protester contre le débarquement de leur précédent commandant, qu'ils ne comprenaient pas et donc n'acceptaient pas, le tout dans un contexte de fatigue générale liée à 20 mois de service dans un climat chaud et humide. Ayant admis cela, Mantelet pu entamer des pourparlers avec ses hommes pour les ramener à la raison. Ce fut chose faite moins d'un mois plus tard<sup>189</sup>. Seuls deux n'eurent pas le droit de revenir sur leur décision. Le premier, un officier-mécanicien, fut débarqué en raison de son alcoolisme et de son mauvais esprit. Le deuxième, le chef-radio, parce qu'il était inférieur à sa tâche, mais aussi parce qu'il s'agissait d'un exalté souhaitant à tout prix se battre et rejoindre l'armée de terre. Ce cas de figure de marins, ne se sentant pas à leur place, est effectivement assez courant. Sur l'*Île de France* par exemple, paquebot français commandé par un britannique et sur lequel travaillent beaucoup de marins anglais, le nombre de Français présents à bord diminue considérablement. Ils sont en fait de jeunes marins débarqués volontairement pour aller servir dans des unités combattantes des FFL<sup>190</sup>. Il en va de même pour les hommes du *Félix-Roussel*, qui perd en juin 1942 quelques membres de son personnel militaire<sup>191</sup>. Mais les navires de commerce ne sont pas les seuls à subir ce phénomène. Le *Commandant Duboc* en est, lui aussi, victime. Ainsi, en avril 1942, le commandant de ce navire reçoit une sollicitation de l'un de ses matelots fourriers<sup>192</sup> pour être versé dans l'aéronavale<sup>193</sup>. Elle est suivie le mois suivant par la demande d'un quartier-maître torpilleur, d'un second-maître canonnier, d'un fusiller marin et de quatre mécaniciens pour

188 SHD V-M, TTY 826, Président-Doumer Paquebot, Compte rendu de prise de commandement 1942, du CC auxiliaire Mantelet au CF Lucas commandant FNFL le secteur d'Égypte, le 18 mars 1942

189 *Ibid.*, le 12 avril 1942

190 SHD V-M, TTY 810, Île de France Paquebot, Rapport sur le HMT du bâtiment 1941, « Rapport sur le HMT "Île de France" », à FNFL Londres, le 27 août 1941

191 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, États de présence des canonniers, des mouvements et des notes du personnel militaire, « États des mouvements du personnel militaire entre le 1/04/42 et le 10/42[sic] », le 20 octobre 1942

192 Matelot chargé des dépenses, des comptes.

193 SHD V-M, TTY 196, Opération Correspondance départ et arrivée 1941-1945, Personnel Correspondance départ 1942, du matelot Drouin au LV Gelineaud, le 3 avril 1942

s'embarquer dans un sous-marin<sup>194 195 196</sup>. Puis en juin, le commandant est informé que l'un de ses matelots est requis par l'état-major pour partir en mission directement en France<sup>197</sup>. Enfin le même mois, un matelot demande à quitter le *Duboc* pour la corvette *Renoncule*, qui officie dans les eaux sûrement moins calmes de l'Atlantique nord<sup>198</sup>. La même requête est faite quelques jours plus tard pour embarquer sur la corvette *Commandant Drogou* par un second-maître canonnier et un quartier-maître mécanicien<sup>199</sup>. Mais face à ce phénomène de jeunes matelots exaltés souhaitant quitter le calme de l'océan Indien pour des régions plus agitées, le commandant du *Léopard* Richard relève, lui, une toute autre réalité. Il dénonce, en effet, la présence à bord, et au sein des FNFL en général, d'individus étant « d'incorrigibles ivrognes, ou des indisciplinés en lutte constante contre l'Autorité »<sup>200</sup>. Il explique ce phénomène par le recrutement hâtif effectué au début de la France libre, au moment où les navires avaient urgemment besoin de se reconstituer des équipages. Des hommes, peut-être plus intéressés par l'obtention d'un travail et d'une solde que par l'idéal de libération de la France, furent alors recrutés. Ce qui frustre le plus Richard est son impossibilité à se débarrasser de ces gêneurs. En effet, quand l'un d'entre eux est débarqué disciplinairement suite à un conseil de guerre, il est placé en subsistance dans l'un des différents ports où sont présents les Français libres dans l'océan Indien. Ensuite, il est remplacé par un marin de ce même port. Or bien souvent, ce nouveau est, lui-même, un marin s'étant fait renvoyé d'un autre navire. Les commandants se retrouvent donc avec un problème insoluble. Richard demande alors que ces gens, qu'il chiffre à 20 % des effectifs, soient définitivement écartés, pour que les 80 % restant puissent faire correctement leur travail. Il juge ce problème d'autant plus urgent qu'au moment où il écrit son rapport, en avril 1943, en raison de la libération de l'Afrique française du Nord et du ralliement de l'armée d'Afrique et de sa flotte, il conviendrait de ne pas faire mauvaise figure alors que la Marine Nationale est en pleine restructuration. Enfin, un dernier élément en rapport avec la discipline qui intéresse beaucoup les commandants de navire est le moral des troupes. Celui-ci fait l'objet de nombreux commentaires, notamment quand il est en berne. L'une des principales causes de ces coups de mou est l'éloignement de l'océan Indien avec les principaux théâtres, dont découle un sentiment d'inutilité en raison de l'absence supposée de dangers. L'éternisation de la guerre

194 SHD V-M, TTY 196, Opération Correspondance départ et arrivée 1941-1945, Personnel Correspondance départ 1942, « Personnel du "Commandant Duboc" », du LV Pepin-Lehalleur au CV Directeur du Personnel Équipages, le 12 mai 1942.

195 *Ibid.*, « Débarquement de personnel », du LV Pepin-Lehalleur, le 20 mai 1942.

196 *Ibid.*, « Personnel sous-marinier », du LV Pepin-Lehalleur au CA commandant en chef des FNFL, le 31 mai 1942

197 *Ibid.*, « Débarquement du matelot radio Rello », du LV Pepin-Lehalleur, le 19 juin 1942

198 *Ibid.*, « Débarquement de personnel », du LV Pepin-Lehalleur, le 29 juin 1942

199 *Ibid.*, le 22 juillet 1942.

200 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour le mois de mars 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, page 2

contribue aussi à démoraliser les hommes, qui après des années de campagne ont le sentiment d'être oubliés des états-majors. Les commandants de navire de guerre alertent d'ailleurs régulièrement sur la nécessité d'envisager un retour en Europe, ou au minimum en Afrique du nord. Dans l'attente d'un tel ordre, ils tentent comme ils peuvent de répondre aux angoisses de leurs équipages. Le commandant Richard note, par exemple, que beaucoup de ses marins s'inquiètent pour leur avenir<sup>201</sup>. Ils craignent que leurs spécialités ne leur soient d'aucune utilité de retour à la vie civile, et donc de ne plus être en mesure de trouver du travail. Le pacha demande donc qu'une propagande soit mise en place pour les rassurer sur leurs possibilités d'avenir et les convaincre que leur présence dans la France libre leur servira de tremplin social. De son côté, le commandant du *Brazza*, Jubelin, a une méthode bien à lui pour remonter le moral de ses hommes : la soulerie collective. Il explique sa méthode dans son journal<sup>202</sup>. Le 18 septembre 1943, alors qu'il est en escale à Nossi-Bé après plusieurs missions de convoyage, il décide, avec l'accord de l'administrateur local, d'organiser un buffet. Sont invités à celui-ci les autorités coutumières et les indigènes, qui par leur bonne humeur entraînent tout le monde sur la piste de danse. Et surtout, sont mises à disposition en libre service trois barriques de rhum, placées un peu en hauteur de manière à pouvoir être bues debout directement à la source. Dans ces conditions, la magie peut opérer. Le lendemain, le commandant n'a plus qu'à envoyer les quelques hommes consignés de quart à bord récupérer les marins ivres morts restés à terre. Conscient que certaines personnes regarderaient avec perplexité sa méthode, il écrit : « Règle : une soulerie ordonnée par le commandant est encore une façon d'observer la discipline. Il suffit de s'entendre ». Sur les navires de commerce, le sentiment d'abandon aussi est fort. Il l'est d'autant plus que les hommes présents sur ces navires, qui naviguent inlassablement sur les mêmes eaux pendant des mois, ne perçoivent pas nécessairement l'utilité de leur travail. S'ajoutent à tout cela divers événements qui contribuent à influencer sur le moral, en positif ou en négatif. Pour ce qui est des événements positifs, il est possible de citer l'évacuation de Singapour, à laquelle participe le *Félix-Roussel*. L'équipage, ayant effectué sa mission avec brio et ayant eu l'occasion de voir l'ennemi japonais de près, en sort très regonflé<sup>203</sup>. Aussi, de manière plus insignifiante, le remplacement du capitaine britannique Snowling par le français Arnold a probablement aidé. Bien que son prédécesseur se soit toujours montré très francophile, le nouveau commandant s'est attaché, dès son arrivée, à régler toutes les petites tracasseries qui préoccupaient ses hommes - la mise en place de distribution de vin a aussi sûrement

