

Sources et remerciements

Archives de Jacques et Michel LEONI
Archives de Ghislaine LHERMITTE
Archives de Jean Francois CHALLOU

SHD Service Historique de la Défense Marine Fort de Vincennes

Forces Navales Françaises Libres, sous série TT C ; Marine française en Indochine, sous série TT D ; Bâtiments, sous série TTY

Arnold Hague Convoy Database

CCI Marseille Provence : Fonds Messageries maritimes (rapports de navigation) ; Fonds Chargeurs réunis et filiales

Association © FRENCH LINES

Coll National Maritim Muséum

Coll Flor Van Otterdyck

Ouvrages

Charles de Gaulle, Mémoires de Guerres, l'appel 40 42, Plon

Le vice-amiral d'escadre (CR) E. CHALINE, Président de l'Association des Forces Navales Françaises Libres

Tome IV de l'Historique des FNFL Historique des FNFL" de CHALINE et SANTARELLI

Jean-François Muracciole, " Les Français Libres", Tallandier, 11/2009

Roger CAROUR : Sur les routes de la mer, MM, Ed. André BONNE 1968

Cartes, Larousse du XXème Siècle Paul Augé, 1933

Sites :

<http://www.univ-perp.fr/fr/index.html> Digithèque MJP

<http://www.convoyweb.org.uk/hague/index.html>

<http://www.39-45.org/index.php>

www.travailleurs-indochinois.org

http://www.frenchlines.com/ship_fr_1087.php

<http://www.es-conseil.fr/pramona> Photo Collection P.Ramona

<http://philippe.millour.free.fr/>

Fonds POTSDAM

Maroc Hebdo International

frank@maquettes-marmar.net

Remerciements à :

Anne Marie & Jean Philippe MASSONI OTTON, RHFC, 78 Plaisir

C.V. Serge THEBAUT, chef du département Marine du SHD et Madame KRIEFF.

Joh GROENEWALD, QUEENSWOOD 0121 AFRIQUE DU SUD

Patrick BOULANGER, Département du Patrimoine Culturel CCI Marseille Provence

Madame DUCOURNAU, Fondation Grefulhe 92300 Levallois Perret

Patrice ROEDERER, 95290 l'Isle Adam

Protection des données personnelles.

Aucune information personnelle n'est collectée à votre insu. Aucune information personnelle ne sera cédée à des tiers ni utilisée à des fins non prévues sans accord préalable.

Sommaire

1. La situation politique et militaire en Indochine en 1940

2. Les Marins

- André LHERMITTE
- Jean LEONI
- Hervé de TREMAUDAN

3. Les Navires du Convoi

Les conditions de navigation : Consigne des Compagnies

Le COMPIEGNE ; Le CAP TOURANE ; Le CAP PADARAN ; Le SI KIANG ; Le BANGKOK ; Le Cdt DORISE
S/M MONGE ; Aviso Amiral CHARNER ; Aviso Le d'IBERVILLE

4. La route du Cap

Plan et Cartes : Saigon, La Réunion, Tamatave,

5. L'Arraisonnement

- Constitution du convoi
Vu de « Compiègne »
- Au contact
Vu du d'Iberville : Capitaine de Frégate Mas de Saint Maurice
Vu du Compiègne : Mme Mercadier, Cdt Andre, Commandant Verlaque
Vu du Cap Tourane : *Capitaine Colleter*
Vu du Cdt Dorise : *Capitaine P. Achard*
- Débarquement en Afrique du Sud
Rapport du Commandant VERLAQUE
Rapport de Mme MERCADIER
Compte rendu de renseignements : ETAT-MAJOR de la Marine, ALGER, 2^{ème} Bureau [Secret, 24/01/1942]

6. Le Séjour en Afrique du Sud

- Les Marins, les Militaires, les Civils.
- Les lieux d'hébergement
- Les Hommes : les équipages.
- L'Arrestation des Militaires Français d'Afrique du Sud
- Répartition des effectifs
- Les conditions de vie en Afrique du Sud
- Les Activités : Association Sportive et de Loisirs, Exposition d'œuvres, Publication
- La vie dans les camps

7. Le Retour Propagande Vichyste, guerre de communiqués, rapport secrets, diplomatie Suisse

Le choix : Vichy ou Londres ; Pétain ou de Gaulle.

8. La situation Militaires des Alliés en Novembre 1942

9. Les Forces Navales Françaises Libres

L'Engagement FFL FNFL

Le retour : AOF, GB, France

Les Embarquements

10. Carrières

Carrières : Chargeurs Réunis, Messageries Maritimes,

11. Conclusion

1. La situation politique et militaire en 1940

Le 22 juin 1940 La Convention d'armistice

est signée à Rethondes entre le Colonel-Général Keitel, Chef du Haut Commandement allemand, mandaté par le Führer du Reich allemand et Commandant suprême des Forces armées allemandes, d'une part, et M. le Général d'Armée Huntziger d'autre part, fixe le sort des Navires de commerce français :

Article 11.

Jusqu'à nouvel ordre, il sera interdit aux navires de commerce français de tout genre, y compris les bâtiments de cabotage et les bâtiments de ports se trouvant sous le contrôle français, de sortir des ports. La reprise du trafic commercial sera subordonnée à l'autorisation préalable du Gouvernement allemand ou du Gouvernement italien respectivement.

Les navires de commerce français se trouvant en dehors des ports français seront rappelés en France par le Gouvernement français et, si cela n'est pas possible, ils seront dirigés sur des ports neutres. Tous les navires de commerce allemands arraisonnés se trouvant dans les ports français seront rendus en bon état si la demande en est faite.

Article 22.

Une Commission d'armistice allemande, agissant sous les ordres du Haut-Commandement allemand, réglera et contrôlera l'exécution de la convention d'armistice.

La Commission d'armistice est, en outre, appelée à assurer la concordance nécessaire de cette convention, avec la convention d'armistice italo- française.

Le Gouvernement français constituera au siège de la Commission d'armistice allemande une délégation chargée de représenter les intérêts français et de recevoir les ordres d'exécution de la Commission allemande d'armistice.

Digithèque MJP <http://www.univ-perp.fr/fr/index.html>

En Europe

Fin 1940, « la guerre sous-marine fait rage. Le peuple anglais voyait, avec une anxiété croissante, les sous-marins, les avions, les raiders allemands, opérer la destruction des navires dont dépendaient le cours de la guerre et jusqu'au taux des rations. Pour les ministres et les services, il n'était question que de Shipping. Le tonnage devenait une hantise, un tyran qui dominait tout. La vie, la gloire de l'Angleterre se jouaient chaque jour sur la mer.

En Orient, commençaient les opérations actives. Or, la Méditerranée, par suite de la défection de Vichy, devenait inaccessible aux lents convois britanniques. Les troupes et le matériel que Londres envoyait en Égypte devait passer par le Cap, suivant une route maritime longue comme la moitié de la terre. Ce qui y était expédié, des Indes, d'Australie, de Nouvelle Zélande, n'y arrivait également que d'après d'interminables traversées. D'autre part, la masse des matières, de l'armement, du ravitaillement, - 60 millions de tonnes en 1941- que l'Angleterre importait pour son industrie, ses armées, sa population, ne pouvait plus lui venir que des lointains de l'Amérique, de l'Afrique, ou de l'Asie. Il y fallait un tonnage colossal, naviguant en zigzag sur d'immenses distances, aboutissant au goulot des ports de la Mersey et de la Clyde et exigeant des moyens d'escortes considérables...

Mais l'attitude de Washington restait la neutralité... »

Charles de Gaulle, Mémoires de Guerres, l'appel 40 42, Plon p 121.

Il faudra attendre le 8 décembre 1941 et l'attaque sur Pearl Harbour pour voir modifier la politique des USA.

La Russie Soviétique a signé le pacte Germano-russe, et le Japon avait signé un pacte tripartite avec Berlin et Rome.

L'Angleterre et De Gaulle sont bien seul.

