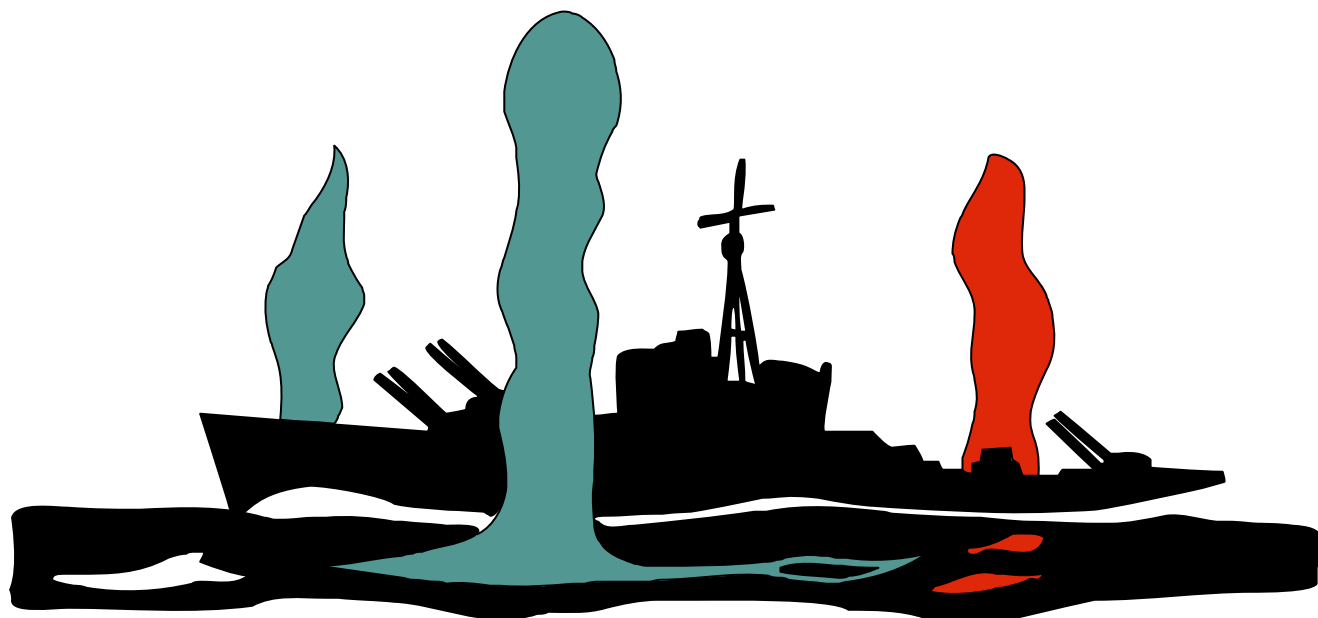


Commandant GUIOT

EN SYRIE

COMBATS SANS ESPOIR



LA COURONNE LITTÉRAIRE - PARIS

PIERRE GUIOT

Capitaine de vaisseau de réserve
Ancien commandant du "Valmy"

COMBATS SANS ESPOIR

(Guerre Navale en Syrie - 1941)

LA COURONNE LITTÉRAIRE
116, Boulevard Saint-germain, PARIS - VI^e

COMBATS SANS ESPOIR

Un roman d'aventure? Non, mais une aventure qui a la couleur d'un roman ; mieux, de l'histoire, un véritable rapport d'opération élagué de ce qui, sans ajouter à l'intelligence des faits, pourrait rebuter le lecteur désireux, certes d'apprendre, mais surtout de se désennuyer.

En l'été 1941, des croiseurs légers français de grande race sont engagés dans le conflit syrien. Le talent du Chef, la valeur des équipages, une chance trop constante pour n'être appelée Providence, ménagent à nos navires luttant à deux contre dix, un joli succès, des parades acrobatiques et le salut finalement que nul n'escomptait. Et l'adversaire de rendre tôt justice à ceux qu'il dut combattre sans haine comme sans faiblesse.

Pages attachantes de nos annales maritimes et qui portent le cachet d'une entière authenticité. Pages ignorées, pages vécues. De l'action, de la vie. La vie même de cette belle flotte aux trois quarts disparue qui fut généreuse dans ses aspirations, ferme dans ses épreuves, touchante à l'heure du sacrifice et jamais sourde à ces trois mots : A VOS POSTES !

« La discipline est générale, c'est-à-dire que tous, chefs et subordonnés, à tous les rangs de la hiérarchie militaire, doivent s'y soumettre entièrement. »

(Décret du 26 novembre 1937.)

« The French fought like mad all along the line. We had got their psychology all wrong. They may not have been politically very pro-Vichy, but they had orders from their generals to fight... »

Lt-Cder Hugh HODCKINSON,
Royal Navy.
George G. HARRAP & C^o Ltd.

Au CONTRE-AMIRAL GERVAIS DE LAFOND

Permettez, Amiral, que je vous offre ces pages. A beaucoup d'égards elles sont telles que si je les eusse écrites sous votre dictée.

Acceptez-les comme un hommage et comme l'expression d'une gratitude dont je me fais ici l'interprète : celle de vos états-majors et de vos équipages de Syrie auxquels vous sûtes ménager un succès flatteur et épargner d'injustes disgrâces.

Pierre GUIOT.

Très cher ami, qui fûtes bon compagnon et ferme soutien, je vous remercie d'avoir fait un récit si vivant d'une campagne qui fut pour nous longue et chaude.

Le jugement que vos lecteurs pourront porter sur nos faits et gestes vaudra pour toute la flotte française de 1939 dont chefs et équipages avaient même âme, même discipline, même entraînement et dont n'importe quelles unités du même type que les nôtres auraient eu à notre place le même comportement.

LAFOND.

LES TROIS LUNDIS

Bâtiments engagés les 9, 16 et 23 Juin 1941

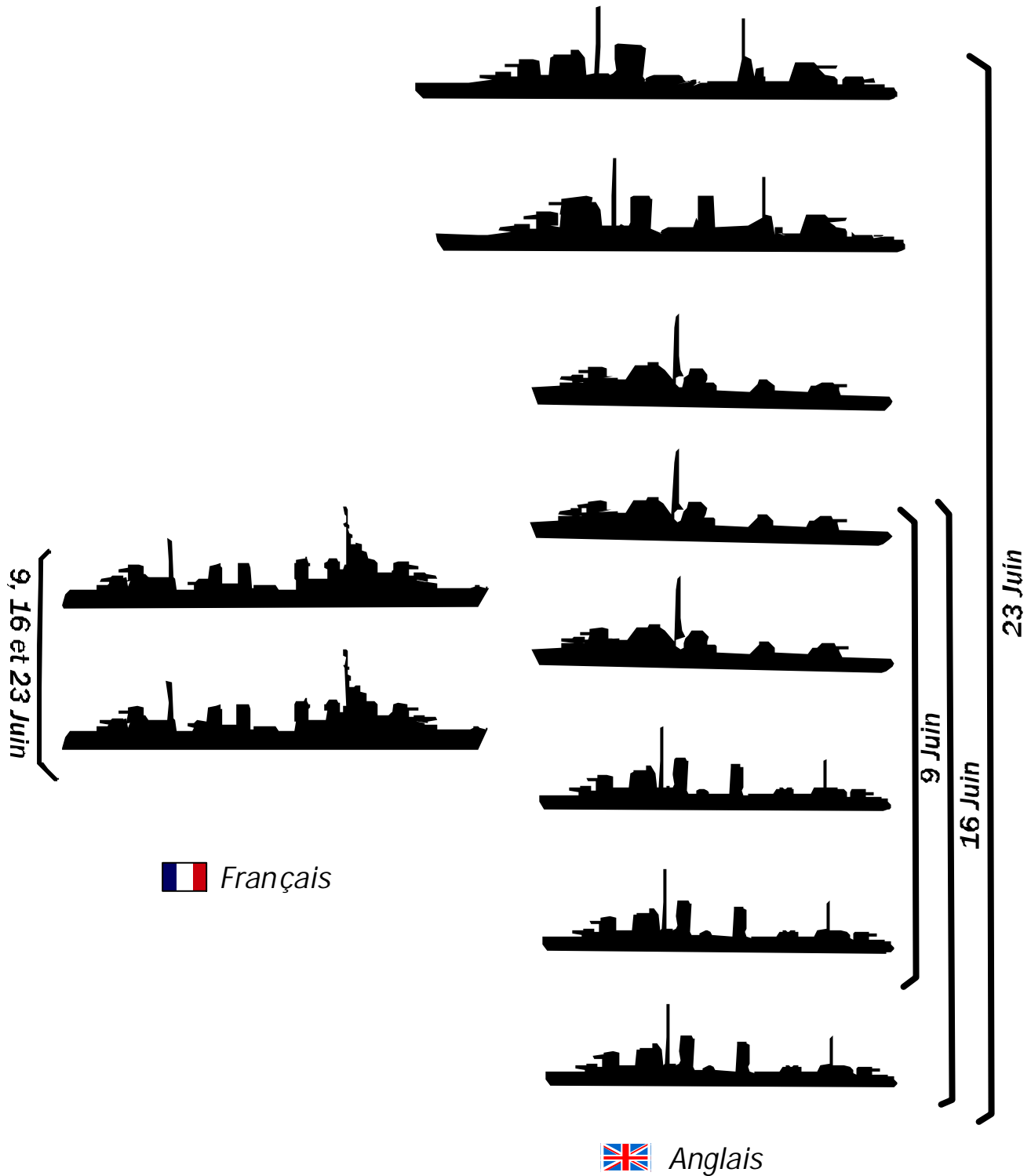


TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	7
INTRODUCTION : UNE TERRE DE RÊVE ET DE DISPUTE	11
CHAPITRE PREMIER — Beyrouth à la veille des «hostilités». — Le conflit éclatera-t-il? — L'aviation britannique dans le ciel de Syrie. — Chez Amiral, le 7 juin. — « Nous partons demain en vue d'escorter deux transport ». — Préparatifs. — Ce qu'on pense à terre. — A bord du <i>Guépard</i>	16
CHAPITRE II — Vers la Mer Egée. — A terre les Anglais ont ouvert les hostilités. — On signale l'approche d'une escadre britannique. — Garez-vous à Tripoli. — Attente au mouillage. — Une recherche offensive par nuit lunaire.....	30
CHAPITRE III — Les événements des vingt-quatre heures écoulées. — Nos contre-torpilleurs le portent vers Tyr. — Court bombardement d'une colonne britannique. — Mission nouvelle. — Le <i>Guépard</i> et le <i>Valmy</i> aux prises devant Saïda avec les destroyers ennemis. — L'un d'eux est mis hors de combat. — Les nôtres opèrent une retraite heureuse sous le feu de l'adversaire.....	56
CHAPITRE IV — Après le combat. — Nuit calme en rade. — Au 10 juin. — Perspectives déplaisantes. — Les raids aériens. — Appareillage nocturne sous les bombes. — Retour à l'aube. — Dans l'attente du <i>Chevalier Paul</i> . — Il faut tenir.....	84
CHAPITRE V — La stratégie britannique. — Devancerons-nous le cours des événements ? — « Préparez-vous à appareiller au premier signal, débarquement à Saïda protégé par treize torpilleurs. » — A Djounieh. — Torpillage de l' <i>Adour</i> . — Le carrousel du 14 juin.....	110
CHAPITRE VI — Violentes attaques aériennes contre l'escadre anglaise. — Les contre-torpilleurs sont tenus prêts à intervenir. — Au contact des Britanniques dans la nuit du 15 au 16 juin. — Engagement à l'aube. — Perte du <i>Chevalier Paul</i> et sauvetage aventureux de son équipage.....	131
CHAPITRE VII — Dans le port, bas les feux. — L'escadre anglaise a disparu. — Nouvelles précautions contre les attaques aériennes. — Raid manqué sur Saïda. — La marine britannique rentre en scène. — L'aviation bombarde Beyrouth à la lueur des engins éclairants.....	167
CHAPITRE VIII — Arrivée du <i>Vauquelin</i> . — Il nous apporte des munitions. — Métamorphose de la Division. — Attaque aérienne de jour. — Le <i>Vauquelin</i> indisponible. — Inauguration d'un lieu de repos pour les équipages.....	187
CHAPITRE IX — Le combat de nuit du 23 juin. — Bien que pris sous le feu nourri d'une escadre entière, le <i>Guépard</i> et le <i>Valmy</i> regagnent le port sans avaries majeures. — Répit pour tout le monde. — Les bombardements nocturnes continuent néanmoins. — Le blocus se resserre. — A terre le 28 juin; est-ce pour prendre congé de la Syrie?.....	226
CHAPITRE X — Décision inattendue et soudain appareillage. — Vers la Grèce, en quête de renforts. — A Salonique en attente. — L'impossible mission. — Sur les côtes de Caramanie. — Les Anglais nous y découvrent. — Les contre-torpilleurs rebroussement chemin.....	264
EPILOGUE	297
CONCLUSION	306
APPENDICE	314

AVANT-PROPOS

Cet ouvrage est à l'intention des marins. Il s'adresse aussi à quiconque vécut au Levant les heures fastes de la présence française et sait vouer aux choses mortes le culte qui leur est dû. L'auteur relate une action maritime, celle que, dans le cadre de la défense de la Syrie et du Liban, nos contre-torpilleurs *Guépard* et *Valmy* eurent à soutenir pour qu'à la Patrie souffrante fussent épargnés de plus grands maux. Le récit s'autorise de notes prises sur le vif et de documents qui font foi; il emprunte au genre « mémoires » la forme personnelle, la seule qui permît en l'occurrence de bannir à la fois l'austérité de l'écrit purement didactique et certains artifices littéraires convenant mal au caractère de la chronique en cause.

En retraçant les événements avec objectivité, on a voulu ressusciter aussi l'ambiance du moment, l'atmosphère qui régnait à bord des deux bâtiments, l'esprit d'équipe dont ils furent animés durant ces jours de lutte et d'anxiété qui vont du 8 juin au 8 juillet de l'année 1941 ; introduire également quelques touches rappelant à ceux qui le connaissent, évoquant pour ceux qui l'ignorent, le cadre somptueux d'un tel épisode.

La campagne s'ouvrit et se développa sous des auspices pouvant faire douter que nos navires dussent jamais revoir le ciel de France; c'est pourtant ce qui advint; la chance a trop rarement secondé nos armes sur mer pour que soit

oublié ce pâle sourire de la Fortune. De surcroît le cas est sans doute unique dans les annales de notre marine contemporaine : une force navale de chez nous, petite à la vérité, mais ardente et racée, engagée l'espace d'un mois dans un cycle étonnant de péripéties lesquelles distinguent cette affaire, aujourd'hui parée de pittoresque, dramatique en son époque. Autant de raisons qui nous ont incité à apporter ici notre contribution de participant et le lot des réflexions auxquelles nous fûmes conduit en méditant ce passé.

On observera que tout en mettant l'accent sur les événements majeurs qui se situèrent, chose étrange, le premier jour de chaque semaine¹, nous n'avons rien voulu négliger des vicissitudes qui leur firent cortège; nous avons souhaité que la fresque fût complète, dût son harmonie souffrir de l'inégale vigueur du trait selon le sujet considéré.

Nous nous sommes refusé, par contre, à déborder du plan militaire sur le plan politique. Quelles difficultés la France eut à surmonter naguère pour faire reconnaître ses droits en Orient, comment elle dut les résigner moins d'un quart de siècle plus tard, c'est là un domaine que nous avons jugé inopportun d'aborder, sauf à l'effleurer parfois d'une plume légère, quand à trop demeurer sur la réserve nous aurions couru le risque de n'être pas compris.

Les esprits chagrins pourront prendre ombrage de certaines réactions, voire

¹ Lundi 9 juin, combat de Saïda; lundi 16 juin, escarmouche à l'aube et sauvetage du *Chevalier Paul* ; lundi 23 juin, combat de Djounieh ; lundi 30 juin, échappée vers Salonique; lundi 7 juillet, raid sur les côtes de Caramanie; lundi 14 juillet, armistice de Saint-Jean-d'Acre.

d'expressions que notre style n'a pas cru bon de répudier. Qu'ils veuillent bien ne pas considérer les hommes comme fait le géologue des grès et des silex; qu'ils consentent un effort d'imagination pour s'assimiler les réalités que le présent livre les invite à vivre en pensée; qu'ils se persuadent au surplus que ce livre est au service d'une conviction sincère, non d'une quelconque idéologie partisane. Quant aux mots, ils appartiennent au vocabulaire militaire; il rejette les subtilités; pour le soldat, est «ennemi» celui-là qui le met en joue ou sur qui l'ordre est d'ouvrir le feu; le terme traduit un état de fait assorti d'impératifs catégoriques; ainsi d' «armistice», suspension d'armes qu'ont l'absolu devoir d'observer tous ceux auxquels échoit l'honneur de porter régulièrement les armes.

Une conflagration présentant tous les signes d'une guerre intestine multiforme et planétaire ne pouvait manquer de battre en brèche les conceptions issues des luttes anciennes. Un lexique est devenu nécessaire pour approprier le verbe et la chose écrite aux notions, d'ailleurs confuses, qu'une humanité désaxée cherche à consacrer d'après les normes d'un nouveau cartésianisme. Fille bâtarde de l'inconséquence des foules et du zèle intéressé de leurs mauvais anges, l'opinion publique érige en preux l'aventurier, et par le croissant dédain qu'encourt l'esprit d'obéissance, veut ne plus voir qu'un serf en celui qui se détermine selon sa place dans le rang. Nous avouons ne pouvoir nous rallier à cette révision des valeurs civiques; elle se condamne elle-même par la confusion

qu'elle tolère sous le manteau entre « servir » et « se servir ».

Qu'on nous pardonne d'avoir préféré l'ancienne liturgie pour sacrifier sur des autels en ruines.

INTRODUCTION : UNE TERRE DE RÊVE ET DE DISPUTE

Un soir de juin — il y a de cela quelque trente ans — deux voitures militaires parcouraient en descente cette route qui, sitôt franchi d'est en ouest le col du Liban, déroule en bordure de la vallée de Hammana son long ruban poudreux, mollement ensuite s'insinue parmi les mornes arides et, sur le point d'atteindre la station estivale d'Aley, brusquement s'en détourne pour rejoindre la côte à la faveur de multiples lacets.

Les fanions annonçaient des personnes de marque. Aussi bien s'agissait-il du Général commandant les troupes françaises du Levant et de l'Amiral commandant la division navale de Syrie. Ils s'étaient transportés conjointement à Sofar, dernière localité du versant méditerranéen et siège temporaire de la plus haute autorité britannique exerçant alors, au nom des Alliés, le pouvoir discrétionnaire de l'occupant. Visite de courtoisie certes, mais démarche aussi tendant à fléchir des consignes incompatibles avec la sauvegarde de notre dignité dans une contrée où les Anglo-Saxons tardaient à s'effacer bien qu'ils l'eussent promise à notre tutelle. On rentrait à présent, les poumons dilatés par l'air vif de l'altitude et la fraîcheur du proche crépuscule.

Après avoir roulé à flanc de ravin dans une nature âpre et sereine, traversé le village curieusement juché de Bhamdoun, contourné plus d'une croupe dénudée, on atteint les derniers contreforts en falaise sur la plaine

alluvionnaire. Un riant paysage se substituait à celui dont on venait d'admirer l'austère grandeur; partout des hameaux, des boqueteaux, un semis d'arbres et de logis capricieusement groupés ou voués à la solitude. La route qu'on découvrait devant soi, sinon partout et toujours, du moins jusqu'à son extrémité faubourienne, courait sinueuse de terrasse en terrasse parmi les maisons, les pins altiers et la lande hirsute; et montaient par endroits dans la lumière dorée comme des vapeurs rousses qui n'étaient autres que la poussière soulevée par les troupeaux en marche. Plus loin, la mer sans rides s'étendait jusqu'à l'horizon noyé de brume...

A Bkerké, enchâssé dans la montagne dont ici la Méditerranée lèche les assises, le Patriarche maronite voit venir à lui quiconque occupe au Liban un poste officiel assorti de hautes prérogatives. Peu de jours après sa visite à Sofar, l'Amiral était introduit auprès de Sa Béatitudo, à laquelle, nouveau venu dans la région, il se devait de témoigner sa déférence. Monseigneur accueillit son hôte avec cette affabilité dont l'Orient a le secret et qui l'emporte sur les us d'Occident, si toutefois elle n'est pas importune. On servit une collation. A travers les baies vitrées, entre les colonnettes supportant le faite de la demeure auguste mais simple, la vue s'étendait jusqu'à Djebail. En bas, juste frangée d'écume en bordure de la grève, la mer se moirait de bleus intenses; et vers le nord, droite sur son piédestal, la Vierge vénérée des chrétiens et des musulmans inclinait la tête avec une grâce juvénile vers ces mêmes flots d'azur qu'à peine

agitait la brise diurne.

A Djounieh, sur le chemin du retour, les fillettes d'un pensionnat poussèrent d'innocentes acclamations en brandissant de menus drapeaux tricolores; peu s'en fallut que Londres ne fit des représentations au sujet de cette incartade...

Quelques semaines encore et l'Amiral se confiait de nouveau aux pistes tortueuses de la chaîne libanaise. Le Chef religieux des Druzes devait recevoir en des agapes concertées le Haut Commissaire de France et les personnes choisies par lui pour l'accompagner. Un village perdu, Bâaklin, était le lieu de la réception que devait rehausser la note pittoresque inhérente aux mœurs autochtones. Les chaleurs étaient venues. Le long de la côte suivie d'abord par le cortège, les senteurs généreuses des citronniers saisissaient l'odorat; le ciel à profusion dispensait sa lumière; sous l'auvent des tavernes, à l'ombre des sycomores, abîmés dans des méditations confinant au vide de la pensée, jeunes et vieux fumaient le narghilé mêlant à l'odeur du tabac le parfum de l'essence de rosé.

A mi-distance de Saïda, au village de Damour, on prit à gauche par une gorge étroite; un pont vétusté, suffisamment restauré pour bannir la crainte chez l'utilisateur, s'offrit, donnant accès à l'autre rive du torrent assagi par la sécheresse; pareils à de gros hannetons bourdonnants, les véhicules couleur de sable escaladèrent la montagne. Bientôt on put jouir à nouveau des lointains nuancés; de part et d'autre le regard plongeait dans les sauvages dépressions béantes; en

avant, le Djebel Barouk murait l'espace. Après un tournant succédant à beaucoup d'autres, les premières maisons de Deir el Kamar — le Couvent de la Lune — se montrèrent; de la crête en face, les toits rouges de Bâaklin saillaient un à un. Le temps d'aller chercher de niveau le fond de la vallée, de dépasser le palais de Beit ed Dîne en contre-bas de la localité du même nom, on abordait le dernier kilomètre près de ce carrefour qu'une mauvaise piste relie à Mouktara, principauté des fontaines, laquelle consent aux femmes bien nées, avec le titre d'émirat, les privilèges seigneuriaux. Alors, tandis que des cavaliers bizarrement accoutrés se livraient à mille démonstrations en l'honneur des arrivants, les balles sifflèrent, et l'une d'elles blessa grièvement l'Amiral après avoir traversé l'épaule de son aide de camp.

A Beit ed Dîne, quelques heures plus tard, le palais féérique abritant l'ambulance improvisée s'endort parmi les enchantements de la nuit orientale. Avant d'enquêter sur l'attentat dont notre prudente diplomatie appréhende d'avoir à situer trop loin l'origine, le chef militaire du territoire a confié à sa jeune épouse, châtelaine occasionnelle du lieu, les pensionnaires inattendus; rarement blessés trouvèrent, compensant pareille disette de charpie, tant de dévouement et d'exquise sollicitude à leur chevet. Le jet d'eau pleure dans sa vasque; dans la cour à cela près silencieuse, les ombres se dessinent pures et nettes; des visions de meurtre et de volupté hantent les salles nues, les mystérieux souterrains, le proche tombeau de la Sultane. Dehors, pas un souffle.

Nul frisson des grands arbres qu'en renfort de murailles, l'étrange bâtisseur dont le nom emplit la contrée, voulut ici pour manteau de ses audaces généreuses et de ses trames vengeresses, au plus intime de sa demeure. Comme sentinelles, figées, veillant sur les pentes, les cyprès dressent leur forme oblongue dans les clartés laiteuses. La lune bientôt disparaîtra là-bas, vers Damour, à l'échancrure du sol tourmenté..... Côte libanaise qu'engagé pour la dernière étape sur les déclivités de la montagne, le chamelier parti des confins désertiques découvre soudain moite et grise en deçà des splendeurs du couchant! Grèves et falaises de Djounieh, agréables à la Vierge! Rivages de Damour, où déclinent les astres achevant leur course nocturne dans le ciel de Beit ed Dîne! Un jour viendrait où celui qui écrit ces lignes, le même qui jadis, accompagnant son chef, participait de ses émerveillements, serait là étroitement associé au dramatique épilogue de notre mandat.

Par égard pour ces souvenirs et leur accordant une vertu propitiatoire, on leur a voulu ménager une place ici; souhaitant qu'ils contribuent à faire surgir le décor, à l'animer, à le mettre en résonance avec l'action qu'on s'est proposé de raconter.

CHAPITRE PREMIER

Beyrouth à la veille des « hostilités ». — Le conflit éclatera-t-il? — L'aviation britannique dans le ciel de Syrie. — Chez Amiral, le 7 juin. — « Nous partons demain en vue d'escorter deux transport ». — Préparatifs. — Ce qu'on pense à terre. — A bord du *Guépard*.

Juin 1941. Beyrouth connaît l'appréhension des lendemains incertains. L'inquiétude partout est visible; point n'est besoin pour la déceler d'entendre le langage des autochtones; la foule a sa mimique. Telles petites gens d'ici, pour qui le négoce, l'usure et la chicane sont une manière de trinité, hésitent entre la crainte et l'espoir : crainte d'événements générateurs de calamités; espoir d'un changement propre à mettre fin au marasme des affaires. Derechef, mais plus pesante, c'est l'atmosphère que nous avons connue pendant les grèves quand au moindre bruit suspect les rideaux de fer des boutiques s'abaissaient en grinçant. Si l'oreille perçoit à présent une rumeur insolite, les regards d'instinct se tournent vers le ciel où fréquemment, en dernier lieu, d'indésirables visiteurs sont apparus.

Je ne suis pas marchand; mon humeur pourtant s'accorde avec celle des nantis menacés dans leurs biens. Pour nous autres tenants du Maréchal, relégués sans soutien possible aux rives extrêmes de la Méditerranée, ce qui dans l'ombre se prépare n'augure rien qui vaille; trop claire par avance est l'issue, si d'aventure la lutte s'engage avec les Anglo-Saxons.

S'engagera-t-elle? Au fait, comment l'agresseur éventuel justifierait-il

l'intention qu'on lui prête? Il paraît — ses porte-parole n'en font pas mystère et sa presse en mène grand tapage — qu'il a contre nous des griefs nouveaux; fondés? Non fondés? On en peut débattre. En vertu d'arrangements auxquels notre Gouvernement s'est vu contraint de souscrire, des avions allemands allant assister l'Irak en révolte ont survolé nos territoires sous mandat. Après l'échec du mouvement insurrectionnel, ces avions ont reflué vers là Grèce; pour des raisons fortuites, quelques-uns ont dû se poser dans nos bases; la Royal Air Force est venue les y bombarder; c'était de bonne guerre après tout. Mais le corps du délit a disparu; le dernier appareil de l'Axe a quitté la Syrie; pourquoi envenimer la querelle? Nous avons prouvé que nous savions relever le gant; Dakar n'en porte-t-il pas témoignage? J'oublie mes vingt ans, le temps où le Général Allenby, à qui j'eus l'honneur de toucher la main, se faisait dans cet Orient, première pomme de discorde entre vainqueurs de l'autre guerre, le rude encore que loyal adversaire des justes revendications françaises; et quant au prétexte, j'oublie l'adage: « Qui veut noyer son chien... ».

Aussi bien ne s'y trompe-t-on pas dans les milieux responsables.

Nous en devisions dans le privé, un soir de mai, au bord de l'eau. Le lieu me rendait sensible la beauté d'un pays pour lequel la France avait tant fait et qui, en dépit de certaines apparences, n'avait aucune propension véritable à se détourner de sa bienfaitrice. C'était à quelques kilomètres au sud de Beyrouth; une piste sableuse nous avait permis d'accéder au rivage dont la route côtière s'écarte en

cet endroit; quelques masures se dressaient face à la mer; de petites lames chantantes léchaient les galets épars; au large régnait une brume lourde avant-coureuse du plein été, tandis qu'à l'opposé les mauves du Liban se muaient en gris de cendre.

— Si je ne suis pas indiscret, comment voyez-vous l'avenir, Mon Général?

Les hautes fonctions de mon interlocuteur le qualifiaient certes pour me répondre à bon escient. Pourtant,...

— Les renseignements, me dit-il, n'apportent encore aucune indication positive. Les Anglais ne songent-ils qu'à se prémunir contre une poussée plus accentuée du raz de marée germanique en direction du Nil? Veulent-ils, sitôt prêts, devancer Hitler sur le Taurus? Quoi qu'il en soit, l'activité qui règne à Haïffa est pour nous grosse de menaces; on ne décharge pas sans motif de pareilles quantités de matériel...

Et, après une pause :

— A propos d'Anglais, ces bâtiments qu'on a vus ces jours derniers le long de la côte, qu'en dites-vous?

— J'ignorais le fait. Mais que ne raconte-t-on pas quand l'appât du gain et la crédulité s'en mêlent!

— Enfin, vous n'y croyez pas...

Eprise du site où elle s'était plu à nous entraîner, la Générale, après avoir poussé jusqu'à la grève, à présent nous rejoignait; la nuit était sur ses pas. A

travers les pins enténébrés, par les rues populeuses où les échoppes s'éclairaient à la lueur fuligineuse des quinquets, nous roulâmes vers le port.

Depuis ces heures vite envolées, le voile s'est déchiré. Raids offensifs sur Palmyre, sur Rayak, sur Damas, Alep et jusque sur Beyrouth. Vomies par les réservoirs incendiés de la Shell, de grasses volutes ont fait courir des ombres sinistres sur la Baie de Saint-Georges. Tombés du ciel, des tracts ont jonché les rues. Chacun a pu lire : Syriens et Libanais, et vous aussi Français du Levant! La contre-offensive est commencée. Venez à nous. Rassurez-vous, nous n'en voulons ni à vos personnes ni à vos biens ; nous ne voulons que détruire ce qui pourrait profiter à l'adversaire, le nôtre, le vôtre. Nous nous en prendrons de même à ceux qui mettraient obstacle à une tâche nécessaire. Une seule pensée nous guide : rétablir la prospérité de ce pays-ci, lui rendre la liberté des échanges, le rattacher au Bloc Sterling ... Le Bloc Sterling! mots magiques! Eh bien non, ce tintement d'écus n'éveillera aucune résonance.

Vers 9 heures — nous sommes le 7 juin — je suis appelé à l'Etat-major; convocation impromptu qui doit se relier à un fait nouveau. Dans le hall de la Marine, mon Chef de division et le commandant de l'avis *Elan* m'ont devancé. Nous sommes introduits chez l'Amiral qu'assistent ses collaborateurs. Lui, aussitôt:

— Ainsi, c'est chose convenue, départ demain avant le jour... Observant ma surprise et tourné vers le commandant de Lafond.

— Tu ne l'as pas encore prévenu... Alors, pour que nul ici n'en ignore, je m'explique : deux cargos, le *Saint-Didier* et l'*Oued Yquem*, vont se rendre à Salonique afin d'en ramener du matériel destiné à l'armée du Levant. C'est l'aboutissement de laborieuses tractations. Il n'est pas question, cela va de soi, de rien demander aux Anglais, ni même de les prévenir. Ce que nous faisons regarde nous seuls; une indiscretion gâcherait tout. La Mer Egée est sûre; en deçà, nos transports risquent d'être appréhendés; les contre-torpilleurs les escorteront donc jusqu'à Castellorizzo... J'avais songé à leur adjoindre l'*Elan*, mais puisque tu ne veux pas de lui...

— En effet, confirme le commandant de Lafond; l'*Elan* m'alourdirait; néanmoins, puisqu'il dispose d'un bon armement contre avions, qu'il nous fasse un bout de conduite le premier jour; ensuite, j'aime mieux n'avoir à compter que sur mes propres bâtiments.

L'Amiral poursuit :

— Les capitaines ignorent la destination; elle sera communiquée avant l'appareillage aux commissaires du Gouvernement². Ceux-ci sont à désigner; ne pourrait-on faire choix de deux enseignes sur les contre-torpilleurs? Non? On cherchera donc ailleurs...

Quelques mots concernant l'itinéraire : on suivra la côte, sans engolfer toutefois à la hauteur d'Alexandrette. Le *Guépard* et le *Valmy* rentreront par le plus court chemin, à bonne vitesse de croisière. Quant au retour ultérieur des

² Représentants de l'état à bord des navires de commerce.

transports, n'anticipons pas ; on avisera en temps utile ; de grandes précautions seront nécessaires, car les Anglais auront alors le mot de l'énigme.

— Rentrons ensemble, me dit en sortant le Chef de division, et causons un peu de tout cela... Mais jy songe... Allez donner d'abord vos instructions; vous viendrez me voir ensuite; naturellement, le grand plein de combustible, les grenades au complet et puis six jours de vivres.

J'arrive sur le *Valmy*

— Appareillage demain à l'aube, fais-je en guise d'exorde. Ou donc est l'Officier en second? Ha! le voici... Dites-moi, Grand Régisseur! il nous faut avant ce soir nos six jours de vivres...

Le Canonnier, alors :

— On revient ici?

— Sans doute! Notre éloignement sera momentané. Mais Il faut faire la part de l'imprévu; je répète donc : six jours de vivres; et j'ajoute qu'il est urgent de s'en occuper. Pensez aussi à récupérer nos grenades.

— Toutes? Ce sera un bien gros mouvement. Ne pourrait-on se limiter à celles qui trouvent place dans les grenadeurs?

— D'accord! Sous réserve de confirmation après que j'aurai revu le Chef de division.

— Nous avons une torpille à l'atelier; elle doit être prête; je vais commander un chaland pour nous l'amener.

— Faites, et que de son côté, la machine complète son mazout. Quant aux permissionnaires, ne changeons rien; ils sortiront à l'heure habituelle; mais que tout le monde soit à bord à minuit.

Cherchant l'ombre, je longe maintenant les hangars dont la double rangée court d'un bout à l'autre de ce terre-plein qu'on nomme la traverse, et à l'extrémité duquel le *Valmy* est amarré, cap à l'opposé de la sortie. En passant, je donne un regard au *Saint-Didier*, notre voisin d'aujourd'hui, notre compagnon de demain; ce n'est pas sans mal qu'on l'arrachera à son ankylose; il semble mort à l'égal d'un ponton. A l'escalier de pierre, débarcadère habituel des contre-torpilleurs, je hèle le barcassier agréé.

— Ho! Mohammed!

En quelques coups d'aviron, Mohammed se faufile entre les mahonnes, range adroitement son esquif le long du quai, me cueille, m'emmène... Je gravis l'échelle de coupée.

— Le Chef de division est chez lui?

Sans attendre la réponse, j'emprunte la descente conduisant aux appartements du Commandant. Il est là, à sa table de travail; le Chef d'état-major est avec lui.

— Vous voilà! fait-il... Aubert! donne-nous à boire! Le maître d'hôtel paraît.

— Que prenez-vous? Vermouth? Cinzano?... Et vous?

On passe aux choses sérieuses. Il s'agit de préparer la conférence à laquelle seront conviés suivant l'usage les capitaines, les commissaires du Gouvernement, les commandants des escorteurs. Le Chef d'état-major a dressé la liste des questions à examiner; nous lisons, relisons tous trois cette liste, pour nous assurer que rien n'a été oublié. Les dispositions propres aux contre-torpilleurs ne souffrent pas longue discussion; nous avons tôt fait le tour du sujet, formation, régime des feux, réaction en cas d'attaque, etc...

Rentré à mon bord, je m'informe de nos préparatifs. Ils sont en bonne voie. La Direction du port ne ménage pas sa peine; la torpille manquante est attendue avec son cortège de grenades; les tentes seront serrées à l'appel de 13 heures; une seule bordée, l'autre allant à terre, suffira par la suite. Pour ce qui regarde les vivres, l'Intendance a requis les fournisseurs de tenir, en dépit du week-end, boutique ouverte à l'intention de nos cuisiniers ; c'était mettre au courant tout le quartier de Bab Edriss; mais comment faire autrement?

Et le temps passe, bien rempli. Dépouillé de ses toiles qui tamisaient le jour éclatant, le bâtiment recouvre son aspect guerrier. Partout règne une fiévreuse activité. A l'avant, du chaland rangé le long du bord, les vivres sont hissés sur la teugue, puis descendus dans la cambuse par le panneau d'équipage. Sur le pont milieu, les minces collecteurs assurant la charge des réservoirs des torpilles, frémissent sous les impulsions rythmées du compresseur d'air martelant son parquet; une torpille reçoit des soins ultimes, une autre glisse au tube, une

troisième se balance au croc du palan dont la chaîne fait entendre son cliquetis monotone. A l'arrière, c'est le travail délicat de l'amorçage des grenades; la tolite est là par centaines de kilos; et pêle-mêle tout auprès, des charges qui ne demandent qu'à exploser, des détonateurs hypersensibles; une maladresse, un outil échappant des mains d'un malchanceux, il n'en faudrait pas davantage pour provoquer une catastrophe; je ne taris pas en recommandations.

A les écouter, nos hommes sont plutôt contents de partir. Le port leur est, par l'accoutumance, moins plaisant; surtout depuis que le séjour y est assorti d'alertes incessantes, de servitudes accrues. Chacun donc y met du sien, cédant parfois même aux incitations d'un zèle intempestif. Le Maître de manœuvre ne s'est-il pas mis en tête de larguer, sans plus différer, certaine grosse amarre dont dépend la vie de notre fragile propulseur avoisinant le quai Aux mouvements soudain désordonnés du bâtiment, je devine l'incartade, ne fais qu'un bond...

— Qui vous a dit de rentrer le grelin?

— Mais... l'officier de garde;

— Vous aurez mal compris; regardez notre arrière qui fait des siennes;

— Si on « espère » jusqu'à demain pour dédoubler, il faudra faire le branle-bas à 3 heures!

— On le fera à minuit s'il en est besoin, plutôt que de se réveiller avec un navire estropié; non, décidément rétablissez toutes choses comme avant.

Résigné, le maître de manœuvre, bon gars d'ailleurs s'il en fut, répand sa

mauvaise humeur sur ses gabiers.

Le départ imminent des contre-torpilleurs est connu de la ville et des faubourgs. Je puis m'en convaincre une heure plus tard dans un cercle dont je goûte la franche urbanité et où j'ai voulu paraître nonobstant les obligations d'une veille d'appareillage.

— Ainsi, le *Guépard* s'en va demain?

— Vous êtes plus informée, Madame, que je n'aurais pensé; voyez quel sort est celui des secrets militaires!

— Oh! croyez bien que tout le monde est au courant; je vous en donne avis; vos marins ne font pas tant de mystère dans les couloirs de l'hôpital; j'en viens...

— S'il en est ainsi, je puis vous confier que le *Valmy* est du voyage.

— Mais vous nous reviendrez?

— Certes! du moins s'il plaît à Dieu.

Ces propos vont de pair avec d'autres, sérieux ou badins, mais tous empreints de cette charmante simplicité qui distingue le milieu militaire d'outre-mer, là où le climat et les mœurs n'engendrent pas chez l'expatrié une trop brutale rupture d'équilibre. Dans ces contrées d'Orient qu'on est enclin à considérer trop souvent comme une foire d'empoigne, le mandat aura eu ce mérite de montrer des français et des françaises qui, pour n'avoir pas fait vœu d'austérité, sont tout aussi éloignés du matérialisme sordide que les religieux eux-mêmes. Sans doute n'est-il pas que sous l'uniforme ou dans l'orbite des communautés enseignantes

ou charitables que notre pays aura été bien servi en Syrie et au Liban. Tenons néanmoins pour certain que de cet édifice prestigieux — la France du Levant — si nos missionnaires surent fournir l'assise, l'armée, aux temps récents, scella la clef de voûte.

Quelle va être pourtant, en l'hypothèse d'un conflit, la réaction de ces officiers de terre qui ne bénéficient pas comme les marins embarqués d'une sorte d'exterritorialité de fait, mais participent au contraire de l'existence autochtone, sensible au cours des événements en tant qu'ils affectent la vie privée? Le doute, si j'en pouvais avoir, est tôt dissipé; attaquée, l'armée du Levant se dressera d'un seul élan.

— Donnez-moi des nouvelles de votre château de Broumana, dis-je à notre aimable hôtesse.

Le ménage qui nous accueille a retenu pour les mois chauds un logis qui pourra servir de refuge contre de plus grands fléaux que l'ardeur saisonnière.

— Mon château? Je voudrais que vous le voyez; quatre murs et un toit! hors cela, rien de ce qu'il faut pour vivre là-haut.

La pensée guidant le regard, j'observe en sa métamorphose crépusculaire la montagne parée des somptuosités de l'heure. Aux vitres des innombrables demeures disposées en gradins, le couchant fait luire des braises, dispense ailleurs les teintes roses ou carmin; aux ciselures de la roche, aux plis de la lande, parmi les pins, les figuiers, les caroubiers, les mûriers, les sycomores,...La

terre d'Orient revêt sa robe du soir.

A la lumière d'un réflecteur pendu à la volée de la pièce arrière, les officiers achèvent de dîner.

— Voilà le Commandant! Il a pris son temps!

Il est plus de huit heures en effet.

Du plus loin qu'il m'a vu venir, Mahé, mon précieux intendant, s'est précipité à la cuisine. Il est habitué à mes écarts d'horaire. Fort assidu à son office qu'il dispute aux cancrelats ivres des approches de la canicule, l'homme est toujours prêt à répondre à mon appel. Pour le maître-queux, davantage friand des séductions de la ville, il a trouvé la formule assurant son indépendance quand la mienne passe les bornes; s'il consent le matin à œuvrer en personne, le soir, communément, il se décharge sur un quidam : « Tiens! lui dit-il en désignant deux casseroles en pénitence au coin du fourneau, voilà pour ces messieurs ; tu n'auras qu'à pousser sur le feu... »

Ces messieurs, c'est moi-même, on s'en doute, et c'est notre ingénieur mécanicien, mon unique commensal. Lui est toujours exact, à moins de s'être laissé captiver à l'Université Saint-Joseph par quelque docte conférencier. En règle d'usage, l'emploi du temps vespéral de notre chef du service « Machine » ne laisse pas de place à l'imprévu : de cinq à sept il parcourt la Corniche; il appelle cela « faire son millimètre »; et ce millimètre approche d'un bon myriamètre. A ce marcheur impénitent, un officier supérieur de l'armée fait

concurrence; ils se croisent l'un l'autre tantôt ici, tantôt là; ils en peuvent tirer des conclusions d'ordre cinématique.

Mon « vis-à-vis », ce soir-ci, joue de malheur; car à peine avons-nous déplié nos serviettes :

— Commandant! on vous demande au téléphone.

C'est le *Guépard*; la conférence rituelle va se réunir; on compte sur moi.

— Entendu! Je dîne en hâte et d'un bond suis à vous.

— Mais non! Si vous n'avez pas dîné, c'est différent...

— Du tout! Encore une fois, le temps de tromper la faim et j'accours.

La séance s'ouvre sur le rituel : «Aubert! donne-nous à boire!» Et l'on cause. Pas de discussions byzantines; ce n'est pas le genre de la maison. Combien d'abord marchent les cargos? Combien? Hélas, les malheureux capitaines n'en savent trop rien. Depuis un an, le *Saint-Didier* et l'*Oued Yquem* croupissent au fond du port; on imagine assez quelle masse d'herbes et de coquillages a pu s'accumuler sur leur carène. On ira six ou sept nœuds, peut-être huit. La formation? Les deux transports navigueront de front; le *Valmy* les épaulera dans l'est le matin, dans l'ouest le soir; car l'aviation attaque volontiers venant de la direction du soleil. Seul muni d'un appareil d'écoute, le *Guépard* se placera en antenne pour déjouer une attaque éventuelle, l'*Elan* fermera la marche; il se tiendra prêt à intervenir avec sa D.C.A. et surveillera d'une façon générale les arrières, comme il se doit avec un convoi lent. On passe aux détails;

l'appareillage aura lieu dans l'ordre *Elan, Saint-Didier, Oued Yquem*, puis les deux contre-torpilleurs, le *Valmy* sortant le dernier. Quelques indications pour les transmissions...

Le Chef de division n'a garde de retenir longtemps son monde. Pour chacun la nuit sera brève.

CHAPITRE II

Vers la Mer Egée. — A terre les Anglais ont ouvert les hostilités. — On signale l'approche d'une escadre britannique. — Garez-vous à Tripoli. — Attente au mouillage. — Une recherche offensive par nuit lunaire.

2 heures, le 8 juin; premiers piaffements. Il n'y a pas loin de nos soixante-dix mille chevaux à la couchette de l'automédon ; bon gré mal gré, celui-ci participe de l'éveil de ceux-là. Au vrai, le voisinage est plutôt d'une jungle en émoi; émoi auquel sont étrangers le hasard et l'instinct, car cette jungle est une usine soumise à toutes les règles de la science appliquée. Un sifflement strident que d'autres accompagnent, dénonce l'irruption de la vapeur dans les conduits plus divers que des tuyaux d'orgue; l'un après l'autre, les mécanismes s'animent avec des gémissements, des miaulements, parfois comme des quintes de toux, des explosions de colère; cacophonie suggestive où tout a un sens, une vanne qu'on ouvre, un collecteur qu'on purge, une turbine qui chante grisée par le fluide, une pompe avalant sa salive pour risquer un premier tour de manivelle.

Les aiguilles vont leur chemin sur le cadran. La proche sarabande s'assagit, les dissonances se fondent en une harmonie puissamment orchestrée ; le réchauffage des groupes moteurs touche à son terme. Qu'est-il besoin de regarder la montre! Oui, le moment est venu de prendre sa part de cet essor des énergies. Du dehors, une rumeur confirme; elle s'enfle; un feu vert — *l'Elan* gemmé d'émeraude — défile à cent mètres. «Commandant! il est trois heures

trente », lance à travers la cloison une voix semblant s'excuser d'observer la consigne. Certes mon ami, et tu ne m'apprends guère ; sache pourtant qu'il ne fallait rien, moins que ce déferent ultimatum pour m'arracher à la quiétude amoureuse de l'instant qui fuit.

Nuit noire sur le pont. L'équipage déjeune. Seuls vont et viennent, occupés des soins préliminaires de l'appareillage, quelques fidèles du maître de manœuvre. Des voix :

— Ho Bosco! c'est-y qu'on rentre le fil-d'acier?

— Attends un peu, Garçon ! Que j'veis lui casser son « bâteau » qu'y va m' dire encore.

Un souffle d'ouest propage vers la baie les lourdes volutes échappées à la corolle de nos cheminées; les ventilateurs de chauffe ronflent sans vergogne, et ce n'est pas chez eux signe de fainéantise. Une silhouette familière esquisse un geste d'invite; soit! allons déjeuner nous aussi. Quand je remonte, c'est l'aurore. Sur la nue pâle, le Djebel Sannine détache en grisaille sa large croupe, tandis que Beyrouth dont il est l'orgueil, se prélassé en un mol assoupissement. Dans le port, on s'interpelle; ou bien c'est une chaîne qui crisse, une hélice qui frappe l'eau dormante. A bord du *Saint-Didier*, les éclats de voix alternent avec les injonctions du sifflet. Il est temps! « Avant le jour » stipulaient les instructions.

Les minutes s'écoulent. Libéré de ses multiples entraves, le cargo cède enfin à l'effort des haleurs. L'opération est laborieuse; les ancres pourtant

montent claires et viennent sans répugnance coller aux écubiers. Soucieux pour nos tôles fragiles, j'observe les balbutions du navire engourdi. La patience a raison de la masse apathique; un craquement — plainte funèbre d'un canot trépassant sur ses bossoirs — voilà le bâtiment dégagé. Il évolue, nous passe par tribord, rejoint *l'Elan* à l'extérieur.

L'Oued Yquem suit. C'est au tour du *Guépard* à présent. Le clairon appelle nos hommes aux postes d'appareillage, de quoi le pilote lui sait gré; pourquoi ce formalisme, se disait à part lui l'honnête courtier; qu'est-il besoin de s'attendre l'un l'autre quand on est prêt soi-même? C'est faire bien des embarras. Comme on se dispose à déconnecter le câble téléphonique nous reliant à la ville, un message nous arrive : « Les forces britanniques ont commencé l'attaque sur la frontière sud ».

Ceux-là donc avaient raison qui pensaient que la querelle née du passage des avions allemands ne se limiterait pas à des actions sporadiques contre nos aérodromes et nos entrepôts. Les dés sont jetés. S'agit-il pourtant d'une offensive en règle, ou veut-on seulement nous intimider? Sur les antennes de Jérusalem on a clamé qu'on serait à Damas sous quarante-huit heures; c'était faire bon marché des gens qu'on a en face de soi. Soldat discipliné, le général Dentz a son monde bien en main. Trompés doublement, quant à la soi-disant présence des troupes de l'Axe en Syrie, et quant à la mentalité de nos soldats et de nos administrés, les Anglais insisteront-ils une fois revenus de leur erreur?

Nous avons pour l'heure mieux à faire que de tirer mentalement les cartes. Prompt à virer sa chaîne, le *Guépard* oblique déjà vers la sortie. Au *Valmy* de se hâter, car il doit venir cap pour cap avant de pouvoir s'élancer. L'homme à tarbouche, l'aîné et le plus habile des deux frères monopolisant par héritage paternel le service du pilotage, donne en ce jour la pleine mesure de sa virtuosité. Sans discrimination, il fait larguer nos dernières amarrés, commande : « En arrière »; le navire s'écarte du quai, cule jusqu'au milieu du plan d'eau où il est arrêté net par son occasionnel directeur de conscience. Bâbord en avant toute! A droite la barre! l'abattée est amorcée. Bâbord stop! Tribord en arrière à présent pour freiner l'élan. Puis une nouvelle poussée en avant. La membrure tressaille; l'eau émulsionnée fait voir des taches de boue fétide. Surgi du panneau, un mécanicien, tourné vers la passerelle, lève des bras de suppliant : à ce régime, on vide les chaudières. Mais le bâtiment a pivoté; l'expert nous quitte; posément, nous gagnons l'issue.

Dehors, la caravane se forme. Sur la ville traîne la brume matinale que va dissiper la brise en disposition de fraîchir; une belle journée s'annonce, pareille à celles qui ont précédé.

Le trajet pour commencer n'est pas nouveau ; c'est celui qu'à chaque sortie d'exercice, nous empruntons pour gagner Tripoli, nos « Salins » d'Orient³. La tradition était de s'y rendre en formation de convoi.

³Les Salins d'Hyères sont la rade d'entraînement de nos forces navales basées sur Toulon.

C'est dire que le film se déroule conformément à l'habitude. Mais avec quelle désespérante lenteur. On prévoyait sept à huit nœuds; c'en sont six à peine, deux fois l'allure d'un piéton nonchalant. A 7 heures 30, c'est tout juste si nous avons l'impression d'avoir fait de la route. Un message alors, lourd de menace : « Neuf bâtiments légers devant Tyr, route au Nord, à 7 heures ».

On se passe la fiche sur laquelle d'un crayon nerveux, l'opérateur a inscrit la communication. Neuf bâtiments! Qu'est-ce à dire? des croiseurs? des contre-torpilleurs? ou de simples torpilleurs? Et quelles peuvent être leurs intentions? Nous donner la chasse sans doute. Pourtant, cette guerre larvée dont nous allons connaître un nouvel épisode est tellement étrange que le pronostic le mieux déduit risque d'être infirmé par l'événement. De Tyr à Beyrouth, on compte 40 milles; dix de plus jusqu'au point où nous sommes à présent; en moins de deux heures, l'escadre signalée peut être sur nous; chaque instant, il est vrai, nous vaut un gain dans le nord; mais si faible! On scrute l'horizon; rien.

Le *Guépard*, lui aussi, a capté le message. Son projecteur clignote; les timoniers se mettent en devoir de recueillir la communication; dans le porte-voix les syllabes s'égrènent : *Valmy de Guépard... numéro trente... sept... numéro trente-sept... avoir-avoir les qua... les quatre... avoir les quatre chaudières... »*. On me tend une nouvelle fiche : le Chef de division prescrit d'avoir les quatre chaudières en communication⁴ et d'approvisionner les parcs à munitions⁵.

⁴ Le problème du combustible devait, au cours de cette campagne, poser sans cesse au commandement un problème lancinant. Ensemble, le *Guépard* et le *Valmy* atteignaient à la puissance de ce géant des mers que fut le paquebot *Normandie*; cela n'allait pas sans des

Les cheminées s'empanachent. Escomptant une traversée pouvant donner lieu tout au plus à quelque attaque aérienne ou sous-marine, les contre-torpilleurs ont appareillé avec la moitié des feux; il faut donc allumer deux chaudières. A proximité des canons détapés, les servants manipulent les munitions extraites des soutes; sur les gouttières de cuivre reliant les norias aux pièces, les projectiles s'alignent; ils sont enlumines d'une belle teinte vermillon, à la différence de ceux du *Guépard*, lesquels sont peints en vert; simple moyen de s'y reconnaître entre ceux-ci et ceux-là; la vraie différence est d'ordre interne et la merveille réside en ce phénomène que, par le truchement d'un agent colorateur adéquat, les gerbes d'un bâtiment seront rouges, vertes celles de l'autre; tirant en concentration sur un seul et même objectif les deux unités distingueront aisément leurs propres coups et pourront opportunément réviser la hausse et la dérive. C'est là une technique française; elle ne surprendra pas l'adversaire; l'invention s'inscrit en effet dans le cadre des confidences que les deux marines ont cru bon de se faire au seuil du conflit avec l'Allemagne qui se procurera à son tour la formule magique. En ce qui concerne les torpilles, tout est prêt; le personnel qualifié s'est acquitté de sa tâche dans le port, à la faveur du calme indispensable à des opérations aussi délicates que l'ajustement des

consommations pouvant s'élever à un chiffre considérable. Or la base disposait seulement d'un stock réduit non renouvelable. Le dilemme était donc celui-ci : tenir à toute éventualité immédiate les appareils moteurs constamment en haleine, au risque de se voir bientôt paralysé par le manque de mazout; pratiquer à l'inverse une stricte économie, avec tous les inconvénients militaires pouvant en résulter? Servi par le zèle inégalable du personnel mécanicien et chauffeur, le Chef de division usa au mieux des solutions de compromis; il le fit avec un rare bonheur. Nous n'entreprendrons pas d'exposer en détail ce que furent ces solutions. Nous dirons seulement qu'elles exploitèrent au maximum et compte tenu des contingences du moment, les possibilités techniques prévues par le constructeur (régime dit « croisière » ou régime dit « en principales » pour les turbines, le premier assurant une meilleure détente de la vapeur, le second permettant seul de dépasser 18 nœuds; chaudières, à concurrence d'une seule, de deux, de trois ou de la totalité d'entre elles, soit en communication, c'est-à-dire débitant aux turbines, soit isolées et dans ce cas « gonflées » ou non, ce qui doit s'entendre prêtes ou non à débiter).

⁵ La température avait obligé à concentrer en soute l'intégralité des munitions dont une petite fraction

lourds cônes de tolite, l'introduction des charges amorces et la mise en place des pointes percutantes destinées à provoquer l'explosion au simple frôlement avec l'obstacle.

L'officier canonier rend compte : les parcs sont complets; on dispose en outre dans les gouttières de seize coups à la pièce une, de douze à la pièce deux, etc... pour le combat de jour s'entend; ce soir on montera des projectiles éclairants et des charges anti-lueurs⁶. L'ingénieur mécanicien, lui aussi, vient rendre compte; il vient surtout aux nouvelles. On lui montre le feuillet qui est à l'origine de tout ce branle-bas : neuf bâtiments légers! Notre ingénieur fait la grimace; son rictus ne serait pas différent s'il se fut agi d'une escadre de ligne; quand un rocher menace de vous choir sur la tête, qu'importe s'il pèse une tonne ou dix fois autant!

Les événements prenant une si grave tournure, cette placide navigation vers la Mer Egée va-t-elle se poursuivre? Il n'est nul besoin d'être prophète pour prévoir le contraire. Aussi bien le contre-ordre imminent se laisse-t-il pressentir à travers ce message : «Faites rentrer le convoi à Tripoli ». Et nous apprenons que nos sous-marins *Caïman*, *Marsouin* et *Souffleur* rallient leurs secteurs de plongée. C'est l'application d'un plan préétabli en date du 5 mai; ce plan assigne à chacun des bâtiments de la Marine au Levant un rôle à la mesure de ses moyens : aux

était antérieurement conservée sur le pont dans des casiers métalliques, ou parcs, prévus à cet effet.

⁶ Les obus éclairants sont prévus pour éclater en altitude, libérant un artifice qui fait voir la cible en ombre chinoise. Les charges anti-lueurs sont conçues pour épargner autant que possible aux pointeurs l'éblouissement causé par le départ du coup.

contre-torpilleurs le soin d'occuper et de harceler si possible les navires de surface ennemis; aux sous-marins la tâche d'exploiter cette action de diversion; quant à l'*Elan* et à l'*Adour*, notre pétrolier, on compte sur eux pour renforcer la défense aérienne du port.

Le Chef de division appuie sur la droite. Nous sommes depuis trois quarts d'heure à la nouvelle route, quand survient un incident. L'*Oued Yquem* brusquement embarde et stoppe. Une avarie de barre? C'est plus sérieux. La rupture d'une tige de clapet a privé de vapeur la machine. Rien pouvait-il advenir plus mal à propos? La côte est proche; une jolie brise d'ouest fait dériver sur le Ras Chekka dont la sombre falaise n'est qu'à deux ou trois milles sous le vent. Le lieu n'est pas absolument inhospitalier; en dedans du promontoire, un mouillage s'offre où quelques barques à sec de toile tirent sur leur câble; mais pour gagner ce semblant d'abri, faudrait-il encore être apte à manœuvrer.

Stoppé, le *Valmy* tombe en travers. Comme sur un brise-lames, les vagues clapotent le long de la coque. Des étamines montent; on a les yeux à l'oculaire des jumelles...

— Il semble remettre en avant.

— Croyez-vous? Et aussitôt :

— Signaux de l'*Oued Yquem*

— Eh bien! prend-on ce message, oui ou non?

— Ce n'est pas pour nous, risque un timonier.

— Pour nous, pas pour nous, efforcez-vous de l'interpréter. Ne sommes-nous pas intéressés autant que quiconque à savoir quand et comment finira cette aventure?

L'Oued *Yquem* conte ses malheurs; à l'en croire, il pourrait avoir réparé d'ici une heure.

Les jumelles, bien entendu, ne sont pas dirigées seulement vers l'impotent; furtivement, car on ne veut pas trop en avoir l'air, on procède à tour de rôle et sans se donner le mot, à une rapide inspection de l'horizon; ce n'est pas sans de nouveaux motifs : à 9 heures 28, l'aviation a détaillé la composition de la force anglaise : un navire de ligne⁷, trois croiseurs et cinq torpilleurs.

Cette force était toujours devant Tyr il est vrai, mais toujours aussi cap au nord; bizarre! A qui ces navires en veulent-ils? Alors, les choses traînant en longueur, le Chef de division prend son parti. Au malchanceux cargo, le *Guépard* lance une remorque. Déjà, sur invitation expresse, le *Saint-Didier* et *l'Elan* ont remis en marche. En queue du convoi débandé, le *Valmy* fait à présent bonne garde, couvrant la retraite. A 9 heures 45, Beyrouth précise : «Restez jusqu'à nouvel ordre à Tripoli dont vous assurerez la défense en cas d'attaque ».

Protégée des houles d'ouest par une ligne de récifs dite, du nom du plus avancé, Chaussée de Ramkine, la rade de Tripoli passe à bon droit pour être la meilleure de la côte de Syrie. Venant du sud, l'usage veut qu'on aille doubler

Ramkine avant de donner dans la Baie. C'est d'ailleurs la seule solution convenant aux navires de fort tirant d'eau. Les petits bâtiments peuvent s'épargner le détour en empruntant le chenal du Saranié, étroit passage entre deux rochers; le gain est de cinq à six milles; à l'allure qui nous est imposée, la variante a son mérite; et puisque le temps presse, le Chef de division n'hésite pas; il met le cap sur le Saranié comme il ferait menant une goélette. Le temps presse en effet : l'ennemi cette fois est à 15 milles dans le sud-ouest de Beyrouth, et comme s'il ne voulait connaître d'autre route, toujours allant vers le nord. Raisonons pourtant : il va être 11 heures; si l'adversaire avait eu dessein de nous joindre, gageons qu'il serait ici déjà.

Des taches vert émeraude témoignent que les fonds se relèvent et que, de part et d'autre, les dangers se multiplient. Nous avons laissé le remorqueur et le remorqué prendre de l'avance; dans un défilé ne permettant pas de déboîter, mieux vaut un peu de champ libre devant soi. Au surplus, l'endroit délicat est vite atteint et franchi; nous débouchons dans la baie comme notre avant-garde — *l'Elan* et le *Saint-Didier* — y pénètre elle-même par la route classique. L'Oued *Yquem* a retrouvé l'usage de sa machine. Tous ensemble, nous nous dirigeons vers le mouillage. Et les rites s'accomplissent comme aux jours de quiétude :

— Prévenez la machine!

— Attention machine! fait écho l'homme de porte-voix.

⁷ Erreur de l'observateur.

— Passerelle j'écoute.

— Dans dix minutes au mouillage!

— Dans dix minutes au mouillage, exhalent les entrailles palpitantes du navire.

Nous cherchons nos habituels repères...

— Le cap sur la Tour des Lions! Et à l'enseigne de quart :

— Vous, soyez assez gentil pour suivre le relèvement de la Maison Haute...

Les machines en avant demie... Nous stopperons quand la Maison Haute sera par le phare du bout de la jetée...

Sur la plage avant, le Canonnier dont les chaînes et ancrs sont le violon d'Ingres, a réuni son monde. « Quel bord mouillera-t-on? » interroge-t-il. Réponse : « Tribord, deux maillons ». N'étaient les circonstances, nous appliquerions la règle de trois maritime : trois maillons, soit quatre-vingt-dix mètres à l'eau pour assurer une bonne tenue, passer la nuit tranquille. Mais il importe aujourd'hui de pouvoir appareiller rapidement.

— Stoppez!

— Fond quatorze tribord quatorze, clame l'homme, de sonde.

Et l'officier de manœuvre :

— Gouverne au 185. A mon tour :

— Annoncez les relèvements du bout de la jetée... A combien l'avons-nous?

— Au 210... 212 à présent!

— Prévenez-moi au 220.

— 218.. 219... 220, le bout de la jetée au 220!

— Et la Tour des Lions?

Vivement, l'alidade a pivoté entre les doigts experts;

— La Tour des Lions au 180... La jetée au 224... au 225 !

— Les deux machines en arrière lente... Tribord mouillez !

— Dix Tribord dix, crie-t-on à la sonde. La chaîne court se trémoussant et soulevant une poussière de rouille; le *Valmy* s'immobilise...

— Stoppez!

A 500 mètres dans l'ouest, le *Guépard* cule déjà dans une blanche flaque d'écume.

Quiconque a rempli cette fonction indivisible, le commandement d'un navire grand ou petit — la taille n'y change rien — sait avec quelle satisfaction celui qu'on a nommé le «Maître après Dieu », à l'annonce que la chaîne est bossée, prononce le sacramentel « Terminé pour les machines », donne par acquit de conscience un coup d'œil à la carte et un instant d'attention au comportement de son bâtiment parmi ses congénères puis, s'étant saisi de son vade-mecum, jumelle, aide-mémoire, que sais-je, descend les membres las mais l'esprit léger les degrés de la passerelle. Il s'y ajoute ce jour, tandis qu'en tête le casque d'acier et la ceinture de sauvetage autour des reins, je m'achemine vers

l'arrière, une impression particulière de détente que le raisonnement va dissiper : l'impression qu'en franchissant ce défilé du Saranié, vous avez pénétré dans le havre par excellence, relevé derrière vous le pont-levis d'une citadelle inexpugnable. Mais non! la citadelle n'en est pas une; entrer ici n'est qu'un jeu; un jeu y faire pleuvoir bombes et projectiles. Aucun filet protecteur! pas une batterie à terre! pour toute défense aérienne, quelques appareils bien inoffensifs se balançant sur l'eau, semblables à des mouettes. Et les Parques filent toujours les câbles du destin.

Les lieux ont leur ordinaire sérénité. Rien à l'horizon de la mer. Les îlots de la chaussée profilent sur le ciel clair leurs silhouettes de cétacés endormis. L'âpre montagne dresse au sud sa masse imposante couronnée de neige. Parcourant la rive et le proche au-delà, le regard s'arrête sur des aspects connus : maisons enchevêtrées et chaotiques d'El Mina, le faubourg maritime, baraquements hideux de la base d'aviation, puis des marécages coupés par l'embouchure de la Kadisha ; en arrière, le château franc; au bord de l'eau, cette Tour des Lions érigée là comme pour servir d'amer. Plus à gauche, émergeant de la brousse, la petite mosquée des Poissons Sacrés; puis encore, imitant là géométrie des pâtés de sable abandonnés sur la plage. les réservoirs de l'Irak Petroleum, la raffinerie, ses dépendances et, tel un pétale safrané au pli d'un velours grenat, le bungalow directorial ceint de frondaisons étudiées. Davantage à l'est, la falaise noire, des lignes indécises, des plans mal distincts. Et nul mouvement apparent dans tout cela, hors les navires cédant à la brise, le train archaïque courant sur le rail en

bordure de la côte, quelques pêcheurs dominicains allant tendre leurs filets, l'hydravion prenant le départ après de multiples éternuements et faisant à la mer une blanche égratignure.

