

## 10. Carrières : Jean LEONI

### Les Embarquements

De retour à Marseille en Mai 1945, "après 5 ans moins 5 jours d'absence", il retrouve sa Femme et son Fils, ses parents, et après quelques mois de congés, en Corse, en Savoie, il réintègre les Messageries Maritimes, Place Sadi-Carnot, à Marseille.

Le Président de la Cie est toujours Georges Philippar. En 1948, Gustave Anduze Fariz devient Président de la Nouvelle Compagnie; il était chargé dès 1943 à Alger des Transports Maritimes et de la Marine Marchande dans le Cabinet Plevin. Après la Guerre, la flotte est réduite à 22 navires, paquebots et cargos très anciens. Les crédits concernant la Marine Marchande étaient liés aux résultats de la discussion générale sur l'aide accordée à la France dans le cadre des négociations de l'accord Blum-Byrnes (Léon Blum était assisté de Jean Monnet). Il fallait normaliser la Flotte et reconsidérer les tonnages et les taux de rotations des navires, les flux commerciaux étant totalement déséquilibrés, importations largement excédentaires par rapport aux exportations, du fait de l'effondrement de l'empire colonial français.

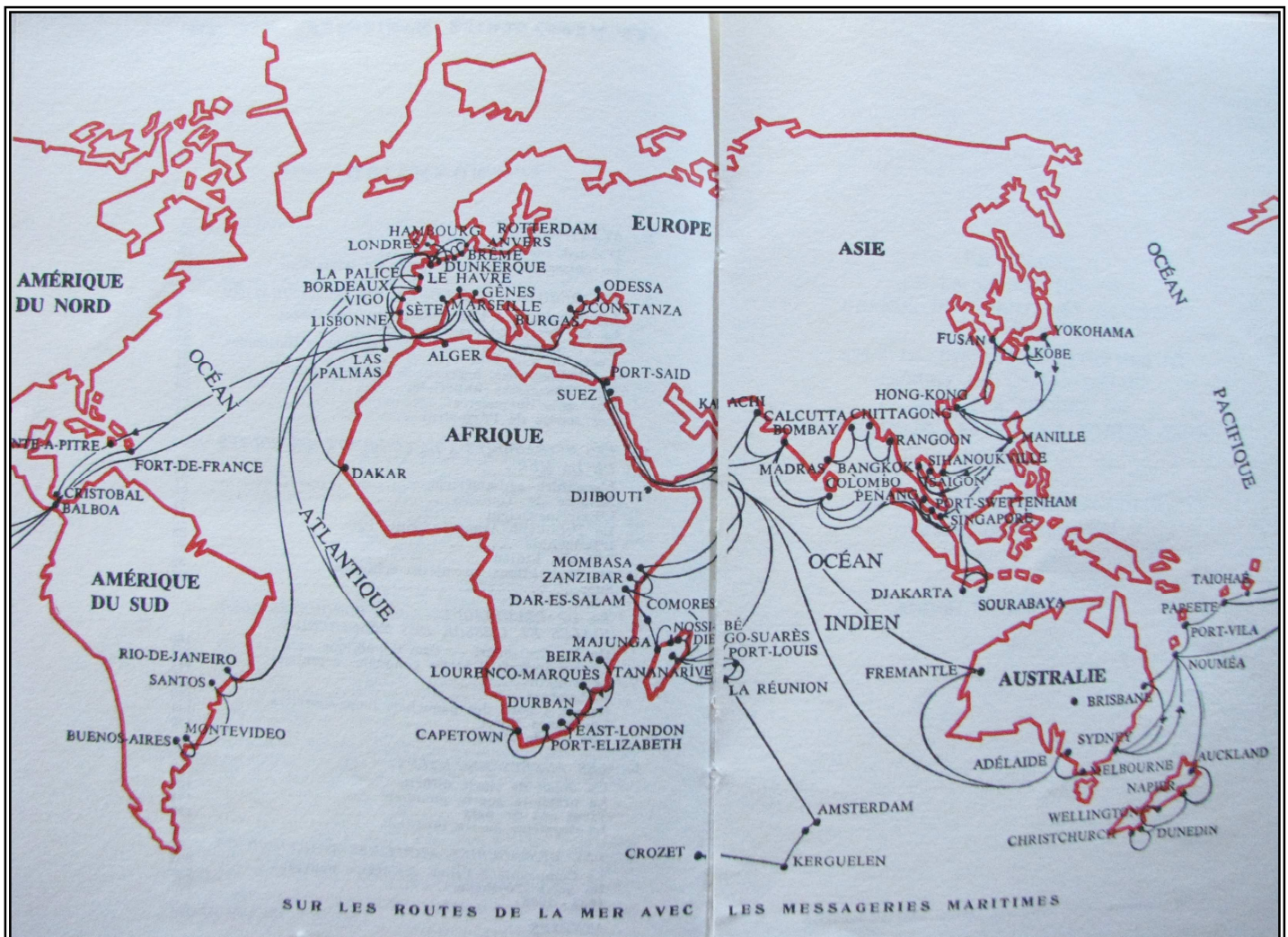


Il fallait également, revoir les conditions d'exploitation sur l'Extrême-Orient pour pouvoir améliorer le trafic commercial compte tenu de la situation en Indochine, renforcer les lignes déjà existantes, créer de nouvelles lignes, et développer les services de navires de charge.

La Cie "récupère" 12 "Liberty-Ships", et trois cargos, l'Empire Colonial est restructuré en Union Française et Territoires d'Outre-mer. En outre, il reste 13 paquebots vétustes.

La Cie doit donc construire une nouvelle flotte, créer de nouvelles lignes et lutter contre les lignes aériennes qui commencent à détourner le trafic passager.