En Indochine

Suite à la défaite française en Europe, le de la Chine, exige, dès Juillet 1940, la contrôle qui se transformera vite en une L'amiral Decoux, qui prend alors la barre de (futur Français Libre) va s'efforcer tout au exigences de plus en plus pressantes des

En septembre 1940, le gouvernement de reconnaissance de la souveraineté française forces nippones. Les principales clauses de la à disposition de l'armée japonaise de trois le Japon d'entretenir 6 000 hommes de la possibilité de faire transiter jusqu'à 25 000 accord est finalement signé le 22 septembre ajourner le mouvement des troupes était prévue pour cette même date, que la 22 heures la 5^{ème} division d'infanterie frontière entre la Chine et l'Indochine aux chars et des unités de soutien, elle bouscule général Mennerat ne peut opposer que 5 000 Nakamura. Elle comporte cinq bataillons d'Infanterie, 3^{ème} Régiment de Tirailleurs Coloniale), quelques chars, des pièces de 75 se trouve rapidement encerclée capitale le barrer la route de Hanoi mais le 26 des Haiphong. Une force de 4 500 hommes ville qui est violemment bombardée et prise la confusion, le général Nakamura exprimant l'incident inattendu de Langson ».

Le 21 juillet 1941, Vichy se retrouve dans exigences japonaises. 50 000 hommes sont notamment les aérodromes de Tourane, Nha et Tan Son Nhut mettant Singapour à portée base que décollent une partie des appareils Repulse au large de la Malaisie. Des facilités navales sont également accordées à Saïgon et Cam Ranh et les zones concédées. Le 8 décembre 1941, l'attaque de Pearl Harbour isole définitivement l'Indochine. La Malaisie et la grande base aéronavale de Singapour tomberont en quelques mois aux mains des Japonais qui n'auraient pu réussir aussi vite sans leurs positions en Indochine.



Japon, qui depuis 1937 occupe une partie présence au Tonkin d'une mission de implantation militaire abusive et hostile. l'Indochine à la suite du général Catroux, long de son mandat de contenir les Japonais.

Vichy négocie avec le Japon, contre la en Indochine, des facilités militaires aux convention militaire prévoient la mise terrains d'aviation au Tonkin, le droit pour troupe au nord du Fleuve Rouge, ainsi que hommes en direction du Yunnan. Cet 1940 vers quinze heures, trop tard pour japonaises dont l'entrée en Indochine convention militaire soit signée ou non : à japonaise traverse en trois endroits la alentours de Langson. Renforcée par des les défenses françaises. La 2^{ème} Brigade du hommes aux 30 000 du général d'infanterie (5^{ème} Régiment Étranger Tonkinois et 9^{ème} Régiment d'infanterie et de 155. La garnison de Langson qui 25. Les réserves françaises tentent de troupes japonaises débarquent au sud de soutenues par des chars s'avance vers la d'assaut. Ces combats vont s'arrêter dans le 5 octobre un « regret profond de

l'obligation de céder aux nouvelles déployés dans la région et occupent Trang, Kompong Cham, Bien Hoa, Cat Lai de son aviation. C'est de cette dernière qui vont couler le Prince of Wales et le

les forces françaises doivent évacuer les zones

Jusqu'en mi 1941, aucun incident sérieux ne survient entre la France et le Japon. Mais le 14 juillet, l'ambassadeur du Japon à Vichy, remet au gouvernement français, une proposition de coopération japonaise pour la défense de l'Indochine. Ce mémorandum japonais invoque les nécessités de sa sécurité nationale et la défense de sa position en Asie, principalement contre la menace des forces britanniques en Birmanie. C'est ainsi que Tokyo fait savoir qu'il a l'intention d'envoyer sans aucune limitation, des troupes, des unités navales et des formations aériennes en Indochine et d'y utiliser des bases aériennes et navales. Le gouvernement de Vichy soucieux d'éviter de la part des Anglo-Saxons des mesures de représailles contre les possessions situées en Amérique (Martinique et Guadeloupe), cherche à obtenir des délais. Une réponse d'attente est remise le 19 juillet à l'ambassadeur du Japon, mais le lendemain, ce dernier fait savoir que quelle que soit la décision des autorités françaises, le gouvernement japonais est déterminé à mettre ses projets à exécution. Placé devant cet ultimatum, le gouvernement de Vichy, sachant qu'il ne peut compter sur aucun appui matériel du dehors, cède alors aux demandes japonaises. L'accord signé le 29 juillet, prévoit : l'envoi en Indochine de troupes nippones, et d'unités navales et aériennes jugées nécessaires et ceci sans limitation – l'utilisation de 8 bases aériennes et 2 bases navales (Cam-Ranh et Saïgon) – la facilité de stationner et de circuler pour toutes les troupes japonaises.

Le principe de la « défense commune de l'Indochine » contre une agression extérieure était dès lors admis... Le gouvernement français précisait cependant qu'il entendait ne participer qu'à des actions purement défensives et aucune précision n'était donnée sur le genre de coopération militaire. Il est toutefois bon de signaler que ce principe de « défense commune » n'intervint jamais, aucune opération n'ayant été montée ou projetée entre les 2 commandements militaires jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale.

Par la suite les relations entre les forces françaises et japonaises en Indochine subirent de nombreuses fluctuations, mais dans l'ensemble, il n'y eut pas de heurts spectaculaires jusqu'en mars 1945. *philippe.millour.free.fr/Indochine*

Jean Decoux est un amiral français né à Bordeaux en 1884, d'une famille originaire de Savoie et mort à Paris en 1963.

Commandant en chef des forces navales en [Extrême-Orient](#) (1939), il commande le croiseur [Lamotte-Picquet](#) à Saïgon. Il est nommé gouverneur général de l'[Indochine française](#) le 25 juin 1940 — poste qu'il n'occupera que le 20 juillet — par le [régime de Vichy](#), en remplacement du général [Georges Catroux](#) (1877-1969).

Sous son autorité se développe le culte du Maréchal et la lutte contre toute forme, même discrète, de relations avec la France libre.

Peu de temps avant l'arrivée des forces américaines en Nouvelle-Calédonie en mars 1942, l'amiral Decoux et l'amiral Béranger, commandant de la Marine à Saïgon conçoivent le plan d'une opération conjointe franco-japonaise destinée à reprendre le contrôle de ce territoire qui avait opté pour la France libre en 1940.

Le général de Gaulle reproche à Decoux d'avoir collaboré avec les Japonais. Mais que pouvait-il faire d'autre pour conserver l'Indochine à la France, si loin de la métropole occupée et sans aucune aide des alliés Américains, hostiles au colonialisme français, ni des Britanniques? Pour le général de Gaulle, comme pour la plupart des gens de la métropole, les Français de l'Indochine sont coupables d'avoir été sous les ordres de Vichy.

Jean Le Bourgeois le dit bien : « Plus dangereuse à leur yeux que le Viêt Minh, l'ombre de Pétain flottait encore et c'était elle surtout qu'il fallait abattre ».

Decoux sera donc ramené en France et traduit devant la Haute Cour de justice après la Libération, puis gardé à vue pendant plusieurs mois au Val-de-Grâce. Les diverses accusations portées contre lui ayant toutes été reconnues comme sans objet, il bénéficiera finalement d'un non-lieu en 1949.

Voici le détail en 1941 des bâtiments stationnés en Indochine :

- Croiseur LAMOTTE-PICQUET.
- Avisos : AMIRAL CHARNER, MARNE et TAHURE.
- Canonnières : FRANCIS GARNIER, COMMANDANT BOURDAIS, AVALANCHE, VIGILANTE, MYTHO et TOURANE.
- Bâtiments hydrographes : ASTROLABE, LAPÉROUSE et OCTANT.

Conditions de navigation

13 Février 1941

Marine Madagascar État-major

À détruire en cas de risque de capture.

Instructions pour les Capitaines de Navires de commerce français

I Marques- Feux de Navigation

1. Porter peintes sur la coque et sur le pont supérieur les couleurs françaises encadrées par une bordure jaune sur fond noir. Ces marques doivent être éclairées la nuit.
2. Le nom du Bâtiment doit être peint de chaque côté de la coque.
3. Porter de jour un triangle jaune sous le pavillon français ; ce triangle n'est pas porté en Méditerranée.
4. Naviguer la nuit avec des feux de navigation clairs, mais à portée réduite, et les feux de pont très atténués.
5. Zig zag interdits.
6. Escales port anglais interdites.

II Compte-rendu de traversée (Traversée Madagascar AOF seulement)

1. Adresser à Monsieur le Contre-amiral, Commandant la Marine en AOF un compte-rendu de traversée où vous indiquerez avec précision pour tous les cas de rencontre avec des bâtiments de guerre ou de commerce, les éléments suivants :
 - la date
 - l'heure
 - votre position
 - votre route
 - leur vitesse
 - leur description silhouette au besoin.
2. Joindre à ce compte rendu un relevé des signaux et messages interceptés sur votre onde de veille.