201 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour le mois de mars 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, page 4

202 Jubelin, Marin de métier, pilote de fortune, page 301.

203 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Rapports d'activité 1942-1943, « Rapport d'activité commandant Arnold », du CF Lucas commandant FNFL du secteur d'Égypte au commissaire national de la marine marchande à Londres, le 4 novembre 1942, page 1



beaucoup aidé.<sup>204</sup>. Mais d'autres événements ont eu un impact négatif. L'un d'entre eux est le débarquement anglo-américain en Afrique du nord. Si l'annonce de l'attaque a, dans un premier temps, suscité une vague d'enthousiasme et d'espoir, la nouvelle de la mise en place à la tête des affaires de l'amiral Darlan a provoqué un immense malaise. Elle provoque même divers incidents à bord du *Léopard* et du *Brazza*. Dans le premier, Richard observe certains membres de l'équipage discutant de l'autorité des chefs de la France libre et faisant des « allusions surnoises et des menaces pour le jour du "règlement des comptes" »<sup>205</sup>. Jubelin a, lui, affaire à deux refus collectifs d'obéissance, qu'il parvient à résorber en organisant et en participant à des causeries avec l'ensemble de ses hommes<sup>206</sup>. Finalement, l'assassina de l'Amiral de la flotte permet de calmer les esprits. Il se traduit sur le *Brazza* par un « vif mouvement de joie », et sur le *Félix-Roussel* par un grand regain d'espoir en l'avenir.

Il y eut donc bien chez les marins français, dans l'océan Indien, des problèmes de discipline. Mais s'ils furent la source de quelques incidents à terre comme à bord, ils n'allèrent jamais jusqu'à l'immobilisation totale des navires pour cause de mutinerie. Tout au plus, se limitèrent-ils à des bagarres, des petits larcins<sup>207</sup> ou des provocations à l'encontre d'officiers. Ainsi, les commandants de navire parvinrent à maintenir un voile de discrétion sur ces troubles de manière à ce qu'ils n'entachent pas trop la réputation des FNFL aux yeux des nations Alliées - il serait d'ailleurs intéressant de fouiller dans les archives de ces dernières pour connaître leur sentiment précis à ce sujet. Parmi les causes évoquées, l'éternisation du conflit et l'envie de partir pour aller en découdre avec les Allemands directement en Europe sont sans doute très classiques. Ce qui est plus étonnant peut-être est la présence de marins décrits comme n'ayant rien à faire dans la marine. Présentés comme d'incorrigibles perturbateurs, uniquement engagés dans l'espoir d'assurer leur sécurité financière, ils sont la source d'une immense dépense d'énergie de la part des officiers qui ont à les supporter, et qui rencontrent bien du mal à s'en débarrasser.

## B. Une communauté soudée

Pendant la guerre, les Français libres forment une communauté soudée. Ils n'ont d'ailleurs pas vraiment le choix, les Français restés en France n'étant pas disponibles pour leur témoigner leurs

204 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Rapports d'activité 1942-1943, « Rapport sur le navire - ses activités, son personnel », du CC Arnold, page 6

205 SHD V-M, TTY 482, Opération Rapport Mensuel d'activité 1940-1943, « Rapport mensuel pour le mois de mars 1943 », du CF Richard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, page 4

206 SHD V-M, TTY 646, Opération Correspondance, Opération Correspondance départ 1943, « Note pour le chef d'État Major », du CF Jubelin, le 5 février 1943, page 1

207 SHD V-M, TTY 647, Dossier Vol 1941, « Procès-verbal de réunion d'une commission d'enquête », du CC Roux, le 3 septembre 1941

sentiments, et ceux qu'ils ont l'occasion de croiser, souvent des militaires, leur étant fortement hostiles. Se créent donc de nombreuses fraternités d'armes qui perdureront après la guerre. En attendant, sur les navires FNFL de l'océan Indien, les marins ont maintes fois l'occasion de se croiser et d'apprendre à se connaître. Les années de guerre sur le même vaisseau, la promiscuité et la routine favorisent cela. Le commandant Jubelin en témoigne dans son journal, quelques jours avant de céder son commandement à son successeur, le capitaine de frégate Jacquet<sup>208</sup>. Il y écrit que le marin le plus récemment admis à bord est déjà présent depuis deux ans. Ce bleu n'a donc à son actif que sept-cent-trente exercices à son poste de combat... Avec une pareille longévité, le commandant du *Brazza* affirme connaître le caractère de chacun de ses hommes : « Denaux toujours furieux, Coucques l'air absent, Goudchaux avec ses traits tourmentés, Capitaine muet comme un poisson ; monotonie ! Hodge est courtois, Marnac avide de changement, Bienfait timide, et Fabre, gentil mais fanfaron ; monotonie ! Froger, l'esprit lointain, rêve toujours de quelque jolie fille et Duval, inquiet, pense sans cesse aux malheurs de son pays [il est tchécoslovaque, ndlr] ; monotonie ! ». Dans l'autre sens, il estime n'avoir plus rien à apprendre à son équipage, tant sur les divers événements politiques que sur comment bien faire leur travail. Le départ du navire et la passation de pouvoir se font donc le cœur lourd pour tout le monde. À l'inverse, les relations entre Français libres et Français vichystes sont beaucoup plus houleuses. Justement, quand il était encore à la tête du *Brazza*, Jubelin a rédigé un rapport témoignant d'une visite effectuée - après les événements d'Afrique du nord - par des officiers de son bord, ayant avant la guerre appartenu à la marine marchande, à deux cargos français qu'ils rencontrèrent dans un port<sup>209</sup>. L'accueil y est décrit comme « correct mais très froid ». Les officiers de ces navires détestent les Anglo-américains - ce qui, pour les Américains, est un sentiment partagé par certains Français libres après l'installation de Darlan au pouvoir - et considèrent les partisans du général de Gaulle comme des traîtres. Pour se justifier, ils évoquent la vie paisible qu'ils avaient avant d'être forcés à revenir à la guerre par les Britanniques. Désormais, ils ne peuvent plus rendre visite à leurs familles, auxquelles ils pouvaient auparavant subvenir par leur commerce avec la France. Évidemment, un tel raisonnement ne peut que se faire s'étrangler Jubelin et ses gradés. Le capitaine de frégate note cependant une réaction différente de la part des équipages de ces bâtiments. À condition que leurs chefs aient le dos tourné, ils sont beaucoup plus amicaux et se montrent très désireux de rejoindre la France libre. En effet, si les équipages de navire sont susceptibles de s'entendre entre eux, l'incompréhension est totale entre les officiers. Le commandant du *Brazza* a d'ailleurs conservé dans ses papiers le résumé d'une