On retrouve donc aux Messageries, les Français Libres qui viennent de débarquer et les rapatriés d'Afrique du Sud qui sont rentrés depuis plus ou moins longtemps dans leurs foyers.



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

Lieutenant Mécanicien

Il rembarque pour les réparations du Marechal Joffre, direction les États Unis, de décembre 1945 à février 1946.

Marechal Joffre

Port d'Attache: Le Havre Embqt du: 10/11/1945 au: 14/03/1946

Le Marechal Joffre est réquisitionné le 7 décembre 1941 à Manille par les Forces Navales Françaises Libres, jour de l'attaque de Pearl Harbour. Envoyé par les autorités américaines à Balikpapan puis Darwin où il est attaqué le 23 janvier 1942 par les japonais sans dommages.

Arbore le pavillon américain par arrangement spécial. Quitte Sydney le 24 mars pour San Francisco sous commandement d'un officier de l'US Navy.

A son arrivée pris en charge le 20 avril par la US Maritime Commission et transféré le 27 à l'US Navy. Transformé au chantier Moore Drydock Cy en transport de troupes (3015 hommes) et renommé AP 63 ROCHAMBEAU. Quitte Oackland le 20 octobre 1942 pour Nouméa, Suva et Bora Bora.

Fin décembre 2° voyage sur la Nouvelle Zélande et l'Australie. Du 9 au 27 avril 1943 nouveau voyage sur Nouméa et les Nouvelle Hébrides où débarque le lieutenant John F. Kennedy.

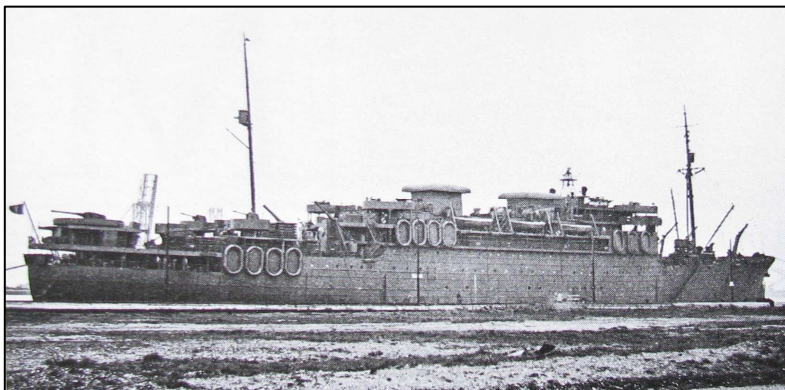


Photo Coll Flor Van Otterdyck; Copyright © Association French Lines

Touche la Nouvelle Guinée en septembre 1943 et les Salomons au printemps 1944. A son dernier voyage du 16 novembre 1944 au 17 janvier 1945 ramène des blessés d'Eniwetock, Guam et Kwajalein. Arrivé le 25 février 1945 à New York et transféré le 17 mars à la War Ship Administration, rayé à la fin du mois de la liste navale et reprend son nom.