Les dernières informations excluent tout péril immédiat. A midi, nous venons de l'apprendre, l'escadre anglaise a été perdue de vue dans l'ouest de Beyrouth; il est certain désormais qu'elle n'a pas à notre égard des intentions spontanément agressives. Mais peut-être ignore-t-elle notre présence ici; tout peut changer d'un moment à l'autre; le Chef de division y songe : « Si la force navale se présente devant Tripoli, signale-t-il, les contre-torpilleurs appareilleront pour la combattre; les cargos resteront au mouillage; je leur ai donné l'ordre de se saborder s'ils risquent de tomber aux mains de l'ennemi; *l'Elan* les protégera contre l'aviation ». Notre aviso reçoit des directives : pour éviter le tir des bâtiments ennemis, il pourra appareiller à son gré, sauf à demeurer à proximité de terre. *L'Oued Yquem* et le *Saint-Didier* sont sommairement instruits de la situation et des dispositions qu'elle peut motiver : « Une force navale anglaise composée d'un cuirassé, quatre croiseurs, cinq torpilleurs, a passé au large de Tyr à 6 heures et au large de Beyrouth à 10 h. 25, puis a disparu à 11 heures 30 dans l'ouest, à 25 milles de Ras Beyrouth route à l'ouest; si une force navale anglaise se présente devant Tripoli, les contre-torpilleurs qui ont mission de protéger le convoi, appareilleront pour combattre; les cargos se tiendront prêts à se saborder, soit sur mon ordre, soit en tout cas

s'ils risquent de tomber aux mains de l'ennemi». Voilà les deux capitaines prévenus; et ils sont gens — bientôt ils le prouveront — pour qui le devoir n'est pas un vain mot.

Incertitude et désœuvrement! On n'a guère l'esprit, à s'attacher à quoi que ce soit. En butte à la mauvaise humeur des éléments, le marin dispose au moins d'un hochet; qui donc craignant pour la tenue de son ancre dans les rafales ne va, trois fois dans l'heure interroger la colonne mercurielle avec l'espoir de lui faire dire ce qu'elle ne consent pas à dire encore? Mais les éléments ne sont pas en cause ce jour que nous vivons ; et le baromètre qu'on voudrait interroger n'est pas d'une espèce à figurer dans les inventaires du bord. Moins on sait, davantage on imagine, plus on se pose de questions, plus on se fait à soi-même de vaines réponses. Un seul message, celui qui nous est parvenu au moment de l'appareillage, a fait explicitement état de l'agression britannique. Rien n'est venu confirmer depuis qu'on fût aux prises à fond et sans merci; l'attitude réservée de l'escadre anglaise ne signifie-t-elle pas qu'il pourrait s'agir d'une simple démonstration préluant à un échange d'explications? Nous étions si persuadés que la guerre commencerait par une action foudroyante contre nos bâtiments; rien de tel n'est advenu; ce n'est donc pas sérieux. N'était l'obligation de mettre une embarcation à l'eau, j'irais m'entretenir avec le Chef de division; que pense-t-il? Que sait-il que je ne sache?

La vérité est qu'il ne sait rien et trouve lui aussi l'énigme irritante. Au point

que las d'une après-midi caractérisée par un néant total de nouvelles, il télégraphie en fin de journée à l'Amiral, en lui proposant de rallier Beyrouth en vue d'y prendre des instructions. Des instructions! Elles courent déjà sur le fil reliant la base de Tripoli au Central Marine. Le poste d'El Mina les retransmet : les contre-torpilleurs doivent se tenir prêts à appareiller; ils iront attaquer sur la route Chypre Port-Saïd, tous bâtiments de guerre ou de commerce que l'aviation viendrait à découvrir. En l'absence de confirmation au moment de passer à table, je vais à la passerelle; à la mer, le commandant est là-haut le premier informé; au mouillage, retiré chez lui, il est, s'il n'y prend garde, le dernier prévenu. J'en viens de faire encore une fois l'expérience; voici comment les choses se passent, comment elles se sont passées ; car j'ai mené ma petite enquête.

Prenant le frais sur la plage arrière, un officier observe fortuitement le *Guépard* actionnant désespérément son projecteur de signalisation.

— Planton!... Eh bien! où est le planton?... Ha, te voilà! où étais-tu?... Prévenir le charpentier que le hublot de monsieur le Docteur ne veut pas s'ouvrir... Bon! Tu vas maintenant téléphoner à la passerelle qu'on nous attaque⁸. Et tu diras au timonier qu'il sera « sur le cahier » pour négligence en service.

A la passerelle, le timbre trouble des confidences. Si Le Goff ne veillait pas les signaux, c'est qu'un « pays » à lui était venu, contre toute licence, mettre à sécher un morceau de linge sur un « bout » tendu entre l'indicateur d'angle de

⁸ " Attaquer ", c'est, en langage de timonier, manifester par une alternance de brèves et de longues qu'on a une communication à transmettre.

barre et le support de la bouée à phosphore. Dans l'intimité de la chambre des cartes, on s'était mis à parler d'une certaine guinguette de la Rue du Fleuve; on vous y sert, paraît-il, des omelettes à quatre œufs; oui. à quatre œufs, et pas cher, c'est comme j'te dis. Le patron d'ailleurs est causant; il vous interroge sur le Maréchal, sur Monsieur de Gaulle, sur ce que pensent vos officiers...

Rappelé à l'ordre, Le Goff a pointé son projecteur en direction du *Guépard*; l'homme a tourné la manette; en voyant briller la lampe par les interstices de l'obturateur servant à faire les longues et les brèves, l'autre là-bas prendra patience. Le Goff doit encore mettre la main sur son bloc, sur ceci et sur cela, à tout le moins et pour la bonne règle sur sa jumelle qui lui pesait trop au cou...

La communication est sur fiche. Il a fallu demander la répétition de plusieurs mots; sans doute pensait-on encore à la fameuse omelette! A présent, notre timonier qui se sait déjà l'objet d'une sanction n'a garde d'ajouter à ses torts; le libellé avec l'adresse, l'origine, l'heure, tout doit figurer sur le registre ad hoc; et Le Goff de transcrire avec une conscience digne de racheter sa peccadille. De la procédure, pas autre chose; l'essentiel est que la fiche parvienne à l'autorité. Le Goff malheureusement ne peut s'absenter; s'il survenait une deuxième communication! Il téléphone :

— Allô! Service intérieur! un planton sur la passerelle. A l'autre bout du fil, on sait son métier.

— Passerelle j'écoute! un planton sur la passerelle? Bien, on y va!

Petit périple de deux cents mètres. A l'aller, une station aux cuisines où il y a toujours force conciliabules; au retour, on s'arrête encore pour satisfaire la curiosité d'un fourrier qui se donne des airs de participer aux préoccupations du commandement et n'entend pas être instruit après tout le monde...

Après quelques ultimes vicissitudes, dûment émarginée par l'officier de garde, la fiche m'arrive enfin; je lis : « Les contre-torpilleurs doivent se tenir prêts à appareiller... ». Tout vient à point à qui sait attendre!

J'ai certes bien fait d'aller là-haut. Deux messages consécutifs au premier étaient en instance de vagabonder eux aussi. L'un est ainsi libellé : « A 27 milles dans l'ouest de Tyr, trois croiseurs de 10.000 tonnes armés de 152 et cinq bâtiments de commerce route au nord à 17 heures 10 » L'autre dit : « 3^e division de contre-torpilleurs, recherchez et attaquez les forces ennemies... ». Sur les drisses du *Guépard* on déchiffre déjà : « Appareiller immédiatement; la formation à prendre après l'appareillage est la ligne de file ».

— Balancez les machines! L'équipage aux postes de manœuvre; balancez la barre!...

— Les machines sont balancées...

— Virez, dérapez!

A 19 h. 25 l'ancre est haute; on s'emploie à la mettre à poste. Vingt nœuds, a ordonné le Chef de division. Décrivant une courbe sinueuse, le *Valmy* se range dans les eaux bouillonnantes du Guide.

Nous allons droit sur le Saranié tandis qu'on enregistre : Primo : je suppose que les forces ennemies vont vers Chypre; j'ai l'intention de les rechercher sur la ligne joignant le Cap Gréco à leur point de 17 heures, puis vers Sour (Tyr).

— Secundo : attaque discrète des croiseurs à la torpille et des bâtiments de commerce au canon.

— Tertio : en cas de séparation, rallier Beyrouth. Style lapidaire, bien dans la manière de celui qui donne ses ordres. Tout de même, trois croiseurs, c'est beaucoup! Il faudrait pouvoir les approcher à l'improviste; mais comment, par cette nuit de pleine lune? N'y at-il pas maldonne? Point! L'Amiral confirme : « Suite à mes messages de 18 h. 45 et 18 h. 50. — Un convoi de cinq bâtiments de commerce escortés par trois croiseurs dont l'un à cinq tourelles a été signalé à 14 h. 10 G.M.T. (17 h. 10 de la montre) à 27 milles dans l'ouest de Tyr route au nord; position et route sont approchées. Recherchez et attaquez ce convoi semblant se rendre de Haïffa à Chypre ».

Le Saranié franchi, nous avons mis le cap à l'ouest. Le soleil a disparu sous l'horizon. Devant, sur un ciel pourpre, la silhouette du *Guépard* se profile en noir. Derrière, peu à peu, les détails de la côte s'estompent dans une brume légère, pendant que les cimes teintées de rosé, dessinent encore dans toute leur netteté des lignes molles. La mer, clapoteuse, a des reflets d'acier.

Les sillages sont d'argent; car la lune, une lune ronde, rousse tout à l'heure, très blanche à présent, commence d'illuminer tout ce ciel d'Orient, ciel où

folâtrant de petits nuages semblant vouloir former une panne. L'extinction des feux s'accompagne de la sonnerie aux jolies notes traînantes. L'officier de manœuvre émet des pronostics sur le moment de la rencontre; il a promené le compas sur la carte, matérialisé d'un trait la route du convoi britannique, supputé sa vitesse; minuit telle est la conclusion.

Mon habituel commensal a dîné seul. Mahé me vient servir dans la chambre de veille. C'est presque une pendaison de crémaillère. Ma chambre de veille! Elle n'est ni luxueuse, ni spacieuse; ni pratique surtout, ce qu'on peut le plus justement lui reprocher : une couchette défoncée, une mauvaise chaise, une planchette pour écrire; rien pour se passer un peu d'eau sur le visage; le lavabo a dû céder la place au sondeur acoustique; les rayons à livres ont été accaparés par les timoniers pour leur bouquinerie; les hublots ne consentent à s'ouvrir qu'avec l'aide du forgeron; la porte glisse malaisément dans ses guides avec un bruit de crécelle; à peine ose-t-on tourner le commutateur, tant la lumière filtre au dehors. Piètre « maison de campagne » en vérité!

Nous avons quitté Beyrouth bien pourvus en vivres. Les portions qu'apporte le maître d'hôtel rassasieraient Gargantua. Peut-être le cuisinier fait-il la part de ce qui pourra choir en route à la défaveur d'un trajet accidenté; le maître queux connaît mal son coadjuteur, ce Mahé que rien n'étonne et qui gravirait, une jatte de lait dans sa dextre, le plus rébarbatif des sentiers alpestres.

Dans l'encoignure de l'aileron de passerelle, assis sur l'habitacle du feu vert

consciencieusement éteint, je laisse maintenant errer ma pensée. L'espace d'un quart de siècle et plus, vous avez participé de l'existence d'un appareil guerrier vénérable. D'après les préceptes les mieux établis, les techniques les plus éprouvées, on vous a enseigné les règles de la destruction légale. Vous avez nourri votre esprit de récits et de commentaires ayant trait aux combats. L'une après l'autre, les fresques évoquant les faits d'armes les plus illustres sont venues prendre place dans le sanctuaire de vos méditations personnelles : sous les bourrasques de neige du Chantoung, Port-Arthur, ses forts, sa malheureuse escadre sans cohésion, sans chef; l'armada du valeureux Rojestvensky, son odyssee; au mois de mai, la saison des cerisiers en fleurs, Tsushima sacrant vainqueur ce peuple dont le génie, croyait-on, ne passait pas la science des jardins et l'art de l'enluminure; et les cigales du Nippon chantant l'incroyable dénouement. Dans les brumes nordiques, sur ces eaux glauques qui ignorent le franc reflet d'une étoile, un jour de mai encore une fois, des lueurs et des lueurs; heurt confus, grandiose et vain des deux plus insignes flottes qu'une volonté, réciproque d'hégémonie ait jamais procréées; masses mouvantes, silhouettes farouches, fantômes se masquant et se démasquant, navires innombrables, orgueilleux de leur puissance, embarrassés de leur multitude, anxieux de la voir amoindrie peut-être par l'aveugle fortune des batailles. Aux antipodes, avant cela, dans le plein été austral, des bateaux blancs un peu vieux jeu sombrant héroïquement après avoir sillonné le Pacifique et illustré le nom de Coronel. Vos expériences à vous n'ont pas excédé le cycle académique des manœuvres du

temps de paix. Deux guerres, l'une de quatre ans, l'autre de dix mois à peine, ne vous rappellent que croisières harassantes, patrouilles fastidieuses. Or voici que le rideau se lève sur une action vous ménageant un rôle parmi les premiers; en face l'Anglais, joueur de talent sur mer, partout et toujours; il y aurait de quoi combler les espoirs les plus ambitieux d'une vocation si tout n'était faussé en l'essence même du drame.

Le Chef de division précise : « Mettre aux postes de combat à 22 heures; je tournerai à 22 h. 30 ». Nous disposons de deux heures; on en profite pour envoyer une bordée au repos, préparer pour tous un « casse-croûte » fortement arrosé de tafia. Les conversations ont cessé; seuls troublent le silence, nos ventilateurs de chauffe, le tic-tac de l'indicateur de barre, par intervalles la sonnerie aigrette des transmetteurs d'ordres, l'occasion de brefs propos...

— Ne sommes-nous pas un peu loin du *Guépard*?

— Cent soixante-quinze tours!

— Ce n'est pas assez! Mettez cinq tours de plus!

— Cent quatre-vingts tours!

Un temps... La silhouette qui nous précède a grossi.

— Vous pourriez, je crois, revenir à l'allure...

— Cent soixante-dix tours!

Les voix se sont tuées; chacun se retrouve en tête-à-tête avec soi-même.

A 10 heures du soir, l'équipage au complet rallie les postes de combat. Les

plates-formes des tubes lance-torpilles sont prêtes; l'artillerie se dit parée et on peut la croire sur parole; nos quatre chaudières sont en communication. Le Chef de division rectifie : « Je ne tournerai qu'à 23 heures », dit-il.

11 heures du soir!

— Le *Guépard* vient sur la gauche, lance un timonier.

— Gouverne comme ça, ordonne l'officier de quart. Puis, moins d'une minute plus tard :

— A gauche quinze... dix seulement... vingt à gauche. Nous avons perdu en distance, il faut rattraper.

— Cent quatre-vingt-dix tours... zéro la barre... derrière le *Guépard*.

Et maintenant, attention dans le sud!

La visibilité demeure excellente. Plus de vent. La mer comme un miroir. Allons! tout à l'heure s'il faut tirer sa brasse, ce sera partie de plaisir; puissions-nous en être toutefois dispensés, car nous sommes à cinquante milles de terre.

Presque aussitôt, l'alerte! " L'ennemi au 170, mettre à 24 nœuds ", signale le *Guépard*. Dans l'azimut indiqué, les jumelles s'immobilisent sur une tache sombre. Est-ce le convoi? Deux minutes ne se sont pas écoulées que le Chef de division annonce : " Fin de l'alerte " et il modère l'allure. Ce n'est pas le convoi; se balançant mollement au gré d'une houle insensible, c'est une barque de ce pays-ci; passant près d'elle, nous l'observons. Gageons que les modernes phéniciens qui la montent ne doivent pas être médiocrement captivés par nos

deux formes grises qu'emportent, dans la nuit laiteuse, leurs machines rugissantes. Des témoins d'âme moins mercantile se rediraient les vers du poète : « Leur troupeau lourd et rapide — volant dans l'espace vide — semble un nuage livide... ».

Rien pendant vingt minutes. Une fois de plus l'officier de manœuvre affronte la rigueur des chiffres et l'incertitude des hypothèses; il additionne les milles, inscrit les nœuds en diviseur; le convoi n'a pu nous devancer au point où nous avons atteint son itinéraire présumé; l'aurions-nous croisé sans le voir, ce convoi mystérieux? L'explication ne résiste pas à l'examen; en plein océan ou par nuit noire passe encore; mais ici, quand la vue s'étend à l'extrême limite de l'horizon et qu'aucune erreur d'estime n'est concevable! Non; et l'alternative est celle-ci : ou Beyrouth a vu juste, auquel cas la rencontre doit être tenue pour imminente; ou Beyrouth s'est trompé, et la rencontre n'aura pas lieu. Dans peu d'instant nous serons fixés; si à minuit nous n'avons rien découvert, il sera sans objet de poursuivre un raid voué à l'insuccès.

Alerte! 24 nœuds!... C'est encore un innocent voilier.

Sur l'origine des heures, la grande aiguille a rejoint la petite. Par excès de scrupule, le Chef de division continue dans le sud l'espace de quelques milles; puis il met le cap sur Beyrouth, diminue de vitesse. La moitié de l'équipage va s'allonger. J'en fais autant et tombe dans un complet anéantissement qu'expliquent vingt heures passées d'affilée, debout et l'esprit tendu.

Réparation brève, qui n'en a pas moins son prix.

Esclave de la consigne, à 3 h. 30, l'officier de quart me fait éveiller. La nuit s'achève merveilleuse. Discrètement scintillante, la ville est toute proche. La lune argenté les pentes dénudées du Liban et, déclinant sur l'horizon, sème sur l'eau entre elle et nous, une jonchée de paillettes tremblotantes. L'aube s'annonce; l'éclat de l'astre faiblit; la mer a des coloris lilas puis des teintes opalines; la brume envahit les lieux bas.

A terre, un projecteur brille soudain. « Qui va là? » fait-il en son langage. Nous donnons une réponse rassurante. Le Chef de division nous communique ses intentions : il mouillera en Baie de Saint-André, la rade extérieure de Beyrouth. Nous cherchons des yeux le barrage; une brusque abattée du *Guépard* manifeste qu'il a trouvé sa voie; nous allions trop à l'ouest.

— A gauche toute! Tribord en avant demie!

Un bruit de chaîne nous arrive; notre compagnon a laissé tomber l'ancre. .

— En avant lente les deux machines... On mouillera tribord.

Et à l'officier qui m'assiste dans ces préliminaires :

— Qu'en pensez-vous? J'ai bien envie de mouiller juste au-delà du filet; c'est engager la sortie; mais qui cela pourrait-il gêner? Au reste, je doute fort que la pause se prolonge; alors, ici ou là, peu importe...

Le *Valmy* a pénétré en rade; machines stoppées, il court encore deux cents mètres. Un ordre; avec fracas, les mailles en farandole fuient par l'écubier.

CHAPITRE III

Les événements des vingt-quatre heures écoulées. — Nos contre-torpilleurs se portent vers Tyr. — Court bombardement d'une colonne britannique. — Mission nouvelle. — Le *Guépard* et le *Valmy* aux prises devant Saïda avec les destroyers ennemis. — L'un d'eux est mis hors de combat. — Les nôtres opèrent une retraite heureuse sous le feu de l'adversaire.

« Vers 20 heures, le 7 juin. 1941, écriront les Anglais⁹, une force navale composée des croiseurs *Phæbe* (portant le pavillon du Vice-amiral King) et *Ajax*, avec les destroyers *Kandahar*, *Kimberley*, *Janus* et *Jackal*¹⁰ se trouvait à une soixantaine de milles au Sud de Chypre faisant rouler à l'Est. Le lendemain à l'aube, la Syrie devait être envahie par les troupes de l'Empire britannique et par les troupes françaises libres et les forces de l'Amiral King devaient jouer une part importante dans l'ensemble de l'opération, en harassant l'ennemi par des tirs venant de la mer et en empêchant des renforts d'arriver dans le pays.

Venant du Sud, le croiseur anti-avions *Coventry* avec les destroyers *Isis* et *Hotspur*¹¹ marchait vers un rendez-vous où, à l'arrivée du jour le 8, ils rencontrèrent le *Phæbe*. Ils firent ensuite route vers la côte dans la lumière croissante.

On avait espéré trouver des objectifs intéressants à bombarder

⁹ C. F. George Stitt — Under Cunningham's Command — Traduction française par le Cdt Cogniet. Editions Payot.

¹⁰ *Phoebe*, 5.450 t., 33 nœuds, X pièces de 132 mm., 1940. — *Ajax*, 7.000 t., 32 nœuds, VIII pièces de 152 mm. et VIII de 102 mm., 1935. — *Coventry*, 4.200 t., 29 nœuds, X pièces de 102 mm., 1935. — *Kandahar*, *Kimberley*, *Janus*, *Jackal*, 1.700 t., 36 nœuds. VI pièces de 120 mm., 1939.

¹¹ *Isis*, *Hotspur*, 1.400 t., 35 nœuds, IV pièces de 120 mm., 1935 et 36.

immédiatement, mais on éprouva de grosses difficultés à prendre contact avec les têtes de nos colonnes avancées. On voyait de nombreuses troupes et des voitures en mouvement sur la route de la côte, mais il était impossible de savoir s'ils étaient des amis ou des ennemis, et à la fin on envoya le *Kimberley* s'approcher tout près de la côte pour se renseigner sur l'avance de l'armée. En définitive on apprit que Tyr avait été occupé sans difficulté et les seuls bombardements demandés par l'armée consistaient en quelques coups à envoyer sur quelques positions de troupes de Vichy près du pont du Khan, position très fortifiée et obstacle gênant à cinq kilomètres au Nord de Tyr.

L'avance du premier jour dans cette région avait été de quinze kilomètres, ce qui était très satisfaisant, mais la rivière Leontes qui arrivait à la côte près du pont du Khan, permettait la première résistance sérieuse. Pour surmonter cet obstacle, on décida de débarquer des troupes de service spécial (des commandos) à l'embouchure de la rivière, et le lendemain matin avant l'aurore. Ces troupes étaient amenées par le transport de troupes *Glengyle* de la Marine Royale, un des transports spéciaux équipés pour des opérations de ce genre. Le temps était favorable et on espérait qu'une attaque combinée par terra et par mer permettrait à l'armée de s'établir solidement sur la rive Nord de la rivière.

Pendant la nuit l'escadre se retira au large, mais vers 3 heures du matin le *Phæbe* vit tout à coup deux sillages de torpilles passer devant lui. Ce fait prouvait la présence de sous-marins ennemis (vichyssois, italiens ou

allemands?); il était essentiel que les croiseurs soient protégés le mieux possible par des destroyers.

Une heure plus tard des bateaux de débarquement du *Glengyle* protégés par les navires de guerre, se glissèrent vers la côte, débarquèrent un fort contingent de troupes de service spécial et puis se retirèrent dans la direction de Haïfa, escortés par les destroyers *Ilex* et *Hero*¹² »

Quand le soleil se lève sur le second jour des hostilités, tout cela nous l'ignorons, et l'Amiral n'en a lui-même qu'une notion, approchée. Tout au plus croit-on savoir à Beyrouth qu'après l'attaque survenue la veille à 3 h. 45 sur les confins palestiniens et transjordanien, nos postes de surveillance se sont repliés sur Kasmyé (bas Litani ou Léontes), Merdjayoun (accès méridional de la Bekâa), Kunéitra et Cheikh Meskine (Hauran); que devant l'ampleur de l'offensive, le Commandement a prescrit d'occuper la position de résistance du Nahr el Aouaj couvrant Damas à une vingtaine de kilomètres en avant de cette ville. On a appris également que des rencontres aériennes nous ont coûté cinq chasseurs, l'adversaire ayant perdu de son côté quatre appareils; qu'aux premières heures du 8 juin, alors que notre convoi venait de quitter Beyrouth, une vedette anglaise. a abordé à Tyr; elle aurait été prise sous le feu de la défense et les occupants de l'embarcation auraient été faits prisonniers.

¹² *Ilex* et *Haro*, mêmes caractéristiques qu' *Isis* et *Holspur*.

A l'intention des contre-torpilleurs, l'Amiral a signalé, le 8 au soir : « Sur tous les fronts les troupes tiennent et occupent la position de résistance qui, sur la côte, est à l'embouchure du Litani... ». Nous avons intercepté d'autre part ce message adressé à nos sous-marins : « Prochaine action britannique avec aviation semble être appuyer action terrestre. Prendre pendant la nuit dispositif suivant : Primo. Caïman secteur limité par les parallèles de Tyr et de Saïda; Secundo. *Marsouin* et *Souffleur* secteurs 2 et 3 du dispositif. Attaquer sans aucune restriction tous bâtiments anglais de guerre ou de commerce ».

La chaîne n'est pas encore bossée que l'Amiral signale « Amarez-vous, *Guépard*, en couple de *l'Adour*, *Valmy* à l'Epi (jetée est du port) pour ravitailler immédiatement ». Foin du pilote désormais; les minutes sont précieuses; il ne nous en faut guère pour aller aux emplacements désignés. Le personnel du pétrolier ne perd pas de temps lui non plus; à peine avons-nous raidi nos aussières que les manches élongées à la hâte font couler dans nos soutes le liquide visqueux. Il est 5 heures et demie.

La matinée débute comme celle d'hier : mêmes subtiles rumeurs venant de la proche agglomération s'éveillant; dans l'air, mêmes prémices d'ardeurs prochaines; même quiétude apparente des choses d'ici, que rien ne semble troubler encore. Premier renseignement de notre infatigable escadrille de surveillance : « Des grands bâtiments et des bâtiments légers attaquent la côte à Tyr ». Deuxième renseignement : « Le débarquement à Tyr a commencé ». Tout

s'éclaire : ces transports que nous cherchions sur la route de Chypre, les voilà qui mettent leur monde à terre. Le *Caiman*, à 3 h. 07, a vu passer la force navale anglaise; il a lancé sur une unité qu'il supposait être un cuirassé (*l'Ajax* sans doute, dont la silhouette ressemble à celle des navires de ligne de la classe *Queen Elisabeth*) ; notre sous-marin est sans illusion sur le résultat de son attaque ; contraint quant à lui à des manœuvres de déroboement, il a vidé sa batterie; aussi lui faut-il renoncer dans l'immédiat à toute action offensive.

Le Chef de division paraît sur le quai; je vais à lui.

— D'abord, me dit-il, quand serez-vous prêt?

— Dans un quart d'heure, mettons vingt minutes...

— Bien! Je viens de voir l'Amiral. Une fois ravitaillés, nous appareillerons vers le sud dans le dessein de surprendre quelque anglais. Je serreraï la côte pour être moins visible; parvenus à la hauteur de Tyr, si nous n'avons rien vu, nous rentrerons. Savez-vous qu'on nous en veut de n'avoir pas trouvé cette nuit ce convoi fantôme! Quand j'ai abordé l'Amiral : « On te ménage, m'a-t-il dit, une occasion magnifique... des croiseurs dont l'un ne porte que du 132 mm..., tu t'arranges pour les manquer! ». — « En fait d'occasion magnifique, ai-je rétorqué... ». Je n'ai pas insisté et m'en suis expliqué avec qui de droit. J'ai lieu d'espérer qu'on ne nous lancera plus à l'avenir contre n'importe qui, au petit bonheur...

Comme nous causons encore, on apporte un message : « Son ravitaillement

terminé, la Division appareillera pour reconnaître et attaquer toute force navale rencontrée le long de la, côte entre Beyrouth et Sour ». Toute force navale! Allons, le style n'a pas changé.

— Partons toujours, conclut résigné le commandant de Lafond. Je saurai ce que j'ai à faire. Je m'en vais le premier et, sitôt dégagé, vous envoie les remorqueurs... ou bien, les voulez-vous tout de suite? En ce cas, j'appareillerai après vous...

— Non, partez donc, et je vous rejoins.

Rentré à bord, j'apprends que nous aurons le plein avant cinq minutes. Qu'on presse le ralliement de l'équipe avant, dis-je au Second, et qu'on dédouble les amarres; quant aux remorqueurs, ils sont inutile tout bien considéré. Les cinq minutes passent. Dans l'avant-port, le *Guépard* brasse l'eau tumultueusement; ayant achevé d'éviter, il défile superbement sur notre arrière. Chez nous, le dernier conduit flexible vient d'être rejeté sur le quai. A notre tour : « Larguez partout... En arrière lente ». Un regard aux embûches, aux verrues de la maçonnerie; le *Valmy* décolle; quelques effets d'hélice... Il est 7 heures quand nous franchissons le barrage et prenons poste derrière le Chef de division.

Nous doublons là pointe; elle est saine; on peut s'en approcher sans crainte. La corniche est déserte. A leurs pièces, les armements de la batterie du phare nous regardent passer. Cette batterie est avec celle de Mar Youssef à l'embouchure du Nahr el Kelb toute la défense fixe de la place. Au sud de Ras

Beyrouth, la Division, cap au 200, se forme en ligne de relèvement¹³ est-ouest, soit à peu près de front pour le cap considéré.

Le ciel est limpide, la mer à peine ridée par une très faible brise; un voile diaphane s'accroche à la terre, tandis que vers le large, l'horizon se dessine avec une incomparable netteté. Sans attendre d'y être invité, j'ai fait rallier nos hommes à leurs postes de combat; les mécaniciens et chauffeurs, prennent avec la règle qui veut leur présence en bas, des libertés bien excusables; leur tâche est suffisamment ingrate et rude pour qu'on leur permette de s'attarder au balcon qu'occupent «de jure» leurs camarades des autres spécialités. Les armements sont donc aux pièces et aux tubes, chaque homme coiffé du bonnet paresouffle et engoncé dans le gilet de sauvetage formé de boudins de kapok assemblés. A la passerelle supérieure qui domine la mer de quelque quinze mètres, le directeur de tir est prêt à s'introduire dans la tourelle de télépointage dont le télémétriste a déjà pris possession; non loin, l'officier torpilleur vérifie ses cadrans, interroge ses plates-formes. J'ai à mes côtés l'expert en transmissions; un midship le seconde; le maître fourrier a délaissé ses registres pour assurer nos liaisons cardinales. L'autre midship est au poste central d'artillerie. Notre unique enseigne a la haute main sur les canons de D.C.A. Le Docteur, je présume, donne un coup d'oeil à son infirmerie.

L'ingénieur mécanicien et ses adjoints non de quart sont à proximité des

¹³ Le *Valmy* conservant le *Guépard* à un azimut (direction géographique) invariable.

panneaux par lesquels ils glissent de temps à autre un regard en bas. Voilà cette équipe, d'ailleurs incomplète, de douze officiers qui, avec le concours d'un nombre triple de sous-officiers de confiance, encadre nos cent soixante-dix quartiers-maîtres et marins.

Nous regardons vers le rivage en respirant l'air vivifiant de cette splendide matinée. Plus attentif à l'événement pouvant survenir qu'aux séductions de la montagne libanaise, le Chef de division, dès 7 h. 44, croit apercevoir l'ennemi presque droit devant; il signale : « l'adversaire au 195! »; puis il annule sa communication. La division avait augmenté, portant la vitesse à 22 nœuds; elle conserve cette allure. Une heure passe; nous atteignons le Ras Sarafend entre Saïda et Tyr. L'attention du *Guépard* est alors sollicitée par des mâtures se profilant à 30 kilomètres dans l'ouest; l'escadre anglaise! mais elle est loin; on continue. Dix minutes plus tard, la vision s'évanouit; il va être 9 heures. A présent, cette saillie des terres, là-bas, c'est Sour ou Tyr comme on disait et dit encore. De Tyr à la frontière palestinienne, on compte une vingtaine de kilomètres que les troupes britanniques ont déjà franchis; les avant-postes du général Wavel ne peuvent être loin. En effet :

— Des fumées d'incendie! annonce un guetteur. Aux abords de la route côtière, on vient d'apercevoir des vapeurs rousses.

— Des camions !

— Vous voyez quelque chose?

— Oui, Commandant., Tenez! dans la direction de ce bois... un peu plus à droite... voilà! vous êtes dessus... Il y en a quatre au moins...

Mais j'observe seulement la nuée tourbillonnant au-dessus de la brousse, des flammes qui dansent. Une détonation suspend mon exploration; le *Guépard* vient de tirer; sur ce feu de joie? Non, il a pris pour cible un rassemblement d'engins motorisés distant de 7 à 8.000 mètres et que je ne situe que par ouï-dire. Un deuxième coup, puis un troisième ; je renonce à suivre de visu la performance et ne songe qu'à la tenue de poste; sage précaution, car chacun tend à se comporter comme au spectacle. J'apprends du moins que l'objectif est encadré et passablement malmené. Le *Guépard* tire encore, puis s'interrompt. Sur son ordre, la Division vient cap pour cap jusqu'au nord, se forme en ligne de file, met à 25 nœuds.

« Commencez le feu ». Ce signal est pour les deux bâtiments; un azimut a désigné le but à battre; il s'agit d'un autre groupe mécanique vers lequel nos volées déjà s'étaient tournées.

Les artilleries tonnent à l'unisson. Une pensée me vient. D'où le Chef de division tient-il qu'il s'agit d'éléments britanniques? Je chasse le doute; l'Amiral, tout-à-l'heure, a certainement documenté son confident sur les positions respectives des nôtres et de leurs adversaires. Dans le sillage du *Guépard*, nous ne sommes pas à l'école des initiatives irréfléchies. Et de fait, ce que nous avons un peu sur l'arrière du travers, c'est ce cours du Litani, cette région du Khan, où

les Anglais se heurtent aux Français toujours tenant solidement la rive droite du fleuve.

— La terre nous tire dessus!

C'est ma foi vrai! Il faut seulement de l'attention pour s'en apercevoir. De piteuses gerbes noirâtres jaillissent tantôt ici, tantôt là; sans doute une batterie de 75 ou de 100 tout au plus. Elle a des progrès à faire, la vilaine, et à prendre de l'embonpoint; grâce à elle pourtant, nous cessons de nous croire au polygone. A 9 h. 22 le Chef de division ordonne la cessation du feu; nous avons lâché à nous deux une soixantaine de coups; nous pourrions continuer; à quoi bon? Nos munitions ne valent rien contre la terre ; et nous n'en avons pas tellement qu'on puisse les gaspiller. Il faut songer aussi, à mesure que le temps passe, à cette escadre aperçue tout-à-l'heure : avertie maintenant — le contraire serait bien étonnant — ne va-t-elle pas nous faire souvenir que les plaisanteries les plus courtes sont les meilleures? Un rideau de fumée, et à 28 nœuds nous nous dirigeons vers Beyrouth.

Le risque d'être intercepté n'est pas douteux. L'Amiral n'a pas été sans envisager cette éventualité; il sait que deux heures plus tôt les navires britanniques bombardaient El Khodr à quelques milles du Ras Sarafend; pourtant, les contre-torpilleurs ont pu, sans rencontrer le moindre obstacle, s'aventurer à six milles au-delà; c'est une chance; elle peut se retourner contre les bénéficiaires En conséquence le *Marsouin* et le *Souffleur* ont reçu l'ordre de se

porter à la limite méridionale de leurs secteurs respectifs, afin de couvrir notre retraite. Beyrouth semble d'ailleurs mal informé de la situation, ou n'en suivre les développements qu'avec retard. Nous recevons à 10 heures 30 ce message : « Les Britanniques ont débarqué à 6 heures à l'embouchure du Litani (c'est d'où nous venons) ; ils y gênent considérablement notre défense; intervenez si vous le pouvez ». Le Chef de division se borne à rendre compte comme suit : « Nous avons longé la côte jusqu'à deux milles et demi de Tyr; trois mâtures appartenant probablement à des croiseurs nous sont apparues dans le 305 et à 30.000 mètres entre 8 h. 48 et 9 heures ». Et d'ajouter : « Nous avons tiré entre 9 h. 25 et 9 h. 30, à la distance de 7 000 mètres, *Valmy* vingt coups, *Guépard* quarante-deux coups, sur des véhicules à 4 kilomètres au nord de Tyr ».

Midi moins le quart. La Division est devant Beyrouth sur le point de pénétrer en rade; un message l'arrête. « Votre mission, signale l'Amiral, est de vous opposer à de nouvelles tentatives de débarquement en croisant entre Saïda et le Ras Ibn Saïd; pendant cette mission, vous me renseignerez sur la force navale ennemie, sans vous laisser engager par force supérieure ». La restriction a son prix; il n'est plus dit qu'on devra, en aveugle, foncer tête baissée; définie dans les termes qu'on vient de lire, la tâche n'en est pas moins d'une exécution malaisée. Les Anglais sont désormais fixés sur notre ferme propos de contrecarrer par tous moyens leur entreprise; à la rigueur pouvaient-ils mettre l'action du *Caïman*, la nuit dernière, au compte de quelque sous-marin de l'Axe;

mais le raid offensif des deux contre-torpilleurs dissipe toute équivoque. Non! la Marine française du Levant ne restera pas passive comme l'a peut-être espéré l'amiral Cunningham qu'on sait n'avoir aucun goût pour ces rixes entre anciens camarades de combat. C'était trop beau en vérité! On donnait à entendre que Wavell, sur terre, ne s'en prenait qu'aux troupes allemandes — ces troupes qui tenaient, disait-on, la Syrie sous la botte — tandis que sur mer, Cunningham consentait à ignorer l'existence de navires français. Mais alors, entre marins, la rencontre est désormais inévitable; or les destroyers britanniques sont plus rapides que nous; comment donc approcher l'ennemi, assez pour le reconnaître et non tellement qu'on tombe dans ses griffes? Comment s'opposer à une tentative de débarquement appuyée par une escadre entière Sur mer, de jour, par temps clair et le long d'une côte rectiligne dépourvue de toute organisation défensive, les ressources se réduisent à celles qu'on porte en soi; des fantassins, des cavaliers pourront à Kasmyé, Saïda, Damour, Khaldé, Merdjayoun, Djezzine, Beit ed Dîne, Kuneitra, Palmyre, se faire un rempart de chaque accident du sol, mettre à profit leur connaissance des lieux, bref, ne pas gâcher systématiquement l'héroïsme dont ils sont riches, mais qui est leur principal atout les vertus de la défensive exceptées. Sur l'eau, il n'y a ni stratagème, ni action retardatrice : on est le plus fort ou on est le plus faible, on tire mieux ou on tire moins bien, on a de la chance ou on n'en a pas.

La barre à gauche, fauchant la mer, le *Guépard* pousse vers le rivage une

longue ondulation; le *Valmy* met son étrave dans le cercle écumant. J'interroge :

— L'équipage a-t-il dîné?

— Les tribordais ont dîné, les babordais pas encore.

— Faites relever bâbord, et qu'on presse le repas. Puis, au maître de timonerie, et l'interpellant comme chacun en use traditionnellement avec ce potentat de la passerelle :

— Chef! l'allure signalée? — Dix-sept nœuds!

— Mettez donc à 160 tours, dis-je à l'officier de quart. En règle avec les exigences de la situation, mais persuadé que moins que jamais elle souffre mon éloignement, je fais avertir mon fidèle Mahé qu'il ait à me servir au voisinage des leviers de commande.

Par le travers, le Saint-Georges, l'hôtel des gens dorés; on y dansait; on n'y danse plus depuis longtemps... L'Université américaine opulente parmi les bosquets... le Phare..., la pointe revêche.

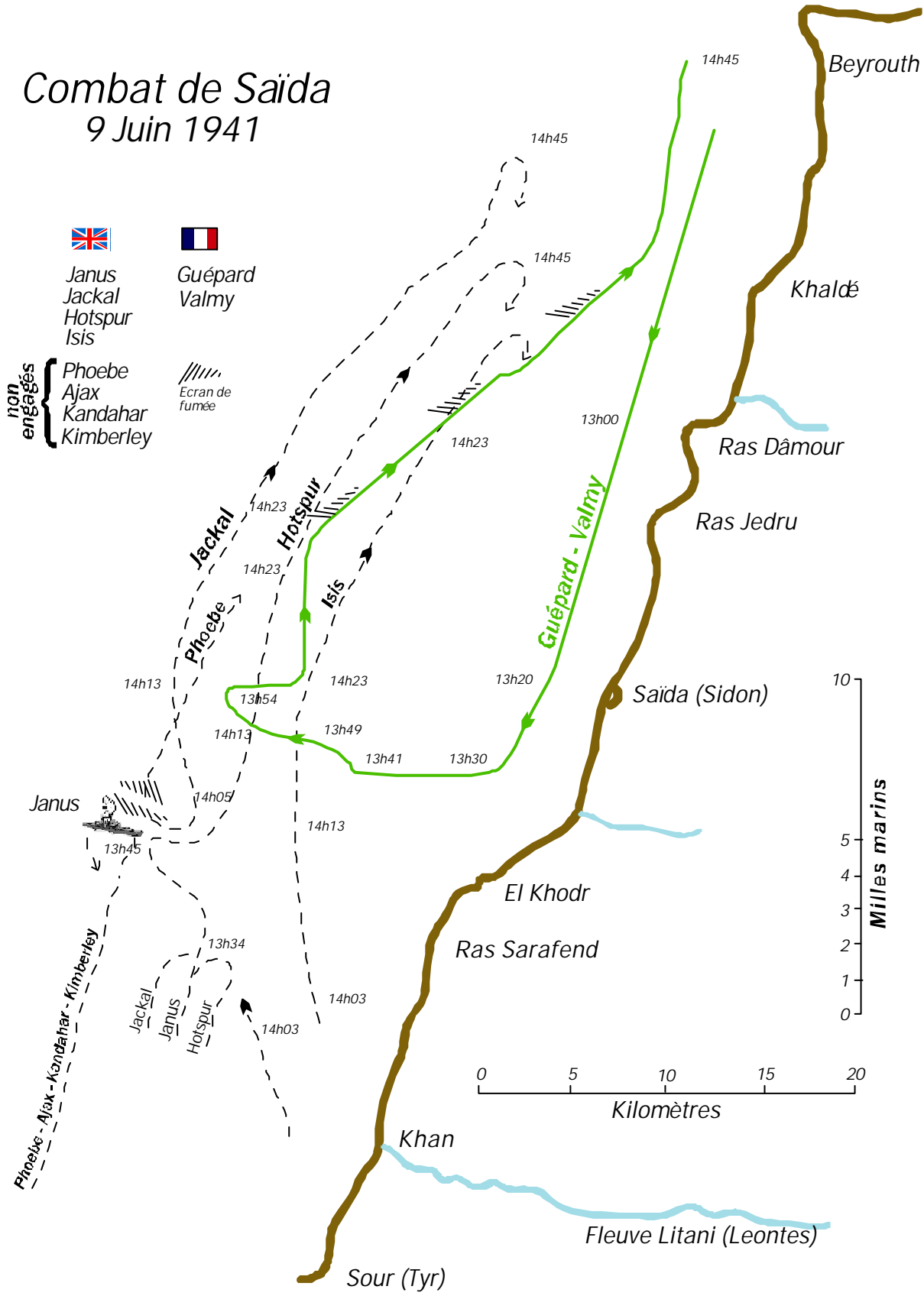
— Le *Guépard* vient sur la gauche...

Une ronde de plus; elle s'achève. L'horizon maintenant est visible sur trois quarts de circonférence. A bâbord la côte, ses timides saillies, ses anfractuosités médiocres, sa route courant sinueuse ou droite, tantôt épousant l'orbe des criques tantôt incisant au plus court le faite mamelonné de la falaise; ça et là de maigres bicoques enviant leur fraîcheur aux villages couronnant les crêtes. Le temps se maintient inexorablement clair; une faible brise souffle du sud-ouest; un désert

d'eau par tribord; l'espace semble à nous seuls.

Khaldé puis Damour et Saïda à présent.

Combat de Saïda 9 Juin 1941



A 13 heures 20, par le travers de l'antique Sidon, la Division appuie de quinze degrés sur la droite jusqu'au 210; sa vitesse est 20 nœuds; les hommes ont tous dîné; on envoie l'équipage aux postes de combat. Il n'est pas trop tôt.

Cinq minutes après, à 13 h. 25, le Chef de division signale l'ennemi dans l'ouest sud-ouest; le *Guépard* vient de découvrir trois mâtures à l'horizon; déliées, régulièrement espacées, nous les pouvons observer à notre tour de la passerelle du *Valmy*; ni voiliers, ni cargos, mais des destroyers déployés d'est en ouest et semblant faire route vers le nord. La télémétrie situe l'adversaire à une vingtaine de kilomètres; en relèvement, il gagne sur la droite à vue d'œil. L'adversaire... Mais passons-lui la parole en citant le chroniqueur déjà mis à contribution.

« Comme la situation à terre était trop confuse pour permettre de soutenir les troupes britanniques avec l'artillerie des navires, l'Amiral King se retira dans l'Ouest avec ses croiseurs tandis que *l'Isis* patrouillait tout près du rivage et que le *Janus* accompagné du *Jackal* et du *Holspur* faisait une patrouille contre les sous-marins à quatre milles de distance de la côte. Tout à coup, vers 13 heures 35, le *Janus* aperçut à l'horizon dans le Nord-Est deux destroyers qui faisaient route droit sur lui. C'étaient deux très grands destroyers de Vichy, le *Guépard* et le *Valmy* du dernier modèle (3.000 tonnes, cinq canons de 138 mm, et 40 nœuds), dépassant de beaucoup les nôtres en portée d'artillerie et en vitesse (1.700 tonnes, six canons de 120 mm, et 36 nœuds). Une reconnaissance aérienne de l'ennemi avait vu nos croiseurs s'éloigner dans l'Ouest et averti les forces navales de Vichy que le moment favorable pour une attaque était arrivé.

Comme il se rendait compte de la supériorité de vitesse des destroyers de Vichy, le Commandant du *Janus* se décida à sacrifier l'avantage tactique de concentrer sa petite escadrille ce qui aurait amené quelque retard, et mettant en marche à toute vitesse, il courut droit sur l'ennemi. Le *Jackal* qui était à 1.500 mètres de lui à tribord derrière, s'efforça de se placer derrière lui, tandis que le *Holspur* se trouva bien vite à deux kilomètres au moins en arrière »^{14 15}.

¹⁴ G. Stitt, *op. cit.*

¹⁵ Une mise au point est ici nécessaire.

a) *Balance des forces* : Les Français surclassaient certes en dimension leurs antagonistes; mais les Anglais étaient trois, les nôtres deux; tout compte fait, il y avait équivalence. Nos canons portaient plus loin que ceux des Britanniques; la portée pratique étant fonction toutefois de la visibilité des gerbes, et nos gerbes colorées se voyant moins bien que les gerbes blanches de l'ennemi, l'écart ne devait pas être tellement considérable. Il était même si peu sensible, qu'à aucun moment il ne devait jouer un rôle quelconque, sauf dans la première minute durant laquelle nous devons être en portée sans que le groupe *Janus* le fût; une minute ce n'est guère, dans une action d'une heure et quart. Notons que pour exploiter la supériorité de portée, il eut fallu disposer de la supériorité de vitesse. Or c'est là qu'il faut redresser une appréciation erronée : non seulement la division française n'était pas plus rapide, mais elle était inférieure à cet égard, sinon au *Holspur*, du moins aux deux destroyers de la classe « J » dont l'un devait en faire la démonstration quand il eut à combattre isolément. C'est

que les contre-torpilleurs français étaient entrés en service en 1929-30, au lieu qu'à l'exception du *Hotspur*, les destroyers anglais étaient tout neufs; et l'on sait ce qu'en matière de vitesse, il en coûte aux navires de vieillir. Au cours de leur carrière déjà longue, le *Guépard* et le *Valmy* s'étaient considérablement alourdis; leur déplacement au plein complet — c'était le cas le 9 juin — dépassait 3.500 tonnes. Les grands carénages remontaient à 18 mois; le séjour dans les eaux tièdes et polluées du port de Beyrouth avait accru à l'extrême la salissure de carène; les chaudières totalisaient plus de 6.000 heures de fonctionnement; beaucoup d'appareils donnaient des signes de fatigue; la stabilité était au-dessous du médiocre; on ne possédait pas de correcteurs d'inclinaison de tourillons pour annihiler les influences perturbatrices de la gîte sur le réglage du tir en direction. Bref, la supériorité anglaise était manifeste dans tous les domaines, hormis celui de la portée d'artillerie sur laquelle on s'est déjà expliqué.

b) *Réactions tactiques* : Quand, ce 9 juin, à 13 h. 30, nos deux contre-torpilleurs arrivent au contact des Britanniques, ceux-ci comptent pour le moins neuf unités dans les parages. Ces neuf unités sont dispersées, en quoi se marque la confiance vraiment étrange de nos adversaires dans la passivité de la force française de surface; on a pensé à tout, sauf à elle. Soudain, ce qu'on se refusait à imaginer se produit; les deux contre-torpilleurs sont là et foncent sur les premiers anglais aperçus; quel parti s'ied-il à ceux-ci d'adopter? En bonne stratégie, il faudrait se concentrer en retraite, rallier le soutien; ensuite, on engagera le combat avec des moyens écrasants. Qu'aura fait cependant le commandant de la division française? Son amiral lui a dit : «Vous me renseignez sur la force navale ennemie sans vous laisser engager par plus puissant que vous». Trois navires ne constituent pas un parti plus puissant quand on est deux individuellement plus forts. Voyant les trois anglais se dérober, on les poursuit donc. Passons au «kriegspiel» puisqu'aussi bien la réalité fut autre; la conjoncture en vaut la peine. Le groupe *Guépard* s'élance sur les traces du groupe *Janus*; les Français forcent de vitesse; ils ne peuvent faire que la distance diminue au point de pouvoir engager une action efficace; en chasse, ils ne disposent d'ailleurs que de deux pièces chacun; c'est insuffisant pour un réglage. Dix minutes, un quart d'heure passe, et voici que les nôtres voient surgir des croiseurs et un renfort de destroyers (c'est ce qui adviendra sous Beyrouth cinq jours plus tard); la force supérieure, la voilà! A 30 noeuds, son maximum pratique, la division française va tâcher de couvrir les 30 milles qui la séparent de sa base; c'est l'affaire d'une heure; si même l'ennemi dispose de quelques noeuds de plus, il est douteux qu'en ce laps de temps, il puisse arriver à portée de canon. Sans dommage, à moins d'une avarie de machine, les contre-torpilleurs auront exécuté à la lettre les prescriptions!. Oui, mais le» navires ne sont pas des points immatériels ni les hommes des automates en synchronisme parfait avec le» événements. La visibilité étant de 20.000 mètres, c'est à cette distance que le Chef de division découvre ce que nous appelleront le gros ennemi, dont il *te* rapproche à la vitesse relative de 100 kilomètres à l'heure; une minute pour observer, réaliser la situation et décider; trois minutes pour faire demi-tour; on est sous le feu; impossible désormais de s'y soustraire; la perte des contre-torpilleurs français peut être tenue pour certaine. Notre bonne étoile, qui ne faisait que se lever, écarta de nos lèvres ce calice. Le commandant du *Janus* se crut assez fort pour mener seul le jeu avec ses deux coéquipiers». Il devait lui en coûter des pertes sévères et de si grave» avaries que n'eut été la promptitude des secours son bâtiment fut allé au fond. Le commandant du *Janus* aurait craint que le *Guépard* et le *Valmy* prissent la fuite? Le compte rendu britannique le donne à entendre. Disons que rien dans le comportement des deux bâtiments n'autorisait cette présomption.

c) *Psychologie de la prise de contact* : Il n'est pas impossible que l'amiral Cunningham commandant en chef des forces navales- anglaises en Méditerranée, ait invité son lieutenant sur les côtes de Syrie à ne pas s'adjudger vis-à-vis des marins français l'initiative du premier coup de canon. L'Amiral — ce n'est pas un mystère — avait déploré Mers el Kébir; il avait négocié avec le commandant de notre escadre d'Alexandrie un «gentlemen's agreement» propre à éviter la répétition des événements du 3 juillet 1940. Peut-être dans l'autre camp, ce 9 juin, les consciences sont-elles mal à l'aise. Mais non! C'est l'ordre pour eux, comme pour nous; Servitude et Grandeur militaires.

A 13 h. 29, le *Guépard* vient à l'ouest; le *Valmy* suit dans les eaux. Témoignant d'une souple manœuvrière qui est bien dans la tradition de la Royal Navy, le *Janus*, le *Jackal* et le *Hotspur* se forment en ligne de file, cap aux environs du nord ouest. Le destroyer de l'aile occidentale vient se placer derrière celui du centre; le destroyer de l'aile orientale abat en grand sur la gauche jusqu'à nous présenter l'arrière, puis se retourne cap pour cap, s'attachant à suivre les deux autres. Du moins est-ce là ce que nous croyons observer.

Commencez le feu! hisse le *Guépard*.

— But, le deuxième torpilleur à partir de la droite, feu continu, commencez le feu!

Notre guide a déjà lâché sa bordée; la nôtre part sur une télémétrie de 14.500 mètres; le *Valmy* est secoué de la quille au mât; une nuée fauve nous enveloppe et nous disperse sa caresse brûlante; divers objets sont projetés; les fétus incandescents volent partout. Quelque deux à trois secondes, et tout se retrouve comme auparavant. On se frotte les yeux, on reprend haleine, on regarde là-bas. La fatidique durée de trajet est révolue; chandelles vertes, chandelles rouges, d'un rouge sombre, violacé. Les canonnières ont tiré leurs conclusions : la dérive est correcte; un bond de « plus 400 » pour le *Guépard*, de « moins 600 » pour le *Valmy*, vont réaliser l'encadrement. Nouvel ébranlement, nouvelle nuée; notre deuxième salve est partie; vingt, trente secondes... encadré! On peut y aller; ce ne sera pas du gaspillage; les canons n'attendent plus pour donner de la voix; ils tonnent, reculent, rentrent en batterie, pivotent, tonnent à nouveau.

L'ennemi a compris qu'il lui faut jouer serré. Les fines silhouettes de ses navires, entièrement visibles maintenant, s'illuminent d'éclats fugitifs : six lueurs ici, quatre ailleurs. Avec plus d'anxiété qu'après le départ de nos propres coups, nous comptons mentalement le temps qui s'écoule. Des claquements secs, les gerbes blanches! elles sont loin; l'adversaire a ouvert très court; le pouls bat moins vite, celui du navire accélère. On s'habitue d'ailleurs au vacarme; on crie moins haut; le geste s'éduque et vient au secours de la parole. Toute la vigilance va à maintenir notre précieuse cohésion que l'ennemi doit nous envier. Lui d'ailleurs améliore rapidement son tir; de court, il est passé long pour devenir à peu près encadrant; ce qui n'était initialement pour nous qu'une école à feu émouvante, est maintenant un duel en règle.

Il y a cinq minutes que l'action est engagée quand une rumeur se répand : nous aurions mis un coup au but ; si ce n'est l'effet d'un mirage, au moins faut-il que l'offense ait été vénielle, car l'ennemi ne manifeste aucun trouble; ses salves se succèdent avec une régularité mathématique; pour se soustraire aux coups, il évolue constamment avec une aisance forçant l'admiration. Alors, la conclusion s'impose : il faut à tout prix marquer un point, et pour cela réduire la distance. Les routes convergent, mais à peine ; appuyer sur la gauche risquerait de nous priver d'une partie de nos moyens de feu; mieux vaut une augmentation de vitesse; 28 nœuds, ordonne le Chef de division à 13 h. 37.

La distance est tombée à 12.000 mètres; on peut s'accommoder du combat

parallèle...

— A bloc sur le *Guépard!* hurle un timonier;

— A droite quinze!

— Cap au 315, dit le projecteur de signaux;

— A mi-drissé!

Nous avons déjà arrêté la giration. Mais le *Valmy* s'est emballé; excès de zèle de la part de nos mécaniciens? Moindre réserve de puissance sur le *Guépard*? Peu importe la cause; dans un pareil climat, il ne faut pas attendre du personnel qu'il observe avec rigueur les diagrammes de montée en allure. Le fait est patent : il y faut remédier, à peine de nous voir masquer l'objectif par le *Guépard* que nous avons indûment à six quarts de l'avant. Le risque n'a pas échappé au Chef de division : «Laissez-vous culer », nous signale-t-il; nous étions à 270 tours; j'entends ordonner 250; c'est de la médecine homéopathique; j'interviens :

— Deux cents tours les machines!

Les soupapes crachent brutalement, éjectent un panache blanc; voilà un bon millier de chevaux qui s'envolent comme Pégase. Le résultat est obtenu, et nous n'aurons pas à faire taire nos pièces. Il est 13 h. 43. De toute notre vigueur, nous combattons depuis près d'un quart d'heure, les canons dépassant la vitesse-type de cinq coups par minute. Et voici l'événement tant attendu; laissons aux Anglais, mieux placés, le soin de nous en instruire ici.

« ...Pour distinguer les salves, les obus d'un des destroyers (français) faisaient des gerbes rouges, ceux de

l'autre des gerbes vertes. . Cependant le *Janus* ne put ouvrir le feu que trois minutes plus tard, quand la distance tomba à 13.500 mètres. Les gerbes vertes étaient tirées avec une précision remarquable, les premières salves étaient longues de 50 mètres seulement, et comme les destroyers ennemis tiraient tous deux sur le *Janus*, il était inévitable que tôt ou tard ce destroyer soit touché.

Huit minutes après l'ouverture du feu, trois obus d'une salve frappèrent le *Janus* en même temps : un sur la passerelle, tuant ou blessant tout le monde sauf le Commandant et coupant les fils de la conduite du tir; le second éclata dans la chaufferie n° 1 tuant tous les chauffeurs et faisant stopper le navire; le troisième entrant dans la chambre du Commandant à l'arrière et éclatant dans la soute à liqueurs, sans agir sur la capacité du destroyer à combattre »¹⁶.

De cet épisode, voici ce que nous discernons pour notre part : un destroyer — celui de tête — s'immobilise soudain après avoir tourné sur la gauche; une colonne de fumée noire monte au-dessus de lui ; entraîné par son élan, le destroyer second de la ligne, dépasse son chef en détresse et s'efforce de le masquer par un écran de mazout...

Exploiter ce succès, achever incontinent le navire avarié, c'est à quoi il faut s'employer.

— A bloc le signal!

— A gauche quinze!

— Route au 280!

Nous évoluons promptement. Le *Valmy* se retrouve presque dans le sillage du *Guépard*. Pour ménager les machines, la vitesse, depuis 13 h. 41 n'est plus que de 22 noeuds; la distance néanmoins tombe rapidement à 8.000 mètres; une torpille peut s'en accommoder; à dire vrai, sur une cible aussi instable que l'est le destroyer valide choisi pour but, les chances de réussite sont proprement infimes; n'y eut-il pourtant qu'une chance, l'officier torpilleur du *Guépard* souhaite la tenter; il obtient le consentement de son commandant. Pour que les tubes soient battants, il faut venir du bord opposé à l'ennemi; alors, sur un nouveau signal, la Division reprend la route antérieure. A 13 h. 49, la torpille bondit hors du tube; elle se perdra, car à peine aura-t-elle franchi la moitié de

son parcours, une giration presque sur place du destroyer auquel elle était destinée, ramènera celui-ci cap à l'est.

Mais puisque le *Jackal* — donnons-lui son nom — s'est retourné, que le *Hotspur* se maintient près du *Janus*, le *Guépard* et le *Valmy* n'ont pas de raison de continuer vers l'ouest. Nous suspendons le feu et, par mouvements tout à la fois, venons cap à l'est, en ligne de file, le *Valmy* tenant la tête. A 13 h. 56, l'évolution s'achevant, notre feu reprend sur le *Jackal* qui, à aucun moment, n'a interrompu le sien. C'est à bon escient que ce destroyer, entraînant le *Hotspur* à présent, nous a conviés à reprendre la direction de Saïda : un renfort arrive aux britanniques. Or le *Guépard* a consommé près de la moitié de ses munitions, le *Valmy* presque autant; et surviennent des unités fraîches! Force supérieure, oui! La partie devient trop inégale...

— A bloc!... Route au nord!

Voilà nos deux contre-torpilleurs de front au nouveau cap; en ordre dispersé, trois destroyers s'élancent à leur suite. Mais de ce navire racé — le *Janus* — qu'on laisse derrière soi, livré aux seuls caprices des souffles régnants, disons aussitôt les ultimes tribulations dont nous emprunteras le récit toujours à la même source; le lecteur en prendra un premier aperçu de la deuxième phase du combat, aussi décevante pour nos adversaires que la première leur fut malheureuse.

« Le *Janus* fut encore touché deux fois : un obus éclata encore dans la chaufferie n° 1, tandis que le second

¹⁶ G. Stitt, op. cit.

pénétrait sans éclater dans la salle de douches de l'équipage. La situation du *Janus* était des plus critiques et ce destroyer aurait été sans doute entièrement perdu, sans la manœuvre habile du vaillant commandant du *Jackal*. Plaçant ce dernier destroyer entre le *Janus* et l'ennemi, il le couvrit d'un nuage de fumée et réussit à attirer sur lui la majeure partie du feu de l'ennemi ; mais il eut la chance de ne recevoir qu'un obus qui fit relativement peu de dommages et un seul blessé. »

« Pendant ce temps l'*Isis* et le *Hotspur* entraient en action, aidaient à couvrir le *Janus* et tiraient vivement sur l'ennemi dont le tir était devenu désordonné. En bas les mécaniciens des destroyers britanniques travaillaient fiévreusement pour atteindre une vitesse supérieure à celle prévue par les constructeurs; mais les destroyers de Vichy, jugeant que l'affaire tournait mal, avaient fait demi-tour et augmentaient rapidement la distance. L'*ISIS* avait hissé le fameux signal : « Attaquez l'ennemi de plus près ! » ; mais malgré les efforts de nos destroyers, l'ennemi, grâce à sa supériorité de vitesse, réussit à s'échapper, non sans avoir, croit-on, reçu quelques, mauvais coups.

« Dès que l'Amiral King reçut du *Janus* avis de la présence de l'ennemi, il fit faire demi-tour à ses croiseurs et revint à toute vitesse; mais quand il arriva sur les lieux de l'action, il n'y avait pas d'autre trace du combat que le *Janus* désemparé dérivant sous l'effet du vent. Laissant l'*Ajax* et deux destroyers auprès du destroyer avarié, l'Amiral King poursuivit sa route dans le vain espoir de rattraper l'ennemi en fuite, mais il rencontra bientôt l'*Isis*, le *Jackal* et le *Hotspur* revenant de leur chasse qu'ils avaient dû abandonner comme vaine. »

« La première chose à faire consistait à ramener le *Janus* à Haïfa, et le *Kimberley* fut détaché pour le prendre en remorque. Ce qui fut fait sans beaucoup de difficulté, et bientôt le *Janus* était remorqué à 12 nœuds; mais l'ennemi ne devait pas le laisser tranquille. Il y eut deux attaques aériennes, mais, elles furent déjouées par nos avions de chasse Hurricane qui causèrent des pertes à l'ennemi sans avoir beaucoup souffert eux-mêmes. Notre seule perte véritable eut lieu dans le second raid où un pilote britannique et un pilote de Vichy eurent une collision en plein air; mais les deux pilotes furent recueillis par le *Kandahar*.

« Les malheurs de l'infortuné *Janus* n'étaient pas du tout terminés, car un incendie de mazout éclata tout à coup dans la chaufferie démolie A 19 h. 30, cet incendie était presque éteint quand un second incendie éclata et brûlait encore fortement quand le *Janus* entra dans le port.... »¹⁷

Nos canons se sont tus, qui précédemment couvraient spasmodiquement le ronflement des ventilateurs de chauffe. Le *Guépard* s'enquiert des consommations de munitions; on interroge les chefs de soute, on totalise et rend compte. A l'euphorie suscitée par le succès de tout à l'heure fait place un état d'esprit moins proche de l'ivresse et très éloigné de la béatitude. La base vers laquelle nous nous replions est lointaine et très médiocrement défendue; nous n'avons aucun ménagement à attendre d'un adversaire auquel nous venons d'infliger un cuisant échec, et que seul peut contenir la crainte de donner dans quelque piège. Le souci de ne pas trop s'exposer semble relégué d'ailleurs au second plan par le plus obstiné de nos poursuivants; il ne néglige rien de ce qui

¹⁷ G. Stitt, *op. cil.*

peut contribuer à venger son compagnon en dérive là-bas avec ses morts et ses blessés; ce limier — le *Jackal* — qui s'accroche à nous, force de vitesse et s'élève dans l'ouest, lâchant avec une précision et une régularité parfaites ses salves sextuples. Il a pris le *Guépard* comme objectif; à tout seigneur tout honneur! Le *Valmy* est pris à partie par un autre destroyer dont le feu est moins dense (salves quadruples) mais non moins bien ajusté; un troisième destroyer gagne insensiblement; son tir est court et le restera.

En dépit de cette situation dramatique, chacun à bord continue à remplir sa besogne avec le plus grand sang-froid; simplement, et bien que les pièces aient cessé de nous assourdir hélas, l'habitude de crier fort persiste.

— La fumée! Le *Guépard* ordonne la fumée! clame un homme surgi du local des transmissions.

Le premier venu se précipite sur l'avertisseur spécial; par porte-voix, on confirme à la machine l'ordre de noircir le ciel. Des vibrations agitent la cheminée, un panache s'étire; derrière, un engin spécial émet une blanche traînée de fumigérite.

— A bloc! font des voix en chœur.

— A droite quinze!

— Projecteur du *Guépard* !

Longues et brèves luisent dans le miroir.

— Route au 50, enregistre le chef de timonerie.

— Le cap? — Quarante, répond l'homme de barre.

— Zéro... gouverne au 50... Non. au 45. Car nous sommes trop loin du guide, pour le moins à 700 mètres au lieu de 500.

— L'heure? demande le Midship qui tient le journal.

— 14 heures 14!

La fumée noire a mal collé à la mer; on ne peut d'ailleurs prolonger l'émission, sans inconvénient pour la pression de vapeur; le Chef de division ordonne de cesser un recours inopérant; alors soudain la cheminée ne crache plus la lave subtile; l'engin, derrière, est culbuté à la mer; le ciel retrouve sa transparence, notre sillage redevient étincelant, les cibles nettes et toujours ardentes. L'audacieux *Jackal* est à 12.000 mètres, de plus en plus acharné à mordre.

— Reprenez le feu, ordonne le Chef de division. La pièce arrière tonne de nouveau.

— Demandez là-haut pourquoi la pièce 4 ne tire pas. Ma question est lancée dans le téléphone; un temps s'écoule...

— La pièce 4 est en avarie!

— Et la « 3 », pourquoi ne tire-t-elle pas?... Non ça va... Car la silencieuse ne l'est plus, et vient de me couper la parole. On entend la voix calme du Midschip:

— L'heure?

— 14 heures 18.