208 Jubelin, *Marin de métier, pilote de fortune*, page 306.

209 SHD V-M, TTY 646, *Opération Correspondance*, *Opération Correspondance départ 1943*, « Note pour le chef d'État Major », du CF Jubelin, le 5 février 1943, page 2

conversation datant de septembre 1940 entre le lieutenant de vaisseau vichyste Vautherin, commandant en second du sous-marin *Ajax*, coulé quelques jours plus tôt lors de la bataille de Dakar, et le lieutenant de vaisseau Français libre de la Porte des Vaux, commandant de l'avisos *Commandant Dominé*<sup>210</sup>. Dans celle-ci, le premier explique que les marins n'accepteront jamais le moindre étranger à Dakar - Allemands, Italiens et Français libres inclus - et que l'Angleterre est impardonnable pour avoir abîmé le *Richelieu*. Ils croient en un plan secret de Pétain et envisagent déjà un partage de l'Empire entre la France, l'Allemagne et l'Italie. De la Porte de Vaux s'échine à lui expliquer que, s'ils admettent la défense d'une partie réduite de l'Empire avec une marine désarmée, il n'y a pas de raison pour qu'ils n'admettent pas la défense de tout l'Empire avec toute la marine. Sans renier ses convictions, le vichyste infléchit son opinion vis-à-vis de son interlocuteur : si au premier jour, il l'aurait volontiers condamné à mort lors d'un conseil de guerre, il se contenterait désormais de lui infliger trente jours d'arrêt à faire sur son propre navire, dont il conserverait le commandement. Forcément, une telle tension entre les deux camps suscite une très forte méfiance quand, pour diverses raisons, d'anciens loyalistes sont amenés à se rallier à la cause alliée. La situation est encore plus cocasse quand ce sont des anciens du *Bougainville* qui viennent servir à bord du *Savorgnan de Brazza*. Il faut en effet rappeler que, en novembre 1940, durant la campagne du Gabon, les deux *sister-ships* se firent face et s'affrontèrent dans un combat au terme duquel le *Bougainville* fut coulé. Faits prisonniers, certains des matelots choisirent de poursuivre la guerre aux côtés des Français libres. Le commandant Jubelin observe que dans son propre navire ils sont quatre à avoir fait ce choix<sup>211</sup>. Il fait toutefois remarquer que cette situation est loin d'être singulière : un autre ancien du *Bougainville*, le commandant en second, est devenu commandant de la division des sous-marins de Dundee (Écosse), et un autre, qui fut le responsable du canon qui a tiré le premier coup, a rejoint les commandos de la France libre. En fait, son rapport lui sert surtout à prouver la culpabilité des vichystes, qui selon de nombreux témoignages au sein même du *Bougainville* auraient été les premiers à faire feu. Il cite aussi l'ordre qu'avait reçu le navire malheureux d'attaquer à vue tout bâtiment arborant la croix de Lorraine. Mais pour ce qui est des troubles que pourrait poser la présence à bord d'anciens loyalistes, il n'en relève aucun. Pourtant, si sa méfiance à leur égard n'est pas justifiée, d'autres la partagent. C'est le cas du capitaine de corvette Arnold, commandant du *Félix-Roussel*. Dès octobre 1942 - donc avant le débarquement anglo-américain d'Afrique du nord - il tire l'alarme quant à la venue de personnel fraîchement rallié

210 SHD V-M, TTY 647, Personnel État d'esprit des marins du gouvernement de Vichy 1940, « État d'esprit des marins du gouvernement de Vichy », du LV de la Porte de Vaux, le 4 octobre 1940, pages 2 à 4

211 *Ibid.*, Personnel Correspondance départ 1943, du CF Jubelin au capitaine Leydet représentant du général de Gaulle à Gibraltar, le 1<sup>er</sup> avril 1943, pages 1 et 2

pour compléter son équipage<sup>212</sup>. Tout comme Jubelin, il estime que la précocité de l'engagement des ralliés de 1940 en a fait une communauté soudée et que l'apport de « tardifs » fera toujours l'objet d'un certain rejet. Il admet quelques exceptions, mais elles doivent être rares et dûment justifiées. Ce serait, par exemple, le cas pour un évadé spectaculaire de France, pour lequel on ne pourrait pas reprocher son attentisme et son manque d'implication quant au salut de la patrie. Au contraire, des matelots internés plusieurs mois dans un camp anglais après l'arraisonnement de leur navire choisissant finalement de se rallier ne manqueraient pas d'entendre dans leur dos quelques noms d'oiseaux. Pour justifier son opinion, il cite les propos de ses maîtres de pont parlant de leurs homologues du *Maréchal Gallieni*, cargo français saisi par les Anglais quelques jours plus tôt : « on ne parle plus la même langue, même s'ils ralliaient il ne faudrait pas qu'ils viennent ici, on ne s'arrangerait pas ». Pourtant, dans les autres exemples qu'il cite, Arnold reconnaît que son avis comporte des failles. Il rapporte ainsi que lorsqu'il était en formation sur le *Commandant Duboc*, deux hommes se sont battus, l'un disant à l'autre : « J'ai pas attendu la dernière heure comme toi moi ! ». Mais deux détails tendent à minimiser la valeur de cette phrase. Le premier est que la bagarre eut lieu un soir de fête. Probablement que d'autres facteurs expliquent l'échauffourée... Et puis surtout, les deux hommes se sont ralliés en même temps, à quelques jours près : l'un fin juin, l'autre mi-juillet. L'argument d'une communauté soudée qui rejette tous les tardifs a du mal à tenir. Enfin, il cite aussi le cas de marins du cargo *Dupleix*, qui après plusieurs mois de camps à Batavia<sup>213</sup> furent embarqués sur le *Félix-Roussel*. Malgré ses doutes lors de leur arrivée, il doit admettre qu'ils sont maintenant intégrés. En fait, quelques mois plus tard, le commandant Arnold va reconnaître qu'il s'est totalement trompé sur ce sujet<sup>214</sup>. Depuis les événements d'Afrique du nord et l'invasion de la zone libre par les Allemands, beaucoup de marins se sont embarqués à son bord. Or, contrairement à ses prédictions, ils furent pleinement intégrés par l'équipage, même par ceux de ses hommes de prime abord les plus véhéments à l'encontre des ralliés de dernière minute. Pour justifier son erreur, il explique que les nouveaux venus ont conscience des critiques qu'ils reçoivent, et mettent donc beaucoup de bonne volonté dans l'exercice de leurs fonctions. Et puis bien sûr, il y a le nouveau contexte, qui incite les hommes à mettre de côté leurs rancœurs et à faire cause commune pour le reste de la guerre.

En somme, il y a bien pendant la guerre un sentiment d'appartenance à un groupe restreint. Et peut-être, du fait de la longueur des missions dans l'océan Indien, qu'il est plus fort dans cette région.

212 SHD V-M, TTY 804, Félix-Roussel Paquebot, Rapports d'activité 1942-1943, «Rapport sur le navire - ses activités, son personnel », du CC Arnold, le 21 octobre 1942, pages 5 et 6

213 Jakarta aujourd'hui.

214 *Ibid.*, Rapports d'activité 1942-1943, du CC Arnold au CF Lucas commandant FNFL du secteur d'Egypte, le 2 janvier 1943, pages 2 et 3

Mais il convient toutefois de ne pas l'exagérer. Ce sentiment est commun à tous les FNFL, et se retrouve sur tous les navires, ces derniers formant des micro-sociétés. Les commandants de navire eux-mêmes, contrairement à ce qu'ils avaient anticipé, durent bien reconnaître que les déclarations d'hostilité de leurs hommes vis-à-vis des tardifs se limitèrent à des mots et ne se traduisirent pas en actes. Les rancœurs laissèrent la place à la bonne volonté, et il n'y eut pas d'incidents. Cette réussite doit sûrement au fait que le nombre de ralliés intégrant des bâtiments FNFL fut très limité, se noyant donc dans la masse. Au contraire, quand des navires français libres eurent à croiser au port des navires ex-loyalistes, les tensions furent beaucoup plus vives<sup>215</sup>. Enfin, s'il y a bien un champ sur lequel les Français libres et ralliés de plus ou moins dernière minute se livrèrent bataille, c'est celui des mémoires. La littérature est riche des récits et des souvenirs faits par les soldats des deux bords, de l'amiral Auphan, grand défenseur de la mémoire du maréchal Pétain, à Étienne Schlumberger, vif détracteur du premier. Jubelin a d'ailleurs bien choisi son camp. Dans la postface de ses mémoires, il écrit : « Mais la littérature justificative d'après guerre ne laisse pas d'être irritante. Je me sens de moins en moins indulgent avec ceux qui auraient tout gagné à se taire ; l'imposture est devenue trop arrogante »<sup>216</sup>.