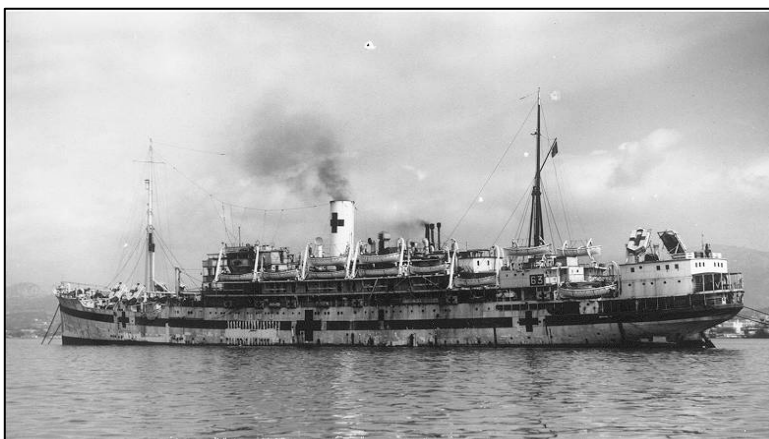
Le 27 juillet 1945 repasse sous pavillon français au Havre et armé par un équipage Messageries Maritimes. Revenu aux États Unis, réparé de décembre 1945 à février 1946, puis effectue des voyages New York Southampton Le Havre Anvers.

La fin de son premier embarquement d'après guerre coïncide avec la naissance de son second fils, Michel Leoni, le 30 03 1946. On ne lui laisse pas le temps de s'attarder et il quitte Marseille pour embarquer sur le :

Chantilly

Port d'Attache: Le Havre Embqt du: 15/03/1946 au: 28/12/1946

Transformé en navire hôpital en 1944, il est rendu au gouvernement français en 1945 qui charge les Services Contractuels des Messageries Maritimes de l'exploiter. Remis en service toujours comme navire hôpital, il effectue des voyages sur Madagascar et l'Indochine jusqu'en 1949. Son premier voyage commence le 2 août 1946 à Marseille à destination de Tamatave puis Saigon avec des passagers Vietnamiens et Malgaches (militaires, malades et blessés). De nombreuses avaries de machines survenues après l'escale de Port Saïd pour charbonnage, obligent à escaler à Aden. A Tamatave, le commandant Louvet, débarqué malade décède. Reparti le 5 octobre il retourne sur Marseille qu'il atteindra le 22 novembre et les passagers sont transférés lors d'une escale à Port Soudan sur le SOMMERSETSHIRE qui arrive le 22 octobre à Saigon.



Copyright © Association French Lines

La guerre d'Indochine commence en 1946.

La défaite de la France face à l'Allemagne, l'occupation de ses colonies d'Indochine par le Japon et la volonté du général de Gaulle, à la Libération, de réoccuper l'Indochine pour l'honneur du drapeau, cela au moment même où les autres puissances coloniales abandonnaient leurs colonies d'Asie (Indes et Birmanie pour l'Angleterre, Indonésie pour les Pays-Bas), ont jeté les bases du Conflit Indochinois.

En septembre 1945, après la capitulation du Japon et la proclamation unilatérale de la République démocratique du Viêt-nam par Hô Chi Minh, chef du parti communiste vietnamien, le Vietminh, un corps expéditionnaire débarque à Saigon. Fonctionnaires et militaires français se réinstallent en Cochinchine, d'où le Vietminh est quasiment absent.

Là-dessus, Leclerc engage non sans succès la reconquête du nord.

Mais de Gaulle quitte le pouvoir en janvier 1946, et les Gouvernements successifs de la Quatrième République vont changer de Politique : négocier avec Hô Chi Minh.

Le bombardement du port de Haiphong le 23 novembre 1946 par la Marine française, qui marque un revirement total de la politique menée jusqu'alors par le gouvernement français vis-à-vis de la République démocratique du Viêt Nam, provoque directement Hô Chi Minh qui ne jouera plus l'option de la Fédération indochinoise.

Le 19 décembre 1946, l'insurrection de Hanoï marque le début de la guerre : le gouvernement de la République démocratique du Viêt Nam déclenche des hostilités dans tout le nord du Viêt Nam, et entre dans la clandestinité. Les troupes du Viêt-minh, sous l'autorité d'Hô Chi Minh, luttent pour l'indépendance de leur pays, tandis que les Français veulent y maintenir leur souveraineté.

Sous l'impulsion de l'amiral Thierry d'Argenlieu, les troupes françaises tentent de reprendre la ville d'Haiphong au Vietminh.