Toujours préoccupé de ne pas vider entièrement les soutes, le Chef de division, à 14 h. 20, fait suspendre le feu

— 24 nœuds, annonce le timonier ployé en deux pour prendre appui sur le bastingage avec sa paire de jumelles.

— 210 tours!

Et notre historiographe de consigner la nouvelle vitesse adoptée.

Vers cet instant, le *Guépard* est atteint : le projectile, le premier qu'après trois quarts d'heure les Anglais aient réussi à mettre au but, éclate dans le poste d'équipage, crève la coque dans les œuvres mortes, cause quelques dégâts intérieurs. Mais combien de fois ne s'en est-il pas fallu de quelques mètres qu'un obus occasionne une avarie mortelle à l'un ou l'autre des deux contre-torpilleurs. Le péril est extrême. Alors le concert des voix s'amplifie, le diapason s'élève, chacun disant pourtant, sans s'émouvoir, ce qu'il faut au moment qui convient.

— Vitesse ordonnée 28 nœuds!

— 260 tours... 270 tours!

— A bloc sur le *Guépard*.

— A gauche quinze!

— Route au 40!

— Zéro la barre! gouverne au 43!

— La fumée!

— 14 heures 23, note le Midschip.

Les machines donnent tout ce qu'elles peuvent; les vingt-huit nœuds en sont trente ou même davantage. On risque l'avarie, et l'avarie la plus banale signifierait la fin du bâtiment; mais aussi toute diminution de vitesse affranchirait l'ennemi de son seul handicap, cette dispersion résultant de son dispositif initial. Hommage soit rendu à nos mécaniciens! A eux tout l'honneur de cette deuxième phase du combat. Suprême ressource, puisque la fumée ne semble pas efficace, de fréquentes abattées pour dérégler le tir ennemi. Nos adversaires ont magistralement usé du procédé au début de l'action. A de courts intervalles, les signaux montent, descendent; constamment, les projecteurs se parlent; frémissant, le bâtiment s'incline sur la droite, sur la gauche, de plus en plus sensible et volage, car une légère houle de la hanche s'en mêle. Mais le Chef de division n'entend pas que cette marche sinueuse nous retarde; il limite à vingt ou trente degrés l'amplitude des abattées.

A 14 h. 33, le *Guépard* et le *Valmy* reprennent le feu en concentration sur ce redoutable *Jackal*. L'officier canonier et les siens mis à part, personne ne s'attache à guetter l'aubaine d'un coup au but; les mouvements de plate-forme affectent considérablement la justesse en direction; les gerbes vertes et les gerbes rouges forment sur l'horizon une frange instable; le débit est faible d'ailleurs, puisque du côté français, cinq pièces au maximum peuvent donner de la voix; mais c'est assez pour troubler l'ennemi; malheureusement la disette de

munitions oblige à cesser tôt la riposte; et c'est alors comme auparavant la chute proche et dense des projectiles britanniques. Les fontaines jaillissent et retombent en poussière d'eau; comme parmi des bouées jalonnant un chenal difficile, les contre-torpilleurs vont, avec une fougue qui ne se lasse point; ils laissent tantôt à droite, tantôt à gauche, les flaques ourlées d'écume, traces fugitives de l'obus englouti. Et tel prophète à tort qui de temps à autre, glisse en sourdine: « Celle-ci n'était pas loin! Gare la suivante! »..

Depuis 14 h. 13, la Division a maintenu sa route moyenne axée sur la direction de Beyrouth. Or la pointe vient de sortir de la brumaille; nous touchons au terme de cette course haletante. Une abattée sur la gauche, et voilà nos bâtiments de nouveau sensiblement cap au nord, pour doubler le Ras. L'ennemi va-t-il enfin lâcher prise? En cette fin d'acte, l'ennemi c'est cet infatigable *Jackal* qui nous tire dessus depuis le début, et c'est un autre, l'*Isis* ou le *Hotspur*; car le troisième vient de renoncer. Notre feu, interrompu au bout de trois minutes à 14 h. 36, a été repris en concentration sur le *Jackal* à 14 h. 41, l'adversaire étant à 13.000 mètres et son acharnement se manifestant de nouveau d'inquiétante façon. A 14 h. 46, il s'entoure de fumée et se soustrait à nos regards. A-t-il été atteint? Qu'a-t-il redouté? La batterie du Phare? Il en était encore loin. Etait-il au bout de ses munitions? Ces questions, on pourra tenter plus tard de les approfondir. Le fait seul importe Nous sommes saufs et vainqueurs en somme, si toutefois on consent à ne point raisonner par rapport à la maîtrise de la mer. Car,

comment prétendre à celle-ci? Nos avions de bombardement passent sur nos têtes; ils devaient nous assister; il n'est plus nécessaire, mais peut-être peuvent-ils encore faire du travail utile; ils disparaissent dans le sud.

— Ligne de file!

La Division abandonne cette ligne de relèvement est-ouest, inflexiblement maintenue depuis 13 h. 30. Un signal flotte au mât de *l'Adour* : « L'Amiral témoigne sa satisfaction ». Combien de fois dans le passé ne l'avons-nous pas vu monter ce signal; c'était après une manœuvre réussie, sous Porquerolles, sous Groix, au large de La Hève, de Barfleur, d'Ouessant, que sais-je. Il semble appartenir à une époque révolue. Quoi qu'il en soit, on est content de nous. Eh bien! nous aussi, toute modestie mise à part. On ne peut nous faire qu'un grief : contre toute tradition nous avons omis en ouvrant le feu de hisser le petit pavois¹⁸.

¹⁸ Voir en appendice-le récit de cette journée par un autre témoin oculaire, officier à bord du *Hotspur*.

CHAPITRE IV

Après le combat. — Nuit calme en rade. — Au 10 juin. — Perspectives déplaisantes. — Les raids aériens. — Appareillage nocturne sous les bombes. — Retour à l'aube. — Dans l'attente du *Chevalier Paul*. — Il faut tenir.

Le *Valmy*, à 15 h. 40, accoste *l'Adour*. Le pont, chez nous, est jonché de débris, couvert d'escarbilles et de flammèches consumées; on s'attache à voir clair dans ce chaos. Entre premiers nettoyeurs, on s'est déjà partagé les trophées, quelques éclats d'obus venus à bord par ricochet. Les douilles vides aux lèvres tordues et noircies sont en vrac accumulées par monceaux; à elles va d'abord la sollicitude du maître canonier; il en est comptable vis-à-vis de l'administration qui ne perd jamais ses droits. Tandis que le ravitaillement commence, l'équipage du pétrolier que flanquent les deux champions, contemple avec curiosité leur glorieux désordre; nos hommes exultent; les langues ne chôment pas; d'un navire à l'autre on s'interpelle...

— Oh Jean! comment c'est qu' tu dis?

— Oui donc! Même qu'ils étaient cinq... qu'on les a bien vus nous autres...

Le Chef de division nous arrive poussiéreux, les traits tirés, mais épanoui. Aux félicitations de l'Amiral, j'ajoute, dit-il, celles du Haut Commissaire.

Nous échangeons des impressions; on convoque le directeur de tir. Qu'a-t-il observé dans sa puissante optique? Que s'est-il passé au juste, lors de la mise hors de combat du destroyer atteint par notre feu? Comment faut-il expliquer la

soudaine disparition, une heure plus tard, de notre principal et valeureux antagoniste. Si jamais je rencontre le gentleman qui mena cette chaude poursuite, assure le commandant de Lafond, je ne lui ménagerai pas les compliments. En attendant — et c'est le propos qui vole — ils tirent à merveille; peut-être trop bien; moins concentrées, leurs salves eussent connu sans doute une meilleure fortune.

Le Chef de division me donne ses instructions :

— La Direction du port met en place un second coffre; aussitôt fait, nous irons nous amarrer, vous sur le nouveau, moi sur l'ancien. Faites diligence; après ce qui vient de se passer, l'Amiral redoute pour commencer une représaille aérienne; il veut nous savoir loin de l' «*Adour*», ce foyer d'incendie... Autre chose : faire remettre en état votre pièce avariée... De quoi s'agit-il?... Ah, bien! Je vois; le même désagrément a failli nous arriver... Nous avons eu également des ennuis de norias, vous pas?... Oui, aussi chez vous! Toujours ces relais trop fragiles...

— Et votre projectile?

—Oh, pas grand'chose! A peine s'en est-on aperçu sur le moment; il n'y avait personne dans le poste; tout se résume en quelques trous et un peu de ferraille tordue.

A 18 heures, nous sommes sur nos coffres respectifs; un chaland vient prendre les douilles vides ; la fièvre est un peu tombée; plus posément, on se

remémore la péripétie exaltante; avec tant de bonheur, avoir côtoyé un si grand péril! Mais cela ne résout rien. Du moins allons-nous jouir d'une nuit de repos; seuls d'ici demain, les sous-marins tiendront la mer; ils viennent de recevoir leur consigne : attaquer les grands bâtiments en soutien d'un débarquement éventuel, une zone de six milles de large le long de la côte étant réservée aux contre-torpilleurs. Ceux-ci ont ordre de rester prêts à marcher. Mais du crépuscule jusqu'à l'aurore, rien ne vient nous troubler.

Et nous voici au 10 juin, un peu comme au sortir d'un rêve, ce rêve qui est la réalité de la veille. L'escadre anglaise est toujours dans les parages Comment s'en étonner? L'ennemi ne dispose-t-il pas de moyens presque illimités et si on les compare aux nôtres? Lui aurions-nous infligé des pertes triples, la balance des forces n'en serait pas pour autant renversée; c'est le nœud du drame. Les avions ont pris l'air; leurs messages se succèdent : « La force navale vient sur la droite à 4 h. 18... elle fait route au 50 à 4 h. 21... elle est concentrée en un dispositif comprenant un gros, des forces légères en deux groupes, etc... ». Vers 8 heures, nos bombardiers attaquent les navires britanniques; l'attaque échoue.

Le Chef de division me convoque. Il s'agit de répartir équitablement les munitions qui nous restent; le *Valmy*, moins dépourvu, fera au *Guépard* un versement tel que les deux bâtiments soient à égalité. Bien entendu, le versement ne pourra porter que sur des obus à colorateurs rouges; la plus belle fille du monde... Mais le *Guépard* n'utilisera nos projectiles que s'il est engagé

isolément, ou à titre d'ultime ressource. Ce point étant réglé, je suggère le débarquement des grenades ; nous aurions été bien inspirés hier en les lâchant au premier coup de canon; le Chef de division en tombe d'accord.

La journée est consacrée au mouvement de munitions et aux soins à donner au matériel après l'épreuve; les canonniers passent l'écouvillon, vérifient les mécanismes de fermeture et de pointage; hier soir, il était encore trop tôt; les volées étaient brûlantes. Quant au débarquement des grenades, il faudra choisir son moment; la situation est présentement trop tendue.

Avec les exagérations habituelles aux gens de presse, les feuilles locales relatent l'événement de la veille; nous figurons en bonne place dans le « Jour » que les va-nu-pieds offrent par la ville en criant « Lé zour »; le quotidien rival, « La Syrie », décrit lui aussi dans un style ampoulé le combat naval de Saïda. Quant aux nouvelles du front de terre, elles sont plutôt laconiques; on colporte des bruits ne s'accordant guère avec l'optimisme des communiqués du Grand Sérail¹⁹.

L'Elan que nous avons laissé à Tripoli auprès de l'*Oued Yquem* et du *Saint-Didier*, s'est séparé d'eux ; il rallie Beyrouth et mouille auprès de nous. Et sur la côte, en fin de matinée, cinq nouveaux bâtiments de guerre anglais se joignent aux autres, ce qui porte à treize le total des unités britanniques en opération dans les eaux libanaises.

Après le repas de midi, la timonerie signale l'approche de la vedette bleue

du *Guépard*; un pli sans doute; Non, mais le Chef de division en personne Pour l'accueillir, les officiers sont réunis à la coupée. Le commandant de Lafond serre les mains, tient quelques propos anodins, puis à moi :

— Tenez! descendons; et faites venir un ou deux de vos officiers, les plus anciens...

— Notre ingénieur mécanicien alors, et puis le président de carré, voulez-vous?

— Oui, c'est cela, le président de carré... au reste, peu importe.

L'instant d'après, nous sommes quatre réunis.

Notre visiteur passe en revue la situation, les éventualités qu'elle oblige à prévoir. Il vient de s'entretenir avec l'Amiral; partout, c'était inévitable, nos troupes trop peu nombreuses et mal dotées en matériel, sont en retraite; il a fallu abandonner la ligne du Litani; du côté de la mer, le nouveau front prend appui sur Saïda...

— J'ai voulu vous parler devant témoins, souhaitant que ce qu'il me reste à vous dire n'ait pas le caractère d'une confidence, sans que je le veuille crier sur la place publique. Nous ne disposons plus chacun que de 250 coups, ce qui correspond à dix minutes de feu continu, pas davantage; toute action d'envergure nous est donc interdite, et l'Amiral en convient. Mais de la façon que les événements se précipitent, l'attaque de Beyrouth par terre et par mer peut survenir d'un moment à l'autre. Quand cette attaque se produira, la Marine

¹⁹ Le Grand Sérail, siège de l'administration française.

jouera toutes ses cartes; elle les jouera hardiment, mais soucieuse pourtant d'éviter les vains sacrifices. Aurons-nous le loisir encore de nous entretenir de cette perspective ?

Ce n'est pas certain. Voici, pour votre gouverne, la ligne de conduite à suivre en cas de bagarre ici-même : pas de camaraderie de combat; celui de nos deux bâtiments qui tombera en arrière sera abandonné à son sort; les moyens de lutte épuisés, ou on disposera encore des machines et on s'efforcera alors de prendre le large, ou les machines seront hors d'usage et on s'attachera dans ce cas à sauver le plus de monde possible; sous le feu, cela signifie qu'on devra provoquer l'immersion du navire, ou y aider s'il est en train de couler. C'est là que j'attire tout spécialement votre attention. Se couler n'est pas tellement facile; pour y parvenir, Le *Guépard* prépare et met en place des engins de destruction; on fera sauter les cloisons séparant les grands compartiments; on provoquera la rupture des conduits de circulation des condenseurs. Envoyez quelqu'un de qualifié s'enquérir de ce que nous faisons et prenez exemple sur nous²⁰.

Le Chef de division termine en mettant l'accent sur l'excellence de notre cause qui est celle de gens fidèles à l'esprit de discipline; le miracle de la veille peut donc se renouveler sans blesser l'honnêteté. Qu'on oublie les petites frictions qui furent le lot des temps faciles; quant aux hommes en particulier, les faire manger et dormir, surtout dormir; ne pas leur chercher querelle pour des

²⁰ Le *Valmy* devait adopter les mêmes dispositions que le *Guépard* : je dressais la liste des officiers mariniers spécialistes qui auraient à évacuer avec moi les derniers.

vétilles; fermer les yeux sur les petites infractions; car enfin l'heure n'est peut-être pas éloignée où à ces hommes, on va demander le sacrifice de leur vie.

Dans la bouche de quelqu'un dont la maîtrise de soi et le sens aigu des réalités ne sont pas les moindres vertus, cette oraison funèbre anticipée n'est pas faite pour revigorer l'enthousiasme; mais elle scelle des liens de dévouement et d'affection qui sont une force. N'y change rien ce message parvenu à 18 heures des bords de l'Allier : « L'Amiral de la Flotte témoigne à tout le personnel de la Division navale du Levant sa satisfaction de voir que la Division fait front avec mordant ». Oui, comme chacun au Levant, la Marine fait front avec mordant; c'est d'ailleurs nécessaire aux desseins d'une politique dont on devine les tragiques contradictions. « Morituri te salutant ». lançaient les combattants de l'arène antique; pourtant nous ne sommes plus aux temps du cirque; nous raisonnons et cherchons à comprendre; pourquoi faut-il que nous soyons tous ici outremer, concurremment à la pointe du nouveau combat que livre la France, et tenus en suspicion par tant de français qu'un autre comportement de notre part plongerait dans une détresse accrue? L'Amiral qui commande en ce lieu est dans une situation faite assurément pour alarmer sa conscience d'homme et de chef. Ces bâtiments dont le sort va se jouer, ne sont pas pour lui des entités simplement caractérisées par un système permanent de nombres spécifiques, tonnage, vitesse, armement, effectifs..; ces bâtiments, l'Amiral de ses fenêtres, les a pu voir, tout l'hiver, tirant sur leurs chaînes et leurs aussières; avec eux il a

pris la mer; il connaît personnellement beaucoup de ceux qui les montent; ces bâtiments sont pour lui des complexes vivants dont il sait le tempérament et l'état psychologique; il lui en coûte de les précipiter dans une aventure sans issue ou dont plutôt l'issue ne peut qu'être fatale. Mais les hautes directives sont impérieuses, autant que sont tyranniques les influences locales. Or, cependant, la rencontre d'hier a mis le Chef plus à l'aise; ses contre-torpilleurs se sont battus; ils ont remporté un succès inespéré; ce combat fut livré avec une détermination et un brio, qu'en sa qualité de marin et d'ancien commandant d'une unité sœur de celles qui furent engagées, l'Amiral peut apprécier en connaissance de cause. D'autres jugent peut-être différemment; à leurs yeux, sans doute eut-il convenu que le *Guépard* et le *Valmy* revinssent de Saïda quasiment éventrés et signalés à la sollicitude de tous les hôpitaux de Beyrouth; comment faire comprendre qu'on revenait à peu près intact ou qu'on ne revenait pas, qu'il n'y avait pas de milieu. Un *Janus* pouvait rentrer à sa base avec des avaries majeures et des pertes cependant modérées en vies humaines; du côté français, une seule avarie sérieuse, voire la moindre défaillance des appareils moteurs, entraînait la destruction du bâtiment et un grand nombre de victimes; car. à la mer, la puissance de l'instrument de combat se retourne contre ceux qui sont chargés de sa mise en œuvre, dès que celle-ci est frappée de paralysie; quand, à coups redoublés, les projectiles s'abattent sur la cible immobilisée où les hommes voisinent avec des tonnes d'explosifs, des réservoirs d'air à 180kg, du combustible en masse, de la vapeur vive partout, quelles sont en vérité les

chances de salut pour l'individu? D'un autre point de vue, il n'est que dans les manuels à l'usage des grimauds d'école que le mérite des combattants se mesure au sang versé et que moins vaut d'avoir vaincu sans dommage que succombé dans une hécatombe²¹.

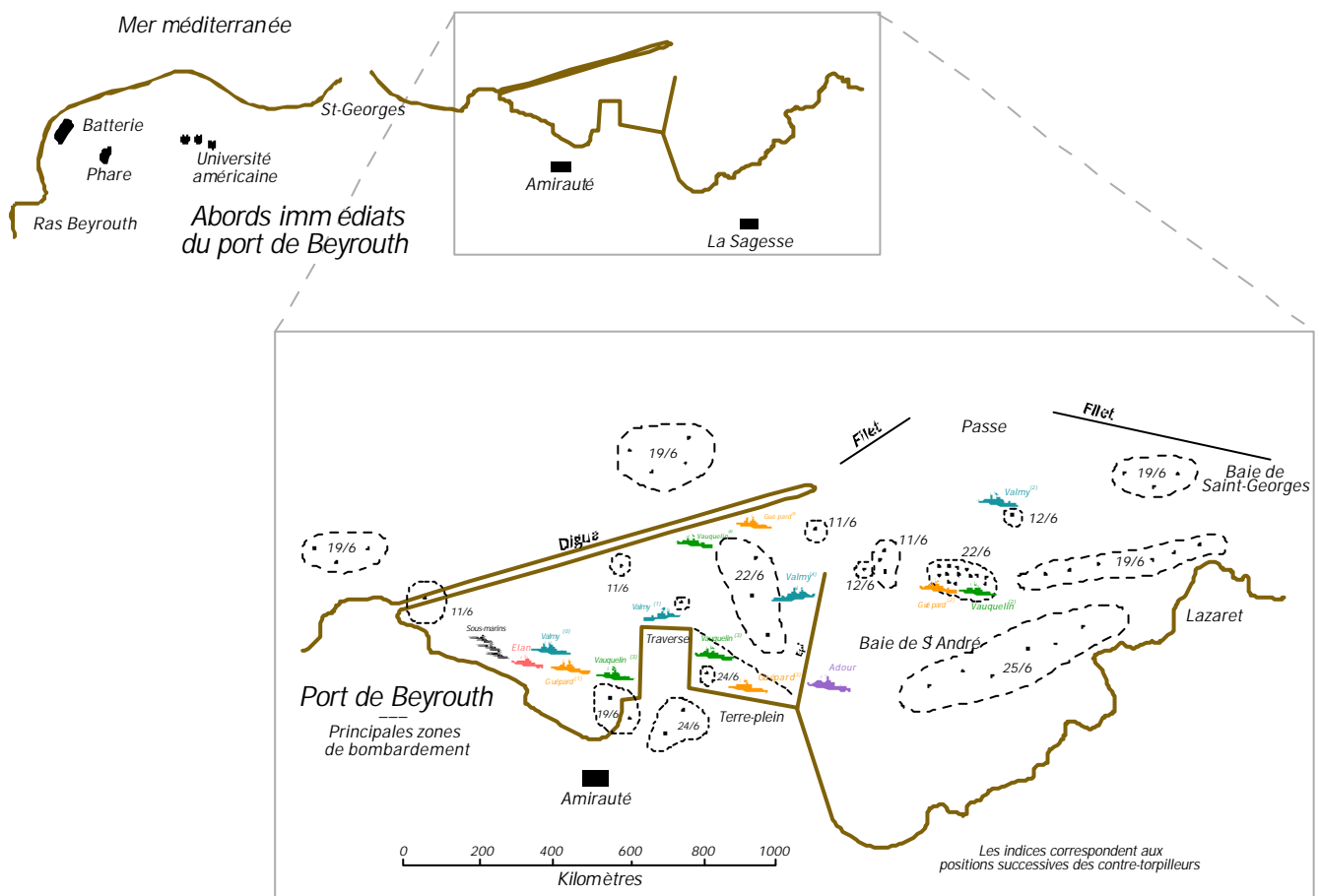
21 – Dès que l'avantage sur mer est nettement acquis, les pertes de l'un sont considérables comparées à celles de l'autre :

Tsushima : Flotte russe: 5.000 tués, Flotte japonaise: 116 tués.

Coronel : deux croiseurs anglais perdus corps et biens; pertes des croiseurs allemands : 2 blessés.

Falkland : Croiseurs allemands : 2.260 tués; croiseurs anglais : 10 tués et 15 blessés.

Dogger Bank : Blücher : plus de 800 victimes; Anglais : 5 tués et 22 blessés. Ce qui n'empêche pas Togo, Spee, Sturdee et Beatty, vainqueurs respectivement dans ces quatre rencontres, d'en avoir retiré beaucoup de gloire au jugement de leurs compatriotes et de l'opinion mondiale toute entière. La bataille de Matapan confirme la règle : trois croiseurs et des destroyers italiens sont coulés avec de nombreuses pertes en vies humaines; les Anglais sont intacts



A Beyrouth, sous les portiques de l'Hôtel de la Marine, il n'y a pas que le Chef; il y a son entourage. Il s'y rencontre des officiers qui sont jeunes, c'est un

fait; qui sont ardents, c'est leur droit, et c'est même leur devoir. Ils vivent au contact de leurs camarades de l'armée, collectent des propos ou même des boutades; pour ne point émaner de bouches autorisées, le libre langage du Quartier Général et de la Résidence n'en crée pas moins un climat.

Depuis trois jours nos lignes sont pilonnées par « un » torpilleur britannique; qu'attendent nos deux contre-torpilleurs pour mettre à la raison ce persécuteur? Faut-il croire qu'ils ont usurpé leur appellation? Et la question dès lors est celle-ci : les répugnances du Chef tiendront-elles longtemps contre les incitations au « baroud »?

Peu avant la chute du jour, les instructions de la veille sont renouvelées aux sous-marins. A 23 heures, la lune, passablement entamée, surgit rousse encore par delà cette romantique vallée de Hammana, creusée dans les contreforts du Kneissé. Le port, la ville, les faubourgs, tout respire cette sérénité qui devait régner autour de l'âme inquiète de Shéhérazade en contant à son seigneur. Seuls nos irrévérencieux ventilateurs, parfois une pompe toussotante, nuisent au silence. Mû par le pressentiment qu'un sommeil trop confiant n'est pas de circonstance, je tends l'oreille.

Minuit vingt! Un visiteur ronronnant se trahit par des sonorités plus moelleuses que celles de nos appareils en fonction; et de mon observatoire à bâbord de la passerelle, je vois monter très haut à mi-distance de la digue une

gerbe mousseuse. Le phénomène dure le temps de se frotter les yeux; une hallucination? Non pas! D'autres confirment : on suppose une bombe lourde destinée au *Théophile Gautier*; elle aura explosé dans la vase du fond; la pollution des eaux de la darse suffit à expliquer l'apparence onctueuse. Plusieurs se flattent que leur regard de lynx a surpris le vol de l'assaillant; sur leurs dires, au hasard, les pièces se sont déclenchées ; des éclaboussures de feu ont jailli des mitrailleuses et les balles traceuses ont rayé l'espace de leurs trajectoires incandescentes, la pétarade accordant son rythme sur celui des dixièmes de seconde. Quelques lueurs à terre également et de sourds grondements, ceux de la D. C. A. enflant sa voix et couvrant le trémolo criard des petits engins. Puis le silence de nouveau, un coup de cloche sur l'*Adour*, un autre sur le *Guépard*, un troisième à notre bord... fin de l'alerte.

Les servants se dispersent ou reviennent à la position allongée; là où des formes humaines se mouvaient et se pressaient à l'envie, les volées plus sveltes aux apparences dans leur soudain isolement, pointent muettes vers la nue pâle et ouatée; quelques propos...

— Kernéis! Qui c'est-y qui vous remplace à 1 heure ?

— C'est Le Bohec donc!

— Combien de coups tirés aux 37 mm. ?

Combien de coups tirés! C'est qu'on s'en inquiète; surtout pour les mitrailleuses; nos deux Browning et leurs consœurs Hotchkiss, à double tube

annelé, sont de grosses mangeuses ; nous disposons à leur intention de quelque vingt mille cartouches; mais la Base est presque démunie.

J'observe. Le quartier Sursock se détache en noir sur le satin décoloré des lointains imprécis, vapeurs montant du fleuve, premières rampes du Liban... Mais je songe au précepte du Chef de division : « surtout dormir »; tel une bête vers sa tanière, je me coule dans la chambre de veille.

La cloche! Elle tinte avec frénésie; « Alerte! » crie-t-on; d'emblée, c'est la pétarade.

— Vous avez vu quelque chose?

— Non! mais la terre tire.

— Et nous, sur quoi tirons-nous?

Une pause. Le maître fusilier, qui ne parle pas à la légère, assure avoir perçu un bruit d'avion; soudain :

— Tenez! le voilà!... par là!

Et les vers luisants — nos balles traçuses — de se courir après dans l'assourdissant tapage des mitrailleuses déchaînées. Serait-ce encore pour le *Théophile Gautier*? Pourquoi négliger les bâtiments de guerre? Après tout, chacun son lot. A l'enracinement de la jetée, une éruption de pierraille; donc, ce n'était pas pour nous... ni pour personne en fait. C'est fini; la cloche le dit; il est 3 heures 30. La lune culmine, versant à flots sa lumière dans l'air tiède et transparent.

A l'aube du 11 juin, nos sentinelles aériennes reprennent leur antienne : « Dans le 330 et à 15 milles de Tyr, un croiseur de 10.000 tonnes armé de 152 mm. et trois torpilleurs route au sud, vitesse 20 nœuds, font des zigzags, 5 h 30 ». A 6 h. 10 : « Outre la force précédente, quatre torpilleurs au large de Tyr ». C'est la rituelle visite à nos avant-postes; un peu plus tard, le non moins rituel bombardement sur El Khodr, action lancinante qui énerve la défense, cause du souci à l'Amiral impuissant. Il s'attache à gagner du temps; à un enseigne, il confie le soin d'établir une batterie de 75 mm, de la marine au nord et au sud de Saïda que nos troupes ont repris; une batterie similaire serait établie à Damour sous les ordres d'un lieutenant de vaisseau; ce sont là des échappatoires; le seul vrai remède consisterait à corriger la disparité des forces navales en présence.

Un bruit circule à terre : l'escadre de Toulon serait en route pour nous rejoindre. On oublie qu'une escadre n'opère pas sans couverture aérienne, sans ligne d'étapes, sans base avancée; rien de tout cela n'existe. Quant à la base en particulier, Beyrouth n'en est pas une, si l'on entend par base une enceinte telle que dans l'intervalle des actions à la mer, les bâtiments jouissent au dit lieu d'une quiétude relative, d'un minimum de commodités procurant au personnel le répit dont il a besoin, au matériel les soins qu'il exige. Une darse — le havre primitif — mal dessinée, semée d'embûches; un bassin neuf, doté certes de larges terre-pleins, mais fâcheusement exposé au ressac; une rade où la houle est chez elle; ce port, à l'amélioration duquel furent consacrées de grandes sommes, ne vaut

guère pour la plus modeste des forces navales. Voilà pourtant vingt ans que nous sommes au Levant; la prospection a été faite. Elle a tôt révélé qu'il existe dans le territoire du mandat un emplacement, un seul, convenant à la création d'un établissement maritime de premier ordre : Tripoli à l'ouvert de ce qu'on est convenu d'appeler la trouée d'Homs, ce naturel couloir de pénétration vers la Syrie continentale; Tripoli, tête de ligne du chemin de fer à voie normale et terminus d'épanchement du pipe-line d'Irak; Tripoli aux eaux calmes, de surcroît facile à défendre. En vain les départements militaires, pour une fois d'accord, ont-ils plaidé une cause qui n'avait pas besoin d'avocat; toujours des influences occultes ont fait avorter les projets qui eussent signifié le déclin du port traditionnel.

A Beyrouth, jusqu'à la première apparition des avions britanniques, le *Guépard* et le *Valmy* ont dû s'accommoder d'un endroit reculé, moins que confortable et point tellement sûr malgré deux cents mètres de chaînes sur le fond; pour appareiller, chaque bâtiment se voyait contraint d'éviter sur place de plus de 70 degrés, le deuxième à partir devant attendre pour commencer sa manœuvre, que l'autre eut dégagé; à moins d'abandonner ses ancres, un contre-torpilleur, par calme et les remorqueurs aidant, ne pouvait espérer gagner la sortie en moins de dix minutes. Le 15 mai, les événements prenant décidément mauvaise tournure, on procédait à un timide desserrement; et c'est seulement après les premiers actes d'hostilité que la Division désertait son habituel lieu d'amarrage. Le beau temps était venu ; il permettait de séjourner en rade ou dans

le nouveau bassin. Qu'eut-on fait si le drame avait surgi trois mois plus tôt, quand la mer chevauchait le brise-lames, arrachait les ancrages des obstructions, poussait jusque dans les moindres recoins du plan d'eau ses ondulations irrésistibles? Faut-il rappeler que Beyrouth n'a aucun moyen de carénage, que ses ressources industrielles sont moins que rien, qu'aucun rechange, aucun approvisionnement n'existent sur place; qu'à moins de cent kilomètres d'une conduite débitant annuellement deux millions de tonnes d'hydrocarbure, il faut économiser sordidement sur le combustible. Et pour compléter le tableau : peu de D. C. A. fixe, un terrain d'aviation impropre au séjour prolongé et à l'envol commode de la chasse, un guet de fortune quand on est à dix minutes de la frontière. Est-ce là qu'un navire de ligne, deux divisions de croiseurs, une douzaine de contre-torpilleurs sans parler du reste, eussent pu trouver un « home » et un tremplin? Mais si le renseignement procède de la pure imagination, une nouvelle par contre est exacte; c'est celle que m'annonce le Chef de division en cette journée du 11 juin : le contre-torpilleur *Chevalier Paul* a quitté Toulon vers nous; il nous apporte des munitions en remplacement de celles que nous avons dépensées.

Non contente de nous avoir visités à deux reprises pendant la nuit, l'aviation britannique récidive dans la journée. La place est en alerte à 9 heures, midi, midi trente, 15 heures et 19 h. 30. L'accoutumance ne prévaut pas contre l'énerverment découlant de cette insécurité perpétuelle. Quant au scénario, il nous

est devenu familier.

— Pavillon sur l'*Adour* !

Une sonnerie; celle du téléphone reliant la veille au local tenant lieu de guérite au factionnaire de coupée; la timonerie confirme ; elle actionne la cloche; à terre, mugit la sirène de l'usine à gaz riveraine de la Baie de Saint-André. Grand branle-bas! les uns courent vers l'avant, les autres vers l'arrière; on se bouscule un peu aux passages resserrés près des cuisines; il est vrai que le harnois dont chacun s'affuble pour se garantir des éclats, ne fait à personne une taille de sylphide; la circulation n'est pas prévue pour, comme dirait le maître calfat. Enfin, chacun est à son poste; on écarquille les yeux, tend l'oreille...

— Veillez bien dans le soleil!

— L'*Adour* hisse la flamme!

Il faut interpréter : notre couverture a pris l'air. On sait malheureusement ce qu'en vaut l'aune; nos chasseurs s'envolent à l'ordinaire du terrain de Rayak en Bekâa; il leur faut franchir le Liban, monter d'un coup d'aile à 3.000 mètres; c'est bien du temps perdu quand les secondes ont leur prix.

Devançant ces gêneurs, les bombardiers, rasant la colline, surviennent en trombe; ils sont en moyenne une demi-douzaine; les armes s'égosillent, on ne s'entend plus; la chute des bombes exacerbe l'ardeur des servants; balles de huit et balles de treize, en longues meutes, fuient les tubes agités de perpétuelles convulsions; les étuis vides tombent en cascade. Mais déjà les assaillants,

piquant vers le large, ne sont plus que des points noirs. Les mitrailleuses ont renoncé; les canons se taisent à leur tour; les nuages des éclatements se dispersent...

Ou bien l'attente est vaine; les guêpes malfaisantes sont allées donner ailleurs de l'aiguillon.

— Pavillon rentré sur *l'Adour!*

C'est terminé. A l'invite de la cloche dont, un instant ranimées, les vibrations s'éteignent en longue plainte de l'airain, chacun reprend sa tâche interrompue.

La mienne consiste en ce jour à mettre au net le compte rendu de notre récent combat. Le Chef d'état-major des contre-torpilleurs est venu me trouver pour que nous confrontions les notes prises respectivement à bord de chacun des deux bâtiments. Qui assisterait à notre entretien perdrait, s'il en pouvait avoir, ses illusions sur la véracité des récits les plus officiels et les plus honnêtes.

— Maintenant je retrouve ceci, articule mon visiteur penché sur le griffonnage du journal de navigation : à 13 h. 45 le torpilleur de tête est atteint; il stoppe...

—13 heures 45 dites-vous? Nous avons situé l'événement à 41 ; étiez-vous sûr de votre pendule?

— Mettons donc 13 h. 43 pour satisfaire tout le monde.

— Selon vous, c'était bien le torpilleur de tête?

— Dans tous les cas, c'était un destroyer à deux cheminées.

— Non pas! Au dire de notre canonier du moins, car pour ma part, je n'ose rien affirmer.

— Eh bien! Convenons d'écrire : à 10 heures 43 (13 h. 43 de l'heure en service) le torpilleur n° 1 est touché, une colonne de fumée noire s'élève au-dessus de lui; il stoppe...

— Le *Guépard* ensuite a lancé.

— Oui, je l'ai appris de la bouche du Chef de division.

— Il a lancé, et nous sommes venus au nord...

— A l'est d'abord!

— Tiens! Cette route ne figure pas sur notre journal; mais je me souviens, vous avez raison; voilà une circonstance importante que nous avons omise...

Et ainsi va la discussion de laquelle doit jaillir la lumière, en attendant qu'y aident les dires de la partie adverse.

Fin d'après-midi merveilleusement calme. Des rives alanguies de la Baie de Saint-Georges jusqu'au sommet des montagnes, la côte fait voir toute la gamme des coloris. A 18 heures, une grande activité règne auprès du *Théophile Gautier*. Les remorqueurs l'entourent; la jumelle nous apprend qu'il dédouble ses amarres tournées à demeure depuis bientôt un an. A présent il se libère; nos deux amis, le *Sannine* et le *Marseillais*, emmènent le paquebot; silencieusement il glisse vers nous. Aurait-on résolu de le mouiller à notre voisinage? Le voyant approcher, je forme des vœux pour qu'il ne vienne pas ajouter à l'encombrement du plan d'eau.

Nous pouvons être amenés à dérader brusquement par nuit noire; il n'est pas indifférent d'avoir en pareil cas les coudées franches. Mon appréhension n'est pas fondée. Après avoir passé sur notre avant, le *Théophile Gautier* s'éloigne; il va chercher la clandestinité au mouillage d'Antélias, à quelques milles à l'est; de là, il gagnera Salonique.

A 20 heures *l'Elan* appareille à son tour, nous laissant seuls, *Guépard* et *Valmy*, en jouissance des lieux; il s'en va vers le nord. On a confessé un prisonnier; on tient de lui que les Britanniques méditeraient un débarquement au Ras Chekka; *l'Elan* s'y rend donc à toute éventualité; il transporte une équipe chargée de faire sauter l'appontement et de saborder les goélettes au mouillage. Et nos sous-marins qu'on ne voit guère? Leur vaillance n'a pas été jusqu'ici récompensée; l'Amiral leur signale : «Interdiction de pénétrer dans la zone côtière de trois milles de large entre parallèles 33° 30' et 33° 47' stop présomption de mines magnétiques ». C'est tout au long du littoral, de Khaldé jusqu'aux abords de Saïda; ces mines auraient été mouillées discrètement par l'aviation.

Voici la nuit; que sera-t-elle? C'est la question qu'on se posera désormais chaque soir.

La consigne de l'Amiral n'a pas changé : les contre-torpilleurs doivent être constamment prêts à appareiller. Le Chef de division a d'abord souhaité voir tempérer un régime éprouvant qui ne va pas sans occasionner une notable

dépense de combustible. Mais, après le bombardement de la nuit précédente, notre Chef abonde dans le sens des prescriptions de l'autorité supérieure. « Balancez les machines toutes les demi-heures », nous signale le *Guépard*. Nous n'aurons pas à le regretter.

A 21 h. 30, cette damnée cloche entre en branle. C'est commencer tôt; on venait de s'étendre; il faut bondir. L'ennemi ne se montre pas. Dès la fin de l'alerte, on s'en remet du soin de veiller, à ceux qu'a désignés à cet effet le tour de service : un officier constamment de quart sur la passerelle; auprès des pièces de D. C. A, prêts à l'instant s'il le faut, deux enseignes et le plus qualifié de nos officiers marinières, assurant à trois une permanence par roulement; quant aux hommes, ce qu'il en faut sans plus, pour mettre immédiatement en oeuvre tous nos engins.

Doser la vigilance est malaisé. Aux échelons élevés de la hiérarchie, on est enclin à se garantir du pire; on n'a pas tort; trop de confiance engendre les Port Arthur et les Pearl Harbour. Les échelons intermédiaires prescrivent des mesures au diapason des notes graves résonnant en haut lieu; ceux-là seuls qui participent de la vie des exécutants savent où mène une circonspection qui ne sait pas se dominer; on ne tient pas les gens sans cesse sur le qui-vive; entre une citadelle trop constamment aux aguets et le château de la Belle au bois dormant, la différence peut n'être pas si grande qu'on imagine. Tout bien considéré, mieux vaut veiller assis que rêver debout; il est moins long de se dresser sur ses pieds

que de s'arracher à l'hébétement des stations qui violentent la nature.

Au son des cloches sonnant à toute volée, je sors à 22 h. 48 de ma cellule. C'est pour tomber en plein feu d'artifice. Où est-il? De quel bord? Sur l'avant? Sur l'arrière? Comment savoir? On tire à tort et à travers avec truculence, sans doute pour ne pas montrer moins de zèle qu'un autre. L'intention pourtant est bonne et l'ardeur justifiée. J'en tombe d'accord en voyant, à cent mètres de l'étrave du *Guépard*, une gerbe majestueuse jaillir et se briser; une bombe, une seule, mais lourde sans conteste. Nul doute! Les contre-torpilleurs sont visés; à tort, on s'est fié à l'absence de lune; l'astre n'est pas levé; qu'importe! Ces nuits orientales, faites pour entendre chanter les fontaines ou invoquer Allah du haut des minarets, dispensent nos adversaires de la complicité de Phœbe. Dans l'anse dessinée par le trait de côte, celui qui présentement s'éloigne son coup manqué, a pu voir les formes jumelles de nos deux navires, peut-être trahis en outre par leur respiration sonore.

Non que la lune desserve l'assaillant. Elle vient d'apparaître sournoise, et comme prenant plaisir à auréoler nos silhouettes, quand à minuit quinze, c'est une nouvelle alerte, un autre avion sinon le même. En opération de nuit, une attaque vaut une reconnaissance au profit de l'attaque suivante; si peu compte ici la distance, si clémentes sont les conditions météorologiques, que revenir sur l'objectif après s'être pourvu d'un nouvel engin de mort est un jeu. Soudain le *Valmy* tressaille; la bombe est tombée à quelque trente mètres à bâbord arrière,

en projetant quelques éclats sur le pont; personne n'est atteint. Mais le fanal discret du Guépard épelle : « paré à appareiller ». L'ordre ne nous prend pas au dépourvu; on s'y attendait; après l'attaque de 11 heures, l'Amiral avait recommandé au Chef de division d'aller mouiller en Baie de Saint-Georges, si le présent mouillage semblait décidément trop exposé. Nous nous disposions à partir.

Fiévreusement les commandements se succèdent : « Du monde devant... la pression au guindeau... Allô, machine... Appelez l'électricien de service. Timonier! Eh bien, où est-il encore?... » Les timoniers sont toujours là, mais tant on est pressé d'en user et abuser qu'ils paraissent toujours absents. La machine est prête; les bombes comme les projectiles de n'importe quelle espèce, ont un effet tonique sur l'appareil moteur. Larguer le coffre n'est rien; pour son amarrage, le *Valmy* a une recette : il démaille sur le pont et abandonne munis d'un orin et d'une bouée, ses trente premiers mètres de chaîne; le coffre en prend une mine un peu perchée, mais il supporte le fardeau des dix mètres en pendant, le reste reposant sur le fond.

— C'est largué devant!

— Où est le coffre? fais-je demander; car le dévers nous le dissimule.

— Le coffre est légèrement par bâbord.

— Tribord en arrière lente, bâbord en avant demie. Un léger souffle fait abattre le bâtiment culant vers la Pointe du Lazaret.

— Bâbord en avant normale, à droite vingt-cinq.

— Le coffre est paré annonce-t-on d'en bas.

Et le *Valmy* de venir franchement, tandis que doucement son précédent point d'attache défile à quelques mètres au vent.

Il n'y avait pas une minute à perdre. Alors que le *Guépard* se libère lui-même, trois bombes tombent encore à son voisinage. Il a terminé son évitage plus malaisé que le nôtre; le voici franchissant le barrage dont les tonnes sustentatrices semblent de gros nénuphars; lancé, empanaché et grondant, il gagne rapidement sur nous qui l'attendons dans le chenal. Ce compagnon de nos tribulations nous éloigne et prend son avance; un souffle puissant s'échappe de sa coque vibrante; comme nous l'observons et l'entendons, lui nous observe et nous entend; vision réciproque de force, de souplesse, d'élégance; en pleine lumière, la lèpre de leur flottaison, l'humeur noire qui suinte à leurs flancs, l'encombrement des ponts et des roofs et, pourquoi ne pas le dire, ces stigmates de l'âge qui sont ici une rambarde faussée, ailleurs une tache de rouille, ailleurs encore une bosse ou une déchirure banale, disgracient nos navires. Mais l'ombre les flatte, ressuscite leur splendeur native si quelque clarté bienveillante s'en mêle.

Moins en vertu de consignes établies, que pour ne pas révéler notre destination, nous continuons d'abord suivant l'axe du chenal; puis nous mettons le cap sur la terre Le Chef de division donne ses instructions : on mouillera à

l'embouchure du Nahr el Kelb, au nord du *Théophile Gautier*, les deux contre-torpilleurs à 800 mètres l'un de l'autre. C'est chose dite à 1 h 15 quand le *Valmy* reçoit liberté de manœuvre; il sort du sillage, prend sa distance. En la côte nul repère auquel se fier; il n'importe; le paquebot est bien visible en dépit d'un soupçon de brume traînant sur les eaux miroitantes; le *Théophile Gautier* constitue dans ces parages sains, une référence très suffisante. A 1 h. 37, le *Guépard* laisse tomber son ancre; nous courons encore l'espace de quelques encablures et mouillons à notre tour. Tout est autour de nous d'une ensorcelante sérénité; à Beyrouth on tire de nouveau; nous observons telles des éclairs de chaleur, les lueurs des pièces en action. L'appareillage aura lieu à 4 h. 30, signale le Chef de division. Si rien de fâcheux ne survient, voilà donc trois heures de sommeil en perspective; on n'en veut rien perdre, et très vite, sur la passerelle, seul trouble le silence, le tic-tac de la barre balancée de demi-heure en demi-heure.

Le jour point, quand, appareillés conformément aux prévisions, les deux contre-torpilleurs approchent du barrage. Le *Guépard* pénètre en rade; le *Valmy* suit. Voici nos coffres; un léger ressac fait se dodeliner le nôtre; se balançant à sa potence, la vedette attend les ordres...

— La vedette au ras de l'eau... En avant lente... Le cap sur le musoir.

Prématurément, nous avons cassé l'erre; un courant surnois secondé par un vent léger m'a rappelé à l'ordre.

— Les deux machines en arrière lente... La croupe du navire oscille, la mer

se creuse et bouillonne auprès; l'écume se propage vers l'avant.

— Stoppez!... Amenez la vedette! Des voix que l'une domine :

— A descendre. . Embraquez le bout de l'avant... Larguez le croc! .. Allons, larguez le croc; faites vite N. d. D.! C'est leur affaire; à nous la nôtre.

— Toi, gouverne sur le coffre... un peu à droite à présent... Oui, comme ça!

Qui eut imaginé qu'on dériverait à ce point? A naviguer toujours comme sur un lac, on se laisse prendre au piège.

— Mahé! le «jus» est prêt? Eh bien, envoie-le; ensuite tu ouvriras les hublots.

Ma chambre est hermétiquement close depuis hier; il y fait une température suffocante. Ma première ambition satisfaite, c'est à m'ondoyer que vont tous mes soins. La salle de bains est une étuve; l'eau gicle brûlante. Mais cela n'est rien; tandis que j'achève cette ablution, un claquement sec retentit, suivi d'un sifflement caractéristique; un joint de vapeur a sauté à proximité; d'un élan, je me retrouve sur le pont et tel, quant au costume, qu'on me vit venir au monde.

— Vous avez eu le mauvais réflexe, observe sentencieusement un expert; il fallait demeurer porte close et ouvrir en grand l'arrivée d'eau froide; à franchir la zone dangereuse comme vous fîtes, pour peu que la fuite se fut produite sur le tuyau de vapeur vive, vous étiez ni plus ni moins que rôti...

Je n'en veux pas discuter. Ma tenue ne me confère pas; l'autorité désirable.

Je vois l'Amiral, ce jour-là. « On tient le coup, me dit-il, quand on y est résolu Saïda. qu'une garnison relativement nombreuse avait abandonné dans un moment de désarroi, a été repris, par une poignée d'hommes bien commandés. Le Haut Commissaire organise la résistance; il met aux points névralgiques les chefs qu'il faut; un renfort naval est attendu, une aide aérienne nous vient; l'avance anglaise est enrayée; quant à vous autres, je ne compte pas vous engager avant la semaine prochaine; laissons arriver le *Chevalier Paul* ».

Ma visite avait pour objet certaines questions intéressant en propre le *Valmy*. Elles demeurent pendantes. Quand je conte mon entrevue au Chef de division.

— Alors, et votre affaire?

— Prendre patience.

CHAPITRE V

La stratégie britannique. — Devancerons-nous le cours des événements ? — « Préparez-vous à appareiller au premier signal, débarquement à Saïda protégé par treize torpilleurs. » — A Djounieh. — Torpillage de l'*Adour*. — Le carrousel du 14 juin.

Dans les petites comme dans les grandes circonstances, les marins d'Outre-manche ont à l'ordinaire la riposte énergique et prompte; de leur tempérament sportif, c'est là un premier caractère qu'illustre une histoire abondante en revanches magistrales. La manière propre aux Anglais dans la conduite des choses humaines, reflète tantôt l'intrépidité aventureuse de ces champions disparus qui luttaient pour de beaux yeux, tantôt la prudence circonspecte du négociant justement attaché à son bien et soucieux de l'accroître. Pour le citoyen du Royaume Uni, ces deux façons d'agir ne sont pas inconciliables; bien mieux elles se complètent. Il possède inné ce sentiment que l'hésitation doit cesser où commence l'intérêt non équivoque de l'Angleterre, et que servir d'une façon ou d'une autre cette grande dame, c'est en tout état de cause ne point s'éloigner de la vertu²².

Les Français, eux, — c'est leur marotte — croient toujours combattre pour le triomphe des principes philosophiques les plus abstraits comme aussi les plus déraisonnables. Par là nos compatriotes s'imaginent volontiers chéris de

²² Nos voisins s'en éloignent pourtant, sans trop s'en rendre compte ce qui les absout. Il est pour le moins étrange d'observer un Churchill blâmer l'esprit de discipline des marins français de 1940 et tresser des couronnes à leur camarades anglais qui surmontèrent leurs répugnances à se faire les instruments d'un infâme attentat. Mers-el-Kébir témoigne sans doute de la résolution farouche des dirigeants de Londres; Mers-el-Kébir témoigne surtout de leur désarroi à la perspective qu'allait peut-être s'abattre sur leur île le fléau qui désolait les plaines de France. Ce fléau — l'invasion — ils l'acceptaient pour ceux auxquels, la veille encore, ils offraient la citoyenneté britannique; offre assortie d'une condition: qu'on voulut bien se laisser passer sur le corps depuis la Lys jusqu'à la Bidassoa, en fixant pour commencer l'effort allemand, le temps que l'Angleterre reprît baleine et mis en place ses chevaux de frise.

l'Univers, ce qui leur attire des mécomptes dont ils s'ingénient candidement à percer le mystère.

Si chez nous les affaires vont mal, on en veut à la mauvaise chance, à la fraude, à la tricherie. Dans les milieux éclairés, ou qui se disent tels, on recherche avec prédilection la faute parmi les gens qui vous sont, par la formation sociale, le plus directement apparentés. A la différence des Anglo-Saxons qui n'ont jamais que louanges publiques, si même blâme secret, pour ceux qui peuvent se dire sujets de Sa Majesté, les Français sont étonnamment enclins à exposer au pilori ceux de leur propre nation; d'où découle que leurs défaites engendrent des maux intérieurs ajoutant à l'ampleur du désastre.. A cet égard, maintes convulsions ne les ont pas fait grandir en sagesse depuis le temps où ils se querellaient de la langue et de l'estoc, en se jetant à la tête par surcroît les branches de gui. De ces oppositions de mentalité et d'humeur entre deux vieux peuples voisins, résultent des stratégies qui ont quelque peine à s'accorder quand elles sont solidaires, et beaucoup de mal à se deviner dès lors qu'elles s'opposent²³.

Quant aux modalités de l'action profitable et par cela seul légitime à leurs yeux, les Britanniques ne se jugent pas tenus, pour peu qu'il faille rompre des lances, de risquer partout et toujours dans la lice leur plus précieuse armure et leur plus beau destrier. Gagner sans panache le prix du tournoi, limiter la mise

²³ En politique étrangère, les Anglais sont plus portés au flirt qu'au mariage. Ils savent l'âme des peuples versatile à l'image de celle des individus. Deux ans après l'autre guerre, comme notre délégué à la Conférence de Washington proclamait qu'entre la Grande-Bretagne et la France c'était désormais à la vie, à la mort, l'honorable M. Balfour observait qu'il ne se rendait pas à la conviction que les bonnes relations entre son pays et sa grande alliée d'Outre-Manche ne se ressentiraient pas des changements que le temps peut apporter... ».

en battant le rappel des atouts, voilà qui ne doit paraître à quiconque chose de mauvais aloi. En juin 1941, l'humiliation de Crête postule un redressement rapide qui ne soit pas acheté trop cher. Il s'ensuivra chez nos antagonistes un comportement qui, sauf initialement, n'aura rien laissé au hasard.

Ce comportement a pu paraître justement singulier. On lui a trouvé une explication ingénieuse : nos adversaires auraient eu dessin de ménager leurs anciens alliés. Il faut en débattre ici, lors même que cela doive conduire à des anticipations; la suite du récit en sera plus intelligible.

Que deux navires ayant près de quinze ans d'âge, si toutefois on compte du berceau, soient sortis presque indemnes d'une situation apparemment sans issue; qu'ils aient échappé à l'étreinte d'un ennemi beaucoup plus fort et jouissant des avantages liés à la possession de bases proches et outillées; que cet ennemi ait pu être — c'est un fait — localement et momentanément dominé ; voilà qui est paradoxal. Ni le talent du chef français, ni cette raison qu'on nomme le hasard, ne fournissent l'explication suffisante. Et surgit alors le doute qui s'exprime par la question suivante : l'Amiral Cunningham a-t-il voulu faire aux marins français de Syrie la « guerre totale »?

Les Anglais pouvaient rééditer au Levant la surprise intégrale dont le passé avait fourni des exemples. On y avait cru à Beyrouth le 1er juin, et toutes dispositions avaient été prises pour épargner à nos unités la destruction sommaire et sans gloire. A tout le moins nos adversaires pouvaient faire coïncider l'attaque contre nos bâtiments avec l'assaut donné à nos troupes à

l'aube du 8 juin. Les défenses de Beyrouth étaient insignifiantes ; admettant que le Commandement britannique s'en méfiât, il pouvait les négliger, s'en prendre, hors de portée des batteries de côte et loin des pseudo champs de mines, à nos bâtiments de surface voguant péniblement vers Tripoli, ou mouillés en ce lieu notoirement sans protection. Or, contre tout pronostic, l'ennemi sur mer ne recherche pas la rencontre; quand elle se produit, il semble étonné comme s'il apprenait de ce moment seulement, l'existence d'une marine française sur la côte libanaise; et c'est nous qui tirons les premiers, simplement parce que les premiers, les soldats anglais ont ajusté les nôtres Voilà certes une entrée de jeu pleinement accordée avec la thèse de la magnanimité du plus fort. Voire! Car l'ennemi nous savait-il, le 8, exposé aux hasards des grands chemins? S'il était instruit, lui déplaisait-il tant que nous fissions place nette en nous éloignant vers le Nord? Et quant à son attitude le lendemain, quelle autre eut-il pu adopter? Il n'était pas encore revenu de sa surprise que nos coups pleuvaient déjà autour de lui à la cadence de cinquante par minute.

Mais passons car voici mieux :

Tenant, le 14 juin, la division française presque dans le creux de la main, l'Amiral qui a sa marque sur le « Leader », fait pointer ses tourelles et s'en tient à ce geste d'intimidation; cette fois pourtant il a des griefs précis; l'affaire du 9 les lui fournit. Mais non! il nous laisse rentrer au port.

Mentionnons encore l'assistance prêtée au *Chevalier Paul* par le *Guépard*

et le *Valmy*, assistance que l'ennemi pouvait prévoir, situer dans le temps et dans l'espace, et qu'il ne fait rien pour contrecarrer; quelle plus belle occasion pourtant d'en finir avec les « trublions »! Il y a enfin cette échappée du 29 juin sur Salonique; elle ne suscite pas la moindre tentative d'interception de la part des puissants de la mer.

Tout cela ne porte-t-il pas l'empreinte d'une générosité chevaleresque s'accordant avec la manière d'être personnelle des officiers de la Royal Navy?

Peut-être? Pas nécessairement.

L'abstention du début? Elle est très naturelle si l'on y songe. N'a-t-on pas persuadé le général Wavel qu'aux premiers coups de feu, la Syrie et le Liban seraient gagnés? Pourquoi se mettre alors une vilaine affaire sur les bras, en exterminant au chant du coq ces quelques bateaux si peu gênants à ce qu'il semble?

Ne serait-ce pas généraliser le conflit? Qui sait? Provoquer en France un sursaut, dans cette France qui n'a pas encore oublié ce qu'elle doit à son sauveur.

L'attitude simplement comminatoire du 14 juin? Il faut la situer à son heure et dans son cadre. L'Université américaine aux destinées de laquelle préside un ami de notre pays, occupe les premières loges ; les colonies étrangères, la population autochtone sont au balcon et à l'amphithéâtre; beaucoup d'hésitants qu'il est politique de ménager, de futurs adeptes dont il ne faut pas brusquer la conversion. Un autodafé serait peu goûté, soyons en sûr.

La licence accordée au *Guépard* et au *Valmy* d'aller secourir le *Chevalier*

Paul? A qui fera-t-on croire qu'elle fut consentie de bon gré? Un navire arrivait; au regard des événements du Proche-Orient, ce navire était encore dans l'âge de l'innocence; on l'a pourtant sommairement exécuté. Pourquoi faire grâce alors aux bâtiments que le nouveau venu venait renforcer et sur lesquels on avait une revanche à prendre? Non, mais nos adversaires devaient mettre en doute que, vertement semonces le matin même, nos contre-torpilleurs pousseraient l'audace jusqu'à s'aventurer à 80 milles de leur refuge. Et puis l'escadre anglaise avait subi la veille un rude assaut de l'aviation; cette escadre ne devait pas se sentir tellement d'humeur à trop s'aventurer dans le nord.

Il reste à comprendre comment, le 29 juin, la division française put quitter Beyrouth sans être inquiétée. Rien là de trop mystérieux! Six jours auparavant, un combat violent s'est livré au milieu de la nuit; les nôtres ont réussi à gagner le port; mais en quel état?²⁴

Sans doute très abîmés si l'on juge par la disproportion des éléments aux prises et la consommation de munitions britanniques. Tout n'est-il pas venu par la suite corroborer cette opinion?

Les reconnaissances aériennes n'ont-elles pas rapporté que les deux navires ne quittaient plus le quai, sauf pour se déplacer d'un poste à l'autre avec l'aide de remorqueurs; qu'ils étaient ceinturés de vieilles coques. Ne sait-on pas du reste, puisque tout Beyrouth le peut constater, que les équipages coulent à terre des

²⁴ « On vit des coups au but sur chacun des destroyers ennemis ». G. Stitt., op cil.

heures paisibles dans une résidence haut perchée, spécialement aménagée pour les accueillir. Voilà bien qui subodore une indisponibilité forcée dont le terme n'est pas proche. Et brusquement, les deux bâtiments prennent le large, même accompagnés de ce *Vauquelin* qu'on avait toutes raisons de croire, lui aussi, hors de jeu! Envoyer à la poursuite des évadés? Il est trop tard du train qu'ils vont. L'amiral King doit se dire, ne voyant pas malice à cet exode : « Qu'ils s'en aillent après tout! N'est-ce pas la meilleure des solutions, celle que certain paladin dont le pavillon flotte au mât de la *Queen Elisabeth* accueillera avec le plus de plaisir ».

Disons tout net notre sentiment.

En Syrie, nos adversaires ont pratiqué sur mer le « fair-play »; ils ne sont pas allés au-delà; s'ils ont pu hésiter parfois à dégainer, ils ont toujours croisé le fer avec vigueur; de leur attitude on aurait mauvaise grâce à leur faire grief; en se comportant autrement, ils nous eussent mis dans une situation fautive, une situation dont un chef de la trempe de l'Amiral commandant la Division navale du Levant n'eût pu s'accommoder. La violence extrême des deux combats, des 9 et 23 juin, les attaques aériennes répétées, la destruction du *Chevalier Paul*, celle du *Souffleur*, rien de tout cela ne respire je ne sais quelle mansuétude compatissante, je ne sais quelle consigne par quoi au-delà du premier jour, les initiatives de l'amiral King se seraient vu entravées. L'ennemi s'était certainement promis de saisir toute occasion d'exterminer nos deux contre-torpilleurs; le ton du récit anglais ne laisse aucun doute à cet égard. Ce récit —

nous tenons la chose de l'auteur — fut rédigé pendant la guerre; une phrase y traduit bien la mentalité des combattants britanniques : « Se glissant auprès de Beyrouth aux premières heures du matin et longtemps avant l'aurore, les destroyers *Jervis* et *Kimberley* aperçurent tout à coup les deux destroyers de Vichy qui avaient provoqué leur colère depuis le début de la campagne... » Là où il y a colère, il ne peut y avoir ménagements.

Mais puisque nous demandons, sur ce point particulier, cette contribution d'ordre psychologique au narrateur d'Outre-manche, qu'il veuille bien nous éclairer sur ce que fait l'amiral King ces 10, 11 et 12 juin, que nos contre-torpilleurs passent sur coffre dans l'incertitude du lendemain.

« ...à l'aurore (du 10) le *Phæbe* et ses destroyers retournèrent dans le Sud pour se rapprocher du *Kandahar* et du *Kimberley* qui avaient été détachés pour canonner des positions au Nord du pont de Khan où nos troupes rencontraient encore quelques difficultés. Ces deux derniers destroyers avaient eu là un après-midi très utile; s'approchant très près du rivage, ils avaient causé de grands dégâts aux transports motorisés, fait sauter des approvisionnements et détruit un bon nombre de tanks...

Six destroyers de plus vinrent augmenter les forces de l'Amiral King et le croiseur *Leander* vint relever l'*Ajax*. Pendant les deux ou trois jours suivants une division suivit la côte et exécuta un bombardement presque continu d'objectifs situés au Nord d'une ligne indiquée par l'armée et facilita l'avance militaire jusqu'à une position située sur la rivière Zabrani à 6 kilomètres au Sud de Sidon. Là un certain nombre de batteries de 75 mm. dont la position était indéterminée arrêtaient l'avance pendant trois jours et essayèrent même de canonner des destroyers en mer. C'était un échec ennuyeux, mais des reconnaissances aériennes établirent leurs positions et firent ainsi cesser toute opposition jusqu'au Nord de Sidon où nos troupes entrèrent le 15 Juin... »²⁵.

En rade de Beyrouth, la journée du 12 juin est fort agitée.

Les signaux matinaux ne la laissaient pas présager telle; ils empruntaient leur monotonie aux messages de renseignement parvenus la veille : « A 5 h. 30, quatre torpilleurs devant Saïda ». Un peu plus tard : « Un croiseur et un torpilleur plus deux contre-torpilleurs à 15 milles dans le 260 de Saïda »; voilà

²⁵ G. Stitt *op.cit.*

quels étaient les communiqués à l'aube de ce 12 juin.

A partir de midi 55, un vent d'alarme commence à souffler qui s'annonce par cet avis : « Forces ennemies composées de deux croiseurs, trois torpilleurs, en ligne de front route au Nord dans le 215 à 18 milles ». Le *Guépard* aussitôt ordonne: « Balancez les machines toutes les 30 minutes ». Précaution bien naturelle. L'Amiral eut souhaité que les contre-torpilleurs fussent en tout état de cause constamment sur la patte de l'ancre; le Chef de division ne fait qu'appliquer une disposition dont il avait pour l'ordinaire tempéré la rigueur. Est-ce la fatigue et les agitations de la nuit? Toujours est-il que le choc est sensible; une impression de détente prévalait; on revient à la juste notion des choses. A 13 h. 25, le *Guépard* est prévenu que l'ennemi a viré de bord; les contre-torpilleurs se remettent à une demi-heure d'appareillage.

Pas pour longtemps, car, à 14 h 30, le boute-selle retentit sur le mode strident; qu'on en juge par les termes de ce message :

« A *Guépard*. — Extrême urgence — Préparez-vous à appareiller stop débarquement à Saïda protégé par treize torpilleurs. » Treize torpilleurs! Ce n'est pas rien, quand cinq furent trop pour nous dans les parages même où il s'agit de pousser un nouveau raid, cette fois avec des soutes plus qu'à demi vides. S'il y avait menace directe contre Beyrouth, passe encore; le cas est prévu; il ouvre à la rigueur des perspectives acceptables, la lutte devant être nécessairement courte et l'adversaire peu enclin à s'engager à fond près du port. Mais à Saïda! A Saïda qui fut déjà au pouvoir des Britanniques avant notre récente contre-

offensive! Les visages reflètent une seule et même pensée, celle qu'exprimait en ces termes un vaillant amiral russe : « Il est bête de se faire tuer inutilement pour la galerie »²⁶.

Le vaguemestre de la base est à bord, recueillant par hasard les lettres et les mandats. Persuadé que les heures du bâtiment sont comptées, chacun jette dans la sacoche tout ce qu'il a d'argent; et les sommes sont coquettes, car on vient de payer l'avance d'un mois de solde. Le préposé est débordé; il collecte de droite et de gauche des adresses griffonnées, des billets par liasses; fait-il mine de gagner la coupée, un homme arrive encore tout courant se délester de ses richesses. Une psychose d'alarme gagne qui n'épargne pas les plus résolus. Je mets la main sur le clairon :

— Aux postes d'appareillage!

C'est anticiper. N'importe! Il faut rompre les chiens.

Le vaguemestre nous quitte; les conciliabules cessent; on va machinalement à sa tâche, dès ce moment trop occupé d'agir pour laisser vagabonder sa pensée.

De la passerelle, nous dirigeons nos jumelles sur le *Guépard*; personne sur la plage avant; un quart d'heure, vingt minutes passent; prolonger l'attente sous le harnais serait inopportun. J'interroge : « Faut-il rappeler aux postes d'appareillage? — Attendez encore, répond le *Guépard* ». Je renvoie le personnel à ses travaux habituels; les hommes se dispersent rassérénés : le

²⁶ Sémenoff. « L'Escadre de Port Arthur ». Challamel, édit., 1911.

Commandement a changé d'avis, pensent-ils. Point! Mais l'ennemi ne paraît nullement en disposition de débarquer.

Deux volées de cloches à 17 h. 44 et 18 heures nous promettent des visites qui ne se produisent pas. Ce n'est pas la faute du guet s'il nous alerte si souvent pour rien; nos points sensibles s'échelonnent pour la plupart sur cet axe de la Bekâa dont Beyrouth n'est pas tellement éloigné que les routes ne se confondent initialement venant sur nous ou allant vers d'autres objectifs. Comment donc prévoir le but du raid quand les appareils ne font encore que survoler nos lignes? De là tant d'alertes dont on se demande après coup ce qui les a pu motiver. Le jour du moins; car une fois les ténèbres établies, les bombes sont pour le port.