215 Étienne Schlumberger et Alain Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française: 1940-1944* (Paris (France): Maisonneuve & Larose, 2004).

216 Jubelin, Marin de métier, pilote de fortune, page 353.

## Conclusion

Dans l'océan Indien, les FNFL sont les ambassadeurs de la France libre. Sur place, elles ont pour rôle de faire respecter la souveraineté française. Elles le font en rappelant à tous que certains des territoires de la région sont français et que toute remise en cause de ce fait n'est pas à l'ordre du jour. Ce rappel s'adresse autant aux vichystes, accusés de favoriser les intérêts de l'ennemi sur place, qu'aux Britanniques, que l'on soupçonne de vouloir profiter de l'affaiblissement temporaire de la France pour l'évincer de ses colonies. Mais elles ont aussi pour rôle de faire se relever le prestige et l'image du pays. Par leur présence, elles montrent aux Alliés qu'il y a encore des Français qui n'ont pas renoncé à se battre, qu'ils forment une armée disciplinée et efficace, capable d'être déployée dans des théâtres aussi éloignés que l'océan Indien. Cette tâche de respectabilité est accomplie à toutes les échelles, tant par les simples matelots, qui se signalent par leur bonne tenue et leur bon comportement à terre, que par leurs officiers, qui mènent quantité de mondanités auprès de leurs pairs étrangers. Et puis, c'est surtout au cours de missions en mer que les Français libres peuvent le plus briller. Les nombreuses missions d'escorte leur attirent la sympathie des navires marchands, les missions de patrouille leur permettent de se rendre utiles auprès du commandement britannique, et l'opération de libération de la Réunion leur offre l'occasion de rappeler qu'ils sont une force sur laquelle il faut compter. Il convient toutefois de nuancer cela en rappelant qu'il n'est pas possible de statuer, en se basant uniquement sur les retours qu'en font les officiers français, sur la réelle efficacité de cette stratégie. Pouvoir bénéficier des archives de tous les protagonistes permettrait sans doute de parer cette tare. Enfin, comme tous les ambassadeurs, les FNFL renseignent l'état-major à Londres sur tout ce qu'elles observent. Les commandants de navire sont autant attentifs à l'image que laissent leurs hommes quand ils descendent à terre qu'à l'opinion qu'ont les populations et les autorités locales sur eux et la France libre en général. Ils ne se lassent donc pas d'envoyer des rapports sur l'influence néfaste que pourraient avoir certains groupes politiques hostiles aux intérêts de la France libre, ainsi que de juger de l'efficacité des agents du général de Gaulle spécifiquement chargés de promouvoir leur mouvement. À ce rôle d'ambassadeur s'ajoute celui de combattant. Mais compte tenu de la faiblesse des effectifs dont disposent les FNFL sur place, les Français libres ne peuvent pas espérer avoir un impact décisif. Même en tenant compte du fait qu'ils sont totalement absents de la façade maritime s'étendant des Indes britanniques à l'Australie, la zone à couvrir reste bien trop vaste. Le long de l'Afrique orientale, seuls trois navires, le *Commandant Duboc*, le *Léopard* et le *Savorgnan de Brazza* sont véritablement présents. Et encore, parfois plusieurs mois s'écoulent avant qu'un seul d'entre eux n'arrive. Dans

ces conditions, il leur est difficile de pouvoir prétendre à un quelconque commandement, et ils doivent donc se contenter d'assister de leur mieux les Alliés. Toutefois, la faiblesse des effectifs dans l'océan Indien est à l'image du reste de la France libre. Elle n'est pas non plus dramatique compte tenu du fait qu'il n'y a pas sur place de menace imminente. À Madagascar, à la Réunion et sur la corne Africaine, les forces vichystes et italiennes sont sous blocus et sont bien incapables de contester la suprématie en mer des Alliés. Cette situation oblige donc les bâtiments présents à ne se rendre que là où ils sont le plus nécessaires. En 1941, ils se relaient en mer Rouge pour soutenir l'effort de guerre en Éthiopie et en Somalie. Puis, entre 1942 et 1944, ils se regroupent autour de Madagascar et de l'Afrique du Sud, où passent à proximité de nombreux convois faisant le voyage entre l'Asie et l'Europe, afin d'y faire de la lutte anti-sous-marine. L'opération de libération de la Réunion prouve enfin qu'ils sont capables à leur petite échelle de mener seuls une mission de combat, sur mer comme sur terre. Certes, la prise de l'île est une maigre consolation après la capture de Madagascar par les Britanniques, mais il s'agit d'un signal fort envoyé à ceux qui douteraient de l'intérêt d'associer les Français à l'œuvre de libération de l'Europe. Et puis, compte tenu des difficultés logistiques que connaissent les FNFL dans l'océan Indien, la présence, même en nombre limité, de navires n'est pas un mal. Le manque de pièces détachées et la vétusté des bateaux ont bien plus souvent cloué les navires au port que ne l'ont fait une torpille ou un canon adverse. D'ailleurs à propos de ces derniers, leur résultat est éloquent puisqu'ils ne sont parvenus à envoyer par le fond aucun des navires français libres. Les maladies ont, quant à elles, un bien meilleur bilan, puisqu'elles ont réussi, et ce malgré toutes les tentatives pour empêcher cela, à gravement perturber le service à bord. La virulence des problèmes sanitaires, causés par le climat tropical et la faible disponibilité de moyens de traitement, sont d'ailleurs une des caractéristiques de l'océan Indien. Il en découle que les commandants de navire n'ont de cesse de demander que leurs bâtiments soient renvoyés ailleurs, peu importe que ce soit en Angleterre, en Méditerranée ou dans le Pacifique. Ils insistent d'autant plus qu'au fur et à mesure que la guerre avance, les équipages se lassent et n'aspirent, pour certains, qu'à rentrer au pays, pour d'autres qu'à un peu plus d'actions. Du moins, c'est ce qu'en concluent les commandants dans tous les rapports qu'ils font. Or, pour toutes ces questions touchant à la discipline, la parole est toujours donnée aux officiers. Il serait intéressant, pour peu que cela soit possible, d'interroger directement les hommes sur leur propre comportement, ainsi que sur celui de leurs chefs. Alors, que reste-t-il aujourd'hui des FNFL dans l'océan Indien ? Peu de choses, si ce n'est l'opportunité de dire que grâce à leur présence, les marins de la France libre furent actifs sur toutes les mers du monde. S'ajoute à cela, chaque année, une cérémonie au Port à la Réunion commémorant le souvenir du ralliement de l'île, aussi immortalisé par une plaque

à Saint-Denis. Enfin, le bâtiment-école *Léopard*, comme tous les navires portant un nom de vaisseau ayant appartenu à la France libre, conserve le droit d'arborer le pavillon de beaupré à la croix de Lorraine.