Huit années plus tard, la chute de Diên Biên Phu le 7 mai 1954 et les accords de Genève, signés le 21 juillet mettront fin au conflit. La France devra alors quitter l'intégralité du territoire vietnamien. Quant au Viêt-Nam, il sera divisé en deux.



Pour les Messageries Maritimes, la ligne d'Indochine et la Chine représentaient une grande partie de son activité, augmentée par les besoins des Forces Armées: les paquebots pour le trafic passagers et les troupes et les navires de charge pour le matériel militaire, vont constituer son fonds de commerce pendant plusieurs années, soit près de 500.000 hommes qui seront transportés avec l'aide des Chargeurs Réunis à 7.000 milles de la métropole. Il faut donc à la fois renforcer la Flotte et les équipages, marins et officiers.

**Second Mécanicien**

**Albert Calmette**

Port d'Attache: Saïgon Gd Cabotage colonial

Embqt du: 14/02/1947 au: 09/09/1948

Le cabotage dans le golfe du Tonkin nécessite la présence permanente de personnels, et la "Station" en Indochine devient une des activités auxquelles les Officiers ne peuvent échapper : après cinq années d'absence pour cause de guerre mondiale, la "Station" dure deux années.

Jean Leoni embarque à Marseille comme passager sur l'Athos II le 14/01/1947 pour Saïgon où il arrive le 13/02/1947. Il est nommé Second Mécanicien, poste qu'il avait occupé dans l'Atlantique Nord en 1944.

Pendant deux ans, l'Albert Calmette assurera le trafic entre Saïgon, Cap St Jacques, Tourane, Hué, Haiphong et la baie d'Along.

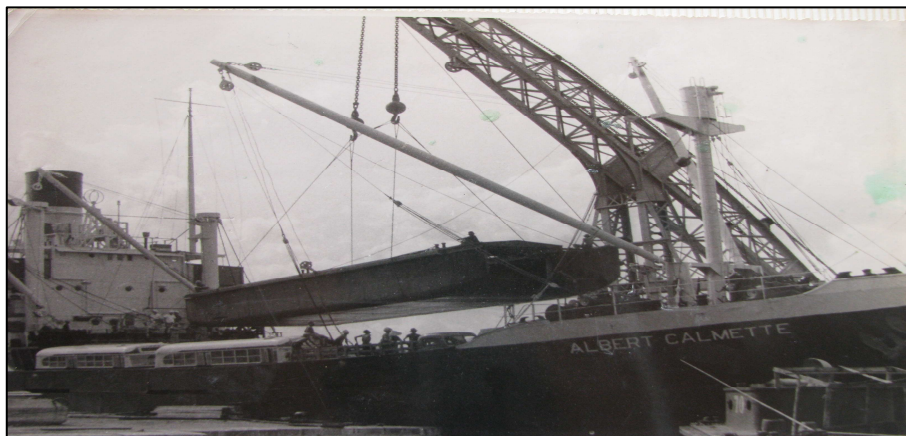


Photo Collection Jacques et Michel LEONI

**Pingrèran de Bifrain**

Port d'Attache: Saïgon Embqt du 10/09/1948 au 16/09/1948

Ce séjour lui vaudra l'attribution de la Médaille Coloniale " Extrême Orient" par l'Administrateur de l'Inscription Maritime de Saïgon Corbin, le 25/02/1952 ; ainsi que la Médaille commémorative de la Campagne d'Indochine le 01/12/1954.

Passager sur le Champollion pour rentrer en France, Saïgon – Dunkerque du 17/09/1948 au 11/10/1948 et retour par le train à Marseille. Quelques mois de congé : son Père était décédé pendant son séjour en Indochine : et il retrouve Femme, enfants et sa Mère.

**Les Glières**

Port d'Attache: Calais

Embqt du: 27/05/1949 au: 14/08/1950



Photo Collection P.Ramona

Cargo de type Liberty ship lancé en décembre 1943 par St John's River Shipbuilding Cy à Jacksonville sous le nom de ROYAL S COPELAND pour l'U.S. Shipping War Administration. Livré le 6 décembre 1946, nommé LES GLIERES. Affecté sur la ligne d'Extrême Orient Fait partie dès août 1947 de la flotte des Messageries Maritimes. Assure le service d'Extrême Orient jusqu'en 1954, et transporte notamment du matériel pour le corps expéditionnaire d'Indochine.