On s'évadera la nuit prochaine; l'Amiral a donné ses instructions. Le *Guépard*, le *Valmy* et l'*Adour* iront à Djounieh; ils appareilleront avant le lever de la lune, mais en profitant, pour la commodité, des dernières lueurs du crépuscule. A 21 heures, la Division franchit subrepticement la passe. S'ils se fient aux clichés de l'après-midi, les agresseurs, dans un moment, éprouveront une déconvenue; encore faut-il compter avec leurs informateurs clandestins; le *Guépard* en s'éloignant, s'attache à donner le change sur sa très proche destination. Obscurité totale; atmosphère transparente; des feux brillent nombreux au flanc de l'abrupte montagne que les fins navires, allant maintenant droit sur elle, semblent vouloir harponner en sa base. Nous approchons; on se sépare pour gagner isolément les lieux de mouillage repérés en distance et

relèvement par rapport à la statue de la Vierge du Liban. On ne pourra la voir avant qu'elle ne se détache sur le firmament étoilé; les repères font défaut. Le *Valmy* se règle sur le *Guépard* dont le commandant sait sa côte par cœur; sur le *Guépard*, et sur le sondeur acoustique; c'est un bon auxiliaire, mais un délicat instrument. Nous l'avons tant négligé jusqu'ici, faute d'en avoir besoin! On ne saurait jurer qu'il ne puisse avoir un caprice; le maître électricien est à son chevet qui se confond avec celui de ma couchette.

— Que dit le sondeur?

— Plusieurs centaines de mètres...

La terre pourtant semble à portée de la main. A la surface de la mer étonnamment calme, les lumières du rivage se reflètent, créant une impression fallacieuse de proximité. Le grondement sourd, d'une chaîne; la silhouette fantôme du *Guépard* s'immobilise; il a croché dans le fond qui, pour nous, se dérobe encore; le relief sous-marin est ici tourmenté à l'égal des hautes terres qu'il prolonge.

— Le fond?

— Plus de 200 mètres!

C'est à n'y pas croire. Mais puisque l'expert se porte garant de la sincérité de l'appareil, allons! Quelques tours d'hélice encore pour atteindre le bord de la fosse. Les échos sont moins paresseux à nous venir²⁷ Cent cinquante mètres, cent dix mètres, quatre-vingts, quarante, trente ... nous sommes sur la pente.

²⁷ Le sondeur acoustique est basé sur la mesure du temps qui s'écoule entre une percussion sonore et l'audition de son écho sur le fond.

— Les deux machines stop! Paré à mouiller Tribord! On passe à la sonde à main :

— Dix mètres! annonce le timonier.

— Dix mètres? Vous perdez le sens...

— Fond vingt-deux Tribord vingt-deux!

Là, nous sommes d'accord. La Vierge d'ailleurs se profile à demi, dominant la contrée; le *Valmy* est un peu trop au sud; qu'importe! On laisse tomber l'ancre.

Il n'est pas minuit; ce sont cinq heures de tranquillité en perspective.

Cinq heures! C'était trop ambitionner, trop attendre de ce havre occasionnel. Bien avant l'aube, l'alerte est donnée à grand renfort de cloches.

La nuit est tiède, caressante, propre à la songerie si les circonstances l'autorisaient; il s'en faut, et, sitôt qu'on a recouvré ses esprits, la réalité du moment veut qu'on soit tout à sa tâche.

A l'arrivée au mouillage, on eut été heureux de pouvoir aller à tâtons, tellement il faisait noir; à présent, le regard explore sans peine les environs : à 800 mètres par bâbord, le *Guépard* dessine sa longue forme fuselée bleuie par la lune; sur notre avant tourné vers le large à présent, *l'Adour*; il a rejoint depuis peu; pourquoi si tard?

A-t-il voulu ne rallier qu'après que les ténèbres fussent un peu dissipées? Soit, mais en évitant Charybde, il est tombé en Scylla. A 1 h. 30, un avion, sans doute torpilleur, a longé à basse altitude le filet de Beyrouth. Déçu de trouver les

lieux déserts, il aura poussé ses investigations plus au nord, remarqué sans peine, car voici un bon moment que la nyctalopie n'est plus de circonstance, l'*Adour* s'allant blottir auprès des deux contre-torpilleurs. Quel meilleur guide l'Anglais pouvait-il espérer? Nos gens de quart disent avoir vu surgir l'assaillant; sur leur témoignage les mitrailleuses ont craché; mais cela n'a duré qu'un instant; le calme a repris possession du paysage vêtu d'argent; rien plus ne suscite l'émoi; à croire qu'il ne s'est rien passé. Or, bien au contraire, l'assaillant n'a perdu ni son temps ni sa torpille; elle a frappé le pétrolier; s'il ne dit rien, c'est qu'il est fort occupé de lui-même : une brèche de cinquante mètres carrés, des soutes envahies, une gîte assez impressionnante pour justifier la présomption d'un proche chavirement; on a basculé les radeaux à la mer, rassemblé les hommes aux fins d'évacuation, mis bas les feux; alors la gîte s'est stabilisée et le Commandant a repris espoir.

Dès 1 h. 37, deux minutes après l'alerte, le Chef de division a prescrit au *Valmy* d'appareiller sur-le-champ. Nous avons activé les chaudières, réchauffé les machines. Nous quittons la place à présent; il est 2 heures. On suit le *Guépard* des yeux; lui aussi est en marche; nous amorçons une abattée pour nous ranger dans les eaux. Mais non! Pour cette fois, notre leader ne veut pas de notre conduite; que le *Valmy* dégage vers le large, lui *Guépard* entend ne point abandonner l'éclopé aussi longtemps qu'il y aura risque de le voir couler. Les ondes bientôt nous renseignent puis nous rassurent : « *L'Adour* est gravement avarié », mande d'abord le Chef de division à l'Amiral, en priant

ce dernier de dépêcher des remorqueurs sur les lieux; nouveau message : « *L'Adour* s'achemine le long de la terre par ses propres moyens. » Un coup d'œil à la montre; il est 2 heures 30.

Livré à moi-même, je donne mes consignes : évoluer constamment à petite vitesse, ne pas s'éloigner à l'excès et, suivant la formule consacrée qui, pour l'ordinaire, dispense d'imagination le commandant écrivant ses ordres pour la nuit, me prévenir de tout incident. Il ne s'en produit pas. A 4 heures 30, on m'éveille; le jour est suffisamment fait pour nous laisser voir le *Guépard* au barrage que l'*Adour* a déjà franchi. A 5 h. 30, les deux contre-torpilleurs sont sur coffres.

L'intérêt se concentre autour de notre ravitailleur. Tout danger majeur est conjuré, mais non tout risque d'être acculé à la perte du chargement. L'autorité fait main basse sur le matériel d'un chacun, rassemble les manches, réquisitionne les contenants ; les pompes disputent à la mer envahissante ce mazout qui est élixir de vie pour la marine du Levant; à midi, on peut dresser le bilan de l'événement; il est moins dramatique qu'on eut pu craindre; nous ne manquerons pas de combustible, du moins dans le proche avenir. Quant au navire, ses avaries ne sont pas de celles qui ne pardonnent pas; après des consolidations intérieures, *l'Adour*, en juillet, gagnera Alexandrette et plus tard la Marmara.

Nous avons fait une expérience; elle veut que la nuit suivante on choisisse, à l'exclusion des mouillages forains, entre l'abri procuré par les filets de Beyrouth et l'immunité dont jouit jusqu'à un certain point le navire à la mer; le

commandement décide en faveur de la croisière. Tandis que du vendredi soir au samedi matin le soleil éclaire les antipodes, que Beyrouth s'illumine aux lueurs de la D.C.A., rien ne trouble le sommeil de ceux qui reposent à bord de nos bâtiments traçant de discrets sillages.

Nous retrouvons nos coffres le 14 juin à 5 heures 30. Une navigation de huit heures, si même on s'attache — et ce fut le cas — à réduire à l'extrême la consommation, ne va pas sans nécessiter un ravitaillement ; d'autant plus que le chef de division ne tolère pas dans nos soutes le moindre vide important. Il n'est plus question de faire jouer à *l'Adour* le rôle de nourrice; une citerne dans laquelle notre pétrolier s'est dégorgé, fournit au *Guépard* et au *Valmy* le nécessaire.

Ce 14 juin, comme on l'a pu voir dans le récit anglais, la situation aux abords de Saïda est entrée dans une phase critique. Plus que jamais la défense se plaint des tirs de la flotte. Aux contre-torpilleurs français qui, depuis cinq jours, se bornent à esquiver les coups, on va demander, en dépit de leur appauvrissement en munitions, un acte qui ne soit plus seulement négatif. A 15 heures 13, le message que voici définit la mission : « Allez immédiatement faire une diversion sur torpilleurs tirant sur la terre au nord de Saïda, sans vous laisser engager par force supérieure, Vous serez soutenu par l'aviation ». Un message complémentaire contient des précisions et recommandations : « Primo. — Je vous rappelle que la bande côtière de trois milles est dangereuse (elle est réputée minée par l'aviation). Secundo. — *Caïman* reçoit l'ordre de se placer à quatorze

milles dans le 235 de Ras Beyrouth et de manœuvrer pour vous. Tertio. —
Ménagez vos munitions ».

Une diversion, mais encore? Un geste ou autre chose? Et quelle chose en ce cas? Une fois de plus, les instructions manifestent l'embarras du Commandement obligé de compter avec des nécessités qui n'ont rien à faire avec l'orthodoxie militaire. On peut certes se porter sur Saïda; mais ou l'ennemi sera en force, et il refoulera les nôtres, si même il ne leur inflige le désastre qu'ils ont évité jusque là; ou l'ennemi sera en infériorité, et il s'effacera pour chercher de l'aide. On ne voit pas ce que l'armée peut gagner à cette équipée; on voit très bien, en revanche, ce qu'il en pourra coûter à la Marine. L'effet de surprise même est exclu; astreinte à se tenir à plus de trois milles de terre, la division française se signalera à l'adversaire avant de l'apercevoir elle-même. L'événement va démontrer ce que le raisonnement suffisait à établir a priori.

A 15 heures 35, le *Guépard* et le *Valmy* sont en route. Cinq minutes plus tard, ils tournent pour 24 nœuds. Les équipages n'ont quitté les postes d'appareillage que pour rejoindre directement leurs postes de combat. Le paysage connu défile par bâbord, le Saint Georges, l'Université, le Phare... La pointe une fois doublée, voilà cette mer de Tyr et de Sidon qui prend pour nous figure d'arène. Au nord de Beyrouth, l'escadre anglaise n'a jamais paru depuis l'ouverture des hostilités; au sud par centre, l'adversaire tient croisière. Aussi, quand nous découvrons courant à perte de vue cette côte rectiligne rejoignant au Golfe de Péluse le delta du Nil, nous réalisons cette évidence : la Division entre

en lice.

Tout comme le lundi précédent, le temps est idéal : une lumière éblouissante, une visibilité soumise à la seule loi de la rotondité du globe. Après avoir gagné quatre milles dans l'ouest, puisqu'il faut déborder les lieux présumés malsains, le *Guépard* vient parallèlement à la direction générale du trait côtier. Rien en vue. Mais on se déplace vite à 24 nœuds. A 16 heures 09, une silhouette menue s'inscrit dans le champ des jumelles; c'est un torpilleur isolé, le présent tourmenteur de nos troupes; il opère tout près du rivage; la télémétrie annonce 21.000 mètres. Nous avons été aperçus; l'autre prend chasse, encadré par des gerbes prouvant que l'aviation ne reste pas inactive.

Nous conservons le cap au 200; ainsi jusque vers 16 h. 30. Brusquement alors, le Chef de division fait abattre sur la droite, court deux minutes à l'ouest, deux minutes encore au 340, puis se range au 20 qui est la route du retour. L'allure est simultanément portée à 28 nœuds. Cette ample évolution assortie d'un notable accroissement d'allure, occasionne un flottement que nous mettons tous nos soins à éliminer. Ensuite seulement, on regarde au loin ; sous l'horizon, ce sont à présent plusieurs unités. Mais de nouveau, il faut manœuvrer; après avoir un instant mis cap à l'est, la Division vient de seize quarts sur la gauche pour ne pas perdre le contact; de qui, sinon de ceux qui peuplent à présent ce secteur d'horizon sur lequel notre compagnon se profile. « Isaac était sorti dans les champs vers le soir; il leva les yeux et regarda; et voici, des chameaux arrivaient... » Comme montaient naguère sur la ligne des dunes asiatiques les

silhouettes des coursiers du désert, des silhouettes montent sur la ligne bleue de la mer; et ces silhouettes sont celles de croiseurs et de destroyers, sept en tout. L'ennemi n'a eu garde, de retomber dans l'erreur où l'entraîna précédemment l'ardeur du commandant du *Janus*; nous avons en face de nous une force dûment concentrée, de l'ouest à l'est deux destroyers de la classe J ou K, puis le *Phæbe*, puis trois destroyers des classes G, H ou I, finalement le *Leander*; celui-ci porte une marque d'officier général.

Notre Chef a modéré l'allure; nous ne tournons plus que pour 20 nœuds; il est 16 heures 43, et la télémétrie place l'amiral anglais à 24.000 mètres de distance; comme il se rapproche rapidement, le *Guépard* fait appuyer à droite. L'ennemi gagne toujours et s'élève dans l'ouest. Sept minutes après, la distance n'est plus que de 21.000 mètres. Jusqu'alors, le Chef de division n'a pas voulu, par une retraite trop précipitée, décourager la poursuite qui sert le dessein qu'on se proposait. On eut d'ailleurs insinué que nous avions fait une sortie au rabais. A 16 heures 52, nous venons au 60 d'un seul mouvement, la vitesse étant portée à 26 nœuds. Il est temps; le croiseur amiral a pointé sur nous ses tourelles; à 16 heures 57, 18000 mètres nous séparent, mais lui ne gagne plus; il remet ses pièces dans l'axe sans paraître d'humeur à se rapprocher davantage de Ras Beyrouth que nous venons de dépasser en latitude. Le *Caiman* que nous vîmes plonger, a plongé en vain.

Fallait-il laisser venir l'ennemi à portée de nos armes? Avant que nous puissions nous en servir, lui aurait fait usage des siennes, à commencer par les

huit pièces de 152 mm du *Leander*. Peut-on affirmer que très vite les dix 132 mm du *Pæbe* ne se seraient pas mis de la partie, et que les vingt-quatre 120 mm des destroyers seraient restés muets. Non, décidément, mieux valait tirer sa révérence.

Le récit britannique, emprunté toujours au même ouvrage, est laconique :

« Tandis que ces opérations étaient en cours (bombardement par la flotte des positions côtières), d'autres unités prenaient des mesures effectives pour veiller à ce qu'il n'y ait plus d'autres interventions des destroyers de Vichy qui auraient pu retarder notre avance si on leur avait permis d'arriver à portée de tir de la côte. Ce n'est que dans l'après midi du 14 juin qu'ils firent une autre tentative de sortie.

A 16 h. 20 le destroyer « Griffin » qui bombardait des positions au Nord de Sidon, signala tout à coup deux destroyers à environ quinze milles dans le Nord et faisant route au Sud parallèlement à la côte. A ce moment le « Leander », avec une escorte de destroyers, se trouvait à dix milles environ au Sud-Ouest du « Griffin »; il partit aussitôt à toute vitesse pour se rapprocher de l'ennemi. Mais à 16 h. 45, quand la distance s'était réduite à 18.000 mètres, les destroyers de Vichy jugèrent qu'il convenait d'être discrets et filèrent rapidement vers le Nord. La chasse fut menée jusqu'au Nord de Beyrouth, mais comme il était impossible de les rattraper, nos forces revinrent à regret à leur patrouille au large de Sidon »²⁸.

Quand le Chef de division rend compte, l'Amiral aussitôt :

— Pourquoi n'as-tu pas tiré? Je t'avais recommandé de ménager tes munitions, non de t'abstenir...

— Pourquoi? Mais si j'avais tiré, je ne serais pas ici pour t'en parler...

On comprend l'Amiral. Il eut souhaité que le film offert en spectacle aux habitants de Beyrouth fût un film parlant; qu'on put faire état auprès du Haut Commissaire d'un engagement, non d'une simple parade.

Mais alors, pour ne pas courir un risque insensé, il eut fallu que les contre-

torpilleurs ouvrirent le feu à 18.000 mètres; ils le pouvaient; c'était la portée théorique de leurs canons. A cette distance toutefois, les gerbes de calibre moyen sont si peu visibles que les munitions eussent été dépensées en pure perte. Le Commandant de la division française n'était pas homme à engager une action en pareille violation des principes militaires. Un autre eut vidé ses soutes à distance respectueuse; il eut suscité un beau communiqué et serait venu dire: A présent je n'ai plus un projectile; veut-on sauver les navires, l'heure est alors venue de les renvoyer; entend-on les sacrifier, désarmons-les donc et allons combattre à terre. Le chef français sur mer comprenait autrement son devoir. Quant à l'Amiral, peut-être ne lui eut-il pas déplu d'ouïr ce « non possumus » propre à résoudre une cruelle alternative.

L'affaire porte en elle sa morale.

Pour les gens mal informés, elle a manifesté l'écrasante supériorité de nos adversaires. Pour nos équipages, hélas, aussi. Les treize torpilleurs du 12 juin, on ne les avait point vus; les deux croiseurs et les cinq destroyers d'aujourd'hui, on les a dénombrés et considérés à loisir. On est confirmé dans cette notion que le 9 juin fut une exception heureuse. On sait que si l'on se heurte désormais à la partie adverse, on la trouvera toujours en situation d'imposer sa volonté avec une surabondance de moyens que rien ne pourra entamer. Abstention ou combats sans espoir.

²⁸ G. Stitt, op. cit.

CHAPITRE VI

Violentes attaques aériennes contre l'escadre anglaise. — Les contre-torpilleurs sont tenus prêts à intervenir. — Au contact des Britanniques dans la nuit du 15 au 16 juin. — Engagement à l'aube. — Perte du *Chevalier Paul* et sauvetage aventureux de son équipage.

Le 15 juin qui est jour du Seigneur, débute par une alerte aérienne. Les contre-torpilleurs ont passé à la mer une nuit sans histoire; comme d'habitude, ils ont à l'aube repris poste en rade.

Avec conviction puis scepticisme, on sonde du regard l'infini serein du ciel; vient le coup de cloche libérateur, et chacun de vaquer à ses occupations.

Radio-Levant donne de l'affaire d'hier une relation qui n'a pas l'heur de plaire à notre Chef de division; ne va-t-on pas jusqu'à clamer sur les ondes que nous aurions « mis en fuite » l'escadre anglaise...

— Je viens de là-haut... J'ai dit ce que je pense de ces rodomontades... le « Léopard » est chatouilleux... « Ils » ont été jusqu'à présent corrects; on nous les changera, et ce sera tant pis pour nous qui sommes sur mer à la pointe du combat. Qu'on dise ce que nous faisons, ce que nous avons fait; notre amour-propre peut se suffire de la vérité.

Qui parle ainsi? Le commandant de Lafond. Il faudrait être fou pour ne point partager son sentiment.

L'Amiral, de toute évidence, subit à notre sujet des pressions de plus en plus vives. Les affaires vont mal à terre. Pour ne parler que du secteur côtier, les

bâtiments anglais, après nous avoir la veille refoulés dans les conditions que l'on sait, n'ont pas manqué d'intensifier leur action aux abords de Saïda où la situation est désespérée. Les tirs de la flotte se sont même prolongés la nuit, comme s'il eut fallu rattraper le temps perdu et bien marquer aux troupes françaises le peu de conséquence de notre intervention en leur faveur. Les réserves fondent, notre aviation s'use en vain. On conçoit que dans un pareil moment certains puissent s'étonner que depuis bientôt une semaine, le *Guépard* et le *Valmy* n'aient pas tiré un coup de canon.

Qu'on ne soit donc pas surpris, si à 11 heures, ce 15 juin, parvient aux contre-torpilleurs le message que voici : « Prenez sous Ras Beyrouth mouillage d'attente défilé des vues du sud-ouest; vous y serez prêts à exécuter, sur ordre, raid contre destroyers côtiers, si force de soutien s'éloigne dans le sud ». C'est d'une tentative semblable à celle du jour précédent qu'il s'agit, assortie pourtant de dispositions préparatoires visant à mieux réaliser la surprise. A 11 heures 28, le *Guépard* signale : « Paré à appareiller »; il ajoute : « Je mouillerais à trois milles dans le 68 de Ras Beyrouth; vous mouillerez à cinq cents mètres dans le 70 du *Guépard* »; puis, de se raviser, et de prévoir que la division restera stoppée. Pourquoi jeter l'ancre en effet? Le temps est au beau fixe; faire bouchon sur l'eau n'augmentera pas la dépense de mazout, et les délais d'intervention seront réduits à l'extrême; ce dernier argument a son prix; au lieu de mouillage envisagé, les fonds sont considérables; avaler deux cents mètres de chaîne — on ne saurait guère tenir à moins — exigerait des délais à proportion.

Il est midi et demi quand nous nous immobilisons devant l'hôtel Saint-Georges; il vente un peu du sud-ouest; sensibles au moindre souffle, les contre-torpilleurs tombent périodiquement en travers; en quelques tours d'hélice, on les redresse...

— Télémétrie! la distance du *Guépard*?

— Huit cents mètres!

— A gauche vingt-cinq... Tribord en avant normal. Bâbord en arrière demie...

Sifflement de la vapeur, bouillonnements à l'arrière...

— Sept cents mètres le *Guépard*, annonce la passerelle supérieure.

— Les deux machines stop, zéro la barre.

Et l'expectative continue.

— Signaux de *l'Adour* !

— A écrire! clame le Maître de timonerie dans le porte-voix reliant l'aileron de passerelle à la chambre des cartes où s'opère l'enregistrement des messages; et voici ce qui, à la stupéfaction générale, vient sous le stylet du préposé aux écritures : « La force anglaise semble engagée avec force navale inconnue venant de l'ouest. Tenez-vous prêts à intervenir contre forces britanniques à terre au sud de Saïda avec quelques coups de 14 cm et vos 37 mm ».

Faut-il admettre que, vérifiant les rumeurs qui ont couru la ville, des renforts importants nous arrivent par mer de Toulon? Mais non! L'absurdité d'une pareille explication s'impose à l'esprit dès qu'on y réfléchit. La vérité est

qu'il s'agit d'une formation aérienne allemande venue de Crête impromptu. Au fait, pourquoi l'Axe eut-il laissé passer l'occasion de surprendre ces forces navales anglaises stationnées en pleine côte sans la moindre couverture? A 14 heures 15, l'Amiral précise : « Allez tirer sur le point situé à cinq milles dans le 192 du feu de Saïda au carrefour de la route de Sour et de la route vers Merdjayoun et, à défaut de temps, entrées nord et sud de Saïda. Forces ennemies sont déjà à vingt milles dans le 280 de Saïda route au nord-ouest ». Il faut faire vite; le *Guépard* ordonne 24 nœuds; il prescrit d'avoir quatre chaudières en communication. Mais déjà Beyrouth a changé d'avis; « Mission annulée », transmet *l'Adour*. La Division allait doubler la pointe; elle se retourne et rentre en rade pour ravitailler. Il est entendu que la faction sera reprise à 17 heures 30 au plus tard. Elle ne l'est qu'à 19 heures, sans d'ailleurs que la responsabilité du retard nous incombe. L'état-major a établi une instruction précisant les modalités de la mission éventuelle; cette instruction ne nous est parvenue qu'à 18 heures par un youyou archaïquement propulsé à la godille; il manquait une annexe, essentielle ; bref, de délai en délai, on a perdu deux heures.

Que dit le viatique? Voici : pour pouvoir mettre à profit tout éloignement fortuit de l'ennemi flottant, les contre-torpilleurs prépareront divers tirs susceptibles d'être incontinent déclenchés; ces tirs seront dirigés contre cinq objectifs explicitement désignés; l'Amiral ne donnera l'ordre d'exécution que si l'on sait exactement à quoi s'en tenir sur la position de l'escadre anglaise et moyennant qu'un concours aérien garantisse la sécurité du repli. Le mot

conventionnel « Bomba » qui, s'il n'est pas harmonieux, parle du moins à l'esprit, signifiera que la Division doit passer à l'action.

Mais ce n'est pas pour tout de suite; un ordre parvient ne laissant aucun doute à cet égard. « Mettez-vous à trente minutes ». S'adressant à des bâtiments à la mer, cet ordre est pour le moins original ; il s'y mêle d'ailleurs quelque témérité. Stopper à deux, hors de tout abri, avec des machines en sommeil, voilà qui rompt avec toutes les traditions du temps de guerre; sans doute ce sommeil des machines est-il fort léger; par ailleurs, le calme des éléments, la présomption qu'il ne se trouve aucun sous-marin ennemi dans les parages autorisent cette audace, si c'en est une; elle l'est, et bien dans la manière du Chef de division qui sait prendre certains risques quand la chose en vaut la peine; le dogme n'est pas en tout état de cause ce qui l'embarrasse, non plus que ne sauraient le contraindre les ukases de l'autocratie régnante...

— Bravo! opinait un jour quelqu'un de l'entourage du Haut-commissaire, voilà que les marins sont venus à composition; mieux vaut tard que jamais!

Ce satisfecit, décerné au cours d'une réception à la Résidence, enregistrait le fait qu'après maint rappel à l'ordre, le Chef de division s'était enfin décidé à bannir à terre le port de la tenue civile à laquelle ses officiers et lui marquaient une fidélité réprouvée en haut lieu.

— Oh! fit une voix railleuse, ce que j'en fais est pour l'exemple... au moins jusqu'à la fin de la semaine.

De fait, le samedi suivant, le capitaine de vaisseau, commandant le

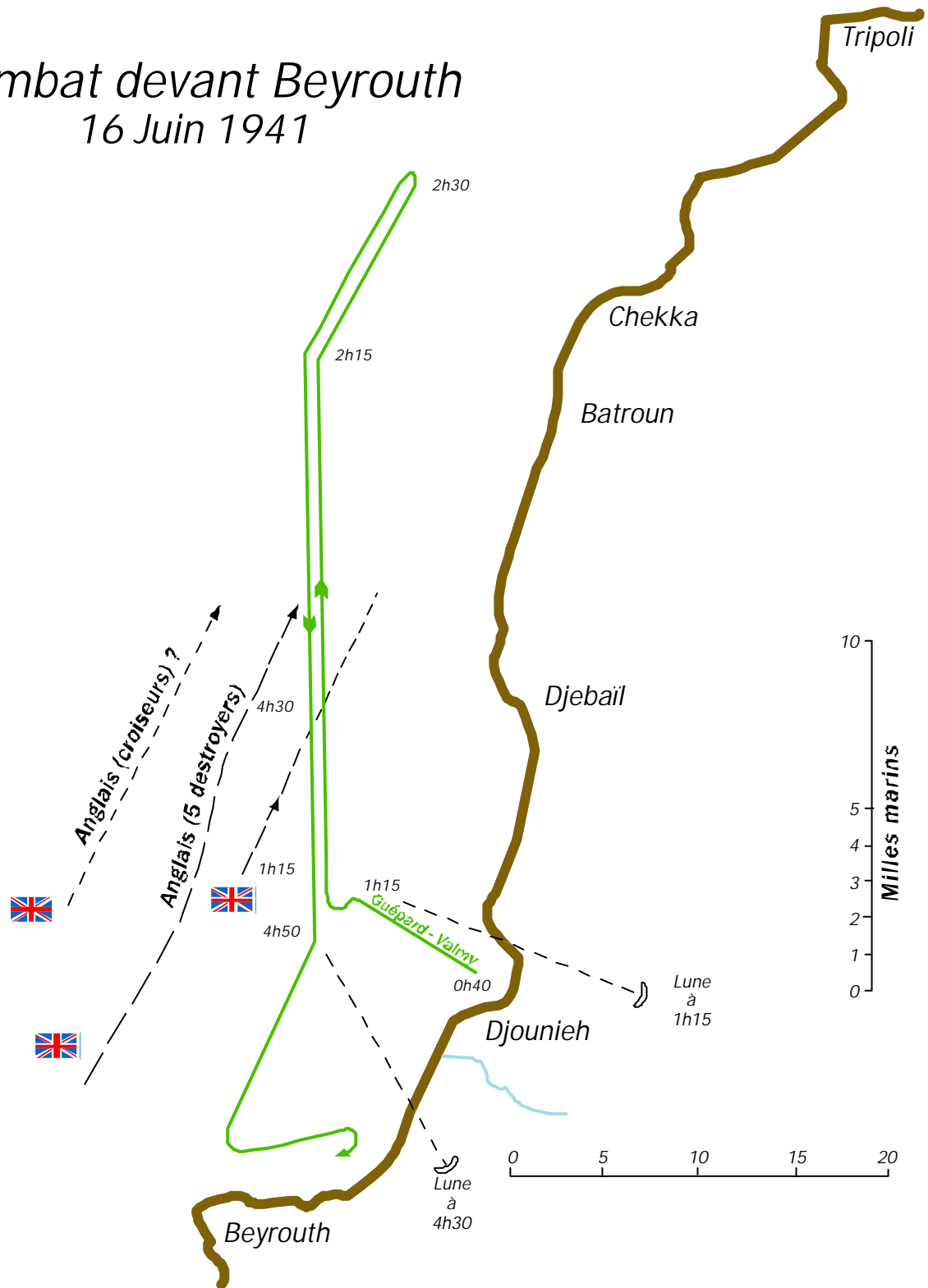
Guépard et la 3^e Division de contre-torpilleurs, foulait de nouveau la terre d'Asie avec ses attributs bourgeois.

Le soleil à présent a disparu, et de pourpre qu'elle était un instant, la mer est devenue violette. Suivant un usage auquel plus guère je ne déroge, j'ai pris mon repas sur la passerelle.

La montre indique 20 heures 30. Alors le fanal du *Guépard* clignote : « Nous appareillons pour mouiller à Djounieh; appareillage de Djounieh à minuit quarante; retour à Beyrouth à 5 heures ». L'ombre ayant envahi le ciel et la terre, la Division met en marche discrètement et gagne cette baie qui fut néfaste à l'*Adour*, mais que nous aurons soin de désertir cette fois proprio motu avant que la lune ne se lève.

Zéro heure quarante le 16 juin. Le *Guépard* et le *Valmy* quittent l'anse où ils se sont assoupis perdant trois heures à peine; ils vont vers le large sans autre but que de se confondre avec l'élément.

Combat devant Beyrouth 16 Juin 1941



L'appareillage s'est effectué presque sans signaux; on commence à avoir l'habitude de ces départs à pas feutrés, si l'on ose ainsi dire. Guère de monde sur la plage avant, guère non plus sur la passerelle après une semaine trépidante, la

lassitude est venue; avec elle il a fallu composer; tel qui se croyait indispensable ou qu'on croyait l'être, ne paraît plus qu'autant qu'il en est requis, ou que le tour de service implique sa présence. Je commence moi-même à donner dans l'automatisme du somnambule. Cela n'empêche pas, cette nuit-là, que sitôt l'ancre haute, le *Valmy* ne se range correctement dans les eaux du guide. Mais à peine la formation est-elle prise, à peine notre officier canonnier a-t-il quitté son poste de manœuvre pour prendre le quart, je me retire; et sans me soucier de savoir où mon chef nous mène, confiant dans son étoile, je m'empresse de faire gémir les ressorts de ma couchette.

Je dors, mais d'un sommeil léger. On dit de certaines gens qu'ils dorment d'un œil; pour ma part, je dors d'une oreille.

Et voici que des propos, venus jusqu'à moi à travers la cloison, sollicitent mon attention et me font quitter ma cellule. L'officier de quart me montre un message: « A 12 milles dans le 20 de Ras Beyrouth deux silhouettes nocturnes route au 45 à 21 heures 16 G. M. T. ».

Etrange en vérité! A l'heure mentionnée, minuit 16 de la montre, nous étions encore à Djounieh. Comment ce renseignement peut-il émaner du *Guépard*? Serait-ce une retransmission? Non pas, mais une lacune du libellé en a travesti le sens: une demi-heure après l'appareillage, la Division étant à neuf milles dans le 23 de Ras Beyrouth, deux ombres suspectes sont apparues au *Guépard*; elles se situaient à cinq ou six mille mètres dans le 300, évoquaient les silhouettes des destroyers de la classe *Jervis*; l'inclinaison faisait pressentir que

l'ennemi couperait notre route sur l'avant, de bâbord vers tribord, à angle droit. Sans retard, l'alerte était donnée au *Valmy* par radiophonie; et le *Guépard* de porter l'allure à 20 nœuds en venant sur la gauche, puis sur la droite, de manière à réaliser de meilleures conditions d'attaque, telles que les deux nôtres ne fussent point desservis par la clarté lunaire; soins inutiles; à peine entrevu, l'adversaire disparaissait; le Chef de division mettait tous ses soins à reprendre le contact.

Tout cela qui est la réalité des instants qui viennent de s'écouler, notre officier de quart devrait le savoir, pouvoir me l'apprendre. Or — et je n'en puis accuser que les transmissions — cet officier ne me paraît pas du tout au fait; ou bien, je le comprends mal. Et, aussi mal éveillé que j'étais précédemment mal dormant, je me perds en suppositions sur les motifs qui font que le *Guépard* bondit en avant. «Augmentez, dis-je machinalement, en voyant sa silhouette s'amenuiser; les transmetteurs grésillent; dans le sillage argenté de son chef de file, le *Valmy* se hâte à présent; quand la formation est suffisamment rectifiée, une voix qui m'appartient sans être tout à fait la mienne, me suggère de modérer l'élan; je répète tout haut, et, sans me préoccuper outre mesure des causes de cette subite excitation, je quitte la place et m'endors cette fois profondément; que l'adversaire puisse être à portée de canon, l'idée ne m'en vient pas à l'esprit.

La recherche active vers le nord est commencée. Mais tandis qu'à bord du *Guépard* on a le doigt sur la gâchette, à bord du *Valmy* on n'est ni plus ni moins sur le qui-vive qu'au cours des nuits précédentes dont les deux dernières furent exemptes d'incident. Pourtant la situation est délicate; d'un instant à l'autre, elle

peut devenir dramatique; entre la terre et nous, une et sans doute deux divisions de destroyers ont comme nous le cap en direction de Tripoli; du côté du large, à quelques milles seulement, deux croiseurs — nous le saurons plus tard — sont en soutien des leurs. Pour que la tentative du Chef de division obtienne le succès qu'il en attend, il faut que les deux isolés qu'on vit tout à l'heure, puissent, supposant qu'on les retrouve, être mis hors de cause avant qu'aucun soutien ne leur arrive; ce que notre artillerie a réalisé à 12.000 mètres le 9 juin après onze minutes de feu, il faudra qu'elle l'obtienne à 6.000 mètres, presque immédiatement cette fois; et que les torpilleurs à leurs tubes, ne soient ni moins habiles ni moins prompts que les servants de l'arme rivale.

S'il avait l'esprit tout à fait lucide, le commandant du *Valmy* s'étonnerait de se voir sans préavis ni explication d'aucune sorte, entraîné vers Tripoli à la vitesse inusitée de 20 nœuds bien comptés. Le fait est qu'il s'étonne bien un peu; il n'ose pourtant interroger son guide; de cela on ne saurait lui faire grief; allumer un fanal, même discret, aurait en l'occurrence tout compromis. Mais les circonstances pleines d'équivoque se postulent-elles pas d'expresses recommandations? Qu'on soit très attentif, très assidu à tenir la distance ; qu'on prévienne le commandant de tout ce que pourra capter la T. S. F....

Comme se déchaîne une brusque tourmente, soudain c'est un brouhaha sur la passerelle... « on tire là-bas », crie quelqu'un, et il n'est pas besoin d'entendre cette voix pour s'en rendre compte. Vite le casque, la brassière, un manteau, et me voilà dehors. Il est 4 heures 30; les premières lueurs de l'aurore s'annoncent

dans un ciel pommelé; sur notre arrière ce sont les lueurs brèves des pièces en action, l'éclat fixe des projecteurs sans pinceau ; à nos oreilles, une sarabande dont les sonorités brutales ont déjà antérieurement  mu nos tympan. Quels sont-ils ceux auxquels nous devons cette aubade? Tout le monde regarde vers le nord. A l'horizon, tantôt se dessinant avec une entière netteté, tantôt estompés par de légers bouchons de brume, cinq destroyers formés en deux groupes...

— Aux postes de combat! signalez au *Guépard* : « cinq torpilleurs par tribord arrière! »... 180 tours et les quatre chaudières en communication...

C'est que nous nous sommes indûment laissés culer; le *Guépard* est à mille mètres au moins; mais plus que l'ordre lancé aux machines, la rafale d'acier vaut un coup de fouet; le *Valmy* se cabre et bondit, prenant appui sur la volute écumante qui s'enfle dans sa trace.

Les projectiles cinglent maintenant en cadence, des gerbes livides jaillissent, courtes d'abord puis longues et par bâbord. Le Chef de division ordonne 24 nœuds ; obliquant sur la droite, il fait commencer le feu; l'abattée toutefois est insuffisante pour nous permettre, sauf épisodes, d'utiliser chacun plus de trois pièces. L'adversaire est à 11.000 mètres, sans qu'on puisse vraiment l'affirmer; car la télémétrie, la direction de tir et les pointeurs eux-mêmes sont éblouis par les projecteurs braqués sur nous, moins pour nous éclairer que pour aveugler nos gens.

A cette fois nous voilà réveillés. Le tir britannique gagne en justesse et en densité. Tonnants, empanach s, éclaboussés de rouges lueurs, nos bâtiments

brassant la mer, se ruent impétueusement en direction de Ras Beyrouth. L'aube tout à l'heure va rosir la ville proche; pour le présent, la lune qui nous fit découvrir, règne encore souveraine mais pâissante; dans sa coquetterie narquoise, elle cache par intervalle son visage derrière les nuées. Gémissement des coups longs, bruit sec des détonations, murmure étouffé des veines liquides qui montent diaphanes et sans ombre... il y a bientôt dix minutes que cela dure. Mais la partie est trop inégale; le *Guépard* a tiré une cinquantaine de coups, le *Valmy* un peu moins, le tout manifestement en pure perte car la visibilité nous est contraire, d'ailleurs non tellement favorable à l'ennemi; le Chef de division s'inquiète pour ses approvisionnements...

— La fumée!

Une crasse opaque étend son ombre sur nos sillages; s'y mêlent d'épaisses vapeurs blanches échappées d'un fumigène; nous avons suspendu le feu et sommes venus sur la gauche jusqu'au 60. Nos antagonistes — les deux J et les trois « two funnels », maintiennent leur route au sud sud-ouest; proches comme nous sommes de la côte, ils doivent à présent nous distinguer malaisément; la distance croît d'ailleurs rapidement; le combat cesse; il est 4 heures 45...

— Qu'est-ce qui brûle chez nous, allez voir, dis-je à quelqu'un.

J'ai remarqué derrière un essaim d'étincelles;

Ce n'est rien; un fumigène achevant de se consumer; pareillement sur le *Guépard*, auquel on voit une aigrette d'or fuligineuse.

C'est bien fini! Le Chef de division freine l'élan des deux contre-torpilleurs

lancés en direction du Nahr el Kelb; il rétablit la ligne de file, nous ramène vers le port. Le *Guépard* a quelques avaries, à la vérité bénignes, dues aux ébranlements occasionnés par ses propres pièces pointées à des gisements extrêmes. Le *Valmy* est indemne; il doit rendre grâce au ciel; le manque de cohésion initiale du groupe eût pu placer le serre-file en mauvaise posture. Nous n'avions pas mis, tant s'en faut, toutes les chances de notre côté; je me l'avoue à moi-même, en songeant aux incertitudes à peine dissipées de la nuit, à ces impondérables aussi qui décident du sort des rencontres. Que dit, dans son laconisme, le narrateur anglais?

« On avait appris qu'un troisième destroyer de Vichy, de la classe «Cassard », faisait route au Nord de Chypre pour venir renforcer les forces navales vichysoises dans les eaux syriennes: C'est pourquoi pendant la nuit du 15 juin, l'amiral King patrouilla au NO de Beyrouth dans l'intention de l'intercepter et de refouler le «Guépard » et le «Valmy » s'ils essayaient de sortir du port.

Se glissant auprès de Beyrouth aux premières heures du matin et longtemps avant l'aurore les destroyers «Jervis » et «Kimberley » aperçurent tout à coup les deux destroyers de Vichy qui avaient provoqué leur colère depuis le début de la campagne. Les destroyers ouvrirent le feu avant d'être eux-mêmes aperçus et prétendirent avoir mis des coups au but sur les destroyers de Vichy qui se retirèrent aussitôt à toute vitesse à l'abri d'un écran de fumée jusqu'à gagner la protection de leurs batteries de côte.

A l'arrivée du jour, le 16 juin, on n'aperçut pas trace du destroyer de la classe «Cassard », mais à 8 heures on reçut des nouvelles encourageantes de la 815^e escadrille d'aviation. Un avion torpilleur Swordfish de l'Aéronautique navale britannique l'avait attaqué et torpillé à quarante milles au Nord-Ouest de Beyrouth. D'après le S O. S. qu'il avait envoyé, c'était le conducteur d'escadrille «Chevalier Paul »²⁹

²⁹ G. Stitt, op. cit

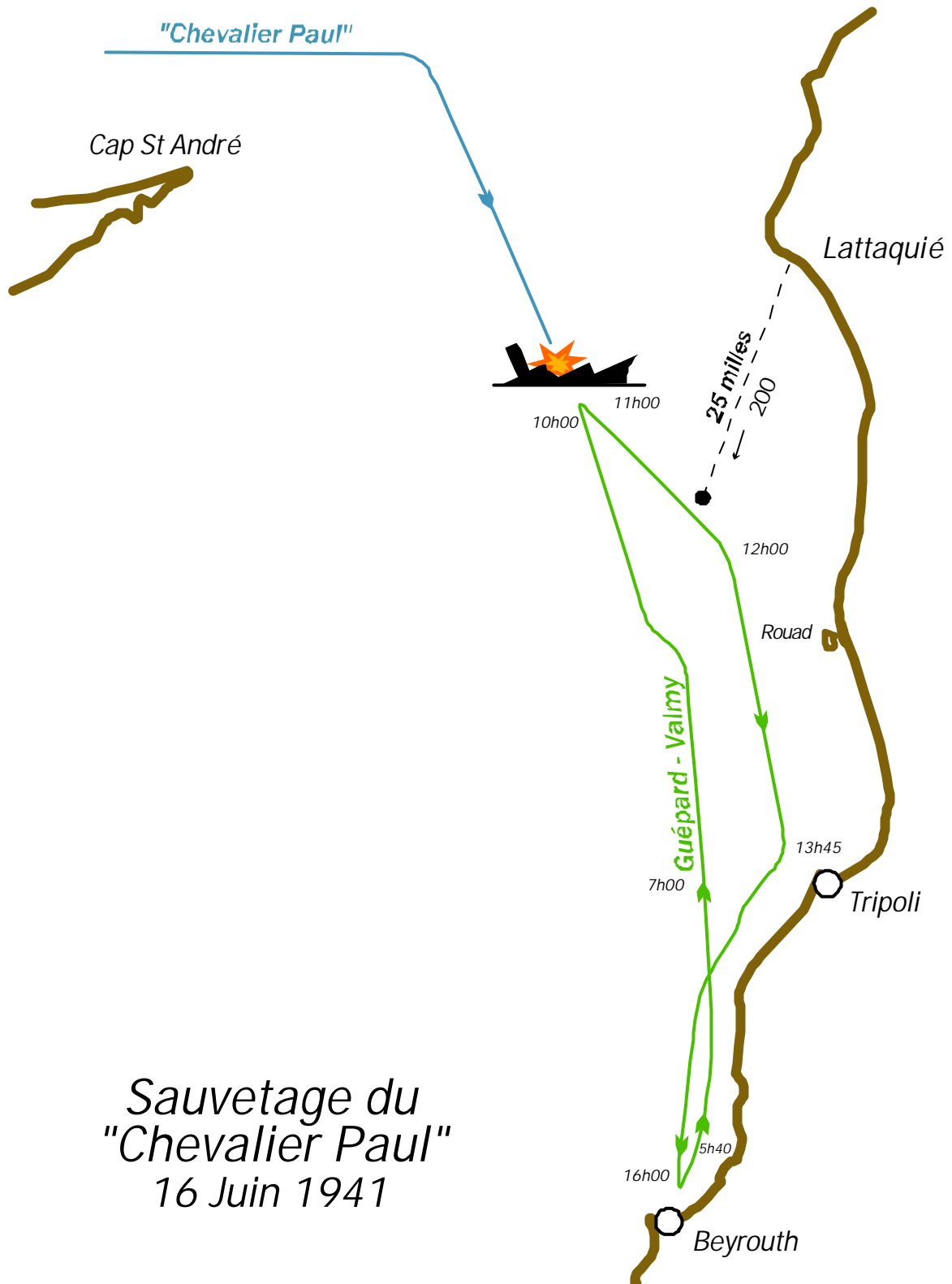
L'odyssée du *Chevalier Paul* peut se résumer en quelques lignes :

Sitôt connus de l'Amirauté française l'engagement du 9 juin et notre pénurie consécutive en munitions, le *Chevalier Paul* basé sur Toulon, reçoit l'ordre de se disposer à rallier Beyrouth en emportant douilles et projectiles en nombre suffisant pour compléter les soutes à demi vides du *Guépard* et du *Valmy*. Pourquoi ce choix? C'est d'abord qu'à l'instar de ces deux-ci, le contre-torpilleur désigné est équipé d'excellentes turbines Parsons; sous le rapport de la manœuvre et de la navigation c'est là un facteur précieux d'homogénéité pour la future division de trois unités. Le *Chevalier Paul*, en second lieu, utilise des colorateurs jaunes; les conditions optima seront ainsi réalisées dans l'éventualité d'un tir en concentration; enfin — et cela ne saurait nuire — le navire est bien commandé.

Le temps de prendre avec Wiesbaden les arrangements indispensables, ses préparatifs achevés à la hâte, le bâtiment appareille; il ravitaille à Bizerte, continue à bonne vitesse vers l'est; le 15 juin, il est sur les côtes de Caramanie; les instructions remises au commandant s'expriment notamment ainsi : « L'Amiral commandant la Division navale du Levant est au courant; il vous adressera ses directives pour l'atterrissage suivant l'évolution de la situation ; les sous-marins de la Division sont. En opérations sur la côte de Syrie... » De fait, à l'aube du 15, Beyrouth a signalé à l'arrivant : « Du détroit de Casso faites route sur le point à 20 milles dans le 57 du Cap Saint-Andréa; de là, route directe sur l'îlot Ramkine. Réglez votre vitesse pour vous présenter à 2 heures GMT le 16

juin au poste de reconnaissance de Tripoli El Mina qui vous donnera mes ordres. Ne répondez que si vous ne pouvez remplir ce programme. Voici les renseignements sur l'ennemi : une force légère importante opère entre Beyrouth et Tyr; l'aviation de Chypre surveille les parages du Canal de Chypre; il y a présence de sous-marins dans le Canal; le gros ennemi accompagné de forces légères est probablement entre l'Egypte et Chypre ».

Mais avant que s'achève la journée — cette journée du 15 juin — le *Chevalier Paul* est pris en filature par les aviateurs britanniques; vainement il s'efforce de faire perdre sa trace; on le suit, et d'ailleurs le niveau très bas de ses soutes lui interdit toute fantaisie en matière d'itinéraire. La nuit vient, le bâtiment s'engage dans la zone dangereuse; puis c'est la lune qui se lève, et c'est le moment où, quittant Djounieh, le *Guépard* et le *Valmy* sont au contact de l'aile orientale du dispositif anglais progressant vers le nord au devant du forceur de blocus. A 3 heures du matin, comme les deux contre-torpilleurs viennent d'abandonner la recherche offensive qui les a conduits jusque dans les parages de Tripoli, à 50 milles de là une torpille d'avion frappe le *Chevalier Paul* entre la machine et la chaufferie arrière; le navire stoppe; sept hommes ont été tués, l'avarie est mortelle à échéance, une échéance pas très lointaine sans doute. L'appel funèbre se propage sur les ondes : « En détresse par voie d'eau au point 35° 20' nord et 35° 20' est j'ai été attaqué par avion torpilleur ».



A nous maintenant d'aller secourir ces deux cent cinquante des nôtres et leur précieux navire, s'il est temps encore.

Une vraie performance quand on y songe! Obéissant à une prudence justifiée, la Division, depuis huit jours, ne s'écarte guère plus de Beyrouth que ne fait, à son corps défendant, la chèvre du piquet. L'ennemi, ce n'est pas à nous qu'il faut l'apprendre, tire remarquablement. Avant-hier, il a déployé à nos yeux une surabondance de moyens qui nous a tenus cois; plus que jamais maître de la mer, toujours il navigue en force et vient encore de nous harceler jusqu'à l'entrée du port. Et voici qu'il faut nous aventurer loin, fort loin, auprès d'une épave dont l'adversaire sait la position, position qui constitue un rendez-vous naturel pour quiconque parmi les Français osera s'y rendre. La chance du *Guépard* et du *Valmy* sera qu'après l'engagement qui venait d'avoir lieu et au cours duquel ils étaient réputés avoir éprouvé des avaries, on ne les avait pas crus capables de tenter l'entreprise, ni jugé le commandement assez téméraire pour la leur prescrire.

Une contremarche, et, vaillamment, la Division à 20 nœuds, court la nouvelle aventure. Arrêtant les nôtres sur le seuil du refuge, l'Amiral leur a dit : « Mettez-vous en route le long de la terre pour porter secours au *Chevalier Paul* avarié à 25 milles dans le 200 de Lattaquié. L'aviation assurera votre protection ». Avant de donner cet ordre, l'Amiral n'a pas jugé devoir attendre la réponse à cette question qu'il venait de poser à ses deux champions quittant la lice enfumée : « Avez-vous des avaries? Avez-vous encore des munitions? » Des munitions! Oui, ils en ont encore; un peu moins que la veille sans doute, mais enfin tout de même assez pour donner le cas échéant un bon coup de

boutoir. Quant aux avaries, on a déjà dit qu'elles doivent être plutôt qualifiées d'incidents et que l'ennemi n'y est pour rien ; le tir de tout-à-l'heure n'a pas fait qu'assourdir les oreilles; il a rendu sourd le *Guépard* dont les appareils radiotélégraphiques de réception refusent le service. Le Chef de division en conséquence me signale : « Vous me retransmettez ce que vous recevrez sur 800 mètres et 28 mètres 60 nous concernant ».

Après ce réveil en fanfare, on est plus calme, encore que pas tellement confiant. Au moins emportons-nous une vision rassurante en soi pour l'avenir immédiat, celle des Anglais disparaissant à l'opposé de la direction prise par nous; une autre vision également : tout à l'heure, dans le jour blême et maussade, un horizon scintillant de lueurs cadencées et d'éclats irradiants, un ciel où les tracers mettent des reflets rosés, nos navires » bavant l'écume, auréolés par les flammes fugitives et sans cesse ravivées des pièces encensant au roulis; le décor en grisaille. Beyrouth assoupi, sa montagne paisible, indifférente à cette féerie qui est une lutte, une lutte entre occidentaux venus vider ici leur querelle à la face de l'Orient sceptique et passif.

Si les traits sont moins tendus, les langues ne chôment pas. Chacun commente et place son mot. Celui-ci n'a de réflexion que pour la tactique de l'adversaire, sa manœuvre, ses méthodes; ainsi l'officier canonier : il note que les Anglais ne semblent pas férés de ces charges dites anti-lueurs, grâce auxquelles nous prétendons ménager nos rétines à chacune de nos propres salves; il voue aux dieux infernaux les projecteurs britanniques; sur eux sans

doute, la télémétrie a pu prendre quelques distances; en revanche, les malheureux pointeurs, l'œil ébloui par le faisceau, devaient abandonner leur lunette, incertains de savoir à quel saint se confier. Mais si le canonier, curieux de tout ce qui concerne sa spécialité, décante ainsi ses impressions, tel de ses camarades ne veut se souvenir que des détails pittoresques, brosse du tableau évanoui une réplique à sa façon.

La Division cependant dévore les milles. A 6 heures, nous apprenons qu'un avion de la base de Tripoli reçoit l'ordre de se porter au point où, dans l'esprit de l'Amiral, le *Chevalier Paul* est en attente d'assistance. La position diffère de celle mentionnée par le navire en détresse. Troublante divergence! A quelle indication donner la préférence? Faut-il admettre qu'après l'attaque, le bâtiment aurait pu s'acheminer lentement vers la côte? Quoi qu'il en soit, sa surdité incommode le *Guépard*. « Avez-vous des renseignements », me demande-t-il à 6 heures 20; je réponds « Sur l'ennemi, aucun renseignement! En ce qui concerne le *Chevalier Paul* j'ai seulement intercepté l'ordre donné à Tripoli de dépêcher un avion sur les lieux ».

Djounieh ! le Nahr Ibrahim, de son nom poétique l'Adonis en hommage au protégé de Vénus! Djébaïl qui fut Byblos! Batroun! Chekka!... ensorcelante dans la clarté flatteuse du matin, la côte phénicienne étale ses saillants et ses anfractuosités, ses rudesses vierges et ses jardins, montre ses coloris hardis, ses teintes lavande ou rousses. Nous ne la déparons pas sans doute pour qui de là-haut, lazaristes d'Antoura, maronites de Bkerké, estivants, montagnards,

contemple le paysage et nous voit passer, ardents et souples, laissant après nous un double sillage miroitant. Comme est loin déjà ce dimanche, dont un seul nous sépare, ce dimanche où, sur ce même parcours enchanteur, nous allions péniblement escortant vers l'Egée, nos deux cargos poussifs!

Beyrouth à 6 heures 40 nous a mis en défiance d'un péril nouveau : un sous-marin, qui ne peut être un des nôtres, aurait été vu à cinquante milles au nord de Tripoli, à proximité de Baniyas. Renseignement douteux, paraît-il; nous l'enregistrons comme tel; douteux, soit! invraisemblable, non! Que les Anglais répugnent à associer dans une même zone d'opérations leurs submersibles et leurs navires de haut bord, nul ne l'ignore; mais leur doctrine en la matière admet des tempéraments; nous le verrons, le malheureux *Souffleur* surtout le verra, dans pas très longtemps. Au demeurant l'amiral King n'a pas coutume d'étendre sa croisière jusqu'aux eaux chypriotes; dans ces eaux, un sous-marin de Sa Majesté peut lancer sans arrière-pensée sur quiconque passe à portée de ses tubes. Succédant à cet avis pour notre sûreté, un autre est capté par nos antennes et leur vaut notre gratitude : nos " petits amis ", comme les nomme le « navigating », mon éminence grise — il s'agit des *Jervis* et consort — évoluent devant Saïda Eh bien! qu'ils continuent; rien ne saurait nous être plus agréable. Puissent-ils seulement se donner en spectacle aux sidoniens, tout le temps que nous ferons nos affaires.

Ramkine est dépassé; nous avons observé l'envol de l'appareil que Beyrouth a envoyé vers le *Chevalier Paul*; cet émissaire pourra être précieux et

dissiper les doutes qui nous assaillent. Cherchant à lire entre les lignes des rares messages en notre possession, nous supputons entre initiés les bonnes et les mauvaises chances des moments qui vont suivre. Bien inquiétant est le silence du navire torpillé; voilà plus de quatre heures qu'il a appelé au secours; depuis, morne silence; s'il n'a pas sombré, sa situation doit être des plus critiques! En vérité, il est toujours à flot; l'avion bientôt nous le dit. Le message n'est pas absolument clair; on lit : « Dans le 338 et à 58 milles de Tripoli un contre-torpilleur route au 98, vitesse... » le reste est brouillé. Nouvelles perplexités! Donc, le bâtiment ferait route; le 98, c'est-à-dire l'est ou peu s'en faut, n'est-ce pas le cap à adopter pour gagner au plus court un point d'échouage? A tort nous demeurons hypnotisés par ces deux chiffres associés; un troisième qui manque lèverait toute équivoque; il nous apprendrait que la vitesse est nulle, le navire immobile, l'avant vers la terre par la seule fantaisie des vents et des courants³⁰.

Trois coups de langue au clairon accompagnent l'injonction « Attention pour les couleurs ». Les rites sont imprescriptibles ; les timoniers s'estimeraient déshonorés si le pavillon ne recevait à l'heure dite l'hommage qui lui est dû.

Huit heures, dans la vie paisible des rades, ce n'est pas seulement l'instant qui le dispute au coucher du soleil pour la ferveur patriotique, c'est un tournant, un changement de portage, prévu, attendu, par plusieurs avec impatience. Ce qui précède appartient au respectable débraillé de la nuit, ce qui s'ensuit à la sévère

³⁰ La forme conventionnelle des message» codés de renseignements veut que pour désigner un bâtiment stoppé on mentionne : Tel route au tant vitesse zéro.

et méticuleuse ordonnance du jour : minutieusement inspectée, la garde paraît dans sa tenue irréprochable, si toutefois le représentant qualifié de l'autorité a fait son devoir; un officier dispos, correct en tous points, relève son camarade hirsute, négligé et baillant; les canots-majors poussent de terre, le vaguemestre se hâte, les cuisiniers cessent de musarder et précipitent leurs achats; à bord cependant, en marge du cérémonial dont l'envoi des couleurs est assorti, mainte chose intervient qui modifie dans tous les domaines le comportement de l'état-major et de l'équipage, zélés associés du règlement et du cahier de service.

A la mer, surtout en opération, l'étiquette est moins rigoureuse. En piquant 8 heures, le servant de cloche ne donne le signal d'aucune métamorphose. C'est qu'à bien des égards, sous le rapport notamment des normes et usages, de l'assiduité requise de chacun, la nuit ressemble au jour et le jour à la nuit; le décorum n'est pas de mise; l'hygiène et le bon goût postulent simplement qu'on fasse, comme chez soi, très bourgeoisement un peu de toilette et un peu de ménage. Le mouvement apparent de la voûte céleste laisse d'ailleurs les mécaniciens et chauffeurs indifférents; les hommes du pont ne se soucient du soleil que pour les effluves qu'il leur prodigue en hiver, les rigueurs qu'il leur inflige en été. Quant au pavillon, il flotte en permanence à la corne; et c'est par la ladrerie d'ailleurs excusable du chef de timonerie, bien souvent une misérable étamine. Pour la bonne règle, on le rentre un instant avant huit heures, sauf à le livrer de nouveau l'instant d'après aux colères dévastatrices du vent, à l'humeur pénétrante de la pluie, à la souillure des escarbilles. Et quand, attentif au

mouvement des aiguilles sur le cadran, le timonier timidement glisse dans l'oreille de l'officier de quart qu'il « est l'heure d'envoyer », c'est souvent en maugréant intérieurement et en extériorisant une indifférence non feinte, que celui-ci s'arrache à la boîte à cartes ou quitte les jumelles, pour faire face à l'arrière en se découvrant. Qu'une manœuvre soit en cours, que des signaux claquent aux drisses, c'est tout au plus si, sans changer d'attitude, machinalement notre homme fait entrevoir à la gent qui l'entoure un crâne couvrant des pensées tout à fait étrangères à la solennité, dont les seuls fervents sont alors les balayeurs de la plage arrière et l'instrumentiste, héraut en la circonstance. D'abord n'est-ce pas, s'abstenir par distraction de venir à droite quand l'ordre dit de venir à gauche; surtout n'aller pas caresser les côtes du bâtiment voisin ou donner sur les cailloux!

On ne peut prétexter ce matin-là de difficultés ne souffrant pas diversion. Mer plate, pâle sous la clarté que diffuse un brouillard léger, température idéale, dans l'est une terre aimablement dessinée — la chaîne des Ansarieh — qui sollicite le regard sans s'imposer à lui, tout conspirerait à chasser les soucis, n'était l'appréhension qui s'attache au futur immédiat. Précisément, cette appréhension est ce qui domine et ne veut pas qu'on jouisse de la bienveillance des éléments. Qu'allons-nous faire du navire désarmé, et d'abord le trouverons-nous? Surtout le temps passe; trois heures se sont écoulées depuis le départ de Beyrouth. Les Anglais informés ne sonnent-ils pas déjà le ralliement sur notre axe de repli?

A 9 heures 15, l'attention se porte sur un lointain objet découvert par tribord avant ; on reconnaît une embarcation. Bien que marchant 25 nœuds depuis 8 heures, c'est à peine si nous gagnons sur elle; il faut qu'elle soit propulsée par un moteur puissant; serait-ce un de ces engins dont, à moins d'en être ami, un bâtiment doit se méfier par dessus tout? Non, cette levrette n'a pas de crocs, et de surcroît ne nourrit nul sentiment hostile à notre égard ; c'est la vedette de dépannage de la base aérienne de Tripoli. Dix minutes après, deuxième embarcation en vue, légèrement par bâbord cette fois; elle est aussi peu ardente que sa consœur est fouguese et appartient au Service des douanes. Le *Guépard* m'invite à m'aboucher avec ceux qui la montent ; lui continuera sans perdre un instant...

— Paré à manœuvrer dans les machines... 150 tours...

Atteindre ces nautoniers vagabonds ne va demander que quelques minutes, et nous ne saurions stopper sans avoir d'abord crié gare à nos mécaniciens et chauffeurs; si je m'y risquais, je verrais quelqu'un que je sais surgir de son panneau en levant les bras au ciel.

— En avant demie... gouvernez dix degrés plus à gauche... Les hélices se sont assagies, mais l'erre est encore considérable.

— En avant lente, dis-je à présent la conscience tranquille, car je crois avoir suffisamment ménagé les transitions.

Le *Valmy* court doucement, les lames de sillage ne sont plus que d'humbles ondulations... Nous observons à loisir la hourque pesamment chargée comme

pour une promenade touristique ; ça vous a un air de visite au Château d'If à la faveur de quelque belle journée printanière. Du diable si nous tirons quelque chose de ces gais compagnons, dont certes les sujets d'intérêt sont aux antipodes des nôtres. Enfin, essayons toujours...

— Stoppez... — gouverne comme ça. — passez-moi le porte-voix...

La consultation est brève; elle ne procure aucune indication. Ces braves libanais nous considèrent avec une curiosité qui se manifeste à leur attitude; ils ne savent rien; à peine comprennent-ils de quoi il s'agit; ils ont vu passer un avion; voilà qui n'ajoute point à notre bagage d'informations. Nous reprenons notre élan et songeons à rejoindre le *Guépard*. Or, au même instant, lui dévie de la route; décrivant un grand cercle sur la droite, il va vers une goélette encalminée à deux milles dans l'est. «Faites route sur le point du *Chevalier Paul*, me dit-il, si vous ne voyez rien quand vous serez à son point de 3h10, ralliez-moi ».

Son point de 3h10! Hum!... J'aimerais bien être sûr que nous y mène la route adoptée; jusqu'ici le *Valmy* a suivi son maître en chien fidèle; nous avons tenu l'estime sans doute; mais il y eut cet arraisonnement; je ne gagerais pas d'ailleurs que le Chef de division n'ait adopté un itinéraire intermédiaire entre celui conduisant au point précité et celui menant à la position indiquée par l'Amiral. Dans ce cas, il faudrait appuyer sur la gauche... au juger, car la terre n'est plus visible La vigie me tire d'embarras.

Le tube métallique descendant du « nid de pie » résonne :

— Attention Passerelle!... On aperçoit quelque chose devant, un peu par bâbord...

Un moment d'attente impatiente, fébrile; et la voix de là-haut de confirmer et préciser :

— C'est un bâtiment, oui... même qu'on le voit très bien à présent...

Nos jumelles aidant, nous sommes tous bientôt au fait : là-bas, déformée par le mirage, c'est bien la silhouette caractéristique de nos contre-torpilleurs à quatre cheminées, c'est celui que nous cherchons, et, circonstance faite pour surprendre, rien n'indique aux apparences qu'il soit dans une situation critique.

Il est rendu compte au Chef de division Lui se hâte dès lors à nous rejoindre; il nous donne l'ordre de prendre en remorque le bâtiment avarié; déjà nos gabiers sont occupés à tout disposer en conséquence ces soins seront inutiles.

De minute en minute, les choses se précisent. Le *Chevalier Paul* nous semblait droit sur l'eau; c'est qu'il nous montrait son travers, évité qu'il était toujours est-ouest comme l'avion l'avait vu. Nous sommes assez près désormais pour rejeter les premières apparences trompeuses; à l'inclinaison du pont, on reconnaît une gîte considérable; plus personne à bord, mais à un millier de mètres dans l'ouest, comme plantes aquatiques sur un étang, un amas d'embarcations, de radeaux, d'objets flottants les plus hétéroclites; et cet amas grouille de monde. Décidément, nous sommes en présence d'une épave, et seuls les hommes attendent du secours...

10 heures! Quelqu'un s'écrie : « Il chavire ».

Oui! Et l'agonie sera brève. Le joli vaisseau n'a résisté sept heures au destin que pour mourir sous les yeux de ses pairs; puisque les vaillants qui le montaient sont sauvés, lui, blessé à mort, n'a plus qu'à s'en aller; doucement il se couche un peu plus sur tribord; puis il se cabre à faire croire que loin de sombrer, il s'apprête au contraire à bondir hors de l'eau; et alors il s'immerge; des remous bouillonnants sont bientôt tout ce qui tranche sur le gris bleuté de la mer à l'endroit du naufrage.

Le drame est consommé ; tous tête nue ou la main au couvre-chef, nous en avons suivi dans un religieux silence l'ultime péripétie. On n'imagine pas, sauf qu'on en ait été témoin, le caractère poignant d'un tel dénouement; même pour des âmes simples, la fin d'un navire, être inanimé pourtant, remue des fibres secrètes dont on ne soupçonnait pas l'existence; si c'est d'un beau navire qu'il s'agit, plein de jeunesse et de vigueur jusque là, le saisissement s'accroît de tout ce que signifie la perte d'un trésor; que si l'on assiste au douloureux épilogue à bord d'une unité étroitement apparentée à celle qui s'engloutit — et tel est notre cas ce 16 juin — l'émotion en est encore augmentée. Comme ils débutent dans la carrière en livrant d'abord leurs hanches aux fraîches caresses du flot, les navires s'en vont le plus souvent par l'arrière; leur comportement à l'instant suprême est une attitude presque humaine; on les voit se dressant et comme suppliant le ciel qui leur fut contraire; leur anéantissement a la durée d'une prière; et quand tout est fini, qu'après s'être attaché pieusement à la silhouette s'amenuisant, le regard

ne rencontre plus que la flaque blanche des eaux tourmentées, linceul qu'agitent les vapeurs montant de l'épave, or demeure hébété. On réalise qu'un vaisseau ne se compare à rien de ce que l'homme peut modeler par ailleurs dans la matière inerte, sauf à une œuvre d'art fruit du génie créateur.