III Conduite à tenir vis-à-vis des Britanniques ou Gaullistes.

- 1 Plus de 20 navires de commerces français ont été capturés par les Britanniques depuis Septembre 1940. L'Amirauté Française vous rappelle l'ordre formel de ne pas laisser votre navire tomber entre leurs mains.
- 2 Refusez de stopper et d'obéir à tout ordre britannique, continuez votre route sans la modifier.
- 3 Si vous êtes contraint de stopper par la force (coup de semonce), vous devez agir impérativement et résolument de l'une des façons suivantes, selon le cas :
 - le sauvetage du personnel et des passagers est facile : il vous est ordonné de : saboter, incendier, saborder votre navire avant le venue à bord de l'équipe britannique, que vous retarderez le plus possible pour pouvoir assurer votre liberté d'action.
 - Le sauvetage est aléatoire : sabotez vos machines pour immobiliser le navire et opposer résistance passive.
- 4 Ces ordres concernent tous les navires de commerces, aussi bien cargos que transports et paquebots.

Capitaine de Frégate MAERTEN
Commandant la Marine à Madagascar
1940 02 28 MM Compagnie Cote-TTY_002.JPG

En Méditerranée

Le 20 juillet 1940, l'Agent Général de la Cie des Messageries Maritimes envoie une note à l'Administrateur en chef de l'Inscription Maritime de Marseille MAREC,

Vous devez avoir eu connaissance d'un télégramme qui, par la voie du Consulat Général de France à Alexandrie, et de la Marine de Marseille, m'a été adressé samedi dernier par notre Agent Général d'Alexandrie, pour me signaler que deux de nos navires, le Félix Roussel et le Président Doumer, avaient été réquisitionnés en Égypte par les Autorités britanniques

dans laquelle il fait état de :

« Certains membres de l'équipage du Félix Roussel et du Président Doumer nous abandonnent, ce qui semble vouloir signifier qu'ils passent au service des Anglais.

En attirant votre attention sur ce sujet, je me permets de vous suggérer qu'il pourrait sans doute être encore temps d'essayer de faire revenir ces hommes à une meilleure compréhension de leur devoir, et je me demande si une intervention de M. le Consul de France à Port-Saïd, intervention qui pourrait être provoquée par une demande télégraphique de votre part, ne serait pas susceptible d'obtenir quelques résultats à cet égard.

De toute façon, je vous serais reconnaissant de ce qu'il vous paraîtra possible de faire à ce sujet. »

l'Agent Général.

Le Félix Roussel appartenait à la compagnie des Messageries Maritimes.

Parti de Marseille le 20 mars 1940, il arrive à Shanghai le 27 avril 40 et en repart le 30; Hong Kong le 11 mai, Saïgon le 14 mai, Singapour le 19 mai, Colombo le 24 Mai, Suez le 3 Juin. Il est réquisitionné par les britanniques, lors de son passage via le canal de Suez à destination de Marseille. Depuis juillet 1940, il est réaffecté aux transports de troupes du Commonwealth entre l'Asie et l'Afrique, sous commandement anglais, réarmé avec un équipage mixte franco-anglais.



Les 19/20 Juin 1941

Premier ARRAISONNEMENT DU COMPIEGNE dans le Déroit de la Sonde.

Compagnie des Messageries Maritimes

Paquebot COMPIEGNE

Commandant DORION

Rapport de traversée

Amiral,

1° J'ai l'honneur de vous rendre compte des circonstances dans lesquelles le Paquebot COMPIEGNE a été arraisonné par le Garde Côte SIRIUS de la Marien de guerre Hollandaise, dans la soirée du 19 juin 194, près de l'île Tooper Shudje, dans le déroit de la Sonde.

NOTA : Les heures indiquées sont les heures locales GMT + 7

2° SITUATION

À 16h30 le Compiègne fait route au N.55.E vrai pour passer à deux milles dans l'est de l'île Tooper Shudje.

Position 4 milles sur l'avant du travers; vitesse 11 nœuds, beau temps clair avec très légère brise de S.E.

3° DEROULEMENT CHRONOLOGIQUE DES EVENEMENTS.

16h 30 - Aperçu un petit navire ressemblant à un bateau de tourisme démasquant de Tooper et faisant route traversière.

16h 37 - Ce navire met le cap sur nous. Reconnu un canon sur son avant. Mis paré à manœuvrer et changé de cap pour le laisser pas mon tribord.

16h 45 - Ce navire fait beaucoup de fumée. Distingué péniblement dans sa fumée deux signaux par pavillons :

L'un S.C. Quel est le nom de votre navire ?

L'autre O.. : Stopper je vais envoyer une embarcation.

17h 47 - Stoppé à un mille dans le S. 47 E. de Tooper.

16h 52 - L'arrisonneur met une vedette à la mer.

16h58 - La vedette ne voyant pas d'échelle à tribord, passe à l'arrière et s'arrête par le travers bâbord où le Second Capitaine Demande : « What do you want » ?

Reponses: « I want to see the ship's papers ».

Et envoie un homme prendre les ordres sur la passerelle.

J'aperçois alors dans la vedette deux Officiers armés et au moins huit hommes armés de fusils et de sabres.

Je fais répondre qu'ils viennent par le travers de la passerelle et que je voudrais leur causer.

Après un moment d'attente et comme je fais signe avec un porte-voix, la vedette approche. Je demande: « what do you want »? Reponses: « We want the gaggway ». Je réponds: « I accept but I want just one Officer on my Board, it is the orders of my Government ».

Les deux Officiers se consultant un court instant; l'un me dit : « stay here » et la vedette regagne son bord.

17h 06 La vedette est hissée.

17h 07 L'arrisonneur signale "Wait for orders", arme son canon et le pointe sur la passerelle.

17h 10 Envoyé la position du navire au poste de T.S.F. avec ordre de se tenir prêt à envoyer le télégramme d'alerte ;

17h 30 Signaux échangés entre le Compiègne et le Sirius.

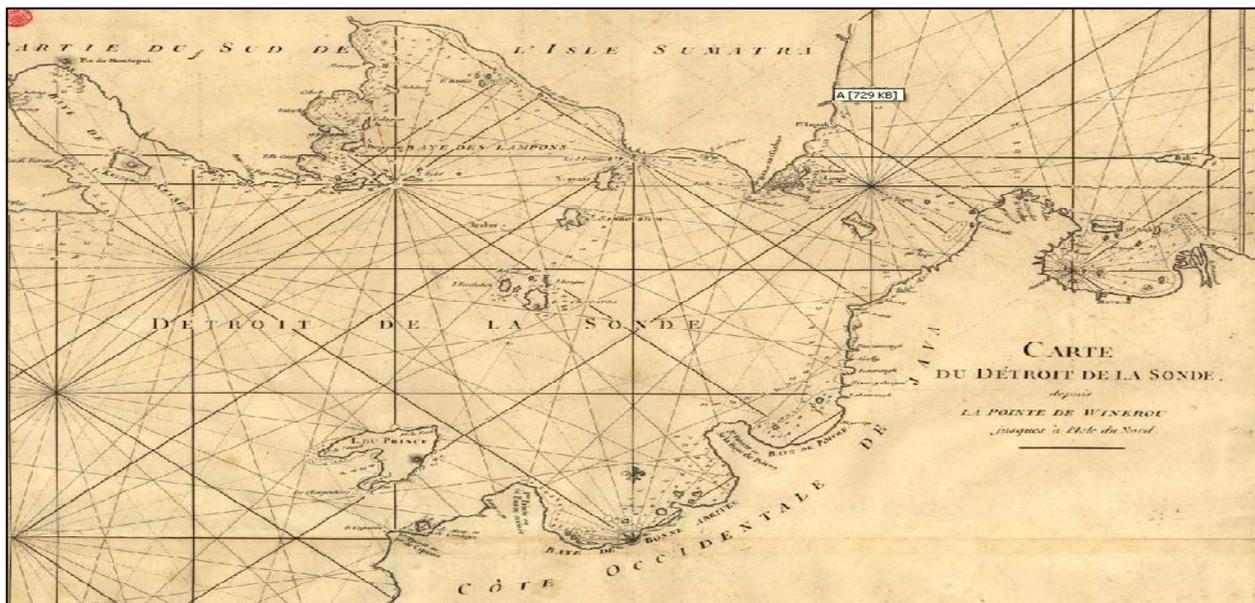
18h 10 Tous les feux des phares s'allument en même temps.