## Annexes

### Jules Evenou (alias Jacques Richard)



Photographie issue du site *Parcours de vie dans la Royale*

Jules Evenou est né le 12 juillet 1908 à Pléguien dans les Côtes-d'Armor (Côtes-du-Nord). Fils de marin, il entre à l'école navale en 1927 et en sort, deux ans plus tard, avec le grade d'enseigne de vaisseau de 2<sup>e</sup> classe. Embarqué sur différents navires, il est sur le contre-torpilleur *Tigre* puis sur le sous-marin *Surcouf* lors du début de la guerre. Le 17 juin, c'est avec le grade de lieutenant de vaisseau et à bord du *Courbet* qu'il quitte Cherbourg pour l'Angleterre. Dès le mois d'août, il s'engage dans les FNFL sous le nom de Jacques Richard et prend le commandement du contre-torpilleur *Léopard*. Il s'illustre à son bord, le 24 février 1941, en attaquant à la grenade un sous-marin allemand et en parvenant probablement à le couler, puis pour la même raison, le 11 juillet 1942, cette fois aux côtés des navires anglais *Pelican* et *Spry*. En novembre 1942, il réussit à s'emparer avec son équipage de l'île de la Réunion et à y installer un gouverneur gaulliste. Promu capitaine de frégate en avril 1943, il retourne en Méditerranée où il s'échoue au large de la Libye le 27 mai. Un mois plus tard, il est nommé sous-chef d'état major de la marine à Alger, puis en janvier 1944, commandant de la marine à Madagascar. Après la guerre, il poursuit sa carrière militaire. Jules Evenou décède finalement le 2 novembre 2022 avec le grade d'amiral et le titre de Compagnon de la Libération<sup>217</sup>.

217 « Jules EVENOU », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 30 août 2022, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/jules-evenou>.

## André Jubelin



Photographie issue du site *Parcours de vie dans la Royale*

André Jubelin est né le 28 juillet 1906 à Toulon dans le Var. Issu d'une famille de marins, il entre à l'école navale en 1925. S'intéressant à l'aéronavale, il obtient son brevet de pilote en 1930. Il retourne ensuite à une formation navale, et est fait lieutenant de vaisseau en 1935. Embarqué sur le croiseur *Lamotte-Picquet*, il est à Saïgon le jour de l'armistice. Choisisant de continuer la lutte, il s'évade d'Indochine sur un avion-école et atterrit après plusieurs heures de vol en Malaisie britannique. Nommé commandant par intérim du cuirassé *Courbet*, il participe à la défense aérienne de Portsmouth, d'où il abat trois avions ennemis. Promu capitaine de corvette en mars 1941, il quitte la marine pour la *Royal Air Force* le mois suivant. Après formation, il va au sein d'une escadrille de dix-huit appareils participer à soixante-douze missions offensives de jour comme de nuit. Finalement désigné pour prendre le commandement de l'avisos colonial *Savorgnan de Brazza*, il regagne la mer, en août 1942. À sa tête jusqu'en février 1944, il ajoute à son tableau de chasse deux avions et deux sous-marins (victoires non homologuées). Après quoi, il est affecté au cabinet du ministre de la marine. Après la guerre, il retourne en Indochine sur le *Triomphant*, avec lequel il entre le premier à Saïgon et à Haïphong. Il poursuit ensuite sa carrière militaire, qu'il achève en 1967 avec le grade d'amiral. André Jubelin décède finalement le 7 mai 1986<sup>218</sup>.

218 Chaline et Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, page 298.

## André Roux

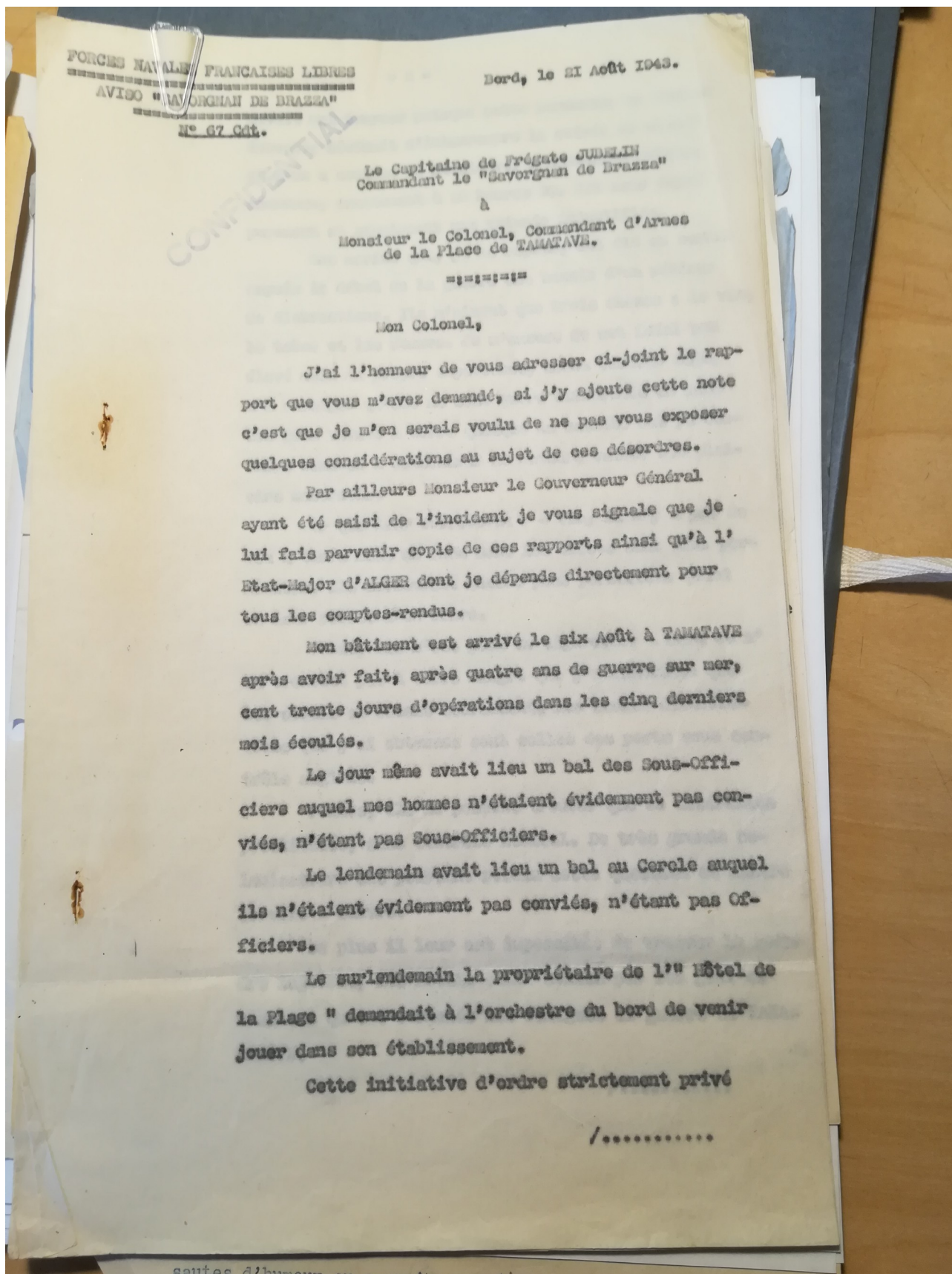


Photographie issue du site *Parcours de vie dans la Royale*

André Roux est né le 7 février 1907 à Rennes dans l'Ille-et-Vilaine. Il entre à l'école navale en 1926. Suivant ensuite une formation d'officier marinier, il embarque, en mai 1938, sur l'avisos colonial *Savorgnan de Brazza*. Au début de la guerre, il participe à l'expédition de Norvège puis à la protection de la Manche lors de l'évacuation de Dunkerque. C'est au terme de cette mission qu'il arrive en Angleterre. Il s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, et le 18 août il obtient le commandement du *Brazza*. Durant la seconde moitié de 1940, il participe à l'opération sur Dakar et à la campagne du Gabon, au cours de laquelle il croise et coule le *Bougainville*. En 1941, il part en mer Rouge pour assister les unités FFL à terre. L'année suivante, il retourne en Angleterre pour participer aux convois de l'Atlantique, avant d'être directement affecté à l'état-major des FNFL au mois d'août. Ensuite, en 1943, il est nommé à la tête du *Commandant Duboc* et de la 1<sup>er</sup> division des avisos escorteurs. Il finit la guerre avec le grade de capitaine de frégate à la mission navale de Londres. Après la guerre, il poursuit sa carrière militaire, qu'il achève en 1961 avec le grade de contre-amiral. André Roux décède finalement le 4 décembre 1983 avec le titre de Compagnon de la Libération<sup>219</sup>.