Il nous faut dompter nos pensées. Avec la notion des réalités, la raison reprend ses droits. A la consternation jetée par l'implacable arrêt du destin, succède un état d'esprit fortifié par la signification tangible du fait accompli. Ouf! Voilà du moins une situation claire. On ramasse la remorque de la façon que le médecin, vaincu par la mort ou impuissant devant elle, serre dans sa trousse les moyens d'une thérapeutique désormais sans objet. Maintenant, tout le inonde au sauvetage! Le valeureux équipage dispersé attend son salut; il ne tiendra pas à nous que nous décevions son impatience ; la nôtre l'emporte d'ailleurs sur la sienne. Embarquer tous ces gens, rallier Beyrouth d'un seul élan, chacun a compris que c'est là le programme, et que son exécution ne souffre aucun retard.

« Les armements de la vedette et de la baleinière ont rallié; les coupées déjà s'affaissent, faisant geindre les poulies ; à l'envie, le « tout venant » de l'équipage se presse aux garants, assiège les treuils; aux cuisines, à la cambuse on s'affaire; l'infirmerie s'apprête à répondre à toutes les éventualités; qui sait si nous n'allons pas voir arriver des blessés, des malades, des gens choqués. Nous obliquons à gauche, stoppons au milieu d'un groupe particulièrement dense. Il y faut des précautions, car les embarcations du *Chevalier Paul* sont enfoncées jusqu'aux

fargues. Je donne un coup d'œil en arrière; vers nous le *Guépard* fonce; il ralentit, nous éloigne par tribord à deux cents mètres. Une même préoccupation domine : faire vite, certes, mais ne rien casser; le timonier du *Guépard* a commencé à nous transmettre : « Allez doucement »; « non, intervient le Chef de division... inutile... il est assez grand pour savoir ce qu'il a à faire ».

Tout en le sachant, je ne laisse pas d'être embarrassé l'instant d'après; une erre insensible nous fait progresser, et notre « sistership », comme on dit de l'autre côté du « Channel », est à quelques dizaines de mètres de notre étrave...

— Bâbord en arrière lente...

Bâbord, pour ne pas causer de tort aux embarcations agrippées à notre flanc droit. J'ai déjà stoppé quand de grands gestes démonstratifs trouvent un supplément d'éloquence dans un craquement dont le bruit vient jusqu'à la passerelle; une de nos coupées s'est trouvée mal de l'eau refoulée brutalement par les pales de l'hélice; un messenger m'arrive essoufflé : « Le capitaine dit de ne pas faire en arrière... ». Il est plein de sens; à sa place, je tiendrais même langage; comment veut-il pourtant que je me dégage comme m'y invite instamment le *Guépard*, qui ne peut aller de l'avant pour les mêmes raisons qui nous empêchent de culer? Béni soit le ciel qui nous procure ce calme incroyable!

« Hâtez-vous! » me crie le Chef de division; et d'ajouter : « Envoyez-moi une partie de vos rescapés! » C'est qu'aussi bien, tous, à force de rames ou s'aidant d'esparts en guise d'avirons, ont pagayé vers le *Valmy* arrivé bon

premier. Voici la Vedette du *Chevalier Paul* remorquant prudemment baleinière et youyou pleins à couler bas; voici s'approchant à la godille, la plate du maître calfat; et voici, chevauchant la planche de débarquement, le digne commandant du défunt bâtiment; s'aidant des jambes comme font les canards de leurs pattes, ce premier en grade parmi les hôtes attendus accoste tenant sous son bras la serviette dans laquelle il a serré ses plus précieux documents; je ne serais point étonné que se rencontre parmi eux le contenu de la caisse du bord; le règlement veut qu'on ne laisse pas se perdre cent mille francs ni dix mille, si même la perte du bâtiment auquel il s'agit d'arracher la somme doit se chiffrer à des centaines de millions.

Par les accès dont nous disposons, nous sommes en peine de canaliser l'invasion. On fait donc remorquer au *Guépard* quelques unes de ces grappes humaines qu'il nous serait impossible d'égrainer sans leur faire longtemps attendre leur tour. Ils sont deux cent cinquante, ces marins sinistrés; plusieurs sont engourdis, quelques-uns contusionnés, et cela, comme bien on pense, n'accélère pas l'embarquement. Tout à la joie de leur délivrance, ils ne participent pas de l'inquiétude qui nous hante; sans doute, nous voyant venir de l'horizon, ont-ils cru d'abord avoir affaire à l'adversaire; mais le doute une fois dissipé, le spectre a paru définitivement conjuré.

Si attentif soit-on à veiller, rien de suspect heureusement ne se montre. En l'espace d'une demi-heure, la besogne est accomplie. Il reste à rassembler nos embarcations qui se sont dispersées à la recherche des isolés; l'une conduit au

Guépard un radeau pneumatique portant deux hommes auxquels on voit des traits hâves et une mine indifférente : ce sont les aviateurs d'un appareil que le *Chevalier Paul* a réussi à abattre. Le Chef de division manifeste sa juste impatience : « Hissez vos embarcations! » m'enjoint-il par projecteur. Au vrai, le zèle des patrons les a entraînés un peu bien loin; nous nous époumonons à les hélér; tout de même, le ralliement s'opère; déjà, le *Guépard* évolue. Je fais diligence pour ne pas causer de retard; sitôt les embarcations pendues aux garants et les coupées hors de l'eau, le *Valmy* met en marche. Tout autour, ce sont comme les vestiges d'une cité lacustre désolée par la crue.

Il va être 11 heures. Dans le ciel, des avions français tournoient. On examine une dernière fois ce qui surnage dans un indescriptible désordre; plus âme qui vive parmi ces débris; nous pouvons sans arrière-pensée abandonner les lieux. Insensiblement, le contre-torpilleur a pris de l'erre; le long du liston, des épaves, sucées par la marche, semblent vouloir ne pas nous lâcher. Le maître de manœuvre n'a d'yeux que pour la vedette du *Chevalier Paul*; une richesse pour qui passera là! Il faut quant à nous laisser à d'autres cette aubaine; car, comment la hisser cette belle et lourde embarcation? et les minutes au surplus sont précieuses.

Vingt nœuds! C'est la vitesse ordonnée. Enfin hors des embûches, nous poussons les machines; nouveau signal : vingt-quatre nœuds! Il s'agit d'atteindre le port.

La Division d'abord se dirige vers la terre comme pour gagner l'île de

Rouad. Les renseignements sur l'ennemi font défaut; rien ne nous a été communiqué à son sujet depuis le début de la matinée. Apparemment, nous n'avons nul péril à craindre dans l'immédiat; nos avions qui viennent de nous quitter, n'eussent pas manqué de nous avertir si quelque danger se dessinait. Grand est notre étonnement d'avoir pu librement procéder à ce sauvetage que tant de circonstances rendaient aléatoire. Avant de nous réjouir cependant, attendons la fin; cinq heures de route! Bien des choses peuvent advenir en ces cinq heures.

Après avoir gagné assez dans l'est pour distinguer confusément la côte, la Division appuie sur la droite et adopte pour cap le 170. Les officiers du *Chevalier Paul* — le hasard les a tous réunis à notre bord — content leur odyssée et les événements de la nuit. Ils ne se consolent pas ces braves, de ce coup du sort qui a frappé leur bâtiment presque en vue des rivages libanais; c'est avoir joué de malheur. Au Commandant que nous venons de repêcher, j'exprime toute l'affliction que l'événement nous cause; je ne puis m'abstenir pourtant de lui marquer qu'en l'état où se trouvait son bâtiment après l'attaque aérienne, mieux valait sans doute et pour lui et pour nous qu'il allât simplement par le fond. Encore une fois, qu'aurions-nous fait s'il était resté à flot. J'apprendrai bientôt de la bouche du Chef de Division le parti qu'il eût adopté, l'agonie du contre-torpilleur venant à se prolonger sans qu'on put espérer le sauver. Le *Guépard* et le *Valmy* auraient accosté l'épave pour transbordement immédiat des douilles et des projectiles; après quoi, une torpille eut achevé le bâtiment; si la

bande n'avait pas permis de procéder de la sorte, on se fut efforcé d'amener le navire à la côte et de l'y échouer, remettant à plus tard la récupération de son chargement.

Cent soixante et onze rescapés sont chez nous, quatre-vingt dix à bord, du *Guépard*. J'ai ainsi pour ma part, si l'on compte notre propre équipage, plus de quatre cents marins; c'est beaucoup! De cette pléthore résultent un encombrement et une confusion qui sont un sujet de préoccupation. L'officier en second m'entreprend : que faire de nos passagers? Nous convenons de leur assigner les postes de combat qu'ils eussent occupés à leur propre bord; cette solution a le mérite de la simplicité, et c'est beaucoup; elle a un inconvénient, celui de nous attirer sur la passerelle force gens inutiles; on y mettra bon ordre sans vexer personne.

A 13 heures 43, approchant de Tripoli, la Division vient au 208; l'allure est portée à 26 nœuds; nous nous formons en ligne de relèvement, et, usant d'un mécanisme qui nous est cher, nous opérons de fréquents changements de route. La crainte d'une attaque sous-marine est à l'origine de cette façon d'agir; au renseignement "douteux" de 6 heures 40, d'autres sort venus, s'ajouter :

« Dans le 80 et à 5 milles de Ramkine, un sous-marin présumé en plongée à 9 heures 50. »

« Dans le 35 et à 10 milles de Ramkine, un sous-marin » présumé en plongée à 13 heures 50. »

Et à 14 heures : « Dans le 240 et à 10 milles de Ramkihe, un sous-marin. »

Voilà bien des avertissements; il serait criminel de n'en pas tenir compte.

Pourtant, notre préoccupation majeure reste l'apparition éventuelle de la force anglaise de surface. Le Chef de Division me fait savoir sa résolution en pareil cas : « Quel que soit l'obstacle, foncer sur Beyrouth en rasant la terre ». Voilà qui est parlé net!

J'ouvre ici une parenthèse :

A quelques semaines de là, déjeunant à la table de ce seigneur de la mer, digne émule des grands lords navals d'Outre-manche, l'amiral comte Jean de Laborde, nous devons évoquer la journée du 16 juin. Et le commandant du *Guépard* d'expliquer : « Si l'ennemi m'eut barré la route, j'eusse signalé: permettez que j'aie déposé mes 250 rescapés; aussitôt fait, je ressortirai et me tiendrai à votre disposition ».

L'Amiral alors :

— Et vous croyez que votre proposition aurait trouvé audience? Laissez-moi en douter.

A quoi le commandant de Lafond :

— Je le crois...

Pour une fois, je devais penser autrement que mon mentor.

Vaguement on commence à distinguer le promontoire sur lequel Beyrouth est bâti; l'aviation amie passe sur nos têtes dans un assourdissant vacarme; sa tâche est remplie; elle devait nous protéger; elle n'a pas eu à intervenir. On peut désormais chasser la crainte; les jeux sont faits; nous sommes sûrs d'arriver sans

encombre. A l'ouvert de la baie de Djounieh flotte le corps d'un aviateur; *l'Adour* avait donc raison quand il prétendait avoir, la nuit qu'il fut torpillé, descendu son agresseur.

Un quart d'heure ne s'est pas écoulé que justement fière de son extraordinaire réussite, la Division entre au port. Sur les quais, ambulances et camions sont rangés à la file; il faut au plus vite décongestionner les deux contre-torpilleurs haletants et promis à de nouvelles aventures; il faut aussi prendre soin de ces naufragés, leur assurer le gîte et le vêtement. La Marine aurait voulu conserver un temps secrète la perte que nous venons d'enregistrer; dans ce dessein, on a d'abord prescrit de retirer aux rescapés leurs rubans légendes; le commandant naufragé obtient que cette mesure soit rapportée; ne pas tolérer que le nom de baptême du *Chevalier Paul* soit ostensiblement honoré, c'est couler une seconde fois le bâtiment, jeter sur sa fin une sorte de discrédit. Si l'on veut que son équipage lui fasse honneur sur les fronts de terre, il ne faut pas de but en blanc ravalier cet équipage au rang de troupeau anonyme. En attendant le collègue maronite dit « de la Sagesse » hébergera ces gens sans feu ni lieu.

Avant même qu'on ait disposé la planche de communication avec la terre, je me laisse tomber sur le sol; je contourne la darse pour me rendre à bord du *Guépard*; entre deux officiers qui viennent de vivre une telle journée, sans pouvoir un seul instant s'affranchir pour communiquer des formes du dialogue public, le besoin d'une courte intimité est irrésistible. Je rencontre mon Chef

quittant son bord en vue d'aller faire son rapport. Il ne dit presque rien d'abord; puis il me serre dans ses bras; à ce geste spontané je mesure ma chance, et réalise aussi ce que cette mission si heureusement remplie a suscité de tension nerveuse chez celui qui l'assuma.

Rejoignant le *Valmy*, je croise les camions emmenant nos hôtes de quelques heures; l'impression est désolante de cet état-major et de cet équipage, la veille encore ardents animateurs d'un magnifique instrument de combat. Ces hommes pourtant nous leur portons envie. Quel que puisse être leur sort à venir, ils vont jouir pour commencer du repos et de la quiétude; pour nous, la bagarre continue, les alertes, le guet fébrile, cette nuit peut-être, une nouvelle passe d'armes à la mer.

CHAPITRE VII

Dans le port, bas les feux. — L'escadre anglaise a disparu. — Nouvelles précautions contre les attaques aériennes. — Raid manqué sur Saïda. — La marine britannique rentre en scène. — L'aviation bombarde Beyrouth à la lueur des engins éclairants.

Cette nuit? Non pas cette nuit-ci, heureusement. A moins que les Anglais ne nous viennent débucher.

Un répit est indispensable; l'Amiral l'a compris; les contre-torpilleurs ce soir resteront à Beyrouth, malgré les risques certains auxquels ils y sont exposés; ils courront leur chance, chance de recevoir un mauvais coup, chance aussi de passer d'affilée huit à dix heures tranquilles.

Porteur de cette bonne nouvelle, le Chef de division vient à nous parmi les obstacles du quai; je lui épargne une partie du trajet.

— On voulait « là-haut » vous envoyer sur un coffre, le *Guépard* s'amarrant au poste sud; j'ai insisté pour qu'on vous laissât où vous êtes... cela vous va j'imagine?

— Certes! Nous avons l'expérience de la Baie de Saint-André; il n'y fait pas tellement bon recevoir la visite des avions... Franchement, je ne me sens pas moins en sécurité à l'intérieur du port; il y a bien ce voisinage de l'*Adour*; à nous deux nous formons une belle cible; mais pour une fois, passons outre aux inconvénients de cette concentration.

— C'est donc entendu; je me transporte, moi, de la Traverse au Terre-plein

et vous ne bougez pas; et s'il vous arrive malheur, vous vous en prendrez à vous-même, et à moi qui, par avance, me suis fait l'interprète de vos préférences.

Nous laissons tomber les feux en ne gardant qu'une chaudière en fonction; il faudra pour appareiller, un préavis de trois heures; depuis le 8 juin, c'est la première fois qu'une telle situation est admise. Entre chien et loup, des remorqueurs déplacent le *Guépard*. Après avoir laissé la moitié de son personnel à Beyouth, le *Souffleur* se porte à l'embouchure du Nahr el Kelb et s'y pose sur le fond. Sont seuls en patrouille, les deux autres sous-marins, les dragueurs et *l'Elan*; des lueurs d'artillerie du côté de Damour, c'est tout ce que nos grand-gardes signaleront pendant la nuit.

Un peu avant 8 heures — nous sommes le 17 juin — la surveillance aérienne rend compte : « Jusqu'au nord de Nakoura et dans un rayon de soixante milles autour de Beyrouth, rien en vue ; à Tyr, un torpilleur immobile le long de la jetée et donnant de la bande ».

Cette absence totale de menace permet quelques licences; les gens mariés ayant leur femme à Beyrouth obtiennent une permission de deux heures. Et, puisque le moment semble favorable, nous réalisons un projet trop longtemps différé : le débarquement des grenades; à deux reprises, leur présence à bord eut pu nous être funeste; délestés de ces trois tonnes de tolite truffant notre arrière, nous aurons l'esprit plus libre. Voulant mettre à profit l'éloignement des forces britanniques de surface, l'Amiral fait appareiller *l'Elan*; il ira renouveler à Saïda le modeste exploit auquel les contre-torpilleurs se livrèrent le 9 à

l'embouchure du Litani. Si nos aviateurs ne sont devenus subitement myopes, *l'Elan* n'a rien à craindre Voilà pourtant un chétif bâtiment, marchant au plus 17 nœuds, armé d'un unique canon de 100 mm. et qu'on détache en fourrageur à 35 kilomètres de son point d'appui ; le navire peut avoir une avarie ; qui l'assistera le cas échéant? Le *Valmy*; ainsi en a décidé l'Amiral de qui nous recevons à 17 heures ce message : « Mettez-vous à trente minutes d'appareillage le plus tôt possible pour recueil éventuel de *l'Elan*; prévenez dès que vous serez paré ».

Paré! Nous pourrions sans encourir de reproche, ne l'être qu'à 20 heures; mais nos machines sont mieux que tièdes; leur complet réchauffage ne saurait demander très longtemps. « Je serai en mesure d'appareiller à 18 heures », fais-je répondre; et nous prions la Direction du port de mettre deux remorqueurs à nos ordres. Parvenu devant Saïda, *l'Elan* entre en action; à 19 heures 10, il fait savoir que la terre réagit; on pouvait s'y attendre; si la riposte est du style de celle du 9 juin, le péril n'est pas excessif; il faut néanmoins compter avec un hasard malheureux; le *Guépard* ordonne au *Valmy* d'appareiller. Nous hélons les remorqueurs; soins superflus! « Je ne suis plus engagé », télégraphie notre aviso; et le *Guépard* d'annuler son signal. Dix minutes passent; *l'Elan* se dit de nouveau en butte au feu des batteries de campagne; *Valmy*, soyez prêt à partir, mande le Chef de division; encore une fois le contre-ordre suit de près; l' *Elan* a rendu compte qu'il rentrait. A 20 heures 40, il est en vue; je pose la question : " Dois-je rester à trente minutes? " — « Non! Remettez-vous à trois heures ». Les machines sont prévenues; le ronflement des ventilateurs s'apaise.

La nuit vient; la journée pour nous cependant n'est pas finie; le *Valmy* doit changer de place; deux raisons militent en faveur d'une migration. Vers le coucher du soleil, un avion britannique vient quotidiennement, semble-t-il, survoler Beyrouth à haute altitude ; pourquoi, sinon pour prendre des photographies du plan d'eau au profit des bombardiers nocturnes? Modifier après cette prospection la distribution des navires, voilà qui doit mettre un peu plus tard l'assaillant dans l'embarras. Surtout, l'Amiral n'aime pas nous savoir près de *l'Adour* et le Commandant de ce pétrolier moins encore. *L'Adour* est, dans l'enceinte du port, le grand dispensateur des alertes aériennes; il est chargé de surprendre les bruits dénonçant l'approche des appareils ennemis. Or la proximité du *Valmy* rend l'écoute impossible; nous sommes très imparfaitement silencieux; nous connaissons le grief; il est fondé; nous nous sommes ingéniés à faire en sorte qu'il le fut moins; nous avons isolé le sifflet dont le clapet, mal assis sur son siège, laisse fuir la vapeur dans un perpétuel grésillement; on a mis une sourdine aux réfrigérants des soutes à munitions; remèdes insuffisants, car subsiste le ronflement des ventilateurs de chauffe; et on ne peut les faire taire, puisque nous sommes tenus de conserver une chaudière allumée.

Les ténèbres sont presque totales quand les mariniers du port montent à bord. Leur commandant les a accompagnés; il s'offre à diriger le mouvement, l'équipage prêtant son concours. Je ne demande pas mieux; de quoi s'agit-il à tout prendre? D'aller en face bien sagement à grand renfort d'aussières et de remorqueurs; il n'y faut que de la patience et du zèle. A dire vrai, les

pyroscaphes qui doivent nous déhaler ne sont pas de grande race. Eh bien! On ira doucement. Je vais dîner avec mon habituel commensal auquel j'ai infligé une attente vraiment excessive. Sur nos têtes, c'est un brouhaha symptomatique de la confusion régnante. Bien que les hublots et la claire-voie soient hermétiquement clos — l'impérieuse nécessité de ne laisser aucune lueur filtrer au dehors nous met au régime de l'autoclave — nous pouvons nous croire sur le champ de foire; on s'agite, s'interpelle.. « Est-on paré derrière? — Non, on n'est pas paré. — Où est la chaloupe? — La chaloupe est devant. — Qui lui a dit d'aller devant? » Non, en vérité! On n'est pas paré; et il n'est nullement besoin de monter là-haut pour s'en persuader. Quoi d'étonnant! L'obscurité est telle que pour, s'y reconnaître dans ce fatras de chanvres et de fils d'acier, éliminer cette glu qui nous tient, il faut tâter chaque bitte.

Un peu plus tard, quand je me retrouve *sur* le pont, c'est à peine si nous venons de décoller du quai; sans doute est-ce le premier pas qui coûte; en l'occurrence plus que jamais : ce môle de Beyrouth est en abomination aux coques fragiles; le gros œuvre est à nu; le revêtement s'en est allé par la faute des mauvais temps d'hiver; le béton, sans préjudice de sa rudesse, pousse à l'extérieur des ergots métalliques qui font frémir. Observant la façon dont les choses vont ou plutôt ne vont pas, je demeure attentif à cette bacchanale. Nos assistants sont le *Marseillais* et deux chaloupes à vapeur juste aptes à mouvoir des chalands; c'est l'anarchie des bornes volontés et des talents mal assortis; on

tire à hue et à dia; le *Valmy* cède aux impulsions les plus désordonnées; à la fin on s'énerve; d'un impétueux coup de collier le *Marseillais* nous mène droit sur le *Guépard*...

— Holà! Calmez cet insensé... Nous avons de l'erre en avant... beaucoup trop...

J'ai pris des repères parmi les formes vagues environnantes.

Le chétif amarré à couple, tête bêche, y va de tout son cœur pour freiner le mouvement intempestif ; l'autre ayant stoppé, on maîtrise l'impulsion; et nous voilà culant et évoluant dans le bon sens Mais avec quelle lenteur! Le malheureux qui s'emploie à nous mettre sur le chemin du but, dispose d'une puissance ridicule ; il traîne, outre notre propre masse, son grand frère réduit à l'inaction ; comme on disait d'un officier dans ses notes : «Fait ce qu'il peut, mais peut peu ». Le diable est qu'on n'y voit goutte.

Rassuré pour l'essentiel, je songe à nos pittoresques vagabondages passés, en aussi galant équipage, sur les eaux bleues mouchetées d'écume de la rade de Toulon; aux « vétérans », comme on appelle nos mariniers sédentaires, arrivant par essaim dans leurs longues embarcations à l'épreuve des rudes accostages, au flegme ordinaire et aux colères occasionnelles du spécialiste chargé de la manœuvre, à ses invectives : « Eh bien la *Gazelle!* Vous dormez?... Doucement le *Rhinocéros*, plus vite *l'Hippopotame*... En avant le *Chameau*... En arrière le *Mammouth*... " On se serait cru chez Barnum. Ma songerie prend fin brusquement, car voici les cloches en branle et les mitrailleuses à l'œuvre; pas

celles du *Valmy*! J'ai prié qu'on leur mit un bâillon; nous sommes au milieu du plan d'eau; une belle cible! En faire jaillir les étincelles serait la désigner au regard scrutateur des bombardiers. Du *Guépard* et de *l'Adour* pour ne nommer qu'eux, c'est à qui couvrira la pétarade du voisin; on ne s'entend plus; mais le danger a stimulé l'attelage poussif; chacun réalise qu'il faut coller au quai le plus tôt possible; nécessité fait loi; nos gaillards secouent leur nonchalance tout orientale, et, tandis que le tumulte s'apaise, que l'alerte prend fin, cette peu divertissante navigation touche à son terme.

— Envoyez « de suite » un traversier³¹.

C'est dans les circonstances les plus ordinaires et sous toutes les latitudes, la grande idée de la passerelle; cette idée, sitôt exprimée par une voix autorisée, a le don — nous le pouvons encore une fois constater — d'exciter au plus haut point l'émulation parmi ceux qui détiennent ce trésor, un lance-amarre. Naturellement et comme toujours, les premières performances sont vouées à l'insuccès; Il s'en faut de cinquante centimètres que la recrue mobilisée sur le quai pour y prêter ses bons offices en compensation de la distraction qu'on lui procure, cueille au vol ce premier filin qui doit tout résoudre. L'exploit est à recommencer; et quand on recommence, il s'en faut encore d'une longueur de bras; pourtant le navire s'est, dans l'intervalle, rapproché de plusieurs mètres; comprenez qui pourra.

³¹ Traversier : amarre appelant du travers, par opposition à amarre de bout ou de pointe et à « garde montante » agissant sur le navire dans le sens longitudinal.

Pendant que les émules du discobole antique rivalisent de la sorte, les remorqueurs mal à l'aise, recueillent quelques aménités :

— Et alors, le *Marseillais* ! Vous ne voyez pas que votre remorque est coincée... Faites en arrière... Ah ça! Allez-vous faire en arrière, oui ou non?

— Attention au garde hélice, qu'on vous dit... un ballon à tribord!... Ah, soldat!³²

Mais ces objurgations et le cortège de jurements qui les accompagne se perdent dans la nuit. Pourtant les choses s'arrangent; l'homme providentiel a fini par se saisir du lance-amarre en mettant le pied dessus tandis qu'il filait comme une couleuvre sur la dalle du quai; l'aussière a été capelée sur le bloc de fonte; au traversier, une amarre de pointe est venue s'ajouter, puis une garde montante; à chaque fois, les voix descendaient d'une octave.

C'est sur un ton fort calme qu'on interroge courtoise met le chef de l'équipe arrière : « Est-on bien comme ça? » Non, il paraît qu'il faut avancer...

— De combien?

— De dix mètres.

— Virez l'amarre de bout!

Je fais une dernière recommandation : surtout qu'on nous bride bien l'avant; nos hélices n'est-ce pas, nos précieuses hélices, qu'il faut préserver de tout frôlement contre la pierre! Et voici l'exode des vétérans; ils s'en vont qui les mains dans les poches, qui tenant les torons de secours, qui le viatique du parfait

gabier, un sac poisseux renfermant marteau, burin, chasse-goupille...

Sauf une nouvelle alerte à 3 heures 20, la nuit s'écoule exempte d'incident. Le 18, au début de la matinée, l'Amiral se rend à bord des contre-torpilleurs. Il complimente nos hommes de leur belle attitude sous le feu; « quelle n'a pas été ma joie en apprenant l'autre jour que vous aviez gravement avarié l'un de vos adversaires! ». L'Amiral poursuit : Maintenant, il ne s'agit pas d'en rester là; vous avez une réputation à soutenir. J'ai consenti hier à *l'Elan* la faveur d'aller bombarder la terre; il me tardait que cet avis ait la satisfaction de participer lui aussi aux actions de guerre; ce sera votre tour cet après-midi d'aller assister vos vaillants camarades de l'Armée; un simple carton d'ailleurs... les navires anglais se sont retirés dans le sud; s'ils revenaient, j'en serais le premier averti par l'aviation; c'est donc une distraction que je vous procure; rien qui puisse vous exposer à des périls ressemblant, fût-ce de loin, à ceux que vous avez si bravement affrontés...

A 9 heures 54, cloches et sirènes donnent de la voix. Vers midi les fâcheuses commères se rappellent encore à notre souvenir; leur zèle fait du bruit, mais c'est tout le bruit qu'on entend. Arrive ensuite le message qu'annonçait l'allocution de l'Amiral : « Appareillage au plus tard à 14 heures 45 ». Sur ces entrefaites, le Directeur du Port survient nanti de plans et cartes ; il motive aussitôt sa visite : l'agressivité des avions torpilleurs britanniques oblige à des précautions qu'on pouvait juger superflues avant les attaques dont furent

³² Pris en dérision pour désigner quelqu'un qui n'entend rien aux choses de la mer.

victimes *l'Adour* et le *Chevalier Paul*. A Beyrouth, les ouvrages construits contre la mer, opposent certes un obstacle à l'emploi de la torpille d'avion; quelque poste qu'occupent néanmoins les contre-torpilleurs dans le périmètre des jetées, c'est se leurrer que les croire à l'abri; aussi va-t-on mettre en place un filet Bullivan allant de l'enracinement de l'Epi à l'angle avancé de la Traverse; le plan d'eau protégé sera donc approximativement inscrit dans un triangle rectangle, le filet formant l'hypothénuse, les quais alloués aux contre-torpilleurs les côtés de l'angle droit. C'est renoncer à toute modification pré-nocturne du plan d'amarrage; mais puisque *l'Adour* est impotent, qu'il tient d'autre part à son splendide isolement, il n'est pas tant de répartitions possibles des navires présents. Les postes protégés ne seront d'ailleurs occupés qu'après la reconnaissance photographique; de jour, s'ils ne sont à la mer, le *Guépard* et le *Valmy* se tiendront sur coffre en baie de Saint-André; le soir, ils iront se blottir dans le port et on rabattra sur eux la cote de maille, sauf à libérer de nouveau le lendemain les deux inséparables. J'enregistre sans déplaisir qu'on a renoncé aux vagabondages nocturnes. Au vrai, tous tant que nous sommes, nourrissons des illusions sur l'immunité que pourrait nous garantir contre les bombes cet autre perpétuel danger, la période de nouvelle lune dans laquelle nous entrons. Quoi qu'il en soit, voilà du travail pour les mariniers du port; à gréer notre crinoline, ils ne chômeront pas d'ici le coucher du soleil; nous non plus, car on n'a pas oublié que l'Amiral nous a promis une excursion à Saïda.

Le premier, à 14 heures 45, le *Valmy* appareille. Ce poste qu'il nous fallut la

veille tant de persévérance pour aller occuper, nous le quittons avec la plus grande aisance, et c'est chose bonne à constater ; car en temps de guerre, un amarrage laborieux ne comporte que des désagréments, tandis qu'à ne pouvoir s'en aller promptement, on risque le pire; la brise, s'il y en a, souffle invariablement de l'ouest; elle vaut à elle seule un remorqueur En rade, le *Guépard* nous rejoint; sans hâte, la Division double Ras Beyrouth et gagne dans le sud. Des avions assurent notre éclairage éloigné; si l'un d'eux venait à se trouver en difficulté, *l'Elan* lui prêterait assistance. Nous examinons la carte, l'emplacement des objectifs à battre; le *Guépard* s'en prendra à ceux qui se trouvent à la lisière sud de l'agglomération, le *Valmy* à ceux situés au nord. L'entreprise doit réussir, moyennant une collaboration précise des bâtiments avec nos avions de bombardement; les premiers obligeront les batteries terrestres à se démasquer; ils fourniront aux seconds des objectifs exactement repérés; nos obus étant sans efficacité contre les objectifs en cause, c'est des bombes seules qu'on attend un résultat; des obus d'ailleurs, nous n'en possédons plus tellement. L'ordre prévoit donc une passe très courte débutant à 17 heures; dès 17 heures 15, les contre-torpilleurs se replieront sur Beyrouth, et ce sera le tour de l'aviation de montrer ce qu'elle sait faire.

Pour assurer l'arrivée sur les lieux en temps utile, la vitesse à 15 heures 30 est portée de 14 à 24 nœuds. Il fait clair dans toutes les directions, et c'est au mieux; l'essentiel est de n'avoir pas de surprise du côté de la mer. Au-delà de Damour, le Chef de division prend son indépendance de manœuvre; liés dans le

temps, nos rôles ne le sont pas dans l'espace; il suffit de faire route de conserve pour pouvoir s'il en était besoin, se concentrer sans délai.

Voici que Saïda maintenant sort des eaux et de l'ocre des sables ; Saïda où les Britanniques sont depuis quarante-huit heures établis; à son front, un diadème de frondaisons où les oranges sont comme gemmes serties dans le jade. Nous nous proposons de reconnaître les lieux; ensuite nous prendrons du champ et, à l'heure dite, nous irons droit à la côte lui décocher nos traits. Tandis que j'explore avec les jumelles...

— Le *Guépard* vient en grand sur la gauche! Le fait est qu'il vire de bord et augmente de vitesse. La surveillance aérienne aurait-elle donné l'alarme?

— Signaux du *Guépard*!

Ralliez-moi, ordonne-t-il; et de s'en aller rapidement vers le nord.

— A gauche quinze... deux cent quarante tours! Nous superposons notre sillage à celui du guide. La raison de cette volte-face? Je l'apprendrai en arrivant au port : en présence d'une situation subitement aggravée dans l'intérieur, le Général en Chef a renoncé à l'opération de Saïda; l'aviation est nécessaire à Djezzîn.

A 17 heures 45, nous donnons dans la passe; l'instant d'après les contre-torpilleurs sont sur coffre. Si peu que nous ayons consommé, il faut compléter les soutes; la citerne ira au *Guépard* puis au *Valmy*; tous deux, à 20 heures 15 s'amarreront dans le port et mettront bas les feux. A 19 heures, le *Valmy* attend encore son combustible; nous proposons de l'embarquer dans la darse; au poste

de rade qui est le nôtre, la houle se fait sentir; la nourrice pourrait s'en trouver mal; l'argument fait impression sur la Direction du port; elle a de la tradition : la perte du plus misérable de ses youyous l'emporte à ses yeux en graves conséquences sur l'échouage d'un navire de ligne. Arrivant à quai, nous sommes accueillis comme jamais auparavant; c'est à qui s'emparera de nos aussières, nous poussera par ici, nous déhalera par là; c'est qu'aussi bien nos assistants ne seront au bout de leur peine qu'après avoir élongé le filet qui est l'innovation du jour. On nous presse de mettre notre étrave aussi près que possible de l'extrémité du quai; notre protection en sera mieux assurée. Or donc, bâbord en avant lente... virez l'amarre de pointe... choquez derrière à la demande... stoppez... changez le traversier... ne laissez pas forcer la garde-montante... bâbord en arrière lente... stoppez... tournez comme ça... Rien de très original en somme.

Tandis que le lourd filet se rabat et nous fait prisonniers de son réseau de mailles entrelacées, *l'Elan* et les sous-marins s'éloignent de la base. Peu après, la cloche de *l'Adour* retentit; en coïncidence avec celle du *Guépard*, la nôtre s'associe; et voilà les mitrailleuses en délire. Des bombes, comme la veille, font des victimes dans le quartier du Fleuve; la Shell, ce n'est pas nouveau, semble visée; les dieux encore une fois sont avec elle.

En bienheureux, j'ai pu m'étendre; on gratte à la porte; qu'est-ce encore? Le fidèle Mahé apportant l'eau fraîche. Grâce lui soient rendues! Il est la Providence; car vraiment on étouffe dans la tôle.

5 heures le 19 juin. On frappe, sans ménagement cette fois...

— Entrez! Qu'y a-t-il?

— Commandant, un message d'extrême urgence!

— Donne-le moi!

Je me frotte les yeux, secoue cette torpeur qui, par les nuits torrides, engourdit l'être aux approches du jour; je lis : « Poussez les feux! Ennemi en vue! » Dans sa concision toute militaire, le message rend un son de trompette guerrière; les ordres succèdent aux ordres; l'ingénieur mécanicien est invité à faire vite. Une journée radieuse s'annonce. Dégagé du Sannine, le soleil projette notre ombre sur le mur clair des proches constructions; des rumeurs vagues nous viennent de la ville. Là n'est pas ce qui nous occupe; bien plutôt la perspective immédiate. Que n'avons nous ravitaillé dès hier! Si la citerne n'arrive pas sur-le-champ, nous risquons de partir avec du vide dans les soutes. Par bonheur, les services du port font diligence : remorqueurs, citerne, tout vient à la fois; et déjà on s'occupe de dégager le filet.

Mais pourquoi cet émoi soudain? Il n'y a pas si longtemps que chaque jour à l'aube, l'escadre anglaise se montrait sur la côte où elle n'étonnait plus personne. Sans doute! Mais aussi, cette escadre était un peu, depuis trois fois vingt-quatre heures, comme si elle n'était plus. Sa réapparition surprend; on y veut voir des intentions ténébreuses; nos adversaires songeraient-ils à venir bombarder Beyrouth? Non pas! Cette fois du moins. Voilà qu'ils se retournent; à 6 heures 21, l'aviation transmet: « Dans le 220 et à 15 milles de Ras Beyrouth, un croiseur, quatre torpilleurs et six avions de chasse route au 210 ».

L'interprétation est immédiate : ils s'en vont. Mais que venaient-ils faire alors? Reprendre simplement leurs interventions contre la terre. Après les attaques de dimanche, l'Amiral anglais avait jugé bon de se replier; les avantages que les troupes britanniques pouvaient attendre d'un soutien maritime ne justifiaient pas les risques à faire courir à la flotte. Or ces deux agités, le *Guépard* et le *Valmy*, auxquels on croyait avoir décoché plus d'une flèche acérée en cette aube de lundi, ont poussé l'insolence jusqu'à venir parader devant Saïda; pareille incartade ne pouvait se renouveler. Et l'amiral King de se porter de nouveau en avant, sagement accompagné d'avions de chasse; pour nous couler dans l'enceinte du port? L'idée en est venue au Commandement britannique.

« L'avance des troupes britanniques sur le rivage, écrit l'auteur anglais, avait maintenant atteint la rivière Damour où les troupes se trouvaient en face de la résistance la plus forte qu'elles eussent rencontrée et l'on décida de s'arrêter momentanément jusqu'à ce qu'on eut avancé davantage à l'intérieur. A l'exception par conséquent de courts bombardements effectués à l'aurore dans la région de Damour, l'armée n'avait plus besoin de l'appui de la marine royale et ne pouvait plus fournir un appui sérieux de ses avions de chasse pour une activité de jour à la mer...

Pendant cette période l'objectif principal de l'Amiral King fut donc d'empêcher les destroyers de Vichy basés sur Beyrouth d'harasser les troupes britanniques du rivage et d'empêcher l'arrivée de renforts en navires et en

matériel. Le 17 Juin, il transféra son pavillon sur le croiseur «Naiad³³» qui arrivait d'Alexandrie pour remplacer le «Phoebe» qui regagna ce dernier port le lendemain.

La tactique employée par les destroyers de Vichy était de sortir par surprise, de courir rapidement vers un point donné, d'y paraître un instant et de profiter de leur supériorité de vitesse pour s'échapper dès qu'un navire britannique était signalé. Cette tactique qui ne donnait aucun résultat effectif était ennuyeuse. Il aurait été très facile d'aller bombarder les destroyers de Vichy dans le port de Beyrouth, mais on ne pouvait accepter le risque d'endommager la Ville³⁴. »

Quelques coups de canon — une quarantaine — contre nos retranchements dans la région de Damour, et l'adversaire disparaît. A 9 heures on ne le signale plus nulle part en mer, exception faite d'un destroyer au nord de Saint-Jean-d'Acre; sa couverture aérienne à bout d'essence, l'amiral King aura jugé expédient de se retirer. Les contre-torpilleurs ont reçu l'ordre de se mettre à une demi-heure d'appareillage. L'unique résultat de la brutale mise en garde est le retour de ce climat lancinant dont on s'était un peu déshabitué. Les alternances de quiétude et d'inquiétude sont pires que le perpétuel qui-vive; les accalmies certes profitent à la régénération des forces physiques; mais le moral se ressent des brusques réveils succédant aux périodes de détente.

³³ *Naiad*, même type que *Phæbe*.

³⁴ G. Stitt, op. *cit.*

Après que, vers 13 heures, profitant de l'éloignement de nos chasseurs, les bombardiers britanniques ont opéré sur l'avant-port, le *Guépard* et le *Valmy* sont invités à se tenir prêts à appareiller. Puisque de nouveau le champ est libre, c'est le cas de reprendre l'opération combinée Air-Marine qui avorta la veille. Ainsi pense l'Amiral avec la vision claire et complète qu'il possède de la situation; les équipages sort, eux, mal renseignés; leur montrerait-on tous les messages parvenus à l'état-major, mettrait-on sous leurs yeux cartes et documents, ils accuseraient la carte de fausseté, tiendraient les renseignements pour inexacts. Ils font le rapprochement entre le coup de clairon qui les mit sur pied à l'aube et cette invité à prendre la mer incontinent. Comme on ne leur explique pas à quelle préoccupation répond cette invite, qu'on n'a pas à le leur expliquer; qu'à l'échelon des officiers embarqués, on serait d'ailleurs bien en peine de le faire, l'idée s'impose avec force : les Anglais reviennent; on va les combattre à un contre cinq, sans guère de munitions, avec des machines fatiguées, des coques sales; une vague de méfiance déferle. Le Commandement en a conscience. Faut-il pour un bénéfice tout illusoire (ces raids sur la côte comme; le souligne le récit anglais sont sans portée militaire), faut-il, disons-nous, forcer son talent, passer outre aux inconvénients? A 17 heures 26, après trois longues heures d'attente, les contre-torpilleurs reçoivent l'ordre de laisser tomber les feux.

Vient la nuit, les dispositions étant les suivantes : les deux contre-torpilleurs derrière le filet pare-torpilles; le *Caiman* et le *Souffleur* au repos sur le fond au Nahr el Kelb; *l'Elan* dans le bassin intérieur; en grand-gardes, le

Marsouin et la section de dragage. Nous sommes presque au changement de lune. Il fera sombre jusqu'à l'aurore; faut-il y voir un gage de sécurité? On l'eut pu croire et nous avons donné dans cette illusion ; elle se dissipe de bonne heure. A peine l'obscurité est-elle établie que Beyrouth s'illumine; pour chasser les ténèbres, les Anglais ont eu recours aux engins éclairants. Un peu partout, mais principalement dans le nord, les étoiles factices naissent et lentement descendent, laissant après elles un léger sillage de fumée blanche. La voûte céleste rougeoit par endroits. Incessamment enrichie de nouveaux astres, la constellation diabolique s'étirole à la base à mesure qu'elle décline. Le port entier apparaît à nos yeux éblouis peuplé de grands fantômes noirs. Obéissant à un réflexe inconsidéré, les armements tirent en direction des engins; or les assaillants ont déjà déserté la zone dans laquelle ils ont mis en œuvre leur stratagème; ils seront allés tourner au-dessus de la terre pour bien voir se profiler leurs objectifs, et maintenant les bombes tombent : trois ou quatre dans l'ouest, d'autres aux environs de la jetée, d'autres près de son enracinement, d'autres enfin à côté de nous. C'est alors un grand vacarme de tôles froissées, de gravats effondrés, de vitres brisées; puis, les armes s'étant tues, on ne perçoit plus, dans la nuit rentrée en possession de son domaine, que le murmure de l'eau giclant par les conduites sectionnées. Bientôt des appels; des voitures promènent leurs yeux glauques le long des quais; elles vont auprès de l'*Elan*; ce sont des ambulances. Le « petit frère » a plusieurs blessés graves; il achevait son amarrage quand l'alerte a commencé; entre les hangars et le cargo *Lesbian*

considérablement déjaugé, l'avis pouvait certes se croire à l'abri; la fatalité a voulu que des bombes tombent à quelques mètres de son étambot; les éclats ont mitraillé le personnel de la manœuvre arrière.

Etincelant, le jour se lève. L'escadre britannique a décidément repris ses habitudes; dès 5 heures elle est devant Damour; deux destroyers opèrent le long de terre, deux autres accompagnent un croiseur au large. A 9 heures, plus un navire! Comment n'être pas tenté d'en profiter? A peine la veille, les contre-torpilleurs ont-ils reçu l'ordre de mettre bas les feux, qu'un message a laissé prévoir l'appareillage pour le lendemain 9 heures. Mais 9 heures passent et nous apprenons qu'on renonce; provisoirement? Définitivement? Le libellé de la communication ne le dit point.

Quatre alertes au cours de la journée nous causent seulement le déplaisir d'avoir à redouter quelque chose; les avions ennemis ne viennent pas sur Beyrouth, ou, s'ils y viennent, c'est fort discrètement. Comme la veille infidèles à leurs coffres, les contre-torpilleurs demeurent à quai. La vie en est facilitée et les risques n'en sont pas accrus. *L'Elan* a été atteint dans le port pour n'avoir pas voulu passer la nuit en rade où il s'estimait moins en sécurité; affaire de hasard, le contraire eut pu se produire. A quai, nos liaisons sont tellement facilitées! Et quelle détente n'éprouve-t-on pas en arpentant de temps à autre la terre ferme. A qui goûte ce plaisir, hors le rayonnement des tôles ardentes, le *Valmy* montre l'orgueilleuse laideur de son teint privé de soirs. Jaunies par les fièvres que connurent les chaudières en plus d'un moment critique, les cheminées sont au

stade de la desquamation; les écailles et les cloques les recouvrent; le vert de gris afflige leurs bagues jadis brillantes comme des alliances. Le pont est encombré d'objets les plus disparates, bancs, tables, hamacs, prélaris pour lesquels le savon n'est plus qu'un lointain souvenir. L'équipage lave quand il peut, tantôt ceci, tantôt cela; les postes ont été désertés; on couche, on prend son repas à l'air libre. Les flancs du navire surtout disent ses épreuves : pustules, coulées de mazout et d'huile par les rivets, balafres infligées par les chalands, les remorqueurs, les citernes; le liston de bois sue la misère; plus abondante et longue que jamais, la barbe déshonore la carène; squelettiques, les défenses en manière de fagot, subissent, gémissantes, leur ultime supplice.

CHAPITRE VIII

Arrivée du *Vauquelin*. — Il nous apporte des munitions. — Métamorphose de la Division. — Attaque aérienne de jour. — Le *Vauquelin* indisponible. — Inauguration d'un lieu de repos pour les équipages.

A 16 heures 30, ce vendredi 20 juin, les ordres suivants parviennent à bord:
« La 3^o division de contre-torpilleurs appareillera vers 19 heures pour mouiller ostensiblement à Djounieh; elle appareillera ensuite discrètement, la nuit faite, pour croiser en mer dans le nord de Ras Beyrouth. *L'Elan* appareillera à la nuit pour mouiller en Baie de Saint-Georges. Le *Caïman* et le *Marsouin* appareilleront en temps voulu pour avoir pris poste en barrage à 22 heures. »

Ces ordres témoignent d'une nouvelle évolution dans les conceptions du Commandement en matière de sécurité nocturne. On pouvait croire qu'en l'absence de lune, les navires, judicieusement amarrés à quai et confondant leur silhouette avec celles des constructions avoisinantes, seraient des cibles mal commodes pour les observateurs aériens. L'emploi des engins éclairants à remis tout en question. *L'Elan*, le mieux dissimulé, a été atteint. Peut-être ne fut-il pas expressément visé; pourquoi s'en prendre à lui quand s'offraient deux objectifs autrement tentants? Ceci ne change rien au fond de l'affaire : une seule formule a jusqu'ici préservé la Division navale du Levant des bombardements de nuit, la croisière hors Beyrouth et les mouillages sur la côte; cette formule est assortie, il est vrai, de risques d'une autre espèce : on s'expose à rencontrer l'ennemi flottant. Ces risques, les contre-torpilleurs les accepteront pendant la nuit qui

vient; il les accepteront d'autant plus délibérément qu'on attend d'ici quelques heures — le Commandant de Lafond vient de m'en faire confiance — l'arrivée du *Vauquelin* renouvelant la tentative du *Chevalier Paul* son frère disparu.

Ainsi, l'Amirauté française n'a pas laissé fléchir sa résolution d'adjoindre coûte que coûte un troisième bâtiment à la division *Guépard-Valmy*; ainsi, et pas plus tard que demain, nous serons trois navires de combat, bien pourvus en munitions et auxquels on croira pouvoir demander l'impossible. Nécessité politique?

Peut-être; aberration militaire, sûrement. Grâce au renfort qui nous arrive, nos chances seraient certes augmentées, si nous étions sur mer presque à égalité avec les Anglais. Dès lors que nous leur sommes et leur resterons considérablement inférieurs par le nombre et la classe des bâtiments en présence, le seul résultat sera d'accroître une mise perdue d'avance. Si, pour des fins qu'une saine tactique réprouve, on était disposé — et l'événement prouve qu'on l'était — à consentir le sacrifice supplémentaire non pas d'un seul mais de deux contre-torpilleurs choisis parmi les plus neufs et les plus précieux, ne convenait-il pas alors de les faire partir ensemble? Que si les fins susdites étaient impérieuses, n'était-ce pas le cas d'envoyer dans le Levant, non pas sans doute la Flotte de Toulon tout entière qui n'eut pu trouver sa subsistance ni en Crète ni à Beyrouth, mais un détachement tel que le Haut Commissaire ne pût dire qu'on lui avait dispensé une simple aumône? L'issue de la campagne n'en aurait pas été modifiée; mais la Marine aurait payé à proportion de la place qu'elle s'était

arrogée dans la gestion des affaires publiques. Il n'est pas démontré au surplus qu'un renforcement substantiel de nos moyens navals dans le Levant n'aurait pas causé du désagrément à nos adversaires. Ce qu'ils écrivent aujourd'hui montre assez quel était alors leur souci de prévenir un tel renforcement susceptible, en prolongeant la bagarre, d'augmenter l'usure d'une flotte tellement éprouvée déjà par le désastre de Grèce. A posteriori, tout s'explique si tout ne se justifie pas : il fallait doser l'appoint en considération des exigences d'une résistance appropriée par sa vigueur et sa durée aux buts vers lesquels tendaient les négociations incessantes de Wiesbaden. Et puis, de grands événements se dessinaient dans l'est européen, lesquels pouvaient changer la face des choses. D'ici qu'on y vit clair dans le sort de l'Orient, il importait que la France pour y conserver sa place, eut consenti certains sacrifices.

Le mouvement du *Chevalier Paul* avait été complaisamment annoncé à tous les échos de la Méditerranée. La Syrie faisait tête, la marine du Levant comme l'armée s'était battue; on ne les abandonnait pas; et de la sollicitude qu'on leur vouait, on donnait aussitôt une preuve tangible. Les indiscretions malheureusement, qu'elles obéissent ou non à des préoccupations d'essence psychologique, ont inexorablement une incidence militaire ; on devait en faire, dans le cas du *Chevalier Paul*, l'amère constatation. Pour le mouvement du *Vauquelin*, on s'est cantonné dans une réserve scrupuleuse.

Elle n'a pas empêché que l'aviation britannique ne fût aux aguets. Le zèle de cette aviation vient, ce 20 juin, de trouver sa récompense : aujourd'hui à midi,

le *Vauquelin* a été découvert dans les parages de Chypre. Les circonstances sont, il est vrai, plus favorables qu'elles ne furent lors de la précédente tentative; la découverte semble avoir été tardive; et puis les conditions sont médiocres pour une attaque aérienne à la torpille ; de jour, la surprise indispensable est exclue ; de nuit, la lune étant nouvelle, le *Vauquelin* a la partie belle.

Mais qu'il ait été signalé au Commandement britannique n'en est pas moins très inquiétant. L'escadre anglaise qui se porta déjà à la rencontre du *Chevalier Paul*, sait à présent qu'un deuxième contre-torpilleur est attendu à Beyrouth le 21; ce que nous redoutions pour nous-mêmes le 16 en revenant des lieux du naufrage, logiquement doit se produire demain : avant d'atteindre sa destination, le *Vauquelin* doit se voir barrer la route par l'adversaire. C'est en prévision de cette éventualité que le *Guépard* et le *Valmy* prennent la mer; il s'agit de soutenir au besoin l'arrivant. Le soutenir! Dans quelles conditions en vérité! Mieux vaut n'y, pas trop penser.: ce combat devant décider du sort des trois bâtiments, nous aurons à le livrer sans cohésion intime, sans la moindre entente préalable, en ordre dispersé et affligés de ce handicap supplémentaire que constitue l'identité des colorateurs de gerbes pour deux des tireurs; car on n'a pu disposer à Toulon d'un bâtiment réunissant toutes les conditions requises pour son intégration rationnelle dans la division à renforcer. Voilà donc pour l'amiral King une magnifique occasion d'en finir, non seulement avec le nouvel adversaire mais avec les deux antagonistes de la première heure. Que les croiseurs et les destroyers anglais prennent seulement position à la hauteur de Chekka ou de

Djebail, ils verront venir du nord un adversaire presque sans mazout, du sud, à la rescousse, deux adversaires presque sans munitions. Cette occasion, l'ennemi va la laisser échapper! Félix qui potuit rerum cognoscere causas.

20 heures. Le *Guépard* et le *Valmy* s'en vont. On a renoncé à cette feinte que devait constituer le séjour momentané à Djounieh. Nous gagnons directement le secteur de croisière, ce segment du méridien de Ras Beyrouth compris entre deux points respectivement distants de 4 et 12 milles du Phare.

Une méprise survient à 22 heures entre le *Caiman* et une vedette des Douanes; l'embarcation reçoit de notre sous-marin une rafale de mitrailleuses; petit fait divers! Mais voici du *Marsouin* une autre nouvelle; celle-là est grave : « Dans le 320 et à 19 milles de Ras Beyrouth, des bâtiments de surface en nombre indéterminé route au 20 à minuit ». La position mentionnée par le *Marsouin* se situe au nord du parallèle limite de notre croisière; la route prêtée à la formation ennemie mène celle-ci droit sur Lattaquié; bref, la manœuvre se dessine qui doit faire obstacle à l'arrivée du *Vauquelin*, le refouler et bientôt le détruire; car, s'il surclasse, lui, son adversaire sous le rapport de la vitesse, il est à court de combustible; de quoi prolonger une heure ou deux, pas davantage.

Dès la naissance du jour, la Division prend ses dispositions de combat; elle est alors à toute proximité de Beyrouth; après avoir quitté son axe de croisière, elle va et vient en ligne de front, entre la Baie de Saint-Georges et le Phare. Une avarie qui ne saurait être réparée avant plusieurs heures, limite à 24 nœuds la vitesse maximum du *Valmy*. Peu après, la visibilité s'étant améliorée, nous

apercevons dans le nord-ouest deux croiseurs et une demi-douzaine de destroyers. Oh chose étrange! Ils s'en vont paisiblement vers le sud, tout comme lundi dernier vers la même heure ; mais lundi dernier, à cette heure-ci, le *Chevalier* Paul était blessé à mort, tandis que le *Vauquelin*, aujourd'hui... approche de Tripoli comme nous l'apprenons dans l'instant qui suit.

Anxieusement, nous suivons des yeux les Britanniques. Puissent-ils persévérer au cap qui de nous les éloigne; le salut du *Vauquelin*, notre sort à nous-mêmes tient à un fil ; on voudrait que ces huit ou dix navires là-bas eussent des voiles et qu'on put souffler dedans. Pour mieux surveiller l'escadre anglaise, le *Guépard* et le *Valmy* s'avancent dans l'ouest au-delà de Ras Beyrouth, mais non tellement que du large on les puisse voir; imperturbablement, les autres continuent et disparaissent de notre horizon; ouf!

Le sémaphore confirme : « A 16 milles dans l'ouest, deux croiseurs et six torpilleurs anglais route au sud à 6 heures ». Au tour de *l'Adour* de nous combler d'aise par cet avis émanant de l'Amiral : « Notre ami venant du nord sera ici dans une heure ». Ainsi, le *Vauquelin* arrive au moment précis où le dispositif conçu pour l'intercepter s'efface bénévolement pour laisser la voie libre. Si le bâtiment n'avait pris un peu de retard en engolfant à la hauteur d'Adalia, l'accrochage avait lieu au petit jour devant Chekka!

Dans une heure, a dit l'Amiral; mais depuis la rédaction du message, le temps a passé; ce n'est plus dans une heure, c'est tout de suite..;

— Là-bas!... Oui. le voilà!... C'est lui... Qui serait-ce d'autre?...

C'est lui en effet, le beau navire venu de France; il est 6 heures 50; il y a vingt minutes que les mâtures anglaises se sont perdues dans le lointain. D'Aley, là-haut, on doit les voir encore merveilleusement, comme on doit voir aussi le *Vauquelin*, comme on nous voit sûrement nous-mêmes; et ce doit être une curieuse énigme pour qui tente de l'éclaircir : ce français semblant de toute sa vitesse vouloir atteindre ces huit anglais indolents, tandis que sous le Phare, deux bâtiments jouent les spectateurs.

La mâture frêle a jailli de l'eau comme un brin d'herbe; maintenant, c'est la coque elle-même qu'un effet de mirage fait voir portée par une nuée; maintenant encore, ce qui n'était que forme vague se précise, se modifie à la façon d'une fleur tropicale s'épanouissant au soleil; à 30 nœuds, l'aspect change de minute en minute; dans la jumelle c'est à présent un autre nous-même, mais frais, brillant, rajeuni.

Les timoniers s'activent aux projecteurs de signalisation. « Nous rentrerons après le *Vauquelin* », me fait savoir le Chef de division ; il ajoute : « J'entrerai dans le port et vous prendrez le coffre ». Au *Vauquelin* qui s'informe du chenal à suivre, le *Guépard* se borne à dire : « Mettez le cap sur le *Valmy* ». Entre nos deux bâtiments, stoppés à proximité du barrage et l'avant vers la terre, le nouveau venu passe triomphalement. Lancé encore, rugissant et brassant la mer, il soulève une houle qui vient à nous, nous fait nous incliner comme pour le saluer; massés sur le pont, les équipages spontanément poussent de vibrantes acclamations; euphorie d'une réussite! Joie malicieuse d'avoir vu les Anglais si

mal payés de leurs soins! Il y a de tout cela dans cette ovation accueillant l'impétueux voyageur. Un léger serrement de cœur cependant. Depuis neuf mois bientôt, le *Guépard* et le *Valmy* participent de la même existence, seuls de leur espèce sous le ciel d'Orient; depuis près de quinze jours, ils connaissent, jamais séparés, une épreuve qui souvent les exposa à de grands périls, leur suscita sans cesse de communes appréhensions, les mêmes alternatives de quiétude et de souci; la Division n'est plus seulement un groupement organique; c'est une entité jalouse de son moi, quelque peu ombrageuse dans l'ambition qu'elle nourrit d'écarter un chacun de son intimité. Et certains voient dans ce *Vauquelin* venu pourtant les assister, et qui passe entre ses deux aînés avec des allures hardies semblant vouloir en imposer, le coin par quoi vont être entamées les fibres du bois; il leur semble que la Division va abdiquer sa personnalité, changer de physionomie; et que peut-être, ne lui trouvant plus même visage, la Fortune lui sera moins souriante.

Il s'est engagé dans les jetées; il a pris poste le long de cette Traverse qu'un peu prématurément, le *Valmy* considérait on ne sait trop pourquoi comme son fief. Pendant que j'allais moi-même sur le coffre du *Guépard*, celui-ci rejoignait l'arrivant. Ils sont deux et même trois à couple si l'on compte avec la citerne. Au mât de *l'Adour*, les flammes rouges flottent; la chasse a pris l'air et protège le port où d'importantes opérations commencent qu'il faut mener à bien hors l'intervention des fâcheux : le *Vauquelin* doit pomper plus de cinq cents tonnes de combustible; il doit se débarrasser de ce millier de douilles et de projectiles

destinés à ses compagnons. Qu'une bombe serait bien placée dans le trio!

Vers 10 heures et demie, le *Valmy* remplace le *Guépard* le long du *Vauquelin*; c'est aussitôt un fiévreux labeur. Portant sur l'épaule douilles et projectiles, les hommes à la file cheminent sur les ponts; on descendra en soute plus tard; l'essentiel est de réduire le séjour auprès du livreur. De l'aileron de la passerelle, le regard plonge dans le grouillement d'un demi millier d'hommes affairés. Une voix sur le quai :

— Dépêchez-vous! La couverture aérienne n'est assurée que jusqu'à...

Le reste se perd dans le bruit.

J'ai reconnu le Chef de division; il enjambe les obstacles; je descends en hâte de mon perchoir; nous nous rencontrons sur le *Vauquelin*. Oui, me dit le commandant de Lafond, il n'y a pas une minute à perdre; le Général a fixé à midi le terme de la permanence de chasse dont nous bénéficions; passé midi, le ciel de Beyrouth sera à la disposition des bombardiers britanniques s'il leur plaît d'y venir; vous mesurez le danger...

Je fais mon profit de ces éclaircissements; je répands la bonne parole; si les norias du *Vauquelin* surmenées, ne refusaient le service, on finirait à temps; mais pour extraire les munitions, il faut avoir recours aux procédés de fortune; le mouvement en est considérablement ralenti. De nouveau juché à l'altitude, j'interpelle le canonnier :

— Combien encore à faire passer?

— Presque tous les projectiles sont à bord; il reste environ la moitié des

douilles à transborder...

— Qu'on se presse autant qu'on pourra! Recommandation superflue; tout le monde comprend qu'il ne s'agit pas de musarder. Encore faut-il prendre garde de ne rien laisser choir. Non que la marchandise soit en cristal ni trop facilement éruptive; tout de même, elle se plaît à être traitée avec des égards; et quant aux projectiles, ils pèsent chacun quarante kilos; cela ne s'empoigne pas comme un panier de cerises.

Midi quinze! Les flammes flottent toujours; on s'attend que les timoniers de l'*Adour* les halent bas d'une minute à l'autre; à un rythme qui ne faiblit pas, les douilles poursuivent leur migration; le personnel de la manœuvre est à son poste; les gabiers ont la main sur les aussières déjà dédoublées; les remorqueurs n'attendent qu'un signe pour donner leur effort...

— Flammes rentrées sur l'*Adour* !

Penché vers le pont et donnant toute ma voix :

— Nous partons... Rentrez la planche et cessez le mouvement.

— Je fais encore passer ce que le *Vauquelin* a monté des soutes; tous les obus sont là; il restera moins d'une centaine de douilles à faire venir en rade; encore deux minutes...

— Bien! Faites à votre guise, mais faites rondement!

A notre chef du service artillerie on peut consentir un délai de grâce; on sait qu'il n'abusera pas; il abuse si peu, qu'à peine avons-nous échangé ces propos qu'empruntant aux exercices d'assouplissement certain geste éloquent, je puis

l'accompagner du « larguez partout » rituel.

Un officier derrière les bras en l'air; devant, j'ai vu monter ruisselante et grasse la dernière aussière; le téléphoniste confirme : « On est largué derrière, les hélices sont claires.. ».

— Dire au remorqueur de mettre le cap sur le bout de la jetée... Tribord en arrière lente...

Les gens des transmissions répètent; on entend en mi-ton :

— Dire au remorqueur...

— Attention machine!... Passerelle, j'écoute...

La brise nous est en aide; elle décolle le bâtiment; comme il y est convié, l'avant tombe cédant au souffle régnant et au bon gnome de la Direction du port, un modeste parmi les haleurs. L'arrière remonté dans le vent; l'hélice tribord a donné le coup de fouet; celle de bâbord relaye sa compagne...

— *Le Marseillais!*

Il n'entend pas; mais voici le mégaphone, vulgairement dit porte-voix...

— *Le Marseillais! Cap à l'ouest!*

Il a compris; couché par la tension du câble, il décrit un arc de cercle, se redresse, donne du collier en vomissant une fumée noire.

Déjà la vedette est sur le coffre en vue de l'amarrage. Dix minutes ne se sont pas écoulées que notre bonne chaîne nous tient au fond en baie de Saint-André.

Voilà qui est au mieux. Mais nous sommes trois à présent, tous trois

valides, ravitaillés, pourvus en munitions; des problèmes se posent qui ne souffrent pas la temporisation; pour en discuter, les deux commandants en sous-ordre sont convoqués sur le *Guépard*. Il faut que dans les jours à venir, on parle le même langage; or il en est d'une marine comme de la population d'un état; le mieux centralisé, le plus cohérent a ses idiomes locaux, ses patois, ses coutumes. En Syrie, le *Guépard* et le *Valmy* ont acquis des habitudes; ils ont manière à eux de se comprendre, de sentir, d'agir; toute une orthodoxie d'usage qui, sans violer aucune règle codifiée, régit le comportement des deux bâtiments, dispense d'écrire et de perdre son temps en longues explications. Il importe que le *Vauquelin* entre dans le moule qui n'est rugueux qu'en raison des circonstances. Les anciens — ils peuvent se donner ce qualificatif — savent par cœur les lieux. Ces anciens de surcroît, s'ils n'ont pas précisément flirté avec la *Naiad*, la *Phœbe*, *l'Isis* et quelques autres, les reconnaîtraient entre mille, à leur visage quand il se montre, à leurs yeux brillants quand ils veulent fasciner, à leur voix de soprano ou de contralto quand elle donne la mesure de son talent; il y a ainsi mainte et mairie chose que l'arrivant pourra sans doute assimiler peu à peu, mais qu'il n'est pas mauvais qu'on signale dès l'abord à son attention pour abrégier le noviciat. Dans l'immédiat et d'une façon concrète, il faut que le *Vauquelin* sache nos moyens, que nous connaissions ce dont il est capable; il faut décider comment nous naviguerons, comment nous combattons le cas échéant

L'entretien s'avère plus utile encore qu'on pouvait croire. Victime de l'obscurantisme officiel, le commandant du *Vauquelin* n'avait pas réalisé la

situation. En marge des questions de rangement, de formation, d'évolutions, de régime des feux, le commandant de Lafond ouvre les yeux à son interlocuteur; il dit les choses telles qu'elles sont. Fatigué par les heures de tension qu'il vient de vivre, consterné — qui ne le serait à sa place — de ce qu'il vient d'apprendre, celui que son nouveau chef catéchise avec mansuétude, écoute résigné, parlant peu.

Le breuvage glacé auquel il trempe ses lèvres ne le fait pas sourire.

Autant la matinée fut trépidante, autant la soirée est paisible.