**Oyonnax**

Port d'Attache: Dunkerque Embqt du: 20/12/1950 au: 31/01/1951

Cargo de type Liberty ship lancé en décembre 1943 par Oregon SB Co à Portland sous le nom de WILBUR O. ATWATER pour l'U.S. Shipping War Administration. Livré le 16 avril 1948 à Olympia, renommé OYONNAX et frété coque nue aux Messageries Maritimes



Photo Collection P.Ramona

**Indus** Port d'Attache: Dunkerque Embqt du 29/03/1951 au: 18/03/1952

*Construits par Burmeister & Wain à Copenhague, lancé le 15 décembre 1950 et livré le 14 avril 1951 à Copenhague; racheté sur cales par les MM. Cargo transportant quelques passagers, premier départ le 5 mai de Dunkerque sur la ligne d'Australie, est ensuite affecté à différentes lignes (Inde - Pakistan, Indonésie, Océan Indien).*

Le retour à Dunkerque était ponctué par la "Tournée du Nord" que les Familles d'officiers pouvaient faire dans ces cabines passagers lorsque les vacances scolaires concordaient : Brême, Hambourg, Rotterdam, pour vider et remplir les cales; et vivre pendant quelques journées la vie de passagers à bord et les virées à terre.

La mer du Nord était toujours encombrée de Zones Minées datant de la guerre : par une nuit de brouillard, nous avons mouillé en mer, du mauvais côté de la balise... ambiance au lever du jour au Carré !

*Sous le pont de Sydney, Photo Collection Jacques et Michel LEONI*



**Ferdinand de Lesseps** Port d'Attache : Bordeaux Embqt du 07/05/1952 au 23/05/1953

Il participe aux contrôles des Forges et Chantiers de la Gironde et à la prise en charge et les essais au cabotage du Ferdinand de Lesseps qui est lancé le 21 juillet 1951 à Bordeaux. C'est le premier des quatre paquebot-mixte type MD: La Bourdonnais, Pierre Loti, et Jean Laborde, construits à Lorient, Brest, et Bordeaux.

Les vacances scolaires de la famille se passent donc à Bordeaux, Pau, etc  
Le navire sera affecté aux lignes de l'Océan Indien au départ de Marseille en passant par Suez: Côte Orientale de l'Afrique : Monbasa, Dar es Salam, et à Madagascar : Diègo-Suarez, Nossi Bé, Tananarive ; La Réunion.

État-major :

Commandant : Antoine BOSQUI

Second-Capitaine : Maurice LACAVERNE

Chef-mécanicien : Maurice CHASSENAY

Commissaire : Jean LABRY

Docteur : Gabriel DEVAU



*dans l'Océan Indien, en 1952 Photo Collection P.Ramona*

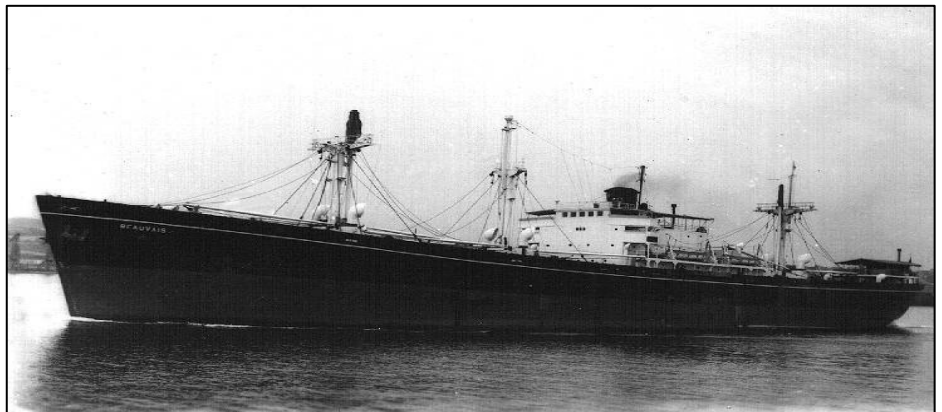
C'est son dernier poste de Second Mécanicien.