18h 55 Remis en route pour suivre les routes indiquées.

L'arrisonneur se tient sur mon arrière bâbord.

18h 55 Signaux pour les routes(voir annexe 3) Beau temps clair petite brise d'E.S.E., mer belle.

- 20h 00 Donné l'ordre au Second Capitaine de brûler tous les documents secrets destinés à la Marine de SAIGON et fait brûler tous mes documents secrets ainsi que mes ordres de route (PV annexe 4 et 5)
- 20h 10 Donné l'ordre au Chef Mécanicien de vérifier l'installation de sabotage (pétard de dynamite sous les turbines, de maquiller la cachette et de dissimuler très soigneusement les fils de mise à feu. Convenus signaux conventionnels en cas où on nous empêcherait de communiquer ensemble.
- 22h 45 à 4h 40 Signaux de route.
- 5h 25 Stoppé.
- 5h 46 Embarqué un Pilote et un Officier d'émigration qui me demande si j'ai des Hongrois à bord- Je lui communique la liste de passagers en lui signalant les noms des deux passagers allemands.
- 5h 30 Une vedette accoste. Reçu un Officier Hollandais envoyé par le Commandant de la Marine. Expliqué mon cas, cherché à découvrir quelles sont leurs intentions à notre égard. L'Officier très correct se tient sur la réserve. Demandé un entretien avec les Autorités Hollandaises.
- 7h 00 La police monte à bord et une troupe armée de mousquetons et de sabres (20 hommes environ) s'installe sur l'arrière et refoule tout le monde (passagers et équipage) sur l'avant ; des factionnaires font le tour du bord constamment.



- 8h 00 Les formalités de contrôle se déroulent normalement pour les passagers et les marchandises. Les passeports sont ramassés ; les passagers et l'équipage rassemblés sur les ponts. Les armes du bord et des passagers, ainsi que les appareils photographiques sont mis sous scellés puis envoyés à terre.
- 9h 00 Invité par l'Officier délégué du Commandant de la Marine à descendre à terre pour m'entretenir avec les autorités. Emporté les papiers du bord et donné des instructions au Second Capitaine pour le cas où je ne reviendrais pas. Les deux passagers allemands m'accompagnent. Entretien avec le Commandant de la Marine et le Gouverneur.
- 10h 00 Revenu à bord avec une toute petite lueur d'espoir pour la libération du navire. Repris contact avec mes chefs de services. Je reste maître de mon sabotage, bien que le Chef Mécanicien m'apprenne qu'un Officier et des hommes armés occupent la machine.
- 12h 30 Un Officier hollandais vient m'expliquer les résultats de la décision de son Gouvernement. Ma bonne foi est reconnue mais je dois fournir un rapport contenant :
- 1- Les circonstances de l'arraisonnement.
 - 2- Des excuses à l'Amirauté hollandaise pour la désobéissance à ses ordres.
 - 3- L'aveu que j'étais au courant de la présence à bord de 2 passagers allemands.
- Au reçu de ce rapport, mon navire sera relâché et libre. Après un quart d'heure de réflexion qui m'est accordé par l'Officier délégué, j'accepte de fournir le rapport demandé.
- 14h 15 Un Officier hollandais vient chercher tous les papiers du bord. Je les donne contre un reçu.
- 14h 30 Le Commandant de la Marine monte à bord, pour prendre connaissance de mon rapport dont le texte est accepté et demande à voir le Commandant d'armes qui lui assure que les Militaires passagers présents à bord vont en Indochine pour se faire démobiliser et qu'ils ne sont pas armés.
- 15h 50 Le Gouverneur p.i. me rend visite.
- 16h 00 Le Consul Général de France, accompagné de son Secrétaire, se présente. Il se plaint de ne pas avoir été prévenu. Je lui réponds que l'autorisation de communiquer avec lui m'a été refusée par l'autorité hollandaise ici présente. Le Commandant de la Marine confirme le fait. Le Consul élève une protestation contre ce procédé .
- 16h 10 Mon rapport est terminé. Je le communique au Consul qui s'élève violemment contre le paragraphe N° 2 et déclare que je n'ai pas à faire d'excuses. Le Commandant de la Marine me rend son exemplaire en me disant : « Dans ses conditions le navire est saisi ». Pardon, Monsieur le Consul, dis-je, ce matin j'ai fait à l'amirauté certaines déclarations. On m'a demandé de les mettre par écrit. J'ai accepté. Un marin n'a qu'une parole. Signé et rendu mon rapport au Commandant de la Marine qui se lève en disant : « Vous êtes libre, Commandant, vous pouvez partir quand vous voudrez. Je vais donner l'ordre à la Police d'évacuer votre bord. Veuillez descendre à terre avec moi pour chercher vos papiers ».
- 16h 30 Descendu à terre avec le Commandant de la Marine, le Consul Général, et son Secrétaire.

16h 45 Revenu à bord avec tous mes papiers plus un bill of Health et un port clearance.

17h 00 Appareillé avec l'assistance d'un Pilote et de deux remorqueurs à destination de Saigon.

4 CONSEQUENCES DE L'ARRAISONNEMENT

2 - L'Allemand LEUCHTER a été débarqué et retenu à terre.

3 - L'Allemand LEIBU a obtenu la permission de continuer le voyage, ses 61 ans d'âge le dégagent de toutes obligations militaires.

4 - Dix passagers pour Saigon, ayant BATAVIA comme destination définitive ont obtenu, sur ma demande auprès des autorités néerlandaises, l'autorisation de débarquer dans ce dernier port.

5 - Une cinquantaine de tonnes d'eau douce ont été embarquées.

5° J'ai eu l'impression que les autorités hollandaises :

1 - sont très orgueilleuses de leur force et de leur droit et n'admettent pas qu'on le conteste.

2 - voulaient fouiller le navire de fond en comble pour s'assurer qu'il n'y avait à bord ni contrebande de guerre, ni passagers ennemis.

3 - voulaient envoyer de toutes façons le navire à Batavia, ne se prêtant sur place à aucun arrangement :

4 - m'ont traité en navire suspect avec une grande rigueur jusqu'au moment de ma libération ;

5 - ont été très satisfaites de ma première démarche leur permettant d'arranger l'incident ;

6 - se sont montrées très correctes envers mes Officiers et moi-même pendant tout le temps du contact.

6° J'ai manifesté une certaine résistance à la visite d'arraisonnement près de l'île Tooper Shudje car :

J'étais en état de défiance vis-à-vis des Hollandais, alliés des Anglais, à la suite de l'agression des forces britanniques sur la Syrie.

La manière de procéder par l'arraisonneur m'a paru nettement hostile (démasquage rapide du navire derrière Tooper, nombreuse équipe de visite fortement armée ressemblant plus à une équipe de prise qu'à une équipe de contrôle.

Capitaine au long-cours DORION

Commandant le COMPIEGNE

1941 06 21 MM Compiègne Arr 1 Cote-TTY_005.JPG

Dans le compte-rendu de la conférence à terre avec les autorités hollandaises, le Commandant DORION relate les échanges qui révèlent l'état d'esprit des Belligérants, la Hollande étant alliée des Anglais.

Le commandant de la Marine de Batavia précise : « Nous avons le droit de visite sur tous les navires et nous ne faisons pas la guerre à la douce France » : Les Officiers Hollandais présents à l'entrevue se lèvent, saluent et sortent. Il semble donc qu'il y ait également mécontentement sur l'application des instructions côté hollandais.

A la question de savoir comment "ça va en France ?", le Commandant DORION précise : « je suis parti de Marseille le 25 mars 1941 et à ce moment personne ne mangeait à sa faim ; c'est pour cela que nous venons avec le peu de bateaux qui nous restent, chercher des vivres dans nos colonies pour que les petits français ne meurent pas de faim et évacuer les bouches inutiles... »

Et à la question : « Êtes-vous pour Vichy ou pour la France Libre ? » - il répond : « Je suis pour le Maréchal Pétain ».