219 « André ROUX », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 30 août 2022, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/andre-roux>.

Lettre du commandant Jubelin au commandant d'armes de Tamatave à propos des incidents survenus en ville



T T Y 647

- 2 -

devenait mal tourner puisque cette personne, en état d'ivresse, décidait d'interrompre la soirée au moment où l'on a coutume de considérer d'ordinaire qu'elle commence, exactement à 20 heures 30. Cet acte était purement et simplement une brimade injustifiée.

Les marins qui, je le répète, ont été au combat depuis le début de la guerre ont besoin d'un minimum de distractions. Ils n'aiment que trois choses : le vin, le tabac et les femmes. Je m'excuse de cet idéal peu élevé mais ma propre expérience, assez vieille déjà, m'a enseigné qu'ils ne sont guère différents en cela des gens vivant à terre quoique la satiété eût pu conduire ceux-ci à considérer de moindre valeur ces plaisirs matériels.

Or que leur offre-t-on ? - Vin, il n'y a pas de vin à terre mais un rhum dont les effets sont plus pernicieux. Ils deviennent encore plus pernicieux quand on leur refuse d'en boire.

Tabac, ils n'ont plus de cigarettes à bord et n'en trouvent pas à terre malgré que j'ai constaté que les civils en fument énormément. Les seules distributions que j'ai obtenues sont celles des ports sous contrôle anglais.

Femmes, ils ne peuvent trouver que de misérables prostituées, sans contrôle médical. De très grands colonisateurs ont pourtant résolu cette question et montré la voie à suivre.

De plus il leur est impossible de trouver le moindre logement, les hôtels étant bondés par les gens en vacances qu'ont surmenés les fatigues de guerre de TANAHARIVE.

/.....

Ils ont par ailleurs le spectacle d'une aimable station balnéaire dont chaque plaisir leur est refusé malgré qu'il soit la part d'un grand nombre de jeunes hommes de santé florissante et d'un patriotisme éprouvé.

Mon Colonel, je m'étonne simplement que, provoqués soit en paroles sur des points de vue politiques, soit par des brimades grossières, mes hommes montrent souvent une longanimité méritoire.

Je m'étonne qu'il existe tant de sociétés pour le confort des Combattants, tant de discours et tant d'articles pour vanter leur héroïsme, ce dont ils n'ont cure, tant d'affichage de sentiments d'autant plus véhéments qu'ils sont de plus fraîches date, je m'étonne qu'il y ait tant de fêtes de bienfaisance destinées à l'amusement local sans qu'à toutes ces manifestations soit lié un sentiment plus sincère pour les soldats d'une cause dont tout le monde se réclame.

Il ne fait doute pour personne qu'il y a eu ces derniers mois de très nombreux survivants recueillis dans les parages de Madagascar. Nous venons d'en sauver encore près de cent il y a cinq jours.

Sans avoir à connaître du secret des opérations, dont ils n'entrevoient que la centième partie, la vue de ces naufragés devrait suggérer à beaucoup qu'il existe quelques dangers réels sur mer. Cette constatation pourrait les conduire à une généreuse indignation quand la tenancière d'un café refuse de servir, dans les conditions que l'on sait, ceux-là mêmes qui courent ces dangers. Elle pourrait d'ailleurs leur suggérer bien d'autres choses.

Je déteste par principe toute violence mais je ne

/.....

commande pas des séminaristes, je commande des gens vieux de quatre ans de combats jusqu'ici victorieux. Je ne m'étonne pas, s'ils sont victimes de brimades injustifiées, que ces gens détonent un peu dans le calme de votre station balnéaire.

Après ces incidents, on a émis devant moi, fort aimablement, des doutes sur les sentiments de discipline de mon équipage.

Je tiens à noter que des faits analogues ne se sont jamais produits auparavant et la courtoisie de mes hommes a fait l'objet de comptes-rendus élogieux dans des pays comme ceux d'Afrique Equatoriale, DOUALA en particulier, où les sentiments de chaleur pour les Combattants ne sont pas un vain mot.

Il ne suffit de plus de préciser que le bâtiment vient de recevoir sa troisième citation avec le droit au port de la fourragère ainsi que, la semaine dernière, une citation de Sa Majesté le Roi d'Angleterre.

Le militaire de carrière que vous êtes ne doutera pas un seul instant qu'après de longues années de tribulations ces résultats puissent être atteints sans une discipline très stricte.

Je tiens à finir sur une note plus personnelle. Partout où je suis passé, et j'ai eu de très nombreuses escales, j'ai fait conformément au règlement mes visites officielles aux Autorités Françaises ou Etrangères locales. Monsieur le Gouverneur de GIBRALTAR, Monsieur le Gouverneur de FREETOWN, Monsieur le Gouverneur Général GOURNARIE, tous les Officiers Généraux Français ou étrangers de la Marine, de l'Armée ou de l'Air n'ont pas dédaigné de rendre cette visite à mon bord dans les

/.....

délais réglementaires.

Ce règlement a été observé notamment par les autorités locales Françaises de DIEGO-SUAREZ.

Seules les visites officielles que j'ai faites à TAMATAVE, à vous, mon Colonel, en particulier, ne m'ont pas été rendues. Il est naturel que je puisse m'en montrer surpris, TAMATAVE se réserve décidément tous les privilèges de bienvenue.

Je veux que vous sachiez enfin, mon Colonel, que si j'ai pris la peine d'écrire une aussi longue lettre c'est que je m'adresse à un Officier qui a fait vraisemblablement l'ancienne guerre et qui peut mieux comprendre que d'autres ce dont je parle malgré que le point de vue maritime, plus complexe, soit ignoré de beaucoup de gens. C'est pour cela que je m'efforce à le faire entendre.

*A. J. J.*



### Liste des commandants de navires militaires

Navire	Commandant	Date de prise De commandement	Second
Léopard	LABLACHE-COMBIER Charles	?	?
	EVENOU Jules	03/10/40	BARAQUIN Raymond
Savorgnan de Brazza	ROUX André	18/08/40	?
	JUBELIN André	?/08/1942	DESPREAUX Paul
	JAQUET Georges	?	PORRET Pierre
	PORRET Pierre(interim)	±16/09/44	?
	GALLERET Paul	04/11/44	PORRET Pierre
Commandant Duboc	BOURGINE Marcel	?/08/40	ROSSIGNOL Georges GELINEAUD Paul
	PEPIN-LEHALLEUR Jacques	07/04/42	?
	BARAQUIN Raymond(interim)	?	TRUPIER Jacques
	DE RESSEGUIER LOUIS(interim)	?	?
	ROUX André	?/09/43	?
	BAUDOIN	06/02/45	?
	GILLY Pierre	28/08/40	?
Triomphant	ORTOLI Paul	01/07/42	?
	GILLY Pierre	±26/11/43	BOURGINE Marcel BARAQUIN Raymond
	JUBELIN André	?/05/1945	?