La nuit qui vient, nuit de samedi à dimanche, tandis que *l'Elan* et les dragueurs monteront la garde, les contre-torpilleurs seront à l'ancre dans la Baie de Saint-Georges; on eut désobligé le *Vauquelin* en lui faisant tenir la mer après une traversée à marche forcée et sur un pied de perpétuel qui-vive.

Dans l'obscurité naissante, le *Valmy* voit sortir du port ses deux coéquipiers; il abandonne son coffre, se range derrière le *Guépard*; le *Vauquelin* prend poste en serre-file. L'amalgame est fait; l'alliage? Ce sera pour bientôt espérons-le, car nous ne pouvons douter qu'une épreuve ne vienne, exigeant souplesse manœuvrière et identité des réflexes. Le groupe a bonne mine; deux unités, c'était moins que ne veut la règle; réalisant, à dire d'experts, la composition numérique optima, la Division aligne quinze pièces de 138 mm; est-elle plus puissante à proportion de l'accroissement de ses moyens de feu? Non sans doute! Pourtant cela doit venir; simple question d'entraînement. Mais précisément la question n'est pas simple, et c'est là que le bât blesse; s'entraîner!

Où? Quand? Et comment? Non, il n'y a qu'à laisser les choses aller; on prendra sous la mitraille conscience de ce qu'on vaut. Déshabitués de contempler de beaux ensembles, sauf dans le champ des jumelles braquées sur l'adversaire, mes officiers et moi sommes étonnés de la place qu'à trois nous tenons sur la mer. Nous avons aussi l'esprit moins libre : un navire nous précède, le même qui nous guide depuis des mois; dans son sillage nous sommes à l'aise; un autre nous suit; là gît la nouveauté; à peine de semer le désordre et d'avoir au minimum à en rougir, aucune fantaisie ne nous est plus permise dans la tenue de la distance et de la route.

Tandis que s'éteint au couchant une dernière lueur lie de vin, une ample contremarche marque le terme de la pointe esquissée vers le nord pour égarer les soupçons. Nous nous dirigeons vers Antélias; sur ordre, chacun met le cap sur le mouillage à lui désigné, le *Guépard* à 1.500 mètres à l'ouest sud-ouest de l'église, le *Valmy* à quelque mille mètres dans le nord du Chef de rade, le *Vauquelin* dans le sud au contraire et à pareille distance. Les fonds sont réguliers; l'église, de construction récente, se détache en clair sur les au-delà noyés d'ombre; les ancres tombent dans la vaste baie déserte et sereine. La consigne est d'être à trente minutes et, pour ne pas se trahir, de rester passif en cas d'alerte. L'alerte ne tarde guère; la D. C. A. de Beyrouth lance ses éclairs. Et ne voilà-t-il pas que le *Guépard* soudain prend part au charivari. Pourquoi donc alors nous avoir distribué des poires d'angoisse? Une traînée de balles, c'est tout! Un chef de pièce oublieux des ordres donnés, sans doute? J'imagine la scène;

l'avion qui défile à 1.500 mètres par le travers; bonne cible, pas trop haut; qui ne se sentirait une âme de chasseur à cor sidérer ce gibier d'eau; on le voit, il ne se doute de rien; belle revanche à prendre sur ceux de son espèce; et voilà la bruyante sarabande des traceuses. Mais le Commandant sursaute; tirer sur un avion qui ne semble pas avoir découvert ceux qu'il recherche, quelle inconscience! Invectivée, l'arme trop prolix s'est mordu la langue. Au fait, cet avion ne prenait-il pas simplement du champ pour lancer sa torpille, celle qu'on découvrirait le surlendemain sur la plage de Djail el Din?

Après cet incident, les heures, l'une après l'autre, ont passé calmes et reposantes; aux premiers signes avant-coureurs de l'aurore, le Chef de division a ramené les siens à Beyrouth qui s'apprête à recevoir, en cette journée du 22 juin, le navire-hôpital *Canada*. Une convention signée à La Haye, lui garantit l'immunité; il s'amarrera à la Traverse, au poste hier occupé par le *Vauquelin* et précédemment par le *Valmy*. L'Amiral a décidé qu'aucun bâtiment de guerre, contre-torpilleur, aviso ou sous-marin, ne devrait séjourner au proche voisinage du *Canada*; on ne pourra insinuer que, sous le couvert des traités internationaux, nous nous sommes fait un bouclier du vaisseau arborant l'emblème à la croix de Genève. Comme il n'y a pas place commodément dans le port pour la Division tout entière, le *Vauquelin* prend le coffre; le *Guépard* s'amarre au quai sud en prenant soin de mettre la plus grande distance possible entre lui et l'emplacement réservé, au navire-hôpital; quand même cela déplaît à *l'Adour*, le *Valrny* tourne ses aussières à l'Epi, d'où il fut précédemment chassé pour tapage nocturne.

Ce 22 juin est un dimanche. Bien qu'en temps de guerre, ceux qui se disent chrétiens aient coutume de ne pas observer le quatrième commandement, de quoi il ne faut pas s'étonner puisque, jour après, jour, ils transgressent le sixième, on voudrait espérer que les Britanniques, plutôt que nous venir pourfendre, observeront le repos dominical, sinon pour se sanctifier, du moins pour jouer au cricket. Le temps est divinement beau, et il n'est pas jusqu'à la brise diurne qui ne s'abstienne de troubler la nature recueillie.

Quinze jours ont passé depuis l'ouverture des hostilités. Plus que jamais les équipages comme les états-majors se ressentent de la durée d'une épreuve qui ne veut pas finir, dont on voit pourtant poindre le terme en le redoutant dans les formes qu'il doit logiquement revêtir. Sur terre, nos positions sont partout entamées; il n'existe aucun espoir de redresser une situation compromise par le manque d'hommes, de matériel, de tout en somme. Le moment n'approche-t-il pas où, sous Beyrouth attaqué sur deux fronts, la Marine, tandis que l'Armée brûlera ses dernières cartouches, devra donner le plein de son effort? A la perte près du *Chevalier Paul*, laquelle ne change trop rien puisque le *Vauquelin* a remplacé le navire coulé, la Division ravale du Levant est intacte. Mais beaucoup d'hommes sont physiquement à bout, nerveusement déprimés par le manque de sommeil, la sensation lancinante d'une perpétuelle insécurité, la perception nette et claire d'une infériorité qui ne saurait à la longue pardonner. Mais quoi, dira-t-on, n'était-ce pas le cas pour les combattants de toutes armes?

A Dieu ne plaise qu'on veuille ici diminuer le mérite, des fantassins, des

cavaliers, de tous ceux qui, les uns dans les sables, les autres accrochés au rivage, les autres encore dans les gorges sauvages de la montagne, soutinrent une lutte inégale avec une intrépidité qui force l'admiration. La discrimination est déplaisante, dès lors qu'elle adopte la bravoure pour critère et prétend s'appliquer à des soldats également disciplinés. Mais enfin, inégale, la lutte ne le fut pas sur terre dès l'origine, à la différence de ce qui advint sur mer. Pendant toute la première semaine, les troupes furent sensiblement à égalité de part et d'autre. La notion débilante de l' « impossible » n'a dû s'imposer que peu à peu à l'esprit du troupier; on peut même admettre que d'aucuns, dans certains secteurs, n'auront acquis cette notion qu'après qu'elle fut devenue évidente pour les moins bien informés des syriens et des libanais. Par ailleurs, le front ne cornait pas une activité incessante, tout le monde ne s'y sent pas continuellement exposé, tenu de pouvoir réagir à tout moment; sauf aux points névralgiques, le péril aérien n'est pas majeur, et, vis-à-vis de l'ennemi terrestre, une sûreté adéquate procure, à défaut de relèves suffisantes, un minimum de répit; en définitive, il existe des endroits et il y a des périodes où l'on peut se persuader que dans les heures qu'on vit, on ne risque rien.

Les marins des contre-torpilleurs savent, eux, depuis le 8 juin au matin, qu'ils seront sur mer inexorablement battus; cela, quoi qu'ils entreprennent et quelque avantage qu'ils puissent fortuitement remporter. Ils ne connaissent aucune trêve parce que Beyrouth n'est pas protégé, et parce qu'ils sont tout à la fois leur infanterie et leur cavalerie, leur avant-garde et leur flanc-garde, leur

gros et leurs sentinelles; au nombre de ces marins, certains connaissent un sort pire que d'autres parmi leurs camarades : ce sont les mécaniciens et les chauffeurs. Tout conspire à saisir, comme dans un étau, leur corps, leur cerveau, leur âme. Enfermé dans les flancs ardents de son navire, l' « homme des fonds » est pareil au détenu d'une prison léchée par les flammes; dans l'obscurité qu'à peine dissipe un peu la lumière des lampes, il ressent au combat l'ébranlement des salves qui partent; il sait qu'elles appellent une réplique, et quand les anglais sont en face, quelle réplique! Un coup heureux pour l'ennemi, un coup, mal encaissé, et la vapeur fusera hors des conduits qui la canalisent; ce sera la mort sous l'une des formes les plus hideuses. Mais aussi bien, le hasard pourra épargner cet homme, non seulement lui mais ses compagnons, ceux d'en haut et ceux d'en bas. La valeur individuelle, encore que d'une opportune initiative d'un seul le salut de tous puisse dépendre parfois, est sans influence; chacun est dans la main du destin. Un *Valmy* verra, sans perdre un seul membre de son équipage pleuvoir autour de lui les projectiles par milliers; deux matelots seront les seuls survivants d'un *Souffleur*, visé pour la première fois et succombant aussitôt. Le mérite ni même rien de ce qui peut être donné en exemple aux âmes bien nées, ne se mesure à l'échelle des pertes subies, mais bien à la mesure des risques courus et de la résolution déployée en les affrontant³⁵.

³⁵ Les pertes en tués, au cours de la campagne de Syrie, ont été sensiblement du même ordre en pourcentage, respectivement pour l'Armée et la Marine, soit 4 à 5 % des effectifs. A titre de référence, on notera qu'on qualifiait a pertes lourdes pour quatre jours de bataille consécutifs (guerre 14-18) des pertes s'élevant en tués à 2,5 %, en blessés à 10 % des effectifs engagés (Aide-mémoire d'Etat-major de l'Ecole Supérieure de Guerre, 1928).

Les chefs de la marine apprécient comme il convient cette situation de nos équipages et ses incidences dont l'une doit être à tout prix évitée : qu'au jour, prochain peut-être, qui verra la Division jouer son va-tout, l'homme ne soit plus à la hauteur de sa mission, qu'un beau et coûteux matériel soit sacrifié dans des conditions humiliantes peut-être, parce qu'on ne se sera plus trouvé capable de le mettre en œuvre selon ses possibilités. Lundi dernier, après le sauvetage du *Chevalier Paul*, il a fallu déjà consentir quelque répit aux navires et par voie de conséquence aux hommes qui les montent; ces hommes maintenant, il les faut arracher périodiquement à leur bâtiment; car présents à bord, ils vivent de sa vie et de sa fièvre laquelle jamais ne cesse entièrement.

C'est pourquoi, ce dimanche, de larges tolérances interviennent. Une bordée de permissionnaires ira à terre de 8 heures 30 à 11 heures ; l'autre bordée passera l'après-midi au Collège de la Sagesse, l'institution maronite, qui hébergea déjà les rescapés du *Chevalier Paul*; qu'une circonstance grave oblige à appareiller, tout l'équipage sera présent en temps utile; les permissionnaires, car la durée de leur absence s'accorde avec les délais de réchauffage des machines, les pensionnaires de la « Sagesse », grâce à leur liaison téléphonique et aux moyens rapides de transport dont dispose la base navale pour ramener incontinent les absents.

Tout est paisible à bord ainsi qu'aux alentours. L'exode d'une centaine de permissionnaires a fait un vide dont on ressent la vertu bienfaisante; c'est le soulagement qu'au congestif procure la saignée pratiquée opportunément. Seul à

seul avec le « Navigating », nous conversons de choses et d'autres, du passé et de l'avenir, du bâtiment venu s'incorporer à la Division et des problèmes que cela pose.

J'exprime les idées suggérées par nos récentes expériences :

— Tout de même, dis-je, en deux semaines, que de circonstances singulières, voire d'anomalies ou plutôt d'anachronismes! En fait de coopération inter-armes par exemple. Comment! Nos adversaires montent une opération qui s'inscrit dans le cadre d'une étroite solidarité entre éléments à terre et éléments à la mer; et voici que, l'opération une fois déclanchée, l'Amiral anglais semble ignorer où est son Général, que rien aux apparences n'est prévu pour tenir la flotte au courant des progrès de l'avance le long du littoral. Là n'est d'ailleurs pas le plus étrange...

— Que nous ayons pu aller jusque là-bas...

— Surtout en revenir. Les unités britanniques... Mais allons voir la carte...

Les unités britanniques — tenez, leur position n'a pas été effacée — étaient à 8 heures 48, à 16 milles dans le 305 de Tyr. Si elles avaient été prévenues, je ne dis pas dans les cinq minutes qui suivirent le premier coup de canon du *Guépard*, mais dans la demi-heure, nous étions pris, avant d'avoir pu rallier Beyrouth, sous le feu de trois croiseurs...

— Peut-être les transmissions anglaises laissèrent-elles à désirer; mais n'est-ce pas surtout que l'aviation ennemie fut déficiente?

— Oh pour elle, je vous l'abandonne. De sa part, le 9 juin, c'est la carence

complète. On a jeté des tracts et des bombes; mais quant à surveiller nos mouvements de Beyrouth à Tripoli, de Beyrouth à Tyr et, l'après-midi du lundi, entre Beyrouth et Saïda, personne en face ne semble y avoir songé. Et ne croyez-vous pas que de 13 heures 30 à 14 heures 45, pendant tout le temps où nous fûmes aux prises avec les destroyers, l'aviation survenant eut pu fort modifier la physionomie du combat ?

— L'aviation anglaise, mais la nôtre au même titre.

— Sans doute! Mais quant à la nôtre, un mur de 2.000 mètres nous séparait de ses bases d'envol ; et je laisse de côté la cascade d'ordres à laquelle son intervention était subordonnée.

— Et les batteries de terre? Leur rôle fut nul...

— Pourquoi leur en faire grief? Celle de "Ras Beyrouth, le 14 comme le 9, fut neutralisée par la distance. Le 16, cette batterie et celle de Mar Youssef pouvaient intervenir. Mieux vaut sans doute qu'elles soient l'une et l'autre restées muettes; l'intervention du front de mer aurait prouvé la faiblesse de celui-ci ; les Anglais auraient cessé dès ce moment de le redouter, et peut-être eussent-ils attaqué Beyrouth. Notez que les armements des pièces de côte avaient été relevés récemment; le personnel n'était plus celui avec lequel nous nous étions exercés.

— De toute manière il s'agissait de « terriens », peu familiarisés avec les silhouettes et les évolutions de navires à la mer. Mais nos *Caïman*, *Souffleur* et *Marsouin* étaient montés par des marins, nos bombardiers de la 4 F l'étaient de

même; or, quel travail utile ont-ils pu faire avec nous?

— En ce qui est des sous-marins, l'occasion pour eux ne s'est pas présentée, et, croyez m'en, elle ne se présentera pour ainsi dire jamais. Sauf sur le plan stratégique, on ne peut conjuguer l'action de navires ultra lents avec celle de navires ultra-rapides. Le 9 au matin, le *Souffleur* et le *Marsouin* ont reçu l'ordre de couvrir notre repli; personne ne s'étant avisé de nous poursuivre, il est vain d'épiloguer sur ce que pouvait valoir la précaution. Le 14 juin, le Caïman s'est efforcé d'approcher l'escadre que nous sucions vers le nord; il s'y est efforcé vainement; que voulez-vous! Il en avait pour deux heures de navigation en plongée et l'ennemi marchait 25 nœuds sinon plus. Quant à notre aviation maritime de bombardement, elle n'est arrivée que dimanche dernier. Soyez sûr qu'à sa présence nous avons dû dé pouvoir sauver les gens dû *Chevalier Paul*. Cette aviation n'a pas paru devant Saïda le 18, quand nous comptions sur elle. Ce n'est pas sa faute; on avait besoin d'elle ailleurs. Quand on est le plus fort, on emploie là où il sied, les moyens dont on dispose; quand on est le plus faible, on n'y regarde pas de si près ; à chaque instant, le Commandement aux abois fait main basse sur ce qui est à sa portée et sans trop se soucier d'utiliser rationnellement les trop rares moyens en sa possession. C'est pourquoi des bombardiers spécialisés dans les opérations de mer, sont allés se faire descendre dans les sables de Palmyre...

Un permissionnaire en retard, vient se présenter avant de quitter le bord. Mon interlocuteur détourne sa pensée des hautes spéculations, pour examiner

avec soin chemisette, souliers, cravate, galons de laine.

— Tu t'es fait inscrire au bureau du Capitaine d'armes? Bien!... Retour à onze heures! Et dis en passant au factionnaire de reprendre l'amarrage de la planche...

Déjà, l'homme a fait demi-tour pour s'éloigner... — Tu diras aussi demain au « Biniou » de te couper les cheveux...

— Dans les jours qui viennent, nous aurons à tirer les conséquences de la présence du *Vauquelin*. Il est plus rapide que nous autres; est-il aussi vif? J'entends, saura-t-il au mépris des règles habituelles, bondir s'il le faut en cinq minutes de 8 à 30 noeuds? A l'usage, il apprendra vite à préférer son salut au respect des circulaires ministérielles. Pour mon goût, je l'avoue, la Division va être trop lourde. Aurions-nous manœuvré comme nous fîmes le 9 juin, si nous eussions été trois? Toutes ces évolutions sous un feu dense et l'espace d'une heure et quart, les aurions-nous si parfaitement exécutées étant un de plus? Cette ligne de relèvement, soit dit en passant, quelle simple et précieuse formation! Comme il est commode de pouvoir se dire, sans jongler avec les chiffres: le *Guépard* est trop nord, nous sommes en retard, augmentons de dix tours; il est trop sud, nous sommes en avance, diminuons. N'avoir qu'un compagnon à suivre des yeux, disposer, tant lui que soi-même, d'un bord libre vers lequel on puisse appuyer sans crier gare. Pour les signaux aussi quelle rapidité! Voyez-vous, mon cher, ma religion est faite. Dans notre situation de gens traqués, il faut être agile, pour s'adapter incontinent à l'événement surgissant inopinément; agile, donc

abonné à des mécanismes élémentaires pratiqués à deux plutôt qu'à trois participants.

— D'accord pour la ligne de relèvement; mais il eut fallu, en prévision des rencontres de nuit, s'exercer au « tête à queue ».

— Sans doute, encore que la nuit, je lui voie bien des inconvénients. Comment consentir que le chef cesse d'être maître de la route et de la vitesse? Les signaux, me direz-vous... Soyons sérieux! Je n'en accuse ni vos timoniers, ni vos outils; mais quant aux signaux, la nuit, une fois l'affaire engagée, mieux vaut n'en pas parler; on suit le guide, c'est tout...

— De jour, nous disposons d'une grande diversité de procédés de manœuvre et qui conviennent chacun aux exigences prévisibles.

— Nos tables de la loi dont vous encombrez la passerelle à chaque appareillage, contiennent en effet plus de recettes qu'un livre de cuisine. Mais dans notre cas, les mets les plus simples sont les meilleurs.

Laissons donc à d'autres, ou si vous voulez, réservons pour le temps de paix ce « régime gisement », père du « régime relatif » et qui jouit du prestige auréolant sa progéniture grandie dans le clair-obscur du sérail³⁶. Sur mer, j'ai la notion presque instinctive des points cardinaux; tenir mon guide à l'ouest ou à tel autre azimut, voilà qui me va; tenir ce guide à 37 ou 54 degrés de mon axe, c'est

³⁶ Dans le « régime gisement », chaque bâtiment manœuvre de façon que son axe fasse avec la direction dans laquelle il voit le Guide un angle déterminé, dit « gisement de tenue ». Le « régime relatif » est un perfectionnement du régime gisement dans lequel est introduite la notion d' « axe de combat » (Ligne Tireur-But) ; le « régime relatif » affranchit le guide de servitudes qu'il reporte en les aggravant sur les bâtiments en ligne. Cette jonglerie participe surtout de la technique du cirque.

autre chose; peut-être le guide y trouve-t-il plus de facilité; moi, cela m'oblige à user constamment de la barre pour tenir mon poste; or la barre est chez nous la bête noire des canonniers; pendant que nous évoluons ainsi perpétuellement penchés d'un bord, penchés de l'autre, nos gerbes, comme vous l'avez pu voir, amorcent des tours d'horizon à la plus grande joie de l'ennemi. Quand nous aurons des correcteurs d'inclinaison de tourillons, on pourra en reparler³⁷ ...

— Alors, selon vous, tout est appris en matière de tactique, quand on sait se maintenir dans le sillage du guide ou conserver son axe parallèle au sien?

— Je vous dirai d'abord que les manœuvres les plus simples sont les plus difficiles à bien exécuter; avez-vous vu jamais une contre-marche impeccable? J'ajouterai qu'il n'est peut-être pas mauvais en soi de s'entraîner aux choses malaisées pour acquérir la pleine maîtrise des choses aisées.

Ce point est toutefois délicat. A la guerre, l'automatisme a ses vertus quand il ne signifie pas routine; or l'automatisme s'acquiert par la répétition. Quand on est limité par le temps et par la dépense — et on l'est toujours plus ou moins — mieux vaut l'équitation banale que la haute école. C'est une conception qui s'accorde avec mon tempérament; je consens qu'on puisse professer une autre opinion.

— Pour en revenir au combat du 9 juin, quelle ne fut pas sa simplicité! Ce fut presque un combat, pourrait-on dire, archaïque.

³⁷ Les correcteurs d'inclinaison de tourillons amihilent les influences perturbatrices de la gîte sur le

— Oui, un combat à l'ancienne mode, celle du début du siècle, sauf toutefois qu'on ne se fut pas battu alors à 30 nœuds et à 14.000 mètres. Les rencontres entre bâtiments légers modernes sont à l'ordinaire soudaines et brèves; le facteur « surprise » y joue un rôle souvent décisif; cela tient au faible délai d'intervention des armes, à la puissance de la torpille, à l'efficacité de l'artillerie à grand débit contre des coques fragiles n'assurant qu'une protection sommaire au personnel et aux multiples engins ou organes dont l'intégrité conditionne la continuation de la lutte. Voilà la théorie, et voilà un cas concret qui la fait mentir. Le 9 juin, il n'y a pas surprise au sens tactique du mot; la visibilité est considérable; on se voit bien au-delà de la portée des armes; il n'y a décalage dans leur entrée en action de part et d'autre qu'à raison de la différence des calibres. La torpille ne joue pratiquement aucun rôle ; on est trop loin, et c'est, une arme qui ne vaut qu'employée à bout portant, ou discrètement contre un objectif en route stable. Quant à l'artillerie anglaise, elle a, ce 9 juin, un peu perdu la face; tirer magnifiquement comme elle fit pendant une heure et quart pour ne causer qu'une seule égratignure à des navires sans blindage! Ce serait à n'y pas croire si cela n'était l'exacte vérité. Pour l'honneur du canon, les nôtres ont fait davantage à plus modestes frais. D'autres facteurs ont contribué à donner à l'engagement sa physionomie stylisée : la mer libre pour tout le monde sauf pour nous vers le sud d'où nous arrivaient les croiseurs anglais forçant de vitesse ; un duel unique entre deux ensembles restreints et à peu près homogènes; ainsi,

nulle obligation de se plier à la manœuvre de tel ou tel groupe ami; j'ajoute et je souligne : pas d'aviation!

— Et le 16 juin...

— Le 16 juin, on a moins ouvert le feu qu'ouvert en grand sur l'arrivée de vapeur et sur la production de fumée. Et ce fut très court comme vous vous le rappelez. Ainsi en sera-t-il presque toujours la nuit ou par visibilité médiocre. Et voyez comme l'éclairage peut, selon le cas, vous être en aide, ou vous desservir : le 9 juin, dans la matinée, nous voyons à 30.000 mètres les mâtures anglaises se profilant sur un horizon parfaitement net; serait-il plus près, l'ennemi ne nous verrait pas glissant le long de terre. Dans l'après-midi, nous voyons les anglais avant qu'ils ne nous voient; pourtant, nos silhouettes sont beaucoup plus considérables que les leurs ; mais la terre a mis sa voilette dont nous profitons. Au large ensuite et le soleil étant au zénith, toutes les positions relatives se valent. Le 14 juin, c'est l'Anglais collé à la côte près de Saïda qui nous aperçoit d'abord; le cas est inverse de celui du. 9 juin à 13 heures 30. Passons aux rencontres de nuit. Le 16 juin, au départ de Djounieh, c'est par rapport à la lune qu'il faut manœuvrer; mais la terre joue aussi son rôle; les Anglais ne nous aperçoivent pas quittant la baie; pourquoi? C'est que la montagne est pour nous si la lune est contre nous; et c'est la montagne qui l'emporte car elle est ici de taille. A 4 heures 30, nous sommes les premiers découverts dans le reflet lunaire; cette fois, pas de haute terre formant toile de fond.

— Ne croyez-vous pas que l'inégale qualité de la veille a eu son influence?

— J'en suis convaincu. On veille sur l'avant avec plus de soin que vers l'arrière; c'est justifié quand on va vite; ce ne l'est pas quand on va lentement, car l'ennemi qui a priori va plus vite, peut surgir de n'importe quelle direction. Le *Guépard* a vu les Anglais à 1 heure 15 le 16 parce qu'ils étaient sur son avant ; le *Valmy*, à 4 heures 30 ne les a pas vus ; ils étaient presque droit derrière. Ceci, sans reproche pour vos timoniers; ils ne peuvent à eux seuls explorer avec minutie les 360 degrés de l'horizon; il faut d'autres concours; ils ont manqué; nous ne nous étions pas assez attachés à les prévoir. Mais si l'on fait tant de découvertes vers l'avant, si peu vers l'arrière, n'est-ce pas surtout que l'officier de quart regarde en avant et que sa vue trouve un stimulant dans le souci qu'il a de tenir sa distance par rapport au guide?

— Et au moment de l'arrivée du *Vauquelin*?

— Toujours la côte tutélaire, pour lui peut-être et pour nous très certainement... la côte et la brume matinale. Remémorez-vous tant d'atterrissages, l'embarras où l'on est de situer les uns par rapport aux autres les navires à l'ancre, de distinguer ceux qui sont en avant des ouvrages portuaires de ceux qui sont en dedans. Soyez convaincu qu'à dix ou douze milles au large de Ras Beyrouth, les Britanniques étaient rigoureusement incapables de remarquer nos pâles silhouettes, à peine en deçà du confus décor. Le « radar »? Mais l'avaient-ils? La côte d'ailleurs ne donne-t-elle pas des échos parasites...

— Que de hasards!

— Et que de hasards heureux! Maintenant, le tout est que la manne ne soit

pas épuisée, que le *Vauquelin* participe de notre chance insigne...

Mais mon interlocuteur ne m'écoute plus. Levant les yeux :

— Des avions! Six là-haut... sur nous... Alerte! s'écrie-t-il.

Mon regard a suivi le sien. Bourdonnante, une escadrille en effet passe en bon ordre d'ouest en est à la verticale du port. Sur le bleu du ciel, les funestes visiteurs dessinent leurs silhouette? claires, régulièrement espacées; et les rayons obliques du soleil se jouent sur les fuselages, y faisant luire par instants des reflets d'argent. La soudaineté de l'apparition nous étonne. Quittes à se faire voir des observateurs au sol, les bombardiers avaient jusqu'ici coutume de nous arriver par terre, venant du sud en droite ligne; sans doute pensaient-ils faire échec à la chasse malhabile à les distinguer parmi les bigarrures du paysage; on voyait la horde surgir rasant la ville, foncer aussitôt chacun pour soi sur les objectifs, se regrouper ensuite à l'horizon du nord, hors de portée de la D. C. A. Mais notre chasse a été envoyée à Palmyre; les Anglais le savent; un raid à haute altitude avec marche d'approche par le large réunit les meilleures chances de succès; nos adversaires vont en administrer la preuve.

Nulle part encore la cloche n'a tinté, aucune sirène n'a mugé, pas une arme n'a claqué qu'à tribord du *Vauquelin* la rade bouillonne par l'effet d'une vingtaine de gerbes immaculées, éclaboussantes, jaillies à la fois. Moins de trois secondes après, les détonations frappent nos oreilles, détonations dures et sèches comme provenant d'une brassée de bois vert livrée aux flammes. Au juger, chaque assaillant a dû se délester de trois ou quatre bombes...

— Manqué! Ils l'ont manqué! Tels sont les premiers mots qui nous viennent aux lèvres quand de nouveau nous pouvons nous faire entendre.

Oui certes, ils l'ont manqué, si l'on entend par là qu'aucune bombe n'est arrivée entière au but. Mais il s'en faut que le *Vauquelin* soit indemne. Dirigeant vers lui nos jumelles, nous devons rabattre d'une satisfaction trop prompte. Le contre-torpilleur s'incline sur bâbord; de son flanc droit, le mazout s'échappe en veines multiples. Le pis, nous n'avons pas su l'imaginer; un message nous met au fait : cinq tués, deux mourants, deux blessés graves, cinq blessés légers, tel est le tribut qu'au lendemain de son arrivée, notre infortuné compagnon vient de payer. Quant aux avaries, nous saurons bientôt que, sans être de celles qui ne pardonnent pas, elles condamnent le bâtiment à une immobilisation de durée indéterminée, Il mettait ses grenades en chaland; nombreux étaient sur le pont les hommes occupés à ce travail; les fragments ont frappé tels la grêle, fauchant dans les rangs du personnel, perçant les tôles du bordé, des roofs, des cheminées.

Des premiers, le directeur du port se rend sur les lieux. Il s'est fait accompagner des moyens flottants immédiatement disponibles. On vidange une partie des soutes intactes de bâbord, afin de rétablir l'équilibre; la gîte est bientôt maîtrisée; plus de chavirement à craindre. Les morts et les blessés sont dirigés sur l'hôpital; parmi les plus grièvement atteints figure le lieutenant de vaisseau torpilleur qui ne survivra pas. Consternés, nous assistons de loin au lugubre va-et-vient. Une vedette passe portant l'Amiral; il se rend sur le *Vauquelin* où

l'attend un spectacle de désolation : le pont ensanglanté, la stupeur geignante des blessés légers, l'effarement des valides. Au moment où son navire était ainsi cruellement frappé, le Commandant entendait la messe à terre. Tout-à-l'heure, peut-être pouvait-il douter encore d'une situation que le Chef de division lui avait la veille dépeinte sous un jour plutôt sombre. Eh quoi! Il trouvait un Beyrouth lumineux, coloré, animé et calme en somme tout à la fois; ce Beyrouth des beaux dimanches d'antan, quand devant l'église des Capucins, piaffaient les chevaux nerveux des spahis, qu'au son des clairons, les autorités pénétraient une à une dans la nef. que les toilettes claires et vaporeuses se mêlaient aux ors des uniformes, que, dans le sanctuaire, les rites augustes s'accomplissaient parmi toutes ces présences officielles. Le commandant du *Vauquelin* sait à présent à quoi s'en tenir; pour ceux qui, venus de Toulon, pouvaient croire à une guerre en dentelles, l'illusion est dissipée.

L'attaque du *Vauquelin* est survenue à 9 heures 40. Au début de l'après-midi, le bâtiment est remorqué au bassin intérieur pour être livré aux ouvriers. Arrive ensuite le *Canada*; il a quitté Haïfa comme les agresseurs du *Vauquelin* prenaient le départ pour accomplir leur raid meurtrier.

L'Amiral cependant tient une conférence à laquelle assistent les commandants et les compétences de l'état-major. L'événement du matin a mis l'accent sur la gravité d'une situation dont il s'agit de tirer la leçon. De la manière dont vont les choses, dit en substance l'Amiral, les contre-torpilleurs bientôt éprouveront des avaries que les très faibles moyens de Beyrouth ne permettront

pas de réparer. Le risque aérien augmente à proportion de la disette croissante des moyens à lui opposer. "Je m'en suis ouvert au Général," continue l'Amiral; il m'a dit : je vous comprends; mais mon cher Amiral, on me demande de tenir huit jours encore dans l'attente de renforts qui me sont annoncés³⁸ ».

Et le Commandant de la Division navale du Levant de poursuivre : « Je puis proposer ceci à l'Amirauté Française : ou renvoyer en France alors qu'il est temps encore, les trois contre-torpilleurs dont le maintien ici ne changera rien à l'issue de la lutte; ou les désarmer et faire combattre à terre leurs équipages, solidairement avec ceux du *Chevalier Paul* et de l'*Adour* ».

Et après une pause : « Une solution intermédiaire pourrait se concevoir : diriger les contre-torpilleurs sur Salonique; ils y jouiraient d'un répit et pourraient nous revenir avec les troupes qu'on achemine par l'Europe centrale ».

Ici le commandant de Lafond intervient : vouloir amener par mer des troupes jusqu'à Beyrouth est proprement insensé; jamais ces troupes ne passeront. Si les contre-torpilleurs vont à Salonique, ce sera pour se retirer du jeu; nul ne s'y trompera; qu'on le dise alors sans ambages; camouflée ou non, l'échappée de toute manière manquera d'élégance.

Visiblement, l'Amiral n'attendait pas une autre réponse; il semble même n'avoir évoqué l'idée de l'exode que pour la voir immédiatement et publiquement

³⁸ Ce 22 juin, date à laquelle se tenait cette conférence, une réunion avait lieu à Vichy, l'Amiral de Laborde étant présent; on envisageait de faire transporter par la Flotte de haute mer cinq bataillons pris en Afrique du Nord. L'impossibilité de ravitailler en Méditerranée orientale une flotte aussi

condamnée dans le cénacle. « Ce que j'en ai dit, prend-il soin d'ajouter, c'était pour vous autres; car je ne réalise que trop bien votre épuisement et la gravité des risques auxquels, sans contrepartie aucune, vous êtes exposés. Je vais donc présenter l'alternative en ces termes : ou désarmer les navires et constituer une demi-brigade de fusiliers et canonnières marines; ou accepter que la division s'en aille par lambeaux, en continuant à proclamer qu'elle reste prête à combattre... »

A ce point de la discussion, par les fenêtres largement ouvertes, les signaux d'alerte viennent à nous. On se précipite au balcon, juste à temps pour voir passer, venant du sud, un groupe compact de bombardiers; ils sont quatre, lancent d'une altitude modérée leur chapelet de bombes; une seule fait but sur le vieux cargo *Broadwell* amarré à la digue ; un incendie se déclare sur cette coque vénérable. On a craint que le *Valmy* n'eut reçu des éclats; interrogé, il répond qu'il n'a ni blessés ni avarie; il y a un blessé sur *l'Elan*, un autre sur un remorqueur. La conférence reprend dès qu'on est rentré en séance. Comment se garantir au mieux des attaques aériennes? L'expérience de la quinzaine écoulée montre bien qu'il n'existe à cet égard aucune panacée. Pour ce qui regarde les bombardements de jour, c'est évidemment l'absence de chasseurs qui a rendu l'ennemi si agressif. L'Amiral va s'efforcer d'obtenir pour Beyrouth quelques appareils de chasse; le terrain se prête peu; il faudra sans doute beaucoup insister pour avoir satisfaction. Les bâtiments devront de leur côté prendre certaines dispositions; on va leur procurer des sacs de sable et des tôles légères aux fins

d'abriter les armements des pièces de D. C. A.; à l'alerte, les gens inutiles devront se mettre à couvert. Au regard de ce qu'il convient de faire la nuit, la question est délicate. Beyrouth est totalement démunie de projecteurs; les avions, tant bombardiers que torpilleurs, peuvent ainsi survoler le port à basse altitude dans des conditions optima pour atteindre leurs cibles; nos mitrailleuses les gênent, sans plus. Par nuit sombre, grâce aux éclairants, ils sont aussi à l'aise que par nuit lunaire. On a tout essayé : rester au port? *L'Elan* sait ce qu'il en coûte, et que l'endroit le mieux défilé ne vaut pas mieux qu'un autre; sur rade?... La position n'est pas meilleure; dès le début les contre-torpilleurs ont pu s'en convaincre; croiser en mer? On y fait des rencontres désagréables, depuis que l'escadre britannique a étendu vers le nord le champ de sa croisière. Djounieh n'est pas un refuge; *L'Adour* y a reçu sa torpille. Peut-être la baie de Saint-Georges? Les contre-torpilleurs ne se sont pas mal trouvés d'avoir émigré à Antélias la nuit dernière (on ignore encore la découverte d'une torpille à la plage voisine); mais l'officier aviateur de l'état-major est sceptique sur les chances de n'être pas découvert à une telle proximité de Beyrouth; les bombes éclairantes permettent de voir dans un rayon extrêmement étendu; c'est se leurrer que se croire inviolable parce qu'on s'est écarté de quelques milles du centre névralgique. Que faire alors?

La question a été retournée sur toutes ses faces; il faut arrêter une ligne de conduite. En définitive, celle adoptée est la suivante : la nuit, les bâtiments tiendront la mer, pas trop près du port afin de n'être pas aisément découverts, pas

trop loin pour ne pas se heurter aux croiseurs et destroyers anglais. Pendant le jour, amarrage dans les conditions habituelles moyennant certaines précautions : une seule bordée d'équipage sera conservée à bord, l'autre séjournera au Collège de la Sagesse; à peine les bâtiments seront-ils à quai, on les ceinturera de chalands, mahonnes, vieux cargos destinés à faire bouclier contre les éclats de bombes tombant dans les parages; à tout le moins seront ainsi protégées les soutes à munitions et les soutes à mazout. Le régime des feux sera celui à trois heures; se tenir à trente minutes serait trop dispendieux. Si une opération est décidée, elle le sera suffisamment à l'avance pour qu'on ait le temps de pousser les feux et de sonner le ralliement du personnel absent, Ces dispositions comportent un risque évident; s'il venait à prendre fantaisie à l'escadre anglaise de bombarder Beyrouth, elle trouverait les nôtres immobilisés et partiellement désarmés. L'éventualité d'une action de ce genre est heureusement moins vraisemblable qu'au début de la campagne. Sur terre comme sur mer et dans les airs, l'adversaire domine la situation; il a atteint Damour, s'est emparé de Damas; des colonnes remontant l'Euphrate s'infiltrèrent en territoire syrien aux confins du désert; attaquer Beyrouth de front et pourquoi faire? La ville sera bientôt investie; ne sait-on pas d'ailleurs qu'elle tire une bonne partie de sa subsistance de cette haute Jeziré, son grenier entre l'Euphrate et le Tigre, grenier d'ores et déjà conquis par les Britanniques. Quand la capitale du Liban sera au bord de la famine, il faudra bien composer; privés de tout, nos bâtiments seront à la discrétion de l'Amiral Cunningham. Qu'y pouvons-nous? Ce dimanche s'achève

dans une atmosphère d'oppression. L'éloignement de la chasse est une grande cause d'anxiété ; on redoute une troisième attaque aérienne avant la fin du jour; le drame du matin, celui qui faillit tout à l'heure se produire encore, hantent les esprits. Par bonheur, si une troisième alerte survient à 18 heures, elle ne s'accompagne d'aucune agression. On croit qu'il s'agit de la banale reconnaissance photographique. Le port est morne, sans animation; le genre d'activité auquel se livre le *Canada* n'est pas de nature à reconforter l'entourage; avant la nuit d'ailleurs, le navire va mouiller à l'extérieur des jetées où il s'illumine à giorno selon que, pour prévenir toute méprise, l'exige la loi internationale.

Et quand le front soucieux, repassant dans leur tête tout ce qui vient de se dire, les commandants ont rallié leur bord, de nouvelles préoccupations qu'ils n'eussent pas osé prévoir, bientôt les assaillent; l'ennemi pour une fois n'y est pour rien.

Les quelque cent des nôtres que, par faveur spéciale mais aussi par ordre et pour leur bien, nous avons envoyés se détendre hors de l'atteinte des bombes au Collège de la Sagesse, n'ont pas tous cultivé la vertu qu'honorèrent les fondateurs de l'établissement en lui donnant son nom. Bon nombre d'hommes ont largement fêté le dieu Bacchus; pour leur faire réintégrer le bord, c'est peu dire qu'il les faut prendre par la main. La rougeur me monte au front en considérant ce pittoresque retour et en songeant que peu d'heures auparavant, il a fallu ailleurs empoigner des loques tout autant privées de sens, celles-là du

moins par la seule injure de l'adversaire. Je m'empresse d'aller faire mon rapport au Chef de division; je le trouve aux prises avec pareille lamentable débâcle. Nous échangeons nos statistiques, absents, présents, et quant à ces derniers, les rangeant par catégorie selon leur degré d'ébriété. « Ah les cochons! » s'exclame le commandant de Lafond, usant de ce mot malsonnant sauf qu'il serve à désigner certains animaux de ferme, voilà donc comme ils nous payent de nos soins! L'Amiral a bien mal placé sa sollicitude! » Mais cette mauvaise humeur inhabituelle chez celui qui l'exhale, se tempère aussitôt de cette bienveillance pleine de philosophie et qui lui est une seconde nature. Au fait, dès qu'on y réfléchit et s'informe, les circonstances atténuantes se pressent en foule. Un tel débordement trouve son explication dans son ampleur même, car si tant de bons serviteurs ont cédé à la tentation, il fallait que la pente sur laquelle ils se laissèrent aller fut particulièrement glissante; elle l'était pour plus d'un motif.

Depuis deux semaines, ces hommes n'ont pas quitté leur cage de fer où ils sont plus de deux cents à vivre dans un espace extraordinairement restreint; deux semaines fertiles en émotions bien propres à troubler les cerveaux et ébranler les cœurs. Ce dimanche enfin, on va pouvoir quitter le bagne! Est-ce l'indice que les mauvais jours sont révolus? Bien au contraire! La veille, on a revu l'escadre anglaise plus forte que jamais; la veille encore, on a entassé dans les soutes des projectiles que le commandement n'a certainement pas fait venir de France à grand risque, pour les y voir revenir un très prochain jour. La nuit est arrivée, et on s'est éveillé d'un sommeil pesant traversé de mauvais rêves, pour assister aux

malheurs du *Vauquelin*. Comment chasser les idées noires, les sombres pressentiments? La recette est vulgaire, et facile le chemin qui mène au nirvana par les plaines élyséennes. Tout incite au voyage : les avantages de solde et les économies forcées ont enflé le pactole qui va pouvoir rompre enfin ses digues; et une poignée de prêtres-nés de la dive bouteille feront des adeptes dix fois plus nombreux; car, se diront les meilleurs, une fois n'est pas coutume, et l'autorité, présentement encline à l'indulgence," pour cette fois se montrera débonnaire. Aussi, quand les cars ont abandonné tout ce monde au milieu d'une cour nue que bordent des bâtiments austères, chacun, les enfants sages exceptés, n'a de cesse qu'il ne trouve une issue pour courir à la taverne la plus proche. L'enceinte n'est pas sans fissure par où prendre la clef des champs; les sportifs avisent un dénivellement du mur, les malins une sortie dérobée; tandis que la sentinelle veille au portail et prévient toute évasion par le goulot, le vase fuit par tous les pores. Coulez, vin d'or du Liban, vin doux et savoureux aux fumées insidieuses! Vos victimes vous arrivent; et vous, tenanciers qui dispensez l'aimable breuvage, soyez sans crainte, les bourses sont bien garnies! Toute l'histoire est là.

Maintenant, il faut appareiller, puisque aussi bien c'est au programme, ce programme issu des laborieuses discussions de tantôt. L'excellent factotum du canon, l'adjoint du chef de l'artillerie me glisse : « Pourvu que nous ne soyons pas amenés à combattre cette nuit; chaque section compté deux ou trois servants qui voient double et parient comme quatre ».

Eh bien précisément, cette nuit on va combattre et comme jamais jusque là!

CHAPITRE IX

Le combat de nuit du 23 juin. — Bien que pris sous le feu nourri d'une escadre entière, le *Guépard* et le *Valmy* regagnent le port sans avaries majeures. — Répit pour tout le monde. — Les bombardements nocturnes continuent néanmoins. — Le blocus se resserre. — A terre le 28 juin; est-ce pour prendre congé de la Syrie?

20 heures le 22 juin. Le *Caïman* et le *Marsouin* sont dehors montant la garde; le *Souffleur* se dirige vers le Nahr el Kelb pour s'y poser sur le fond, l'*Elan* vers Djébaïl. Le *Guépard* et le *Valmy* sortent eux aussi pour passer la nuit entre 4 et 10 milles de Ras Beyrouth. Seul le *Vauquelin* par force majeure reste au port, pansant ses blessures.

L'agitation causée par le retour mouvementé des hôtes de la Sagesse s'est un peu calmée. L'infirmier donne ses soins aux plus intoxiqués dont plusieurs gisent anéantis; d'autres manifestent à leur poste une gaîté tardant encore à s'apaiser; il faut pourvoir au remplacement d'un barreur décidément trop remuant et prolix. Le canonier à qui on rend l'appel, consent à ne pas se montrer trop mal satisfait : les armements sont au complet; la direction de tir n'enregistre pas de défections gênantes ; il y a bien dé-ci dé-là quelques palabreurs impénitents dont le verbe dénonce le dérèglement d'esprit; on veut espérer qu'ils ne tarderont pas à recouvrer la lucidité.

La mer est calme, le ciel dégagé; nulle brise en l'air; la lune sera absente tout au long de cette nuit privée de son grand luminaire, mais riche d'étoiles scintillantes.

Pour économiser sur la dépense, le Chef de division a fixé modestement à 6 nœuds l'allure de croisière. Il y faut maintenant regarder de très près; dans ce qui subsistait des stocks, le *Vauquelin* a fait une ponction de cinq cents tonnes en arrivant; il vient, à peine ravitaillé, de rejeter par ses brèches plus de cent soixante-dix tonnes qu'on devra lui remplacer quand il aura rétabli l'étanchéité des soutes avariées. Ce régime de marche à petite vitesse qui nous est imposé, est naturellement assorti de dispositions constituant un compromis : turbines agencées pour la marche à toute puissance, mais deux chaudières seulement, les autres simplement « gonflées ».

1 heure. 45 ! Le milieu de la nuit, le moment où, las de parler et de se conter leurs histoires, les veilleurs sont repliés sur eux-mêmes et voués par humeur transitoire au silence des contemplatifs.

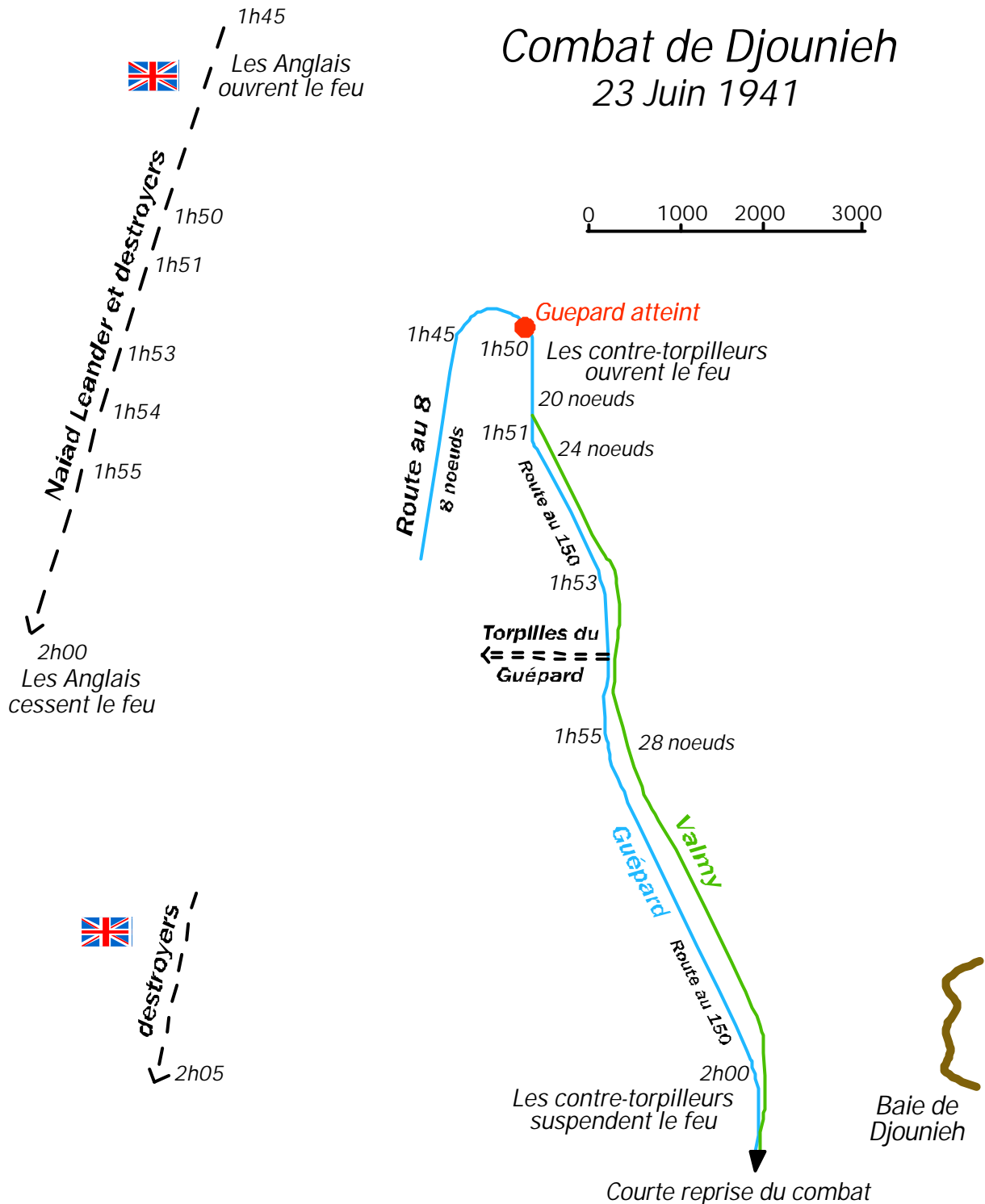
— Alerte!

C'est la voix de notre officier de manœuvre qui a pris le deuxième quart; cette voix rend un son tout autre que lorsqu'il ne fait, comme hier encore, qu'annoncer l'approche des avions. Ce mot bref, déchirant le silence, j'en interprète sans que rien vienne l'expliquer, la redoutable signification : l'Escadre anglaise bien sûr! Me voilà dehors; la confirmation est écrite en longs pinceaux lumineux qui, d'abord balayant l'espace, se fixent l'un après l'autre en substituant à leurs traces bleuâtres des brillances fureteuses puis un jour éblouissant.

Grâce alors aux éclaboussures de cette aurore de beaucoup précédant la vraie, le *Guépard* nous fait voir sa silhouette mouvante en pleine ascension

d'allure; car, par radiophonie, il a ordonné 20 nœuds, en attendant de pouvoir demander davantage aux machines brusquement stimulées.

- Cent quatre-vingt-dix tours!
- Les quatre chaudières!



— Le *Guépard* vient sur la droite, annonce un timonier...

— Comme ça! réplique l'officier de quart d'une voix ferme et claire.

Et d'ajouter l'instant qui suit :

— A droite quinze!

— Reste bien dans les eaux, dit-il encore, voulant se donner le loisir de penser à toutes choses que commande la situation.

Mais, baigné de lumière, hagard, l'homme de barre est décontenancé.

— Vois-tu le *Guépard*? lui demande-t-on.

Non! Il ne le voit pas Et comment le verrait-il à travers ces fluorescences et ces irisations que font sur les glaces embuées les insolents faisceaux jaillis des projecteurs britanniques?

— Timoniers! Abaissez-lui la vitre, ne voyez-vous pas qu'il ne peut suivre!...

Le châssis une fois avalé par sa trappe, ce n'est pas mieux; c'est autre chose, et voilà tout. La cécité n'épargne personne. Me faisant violence pour ouvrir les paupières, à peine puis-je, reliant entre elles de courtes apparitions en écran sur quelque flux de clartés égarées, deviner notre chef de file qui évolue à quarante degrés par tribord. D'une vision à la suivante, la silhouette, à la faveur de la giration, s'étire, s'allonge, ondule. C'est bien celle du grand félin cerné par les chasseurs et coulant sa forme souple et musclée au plus profond des ténèbres.

Si, bien malgré lui, le guide ne consent guère à se laisser voir de son fidèle compagnon d'aventure, celui-ci trouve heureusement sa voie dans cette trace

onctueuse, allant s'élargissant avec la poussée croissante des hélices comme par l'effet de la barre toute à droite; traîne somptueuse comme d'une mariée royale, traîne sur laquelle notre étrave répand la blanche poussière des embruns.

Ombres s'affairant sur le pont, mots brefs, sonneries grêles; les canons, pivotant pour compenser la dérobage de leur assise et pour qui seul compte ce coin d'horizon, là-bas au nord-ouest... Et voici que l'artillerie ennemie, sur plus d'une octave, plaque ses premiers accords faisant gémir l'air déchiré par la rafale.

Comment c'est advenu? Ma foi, comme l'autre nuit en quittant Djounieh. Mais, faute de lune, la rencontre a eu lieu à moins de cinq mille mètres, chacun découvrant l'autre à peu près au même moment. L'ennemi venait à nous sans s'en douter; l'officier de quart du *Guépard* a vu deux silhouettes puis une troisième; le temps de réaliser, les flammes ont lui. L'adversaire est en force; cela se sent; la violence de son action, les formes multiples et coordonnées qu'elle va revêtir, confirmeront l'impression initiale d'une énorme disproportion de moyens.

Comme est longue cette évolution vers le sud! Si risquée fut-elle, ne fallait-il pas s'y résoudre? Sans ce recours, quatre minutes ne se fussent point écoulées que c'était le combat de mêlée à deux contre dix, sans plus de retraite possible. Oh! sans doute, le corps à corps a-t-il souvent permis au plus faible de tirer son épingle du jeu; au plus faible peut-être, mais non au moins agile; or nos contre-torpilleurs avec leurs 130 mètres de long et leur extraordinaire coefficient de finesse, tournent moins facilement que des cuirassés!

En amenant progressivement le *Guépard* au relèvement directement opposé

à celui de l'ennemi, la giration nous permet de voir enfin notre guide et de mieux ajuster nos mouvements aux siens? Sur les eaux moirées, les deux sillages aux tonalités d'albâtre, se confondent à présent; d'abord distancé, le *Valmy* regagne son poste avec fougue, une fougue qu'il faudra bientôt maîtriser.

Les ouvrages de tactique enseignent que le point de contre-marche où viennent tourner l'une après l'autre les unités d'une ligne de file, est le moins fréquentable qui soit pour les bâtiments manœuvrant dans les eaux du guide. On ne peut en l'occurrence dire comme le poète : « Où le Père a passé passera bien l'Enfant! » C'est la présomption contraire qui doit s'imposer à qui suppute les chances diverses du champ de bataille. Mais notre Division a trop souvent fait mentir les prophéties, trop abondamment confondu les augures et bafoué la doctrine, pour s'arrêter en si bon chemin. En fin d'évolution, le *Guépard* est gravement touché; le *Valmy* passe sans encombre. Grâce au ciel, le *Vauquelin* n'est pas là pour tenir en queue de ligne l'emploi de tête de turc.

Le *Guépard* est touché! Il l'est d'une façon qui eut pu être mortelle sans un providentiel hasard. Le projectile — un obus de 15 cm. provenant évidemment du *Leander*, seul des croiseurs présents qui soit doté de ce calibre — a pris le contre-torpilleur d'enfilade à la croupe ; ce projectile a traversé la soute arrière, écorné le chemin de roulement des grenades, franchi les logements de tribord, éclaté dans une chambre, projeté ses fragments jusque dans une soute à douilles et sur la cloison séparant de la machine les appartements du Commandant; chez l'ingénieur mécanicien et chez l'officier torpilleur, tout a été bouleversé,

pulvérisé, incendié; la soute arrière a pris feu. Mais en somme, tout s'est borné là quand on pouvait craindre le pire. Si le bâtiment n'eut débarqué ses grenades l'avant-veille, c'était, comme pour le *Mogador* à Mers-el-Kébir, l'explosion de tout l'arrière; mais que l'obus eut seulement dévié d'un mètre ou deux, qu'il eut trouvé la force de progresser davantage avant de se disperser en morceaux, c'était, selon le cas, ou la barre ou la machine arrière hors d'usage. Un seul blessé en la personne de l'ingénieur mécanicien chef du Service ; les deux subordonnés de cet officier étaient nés coiffés; à peine réveillés en sursaut par la canonnade, ils ont vu comme un trait de feu, l'intrus passer sur leurs têtes. Le Second du bord a entamé la lutte contre le brasier naissant; tout danger est écarté dans la tranche arrière.

Lors de cet événement, à 1 heure 50, le Chef de Division lâche la bride aux canonnières qu'il contenait encore jusqu'à ce que le *Valmy* eut achevé de dégager le champ de tir. Route au sud à présent, nous ripostons chacun avec nos trois pièces battantes, les deux de l'arrière et celle du milieu. Le réglage est difficile; plus encore que le 16 juin à l'aube, les servants sont éblouis. Les Anglais exploitent parfaitement leur supériorité, déploient pour nous éclairer, nous aveugler et nous atteindre, un grand luxe de moyens. Le ciel s'illumine de colorations orangées; sur nous par dizaines, les étoiles artificielles irradient l'espace; et les pinceaux balayent la mer qui fume meurtrie par les obus, fouaillée par les éclats. Spectacle hallucinant qu'un infernal tapage accompagne, mugissement de nos machines, grondement de nos canons, détonations se

propageant depuis la ligne ennemie, sifflements stridents imitant, mais en bien plus aigre et violent, ceux de l'ouragan dans les agrès. Par nos cheminées, le mazout volatilisé, s'échappe à flots; des flammes s'y mêlent telles des écharpes d'un rouge sombre; parfois comme une queue de comète, un jet d'étincelles.

Une minute a passé depuis que nous courons au sud. Qu'est-ce qu'une minute! A ce stade du combat, c'est considérable. En face, cinquante pièces de canon sont déchaînées; les deux croiseurs *Naiad* et *Leander* en totalisent vingt six, dont huit de 150 mm., dix de 130 mm. et huit de 100 mm., ces dernières parfaitement à l'aise dans une action à petite distance; les destroyers — nous le saurons un jour — sont, à une ou deux unités près, les quatre très modernes *Kandahar*, *Kimberley*, *Jervis* et *Jackal*, plus quatre autres à peine plus anciens, et qui ont nom *Hero*, *Hasty*, *Hotspur* et *Griffin*; vingt-quatre 120 mm. pour les premiers, seize 120 mm. pour les seconds. Même si cette flottille que nous avons pu observer l'avant-veille encadrant son amiral n'est pas tout entière engagée, la batterie est imposante; et dans le temps que met l'aiguille des secondes à parcourir son cadran, autour de nous deux à trois cents projectiles s'abattent, dont un seul, bien placé, doit suffire, frêles comme nous sommes, à nous désemperer. Une minute donc a passé; le *Guépard* ordonne une abattée de trente degrés sur la gauche; et aussitôt il prescrit d'augmenter de quatre nœuds.

— Deux cent quarante tours!

C'est trop sans doute; mais mieux vaut trop que pas assez, pourvu toutefois que les appareils résistent. Dans le moment, je pressens qu'on les soulage plutôt

en permettant à la vapeur surabondante de se précipiter librement vers les rotors qu'elle actionne. Pourtant, c'est trop tout de même; la barre ayant fait son office, *le Valmy* qui devrait voir le guide à trente degrés de l'avant, est presque par son travers. Bah! du moment que l'artillerie ne s'en plaint pas, l'hérésie ne tire pas à conséquence; il en serait autrement si une plus ample abattée sur la gauche était prévisible; mais les récifs du Nahr Ibrahim sont à quatre milles dans l'est; à venir davantage, les contre-torpilleurs iraient à la côte en moins de dix minutes.

Notre tir se poursuit à une cadence satisfaisante; j'admire nos canonnières; j'admire surtout, sans le voir, leur chef dont rien ne décourage la rétine soumise aux radiations concentrées de ces phares illuminant l'horizon. Encadrant, notre tir l'est, paraît-il; *l'Elan*, tapi sous la côte, d'autres observateurs encore, diront avoir vu les gerbes, tant vertes que rouges, coiffer l'adversaire.

A 1 heure 53, notre Chef nous ramène cap au sud. C'est pour lancer quant à lui deux torpilles. Nous avons notion de l'abattée, non du mobile qui l'a dictée. Lancer nous-mêmes? Je n'y songe guère; une torpille partant en ce moment du *Valmy* risquerait d'atteindre le *Guépard*. J'ai d'ailleurs une confiance très modérée dans nos engins autopropulsés; l'officier torpilleur, embarqué de la veille, ne saurait avoir encore son outil bien en main; à tout le moins serait-il sage d'en discuter. Est-ce pourtant le lieu pour échanger des arguments et peser des considérants; au minimum faudrait-il pouvoir se parler; au milieu d'un tel charivari, ce ne pourrait être que de bouche à oreille. Mais lui, notre expert, est là-haut sur la passerelle supérieure; je sais des gens qui professent que j'y

devrais être avec lui et que l'officier de manœuvre doit suffire à conduire le navire de la passerelle de navigation; c'est peut-être à propos quand on est guide; mais nous avons un poste à tenir, dans des conditions extraordinairement délicates; alors, je reste en bas, non loin de l'homme de barre, prêt à lui lancer un « Où vas-tu, malheureux!., redresse vite! » ou quelque chose d'approchant. Non! décidément; l'artillerie fait ses affaires, la machine les siennes magnifiquement; le « navigating » et moi échangeant des mots brefs, collons de notre mieux sur le Guépard. Si le torpilleur a son idée, qu'il dégringole de trois mètres et me vienne dire ce qui lui passe dans l'esprit. Mais puisqu'il ne me saute pas dessus pour m'arracher un ordre, c'est que la situation ne le comporte pas; et telle est bien ma pensée.

Alors, vous avez des armes, et dans un pareil cas vous ne vous en servez pas! Sur un signe, une lampe s'allumant suffit à vider vos six tubes, à diriger vers l'adversaire six charges puissantes à la vitesse folle de 40 nœuds! Vous négligez ce qui est peut-être votre chance, votre unique chance, la seule qui vous reste; car, vous-même le dites, dans un pareil assaut de forces destructrices, l'instant qui suit vous appartient moins qu'à aucun autre moment de cette rude campagne. Qu'importé après tout si vous n'êtes pas exactement à votre poste? Il importe beaucoup, mais pour apprécier le comportement de chacun au milieu de ce qui a tous les caractères d'un cataclysme, il faut avoir assez d'imagination pour s'identifier aux exécutants dans la crise qu'ils traversent : une masse de trois mille tonnes emmenée par soixante-dix mille chevaux que cingle le fouet de la

mort menaçante; cette masse dont la force vive atteint à celle d'un train lourd en pleine vitesse, lancée, non sur un rail la guidant, mais à la discrétion du coup de barre qui la fera embarder à droite, à gauche, voire ,se retourner, modifier en somme de cent façons sa course effrénée. Et dans quelle arène! Une mer encrassée par la fumée, des flots mitraillés; tout cela parmi les ébranlements et les fulgurations de toute sorte, le guide n'étant qu'un fantôme enténébré. Telles sont les conditions matérielles et morales du combat, conditions dignes de celles au sujet desquelles le Maréchal Foch a pu écrire qu'elles privent les esprits les plus lucides d'une partie de leurs facultés. Sur le champ de bataille — c'est encore sous la plume du vainqueur de 1918 qu'on relève cette affirmation — on fait ce qu'on peut pour appliquer ce qu'on sait; car, et l'expression est celle-là d'une autre sommité militaire, il s'agit quand on se bat, d'un drame « effrayant et passionné ».

L'action à 1 heure 55 atteint son paroxysme. Vingt-huit nœuds, les liaisons phoniques ou optiques de groupe, soit hors, d'usage, soit inadéquates. Il faut manœuvrer au juger, surtout ne pas se séparer. Mais entre les deux contre-torpilleurs, les gerbes font une futaie, et ce sont, tantôt comme des troncs élancés, tantôt comme des buissons, un blanc et mouvant paysage par les vallons duquel la course continue. Et pleuvant inlassablement les étoiles orangées, pendant que les projecteurs trouent sans cesse la nuit de glaives étincelants.

La Division a mis le cap sur le village de Djounieh; la côte proche participe à présent des clartés singulières dont nos adversaires se montrent si prodigues;

aux éléments artificiels du décor, cette forêt de gerbes grandes ou petites, sveltes ou épanouies, la toile de fond s'est ajoutée, dorée, surgie du néant. On discerne des arbres, des maisons, des crêtes... les coups longs explosent dans la broussaille; car les trajectoires sont tendues et les points de chute s'égaillent sur une vaste étendue.

— Ne nous mettez pas sur les rochers, dis-je à mon fidèle partenaire...

Un ordre à la barre ramène le *Valmy* sur la droite. J'ajoute à mi-voix dans l'oreille :

— Cette fois, si nous en sortons!

L'Amiral écrira dans un rapport : « Je me permets d'insister : le compte rendu fait mention d'une densité de gerbes .qui permet de penser que chaque contre-torpilleur avait plusieurs adversaires ; une reconnaissance aérienne sur Haïffa le 23 au matin a signalé deux croiseurs qui probablement ont participé à l'engagement. D'après ces renseignements et d'après les témoignages d'hommes ayant appartenu à des unités engagées à Mers-el-Kébir, je puis affirmer que l'affaire a été extraordinairement chaude ». Evoquant de son côté à Salonique cette nuit du 22 au 23 juin, le Chef de division pourra dire : « J'ai vécu là un quart d'heure qui vaut une carrière; je puis aller bêcher la terre... ». « O que troys et quatre foys heureulx sont ceulx qui plantent choux, lit-on dans le Quart Livre de Rabelais, car ils ont toujours en terre un pied, l'autre n'en est pas loing... ceux qui sur mer navigent, tant près sont du continuel dangier de mort qu'ils vivent mourans et mourent vivens... »

Or, brusquement, le flamboiement cesse. Une minute, et la dernière étoile éclairante s'éteint dans les eaux subitement devenues noires. Ténèbres de nouveau; nos yeux éblouis des embrasements de l'espace, vainement s'attachent à distinguer la terre. Quelques projecteurs au loin versent encore leur flux de lumière argentée; ils fouillent à l'aventure sans parvenir à se fixer. Surtout, c'est le grand silence que trouble seul le ronflement de nos ventilateurs. Il est 2 heures,

— Ah! les voilà qui recommencent!