**Chef Mécanicien** Nommé Chef Mécanicien en Juillet 1953, il retrouve les Cargos et Dunkerque comme port d'attache.

**Beauvais** Port d'Attache: Dunkerque Embqt du: 17/07/1953 au: 08/08/1954

*Cargo de type Liberty ship lancé en juin 1943 par North Carolina Shipbuilding Co sous le nom de JOHN LAWSON pour l'U.S. Shipping War Administration. Aménagé en transport de troupes (556 hommes) sert dans le Pacifique Ouest où il subit sans grand dommage l'attaque d'un kamikaze. Acquis dans le cadre des accords Blum Byrnes signés le 28 mai 1946 sur la cession à la France de 75 de ces navires*

*Affrété à partir d'août 1949 aux Messageries Maritimes pour transporter des troupes en Indochine, puis pris en charge à compter du 4 mars 1950. Affecté aux lignes d'Extrême Orient, puis sur celle des Indes de 1954 à 1956.*



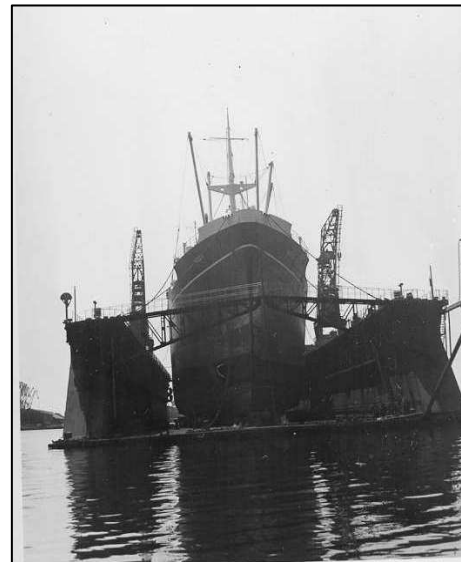
**Indus**

Port d'Attache: Dunkerque Embqt du: 09/08/1954

au: 22/02/1955 et du 25/07/1955 au: 29/08/1956



L'INDUS 22 Février 1956 Hambourg -16° en premier plan, la glace accumulée Photo J.Leoni



L'Indus au Dock Flottant Photos Jacques Leoni

**Godavery**

Port d'Attache: Dunkerque

Embqt du: 26/03/1957 au: 20/02/1958

Premier d'une série de 10 cargos de type shelter deck commandée à partir de 1954 pour remplacer la flotte de liberty ships. Les deux premiers sont construits par les Chantiers et Ateliers de Provence (GODAVERY, MOONIE), Affecté à la ligne d'Afrique du Sud, premier départ de Dunkerque le 19 juillet 1955, puis assure la desserte du Pacifique et de l'Australie et en 1965 le Sud Est Asiatique.



**Si Kiang**

Port d'Attache: Dunkerque

Embqt du: 04/07/1958 au: 26/04/1959

Huitième d'une série de 10 cargos de type shelter deck commandée à partir de 1954 pour remplacer la flotte de liberty ships, construits par les Chantiers Navals de la Ciotat, livré à Marseille le 12 octobre 1957 et premier départ de Dunkerque le 16 novembre. Affecté à la ligne Madagascar Afrique du Sud.



Photo ? Si Kiang Durban 1961

**Jean Laborde**

Port d'Attache: Marseille Embqt du: 31/07/1959 au: 30/05/1961



LE CONVOI 05 Septembre 1941 11 Novembre 1941

Laos

Port d'Attache: Marseille Embqt du: 22/06/1961 au: 16/09/1961

Viet Nam

Port d'Attache: Marseille Embqt du: 03/11/1961 au: 16/08/1962

Laos

Port d'Attache: Marseille Embqt du: 05/03/1963 au: 06/08/1963 et du: 11/01/1964 au: 04/04/1964

Voyage N° 09-17-3 du 28/05/1963 au 30/07/1963

Escales : Marseille, Barcelone, Port-Said, Aden, Bombay, Colombo, Singapore, Hong-Kong, Kobé, Yokohama, Saigon, Singapore, Colombo, Bombay, Djibouti, Suez, Barcelone.

État-major 1963 :

Commandant : R. Menès

Second-Capitaine : J.P. Chaunu

Chef-mécanicien : J. Leoni

Sd Méc. : P. Antoine

Commissaire : Cl. Boucher

Docteur : J. Robert

1<sup>er</sup> Lieut. : J. Do Van

Voyage N° 04-20-4 du 20/01/1964 au 27/03/1964

État-major 1964:

Commandant : H. de Torquat

Second-Capitaine : de Fougeras

Chef-mécanicien : J. Leoni

Sd Méc. : Ch Guillon

Commissaire : Cl. Boucher

Docteur : G.Devau

Chef Radio : L. Marcel

1<sup>er</sup> Lieut. : L. Quemener



Yokohama le 12 avril 1963 : Jean Leoni et le Cdt Menès devant le Fujihama enneigé.