« Pourquoi avez-vous accepté des passagers Allemands ? » - « Commandant, Marseille est en zone libre, mais nous ne faisons pas ce que nous voulons. Nos vainqueurs contrôlent par des commissions la liste de nos passagers. Je peux vous dire que dans les escales d'Oran et de Casablanca les autorités françaises ont interdit à ces passagers de communiquer avec la terre. » ... »

....suit une conversation sur le Général de Gaulle et la présence des Allemands en Syrie.

- Êtes-vous pour la victoire anglaise ?

- Oui, Commandant, mais ce sera long... répond le Commandant DORION qui pense à son navire...

Compte tenu des excuses présentées par le Commandant DORION fondée sur son incompréhension aux ordres reçus du SIRIUS du fait de la langue anglaise, il aura obtenu son départ pour la suite de son voyage.

Le 25 Juin 1941, le Contre Amiral BERENGER, Commandant la Marine en Indochine transmet ces rapports à Monsieur l'Amiral de la Flotte, Ministre Secrétaire d'État à la Marine. (DARLAN)

Outre les rapports du Commandant DORION, un rapport du Capitaine de Corvette GRISON, passager à bord du Compiègne,...

... « L'attitude du Commandant ne peut être qu'approuvée si l'on considère qu'il n'avait pas d'instructions précises en cas d'arraisonnement par un navire hollandais.

Je lui ai témoigné ma satisfaction pour avoir agi avec beaucoup de doigté tout en restant maître de pouvoir, jusqu'au bout, saborder son bateau s'il avait été nécessaire.

Cet incident semble montre que les Hollandais ne désirent pas faire acte d'hostilité contre nous, mais sont décidés à user de leur droit de belligérants pour contrôler nos navires, leurs cargaisons et leurs passagers.

Après l'arraisonnement du Louis L.D. dans la mer de Java, j'avais informé notre Consul Général à Batavia que le CHENONCEAUX qui devait passer par le détroit de la Sonde le 15 Juin, ne transportait ni contrebande de guerre ni passagers allemands. Le CHENONCEAUX a ensuite passé le détroit de la Sonde sans être visité.

Je compte donc faire savoir aux Autorités Néerlandaises que nos navires ne se soustrairont pas à la visite des arraisonneurs Hollandais, mais je leur fais demander que cette visite ne soit effectuée que par un nombre limité d'hommes. Par ailleurs, je compte user de nos possibilités de relations avec Batavia pour y tenir notre Consul au courant du passage de nos navires dans le Déroit de la Sonde, de manière qu'il puisse soit prévenir un incident, soit intervenir rapidement dans un cas analogue à celui du COMPIEGNE. »

C'est dans ces conditions politiques que nos marins ont quitté Saigon pour la métropole.

Ils ne savent pas encore quelles seront les alternatives qui vont s'offrir, ou du moins qui vont s'imposer à eux !

2 . Des Marins venus d'Horizons différents.

- Hervé de TRÉMAUDAN est né le 11 juillet 1898 à Plouigneau (29)

Fils de Paul de Trémaudan et de Marie Émilie Joseph de Trolong du Romain

Engagé volontaire dans la Marine Nationale en 1917 à la Mairie de Brest, Arrt de Rennes, Quartier Maître en février 1918 et Second Maître en Octobre 18, il est mis en réserve de l'Armée de Mer le 1^{er} Mai 1920 ; embarquement sur le Montcalm, sur l'Armorique ; il sera Maître Principal de Manœuvre de Réserve en 1935.

Il obtient son Brevet de Lieutenant au long-cours en mai 1921 à l'école de la marine marchande.

Marié le 29/08/1927 à Saint-Senoux (35) à l'âge de 29 ans, avec Geneviève Huchet de Quenetain, fille de Maurice Huchet de Quenetain, et de Marie de la Selle.

Il est Capitaine au Long Cours le 30 Septembre 1924.

Aux CHARGEURS REUNIS, près de nombreux embarquements comme Lieutenant, il passe Second Capitaine le 30 mars 1927 sur l'AMIRAL GANTEAUME.

Le 18 mars 1939 il embarque sur le CAP TOURANE (à Djibouti ?) ; il débarque le 21 12 1940, puis effectue des rotations sur Madagascar, et le 25 octobre 1941 le Cap TOURANE quitte TAMATAVE pour Dakar.

C'est le début d'une longue histoire....

- André Ghislain Joseph LHERMITTE est né le 05 janvier 1903 à Lille.

Fils de César-Auguste LHERMITTE et de Marie Clémence DELANNOY, il est élève au collège jésuite St Joseph lorsqu'il est déporté en Poméranie comme otage avec toute sa classe pendant la Grande Guerre. Après un engagement de 3 ans au 43^e RI de 1922 à 1925 et plusieurs périodes d'instruction militaire, il embarque comme Élève-Commissaire en décembre 1927 sur le Malte (Chargeurs Réunis). Il navigue alternativement sur les lignes d'Amérique du Sud, d'Indochine et de la Cote Occidentale d'Afrique. Il obtient son brevet de Commissaire au long cours le 22 décembre 1936.

Mobilisé au Havre au 329^e RI le 7 septembre 1939, il est ensuite classé en affectation spéciale et remis à la disposition de la Compagnie des Chargeurs Réunis le 7 février 1940. Il embarque aussitôt sur le Cap Tourane à Bordeaux.

Il se trouve à bord lors de la célèbre catastrophe du 13 septembre 1940, au cours de laquelle un convoi se trouva pris dans un champ de mines ; le Cap Tourane, bien que touché, parvient à rallier par ses propres moyens la Corse, puis est remorqué jusqu'à Marseille où il est réparé. Le 15 avril 1941, le Cap Tourane quitte Marseille pour l'Indochine par le Cap (Commandant : J. Colleter, capitaine : Hervé de Trémaudan, commissaire : André Lhermitte). Au retour de ce voyage, le Cap Tourane est arraisonné avec le reste du convoi par les Britanniques au large des cotes d'Afrique du Sud le 3 novembre 1941....

- Jean Joseph LEONI est né le 25 05 1909 à Marseille.

Son père, Nonce Leoni, a quitté Zévaco en Corse du Sud en 1878 avec ses parents pour Marseille, où il sera employé au Gaz ; il épouse le 27 08 1907 Madeleine Catelli, Couturière, elle aussi immigrée venant de Bastia.

Jean LEONI fait ses études au Lycée Thiers, puis à St Eloi, à Aix en Provence ; Diplômé de l'École Nationale d'horlogerie et de Mécanique de Cluses, Hte Savoie, promo 26 29.

École d'Hydrographie à Marseille dont il sort élève Officier Mécanicien, et embarque aux Messageries Maritimes d'Aout 1930 comme Élève Officier, jusqu'à Janvier 1933, sur l'Angkor, le Bernardin de St Pierre, l'Aramis, le Mariette Pacha.

Il est Officier Mécanicien de 1^{ère} classe le 15/12/1933.

Il passe ensuite dans le Pétrole chez Total (Gonfreville Lorcher, puis à Lavera pour la construction de la Raffinerie).

Il se marie à Bastia le 25 04 1935 avec Henriette LOTA, fille de commerçants bastiais.

Rappelé le 05 02 1937 aux Messageries Maritimes comme Lieutenant Mécanicien sur le Bernardin de St Pierre, puis sur l'Éridan, enfin sur le Marechal Joffre, à partir du 16/02/1939.

Le navire subit la visite de contrôle à Marseille le 01/03/1939.

Le Marechal Joffre appareille le 03/03/1939 de Marseille pour Shanghai, abordage avec le Canton à Hong Kong ; il arrive à Marseille le 7 Juin 1939 avec 28 jours de retard. Cdt P. Fayol, Cre G.Beraud.

Réarmé au Cabotage le 08 09 1939 ; départ pour Saïgon le 9 Septembre 1939, fait escale à Beyrouth le 14 Septembre 1939. Le navire est réquisitionné pour un voyage en Égypte Syrie le 12/11/1939.

Le 09/02/1940, le navire appareille pour la Chine et le Japon, retour le 22/04/1940. Cdt Fichet, Cre Balbi.

Le 16/05/1940, rapport de visite à Marseille. Séjour à Quai à Saïgon du 22/09 au 31/12/1940, Cdt Fichet.

A Saïgon lors de l'Armistice, il reste dans la Flotte de Vichy et continue les liaisons EO et retour : l'Agent Général des MM note au 06 mars 1941 présents en Indochine les navires suivant : Aramis, Maréchal Joffre, Bougainville, Bernardin de Saint Pierre, Si Kiang, d'Artagnan.