De fait, une nouvelle poignée d'astres postiches vient d'être répandue par la main qui voudrait nous broyer. La canonnade reprend de part et d'autre. Ce n'est pas apparemment le même adversaire; celui-ci se situe plus au sud; une avant-garde, jusque là étrangère à l'action et qui, sans doute, aura voulu faire du bruit elle aussi. Du bruit! C'est tout ce qu'elle parvient à faire; pas longtemps du reste. L'éclairage est mal réglé, trop court et sans hésitation possible inopérant; le tir anglais s'en ressent; il est incertain, dispersé. L'adversaire n'insiste pas; au bout de deux à trois minutes à peine, tout se tait, tout s'éteint.

Alors quoi? Encore la crainte de donner dans un champ de mines, de trop s'approcher de la batterie de Mar Youssef? De fournir une cible aux sous-marins? Nous ont-ils perdus? Ou bien se sont-ils laissé impressionner par un coup reçu? Quoi qu'il en soit et plus miraculeusement que jamais, nous échappons à nos tourmenteurs.

On peut lire à la montre 2 heures 08.

A 20 nœuds, la Division se dirige vers le *Canada* tout illuminé, stoppé à un millier de mètres de lui. On est pareil à qui, venant d'éprouver un cauchemar, s'éveille de ses affres au bas du lit. Peu à peu cependant, chacun reprend ses esprits.

A l'Amiral, le Chef de division rend compte laconiquement : « J'ai eu un engagement à 2 heures, j'ai reçu plusieurs projectiles... un torpilleur semble avoir été touché ». Cette dernière indication se relie à une apparence observée vers la fin de la phase principale du combat : l'officier torpilleur du *Guépard* a vu le projecteur d'un navire ennemi se dépointer brusquement tandis que dans le faisceau montait une grosse fumée noire. Des observateurs bien placés confirmeront le fait; d'aucuns assureront avoir décelé une grande flamme; et un de nos sous-marins dira avoir ressenti une commotion. A Haïffa, nos avions verront un destroyer donnant une forte bande.

— Je vais au *Canada* transporter mes blessés.

Ainsi s'exprime le Chef de division par le truchement de son fanal discret. Mais le commandant de Lafond change d'avis; sans doute son médecin lui a-t-il représenté que l'évacuation immédiate des gens atteints pouvait souffrir quelques délais.

Une ombre s'approche... un remorqueur..., il nous hèle :

— C'est le *Guépard*?

— Non! ici le *Valmy*.

— On m'envoie au *Guépard*... où est-il?

— Sur notre arrière... par bâbord...

Un gémissement de machinerie et l'ombre s'efface.

Alors arrive un message de *l'Elan* : « Je suis en détresse, échoué à 7 milles de Ras Beyrouth; je demande à être remorqué ». Ouais! En toute autre occasion, nous n'aurions fait qu'un saut pour donner à notre petit compagnon de misère la mesure de l'affection que nous lui portons. Cette fois, ses malheurs nous laissent indifférents. Et pourtant, nous sommes un peu cause de sa mésaventure. Il croisait paisiblement à terre de nous quand l'action a commencé; justement préoccupé d'éviter les coups longs, il s'est mis en devoir de gagner, dans le sud en serrant le plus possible sur la côte; devant lui soudain, une masse noire; un de nos sous-marins se dit-il, passons derrière; c'est un récif, et voilà l'avis au sec.

Le jour naît. Dès qu'on peut se reconnaître, nous entrons au port. L'amarrage à peine achevé, je me précipite sur le *Guépard*; en mettant le pied sur le pont, je m'exclame :

— Eh bien! voilà du joli travail!

— Le Chef de division survenant :

— Cela n'est rien, descendez et venez voir en bas...

La coursive des officiers, les logements de tribord, tout dans cette partie du bâtiment a un air de parc à ferraille. Chez le Commandant, l'ordonnance des lieux est moins affectée; néanmoins, des boiseries ont éclaté, et de la cloison séparant la tranche de la tranche voisine, on vient de retirer le culot du projectile demeuré là encastré. Le jour pénètre un peu partout au travers des déchirures du

pont et du bordé. Mais il y a aussi des avaries sur l'avant. Un autre projectile de 150 mm. a éclaté aux environs de la passerelle, projetant lui-même un peu partout ses fragments; l'un d'eux a sectionné un pied du mât tripode qui bien s'est trouvé d'avoir trois jambes; le culot a été découvert sur le pont, la fausse ogive près du poste de T. S. F. La passerelle supérieure, la tourelle de télépointage ont été criblées. Par l'effet d'autres projectiles ayant éclaté près du bord, une soute à mazout et une citerne à eau ont été percées. Les antennes de T. S. F. ont beaucoup souffert ; celle utilisée pour la liaison radiophonique a été cisailée.

— Et vous?

— Moi? rien, sinon quelques trous; à peine si cela vaut qu'on en parle.

— Allons voir l'Amiral, reprend le Chef de division.

— Comme ça?...

— Naturellement... qu'est-ce que cela fait?

C'est que je suis, ni plus ni moins que le commandant de Lafond du reste, bizarrement accoutré. Moi en savates, pyjama et coiffé d'un casque de tranchée, lui en redingote, botté, une innommable casquette en tête, tous deux repoussants de saleté, nous nous acheminons par les rues encore désertes. En guise de pièce à conviction, je porte la fausse ogive dont l'examen fournira un élément d'appréciation sur l'identité d'un au moins de nos adversaires.

Nous montons les degrés de l'hôtel de la Marine, pénétrons dans le hall. Personne; on cherche, met enfin la main sur un planton et le secoue...

— L'officier de service?

— Il dort...

— Va nous le réveiller...

La victime paraît, les yeux bouffis de sommeil, puis le Chef d'état-major en personne. Après les inquiétudes de la nuit, l'Amiral, une fois rassuré sur notre compte, est parti chez lui. Nous recueillons les impressions des gens qui étaient au balcon; ils s'accordent à dire qu'un de nos adversaires a été atteint; par le tir du *Guépard*? par celui du *Valmy*? ou par une des torpilles lancées à 1 heure 54? Impossible de se prononcer; de telles questions sont d'ailleurs oiseuses aux yeux du Chef de division à qui il importe peu que le mérite d'un résultat doive être mis au compte de celui-ci ou de celui-là, du moment qu'il s'agit dans les deux cas d'un bâtiment à lui.

— La batterie de côte a-t-elle ouvert le feu, demande le Chef d'état-major?

— Non, et heureusement; du moment où nos batteries de côte s'en mêleront, elles cesseront de faire office d'épouvantail...

Avec infiniment de raison, le Commandant de la batterie de Mar Youssef dira qu'il n'aurait eu aucune chance d'atteindre l'ennemi, mais qu'il se fût exposé à nous toucher par mégarde.

Nous regagnons nos bords respectifs. Plus correctement accommodé, je me retrouve un peu plus tard sur le *Guépard* où l'Amiral vient d'arriver; récits, explications, commentaires...

— Tu es allé trop loin, dit l'Amiral.

— Trop loin? Mais il me semble qu'à moins de rester devant la jetée...

Puisqu'ils s'en sont tirés, l'Amiral est au fond très satisfait que ses contre-torpilleurs aient été pour la troisième fois engagés. Tout comme le *Vauquelin*, le *Guépard* est indisponible; c'est pour la Division, le répit forcé. L'affaire est au surplus fort honorable pour nos armes. Mais quiconque a suivi l'action a pu réaliser l'ampleur du danger; l'Amiral tout le premier; sa vigoureuse étreinte en abordant le Chef de division a traduit une émotion mal contenue.

Le répit, il le faut pour tous, chefs et subordonnés; chacun y aspire, et d'autant plus que sa responsabilité est plus lourde, que plus lourd fut son souci. Mais puisque les contre-torpilleurs sont intacts quant aux organes essentiels, le matériel ne mérite pas moins la sollicitude que le personnel. Comme avant de s'aller reposer, le cavalier d'abord veille au réconfort de sa monture et à son bien-être, le Chef de division assisté de ses deux capitaines, songe par priorité à la sécurité des navires. Les dispositions arrêtées la veille se trouvent caduques avant même qu'ait été répandue l'instruction qui les devait codifier; on restera au port en permanence, au moins jusqu'à réparation des bâtiments avariés. D'une façon générale, les bombardements nocturnes ont été jusqu'ici plus spectaculaires que gravement nocifs; la cible est nettement circonscrite; les Britanniques ne se soucient pas de lâcher des bombes sur la ville bien famée; c'est déjà trop sans doute pour leur politique que quelques-unes soient tombées dans le quartier arménien; dans ces conditions, il faut bombarder en formation peu nombreuse et à faible altitude ; mais les mitrailleuses de la défense ont l'intervention prompte; tout cela ne multiplie pas les chances d'un coup direct sur

ceux qu'on voudrait atteindre. Le plan d'eau du port de Beyrouth a une superficie d'environ 40 hectares; un contre-torpilleur constitue une cible de 1.500 mètres carrés seulement; si on compte avec les trois navires de la division, la probabilité de mettre au but est de un centième environ; c'est peu. Pour nous, le danger réside donc surtout dans les éclats fauchants. Afin de conjurer ce danger, la Direction du port met en œuvre le stratagème convenu : le cargo *Lesbian* est conduit au quai sud le long du *Guépard*; à bâbord du *Valmy* déplacé de l'Epi à la Traverse, le petit navire de charge *Mont Liban* est amarré, quelques mahonnes venant compléter l'obstacle improvisé; le *Vauquelin* a déjà depuis vingt-quatre heures sa muraille de Chine.

Les hommes à présent! La beuverie désordonnée à laquelle ils se sont livrés en dernier lieu ne saurait jeter le discrédit sur la formule d'un cantonnement de repos éloigné des objectifs militaires. Peut-être fallait-il que les équipages jetassent leur gourme. A présent que sont élucidées les causes des exploits bachiques ayant marqué l'après-midi dominicale, des mesures adéquates peuvent intervenir, propres à conjurer le renouvellement de tels exploits. L'événement de la nuit a d'ailleurs rejeté le petit drame dans la préhistoire; et sont un peu penauds ceux qui, pour avoir trop prolongé leur escapade, ont manqué l'appareillage et du même coup doivent renoncer à raconter un jour la ronde infernale. Un roulement est institué : une moitié de l'équipage gardera le navire, l'autre moitié sera là-haut chez les Pères ; la relève aura lieu de vingt-quatre heures en vingt-quatre heures; les officiers suivront le sort des hommes; les

commandants eux-mêmes s'en remettent une nuit sur deux à leur second du soin de veiller sur le bâtiment. Ces arrangements vont trouver aussitôt leur justification dans le zèle accru de l'aviation britannique; en cette journée du 23 juin, on ne comptera pas moins de huit alertes aériennes.

Une délégation des états-majors et des équipages assiste à 10 heures aux obsèques des morts du *Vauquelin*. Sous un soleil implacable, on se réunit à l'hôpital devant les cercueils alignés à même sur le sol; c'est ensuite le trajet jusqu'au cimetière militaire des Pins où, après l'absoute, le Commandant du *Vauquelin* dit adieu à ses hommes dont les dépouilles vont reposer dans l'ardeur brûlante des sables. Plusieurs dont je ne m'exclus point, dorment debout; je secoue ma torpeur au retour, alors que la voiture dans laquelle nous avons pris place, dévale la populeuse rue de Basta à une allure mettant davantage nos jours en péril que ne firent les Anglais dix heures auparavant. La ville est toujours la même; la « fashionable » rue Weygand est, sauf les bandelettes sur les vitrines, pareille à ce qu'elle fut, animée, achalandée. Seul le quartier de l'Université américaine est entré en catalepsie; c'est la période des vacances dont l'époque fut d'ailleurs avancée quand s'annonça la crise; question de sécurité mise à part, réchauffement des esprits faisait un devoir aux dirigeants de l'établissement de renvoyer chez elle une jeunesse turbulente, irakiens en Mésopotamie, persans sur leurs hauts plateaux, égyptiens au bord du Nil,

La fin de l'après-midi se passe au son des cloches. La nuit arrive; on la voudrait calme et réparatrice; cette espérance sera déçue.

Outre les trois contre-torpilleurs, l'*Adour* et l'*Elan* heureusement déséchoué sont à l'intérieur du port. Le *Souffleur* et le *Caïman* sont sur le fond au Nahr el Kelb; ceux-là du moins, peuvent, quoi qu'il advienne, se dire tranquilles. La grand-garde est réduite au seul *Marsouin*, aux dragueurs et à une vedette.

Jusqu'à 0 heure 40, rien ne vient troubler notre tranquillité. Une alerte succède alors; elle dure dix minutes; on guette, ne voit rien, regagne sa couchette si l'on n'est de quart. Une heure encore s'écoule et c'est le grand branlebas. Les jumelles fouillent l'atmosphère moins transparente que de coutume. Du côté du Phare, une fusée s'élance; que signifie cela? Une convention au profit de la défense ou une indication à l'usage des assaillants? Il faudra éclaircir la chose. Pendant qu'on y songe avec cet esprit soupçonneux que nous cultivons par état, les cloches s'agitent de nouveau, et cette fois avec frénésie. Une, deux, trois, bientôt une demi-douzaine d'astres fuligineux naissent en altitude ; le site s'illumine ; les rafales des mitrailleuses font chorus avec les sèches détonations des canons à tir rapide; un vrai bouquet dont les traceurs dessinent les tiges, jaillit du plan d'eau riche des reflets de cette fête vénitienne; sur la robe pourpre du ciel, mâtues, cheminées, toits et minarets ajoutent la parure d'une dentelle noire.

— Là... par là... le voilà!

Les voilà serait sans doute plus exact. Une pause...

— Cessez le feu! A plat pont tout le monde!

Ce n'est pas que j'ai rien vu, de mes yeux vu. Non! Un simple

pressentiment; peut-être d'avoir remarqué nos mitrailleuses se relevant et menaçant le zénith... un pressentiment ou plutôt l'intuition que l'ennemi est sur nous.

Une ou deux secondes et le tonnerre éclate. A plusieurs reprises, le *Valmy* est secoué à faire croire qu'il talonne et se casse. La voix du « navigating » alors:

— Nous sommes touchés!

Allongé à mes côtés, qu'en peut-il savoir? Mais assurément, la violence des soubresauts autorise la conjecture. Silence et ténèbres ! Nous nous dressons sur nos pieds.

— Aux postes de sécurité!

Car je m'attends que l'incendie se manifeste quelque part ou que la gîte nous couche. Il n'en est rien; la bombe est tombée à côté, à bâbord et vers l'avant, mais où au juste? Il est certes malaisé de le dire; pas loin de nous du moins, voilà qui est sûr. Tandis qu'on explore les fonds, je me transporte sur le quai pour avoir du bâtiment une vue d'ensemble. L'amarrage a tenu ; on signale une bosse métallique rompue dans la secousse, pas autre chose dans la juridiction du maître de manœuvre. La haute silhouette du *Valmy* n'a aucune propension à vouloir s'incliner. Je repasse la planche; on me vient rendre compte: somme toute, il ne faut pas nous plaindre; à moins de lésions internes sur l'existence ou la non-existence desquelles il est impossible de se prononcer, les dégâts sont minimes : une faible rentrée d'eau dans la cale à vin, la pièce avant coincée dans sa couronne de guidage, le gyro-compass hors de service, un

projecteur brisé, pas davantage! Un bon point dirons-nous pour les Chantiers de Penhoët ; la coque a bien résisté; des renforcements, des rivets ébranlés, mais nulle déchirure; quelques tôles à changer, un ou deux couples à redresser, cela, quand on aura le temps. Il est heureux que l'épicentre se soit trouvé vers l'avant : si la secousse s'était produite derrière, je n'assurerais pas que nos lignes d'arbre n'auraient pas souffert.

On somnole jusqu'aux approches de l'aube. Avant qu'elle ne paraisse, troisième alerte. C'est encore à nous ou au *Vauquelin* que les avions en veulent. Une bombe ou même plusieurs — il n'est pas aisé de se bien rendre compte — tombent à terre, à deux ou trois cents mètres; un entrepôt de bois et de paille est mis en feu; au-delà, plus à droite, une mesure s'effondre. Dans le jour qui naît à présent, les flammes montent claires et hautes. Personne ne venant de la ville pour combattre le sinistre, notre maître de manœuvre se propose : muni d'extincteurs, il ira avec quelques hommes.

— Allez, dis-je, mais comme ce n'est pas notre besogne, pas de zèle immodéré!

Aux lueurs du brasier, nous pouvons bientôt voir nos gens se démenant comme des diables; le fléau est maîtrisé, les pompiers arrivent; il fait grand jour, et nos gens ne rentrent pas. M'adressant au Midship :

— Faites donc un saut jusque là-bas; voilà les équipes qualifiées à l'ouvrage; le danger est écarté; rien ne nous fait un devoir de participer à cet arrosage... surtout, qu'on ménage nos extincteurs!

Mon messager part, se fait attendre mais reparaît avec l'équipe entière. En homme économe, le maître de manœuvre n'a dépensé que du zèle, trésor dont nous sommes, Dieu merci, largement approvisionné.

La journée est commencée, tout le monde est debout. L'essentiel et le plus urgent est de dresser le bilan de nos avaries et de réparer celles qui peuvent l'être sans concours extérieur. Comme chacun commence sa prospection, on nous vient avertir qu'il faut faire place au *Canada*. J'observe qu'il est même grand temps; le navire-hôpital vire sa chaîne en grande rade; à trop tarder, nous risquerions de nous trouver nez à nez avec lui. Un adjoint du directeur du port dirige le mouvement. Nous nous retrouvons à l'Epi, cette fois l'avant vers la sortie; j'ai préféré cet évitage propre à faciliter un appareillage éventuel. . Dès 11 heures 30, le *Canada* reprendra son mouillage extérieur. Loyalement, l'Amiral entend le tenir autant que possible éloigné des objectifs militaires. Nous resterons nous où nous sommes; ces déplacements sont par trop laborieux depuis qu'il faut emmener avec soi nos impedimenta protecteurs, mahonnes et cargos.

Sur le *Guépard*, les ouvriers d'une entreprise civile se sont mis à l'ouvrage ; quand ils en auront fini, on les priera de passer sur le *Valmy* boucher quelques trous; ce sera pour l'esthétique uniquement, encore que le souci de coquetterie ne nous trouble plus outre mesure; heureusement! Car, pour nous refaire une beauté, il faudra bien davantage qu'un coup de chalumeau et l'assistance de quelques riveteuses. La présence à notre flanc du *Mont Liban* ne fait pas un accouplement précisément gracieux. Là n'est pas tellement ce qui chagrine. Ma

préoccupation tient à autre chose. Entièrement lège, le petit cargo sautille comme un elfe; et il a les côtes passablement rudes de quoi notre sensible épiderme s'émeut. La détresse générale ne permet pas d'interposer les amortisseurs qu'il faudrait; on a dû recourir à des madriers, et il est clair qu'un morceau de chêne ne vaut pas, pour la souplesse, un bon ballon d'osier bien rembourré. Sujétions mineures! Nous n'en sommes plus à une bosselure près. Autour des mitrailleuses et des canons de 37 mm, les sacs de sable ne font pas office d'enjoliveurs ni ne favorisent l'ordre et la propreté. Adieu l'élégance et les séductions qu'on voulait naguère à son navire; pourvu qu'il vive, on doit se déclarer satisfait.

Le 25, après une nuit sans incident majeur, une alerte vers 10 heures ne cause qu'un émoi passager. Au début de l'après-midi, je vais prendre le vent à l'Etat-major. Le premier officier que j'y rencontre est le commandant de la 9^e Division de sous-marins; il a des sanglots dans la voix : « L'infortuné, dit-il...mais aussi, pourquoi s'en aller toujours recharger sa batterie au même endroit et sur une côte où il y a trop de gens à regarder vers la mer; je l'ai pourtant suffisamment mis en garde! » En deux mots, on m'apprend la nouvelle. Le *Souffleur* torpillé en surface devant Khaldé; un sous-marin britannique s'est approché, a lancé trois torpilles; deux sont allées à là côte; la troisième a frappé à l'aplomb du kiosque; trois hommes seulement ont été recueillis; tout le reste de l'équipage et tout l'état-major disparus.

Quel fut l'adversaire du *Souffleur*?

« Le 23 Juin, dit le récit anglais, le sous-marin « Parthian » arriva devant Beyrouth; il y demeura un peu plus d'une semaine. Il n'eut pas la chance d'apercevoir les destroyers ennemis, mais il remporta un succès notable. Il aperçut un sous-marin de la classe « Requin » qui faisait des exercices de plongée entre Beyrouth et Damour en plein milieu du jour. Il put l'approcher sans être observé et le couler d'une torpille³⁹ ».

La flèche du Parthe! Elle nous était destinée.

La nuit du 25 au 26 est marquée par quatre alertes aériennes; une seule, la première, vers 10 heures du soir, s'accompagne d'une chute de bombes; l'Epi où le *Valmy* et l'*Adour* sont amarrés, semble visé; mais les bombes tombent parmi les goélettes libanaises mouillées en baie de Saint-André.

A l'aube du 26, comme à l'accoutumée, l'escadre anglaise se montre sur la côte, tire sur Damour, disparaît; nous lui sommes indifférents et point trop ne nous soucions d'elle. La Royal Air Force par contre ne cesse de nous tenir désagréablement en haleine; on en est excédé. Sans le déplorable sort du malheureux *Vauquelin*, on se ferait paresseux à coiffer le haume et à revêtir le corselet de kapok; mais la seule présomption du risque vaut un avertissement pour les camarades de ceux qui dorment leur dernier sommeil sous les pins de Fourn Egh Chebbak où nous les fûmes conduire voici trois jours.

Le port est figé. Aux postes qu'ils occupent, les bâtiments semblent vouloir faire définitivement leur souille; seuls quelques chalands et autres bateaux de servitude manifestent du goût pour la transhumance. Une grande citerne à mazout a guigné remplacement libéré par l'*Adour*; elle est venue dans notre proche intimité. Je fais des représentations à son sujet ; j'invoque les risques d'un tel voisinage; ma réclamation n'est pas accueillie; il paraît que cette citerne ne peut trouver place ailleurs. Tant pis pour elle, mais surtout tant pis pour nous.

Retour le lendemain — c'était mon tour de passer la nuit à terre — dans la lumière blonde du matin. Instant délicieux .où l'été semble ici rajeuni, où les ombres ont la légèreté de l'air, la fraîcheur du sol, où tout exhale comme un parfum de virginité. La rue Maurice-Barres que j'emprunte à la descente, est une artère achalandée, mais dont l'animation participe davantage du climat résidentiel que de l'atmosphère mercantile. On peut pratiquer à pied le milieu de la chaussée sans craindre trams ni charrois, tout au plus quelques rares voitures de place en provenance ou à destination du Patriarcat ou de quelque demeure bien famée. Près de l'église évangélique qu'écrasé la masse épaisse du Grand Sérail, quelques degrés disjoints s'offrent en manière de raccourci. Voici le carrefour d'ordinaire si mouvementé; aux heures .d'animation, il n'est comparable sous ce rapport qu'à la place des Canons. Je me détourne de la rue des Martyrs pleine de contradictions, échoppes pouilleuses faisant vis-à-vis au

³⁹ G. Stitt, *op. ai.*

sévère bâtiment des Sœurs de la Charité. Je m'engage dans la rue Fahr Eddine; elle est tracée au cordeau à travers des terrains vagues montrant encore les vestiges des constructions abattues et des envers de maisons qui eussent souhaité n'avoir pas à s'humilier devant le passant, à l'opposé de leur façade. Que pensent tous ces gens qu'on coudoie, petits artisans, brocanteurs, employés? C'est la question qu'on se pose. Mais au fait, sont-ils tenus de s'alarmer du changement qui vient, eux dont les ancêtres connurent le règne des Ramsès, des Sennachérib, des Alexandre, des Abdul Hamid, de tous ceux enfin qui firent la loi du Taurus au Sinai!

Mais que pense-t-on dans le haut quartier, parmi cette société libanaise raffinée, anglophile peut-être par intérêt occasionnel, mais tellement pénétrée de culture française que la France y demeure envers et contre tout la deuxième patrie? Quelles idées ont cours dans la pénombre de ces belles résidences où l'on est gentleman si l'on est homme, parisienne si l'on est femme; où les filles d'Eve font figure de dames avenantes, cultivées, gracieuses, quelquefois mon Dieu, un peu superficielles; mais seraient-elles plus agréables à donner davantage dans le sérieux? Ce climat de là-haut, la rue ne permet pas de le deviner. Elle ne me dit pas vos méditations secrètes à vous qui naguère, si gentiment ouvriez votre maison aux arrivants de 1919 et vous montriez si friande d'hommages officiels. Si j'avais l'occasion, le goût et l'audace de vous poser certaine question, oh! je sais bien ce que vous sauriez me répondre : des Français, diriez-vous, vont partir; d'autres Français vont arriver, la France reste parmi nous et le restera.

Allons! Vous êtes bien trop fine pour le croire; et vous avez, s'il n'est pas discourtois d'invoquer votre expérience en évoquant vos années, vu et su déjà trop de choses, pour me faire en toute sincérité une telle profession de foi.

— Alors! Cette nuit?

— Pas trop mauvaise! Nous venons d'avoir trois alertes, mais dues à des méprises...

— Savez-vous que j'ai bien envie de faire une permutation dans notre tour de sortie. C'est toujours quand je garde le bord qu'on sonne la cloche à toute volée...

La journée est relativement paisible. Après avoir encore une fois passé la nuit sur la côte, le *Canada* revient mouiller devant l'hôtel Saint-Georges.

Le *Caiïman* dans son secteur; sous le Phare chandelle éteinte, notre ami le *Sannine*, toujours au port naguère, sans cesse en mer à présent; avec lui, le dragueur *Jean Mic* et la petite *Fatimah*; voilà tout le guet extérieur au soir du 27. J'aurais eu tort de troquer les jours impairs contre les jours pairs; deux alertes seulement de toute la nuit ; entre elles, six à sept heures de sommeil ininterrompu. Manifestement, le zèle de l'aviation britannique connaît une éclipse. Est-ce la perte de cet appareil que la D. C. A. abattit en flammes à 4 heures le 25 dans les environs proches de la Résidence? Un appareil de moins, est-ce que cela compte? Pourtant, si c'est sans contrepartie! De toute la marine au Levant, seuls deux sous-marins montrent encore une certaine activité; mais ils sont rarement au port, la nuit jamais. Les contre-torpilleurs? Décidément la

dernière rencontre a dû tenir les promesses qu'apportait le rapport de l'amiral King. Sur le moment, on pouvait encore douter; quelle avait été l'impression des combattants britanniques? Elle se résumait en ces courtes lignes :

« En revenant d'une de ces patrouilles dans les toutes premières heures du 23 Juin, le « Naiad » aperçut dans l'obscurité d'abord un, puis ensuite un deuxième destroyer de Vichy qui se glissaient le long de la côte, route au Nord. Ils étaient à une distance d'environ 5.000 mètres du « Naiad ». Les croiseurs et les destroyers ouvrirent immédiatement le feu et dans le combat qui suivit et qui dura onze minutes, on vit des coups au but sur chacun des destroyers ennemis qui se retirèrent sous un voile de fumée »⁴⁰.

Naturellement, on a dû mettre à contribution les intelligences qu'on possédait dans la place. Les ouvriers travaillant à bord du *Guépard* n'ont pas pu n'être pas frappés par certains dégâts spectaculaires; gens de basse extraction et de médiocre entendement, comment eussent-ils pu distinguer entre les avaries majeures — à la vérité, il n'y en avait point — et les avaries mineures, qui, elles, étaient légion? L'évacuation sur le Collège de la Sagesse d'une ample fraction du personnel est sue de la ville entière; les navires ne sont-ils pas de surcroît retranchés derrière un glacis de ferraille flottante?

Comment douter que la trop remuante division ne soit cette fois matée! Mais s'il en est ainsi, pourquoi s'acharner contre elle? Il y aura plaisir à la

recupérer pour l'utiliser dans l'autre camp. A poursuivre les bombardements aériens, on s'expose du reste à nuire aux installations portuaires; or elles seront précieuses avant longtemps; si les quais sont rendus inutilisables, si des épaves encombrant le plan d'eau, la marine et l'armée britannique seront frustrées d'une partie des avantages que doit procurer la conquête de la Syrie. Il y a encore l'inconvénient de causer à l'occasion des destructions en ville. Sans en être soi-même bien convaincu, on vient au Liban en libérateurs; on l'a proclamé par tracts et de toutes les manières; il faut soutenir son personnage, ne pas malmenager ceux qu'on vient «affranchir». Tout cela ne prend d'ailleurs son sens qu'à la lumière des tristes nouvelles de terre. Quoi qu'en disent les communiqués du « Zour » (Le « Jour », la feuille officieuse), la situation militaire empire constamment et le contraire serait étonnant. Les colonnes britanniques progressent vers Alep. Si Damour tient encore, c'est que l'adversaire porte ailleurs son effort. Le Haut Commissaire a envoyé à Vichy son chef de cabinet; celui-ci a déjà persuadé le Maréchal qu'il fallait traiter; il reste à convaincre l'entourage. Une solution se dessine, celle à laquelle il fallait s'attendre.

Or c'est le moment où, ses réparations touchant à leur terme, la division des contre-torpilleurs va se trouver en mesure de remplir ou d'essayer de remplir telle mission qu'il plaira au Commandement d'ordonner. Sur le *Guépard*, si tout n'est pas effacé des blessures reçues le 23, tout est en ordre de marche; la pièce avant du *Valmy* est rentrée dans ses gonds; un cimentage a permis d'éliminer

⁴⁰ G .Stitt, op. cit.

l'arrivée d'eau, là où la coque avait cédé au choc de l'explosion sous-marine; le bâtiment est en disette de gyrocompas; c'est un ennui, pas autre chose. Le *Vauquelin* a bouché ses trous; somme toute, les trois navires sont prêts; qu'en va-t-on faire?

Deux solutions s'affrontent qui ont chacune leur tenant en la personne de l'Amiral et du Chef de division.

La première consisterait à ne rien changer aux errements en vigueur : les bâtiments resteraient passifs derrière leurs chevaux de frise; les hommes continueraient à séjourner un jour sur deux à la Sagesse ; on entretiendrait ainsi chez l'ennemi cette présomption que nous ne pouvons ou ne voulons risquer une cinquième rencontre. La deuxième solution se réclame d'arguments tout aussi dignes de retenir l'attention. Sauf pour aller un soir mouiller à Antélias et pour en revenir au matin suivant, jamais les trois bâtiments n'ont manœuvré de conserve; l'entraînement tactique du groupe, tel que ce groupe est désormais constitué, est proprement inexistant; une paire bien soudée ne signifie rien pour la cohésion du trio; et la nuit du 23 nous a fait voir à quel point la cohésion était pour nous facteur de force et de sécurité. La formule adoptée pour le personnel crée d'autre part une dangereuse ankylose; nous avons pu observer certains flottements; la mentalité revendicatrice, le souci du mieux être se réinstallent avec cette spontanéité bien caractéristique du tempérament français. J'ai dû sermonner plusieurs des nôtres qui prenaient avec le règlement du cantonnement des licences abusives ou se plaignaient qu'on fut là-haut moins bien nourri qu'à

bord...

— Vous êtes mal satisfaits mes amis, leur ai-je dit; vous vitupérez la cuisine, jugez la discipline trop stricte. Qu'à cela ne tienne ; on s'est ingénié à vous mettre à l'abri, à vous procurer du délassement dans une fraîcheur relative; il paraît que vous n'êtes pas contents. Restez donc à bord tous les jours que Dieu fait; mais si vous vous trouvez un prochain matin sur un lit d'hôpital ou pis que cela, vous saurez à qui vous en prendre...

Ce petit discours a porté. Qu'il se soit trouvé nécessaire suffit à prouver l'urgence d'une reprise en main qui pourrait intervenir à la faveur d'une brève sortie. Si les bâtiments doivent encore une fois se mesurer avec l'adversaire, une bonne précaution doit consister à les mettre dehors préalablement.

Tous trois assis sur un banc à l'arrière du *Vauquelin*, le commandant de ce bâtiment, le Chef de division et moi-même, échangeons quelques idées :

Le commandant de Lafond. — Tout cela continue à n'avoir pas bonne figure. Comme il fallait s'y attendre et comme il était logique, l'Amirauté a fait connaître que le repli des bâtiments ne pouvait se concevoir tant que les troupes n'auraient pas mis bas les armes. L'Amiral vient de me donner lecture du message; il s'achève sur un couplet dans le style héroïque que vous devinez; « fais-moi grâce des phrases creuses, ai-je interrompu; tu m'as dit ce que j'avais besoin de savoir, il suffit ». Mais passons. Le Haut Commissaire a engagé sa parole; s'il entre en pourparlers d'armistice, la marine sera prévenue aussitôt, et nous mettrons le cap sur Toulon. Reste l'éventualité d'une action suprême sur

Beyrouth. Ne conviendrait-il pas d'y préparer les équipages? Ni eux ni nous ne sommes des lâches après tout...

Moi. — Je ne suis pas d'avis de trop faire réfléchir nos hommes sur le caractère aigu de la situation dans laquelle nous sommes placés; ils vivent dans une sorte de torpeur; elle les rend malléables. Comment les choses tourneront-elles? Nous ne savons. Si elles s'arrangent, j'entends, si nous réussissons à nous décrocher honnêtement, nos confidences auront été inutiles. Si le contraire advient, qu'il nous faille jouer la carte du désespoir, nos gens s'en apercevront toujours assez tôt. Nous leur avons déjà marqué votre souci, celui de l'Amiral, de les épargner dans toute la mesure compatible avec les obligations d'honneur auxquelles nous sommes astreints; nous avons souligné tout ce que la Providence avait déjà fait en notre faveur, tout ce que nous étions fondés à attendre encore d'elle. Ne convient-il pas de s'en tenir là?

Le commandant de Lafond. — Eh bien, soit! Taisons-nous, puisque tel est votre sentiment...

Heures sombres! En être à ce point après de si grands périls! Mais d'autres enfin ont connu hélas un sort pire. On veut penser à eux, à tous ces morts et ces estropiés du *Vauquelin*, du *Chevalier Paul*, du *Guépard*, de *l'Elan*, de *l'Aéronautique navale*; aux morts du *Souffleur* surtout, ceux-là dont les dépouilles reposent en un seul cercueil dans les eaux transparentes de Khaldé. Notre aumônier, le Révérend Père L... de la Compagnie de Jésus, dit une messe à la mémoire de tous ces disparus de la famille maritime.

Le Révérend Père L... nous a raliés par le *Canada*; décidé à partager notre sort, il a embarqué sur le *Vauquelin*. J'ai eu la visite dès son arrivée de ce prêtre de grand savoir et de grande élévation d'âme; nous nous sommes entretenus de la situation, et puis de choses plus personnelles en relation avec telle éventualité qu'on ne peut exclure...

Demain sera-t-il ce que nous devons craindre, ou ce que nous pouvons encore espérer malgré tout? Une chose semble en tout cas certaine : pour beaucoup dont je suis, le Liban et la Syrie vont entrer dans le passé; et si l'ère qui s'annonce ne doit pas nécessairement décevoir syriens et libanais, elle suscite par avance une infinie tristesse chez ceux des Français qui vinrent ici naguère sous les plis d'étendards triomphants. Car il faut ignorer son histoire et le disputer aux cloportes par l'intelligence, pour ne pas voir où mène l'événement sur le point de s'accomplir.

La nuit prochaine, le Commandant en second veille en ma place sur la sécurité du *Valmy*; lundi seulement, je jouirai de nouveau de cette relative liberté à laquelle je puis prétendre un soir sur deux ; mais lundi est un mauvais jour ; « carpe diem » conseillait le poète latin; n'ai-je pas ouï dire au surplus à une dame en ce pays-ci qu'il faut savoir profiter des occasions. A une occasion saisie au vol, j'ai dû de faire un pèlerinage à des lieux que je ne pensais jamais revoir; faute de pouvoir visiter une dernière fois ceux où m'entraîna ce printemps mon humeur vagabonde, les Souk el Gharb, les Beit Meri, les Baabdad, les Bekfaya pour ne citer que ceux-là, j'irai comme en respirer le parfum chez

d'authentiques fervents de cet Orient qui nous est ravi. De là Sagesse où quelque affaire de service a motivé ma venue, je m'invite par téléphone ; cela tombe à merveille paraît-il; le contraire m'eût étonné.

Une circonstance imprévue menace de ruine cet arrangement.

A 10 heures 40, le *Caiman* est rentré à Beyrouth ; dans le rapport de notre sous-marin, l'Amiral relève une indication qui lui donne du souci : le *Caiman*, la nuit dernière, a vu deux fois les destroyers britanniques; d'abord à quinze milles au large; voilà qui ne saurait susciter d'appréhension; mais aussi à quatre ou cinq milles de Djounieh, et ceci est nouveau. Jamais à notre connaissance, l'ennemi ne s'était porté aussi près ; donc le blocus étrangement tout-à-coup se resserre; une attaque directe contre notre base et ceux qui s'y trouvent serait-elle imminente? Or rien n'est moins adéquat à une défense rationnelle que le dispositif résultant du plan d'amarrage actuel. Le Chef de division consulté, l'Amiral prend une décision : sans quitter préventivement le port, les contre-torpilleurs formeront la ligne de bataille, c'est-à-dire qu'ils seront déplacés incontinent de manière que toutes leurs pièces soient battantes vers le large.

Avec quinze canons de 14 cm tirant ensemble près d'une centaine de coups par minute, on peut opposer une sérieuse résistance; surtout ayant pour soi l'avantage de la stabilité et de la meilleure visibilité. Si l'adversaire veut se maintenir hors de portée de notre tir, il courra le risque d'endommager la ville; telle que l'escadre anglaise est constituée, une seule de ses unités peut d'ailleurs nous opposer un calibre supérieur au nôtre ; encore n'est-il pas certain que cette

supériorité de calibre — du 15 contre du 14 — soit assortie d'une supériorité de portée. Tout bien pesé, la meilleure solution paraît devoir consister à emboîser la Division parallèlement au brise-lames; pourvu toutefois que la hauteur de celui-ci ne soit pas excessive; c'est un point que le commandant de Lafond a résolu d'élucider lui-même. Il passe me prendre avec sa vedette; nous abordons l'ouvrage d'art parmi les blocs de béton, gravissons la jetée, procédons aux vérifications nécessaires; la conclusion est favorable, nos pièces pourront tirer par-dessus le mur; il n'y a qu'à passer à l'exécution des mesures préliminaires. Le Directeur du port chez qui nous nous sommes aussitôt transportés montre peu d'enthousiasme; a-t-on bien réalisé l'ampleur du mouvement qu'on lui demande? Enfin, puisque c'est l'ordre, on va se mettre au travail; mais quant à en finir avant la chute du jour, il n'en saurait être question. Soit, observe le Chef de division, mais commencez toujours; c'est bien ce qu'on va faire répond son interlocuteur; les équipes vont déplacer d'abord le cargo *Broadwell*; elles iront aussitôt après chercher le *Guépard* et son *Lesbian* protecteur, ensuite le *Valmy*, son *Mont Liban* et ses mahonnes; on finira par le *Vauquelin*, mais demain seulement très certainement. Je fais observer qu'à son poste actuel, le *Valmy* n'est pas tellement mal placé pour réaliser la condition que l'Amiral se propose; c'est le *Vauquelin* qu'il faudrait extraire par priorité de son terrier; tant qu'il demeurera là où il est, ce bâtiment sera rigoureusement comme s'il ne possédait pas d'artillerie. On en convient; le Chef de division prend sur lui de modifier comme suit le programme : seuls le *Guépard* et le *Vauquelin* iront à la digue; le *Valmy* ne

bougera pas.

Ma dernière soirée libanaise! Au fait, est-ce la dernière? Ce l'est, mais je ne le saurai qu'après. Pouvais-je plus agréablement dire adieu à la terre d'Orient qu'en l'oasis beyrououtine où mes pas m'ont conduit. S'il manque un convive parmi les plus sympathiques — il a troqué son bureau du Grand Sérail contre un abri plus rudimentaire aux avant-postes — le cercle, quoique restreint, est complet, de ceux qui viennent d'ordinaire chasser ici l'ennui et la contrainte. La saison a fait préférer le jardin aux lieux clos, pour y dresser la table; ce jardin qui sème sa parure, en signe que sont révolus avec sa splendeur, des temps qu'à la différence de celle-ci on ne reverra pas. Et si les propos participent d'une humeur qui veut bannir le pessimisme, s'ils demeurent empreints d'une aimable sérénité, le sentiment de la page inexorablement tournée, mêle son ombre à celle des ténèbres envahissantes.

CHAPITRE X

Décision inattendue et soudain appareillage. — Vers la Grèce, en quête de renforts. — A Salonique en attente. — L'impossible mission. — Sur les côtes de Caramanie. — Les Anglais nous y découvrent. — Les contre-torpilleurs rebroussement chemin.

Nuit calme, me dit-on ce 29 juin quand je rentre à bord; malgré trois alertes aériennes, la journée sera calme aussi, du moins jusqu'à 17 heures. Le *Guépard* est à la digue où, depuis un moment, le *Vauquelin* l'a rejoint. Les nouvelles dispositions comportent une indication de réserve persistante; la Direction du Port n'a pas refait son « puzzle » pour le défaire encore une fois de sitôt.

Changement à vue à 17 heures 10!

« Soyez prêts à appareiller », signale l'Amiral. Est-ce la joute finale? Je me hâte vers l'hôtel de la Marine, rencontre le Chef de division lequel déjà en revient. Il n'est pas content, mais pas du tout. L'ordre est d'aller chercher des troupes à Salonique; quelle aberration! A-t-il la moindre chance de réussite?

— Enfin! partons toujours, conclut le commandant de Lafond.

Ainsi s'exprimait-il, trois semaines auparavant dans des circonstances que le lecteur n'a peut-être pas oubliées.

Il n'y a pas une minute à perdre. Pousser les feux, réunir les équipages, on dispose de deux heures à peine pour passer de la position de semi-réserve à la tenue de raid; car on appareillera aux approches de la nuit, après la reconnaissance crépusculaire chère aux Britanniques. L'échappée? Mon Dieu, il

ne faut qu'un peu de bonheur pour la réaliser. Quant au reste, une folie sans doute. Mais quoi! C'est dans la norme; et jusqu'ici, le hasard a bien fait les choses.

A 18 heures, les avions anglais sont sur Beyrouth. D'épaisses nuées tourbillonnent par-delà la ville; c'est la Résidence des Pins que les bombes viennent d'atteindre et de bouleverser. Voilà qui, pour une fois, manque d'élégance; le Général s'opposera à toute représailles dans le même style. L'habitation privée, si même officielle, d'une sommité militaire est-elle ipso facto objectif militaire? Laissons à de plus compétents le soin d'en décider. Accompagnés de leurs chasseurs de protection, les bombardiers ont disparu. Pour nous, relativement à nos projets immédiats, l'événement est plutôt favorable; après ce raid spectaculaire, un autre est peu probable d'ici la brune; nous ne serons pas dérangés dans les deux heures qui vont suivre; ni dérangés, ni même épiés sans doute; l'événement des Pins, à l'opposé du port, va cristalliser l'attention.

J'ai dit à mes officiers : « Nous changeons de recette. On s'attend pour la nuit prochaine à une attaque aérienne d'envergure. L'Amiral préfère nous voir dehors... » Personne n'est dupe ; surtout quand, vers 18 heures, parvient ce message : « Se disposer à appareiller à 19 heures; être prêt à donner l'allure maxima ».

Le Chef de division convoque ses capitaines; il dit ses intentions. Prendre au plus court par le sud de Chypre, mais d'abord, pour laisser planer le doute,

suivre la côte tant que l'obscurité ne sera pas totale. Quand la Division aura atteint la longitude de Limassol, elle mettra le cap sur le Canal de Scarpanto. On tournera pour 26 nœuds; le *Guépard* ne peut faire mieux. En cas de rencontre suivie d'engagement au canon, chacun agira selon son inspiration, sans se tenir pour obligé d'assister tel des trois bâtiments pouvant se trouver en difficulté... Nous quittons le « Flagship » ; déjà les remorqueurs sont auprès, amorçant la manœuvre.

Sur le *Valmy*, tout est en ordre de marche. Les ventilateurs de chauffe ont retrouvé leur voix souveraine; les quatre chaudières sont en pleine activité; les tôles tressaillent; le personnel est au complet.

— Peut-on couper le téléphone?

— Oui, coupez!

Il est temps; après le *Guépard*, voici que le *Vauquelin* s'ébranle à son tour.

Un message nous arrive encore : « Dans l'ouest, à trente milles de Nakoura, un croiseur route à l'ouest à 25 nœuds ».

Parfait! Si c'est là tout ce que nous devons craindre, la porte, on peut le dire, est ouverte à deux battants; car Nakoura est bien au sud de Tyr.

« Hâtez-vous », signale néanmoins le *Guépard*. Hé oui! Je comprends. Mais comment être plus leste, avec cette cotte de mailles qui nous tient au flanc et cette citerne incongrue qui, si mal à propos, vient de rompre son amarrage et dérive sur nous; il lui en coûtera une bourrade; le *Marseillais* l'empoigne sans courtoisie, la refoule; il pousse le *Mont Liban*, croche dans notre arrière, nous

déhale... Bien! bien! mais doucement tout de même! et un bon effort devant!

Le quai débordé, nous avons le champ libre.

— Larguez partout... Bâbord en avant demie, Tribord en avant lente, la barre à droite quinze!

Je pense : pourvu qu'on ne vienne pas dire que ceci ou cela ne va pas, un joint, un clapet, que sais-je? Voilà somme toute une semaine que les machines n'ont pas tourné ; et une semaine pendant laquelle on s'est relâché...

— On pare un peu juste, lance l'officier de manœuvre. Il a raison; pas de précipitation inconsidérée!

— Tribord stop, à droite toute!

L'arrière chasse bien; nous voici dans l'axe de la sortie.

— Zéro la barre, cent cinquante tours les deux machines!

Peut-on faire mieux diligence? Tourner pour 18 nœuds entre les musoirs! Que l'*Adour* veille ses aussières! Lui, rend les honneurs traditionnels; le paysage défile. Vingt nœuds maintenant et la barre à gauche; le *Valmy* frémit et s'incline; sa lame de sillage va malmener notre cher, coffre qui garde en souvenir trente mètres de chaîne, tout ce que les Anglais trouveront de nous en arrivant; d'un élan, la baie de Saint-André est franchie; chacun le sent et s'en attriste : c'est un adieu définitif, puisque aussi bien ce n'est point ici qu'on reviendra faire tête.

— Deux cent cinquante tours!

— Il faut rallier, car la nuit tombe.

Je n'ai plus rien à taire. Aux officiers qui m'entourent, je donne lecture du

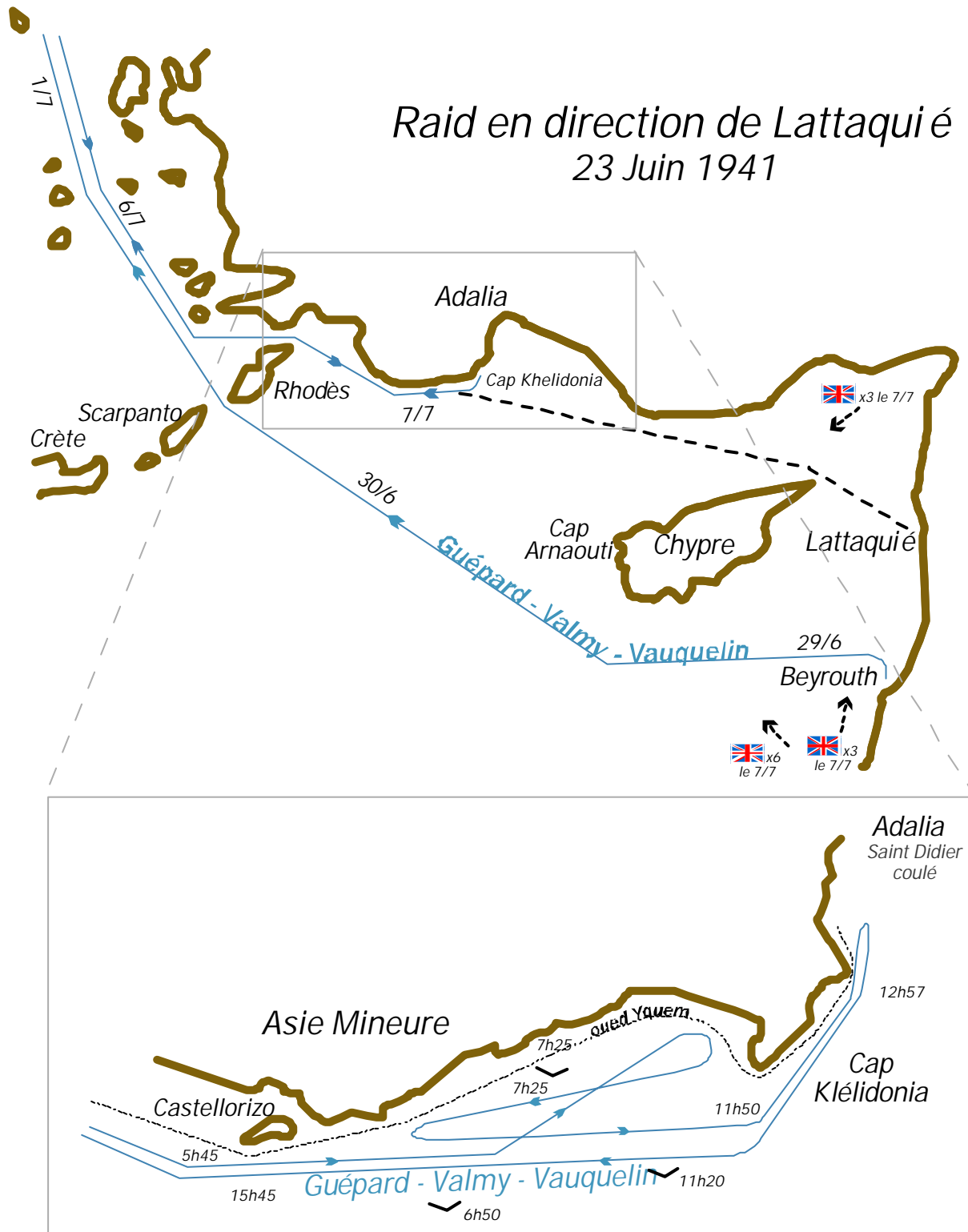
télégramme de l'Amirauté; il est conçu en ces termes : « Primo. — Utilisez vos contre-torpilleurs pour transport de Salonique à Beyrouth troupes sans dépasser 150 hommes par bâtiment et matériel léger stop se munir de brassières à Beyrouth et en prélevant éventuellement sur *Théophile Gautier*. Secundo. — Je demande ravitaillement en mazout à Salonique permettant de faire plusieurs relations sans puiser dans stock Beyrouth. — Commencez immédiatement opération et faites-moi connaître heure appareillage des bâtiments et itinéraires ». L'Amiral Levant, destinataire du message, en a traduit les directives dans une instruction n'apportant qu'un seul correctif : les troupes seraient conduites non à Beyrouth, trop étroitement surveillé, mais à Lattaquié. De notre avion, les renseignements favorables affluent toujours : à Haïfa, un croiseur et quatre destroyers; à trois milles de Haïfa, un croiseur et un destroyer.

Quel meilleur moment pouvait-on choisir pour prendre le large? Quand les bombardiers britanniques sont venus sur la Résidence, rien dans le Port ne pouvait éveiller leur soupçon; que deux contre-torpilleurs fussent à la digue n'était nullement révélateur — et à juste titre — d'un appareillage imminent. S'en aller au cours de la nuit exposait à rencontrer l'escadre de blocus; ne se portait-elle pas vers le Nord chaque soir? Se mettre en route à l'aube ou en plein jour? On eut permis à l'adversaire, guidé par ses éclaireurs aériens, de nous rattraper avant qu'il fût longtemps.

Pour laisser le *Valmy* prendre son poste, le *Vauquelin* a ouvert un intervalle; dans les éclaboussures d'écume, nous éloignons le futur serre-file.

Quelques minutes encore, la formation est prise. Tandis que deux cent mille chevaux nous emmènent, l'ombre envahit le Liban, dissimule le Sannine auguste témoin de nos courses vagabondes, de nos ruses l'une après l'autre déjouées. Que doivent penser ceux, s'il s'en trouve, qui présentement dirigent vers nous un regard intrigué? Que font-ils tous trois? Où vont-ils? Courent-ils encore se cacher dans quelque anfractuosité de la côte? Mais pourquoi cette hâte insolite? Quoi! Il n'y a pas trois heures, tout faisait croire qu'ils étaient mûrs pour la reddition; et les voici fendant la mer avec la même vigueur qu'au premier jour; la même vigueur? pas précisément, à y regarder d'un peu près; pourtant cette bonne division vous en remontre encore à vous autres qui la jugiez moribonde.

Seul le croissant lunaire répand encore quelque clarté; on peut prendre la vraie route de l'exode. Le *Guépard* vient sur la gauche, règle l'allure à 25 nœuds; il pourrait forcer son talent; il préfère se ménager. Le défaut d'homogénéité saute aux yeux : dix nœuds d'écart entre le plus rapide et le plus lent, la différence est considérable, si même il est possible de la combler partiellement; en cas de rencontre avec des forces anglaises de surface, le *Vauquelin* est sûr d'échapper, le *Valmy* a des chances, le *Guépard* point; d'où la sage consigne : ensemble si tout va bien, chacun pour soi si les choses se gâtent.



Insensiblement, l'astre décline. Comme pour l'accompagner dans sa course, comme si nous voulions jouir plus longtemps de sa clarté mourante, nous avons le cap sur lui; un souffle léger frise la mer; les drisses gémissent, tendues en arc

de cercle par le courant d'air de la marche. Des lueurs à bâbord, mais loin; c'est du côté de Damour. La lutte y connaîtrait-elle un regain d'activité? En effet, et nos adversaires, pour s'ouvrir la route de Beyrouth, viennent de mettre en ligne deux croiseurs de plus : le *Pearth* et le *Carlisle*. A minuit, les ténèbres sont reines; la navigation trépidante continue.

A 3 heures du matin, coupant le méridien du Cap Arnaouti, la Division vient sur la droite. Puis le jour naît. Rien en vue. Sur la carte le compas joue les échassiers, enjambe les degrés; nous sommes à 200 milles de Haïfa; à supposer que, dès 21 heures hier soir, l'ennemi ait eu connaissance de notre évasion, il n'est pas impossible qu'il soit dès à présent à notre voisinage; encore faudrait-il qu'il eut marché 25 noeuds et supputé correctement notre itinéraire. A mesure que croît la visibilité, des yeux nous fouillons plus attentivement l'horizon. Les jumelles se dirigent aussi vers le ciel; le meilleur atout des Britanniques n'est-il pas cette aviation basée sur Chypre, laquelle mit fin à la carrière du *Chevalier Paul*? Or Chypre n'est pas tellement loin; à une heure de vol tout au plus. Mais ne suffit-il pas à nos adversaires de nous savoir partis?

Vers 10 heures, la veille signale un avion sur l'arrière. Anglais, italien, allemand? Comment savoir? Mais s'il est anglais et n'a que ses yeux pour nuire, rassurons-nous; trop tard! Il est bien trop tard pour lancer la meute à nos trousses.

11 heures 30. « Se préparer à mettre en croisière », signale le *Guépard*. Il a

hâte de passer au régime économique ; ses consommations sont effarantes; en quinze heures, il a dépensé quelque chose comme trois cents tonnes, la moitié de *son* approvisionnement. Sur nouveau signal, la Division stoppe. Nous pouvons alors observer combien ses turbines et son récent carénage harmonisent peu la situation du *Vauquelin* à la nôtre; tandis que, machines stoppées, le *Guépard* et le *Valmy* tôt s'immobilisent, le *Vauquelin*, courant sur son erre se comporte comme s'il voulait prendre la tête. La chose est bonne à savoir; on prendra ses précautions à l'avenir. Sur avis que les mécaniciens ont changé de clavier, la marche est reprise. Peu après. Rhodes se montre dans la brumaille.

En vue d'éviter tout incident, il s'agit d'observer avec soin les règles prescrites par les autorités navales et aériennes de l'Axe pour la navigation dans leur zone; un parcours compliqué à plaisir nous mène sous le phare; la Division décline son identité et pénètre en Mer Egée.

Le beau temps se maintient. Comme souvent dans ces parages à chicanes, les vents toutefois sont instables; s'ils soufflent, leur action est trop brève et localisée pour émouvoir la mer, à laquelle tout juste ils donnent la chair de poule. Nous jouirions abondamment de cette navigation plaisancière, sans la suite qu'elle comporte. Car enfin, si notre départ de Beyrouth a un sens, c'est bien celui que lui confère la mission nouvelle. Le Chef de division le disait avec force il y a huit jours : Tant que dure la lutte, la place des contre-torpilleurs est dans les eaux syriennes, non ailleurs; tout départ devait prendre figure d'évasion hors que ce fût pour revenir; la tâche est de celles qu'à moins de bénéficier d'une

chance passant toutes celles antérieures, nos bâtiments ne sauraient mener à bien. Ils vont courir une aventure tellement osée que la malignité publique aura beau jeu pour ne voir là qu'une dérobade camouflée. On relit les instructions, on considère le problème sous toutes ses faces; et plus on l'examine, plus on s'étonne. «Faire plusieurs allées et venues!» Mais à quoi pensent-ils là-bas? Ont-ils déplié la carte? Ont-ils songé que nous allons vers la pleine lune? Se doutent-ils de nos consommations? Le raid miraculeusement réussi du *Vauquelin* leur a-t-il fait oublier la perte du *Chevalier Paul*, laquelle est résultée du jeu normal des facteurs?

Tout de même, vivons le présent; il est délicieux. Sur le soir, la lumière se dore; le ciel de Grèce répand ses caresses; des îles surgissent, s'évanouissent, des îles rosés aux profils anguleux ou déchiquetés. La nuit est paresseuse à venir; il ne l'en faut ni louer ni blâmer; nous sommes seuls responsables de cette après-midi qui se prolonge; nous avons gardé l'heure de Beyrouth en avance de près de soixante minutes sur l'heure au soleil en Mer Egée. Sous l'îlot de Kynaro, comme au milieu d'un lac tant l'eau est paisible alentour, une embarcation a remis au *Guépard* les consignes d'accès à Salonique; après un court arrêt motivé par le recueil de la communication, la Division a continué; le soleil a disparu rouge sang; et tous ces rocs épars, mués un instant en rubis et cornalines, se sont effacés dans une gaze mauve tournant au violet.

Au matin du 1er juillet, ce n'est plus le même décor. Hier les Cyclades au teint chaud de brunes; aujourd'hui les Sporades moins aimables et point flattées

par le jour laiteux. On laisse par bâbord ces dédaigneuses; au-delà de Pasthoura, la côte de Chalcidique se laisse deviner avec le Mont Athos orgueilleusement dressé à la pointe extrême de la Macédoine.

Et nos unités de donner dans le Golfe.

A droite, des terres boisées, modérément vallonnées; à gauche, l'embase massive de l'Olympe. De vieux souvenirs ramènent d'un quart de siècle en arrière : escortes, patrouilles, notre pain quotidien de l'autre guerre! Une heure passe, puis une autre; devant, une langue de terre s'achevant en falaise; c'est la Pointe Panomi. L'eau toujours plus trouble et jaune manifeste la proximité du Vardar. Dans le ciel, des avions gris à croix noire passent rapides et puissants; mais notre cloche demeure silencieuse, et, pour prévenir tout réflexe intempestif, les munitions de D. C. A. ont été mises en soute.

Couchée par la brise enflant la voile, une barque s'avance arborant une flamme écarlate; cette barque est celle du pilote; son zèle ne va qu'à nous faire voir l'origine du chenal Par un itinéraire constamment brisé, les contre-torpilleurs doublent une bouée après l'autre, attentifs à découvrir de bonne heure, en dépit de leur maigre taille, les indispensables jalons. A 13 heures on est au bout de ce fil d'Ariane; la baie s'offre à nos étraves.

Salonique!

Au temps héroïque de l'Armée d'Orient, c'était véritablement un lieu singulier, le microcosme des turbulences humaines. Les nations, les races s'y étaient donné rendez-vous en un pêle-mêle bariolé et polyglotte soumis à des

disciplines variées autant que débonnaires. Français, Serbes et Grecs, Italiens, Russes et Portugais, Britanniques venus des quatre coins du monde, se coudoyaient, réalisant l'aspect d'une mosaïque perpétuellement changeante. Le sabre suranné voisinait avec le jonc promu d'ordonnance; sous la table du cafetier ou du confiseur, des jambes nues d'écossais croisaient les bottes vernies de transalpins à monocle, cependant qu'un peu plus loin, de luxueux souliers d'Outre-manche narguaient les godillots de notre intendance. Sur la promenade bordant la mer, un fleuve de créatures ondulait; et s'y confondaient avec les pailles et les toques féminines, turbans, képis, bonnets, casquettes, chéchias et couvre-chefs hors série. Du seuil de l'après-midi jusqu'aux approches de l'aube, les restaurants et autres établissements publics ne désemplissaient pas; les refrains canailles du boulevard parisien disputaient les applaudissements à la langoureuse chanson napolitaine, tandis que coulaient l'Asti, le Samos, le Champagne et le Lacrima Christi. Les gérants des bars louches et les tenancières de maison discrète ne faisaient pas moins bien leurs affaires que ceux qui dispensaient au grand jour nectars, sorbets et pâtisseries. En marge des professionnelles accréditées, des princesses de la jungle et des jouvencelles dévoyées jetaient leurs filets dans ce marécage effervescent. Ailleurs, dans le milieu des quartiers généraux, on jouait à l'altesse sérénissime; ou bien, sous le voile seyant de la Croix Rouge, donnait dans des activités pimentées que de porter un nom considéré ne semblait pas exclure. Les factions s'affrontaient, les intrigues se nouaient, les cabales allaient leur train, les langues parlaient plus

que le canon. A leur tour de corvée, quelques mal lotis gardaient les lignes de la Strouma, couvrant cette Babel, cette moderne Sodôme où des prêtres venus d'Occident et des popes à cheveux gras semblaient seuls plaider en silence la cause bafouée de la morale universelle. Telle était la puissance énergétique de cette masse en fusion qu'elle lançait jusques à distance des particules enflammées; et il arrivait que se coulant dans l'ombre, leurs feux rigoureusement masqués, les torpilleurs d'escorte, en protection d'un convoi de malades et de blessés (les Allemands attaquaient les navires-hôpitaux depuis que les Anglais les utilisaient à des fins proscrites) entendissent au fort des ténèbres la musique de danse venant des bâtiments à bande verte, illuminés comme pour un carnaval.

A Salonique, après cinq à six jours d'ingrate conduite ou de monotone vagabondage, on mettait bas les feux l'espace de trente-six heures; on désertait l'étroit carré momentanément tributaire des bougies ou de la lampe à pétrole; on se livrait au tourbillon régnant. A l'autre extrémité du parcours, Bizerte, Tarente procuraient seulement le délassement physique, tout juste agrémenté d'un verre de vin de Carthage ou de Chianti « rosso »; escales occasionnelles, Malte, Port-Saïd, Alexandrie offraient aux éternels errants les séductions médiocrement originales de la vie anglaise en ses manifestations exotiques. Salonique n'avait pas son pareil, défiait la comparaison avec tous les autres havres; les autels de Baal s'y dressaient constamment dans l'atmosphère la plus capiteuse.

Le Salonique de 1941, comme bientôt nous l'allons pouvoir constater, n'est plus à beaucoup près celui de naguère, où tant de gens trompaient l'ennui, tandis

que la mitraille en couchait tant d'autres dans les plaines de l'Artois, de la Picardie ou du Soissonnais. La cité n'a pas relevé ses ruines; elle porte les stigmates du fléau que la dévasta. Aux terrasses de quelques estaminets, des autochtones faméliques sirotent un doigt de boisson frelatée ; silencieux et résignés, des soldats de la Wehrmacht, évacués ou novices promis au carnage de la steppe russe, errent par les rues mornes, sans style et sans grâce. Le site seul demeure tel que jadis, tel que toujours : la vaste baie emplie de son eau glauque, les palétuviers aux rives du Vardar invisible, les collines sombres du nord; au midi, lointaine et majestueuse, la chaîne sublime du Pélion, de l'Ossa et de l'Olympe avec le trône des dieux perdu dans les nuées.

Pour le moment, à dire vrai, le paysage n'est pas ce qui nous occupe. Lentement, la Division approche des quais. Le contact est pris avec l'autorité occupante, avec le Consul et l'Attaché naval adjoint. Le Guépard jette un pied d'ancre; les deux autres contre-torpilleurs accostent un pétrolier italien pour compléter leurs soutes les premiers. Le ravitaillement s'opère sous la surveillance d'un préposé de la Kriegsmarine; l'équipage mussolinien nous considère avec curiosité sans manifester autrement ses sentiments. Dûment chapitrés, les nôtres tiennent leur langue, sauf entre corses et liguriens, ce qui ne tire pas à conséquence. Au demeurant, la mentalité a changé depuis que l'an passé, franchissant Messine, nos hommes huaient les barques siciliennes ou calabraises. Faut-il s'en étonner? On vient de connaître trois semaines de perpétuelle anxiété; voici l'asile. Sans doute ne nous y reçoit-on pas sous le signe

de l'altruisme. Mais pourquoi entrer dans les subtilités? Le fait est là : on nous survole et ce n'est pas pour nous bombarder; nous avons besoin de tout; on nous donne ce qu'on a; la place est de peu de ressource; l'Intendance allemande néanmoins consent aux équipages français des délivrances de vivres excédant les taux admis pour ses propres rationnaires. Comment cela ne créerait-il pas un climat? Ce n'est pas à nous d'apprécier si, au temps de l'occupation, une force navale française en opération devait être ou non juxtaposée à la machine de guerre germano-italienne. Mais notre but ici, à nous qui tenons la plume, est de dire la vérité, non de soutenir une thèse ou de bâtir un roman. Cacher l'extraordinaire impression de soulagement que chacun ressent dans ces premiers jours de juillet, serait travestir la signification psychologique de notre début de séjour à Salonique.