### Liste des commandants de navires de commerce

Navire	Allégeance	Lieu de Réquisition	Date de L'immobilisation Du navire par la force	Date à laquelle Le commandant est Informé de la réquisition	Date de Réquisition	Commandant	Date de prise De commandement
Félix-Roussel	État Français	Suez	18/07/40	18/07/40	18/07/40	GEORGES	?
	France Libre					DEFPEZ Jean	?/08/40
						SCHOLIN Tage (br)	?/11/40
						SNOWLING (br)	?
						ARNOLD Jean	10/03/42
TALON André	?/11/1944						
Espérance	État Français	Aden	27/09/40	25/10/40	25/10/40	COFFIN	?
Île de France	France Libre	Singapour	06/07/40	19/07/40	24/07/40	?	?
	État Français					FONTAINE Albert	?
Pasteur	France Libre	Halifax	04/07/40	30/07/40	08/08/40	(br)	?
	État Français					PETIOT	?
Président Doumer	France Libre	Port-Saïd	19/07/40	18/07/40	19/07/40	SNOW (br)	?
	État Français					LABELLE Louis	?
	France Libre					GUINAND Henri	?
						MANTELET Jean	25/03/42

### Liste des navires FNFL dans l'océan Indien

Type de navire	Nom
Aviso	Commandant Dominé
Aviso	Commandant Duboc
Aviso	Savorgnan de Brazza
Cargo	Fort-Lamy
Cargo	Ville de Majunga
Cargo	Ville de Strasbourg
Cargo	Ville d'Amiens
Contre-torpilleur	Léopard
Contre-torpilleur	Triomphant
Paquebot	Cap Saint-Jacques
Paquebot	Espérance
Paquebot	Félix-Roussel
Paquebot	Île de France
Paquebot	Pasteur
Paquebot	Président Doumer
Paquebot	Touareg

Localisation du Savorgnan de Brazza					
Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ
Durban		25/03/41	Zeilah	18/07/41	19/07/41
Port-Soudan	11/04/41	12/04/41	Aden	19/07/41	23/07/41
	14/04/41	14/04/41	Zeilah		25/07/41
Mersa Kuba	14/04/41	17/04/41	Aden	29/07/41	08/08/41
Massaoua	17/04/41	19/04/41	Angar	08/08/41	27/08/41
Mersa Kuba	19/04/41		Aden	05/09/41	21/09/41
Massaoua		21/04/41	Zeilah	22/09/41	22/09/41
Mersa Kuba	22/04/41		Assab		24/09/41
Massaoua	23/04/41	24/04/41	Zeilah	26/09/41	26/09/41
Aden	01/05/41		Aden		27/09/41
Berbera	10/05/41	10/05/41	Angar	29/09/41	08/10/41
Aden	10/05/41	14/05/41	Aden		09/10/41
Zeilah		17/05/41	Périm	10/10/41	
Aden	18/05/41	31/05/41	Assab	11/10/41	11/10/41
Zeilah	01/06/41		Aden	12/10/41	
Aden	03/06/41		Angar		28/10/41
Périm	10/06/41	10/06/41	Aden		21/11/41
Aden	10/06/41		Périm		12/12/41
Périm	29/06/41	30/06/41	Aden		29/12/41
Aden	30/06/41		Périm	02/01/42	02/01/42
Angar		10/07/41	Aden	11/01/42	11/01/42
Djibouti	14/07/41	14/07/41	Durban	25/01/42	
Zeilah	16/07/41		Simonstown		13/02/42
Assab	17/07/41	18/07/41	Pointe-Noire		04/03/42

Localisation du Savorgnan de Brazza								
Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ
Pointe-Noire		04/06/43	Nosy Be	16/09/43	21/09/43	Port-Louis	06/02/44	13/02/44
Captown	16/06/43	19/06/43	Diégo-Suarez	24/09/43	19/10/43	Freemantle	27/02/44	22/03/44
Durban	22/06/43	27/06/43	Tamatave	21/10/43	24/10/43	Sidney	31/03/44	
Tamatave	03/07/43	07/07/43	Sainte-Marie	25/10/43	26/10/43		...	
Diégo-Suarez	08/07/43	22/07/43	Diégo-Suarez	27/10/43	28/10/43	Freemantle	18/08/44	27/08/44
Nosy Be	23/07/43	24/07/43	Kilindini	31/10/43	09/11/43	Colombo	09/09/44	20/09/44
Mayotte	25/07/43	25/07/43	Diégo-Suarez	12/11/43	13/11/43	Trincomalee	21/09/44	22/09/44
Anjouan	26/07/43	28/07/43	Nosy Be	14/11/43	18/11/43	Maldives	26/09/44	28/09/44
Moroni	28/07/43	29/07/43	Nosy Mitsio	19/11/43	20/11/43	Kilindini	06/10/44	24/10/44
Mohéli	29/07/43	29/07/43	Diégo-Suarez	21/11/43	22/11/43	Tamatave	29/10/44	02/11/44
Majunga	30/07/43	31/07/43	Seychelle	24/11/43	29/11/43	Diégo-Suarez	04/11/44	04/11/44
Tuléar	02/08/43	03/08/43	Maldives	03/12/43	05/12/43	Nosy Be	06/11/44	09/11/44
Tamatave	07/08/43	10/08/43	Seychell	09/12/43		Diégo-Suarez	10/11/44	10/11/44
Le Port	12/08/43	12/08/43	Diégo-Suarez	11/12/43	22/12/43	Kilindini	13/11/44	02/12/44
Port-Louis	14/08/43	17/08/43	Le Port	25/12/43	09/01/44	Aden	08/12/44	10/12/44
Tamatave	20/08/43	23/08/43	Port-Louis	10/01/44	14/01/44	Suez	15/12/44	16/12/44
Diégo-Suarez	25/08/43	04/09/43	Saint-Denis	15/01/44	15/01/44	Port-Saïd	16/12/44	17/12/44
Tamatave	06/09/43	07/09/43	Tamatave	17/01/44	17/01/44	Alger	22/12/44	28/12/44
Diégo-Suarez	09/09/43	09/09/43	Sainte-Marie	18/01/44	19/01/44	Marseille		01/01/45
Dar es Salam	11/09/43	13/09/43	Tamatave	20/01/44	04/02/44	Toulon	17/01/45	

Localisation du Commandant Duboc					
Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ
Pointe-Noire	10/02/41	11/02/41	Mersa Kuba	03/05/41	03/05/41
Capetown	15/02/41	15/03/41	Massaoua	03/05/41	05/05/41
Durban	21/03/41	25/03/41	Mersa Kuba	05/05/41	06/05/41
Port-Soudan	12/04/41	15/04/41	Massaoua	06/05/41	07/04/41
Mersa Kuba	17/04/41	19/04/41	Mersa Kuba	07/04/41	07/04/41
Massaoua	19/04/41	20/04/41	Massaoua	07/04/41	10/05/41
Mersa Kuba	20/04/41	20/04/41	Mersa Kuba	10/05/41	10/05/41
Massaoua	20/04/41	22/04/41	Massaoua	10/05/41	12/05/41
Mersa Kuba	22/04/41	23/04/41	Mersa Kuba	12/05/41	12/05/41
Massaoua	23/04/41	25/04/41	Massaoua	12/05/41	23/05/41
Mersa Kuba	25/04/41	25/04/41	Mersa Kuba	23/05/41	23/05/41
Massaoua	25/04/41	27/04/41	Massaoua	23/05/41	25/05/41
Mersa Kuba	27/04/41	28/04/41	Aden	27/05/41	27/05/41
Massaoua	28/04/41	30/04/41	Durban	08/06/41	12/08/41
Mersa Kuba	30/04/41	30/04/41	Simonstown	17/08/41	18/08/41
Massaoua	30/04/41	01/05/41	Capetown	18/08/41	19/08/41
Mersa Kuba	01/05/41	01/05/41	Pointe-Noire	25/08/41	02/09/41
Massaoua	01/05/41	03/05/41	Ango-Ango		

Localisation du Commandant Duboc								
Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ	Escales	Arrivé	Départ
Londonderry		02/07/42	Mayotte	16/03/43	16/03/43	Le Port	29/05/43	01/06/43
Freetown	20/07/42	01/08/42	Majunga	17/03/43	18/03/43	Tamatave	03/06/43	05/06/43
Capetown	13/08/42	28/08/42	Diégo-Suarez	20/03/43	24/03/43	Le Port	06/06/43	06/06/43
Simonstown	28/08/42	07/09/42	Tamatave	27/03/43	28/03/43	Fort-Dauphin	08/06/43	08/06/43
East London	09/09/42	10/09/42	Le Port	29/03/43	31/03/43	Saint-Denis	10/06/43	10/06/43
Simonstown	12/09/42	24/09/42	Port-Louis	01/04/43	03/04/43	Port-Louis	11/06/43	13/06/43
Port Elizab.	25/09/42	03/10/42	Le Port	03/04/43	08/04/43	Le Port	13/06/43	21/06/43
East London	06/10/42	14/10/42	Tamatave	09/04/43	10/04/43	Tamatave	22/06/43	23/06/43
Port Elizab.	15/10/42	16/10/42	Sainte-Marie	10/04/43	11/04/43	Diégo-Suarez	24/06/43	03/07/43
Simonstown	18/10/42	23/10/42	Diégo-Suarez	12/04/43	15/04/43	Tamatave	05/07/43	07/07/43
Capetown	23/10/42	23/02/43	Tamatave	16/04/43	16/04/43	Diégo-Suarez	08/07/43	08/07/43
Durban	28/02/43	01/03/43	Durban	22/04/43	26/04/43	Aden	13/07/43	15/07/43
Tamatave	07/03/43	07/03/43	Diégo-Suarez	04/05/43	14/05/43	Suez	19/07/43	20/07/43
Diégo-Suarez	09/03/43	14/03/43	Hellville	15/05/43	16/05/43	Port-Saïd	20/07/43	23/07/43
Hellville	15/03/43	15/03/43	Diégo-Suarez	17/05/43	27/05/43	Beyrouth	24/07/43	