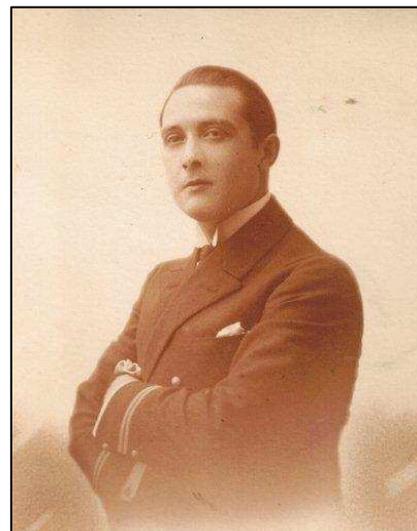
Le Marechal Joffre effectue 2 rotations au départ de Saïgon sur Shanghai, Manille, Haiphong, du 01/08/1941 au 25/10/1941. Cdt Paoli, Cre Favard, Chef Mec. Bourde, Sec Mec. Chasseny.

A Manille le 7 Déc. 1941 (Pearl Harbour), il est saisi le 13 par les Américains et les Gaullistes: l'équipage est interné. Quitte Manille pour l'Australie.

Jean LEONI, inscrit sur le Dossier de Prévoyance, avait débarqué à Saïgon le 31/07/1941 pour des ennuis de santé, il est hospitalisé le 01/08/1941.

Le 05 09 1941 il embarque comme Lieutenant Mécanicien sur le Compiègne (MM) à destination de la France via le Cap de Bonne Espérance....

Ils sont loin de se douter de la route à faire avant d'arriver en France



2. Les Navires

La composition du convoi varie en fonction des escales :

- Saigon-La Réunion : Départ le 6 Septembre 1941 arrivée le 25 Septembre au port de la Pointe des Galets, La Réunion
Le CAP TOURANE ; Le COMPIEGNE ; S/M MONGE ;
Escorteur : Aviso Amiral CHARNER ;
- La Réunion-Tamatave : Départ le 29 Septembre 1941, arrivée le 30 Septembre 1941 à Tamatave.
Le CAP TOURANE ; Le COMPIEGNE ; Le BANGKOK ;Le CAP PADARAN ; Le Cdt DORISE ;
S/M MONGE ; Escorteur : Le d'IBERVILLE
- Tamatave-Le Cap : Départ le 25 Octobre 1941
Le CAP TOURANE ; Le COMPIEGNE ; Le BANGKOK ;Le CAP PADARAN ; Le Cdt DORISE ;
Escorteur : Le d'IBERVILLE

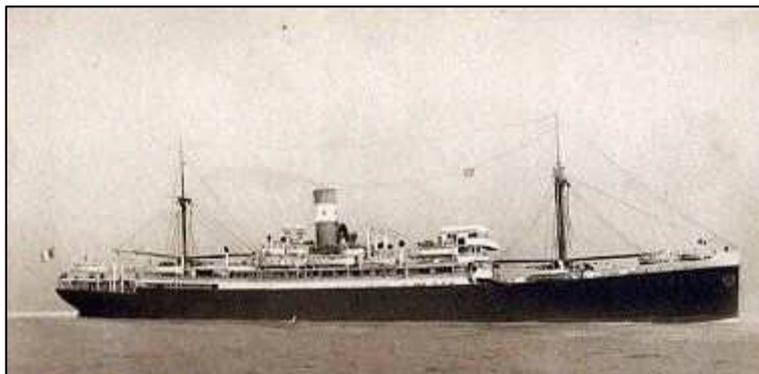
CAP TOURANE 1925-1953 (ex JOUFFROY D'ABBANS 1923-1925)

Le 13 septembre 1940, navigant dans un convoi de onze navires français de Bône à Marseille qui dérive à l'est du cap prescrit à hauteur de l'île San Pietro (Sardaigne) à proximité d'un champ de mines italien non signalé aux autorités françaises.

CAP TOURANE ayant heurté une mine à 9h10, CASSIDAIGNE lui porte assistance, mais heurte à son tour une mine onze minutes plus tard. Coule en cinq minutes, l'équipage ayant eu le temps d'évacuer dans une embarcation. A 9h28 le GINETE LE BORGNE saute aussi sur une mine, se casse en deux et coule en deux minutes. CAP TOURANE réussit à rallier Ajaccio.

Il est remorqué jusqu'à Marseille où il est réparé.

Le 2 novembre 1941, en service sur la ligne d'Indochine par Le Cap, il est capturé par les Anglais à 260 milles au Sud de Durban. Il navigue ensuite pendant la durée des hostilités pour le pool inter-allié, sous le contrôle de l'ELLERMAN LINE, participe au débarquement de Normandie. (Utilisé comme caserne flottante pour les équipages des petites embarcations des plages de "Sword" puis "Gold" du secteur Britannique). Restitué en très mauvais état, il subit d'importantes réparations avant d'être affecté provisoirement, en 1947, à la ligne postale de la Côte Occidentale d'Afrique



<http://www.travailleurs-indochinois.org/captourane>.

En 1948 il subit une refonte complète à Saint-Nazaire et prend à nouveau la mer, le 10 novembre 1948, pour l'Indochine. Mais c'est un navire fatigué, dont le service est interrompu par de nombreuses avaries. Dès le premier voyage il est stoppé le 4 décembre 1948 à Djibouti par une rupture d'engrenage et doit être remorqué à Marseille pour y être réparé. Le 28 août 1952 il est à nouveau immobilisé à Aden, suite à de graves avaries de chaudière, et ne rejoint Marseille qu'en janvier 1953, remorqué par le TURMOIL. Finalement il est vendu à la démolition en Hollande en mai 1953.

frank@maquettes-marmar.net

CAP PADARAN 1925-1943

Le 2 novembre 1941 alors qu'il assurait la liaison Marseille-Indochine par le Cap de Bonne Espérance, il est capturé par les Anglais. Il navigue alors sous pavillon anglais, avec équipage anglais, affrété par la CLAN LINE, jusqu'au 9 décembre 1943, date à laquelle il est torpillé par le sous-marin allemand "U596" dans le golfe de Tarente (Italie).

After June 1940 used by Vichy France.

On 2 Nov, 1941, the Cap Padaran was captured by HMS Carthage (F 99) (Capt B.O. Bell-Slater) south of Durban and brought to Port Elizabeth on 7 November. The vessel was taken over by the Ministry of War Transport (MoWT) and used as troopship.

Notes on loss At 13.17 hours on 9 Dec, 1943, the Cap Padaran (Master Edward Garner) in convoy HA-11 was torpedoed and damaged by U-596 northeast of Cape Spartivento, Italy. The vessel was taken in tow, but the line parted and she sank after her back broke. Five crew members were lost. The master, 180 crew members and eleven gunners were picked up by the British armed trawler HMS Sheppey (T 292) (SubLt B.F. Wimbush) and landed at Augusta, Sicily.



www.travailleurs-indochinois.org

Tome IV de l'Historique des FNFL <http://www.39-45.org/index.php>

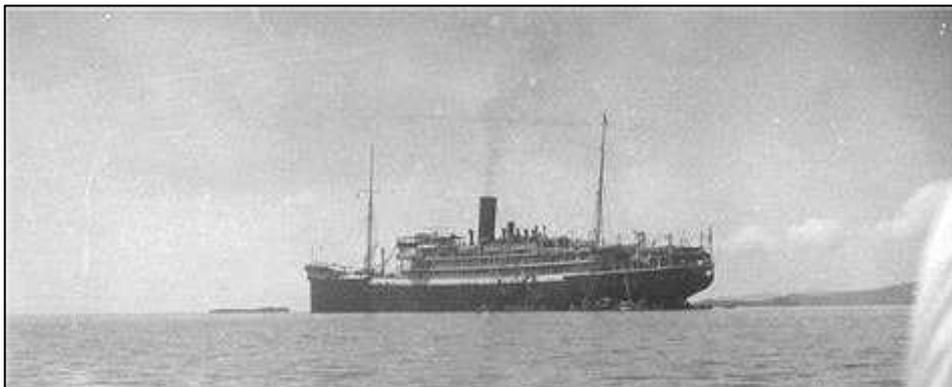
LE CONVOI 05 Septembre 1941 11 Novembre 1941

Le COMPIEGNE Compagnie des Messageries Maritimes, 1923 - 1954

Lancé le 18 novembre 1922 à St Nazaire, commandé par les Chargeurs Réunis sous le nom de JAMAÏQUE, puis racheté sur cales par la compagnie des MM avec deux de ses sisterships: CHANTILLY et FONTAINEBLEAU. Affecté à la ligne d'Indochine, puis en alternance sur l'Océan Indien jusqu'à la guerre.