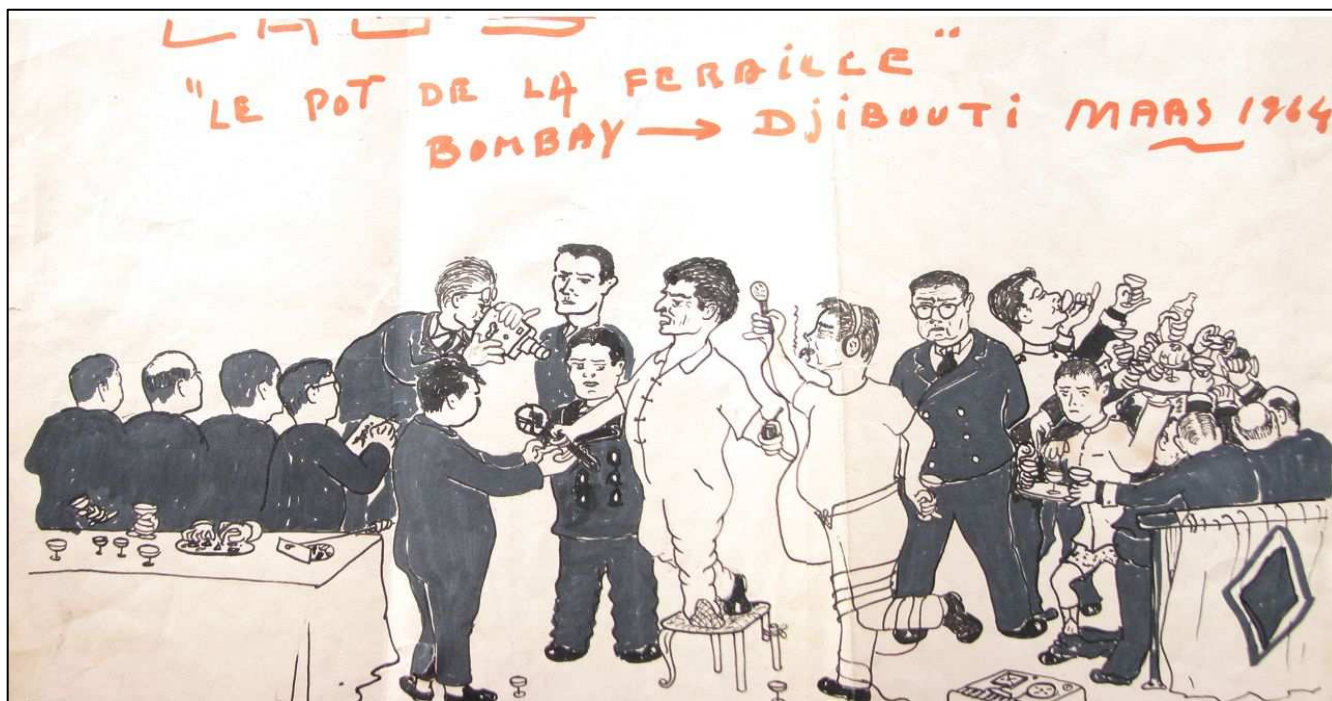
Roger Dusseaux, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme dans le cabinet Georges Pompidou du 16 mai au 28 novembre 1962 signe le décret de nomination de Chevalier dans l'ordre du Mérite Maritime le 27/11/1962.

Monsieur Guillaume Le Bigot, Président Directeur Général de la Cie, procède à la remise de décoration le 9 septembre 1963 à bord du Viet Nam, amarré au Quai sud du Cap Janet.



Remise médaille Mérite Maritime VIET NAM le 09 09 1963

## Derniers voyages



*Au cours de sa séance du 11 juin 1964 le Conseil d'Administration de la Cie a fixé au 25 mai de cette année la date à laquelle vous cessez de faire partie des Cadres de nos États Majors en application des règles de limites d'âge.*

*Au moment où vous quittez notre Compagnie, dans laquelle vous avez servi pendant 29 ans, dont près de 11 ans en qualité de chef Mécanicien, il m'est agréable de reconnaître qu'au cours de cette longue carrière nous n'avons eu qu'à nous louer de votre dévouement et de votre collaboration dont nous conservons le meilleur souvenir.*

*Roger Carour, Directeur Général*

*Le 15 Octobre 1964, le Conseil d'Administration de la Cie a décidé de vous conférer le titre de Chef Mécanicien Honoraire de la Compagnie des Messageries Maritimes.*

*Roger Carour, Directeur Général*

## *Le monde et la ville*

### MONSIEUR JEAN LEONI N'EST PLUS

● C'est avec infiniment de tristesse que nous apprenons le décès de M. Jean Leoni, survenu dans la nuit du 7 au 8, à l'issue d'une courte maladie.