Localisation du Léopard		
Escales	Arrivé	Départ
Pointe-Noire	19/08/42	27/08/42
Simonstown	03/09/42	25/09/42
Capetown	04/10/42	17/11/42
Simonstown		20/11/42
Maurice	27/11/42	27/11/42
Réunion	27/11/42	
Maurice	02/12/42	20/12/42
Mombasa	25/12/42	04/01/43
Tamatave	06/01/43	07/01/43
Diégo-Suarez	08/01/43	09/01/43
Réunion	10/01/43	11/01/43
Maurice	11/01/43	11/01/43
Réunion	11/01/43	11/01/43
Tamatave	12/02/43	18/02/43
Réunion	19/02/43	21/02/43
Maurice	21/02/43	22/02/43
Réunion	22/02/43	25/02/43
Maurice	25/02/43	27/02/43
Réunion	27/02/43	02/03/43
Tamatave	03/03/43	12/03/43
Diégo-Suarez	13/03/43	24/03/43
Djibouti	30/04/43	
Alexandrie	13/05/43	

Localisation du Triomphant		
Escales	Arrivé	Départ
Sidney	01/11/43	12/11/43
Melbourne	15/11/43	16/11/43
Freemantle	20/11/43	25/11/43
Diego-Suarez	19/12/43	
Tamatave		
...		
Djibouti		05/03/44
Suez	10/03/44	10/03/44
...		
Océan Indien	?/05/1945	?/10/1945

Légende
Afrique de l'est
Afrique du Sud
Autre
Australie
Îles de l'océan Indien
Madagascar
Mer Rouge

# Sources et bibliographies

## Archives

Service Historique de la Défense-Vincennes-Marine, MV TT C 46  
SHD V-M, MV TT Y 196  
Ibidem, MV TTY 482  
Ibidem, MV TTY 483  
Ibidem, MV TTY 640  
Ibidem, MV TTY 641  
Ibidem, MV TTY 642  
Ibidem, MV TTY 643  
Ibidem, MV TTY 644  
Ibidem, MV TTY 645  
Ibidem, MV TTY 646  
Ibidem, MV TTY 647  
Ibidem, MV TTY 734  
Ibidem, MV TTY 735  
Ibidem, MV TTY 804  
Ibidem, MV TTY 810  
Ibidem, MV TTY 823  
Ibidem, MV TTY 826

## Mémoires et témoignages

JUBELIN André, *Marin de métier, pilote de fortune*, ed. France-Empire, Paris, 1964

SCHLUMBERGER Étienne et SCHLUMBERGER Alain, *L'honneur et les rebelles de la Marine française : 1940-1944*, ed. Maisonneuve & Larose, Paris, 2004

## Articles

COMBEAU Yvan, *La Réunion, une colonie gaulliste en reconstruction (1942-1945)*, *Revue Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 274, 2012, <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2012-2-page-63.htm>

COMBEAU Yvan, *Les territoires de l'océan Indien dans la seconde guerre mondiale*, Revue Guerres mondiales et conflits contemporains, vol.246, 2012, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01476845>

LE JOUBIOUX Hervé, *L'île de la Réunion dans la Seconde Guerre Mondiale*, Revue historique des armées [en ligne], 263, 2011, <https://journals.openedition.org/rha/7243#quotation>

VAISSET Thomas, *Une défense sous influence*, Revue historique des armées, 257, 2009, <https://journals.openedition.org/rha/6882#quotation>

## Filmographie

*L'océan Indien pendant la guerre*, réalisation par Charles Antoine DE ROUVRE et SCEMLA Jérôme, Zeta Production, France Télévisions, <https://www.francetvpro.fr/contenu-de-presse/183247>

## Ouvrages généraux

BERTRAND Michel, *Les Forces navales françaises libres*, ed. Argout, coll. Armes et uniformes, 1980

BOURAU-GLISIA Guy et MAREK Bernard, *Une île dans la guerre : La Réunion de la mobilisation à la départementalisation (1939-1946)*, ed. Azalées, 1992

CAROFF, *Les débarquements alliés en Afrique du nord (novembre 1942)*, ed. Service Historique de la Marine, 1960

CHALINE Émile et SANTARELLI, *Historique des forces navales françaises libres*, ed. Service Historique de la Marine, 1998

CRAIG LEE Symonds, *Histoire navale de la Seconde guerre mondiale*, ed. Place des éditeurs, 2020

FOURNIER Yves et PIERREJEAN Daniel, *Les forces navales françaises libres au combat, de la bataille de l'Atlantique, à l'opération Dragoon et à la Libération*, ed. PublibFrance, 2020

CANTIER Jacques et JENNINGS Éric T., *La politique coloniale de Vichy*, ed. Odile Jacob, 2004

LABROUSSE Henri, *L'océan Indien dans la seconde guerre mondiale*, ed. Economica, 2007

LENOIR Luc-Antoine, *Résister sur les mers, une histoire de la marine française libre*, ed. du Cerf, 2018

MURACCIOLE Jean-François, *Les Français libres, l'autre résistance*, ed. Tallendier, Paris, 2009

PRIJAK Lukian, *Le blocus de Djibouti : chronique d'une guerre décalée (1935-1943)*, ed. l'Harmattan, 2015

## Revue

Fondation de la France libre, *La mémoire des Français libres : hommes et combats*, tome 1 à 7, Paris, 2000

Fondation de la France libre, *Hommage aux Forces navales françaises libres. Ils ont rejoint la France libre dès juin 1940*, 2022

## Sitographie

Fondation de la France libre : <https://www.france-libre.net/>

Musée de l'Ordre de la Libération : <https://www.ordredelaliberation.fr/fr>

Musée de la Résistance en ligne : <http://museedelaresistanceenligne.org/index.php>

Messageries maritimes : <http://www.messageries-maritimes.org/plmm.htm>

Parcours de vie dans la Royale : <http://ecole.nav.traditions.free.fr/>

# Table des matières

<b>Remerciements</b>	1
<b>Sigles et simplifications</b>	3
<b>Sommaire</b>	4
<b>Introduction</b>	5
<b>I. Le rôle des FNFL dans l’océan Indien</b>	13
A. Montrer la présence française	13
1. Aux Alliés	13
2. Aux autres Français	22
B. Les yeux et les oreilles de la France libre	30
<b>II. L’océan Indien, un espace difficile</b>	39
A. Les problèmes de santé	39
B. Les problèmes de matériel	47
<b>III. L’océan Indien, un théâtre classique</b>	58
A. La saisie des navires de commerce	58
B. Les missions en coopération : patrouilles, escortes, transports	64
C. Une mission en solitaire : la libération de la Réunion	71
<b>IV. Les marins FNFL dans l’océan Indien</b>	80
A. Les problèmes de moral et de discipline	80
B. Une communauté soudée	87
<b>Conclusion</b>	92
<b>Annexes</b>	95
<b>Sources et bibliographie</b>	107
Archives	107
Mémoires et témoignages	107
Articles	107
Filmographie	108
Ouvrages généraux	108
Revue	109
Sitographie	109