Début septembre 1939 il effectue un transport de troupes avec CHANTILLY de Madagascar à destination de Beyrouth.

Réquisitionné pour l'expédition de Norvège en 1940, s'arrête finalement dans la Clyde. Arraisonné puis saisi par la marine britannique en novembre 1941. Trop lent pour suivre les convois de transports de troupes, il est transformé en navire-caserne pour les cadets de la Navy, dans la Tamise, mats et cheminée coupés



Le Compiègne en baie de Tamatave (Photo originale de Martial Chapuis) www.es-conseil.fr/pramona

Échoué après avoir heurté une mine devant Fécamp en juillet 1946 ; Bloqué à la signature de l'armistice à Lisbonne où il s'est réfugié. Relâché le 13 décembre il rejoint Marseille d'où il repart pour Saigon en mars 1941.

Le 3 novembre 1941, après avoir fait escale à Madagascar lors du voyage retour, il est arraisonné à 350 milles de Port Elisabeth et à 260 milles au Sud de Durban et conduit à East London où il est saisi le 8 novembre.

Géré par UNION CASTLE MAIL LINE, il est ramené en Angleterre à Gravesend où il est transformé en navire caserne pour les cadets de la Navy avec mâts et cheminée coupés.

Rendu le 7 novembre 1945 au gouvernement français et aux SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES, il est envoyé à Brest pour être remis en état. L'arsenal étant détruit, il est renvoyé aux Chantiers de Dunkerque. Sur le trajet il heurte une mine au large de Fécamp le 21 juillet et doit être échoué. Renfloué et remorqué à Dunkerque, il est le premier navire à entrer dans la cale sèche à peine réparée. De 1946 à 1947 il est réparé et modifié. Les chaudières à charbon sont remplacées par des chaudières à mazout, et les anciennes soutes à charbon transformées en poste d'équipage. Après des essais en janvier 1948 qui révèlent des problèmes sur la turbine tribord, il quitte Dunkerque le 17 avril, se fait caréner à Cherbourg, rejoint Marseille d'où il part le 15 mai pour l'Océan Indien. Son second voyage, départ du 6 septembre 1948, est marqué par des avaries aux chaudières et aux pompes en Mer Rouge, obligeant à une escale de 12 jours à Aden pour réparations, port qu'il quitte le 1^{er} octobre pour revenir le 9 suite à la consommation excessive d'eau des chaudières. L'ATHOS II est dérouté de Djeddah pour prendre les 398 passagers et les conduire à Madagascar et la Réunion. Le 31 octobre il rejoint Diego Suarez pour passage en cale sèche, puis poursuit son voyage pour rejoindre Marseille le 20 janvier 1949 après 137 jours de voyage contre 74 programmés.

D'importantes réparations sont réalisées à Marseille et il continue ensuite à être exploité sur la ligne de l'Océan Indien jusqu'à son retrait le 7 avril 1954. Il est vendu à la démolition à La Seyne.

COMMANDANT DORISE Compagnie des Messageries Maritimes, 1917 - 1951

Lancé le 16 mai 1917 par les Chantiers Mitsubischi sous le nom de KUREHA MARU, il est acquis dès juin et renommé COMMANDANT DORISE du nom du commandant de l'ATHOS victime d'un torpillage le 17 février 1917.

Pendant la guerre il est réquisitionné et est affecté à partir de 1919 à la ligne Dunkerque Extrême Orient. Le 19 février 1920 un incendie se déclare à Marseille et il doit être coulé. Renfloué, il est réparé à La Seyne.

Il est désarmé de 1933 à 1936. Remis en service il essuie le 24 octobre 1937 des tirs au large de Cadix. Il participe à l'évacuation des troupes françaises de Marseille le 21 juin 1940 à destination d'Oran.

Le 3 novembre 1941 revenant d'Indochine, après une escale à Madagascar il est saisi par les Anglais à 200 miles au sud de Durban et conduit à East London. Géré par la CLAN LINE il navigue pour le pool interallié avec équipage anglais.



http://www.frenchlines.com/ship_fr_1087.php

Rendu en 1945, il est armé par les MESSAGERIES MARITIMES et affrété par la Direction des Transports Maritimes. En 1946 il participe au rapatriement sur Madagascar, puis est remis en service sur la ligne d'Extrême Orient. En 1951 il est affecté sur Madagascar puis vendu le 15 octobre 1951 à un armateur grec et renommé MARO.

Revenu en 1954, il devient le SAN NICOLAS II sous pavillon costaricain. Il est démoli en 1959 en Extrême Orient.

Le BANGKOK

Lancé en novembre 1919 à YOKOHAMA.

En Aout 1933, il appareille du Havre pour l'Indochine ; en 1938, il s'échoue près d'Anvers ; il est pris en charge par la DTM en février 1940 et passe dans la flotte de l'État français de Vichy après l'Armistice (DTM).

Le 30 mars 1941, il échappe aux Anglais au passage de Gibraltar, et se réfugie à Nemours (Algérie). Voyage de Dakar à Madagascar en juillet 1941, puis Saigon.

Il fait partie du Convoi.

AMIRAL CHARNER

L'Amiral Charner faisait partie d'une série de huit avisos coloniaux regroupant les Savorgnan de Brazza, d'Iberville, La Grandière, Rigault de Genouilly, d'Entrecasteaux, Bougainville et Dumont d'Urville, mis sur cale à partir de la fin des années vingt.

L'Amiral Charner et les bâtiments du même type appartenaient à une classe d'avisos coloniaux conçus pour être déployés outre-mer comme stationnaires.

Affecté aux forces navales d'Extrême-Orient, ce bâtiment prit part à la bataille de Koh-Chang en janvier 1941, contre la marine siamoise, puis participa à l'escorte de convois dans l'océan Indien. Il fut sabordé et coula le 10 mars 1945 dans le port de Mytho, au lendemain du coup de force japonais du 9 mars 1945 en Indochine.



Le d'IBERVILLE

Aviso colonial de la classe dite des 2 000 t qui regroupait huit bâtiments mis en service entre 1932 et 1940. Mis sur cale aux chantiers maritimes du sud-ouest à Bordeaux en 1932, le d'Iberville fut lancé en septembre 1934. Ce bâtiment, capable de franchir 9 000 milles marins à 10 noeuds, entra en service en 1935.

23 septembre 1940 Tentative de ralliement du Sénégal ; juin

1941 Participe au ravitaillement de Djibouti lors du blocus britannique de juin 1941 à mai 1942 ; 27 novembre 1942

Sabordé à Toulon au quai nord des Grands bassins après sabotage des machines et de l'artillerie.

Renflouement commencé fin janvier 1943 par la compagnie Les Abeilles du Havre et interrompu vers mars 1944.

Renflouement repris début mai en vue de sa récupération -

Épave remise à l'Allemagne suite aux accords d'avril 1944

1956 Destruction à l'explosif des superstructures - Démolition sous-marine



Même type de bâtiment : BOUGAINVILLE, DUMONT D'URVILLE, SAVORGNAN DE BRAZZA, D'ENTRECASTEAUX, RIGAUULT DE GENOUILLY, LA GRANDIERE (VILLE d'YS), BEAUTEMPS-BEAUPRE Sabordé le 10 mars 1945 à Mytho pour échapper aux Japonais. Fonds POTSDAM

S/M MONGE

Mis en service en 1932. Il est déployé en Méditerranée, Tunisie, En 1939 il est à BIZERTE (LV L A Laroze, LV M G R Douenel from 24 Juin) puis Indochine.

Rallié à la flotte de Vichy, il participe au ravitaillement de Djibouti de juin 1941 à mai 1942.

En escorte d'un convoi vers La Réunion, il croise l'escadre anglaise en route sur Diégo-Suarez.