M. Jean Leoni, très connu, aimé et estimé dans les milieux maritimes, où il ne laisse que des amis, était chef mécanicien honoraire des Messageries Maritimes, compagnie où il avait effectué une brillante carrière. Entré comme élève officier en 1931, il terminait sa carrière en qualité de chef mécanicien de première classe à bord du « Laos ». Il était admis à faire valoir ses droits à la retraite en 1964.

Durant la guerre, Jean Léoni, lieutenant à bord du « Maréchal-Joffre », ralliait les forces navales libres à Durban. Il embarquait alors sur « Le Saintonge », sur lequel il escortait les convois de l'Atlantique nord et les convois des Indes, forçant le blocus. Jean Léoni était titulaire de la médaille coloniale d'E.O., de la médaille de campagne d'Indochine et officier du Mérite maritime. Il était le père de Jacques Léoni, directeur de la S.E.M.I. À notre ami Jacques Léoni, à son frère Michel et à leurs familles, « Le Provençal » présente ses condoléances attristées. La levée du corps aura lieu ce matin à 8 h. 30 à l'hôpital Lavéran.

LE PROVENCAL 09 03 1974

## 11. Conclusion

Le microcosme Sud Africain a reproduit le dilemme dans lequel les Français se sont débattus après l'armistice et l'occupation Allemande, avant et après l'occupation de la zone libre : ou bien passer à la France Libre de Charles De Gaulle ou dans la Résistance Intérieure. Ou bien attendre la fin de l'histoire et pour les "retenus" d'Afrique du Sud, le rapatriement plus ou moins rapide, au grès des passages sur les navires Neutres et le bon vouloir des Services Secrets anglais; familles, civils, fonctionnaires, rapatriés sanitaires vrais ou simulés, fin 43, il semble qu'un bon nombre ait regagné la Métropole, via Casablanca, repris leurs activités, et pour certains, leurs postes au sein des Messageries Maritimes ou des Chargeurs Réunis.

Ceux de la France libres, outre que certains y ont laissé leur vie, ne sont rentrés que dans le courant 1945, après avoir vu tomber les V2 sur Londres, écumé encore pendant deux ans l'Atlantique Nord, la Méditerranée, Suez et l'Océan Indien vers les théâtres d'Opérations où les Anglais et les Américains reprenaient peu à peu pied dans leurs anciennes possessions en boutant les Japonais jusqu'à Hiroshima.

A la Libération, la place Sadi Carnot était encore occupée par les Cadres qui avaient collaboré avec Vichy.

Alors qu'il a été Second Mécanicien dans l'Atlantique Nord, Jean Leoni retrouve son poste de Lieutenant Mécanicien fin 1945, et "paye" son poste de second Mécanicien d'un nouveau séjour de deux ans en Indochine où il retrouve Saigon quitté en Octobre 1941.

Il suivra une carrière exemplaire, chef Mécanicien en 1953, et jusqu'en 1964, date de son départ à la retraite, sur les Paquebots des Messageries Maritimes.

Il sera récompensé en 1952 par la Médaille coloniale pour son séjour en Indochine, Chevalier du Mérite Maritime remis en 1963 par Roger Carour, Dir. Général, pour l'ensemble de sa carrière.

Mais comme beaucoup de Français Libres, la quatrième République, restaurée dans ses fondements par De Gaulle, oubliera le sacrifice des années de guerre et les Familles laissées en déshérence en métropole.

Il avait espéré la Légion d'Honneur à la fin de sa vie.

Cet ouvrage en tient lieu.

Jacques Leoni

À la libération la grande majorité des marins de la France Libre rentrera dans ses foyers la poitrine vierge de toute décoration mais fière d'avoir, sous la bannière du général de Gaulle, accompli avec loyauté son devoir envers la France.

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

Les marins sont les premiers à revendiquer une identité spécifique et à déplorer l'absence de juste reconnaissance de leur sacrifice. Il faut dire que le combat des marins, essentiellement fait de missions de convois dans l'Atlantique, monotones et anonymes, bien que très dangereuses, se prêtaient mal aux coups d'éclats.

Les marins du commerce de la France Libre, encore plus exposés que les militaires, font à cet égard figure d'oubliés parmi les oubliés.

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