D'autres pavillons français ont d'ailleurs précédé les nôtres sur cette rade. Tout proche, un petit cargo chargé d'hommes; une vieille connaissance : *l'Oued Yquem*; les hommes sont des sénégalais. Le bateau ne demeure pas longtemps au voisinage. Ce 1er juillet au soir, il appareille en direction de Lattaquié. Le *Saint Didier* est déjà en route vers Alexandrette. Dans le port, une silhouette familière : le *Théophile Gautier* servant de bâtiment base. Pas un navire allemand, tout juste deux ou trois italiens. On pourrait se croire dans quelque rade de Provence ou d'Algérie. Dans le ciel il est vrai les cocardes du Reich hitlérien sont partout.

Ce jour de notre arrivée, l'Amirauté a télégraphié à notre Attaché naval :

« Prévenez les contre-torpilleurs d'adopter à l'aller et au retour un itinéraire empruntant les eaux territoriales turques et de débarquer les troupes à Lattaquié. Rendez compte de l'heure prévue pour le passage à Castelorizzo ». Le Chef de division prend position : une avarie de pompe, mande-t-il, limite à 25 nœuds la vitesse du *Guépard*. Par ailleurs, l'approvisionnement en combustible permet tout juste de faire, tant à l'aller qu'au retour, à 14 nœuds le parcours entre Salonique et Castelorizzo, à 19 nœuds sans plus le parcours entre Castelorizzo et Lattaquié. La lune réduit enfin à trois heures la durée effective de la nuit. Cela étant et eu égard à l'activité de la flotte et de l'aviation ennemies, l'opération doit être considérée comme très risquée. Elle n'est susceptible de réussir que si la surprise joue en notre faveur. Et d'achever sur cette indication : «Sauf ordre contraire, je compte faire demi-tour si je suis découvert par l'ennemi ».

Nous nous attendions à repartir sous vingt-quatre heures. Mais les deux transports *Saint Didier* et *Oued Yquem* ont enlevé les quelques centaines d'hommes formant le premier échelon venu de France. Il faut donc attendre le contingent suivant; on nous laisse entendre que cela peut mener jusqu'à la fin de la semaine, soit jusqu'au 5 ou 6 juillet. Décidément, le sérum qu'on prétend injecter à l'Armée du Levant n'est pas abondant; il nous revient qu'il n'est pas non plus d'une haute teneur en vitamines. Réunies à la hâte, ces troupes sont sans cohésion; les officiers ne connaissent pas leurs hommes et sont ignorés d'eux. En l'état de désorganisation présente de notre institution militaire dans la métropole, quinze jours sinon trois semaines sont nécessaires pour mettre sur

pied un bataillon!

Après avoir passé la nuit le long du pétrolier, le *Valmy* le quitte, le 2 juillet, pour aller faire de l'eau au *Théophile Gautier*; aussitôt après nous mouillons en rade. Le *Vauquelîn* succède au *Valmy* le long du paquebot. Ravitaillé lui aussi, le *Guépard* jette l'ancre à son tour. Ces mouvements sont achevés avant que le soleil ne culmine. Les hommes sont autorisés à se baigner; mais les eaux limoneuses où nagent de grosses méduses violacées sont peu engageantes; seuls les fanatiques du crawl et de la brasse se laissent tenter.

Journée d'attente que celle du 3 juillet. Le soir, une tornade furieuse fait irruption. Au crépuscule, des éclairs ont rayé le ciel du côté de l'Olympe; brusquement, c'est la rafale; pluie, grêle et vent hachent la mer; les bâtiments embardent avec incohérence; un déluge s'abat, des cataractes se répandent sur les ponts; les gens qui se sont portés à l'avant pour surveiller la chaîne, éprouvent grand'peine à se tenir debout. Aussi vite que venue, la tempête s'éloigne. Dieu merci ! Le fond est d'excellente tenue et nous pourrions d'ailleurs chasser sur des centaines de mètres sans rencontrer un obstacle quelconque. Il fallait cette attraction pour rompre la monotonie de la journée.

Le vendredi 4, un bataillon arrive à Salonique. L'embarquement des troupes — une compagnie par contre-torpilleur — est fixé au lendemain, l'appareillage devant avoir lieu le soir même. Mais, fait important, l'Amirauté acquiesce aux vues du Chef de division.

Par petites fractions, la troupe embarque le 5 juillet. Elle n'est pas martiale.

Ah non! Ces braves gars de chez nous, le comte de Toulouse eut décliné leur concours s'il se fut offert pour reconquérir sur les infidèles quelques arpents seulement de la terre syrienne. Nos passagers nous arrivent il est vrai dans des conditions manquant de décorum; il faut être Lohengrin pour sauver au creux d'une nacelle les dehors d'une mâle intrépidité. Ceux-là sont entassés avec leurs bagages dans une des rares mahonnes dont le Port dispose encore. Mais ils respirent la bonne humeur; ce n'est pas sans motif; qu'on y songe! Ils viennent d'accomplir dans des wagons torrides un fastidieux périple ferroviaire; qui ne se réjouirait à leur place de poursuivre le voyage au grand air, à la lumière, à la bienfaisante fraîcheur du large.. Leurs officiers s'abouchent avec les nôtres :

— De la fraîcheur? Vous pourriez en avoir plus que vous ne pensez; bien que l'eau soit tiède en cette saison sur les côtes d'Asie Mineure... à propos, vous savez nager?

— !!!...

— Surtout, recommandez à vos hommes de prendre soin de leur ceinture de sauvetage; qu'ils ne s'en séparent pas et, dès demain soir, la portent constamment sur eux. En Mer Egée, le pis qui puisse nous advenir est de recevoir une torpille de sous-marin; comme il est difficilement concevable que les trois bâtiments soient torpillés à la fois, il en restera deux ou au moins un pour procéder au sauvetage. Après-demain, la baignade pourrait être générale et prolongée, et on risque fort de la voir s'accompagner de quelques horions...

Nos hôtes n'en croient pas leurs oreilles. Mais il faut bien qu'ils fassent

confiance à leurs yeux qui leur font voir l'équipage occupé à monter sur le pont tout ce qui flotte, madriers, avirons et autres trésors du charpentier et du maître de manœuvre; si les profanes qui nous arrivent savaient combien jalousement les deux hobereaux du bord gardent leur bien, nous n'aurions plus à convaincre personne des réalités de l'heure.

Conférence sur le *Guépard*. Le Chef de division fait part de ses réflexions, donne ses directives : les contre-torpilleurs quitteront Salonique à 19 heures, afin de bénéficier encore, d'une visibilité suffisante dans le chenal; on fera route à 13 nœuds en croisière pour économiser le combustible; ainsi jusqu'à Rhodes. Les Italiens voulaient nous obliger à emprunter comme lundi dernier le canal de Scarpanto ; nous aurions dû doubler Rhodes par le sud. Bien impressionné par les avaries du *Guépard*, ne mettant plus en doute que nous ne fassions la guerre pour de bon, l'Allemand d'ici s'est montré plus compréhensif : il a forcé la main à son collègue italien et celui-ci a consenti en notre faveur une dérogation aux règles de la circulation dans les débouchés de l'Archipel. Nous passerons donc entre Rhodes et la côte d'Asie Mineure. Le trajet en sera plus court; non de beaucoup sans doute; mais, dans notre situation, chaque mille en moins peut signifier un nœud de plus à l'instant critique; de ce nœud supplémentaire, la réussite peut dépendre, voire simplement le salut. Une fois hors des îles, les machines seront disposées pour la marche en principales; on réglera l'allure pour atteindre la côte alaouite mardi peu après l'aube. Le débarquement commencera immédiatement; il devra être conduit avec célérité. Le mouvement terminé, la

Division reprendra par le même itinéraire la direction de Salonique; mais nous n'en sommes pas là...

Quant aux éventualités, chacun les a pu retourner déjà cent fois dans sa tête; pour conclure : si l'un des bâtiments est atteint d'une torpille venue des profondeurs ou tombée du ciel, les deux bâtiments valides se partageront la besogne : l'un réagira contre l'agresseur, l'autre accostera le navire avarié pour lui prendre son monde; ensuite, on avisera. Si la Division se heurte à des forces anglaises de surface, on pourra se trouver contraint de mettre les navires à la côte afin de limiter les pertes; les ordres seront donnés en temps utile et selon les circonstances; à défaut d'ordres, chaque commandant suivra son inspiration en se persuadant que la bataille étant perdue d'avance puisque l'encombrement des unités exclut la possibilité de se servir utilement des armes, sauver la troupe et, dans la mesure du possible l'équipage est l'objectif primordial. Si l'escadre britannique nous laisse pousser jusqu'aux eaux syriennes et vient nous y surprendre au moment du débarquement, la troupe devra se jeter à l'eau ; on lui lancera tout ce qu'on pourra de flotteurs pour l'aider à se sauver. Débarrassée des éléments allogènes, la Division fera front comme elle eut fait si l'ennemi eut attaqué Beyrouth alors qu'elle s'y trouvait encore; on se battra jusqu'à épuisement des munitions; ensuite on s'efforcera d'échapper ou bien de se couler. Reste un cas : celui où nous serions manifestement découverts tandis qu'il serait encore temps de rebrousser chemin; le dernier message de l'Amirauté l'admet expressément : on fera alors purement et simplement demi-tour.

Ces directives mériteraient d'être écrites pour servir de modèle. Mais le Chef de division trouve plus simple et non moins sûr de s'en tenir au langage parlé; il sème dans un terrain préparé à recevoir la semence. Toutefois que le commandant de Lafond eut ce jour-là dérogé à ses habitudes et que son style fut venu sous le regard de nos passagers, ceux-ci eussent perdu leurs dernières illusions sur le caractère de la promenade dont ils se promettaient tant de plaisir.

En fin d'après-midi, la brise se lève fraîche du nord-ouest. Elle contrarie l'appareillage du *Vauquelin* demeuré bord à bord au *Théophile Gautier*; l'ancre haute, le *Guépard* et le *Valmy* attendent leur compagnon; il rejoint à temps pour ne pas occasionner de retard; en ligne de file, les trois contre-torpilleurs se dirigent vers la pointe Karabournou sous laquelle s'amorce le chenal. Etabli comme le sont, pour la commodité du classement, les parcours d'épreuves hippiques, ce chenal, tel que l'aménagea l'occupant, présente un tracé peu plaisant. A la sortie, le courant — il est violent ce soir-là — expose continuellement à venir caresser les petits fonds ou à heurter les bouées que leurs dimensions destinaient plutôt au lac de Constance qu'à la Méditerranée clapoteuse. Fragiles par constitution, volages par humeur, nos contre-torpilleurs que le jusant fait dériver, sont sur cette piste mal à l'aise et tenus à une grande circonspection. Déjà le *Vauquelin* dans nos eaux a sectionné l'orin d'un flotteur que les hélices ont rejeté dans le sillage; on est au bout de cette navigation rébarbative quand la barque geôlière fait des siennes; elle cingle vers nous, sans doute pour nous mieux voir passer; l'officier de quart n'a d'yeux que pour elle;

c'est trop lui rendre la politesse; car il y a encore une bouée-jalon à doubler.

— Venez à gauche, dis-je, ne perdant pas de vue le mince flotteur que notre chef de file vient de dépasser.

— A gauche quinze!

— Eh non! Ce n'est pas assez! Voyez comme vous dérivez! A gauche vingt-cinq!

Trop tard! Notre étrave est déjà à la hauteur du flotteur; sa taille entretenait l'illusion sur sa distance; en quelques secondes, nous sommes arrivés dessus...

— Zéro la barre... rencontrez... à droite quinze... vingt-cinq à droite!

Le midship place un mot :

— Elle est parée!

— Parée, dites-vous? Que non! Vous oubliez que nous avons 130 mètres de long. Tenez! Regardez plutôt!

Notre garde-hélice heurte la bouée qui subit le même sort que la victime du *Vauquelln*. On interroge la machine : a-t-on ressenti quelque chose en bas? Non, et je puis rassurer le Chef de division qui demande : « Votre hélice a-t-elle souffert? » Le moment serait en vérité mal choisi pour s'offrir un rebroussement de pale d'hélice ou un entortillage sur l'arbre.

Le lendemain au jour, Skyros dépassé s'estompe à tribord arrière. A midi, c'est Nikaria; et vers le soir, les îles bordant la côte d'Anatolie. Dès minuit, il conviendra d'ouvrir l'œil, de tendre l'oreille, d'être prêt à tout. Nous avons achevé nos préparatifs, compulsé les documents, examiné la carte et marqué de

bleu ou de rouge les points d'échouage les moins rugueux. Les embarcations sont dessaisies; le pont est un chantier à bois; la troupe a aidé à monter tout ce qui peut soutenir son homme; car il va de soi que ce n'est pas avec une vedette, deux canots, une baleinière et un youyou qu'on maintiendra en surface quatre cents personnes.

Minuit! Sur une mer qui semble d'étain, avec pourtant ici et là des ciselures argentées, les contre-torpilleurs doublent la pointe septentrionale de Rhodes. Et la musique redoutée ne tarde pas davantage à emplir les airs; des avions! Sont-ils anglais? La preuve reste à faire; car une activité aérienne intense est habituelle à ces parages : appareils de la surveillance italienne, grand-gardes turcs, bombardiers allemands en cours de raid sur Chypre ou la Palestine, transporteurs français faisant la navette entre Alep et Athènes. Que ces moteurs qu'on entend soient ceux d'explorateurs britanniques, c'est chose à la vérité trop plausible pour ne pas prendre rang en bonne place parmi les hypothèses; sur le cordon ombilical de la Syrie anémiée, les Anglais exercent une vigilance dont trop de faits déjà ont fourni la preuve ; et cette vigilance s'étend jusqu'au Dodécanèse puisque l'Oued *Yquem*, la veille, si on s'en rapporte du moins à un message de Vichy, aurait été repéré à moins de quinze milles de Rhodes.

Avant le jour qui doit poindre à 5 heures 30 de la montre, nos mécaniciens poussent les feux. Quelque soin qu'on prenne, cela ne va pas généralement sans un dégagement de fumée; mieux vaut que l'obscurité ne soit pas encore complètement dissipée. Nous devançons le *Guépard* moins pressé de passer au

régime de guerre; il a de bonnes raisons pour ne rien précipiter : ses consommations le tiennent à la gorge.

A 5 heures 45, il fait clair. L'île de Castelorizzo est par le travers. Elle fut française épisodiquement pendant l'autre conflit; le Commandement avait jugé bon de s'assurer là un point d'appui; à tort ou à raison, on prêtait aux sous-marins allemands une certaine prédilection pour cette côte de Caramanie Tandis que nous contemplons ces falaises sauvages et déshéritées, la cloche se rappelle à notre souvenir. On lève la tête pour apercevoir un groupe de bi-moteurs volant d'ouest en est, légèrement au sud de notre parcours. Ils paraissent nous tenir pour quantité négligeable et ne dévient pas d'un degré; des Français, ou des Allemands plutôt qu'on aura prévenus de notre présence à la mer. « Attention aux bâtiments à quatre cheminées! » Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'Axe a lancé l'avertissement; il a même prescrit en dernier lieu — c'était bien le moins — qu'on nous avisât si quelque danger nous menaçait⁴¹.

Nouvelle alerte aux environs de 7 heures. Un avion isolé cette fois ! La manœuvre de l'appareil est des plus suspectes : à haute altitude, il se dirige vers nous comme pour passer à la verticale; puis, édifié sans doute, brusquement s'éloigne dans l'est. Vient-il de Chypre? Nous en sommes encore à 200 milles; ce n'est pas une objection. S'est-il envolé d'un porte-avions? Quarante-huit heures auparavant, un bâtiment de l'espèce était, dit-on, dans la région. Peu

⁴¹ C'était bien le moins, en effet. Mais disons-le sans fard : la Flotte Française jouissait d'un préjugé favorable dans les sphères navales du Reich. Certaines affinités mises à part, il y avait à cela plusieurs raisons; l'une que, passablement réfractaires au virus démocratique comme au bacille totalitaire, les marins en deçà et au-delà du Rhin pensaient en marge de la convulsion idéologique de l'heure.

importe d'ailleurs; une seule chose compte : selon toute probabilité nous sommes découverts. Avant de tirer pourtant les conséquences, il sied que la présomption devienne certitude; une heure ne s'écoule pas que le douté fait place à la conviction. Un autre appareil, sinon le même, vient flairer la Division; puis, c'est un autre encore.

Ce dernier vole au ras de l'eau comme s'il voulait lancer une torpille; deux chasseurs italiens survenant, l'isolé se dérobe; en lui nous avons reconnu un anglais sans contestation possible.

Le *Guépard* n'en continue pas moins vers l'est, mais en appuyant sur la gauche. Il vient de remarquer sous la terre un petit cargo se traînant vers le Cap Khélidonia que nous relevons à une vingtaine de milles en avant de la route. La navigation n'est point dense en ces parages; quel autre que *l'Oued Yquem* ou le *Saint Didier* pourrions-nous bien y rencontrer? On approche, les signaux montent; c'est *l'Oued Yquem*. Le Chef de division, dont le siège est fait à présent, informe le capitaine : les contre-torpilleurs se savent découverts; ils vont rebrousser chemin; le *Guépard* va provoquer, à l'intention de *l'Oued Yquem*, de nouvelles instructions de la part de Beyrouth.

Et nous voilà cap à l'ouest, passablement préoccupés d'avoir à fausser compagnie au chétif. Quand on est trois beaux navires de combat, il est un peu gênant de dire à un pauvre caboteur : « Continuez, puisque telle est votre consigne; quant à moi, je vous tire ma révérence et vous souhaite bonne

chance ». Il est vrai que ceux qui renoncent ainsi les premiers, n'ont plus de bâtiments de combat que la réputation; ce sont au juste des transports rapides dont l'unique recours, en cas de désagrément majeur, sera, comme pour *l'Oued Yquem*, de se jeter à la côte. Pourtant, abandonner chez les Turcs un vieux petit navire de charge ou une belle division de croiseurs légers, ce n'est pas précisément la même chose⁴².

A 10 heures, comme nous sommes tout à la contemplation des somptuosités du rivage, où les hauts promontoires rocheux alternent avec les petites criques sablonneuses, *l'Oued Yquem* lance un alarmant message : le transport se dit attaqué à la torpille dans le golfe d'Adalia. Avoir laissé ce bâtiment poursuivre seul sa route, passe encore! Il le fallait; mais l'abandonner dans la détresse, cela ne se peut! La Division revient à l'est et porte l'allure à 24 nœuds.

Au *Vauquelin* plus rapide, le commandant de Lafond ordonne de prendre les devants; et le *Vauquelin* bientôt de tracer un beau sillage de 30 nœuds après avoir abondamment noirci le ciel.

— Il vient sur la droite!

Qu'est-ce donc? Une avarie de barre?

Mais la cloche sonne; alerte! On coiffe le casque; les armements se précipitent aux pièces... Une détonation! C'est chez nous, derrière, un coup de 138...

⁴² Nous saurons bientôt qu'au moment où les contre-torpilleurs font demi-tour, le *Saint-Didier*, attaqué

— Qu'est-ce qui les prend? Pourquoi la « cinq » a-t-elle tiré?

Le Canonnier, aussi surpris que quiconque, court élucider la chose.

Aussitôt les 37 mm. se mettent de la partie. Eux du moins ont de bonnes raisons : un avion volant bas, défile à 3.000 mètres par tribord; c'est évidemment pour se soustraire à son attaque que le *Vauquelin* a fait sa brusque abatée; mais l'avion a-t-il lancé?

L'officier enquêteur réapparaît sur la passerelle et conte ce qui s'est passé : le chef de section et son équipe soutiennent avoir vu un périscope traçant son sillage; or une consigne ancienne et point abolie autorise en pareil cas l'ouverture du feu immédiate. Eh bien donc, n'en parlons plus. Mais quant au périscope, je veux être damné plutôt que d'y croire; une torpille? peut-être, si l'avion a lancé; mais qui n'a remarqué, pour ce qu'elle était, cette traînée d'aigrettes écumantes à la rencontre des lames de sillage du *Guépard* et du *Vauquelin*... Quant à vouloir détromper ou seulement raisonner l'armement qui s'est montré si prompt, ce serait peine perdue. Et puisque cela leur fait plaisir d'avoir coulé un sous-marin — car ils l'ont coulé — pourquoi se laisser aller au doute impie? Seulement, nous ne ferons pas mention de cette victoire au Journal de bord.

Cet incident me remet en mémoire une controverse passionnée. Il y a exactement vingt-sept ans, un de nos torpilleurs s'était précipité tout bouffant

d'émotion vers le *Courbet*, cuirassé-amiral de la 1^{ère} Armée navale :

— Vous avez vu un sous-marin?

— J'ai vu son périscope.

— En êtes-vous sûr?

— Tellement sûr que j'ai dit à mon second : « Si jamais je dois voir un sous-marin, c'est bien cette fois-ci... »

Alors, la voix grasseyante de l'amiral de Lapeyrère :

— Encore une bouteille de gin!

La base de Malte les répandait à la mer par milliers.

Cependant, après avoir exécuté dans le sud une ample évolution, le *Vauquelin* a doublé le cap Khélidonia. La mission de notre précurseur est d'inviter l'*Oued Yquem* à s'en retourner, s'il en est capable, vers Castelorizzo. A leur tour, le *Guépard* et le *Valmy* doublent la pointe et pénètrent dans le vaste golfe d'Adalia. Pas le moindre *Oued Yquem*, mais le *Vauquelin* courant vers le nord. Nous examinons attentivement la côte; un bateau ne disparaît pas ainsi sans laisser de trace. A midi, celui que nous cherchons se montre, tapi dans la baie Chiralu; il est indemne, mais justement indécis; la communication que lui passe le *Vauquelin* vient à point. Alors tous trois faisons demi-tour. Ce sont cinq heures perdues.

— On demande à stopper tribord !

C'est pour la forme, car déjà les mécaniciens ont fermé l'arrivée de vapeur; le *Vauquelin* déboîte en grand...

— Hissez la flamme : « Je ne suis pas maître de ma manœuvre ».

Notre ingénieur mécanicien vient faire son rapport : un joint a cédé sur la boîte de manœuvre; il est douteux qu'on puisse réparer à la mer.

— Alors! Que puis-je, selon vous, proposer au Chef de division? La côte est inhospitalière, d'ailleurs en puissance virtuelle de l'ennemi; en supposant que nous trouvions un endroit où jeter l'ancre, le séjour manquera de charme; ne pourrait-on ce déhaler au moins jusqu'à Rhodes?

— Débrayons tribord et mettons bâbord en principales. C'est bien le diable si en tournant pour 22 nœuds avec la machine disponible nous ne marchons pas 17 nœuds sur le fond. Et quand le collecteur sera suffisamment refroidi, on verra à refaire ce joint.

— Faites donc comme vous dites et qu'on m'avise quand vous voudrez stopper bâbord pour passer en principales.

Nous rendons compte au Chef de division. La prévision se réalise : quelques instants plus tard, le *Valmy* reprend poste dans la ligne sans ralentir ses compagnons. Cinq degrés de barre suffisent à compenser le déséquilibre dans la propulsion; bientôt on n'y prend plus garde et nous en venons à oublier notre infirmité d'unijambiste; nos braves mécaniciens y songent, eux; ils déploient un zèle méritoire que le bonheur seconde; travaillant sur des masses brûlantes et dans des conditions acrobatiques, ces infatigables font si bien qu'avant la nuit le bâtiment retrouvera l'usage de sa seconde machine.

Ce n'est encore qu'un espoir lorsque soudain le *Vauquelin* accuse un

échauffement de palier moteur. La Division est décidément mal portante : le *Guépard* limité à 25 nœuds, le *Valmy* privé d'une hélice, le *Vauquelin* obligé à se surveiller. On ne songe pas sans anxiété rétrospective à ce qui fut advenu si nous avions poursuivi en direction de Lattaquié. Car il va de soi que pendant les heures qui viennent de s'écouler, les Anglais ne sont pas restés passifs. On lit sous la plume de leur chroniqueur :

«.... pendant ce temps (le 7 juillet) l'Amiral King avec le « Naiad » et le « Phœbe » et quatre destroyers effectuait une patrouille dans le Nord à la suite de rapports d'une reconnaissance aérienne annonçant l'approche de trois destroyers de Vichy... »⁴³.

Les messages captés par nos antennes au soir de cette journée cruciale sont éloquents. Si le Chef de division avait encore quelques scrupules d'avoir tôt saisi la planche de salut, il peut les faire taire.

Premier message, émanant celui-ci de l'Amirauté : « A 9 heures 07 G. M. T. (midi 07 de notre heure), Malte diffuse un signal d'alerte plaçant à 8 heures 30 G. M. T. (11 heure» et demie de notre heure — c'est le moment où, courant au secours de *l'Oued Yquem*, la Division réagit contre un avion torpilleur) trois destroyers route au 140 à 8 milles dans le 282 du Cap Khélidonia ». Et Vichy d'ajouter : « Ceci intéresse le *Guépard* et sa division ».

⁴³ G. Stitt, op. cit.

Peste! Si cela les intéresse! A dire vrai, on ne leur apprend rien dont ils ne soient depuis un moment parfaitement conscients. Observons seulement à l'éloge de nos télécommunications, qu'un signal lancé par Malte est, en moins d'une demi-heure, intercepté par Vichy, interprété et exploité à l'usage des nôtres.

Deuxième message : il émane d'Athènes et pourrait provenir originellement de la formation allemande qui nous a survolés à l'aube : « A 14 heures 15 G. M. T. (17 heures 15 à notre heure) trois bâtiments de surface anglais ont été vus au large du Mont Carmel route au nord, six autres route au 310 ». La route au 310 mène droit sur Castelorizzo.

Troisième message, de Beyrouth à présent : Faisant état du signal diffusé par Malte, l'Amiral commandant la Marine au Levant prescrit au *Guépard* de faire demi-tour. Quand ce dernier message est déchiffré, il est 20 heures et nous avons atteint Rhodes. Sans les incidents de la matinée, les contre-torpilleur» se trouveraient alors au nord de Chypre et il serait trop tard: pour devancer, sur la route du retour, le groupe parti d'Haïffa en direction de la Mer Egée.

La stratégie britannique restait donc égale à elle-même sous le rapport de cette vigueur de réaction à laquelle nous devons, nous attendre : des explorateurs et des torpilleurs aériens sur la côte d'Anatolie, un sous-marin près de Rhodes, trois destroyers au nord de Chypre, quatre autres accompagnant deux croiseurs vers Lattaquié, une escadrille se hâtant vers Castelorizzo. Et l'on prétendait avec trois contre-torpilleurs très fatigués établir un va-et-vient entre la Macédoine et la Syrie! Oh candeur!

A 2 heures du matin, notre officier de quart me fait réveiller : des avions, probablement italiens, nous suivent avec assiduité; ils lancent des fusées; que faire? Il faut toujours compter avec une méprise possible. Nous appelons l'attention du *Guépard*; mais la filature cesse. Après avoir donné un regard à l'île de Kos toute blanche sous la lune, je vais achever ma nuit.

Au jour, le *Vauquelin* est en difficulté; il ne s'agit plus seulement d'un échauffement de palier; celui-ci est proprement grillé; le métal anti-friction sur lequel se fait le portage de l'arbre moteur a fondu, sans doute par défaut de graissage; il faut immobiliser l'arbre intéressé. On va jusqu'à Nikaria où la Division stoppe sous les risées tombant des hauteurs abruptes de l'île. Le *Vauquelin* voudrait, comme nous la veille, débrayer et marcher sur une machine; il s'y essaye en vain. Le Chef de division décide de continuer à 13 nœuds; c'est le plus qu'on puisse faire; au-delà, la pression exercée par les filets d'eau sur l'hélice immobilisée l'emporterait sur l'effort du frein; l'arbre tournerait acier contre acier et l'avarie, banale pour l'instant, dégénérerait en avarie grave.

Ne sommes-nous pas en avance au demeurant? Il faudra même perdre du temps pour ne pas arriver au chenal, d'ici l'aube prochaine. Alors, dans l'après-midi et tandis que le *Vauquelin* s'examine à loisir, le duo *Guépard-Valmy* se livre à quelques évolutions à grande vitesse; il s'agit de vérifier ce qu'on vaut encore et ce dont on est capable; car enfin, nous ne sommes peut-être pas au terme de nos tribulations; et il va falloir, avec toutes précisions utiles, mettre l'Amirauté au courant. L'épreuve est satisfaisante pour les machines, mais sous

l'influence des chocs dans la mer clapoteuse, le ciment coulé dans les fonds du *Valmy* a tendance à se décoller. Quant à la correction des manœuvres, elle n'atteint pas à celle dont nous fîmes preuve sous le feu. Aurions-nous démerité, perdu notre bel entraînement? Non pas, mais ce n'est plus le beau temps syrien; on roule, on tangué, le ciel est gris, le vent souffle désagréablement de la Mer Noire.

Le beau temps, quel précieux allié ne fut-il pas pour nous pendant ce mois de juin écoulé! Grâce au beau temps, on voyait à 30.000 mètres et, servi par une télémétrie favorisée elle-même par la transparence de l'air, on pouvait manœuvrer en connaissance de cause; grâce à lui, la vie en rade et à la mer était la moins pénible qui se pût concevoir dans les circonstances où l'on était placé; grâce à lui, l'équipage pouvait sans fatigue supplémentaire, bien au contraire, reposer sur le pont auprès des pièces; grâce au beau temps, les armes étaient servies au mieux de leurs possibilités, les signaux passaient bien, la tenue de poste était aisée; il était permis enfin, grâce au beau temps, de mouiller ici et là, d'accoster à tel ou tel endroit... L'énumération est sans doute incomplète des avantages que nous avaient procurés cette mer unie, ce ciel sans un souffle et sans nuage presque toujours.

— Mais le beau temps était pour tout le monde, pour les Anglais comme pour vous!

Sans doute, mais eux en avaient moins besoin.

EPILOGUE

Tandis que le 8 juillet, nos bâtiments regagnant Salonique, traversaient sans hâte l'Archipel, l'Amiral de la Flotte se ralliait au point de vue que le Maréchal avait déjà fait sien; l'échec de la mission assignée en dernier lieu aux contre-torpilleurs prouvait à l'évidence qu'on ne pouvait rien pour le Haut Commissaire, sauf l'autoriser à traiter; à défaut de renforts, la permission d'entrer en pourparlers parvenait à Beyrouth; les négociations s'ouvraient aussitôt.

Le fait était encore ignoré à Salonique à l'arrivée de la Division; certains indices n'en donnaient pas moins à penser que la lutte était près de s'achever; aux termes d'un message intercepté, le *Caïman* et le *Marsouin* devaient rallier Bizerte sans délai; si les sous-marins, navires aptes par excellence à décrocher in extremis, quittaient la partie, c'en était donc fini d'une guerre sans espoir. Aussi bien le Chef de division ne cachait-il pas à qui voulait l'entendre que, dans son esprit, la campagne était virtuellement terminée pour les siens; rien pouvait-il prévaloir contre une impuissance si amplement démontrée?

L'Amirauté cependant prescrivait aux contre-torpilleurs de ne point quitter la place; dans quel but? Pour escorter sur la route du retour les transports de rapatriement qu'on allait diriger sur le Levant? Pour ramener cette phalange, dérisoire instrument d'un impossible redressement? Qui sait, pour liquider peut-être jusqu'à l'évacuation du dernier baraquement la base où des troupes et du matériel continuaient de parvenir. La pire éventualité eut été que les

Britanniques stipulassent la remise de toutes les unités navales ayant pris part aux opérations ; on pouvait compter que les conseils ne feraient pas défaut qui tendraient à prévoir une clause dans ce sens.

De toute manière, un départ pour quelque destination que ce fût postulait la remise en état du *Vauquelin*. Un atelier s'était chargé de la réparation; mais quel fond pouvait-on faire sur les promesses d'un artisan peu versé dans l'art de la construction navale? Les deux autres navires sans doute étaient valides; est-ce à dire qu'ils pussent se séparer du compagnon de leurs ultimes tribulations, celui pour qui l'affaire de Syrie n'avait été qu'un buisson d'épines?

En attendant il fallait vivre, se ravitailler, subsister. D'abord sceptiques sur nos intentions de défendre notre bien pied à pied, les Allemands s'étaient ensuite étonnés de nous voir si fermes dans l'épreuve; l'issue finalement les avait désenchantés; à présent, leurs hôtes occasionnels devenaient des gêneurs dans un port dépourvu de ressources et qui s'était saigné à blanc pour aider à la tentative en direction de Lattaquié. La vérité oblige à dire que l'autorité locale ne nous fit pas trop sentir que du jour au lendemain nous étions devenus des parasites.

On assécha donc le pétrolier italien; on s'amarra commodément; on mit bas les feux, les tentes furent établies; les tentes! Quel signe de l'âge nouveau! Depuis le début de l'été, on avait oublié qu'on en possédât. Le personnel enfin fut autorisé à aller à terre.

Sur ces entrefaites parvenait l'annonce officielle des pourparlers de Saint-

Jean d'Acre. Alors l'Amirauté prescrivait au Chef de division de ramener ses bâtiments à Toulon. On avait craint telle ou telle corvée, redouté que Bizerte fut assigné comme port de destination; les pessimistes une fois encore étaient confondus. Le *Vauquelin* malheureusement attendait toujours cette pièce de machine sur laquelle peinait le réparateur; il promettait enfin de la livrer le 17; l'appareillage était fixé au lendemain 18 juillet.

La veille de ce jour, dans le moins mauvais restaurant de la ville, le Consul de France offrait à déjeuner au Chef de division, à ses deux capitaines, au lieutenant-colonel chargé de l'embarquement des troupes et à l'Attaché naval adjoint qui, pour sa part, avait déjà montré beaucoup d'empressement à occuper les loisirs forcés des camarades que le destin s'était plu à lui amener. Le *Guépard* et le *Valmy* cependant, se disposaient à aller en rade pour céder la place à deux destroyers italiens attendus.

Le moment qui suit, les deux équipages étant aux postes de manœuvre, on peut voir sur sa plage arrière le Chef de division en disposition de consacrer l'après-midi à une sieste réparatrice. « On est paré à appareiller », est-on venu lui dire avec les égards dus à son rang. Tandis que plusieurs centaines de paires d'yeux sont fixés sur lui, on récidive. «Larguez partout », fait-il sans remuer plus que les lèvres ni sembler d'humeur à désertir son siège délectable. Mais puisque l'ordre est donné qu'à l'ordinaire une Voix de stentor lance de la passerelle, cet autre Sinai, on rentre les aussières. Sa Seigneurie peut prendre son temps; la brise ni le courant ne gagneront de vitesse celui dont on attend les

directives; libres de toute entrave, collés l'un à l'autre, les deux contre-torpilleurs restent immobiles, inertes, à les croire victimes de la mouche tsé-tsé. Fort bien! Pourtant ce calme absolu, ce ciel ardent, cet air pesant présagent un brusque changement Attendrons-nous qu'Eole nous arrive en trombe de l'Olympe, là-bas couronné de nuages? Non! le Chef de division s'étant arraché à sa torpeur, à grand renfort de gaffes et d'espars on arrache les navires à la leur; ils mouillent en rade.

Le lendemain on levait l'ancre, sur des eaux verdâtres, dans les vaines persécutions d'une brise méchante. Mais, d'abord clapoteuse, la mer, hors du golfe, tenait de nouveau les promesses du radieux été de l'Hellade. Skopelo, l'Ile d'Eubée.. après les hautes cimes protégeant la Thessalie des vents aigres de la Marmara, les montagnes moins farouches de Volo disparaissaient au couchant. Les anciens connaissaient bien ce parcours; ils savaient qu'en une autre saison, les bourrasques de neige ne lui sont pas épargnées; ils se rappelaient des apparitions fantastiques de toutes ces îles parmi les flocons blancs. Au soir, la Division franchissait le canal de Doro.

Andros, Zéa, Thermia à gauche... EGINE à droite et, dans le milieu, ce rocher traître, Falconera, qu'aucun luminaire ne signale à l'attention du passant. Bien que la clémence des éléments incitât aux songes qu'on fait éveillé, seuls les gens de quart donnaient quelque attention aux jalons illustres. Le jour se levant, on découvrait la pointe méridionale du Péloponèse. Zig-zaguant comme libellules sur un étang, les trois bâtiments bientôt doubleraient Cythère. Zig-

zaguant? Oui, sans doute! Pouvait-on affirmer qu'il n'y eut là personne à l'affût; il fallait rester vigilant; ainsi de même pendant la traversée consécutive de la Mer Ionienne, légèrement brumeuse et tristement déserte.

Le 20 juillet, l'Etna sortait de l'eau, puis la Calabre. En approchant du redoutable point d'atterrissage, de cette focale du trafic comme disent les stratèges, la Division opérait encore une fois de fréquents changements de route. Au cap del Armi, un torpilleur italien consentait, après s'être fait attendre, à servir de guide dans le Détroit. Reggio, les grands ferry-boats hideux faisant le va-et-vient d'une rive à l'autre. Messine noir et sinistre dans son écrin de désolation, la pointe Peloro seuil de la Tyrrhénienne dont le ciel d'un bleu moins outré annonce l'Occident. « Prendre le service du temps de paix », signalait le *Guépard*; en effet, si le port n'était pas encore en vue, la circonspection n'était plus de rigueur. A telle enseigne qu'au-delà des îles Lipari, belles de leurs plus belles couleurs, on stoppait pour permettre aux équipages de se baigner; par trois mille mètres de fond? Eh oui! Pourquoi pas? Deux avions alors de survenir, fort intrigués d'observer ces navires immobiles parmi tant de pseudo-naufragés auxquels nul ne paraissait songer à lancer la moindre bouée ou le plus mince bout de bois sustentateur.

Des rafales à l'ouvert des Bouches de Bonifacio; ensuite une mer grise, un ciel sale et, plus sombre que lui dans le crépuscule, la côte est de Corse; le *Canada*, ce témoin de nos épreuves, croisant la Division et lui disant en quelques éclats de projecteur sa joie d'une telle rencontre. Le 23 juillet, au

milieu d'une ovation générale de la Flotte de Haute-Mer, le *Guépard*, le *Valmy* et le *Vauquelin* faisaient à Toulon une entrée inoubliable.

Non content d'être allé survoler les revenants comme ils longeaient la côte provençale, l'amiral de Laborde, passé l'euphorie du retour, se faisait rendre compte des circonstances de la campagne et de la nature des avaries. Comme il passait à proximité de cette pièce du *Valmy* laquelle s'était un moment si mal trouvée de l'explosion d'une bombe au voisinage :

— Et cette pièce, actuellement.

— Est en état, comme nous l'avons pu vérifier, Amiral, lors d'un tout récent tir d'exercice.

— Vous avez fait un tir d'exercice? Mais quand donc?

— Le matin même de notre arrivée, près d'ici, en vue des îles d'Hyères... Nous étions en avance...

— !!!...De la part du Chef de division, la campagne s'achevant, signaler : « Tir décalé demain à 9 heures », certes voilà qui pouvait passer pour de l'humour. N'allait-on pas connaître une longue indisponibilité au cours de laquelle tant de mutations surviendraient que l'entraînement acquis serait bientôt comme s'il n'eut jamais existé? Quel besoin était-il de faire encore parler la poudre? Sans doute! Mais sachons discerner à quelle pensée profonde se rattachait une initiative apparemment facétieuse. Si le *Guépard* et le *Valmy* avaient été épargnés, s'ils avaient marqué des points, c'est que rien n'avait été négligé de ce qui pouvait contribuer à les hausser au niveau des épreuves

prévisibles. L'étonnement de l'amiral de Laborde était de ceux qui naissent d'une attente dépassée. N'était-il pas de ces guides sûrs auxquels la Marine Française avait dû d'être si forte que le glaive une fois brisé on en pouvait encore admirer le tranchant? Les chefs éminents qui avaient forgé l'arme s'étaient inspirés du précepte de Foch : « La victoire est aux armées qui manœuvrent, c'est-à-dire qui sont les plus instruites ».

La victoire ou une belle défense, car à l'impossible nul n'est tenu.

Une défense poussée non jusqu'à l'héroïsme — ne galvaudons pas à notre tour la langue française — mais jusqu'aux limites définies par le cœur et la raison, méritait bien d'être appelée une belle défense. Les belles défenses abondent dans l'Histoire militaire dont elles sont un touchant ornement. Sont rares par contre les épisodes marqués, comme l'avait été celui propre au *Guépard* et au *Valmy*, du sceau d'une Providence aussi jalouse de préserver ses élus et de les conduire dans les voies de la délivrance. « Aide-toi, le ciel t'aidera! » La formule a la valeur d'un contrat. Par son sens de la discipline, par sa valeur professionnelle, par sa fermeté devant le péril, le personnel de la Division avait exécuté les clauses à sa charge; le ciel, de son côté, ne s'était pas dérobé; il avait octroyé l'aide méritée. Même il semblait qu'il eut voulu aller au-delà. En protégeant les deux bâtiments, en inspirant à leur chef les résolutions tour à tour les plus sages et les plus hardies, en asservissant le hasard à des normes inhabituelles, pour des fins que la loi des grands nombres n'eut pu seconder avec constance, la puissance divine avait fait éclater une sollicitude

ayant la portée d'un verdict. Que pèserait en regard le dénigrement, l'indifférence maussade ou les insinuations malveillantes? Pareille générosité d'en haut excédait ce que les vertus civiques ou guerrières peuvent attendre de la Justice immanente. Chacun sentait bien, parmi les bénéficiaires, qu'une dilection s'était manifestée que des marins devaient mettre nécessairement à l'actif de la dispensatrice des grâces les plus efficaces. Ne pouvant lui porter le témoignage de leur gratitude là où, des hauteurs de Djounieh, en une nuit fulgurante. Elle les avait garantis avec tous les signes du merveilleux, les gens du *Guépard* et du *Valmy* voulurent aller à Elle dans ce petit sanctuaire provençal où elle a nom « La Bonne Garde ». Présente là, comme sur la côte libanaise, Elle avait vu, neuf mois auparavant, voguer vers la Terre d'Orient sa patrie d'ici-bas les deux navires désignés pour y soutenir le prestige ébranlé du nom français; ils n'avaient pas failli à la tâche; Elle avait décidé de les ramener au bercail.

Elle accueillit leurs commandants, leurs états-majors et leurs équipages par une belle matinée d'août. Des camions avaient déposé les pèlerins à l'amorce du sentier qui d'abord hésite dans la pénombre des sous-bois, pour gagner ensuite à découvert l'arête propice et s'y accroche jusqu'au sommet couronné par le minuscule oratoire. On avait gravi la pente dans une ordonnance moins proche de celle d'une procession que du " laisser-aller " d'un aimable vagabondage. Les données topographiques voulaient heureusement que l'égaiement prit fin en ce piton où la cohorte se trouva réunie pour contempler d'abord le vaste paysage : vers le nord, des monts chauves faisant figure de socles en deuil de statues

géantes; à trois cents mètres en bas, la plaine fourmillant de toitures bistre ou vieux rose, veinée de routes blanches, de chemins capricieux, de clôtures dessinant une géométrie linéaire; ailleurs, la mer et les baies ses conquêtes, celle-ci baillant au levant, cette autre au couchant; dans l'est et dans l'ouest respectivement, Camarat et le Cap de l'Aigle, bornes qui, non contentes d'arrêter le regard, semblaient ne vouloir souffrir de limites plus lointaines pour contenir la terre de France.

On s'assembla, les uns dans la chapelle, les autres, faute de place, sur le seuil. L'aumônier officia, la ferveur de tous compensant l'absence de pompe en ce lieu riche seulement de sa position privilégiée parmi les splendeurs environnantes. Notre-Dame eut sans doute tenu pour agréable que les vaisseaux eux-mêmes fussent présents. Elle put les accueillir symboliquement en la façon d'un petit contre-torpilleur qu'un matelot avait porté dans ses bras comme Elle-même avait porté les grands. On le lui laissa; il prit place parmi les ex-voto.

La Division entra en sommeil.

Quelle trop cruelle sibylle eut osé lui prédire qu'à quinze mois de là, dans une aube d'apocalypse, l'oeuvre de destruction dont les obus et les bombes britanniques s'étaient montrés incapables s'accomplirait par la vertu d'une consigne rigoureusement observée; et qu'ainsi seraient confondus les casuistes comme aussi bien ceux qui n'avaient pas ajouté foi aux solennelles assurances de juin 1940 : « La Flotte restera française ou elle périra ».

CONCLUSION

Telle fut cette campagne de nos contre-torpilleurs en Syrie.

Laissant de côté les enseignements techniques, qu'il nous soit permis pour finir de rendre justice aux équipages; ils ont fait leur devoir; ils l'ont fait simplement, fidèles à leur idéal et confiants dans la cause pour laquelle ils subissaient l'épreuve. A une époque où la littérature campe volontiers des héros partout, le lecteur nous saura gré de lui avoir montré des hommes, rien de plus mais rien de moins. Ils n'ont pas accompli des choses extraordinaires; mais ils ont obéi, servi à l'extrême limite de leurs forces physiques, rempli leur tâche sous le feu avec une lucidité, une maîtrise de soi, un dévouement dignes d'être donnés en exemple. Si parfois le découragement s'est emparé de quelques-uns, voire de beaucoup, non certes dans les combats — là ils n'ont jamais faibli — mais dans l'intervalle des combats, qui donc s'assimilant leur situation voudrait leur tenir rigueur?

On n'avait, il va sans dire, aucun espoir de vaincre. On souhaitait — pourquoi ne pas l'avouer — que d'une manière ou d'une autre la lutte prît fin, ou bien qu'on fût assisté. Mais on voulait une aide substantielle, non pas une injection de sang neuf au compte-gouttes, avec pour seul effet de prolonger ce qui tendait à prendre figure d'une agonie.

Après l'affaire du 9 juin, on considérait, non sans motif, que l'honneur était sauf; il restait à vider correctement les soutes à munitions de ce qu'elles

contenaient encore, puis à prendre le large, se jeter à la côte, se couler, bref à en terminer au plus juste prix. C'est alors qu'il fut convenu de s'affranchir de la camaraderie de combat et de laisser toute latitude à qui survivrait, de gagner Toulon ou Bizerte; alors que furent installées sur les maîtresses cloisons, ces charges explosives destinées à hâter l'immersion du bâtiment pour peu qu'il fût immobilisé à la merci de l'adversaire. Les équipages n'en ignoraient rien; on le leur avait dit, et qu'au demeurant l'eau était tiède, la terre proche et bien arrêtée l'intention de leurs commandants de ne point aller au-delà de ce qu'exigeait, dans une lutte foncière ment inégale, la stricte fidélité aux traditions militaires.

On apprit sans plaisir la venue du *Chevalier Paul*; c'était bien l'aide symbolique qui ne résout rien ; et quand on le vit s'engloutir, la situation n'en parut pas plus mauvaise. Que n'avait-on disposé à Beyrouth des munitions de remplacement qu'apportait ce contre-torpilleur! On eut pu, le 9 juin, dépenser les projectiles sans compter, rendre coup pour coup, exploiter à fond la chance ce jour-là favorable.

Sans joie encore on vit arriver le *Vauquelin*. C'est qu'aussi bien une mystique s'était créée selon laquelle le *Guépard* et le *Valmy* jouissaient d'une immunité providentielle à laquelle toute adjonction d'un nouvel élément risquait de mettre un terme; et le fait que, dès le lendemain de son entrée au port, le *Vauquelin* bombardé éprouvait des pertes sévères, alors que, si souvent en butte aux coups de l'ennemi, les deux vétérans allaient pouvoir affronter, toujours valides, leur troisième combat, devait enraciner la croyance en un destin

privilegié; cette croyance passait à l'état de dogme à l'issue de l'ultime et rude passe d'armes.

Quand vint l'ordre d'aller à Salonique, il parut que le cauchemar faisait trêve; on avait sans doute la perspective d'un retour impossible et qu'il faudrait néanmoins tenter; mais la mission n'était ni plus ni moins scabreuse que celles que promettait chaque lendemain ; et c'est ainsi qu'on partit un beau soir...

Si les exécutants ont des devoirs qu'il ne leur appartient pas de discuter, le Commandement a les siens au premier rang desquels figure l'obligation de n'ordonner rien qui ne s'accorde avec la légitimité des sacrifices exigés des combattants.

Se plaçant à ce point de vue, que dire des deux opérations par quoi débuta et s'acheva la campagne des contre-torpilleurs? Visiblement dictées par des mobiles étrangers à la raison militaire, ces deux opérations avortèrent : la première, le 8 juin, tomba dans le vide; la seconde, celle de juillet, apparut en cours d'exécution si lourdement hypothéquée, qu'on sut y renoncer en haut lieu quand il était temps encore. Qu'on veuille nous excuser si, pour en tirer la leçon, nous revenons brièvement sur chacune de ces entorses à la saine tactique.

Le 8 juin à 19 heures, les hostilités étant ouvertes sur terre depuis l'aube, le *Guépard* et le *Valmy* en attente à Tripoli, reçoivent l'ordre de rechercher et d'attaquer un convoi qu'on suppose aller de Palestine à Chypre. D'après nos avions, ce convoi compte cinq navires de transport et trois croiseurs. La recherche a lieu, aussi consciencieuse que vaine, à une cinquantaine de milles de

la côte libanaise. La lune est alors dans son plein, la visibilité considérable. Si le pronostic sur la route du convoi est exact — mais il est faux — par une telle nuit, la rencontre a lieu immanquablement; avant d'avoir pu faire usage de leurs armes, les nôtres tombent sous le feu de quelque vingt-cinq pièces de canon...

Le message prescrivant cette opération traduisait un souci impérieux de l'Amirauté : manifester sans tarder et quoi qu'il put en coûter, la solidarité de la Marine envers l'Armée.

Le 29 juin, le *Guépard*, le *Valmy* et le *Vauquelin* quittent Beyrouth pour aller chercher à Salonique des troupes de renfort. Comme si l'ennemi n'avait pas la maîtrise absolue des eaux et du ciel levantins, on voudrait réaliser la noria salvatrice. Portant un maigre bataillon, les trois contre-torpilleurs, le 5 juillet, laissent derrière eux les bouches fangeuses du Vardar; du Dodécanèse, le surlendemain, ils font route sur Lattaquié. Encore une fois la lune est pleine; arriver à bon port est une gageure, vouloir récidiver un défi. Peu après Castelorizzo, la Division est découverte par l'aviation britannique; que celle-ci soit mordante, la destruction vieille à peine de quarante-huit heures du *Saint-Didier* engagé, comme *l'Oued Yquem*, dans la même aventure, le prouve suffisamment; un seul parti s'offre, celui auquel d'avance Vichy s'est résigné à donner son accord : renoncer. Il est temps : partout les forces anglaises sont alertées.

Qui pouvait croire qu'on pût sauver la Syrie avec un, deux, trois bataillons dépourvus de matériel? Mais il fallait administrer la preuve que la Marine avait

tenté l'impossible. Fait isolé? Que non! Dans toutes les rixes franco-britanniques issues de l'armistice, l'orthodoxie devait, au nom de la politique, subir de fâcheuses atteintes.

Mais précisément, dira-t-on, la politique a ses impératifs⁴⁴ dont les militaires ne sont pas juges. Nous n'en disconvenons pas. Toutefois qu'on y prenne garde. Les décisions qui contiennent en germe un stérile holocauste doivent être mûrement délibérées. Plus est loin celui qui décide, moins il participe du climat de l'action, davantage il doit savoir résister aux intempérances des conseillers qui l'entourent. Prendre sa responsabilité, certes il le doit; c'est son lot. Mais cette responsabilité d'abord la bien choisir. Sinon l'institution est menacée de ruine; car ceux qu'on engage, parfois à la légère, s'entendent à faire le point.

Le commandant Séménoff dans « Rasplata », cet ouvrage connu des marins du monde entier, a évoqué le divorce qui peut s'ensuivre d'une responsabilité mal choisie, divorce tragique entre la Direction de la guerre et ce que l'auteur appelle la « Chair à canon ». Nous sommes à Madagascar vers la Noël de 1904; dans l'escadre russe qui péniblement s'achemine vers l'Extrême-Orient, on vient d'apprendre l'anéantissement de ceux qu'on allait renforcer; désormais, la route qui conduit en Mer Jaune, c'est bien suivant le sous-titre du livre, le « Chemin du sacrifice ». Et Séménoff qui est du voyage, d'écrire : «...Se déclarer soi-

même impuissant et revenir en arrière pour se faire très probablement traiter de lâche, je ne pouvais admettre cette pensée... ». Mais d'ajouter aussitôt : « Je vais être impitoyable pour moi-même; si alors on s'était rendu compte à Pétersbourg combien notre aventure était sans espoir, pour ne pas dire criminelle, et si l'on avait envoyé l'ordre formel de rentrer.. c'est du fond du cœur que j'aurais dit : Dieu soit loué! Ils s'y sont pris à temps! ».

Quand le péril est passé, la troupe aime s'entendre dire : « Soldats! Je suis content de vous! » « Je compte sur vous » est moins apprécié quand il ne s'agit rien moins que de prendre, comme on dit familièrement, la lune avec les dents. Et n'y changent rien les guirlandes de style dont s'accompagne l'exhortation à l'héroïsme. On veut bien courir sa chance; encore faut-il qu'elle existe ou qu'on entretienne une illusion à cet égard.

Qu'on nous comprenne bien. Sauver l'honneur quand on ne peut faire davantage est une loi militaire qu'il n'est pas question de transgresser. Ce n'est pas un système de guerre. Les jeunes gens auxquels une vocation ardente fait embrasser la carrière des armes viennent au métier pour vaincre, non pour s'offrir au couteau de Calchas.

Nous arrêterons ici ces réflexions.

Si, sur certains sujets, à propos de tactique notamment, nous avons piétiné, au hasard du récit, quelques parterres de fleurs, trop savamment arrangés, ce n'est ni par malice ni par goût de la broussaille. Loin de nous d'ailleurs la pensée

⁴⁴ En défendant la Syrie, nous sauvions l'Afrique du Nord.

de vouloir ramener les problèmes de la guerre navale à ceux que pose la mise en œuvre d'une seule division légère. Mais enfin, il ne se rencontre guère par siècle qu'un Trafalgar, un Jutland et l'histoire maritime de la France actuelle n'enregistre aucun fait d'armes de grand style. On prend donc ses enseignements où l'on peut. Ceux de la campagne de Syrie ont la séduction du pittoresque et le mérite de la variété; ils en valent bien d'autres; ils fortifient l'impression qu'avait laissée l'affaire de Dakar, à savoir que si notre belle flotte de 1939 avait eu l'occasion d'affronter la bataille sans violation préalable des règles du jeu, elle n'aurait pas déçu les espoirs qu'avaient mis en elle ses créateurs.

Mais qu'on ne s'y trompe pas. Les vertus que cette flotte manifesta sur tous les rivages de notre Empire procédaient moins de l'excellence du matériel qui avait ses tares et ses faiblesses, que de cette trempe que donne à l'outil de guerre un personnel entraîné, discipliné, uni, confiant dans ses chefs.

Aujourd'hui, la disparition d'un grand nombre de navires est en vérité peu de chose en regard du tragique ébranlement moral de l'Institution. L'avenir de celle-ci dépendra moins des constructions neuves que du renouveau de ce qui faisait hier sa force et sa splendeur : l'esprit de devoir, l'obéissance, le sens de la tradition, le désintéressement non exclusif des ambitions légitimes.

Pénétré que nous sommes des enseignements de l'Histoire, de cet avenir nous ne voulons pas désespérer. Evoquant la vague de subversion qui emporta l'Ancien Régime, l'Amiral Jurien de la Gravière écrivait naguère de la marine de Louis XVI: : « Cette marine si glorieuse, si dévouée, si redoutable aux ennemis

de la France, sembla disparaître tout entière dans une seule année de terreur ». D'un tel néant apparent, lentement la marine d'hier a surgi. Puisse lui ressembler celle de demain. Puisse-t-elle hériter l'âme d'une devancière qui, trop consciente de ce qu'elle devait au passé pour renier ses origines, nuançait parfois son loyalisme d'une pieuse, nostalgie des lys d'antan.

APPENDICE

LA JOURNÉE DU 9 JUIN VUE PAR UN OFFICIER BRITANNIQUE

Comme nous allions vers le nord, tôt le lendemain, les deux destroyers escortant la force d'assaut vinrent à nous dépasser. Une surprenante nouvelle marqua le début de la journée : à l'aube, des destroyers ennemis avaient bombardé nos positions. Il y avait alors à Beyrouth, en station depuis quelques temps, deux grands destroyers, le *Valmy* et le *Guépard*. Ils déplaçaient environ 2500 tonnes, portaient des canons de 5 pouces 1/4 et passaient pour pouvoir donner 40 nœuds. C'est dire qu'ils étaient très aptes à descendre inopinément le long de la côte pour se livrer à un court bombardement et s'en retourner aussitôt.

Ainsi avaient-ils fait à l'aube de ce jour en effectuant une brève sortie qui ne devait pas être la dernière. Quand notre escadre parvint sur les lieux vers 9 heures, déjà les rapides unités se trouvaient de nouveau en sécurité à Beyrouth. Nous croisâmes la majeure partie de la matinée, montant et descendant le long de la côte. Mais la situation était telle sur le Litani, que notre assistance y était rendue malaisée par l'ignorance où nous nous trouvions de la position occupée par notre commando.

Au milieu de la matinée, l'Amiral décida d'aller à Haïffa ravitailler ses croiseurs; ils n'avaient pu refaire le plein jusque là, ayant passé à la mer toute la nuit écoulée. Ils s'en furent donc laissant pour toute escadre côtière une force

composée des quatre destroyers *Janus*, *Jackal*, *Isis* et *Hotspur*. Comme il se trouvait des sous-marins dans les parages, l'*Isis* demeurant près du rivage pour procurer tel soutien qui pourrait lui être demandé, les trois autres destroyers, en vue de la garantir contre la menace sous-marine, patrouillèrent le long de la côte.

Nos amis les Français durent avoir vent alors de l'éloignement de nos croiseurs s'acheminant au sud vers Haïffa, car de nouveau ils sortirent. Et ce qu'il y a de plus extraordinaire, nous ne disposions d'aucune reconnaissance opérant avec nous. La matinée avait été presque entièrement employée à tenter de s'assurer si le pont sur le Litani était encore intact; dans le moment, c'était chose impossible à vérifier attendu qu'un bois s'étendant sur un quart de mille séparait ledit pont de la mer; un avion eut tiré la chose au clair en l'espace d'une minute. Il devait y avoir encore à cette époque et nonobstant nos pertes en Grèce, une centaine d'appareils pour le moins dans le Proche-Orient. Pourtant la R.A.F. s'avérait incapable de nous en fournir un seul. Par la suite nous devions disposer du concours d'une escadrille de combat australienne; mais au début de la campagne, notre unique assistance aérienne fut celle des pilotes de l'aviation navale, lesquels montaient des Fulmar volant en équipe de deux jusqu'au moment où ils furent abattus par les Dewoitine français plus rapides de 50 nœuds. En fait de reconnaissance, il semble bien qu'il n'y en eut aucune le long de la côte, si bien que, dûment avertis, les destroyers français prirent la mer, tandis que sans se douter de la chose, nos croiseurs s'en allaient candidement

dans le sud.

Je pris le quart à midi trente. J'avais comme un pressentiment que nous n'en avions pas fini avec nos amis français, et je dépêchai une vigie dans la mâture, m'attachant à exercer moi-même une veille attentive. Nous faisons alors un « sweep » vers le nord à quelque dix milles de terre et déployés à un demi mille d'intervalle, le *Janus* au centre, le *Hotspur* à gauche et le *Jackal* à droite. Au bout de dix minutes environ; j'aperçus dans le nord-est près de la côte deux gaules estompées; c'étaient à n'en pas douter les extrémités de mât des Français; je les signalai à l'attention du *Janus*, prévins le Commandant et pris toutes dispositions en vue d'une action.

Le Commandant du *Janus*, le capitaine de frégate Tohill, était le plus ancien parmi les officiers des trois bâtiments. Il dut prendre son parti rapidement. Nous étions trois, mais l'ennemi était hors de portée et notre vitesse très inférieure à la sienne. L'*Isis* était à environ dix milles en arrière. Mais l'embarras majeur découlait surtout du caractère irritant de toute cette guerre. Nos ordres nous faisaient encore une obligation de ne pas attaquer, attendu qu'on se flattait que les Français finiraient par se joindre à nous pour bouter les Nazis dehors. Tohill raisonna en homme qui sait son Histoire. Il pensa que s'il allait droit à eux, ceux-là se replieraient sur Beyrouth et se tiendraient pour satisfaits de leur journée. C'était à mon sens, juger sainement. Mais les Français de leur côté voulurent en avoir le cœur net et, fonçant eux-mêmes, ils ouvrirent le feu à 17.000 yards ce qui excédait notre portée. Au moment où on les avait

découverts, le *Janus* avait ordonné la vitesse maximum et prescrit de se concentrer. Malheureusement le *Hotspur* qui appartenait à une classe ancienne de navires, était trop lent pour marcher à toute vitesse, et le *Janus*, quand les Français ouvrirent le feu, se trouvait déjà d'un bon mille en avant de nous, le *Jackal* à mi-distance par tribord. Il s'ensuivit que le *Janus* supporta seul pendant près de cinq minutes le choc du tir concentré des Français. En dépit d'une année entière de recueillement, leur feu était précis; les gerbes étaient de deux couleurs, l'un des destroyers tirant des projectiles à gerbes vertes, l'autre des projectiles à gerbes rouges en sorte que chacun pût reconnaître les siennes. Réalisant qu'il était trop en avant pour permettre d'exploiter notre supériorité en débit d'artillerie, le *Janus* abattit pour se remettre en ligne avec nous. C'est alors qu'il fut atteint par deux projectiles, l'un dans la chaufferie, l'autre à l'aplomb de la passerelle lequel y mit tout le monde hors de combat, le Commandant excepté, circonstance non moins heureuse pour son navire que pour lui-même. Le destroyer avarié tomba sur bâbord et stoppa. Le *Jackal* fit diligence pour lui passer par le travers en émettant un épais écran de fumée tout en attirant sur soi le feu de l'adversaire. Encore cinq minutes et nous rejoignons nous-mêmes, manœuvrant à l'imitation et faisant toute là fumée dont nous étions capables. Ce fut le moment le plus chaud de la bataille. Là distance était tombée à 11.000 yards environ. Les Français avaient admis qu'il ne convenait pas de la réduire davantage; ils allaient et venaient évoluant comme nous. Les obus pleuvaient alors tout autour du navire; nous semblions retenir toute l'attention des coups

rouge. Je m'étais souvent trouvé sous le feu de batteries de côte, mais c'était ici mon premier engagement avec des navires ennemis dont les coups tombaient aussi dru. Chaque coup faisait entendre un sifflement sur une gamme descendante et « plop » c'était le choc sur l'eau. Les sifflements et les claquements se succédaient à une telle cadence, certains coups tombaient si près, que je ne mettais pas en doute que nous dussions être bientôt atteints. Ce furent incontestablement des minutes d'extrême tension. Si le *Jackal* et le *Hotspur* avaient été alors gravement touchés, la situation fut devenue critique. Les coups reçus par le *Janus* avaient changé soudain le cours de la bataille; au lieu de reconduire gentiment les Français à Beyrouth, ainsi que nous l'avions imaginé, nous nous trouvions liés au *Janus* désemparé et supportions le feu de bâtiments supérieurs en vitesse et en portée d'artillerie. Par bonheur, l'adversaire commença d'hésiter. Ses bâtiments s'abstinrent de serrer sur nous à distance de décision et ne voulurent pas davantage se tenir à distance telle qu'ils pussent battre le *Janus* tout en se gardant de nos coups. Peut-être bien ces bâtiments avaient-ils été touchés eux-mêmes. Le fait est qu'ils demeurèrent simplement jusqu'à l'entrée en scène de l'*Isis* et firent demi-tour en direction de Beyrouth. poursuivis par les nôtres de toute leur vitesse pourtant moindre que la leur. Ils furent bientôt hors de portée et ce fut, vers la capitale syrienne, un cortège silencieux. L'*Isis* signala : « Engagez l'ennemi de plus près! ». C'est un signal qu'il faut saisir toute occasion de faire à l'intention de l'Histoire. Mais dès lors que nous marchions environ cinq nœuds de moins, l'ordre n'était pas d'une

exécution facile.

Nous poursuivîmes l'ennemi jusque sous les canons de Beyrouth et fûmes alors contraints d'abandonner la chasse. Rebroussant chemin, nous retournâmes auprès du *Janus* pour le secourir. Je revins sur la passerelle rendre compte au Commandant qu'il n'y avait aucune avarie, encore que nous devions plus tard constater que l'avant du canot à moteur avait souffert d'un éclat d'obus (seule avarie du *Hotspur* pendant l'année que je passai à bord). Le *Jackal* avait un dégât superficiel à l'arrière mais par ailleurs tout allait bien, et l'*Isis* était indemne. Nous étions tous à nous féliciter d'avoir transformé en une poursuite dix minutes peu plaisantes, et nous pensions, je l'avoue, bien plus aux destroyers qu'à ce qui se passait dans les airs, lorsque quelqu'un s'écria : « Hullo! quel est ce bruit? » Presque en même temps un chapelet de bombes tomba à vingt yards environ par bâbord tandis qu'à quelque 3 000 pieds d'altitude un bombardier français nous survolait. Nous eûmes l'occasion de bien rire.

J'allai alors sur l'arrière afin de tout préparer pour remorquer le *Janus*. Mais cela fut inutile car, le temps de rallier ce dernier, le reste de l'escadre était arrivée sur place et le *Kimberley* avait pris le bâtiment en remorque. Nous pûmes un peu nous détendre et échanger nos impressions de combat. La première chose dont je m'aperçus fut que, par l'écume d'un coup rouge tombé à proximité, ma chemise était teinte en rose vif. J'espérai, pour pouvoir toujours en tirer gloire, que cela résisterait au lavage; mais ma chemise me revint du blanchissage blanc comme neige.

Le capitaine de frégate Tohill devait être plus favorisé. Sa fameuse barbe demeura l'espace de quinze jours d'un vert éclatant⁴⁵.

⁴⁵ Extrait du Livre : « Before The Tide Turned », par le Lieutenant- Commander Hugh Hodgkinson, George G. Harrap et C^o L. T. D. London (Traduction approuvée par l'Auteur et reproduite ici avec sa gracieuse autorisation.)