Pendant l'opération Ironclad, menée par les Anglais, pour empêcher les Français (de Vichy) de laisser les Japonais installer des bases navales dans l'île de Madagascar ; après avoir tenté de torpiller le porte-avion HMS Indomitable, il est lui-même torpillé et/ou grenadé, le 8 mai 1942 par les destroyers HMS Active et Panther par 12° latitude Sud 49° longitude Est, au large de Diégo Suarez. (58 ou 69 marins tués selon les sources).



1- Liste des navires de commerce saisis en Grande Bretagne: 82 navires

Alberte Le Borgne, André Thomé, Aurillac, Beaumanoir, Bidassoa, Cap El Hank, Casamance, Cassard, Cherbourg, Circé, Claudius Magnin, Danaé, Daphné, Dioné, Djurdjura, Dorine, Egée, Elvy, Emile Baudot, Enseigne Marie St Germain, Enseigne Maurice Préchac, Fort Lamy, Fort Médine, Franche Comté, François Tixier, Gallois, Goumier, Graslin, Gravelines, Gros Pierre, Guedel, Henry Mory, Ile de Batz, Ingénieur Cachin (qui sera renommé "Volontaire"), Ingénieur Minard, Kervegan, Landemer, Léon Martin, Léoville, Lieutenant Robert Mory, Lilian (danois), Mâcon, Magraux, Margit (danois), Marie Dawn, Médée, Medoc, Moncoussu, Morlaix, Mousse Le Goyec, Myson, Nevada, Nordest, Normanville, Ostrevent, Paul Emile Javary, Penchateau, Penestin, Petrophalt, Placidus Faroult, PLM 14, PLM 17, PLM 22, PLM 27, Port Lyautey, Quartzite, Rosenborg (danois), St Clair, St Enogat, Saintonge, Sapho, Sauternes, SNA 8, SNA 10, Solon, Susan Maersk, Tabarka, Thyra, Tregor, Twickenham Ferry, Victor Guilloux, Vulcain.

- Ces navires ont été saisis dans la première quinzaine de juillet 1940, lors des opérations anglaises de main-mise.

2 - Liste des navires de commerce saisis dans l'Empire britannique: 20 navires.

Boringa (ex-danois), Cap St Jacques, Commissaire Ramel, Felix Rousselet, Frontier, Ile de France, Languedoc, Limoges, Lisieux, Maurienne, Melpompène, Pasteur, Patria, Phenix, Pierre Loti, President Paul Doumer, Président Sergent, Roxane, St Bertrand, St Malo.

3 - Liste des navires de commerces saisis en mer: 42 navires (dont le Formigny, saisi le 10.12.42)

Arica, Banfora, Bangkok, Bourbonnais, Cantal, Cap Cantin, Cap Padaran, Cap Tourane, Chantilly, Charles LD, Charles Plumier, Cdt Dorise, Compiègne, Criton, Cuba, D'Entrecasteaux, Désirade, Dupleix (renommé Boero), Esperance, Formigny, Fort Richepanse, Gazcon, Indochinois, Isac, Jean LD, Lieutenant St-Loubert-Bié, Maréchal Galliéni, Mendoza, Octave, Oued Gou (?), PLM 13, Rose Schiaffino, Sally Maersk, Sontay, Surcouf, Suroît, Touareg, Ville de Majunga, Ville de Rouen, Ville de Strasbourg, Ville de Tamatave, Winnipeg.

4- navires ne figurent pas dans le relevé, se sont sabordés au moment de leur saisie: Albi, Amiral St Pierre.

5- Liste des navires de commerce saisis dans les territoires ralliés à la France Libre: 14 navires

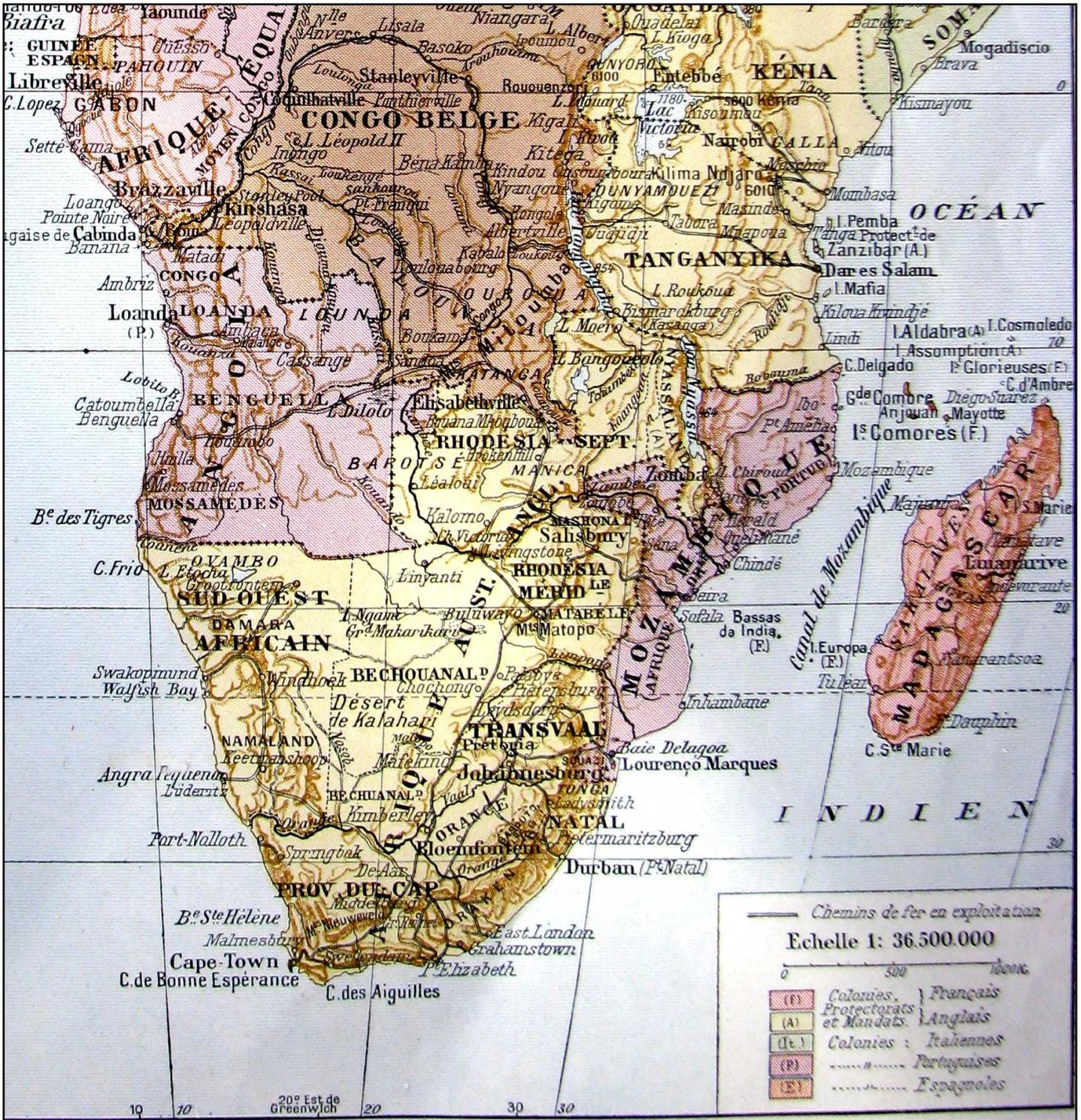
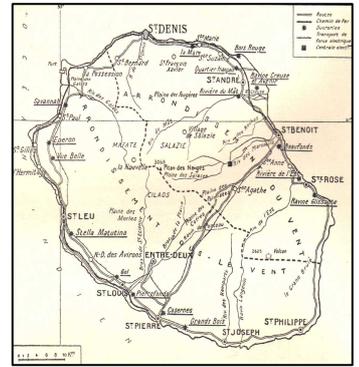
Cagou, Cap des Palmes, Cap Tarifa, Capitaine Illiaquer, Châteauroux, Fort Binger, Fort de Troyon, Notou, Oiseau des îles, Orne, Polynésien, Tereora, Tombouctou, Ville d'Amiens

- A Nouméa, 6 navires de la flotte du territoire continuèrent à naviguer sans signer d'engagement FNFL.

Source: Tome IV de l'Historique des FNFL

4. La route du Cap

Plan et Cartes : La Réunion, Tamatave, East London, Port Élisabeth.



Larousse du XXème Siècle Paul Augé, 1933